

>

Title: Combined discussion on the Budget (Railways) 2012-13; Demands for Grants in respect of Budget (Railways) for 2012-13; Supplementary Demands for Grants in respect of Budget (Railways) for 2011-12 and Demands for Excess Grants in respect of Budget (Railways) for 2009-10.

MADAM SPEAKER: Motion move:

"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, 2013 in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

DEMANDS LIST

"That the supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2012, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 6, 8 to 13 and 16."

DEMANDS LIST

"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, 2010, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 4 to 6,8,9,12,13 and 15."

DEMANDS LIST

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर): माननीय अध्यक्ष महोदया जी, रेल बजट पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए मैं अपनी पार्टी की तरफ से खड़ी हुई हूँ। मेरे मन में यह आ रहा है कि वास्तव में इस देश के इतिहास में हम पहली बार एक बहुत ही अजीबो-गरीब स्थिति का सामना कर रहे हैं...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : कृपया शांत हो जाइये। कृपया आप सब आपस में बातचीत करना बंद कीजिए।

â€¦!(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार (कोशाम्बी): सुमित्रा दीदी, आज रेलवे क्रॉसिंग पर 14 लोग मर गये। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये।

â€¦!(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अभी आप बैठ जाइए। आप लोग बैठ जाइए।

â€¦!(व्यवधान)

श्रीमती सुमित्रा महाजन : अध्यक्ष महोदया, वास्तव में आज बहुत ही अलग परिस्थिति इस देश में पैदा हो रही है। एक बात मुझे यह समझ में नहीं आ रही है कि मैं किसको संबोधित करूँ। आपको ही संबोधित करना है। जो मंत्री जी दम-खम के साथ यहां कुछ कह रहे थे, उन्होंने ऐलान किया था कि रेलवे लाइन पर मौत स्वीकार्य नहीं है, जान है, तो जहान है, लेकिन हुआ क्या?...(व्यवधान)

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद पूर्व): मैडम, आप चाहें तो डिसकशन दो-चार घंटे बाद कर लें। रेल मंत्री जी यहां नहीं हैं।... (व्यवधान)

श्री अनंत कुमार (बंगलौर दक्षिण): मैडम, मुकुल राय जी की सुबह शपथ हो चुकी है।... (व्यवधान)

श्री हरिन पाठक : मैडम, प्रतिपक्ष से हमारी पहली वक्ता बोल रही हैं, मंत्री जी यहां नहीं हैं।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आ रहे हैं, इसको मुद्दा मत बनाइए।

â€¦! (व्यवधान)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI K.H. MUNIYAPPA): I will answer. ... (Interruptions)

SHRI ANANTH KUMAR : Madam Speaker, where is Shri Mukul Roy? He is the Cabinet Minister ... (Interruptions)

SHRI K.H. MUNIYAPPA: He is coming. ... (Interruptions)

MADAM SPEAKER: All right. Let her continue.

... (Interruptions)

SHRI ANANTH KUMAR: It is a very important debate. ... (Interruptions)

SHRI K.H. MUNIYAPPA: Shri Ananta Kumar ji, he is coming. ... (Interruptions)

He is in the Rajya Sabha. He is being introduced in the other House. (Interruptions) Please allow me to speak. ... (Interruptions) I would like to say something. ... (Interruptions)

MADAM SPEAKER: Hon. Minister of State is saying something. Please listen.

... (Interruptions)

अध्यक्ष महोदया : वह कुछ कह रहे हैं, उनकी बात सुनिए।

â€¦! (व्यवधान)

SHRI K.H. MUNIYAPPA: Madam Speaker, the hon. Prime Minister is introducing the Minister of Railways in the Rajya Sabha. ... (Interruptions) Madam, introduction of the Minister of Railways is being done in the Rajya Sabha. The hon. Minister of Railways will come here shortly. ... (Interruptions)

अध्यक्ष महोदया : आप लोग बैठ जाइए।

â€¦! (व्यवधान)

श्री अनंत कुमार : मैडम, मिनिस्टर का पहला दिन है, उनको सदन के सामने आना चाहिए। जब तक वह नहीं आते हैं, हाउस एडजर्न कीजिए, उनको बुलाइए और फिर हाउस चलाइए।... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Please sit down. His introduction is being done in the Rajya Sabha. That is what I understand. He will join here shortly. The Minister of State in the Ministry of Railways is also competent. You also know about it. आप शुरू कीजिए, वह आ जाएंगे।

â€¦! (व्यवधान)

श्री अनंत कुमार : उनका इंट्रोडक्शन शुरू में होना चाहिए।... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Let us not waste the time of the House. आप शुरू कीजिए।

... (Interruptions)

MADAM SPEAKER: That is not an issue.

... (Interruptions)

श्री अनंत कुमार : मैडम, हमें आपका प्रोटेक्शन और संरक्षण चाहिए। उनको यहां बुलाइए।... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Yes, hon. Minister of State. Do you want to say something?

...(Interruptions)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEALTH AND FAMILY WELFARE (SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY):
Madam Speaker, he has come now. He was in the Rajya Sabha. ...(Interruptions)

अध्यक्ष महोदया : ठीक है, हो गया। आप सब लोग बैठिए।

â€¦(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अब रेल मंत्री जी आ गए हैं, अब आप लोग बैठिए।

â€¦(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing else will go on record. Please sit down.

(Interruptions) â€¦*

MADAM SPEAKER: Please take your seats. Shrimati Sumitra Mahajan, you continue your speech now.

...(Interruptions)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEALTH AND FAMILY WELFARE (SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY):
Madam, it is because of a system that the new Minister is taken for introduction to Lok Sabha and Rajya Sabha both. Accordingly, Mr. Mukul Roy was in the Rajya Sabha. The hon. Prime Minister introduced him; and for which there has been a delay of three to four minutes. Now, the hon. Minister has come here. I do not know why the major Opposition party is creating such a problem....(Interruptions) Mr. Mukul Roy is already here, now....(Interruptions)

अध्यक्ष महोदया: आपकी अपनी पार्टी की माननीय सदस्या बोल रही हैं, उन्हें तो डिस्टर्ब न करें। अब आप बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing else will go in record.

(Interruptions) â€¦*

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर): लगता है रेल मंत्री जी कुछ कहना चाहते हैं।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI MUKUL ROY) Madam, I have been introduced by the Prime Minister in the Rajya Sabha at 1200 hours. I was there; and as and when it was completed, I rushed to the Lok Sabha.

SOME HON. MEMBERS: Thank you.

अध्यक्ष महोदया: अब सुमित्रा महाजन जी को बोलने दीजिए।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : माननीय अध्यक्ष महोदया, नए रेल मंत्री जी का हम स्वागत करते हैं। मैं यह बता रही थी कि अब मुझे बार-बार पूर्व रेल मंत्री जी ने यह कहा, वह कहा, यह कहना पड़ेगा। पूर्व रेल मंत्री जी ने बड़े जोर-शोर से अपने रेल बजट भाषण में कहा था कि रेल लाइन पर मौत स्वीकार्य नहीं है, जान है तो जहान है। बड़ी दुख भरी बात को उन्होंने हमारे सामने रखा था और बड़े दुख की बात है कि एक प्रकार से कुछ बातों के चलते उनकी कुर्सी ही जोखिम में पड़ गई। उम्मीद है कि नए रेल मंत्री जी इन बातों को ध्यान में रखेंगे।

जिस दिन रेल बजट पेश हुआ, मैं उस पर बोलने से पहले कुछ कहना चाहूंगी। जब से यूपीए की यह सरकार बनी है, तब से समझ नहीं आ रहा है कि इंजन तो प्रधान मंत्री जी चलाने की कोशिश कर रहे हैं, गाड़ी को आगे ले जाने की कोशिश करते हैं, लेकिन कभी कोई चेन खींच देता है और गाड़ी को रोकने की कोशिश होती है या कभी कोई अपनी रेलगाड़ी के कपलिंग निकालने की धमकी देता है कि मैं अपना कोच अलग करूंगा। इस प्रकार की स्थिति इस सरकार की हो रही है। लेकिन पिछले दो-तीन दिन तो और भी अजब स्थिति हो गई थी। रेल बजट पेश करने के तुरंत बाद किसी रेल मंत्री की यह स्थिति हो गई कि मुझे एक हिन्दी फिल्म के गाने का मुखड़ा याद आ गया, जिसमें हीरो को बांध दिया जाता है और कहा जाता है - मार दिया जाए या छोड़ दिया जाए। पिछले दो-तीन दिन तक यही उदाहोह की स्थिति चलती रही। हमें समझ में नहीं आ रहा था कि हम रेल बजट पर कब बोलेंगे। मैं तैयारी कर रही थी, लेकिन समझ नहीं पा रही थी कि किसके सामने मुझे बोलना है और किसकी जिम्मेदारी मानकर अपनी बात कहनी है। यह स्थिति रेल मंत्रालय की हो गई थी और सरकार की भी हो गई थी।

हम पहले भी देख चुके हैं और पिछले आठ-दस साल से यह देख रहे हैं कि जब भी रेल बजट पेश होता है, देश को अपेक्षा होती है कि यह पूरे देश का बजट होगा। पूरे देश को सामने रखते हुए, पूरे देश के विकास को सामने रखते हुए रेल बजट आएगा। लेकिन देखने में यह आता है कि जब भी रेल बजट पेश होता है तो लगता है कि - मैं, मेरी पार्टी और मेरा प्रदेश, यह प्राथमिकता पर, बाद में अवसर मिला, कुछ बचा तो हम बाकी देश के बारे में सोचेंगे। इसका कारण यह होता है कि रेल बजट तो बन जाता है, लेकिन प्राथमिकताएं सतत-सतत बदलती रहती हैं।

जो रेल बजट है या हमारी भारतीय रेल है, यह भारतीय अर्थव्यवस्था के लिए एक अत्यंत महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। लेकिन वास्तव में देखा जाए तो केवल लोक-तुभावक घोषणाएं, अपने-अपने क्षेत्र में सुविधाएं देने की एक व्यवस्था मात्र बनकर रेल बजट रह जाता है। इसलिए एक संपूर्ण रेल नकारात्मक रास्ते पर चल

पड़ी है। मुझे कभी लगता है कि मैं पूर्व रेल मंत्री जी की तारीफ करूं या नहीं करूं क्योंकि कभी-कभी मुश्किल तुंत आ जाती है लेकिन कुछ बातों में तो उनकी तारीफ करनी पड़ेगी। मैं पूर्व मंत्री माननीय दिनेश जी की सराहना करती हूँ कि उन्होंने केवल इतना ही नहीं सोचा बल्कि उन्होंने दो एक्सपर्ट कमेटियां जरूर बनाईं, कमेटियां बनाकर के मॉड्रनाइजेशन और सुरक्षा उपाय की दृष्टि से विचार किया ताकि टुकड़ों-टुकड़ों में ये परियोजनाएं नहीं देनी पड़े और एक संपूर्ण रेल की दृष्टि से विचार हो। वह दोनों रिपोर्ट्स भी हमारे सामने हैं और ये दोनों रिपोर्ट्स माननीय अध्यक्ष जी में नहीं पढ़ रही हूँ लेकिन उनकी शुरुआत की जो बातें हैं बहुत भयानक हैं, उनमें बहुत सोचना पड़ेगा। इसमें जो माननीय अनिल काकोडकर साहब की रिपोर्ट में जो पहला वाक्य उन्होंने बोला है "The financial state of Indian Railways is at the brink of collapse unless some concrete measures are taken." यह बात तो उन्होंने बोल दी कि किस तरह से यह पूरी रेलवे एक कॉलैप्स होने की स्थिति में है।

दूसरी रिपोर्ट में माननीय सेम-पिट्रोदा और उसमें और भी बहुत सारे एक्सपर्ट्स ऐसे उसमें हैं, उन्होंने भी जो बातें कही हैं, अभी मैं उसमें से कुछ कहना चाहूंगी। "At present, the Indian Railways is close to falling into the vicious circle of diminishing efficiency, falling safety standards, eroding share in national freight and passenger traffic and possibly ending up as a burden on the national economy instead of being its bulwark and vital support." यानी सपोर्ट करने के बजाए ये रेलवे की स्थिति आज हो गयी है। काम करने की प्रवृत्ति के बारे में कहा है, "इम्प्लीमेंटेशन बन" की बात भी इसमें कही है। इसलिए एक पूरी मॉड्रनाइजेशन की योजना बनाई गयी जिसमें 15 फोकस एरियाज पिट्रोदा कमेटी ने बनाए हैं, बहुत अच्छी बात है। लेकिन 15 फोकस एरियाज में किया गया है कि रेल मंत्री जी अपने रेल बजट में कहते हैं कि इसके लिए 5.60 लाख करोड़ रुपये लगेंगे अगर हम पूरी तरह से इस पर अमल और सुधार करना चाहेंगे। उसके लिए अपने भाषण में 12वीं पंचवर्षीय योजना का जो दृष्टिकोण-पत्र है उसका उल्लेख किया है। उसमें वे कहते हैं कि ये 50 लाख करोड़ रुपये के निवेश की योजना पूरे देश की दृष्टि से है जिसमें से 25 लाख करोड़ रुपये निजी सेक्टर से, 25 लाख करोड़ रुपये सरकार के द्वारा वगैरह-वगैरह कहते हुए वे अपेक्षा कर रहे हैं कि ढाई लाख करोड़ रुपये यानी 10 प्रतिशत रेलवे को मिलेगा, यह उनकी अपेक्षा है। दूसरी अपेक्षा वे प्रधान मंत्री रेल विकास योजना से 5 लाख करोड़ रुपये की अतिरिक्त सहायता की कर रहे हैं। ऐसा करके एक बहुत बड़ा कैनवास खींचने की बात आती है। मुझे बचपन की एक कहानी याद आती है। पिता जी के बेर के पेड़ की कहानी की याद आती है। बच्चे बेर से बहुत आमदनी की बात कर रहे हैं कि बाप मरेगा और बेर बंटेंगे। कब हाथ में आयेगा कोई नहीं जानता है। यह 2020 विजय की बात उन्होंने की है। विजय 2020, एक्सपर्ट कमेटियों की रिपोर्ट्स और रेल मंत्री कहते हैं कि इसमें जो बातें कही हैं तो पूरे विजय 2020 दस साल में पूरा करने के लिए 14 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है। आंकड़े तो बहुत बड़े-बड़े दिये हैं। इसका मतलब हुआ कि प्रतिवर्ष 1.4 लाख करोड़ रुपये। माननीय मंत्री जी, आज हमारे हाथ में जो बजट है, 60 हजार सौ करोड़ रुपए यानी 42 प्रतिशत अगर उस हिसाब से बात करें, तो क्या होगा? अब मंत्री जी ने बात तो बड़ी जोरदार कही थी, माननीय दिनेश जी ने कि बाइट द बजेट हम करेंगे, हिम्मत से करेंगे। लेकिन बजेट तो उन्हीं को लग गई, बाकी कुछ नहीं हो पाया। इन सब बातों पर सोचना पड़ेगा।

अब बड़ी-बड़ी योजना तो बनायी, एक्सपर्ट कमेटी भी बनायी, लेकिन आज की तारीख में हाथ में क्या है? एक्सपर्ट कमेटी ने सुझाव तो बहुत दिए हैं, रेलवे ट्रैक की बात कही थी, रेलवे पुलों की बात कही थी। हम हमेशा भाषणों में कहते आए हैं कि किस प्रकार आज हजारों रेलवे पुलों की दुर्गति हो गई। मैं तो अब उनको जर्जर भी नहीं कहूंगी, दुर्गति हो गई है। अब उसके लिए वह कहते हैं कि 63212 करोड़ रुपए चाहिए। यानी प्रति वर्ष 12642 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। आप आवंटन कितना कर रहे हैं यानी जो बड़ी बात हो रही है, रेलवे के सुधार की, वह मैं बता रही हूँ। अभी आवंटन कितना किया है 6467 करोड़ रुपए। आधा आवंटन इस साल का। आवंटन आधा, लेकिन खर्च कितना होता है, वह तो हम हमेशा देखते हैं। आवंटन बड़े-बड़े होते हैं, लेकिन स्थायी समिति जब देखती है, रिवाइज्ड एस्टीमेट कितना, एक्चुअल एस्टीमेट कितना तो वास्तविकता सामने आती है।

सिग्नलिंग टेलीकोम के लिए पांच साल में 39110 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। यानी प्रति वर्ष 7822 करोड़ रुपए चाहिए। आवंटन कितना किया है 2002 करोड़ रुपए किया है। आवंटन का प्रतिशत देखिए कि हम क्या करना चाहते हैं? हास्यास्पद स्थिति तब बनी, जब मैं पढ़ते हुए यात्री सुविधाओं तक आयी, कर्मचारी कल्याण की बात। उसमें मैं आंकड़ों पर तो नहीं जाना चाहती हूँ, लेकिन उनके दो पैराग्राफ में कितना फर्क है, यह आप देखिए। पैराग्राफ 41 में अपने रेलवे बजट भाषण में वह दे रहे हैं और अच्छा दे रहे हैं कि क्षमता सम्वर्द्धन और दोनों बातों के लिए यात्री सुविधा और फिर अपने कर्मचारियों के लिए। इसमें उन्होंने कहा है कि यात्री सुविधाओं के लिए गत बजट में 762 करोड़ रुपए दिए गए थे, मैं इस बार 1102 करोड़ रुपए दे रहा हूँ यानी ज्यादा दे रहा हूँ। बीते वर्ष में हमने क्या किया, वह भी सोचने वाली बात है। फिर उन्होंने कहा है कि जो कर्मचारी हैं, उनके लिए कार्यस्थलों में सुधार और गए समय में कई बार नर्सिंग कॉलेज की बात हुई थी, मेडीकल की बात हुई थी, एम्बुलेंस सुविधा की बात हुई थी, अच्छे मकानों की बात हुई थी। गए समय में 717 करोड़ रुपए दिए थे, इस बार बढ़ाया है, 1381 करोड़। लेकिन यह सब करते-करते जब आगे पहुंचते हैं, मतलब ये कर्मचारियों को देना चाहते हैं और कर्मचारी वास्तव में काम करते हैं, यह बात हम सभी मानते हैं, लेकिन मुझे फिर एक बात याद आ गई। हम बचपन में नाटक देखते थे। उसमें मालिक अपने नौकर को कहता है कि तू बहुत अच्छा काम करता है और इसलिए बहुत इच्छा हो रही है कि इस बार दीवाली पर तुझे सोने का कड़ा दे दूँ। नौकर यह सुनकर बहुत खुश होता है। फिर मालिक कहता है कि सोने का कड़ा तो दे दूँ, लेकिन तू उसे सम्भाल कर कैसे रखेगा? मैं ऐसा करता हूँ कि तुम्हें एक पगड़ी दे देता हूँ और बड़े फला से तू उसे बांध कर घूमेगा और तुझे अच्छा लगेगा। इससे भी नौकर खुश होता है कि चलो पगड़ी ही मिल जाएगी। ऐसा करते-करते बात यह आती है कि नौकर को जूता तक भी नहीं मिलता है। वैसे ही यहां कर्मचारियों के साथ हुआ है। हमारे पूर्व रेल मंत्री ने कहा कि हम ये-ये देंगे, अस्पतालों की बात कही, मकानों की बात कही और वास्तव में ये आवश्यकता है।

लेकिन अब हमारे मंत्री जी कहते हैं कि कर्मचारियों की वर्दी बनाने के विषय पर बात रुक गई है। कहां से शुरुआत हो गई और हम कहां पर आ गये हैं? यह बात मेरी समझ में नहीं आती। फाइनेंशियल बजट का जो अनुमान उन्होंने लगाया है, अगर उसकी हम बात करें तो उसमें भी मैं बताना चाहूंगी कि किस तरह से वे करेंगे? इस साल नुकसान ही नुकसान में गये हैं। इस साल 993 मीट्रिक टन माल यातायात का लोडिंग टार्गेट था, वह पूरा नहीं हुआ। उसमें से 970 हो गया और वहीं स्थिति पैसेंजर की हो गई है। इसलिए इस साल का जो उन्होंने कहा है कि जो सकल आय यातायात से बनी है, वह 13917 करोड़ रुपये बनी है। यानी 2,322 करोड़ रुपये कम हो गये हैं। 3000 करोड़ रुपये के वर्किंग एक्सपेंसेज भी हो गये हैं। फिर फाइनेंस मिनिस्टर से कुछ उधार लेते हुए जैसे जैसे जो वापस करना है और इस बार उन्होंने कहा कि फ्रेट लोडिंग हम 1025 मीट्रिक टन तक बढ़ाएंगे... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : रेल मंत्री जी आ जाएंगे। आप बैठिए। अब चर्चा चलने दी जाए।

ॐ६।(व्यवधान)

श्री सुदीप बंदोपाध्याय : मैडम, राज्य सभा में भी वोटिंग है।... (व्यवधान)

श्रीमती सुमित्रा महाजन: ठीक है, कोई बात नहीं। बार-बार हम नहीं टोकेंगे क्योंकि आना-जाना चलता रहेगा। अब इस बार उनका कहना है कि हम करीब करीब 5.67 फ़ूट लोडिंग 1025 मीट्रिक टन तक बढ़ाएंगे। पिछली बार यह 970 था। इस समय बढ़ाने की बात करते हैं, पैसेंजर किराया भी बढ़ा नहीं था, कम हुआ था। इस समय फिर वो बढ़ाने की बात कर रहे हैं कि हम बढ़ाएंगे और यह सब करते हुए उनका कहना है कि करीब 1,32,000 करोड़ से भी ऊपर हम आमदनी ले जाएंगे, वर्किंग एक्सपेंसेज जो उन्होंने 11.56 कहा है और जो हमारा रेवेन्यू प्रोजेक्ट 27.6 प्रतिशत है और बड़ी राहत की सांस ले रहे हैं कि हम बहुत अच्छा करके दिखाएंगे। पिवचर हमें बहुत अच्छी दिखा दी लेकिन मैं पूछना चाहूंगी कि क्या इसमें इंप्लेशन को ध्यान में रखा गया है? वह भी ध्यान में नहीं रखा गया है कि कितना बढ़ेगा और वह भी क्यों बढ़ेगा? महंगाई को कम करने का कहीं नाम नहीं लिया गया है।

हमारे मंत्री जी एक बात कहते हैं कि हम कुछ खर्चा कम करेंगे। हमारा ऑपरेटिंग रेजियो 95 प्रतिशत हो गया। उसको कम करके लाएंगे और यह सब करने के लिए यानी आंकड़ों की बाजीगरी के लिए उन्होंने क्या किया है? मैं एक बात सदन के ध्यान में लाना चाहूंगी कि हमारी ममता बहन नाराज तो हो गईं, 5 पैसे, 5 पैसे या 4 पैसे जो भी बढ़ाए थे, वो बढ़ाने चाहिए थे या नहीं, अब उस पर चर्चा करने की आवश्यकता नहीं है मगर वो उसके लिए नाराज हो गईं। लेकिन उसके पहले एक बार भी यह बात उनके ध्यान में नहीं आई कि जिस तरीके से पूरे हिन्दुस्तान के साथ धोखा हुआ है कि 6 मार्च को जो ये कह रहे थे कि हम लोडिंग इतनी बढ़ाएंगे और उससे इतनी आमदनी होगी।

इन्होंने 6 मार्च को नोटिफिकेशन जारी किया। वास्तव में जब बजट पेश होने वाला होता है, संसद सत्र चल रहा है तब यह नहीं करना चाहिए लेकिन इन्होंने किया और 6 मार्च को एक अधिसूचना जारी करते हुए माल भाड़े में अचानक वृद्धि की। वैसे तो धोखा पहले भी फ़ूट को लेकर होता रहा है। पहले के मंत्री बताते थे कि मैंने तो रेल में बहुत सुधार किया है, फायदे में लाए हैं लेकिन उस समय उन्होंने लोडिंग बढ़ा दी थी। वैन में लोडिंग बढ़ा दी और परवाह नहीं की। उस समय 20 मीट्रिक टन या सीसी प्लस टू आब्जेक्ट कैरिंग कैपिसिटी में करते थे, CC + 8+8+2 तक बढ़ा दिया। यह नहीं देखा कि ट्रैक की स्थिति क्या होगी? वजन ढोने की स्थिति में रहेंगे या नहीं? एक्सल लोड बढ़ा सकते हैं या नहीं? इसे ध्यान में नहीं रखा। रेलों की स्थिति किस प्रकार की हो जाएगी? उन्होंने इस तरह ध्यान नहीं दिया, ये आने वाला सोचें मैं क्यों सोचूं? आज परिस्थिति यह हो गई है कि आज मैं हूँ तो मैं केवल अपनी बात कहूँ, मेरे समय में सब मजे में रहें, मैं आने आने वाले की क्यों सोचूं, वह तो आने वाला देखेगा। आज यह हमारे देश की स्थिति हो गई है कि हम उतना ही सोचते हैं, आने की नहीं सोचते हैं। मैं, मेरा प्रदेश लेकिन देश के बारे में कोई नहीं सोचता है। इसके आगे नहीं सोचते कि मेरे राष्ट्र का क्या होगा? राष्ट्र की संपत्ति का क्या होगा? उस समय उन्होंने वैन में लोड बढ़ा दिया और धोखे से ज्यादा लोडिंग करके फायदा दिखा दिया। अब की बार मंत्री जी ने जो किया है, वह किसी के ध्यान में नहीं आ रहा है।

6 मार्च को नोटिफिकेशन किया जाता है, इसमें केवल फ़ूट चार्जिस बढ़ाने की बात ही नहीं है, इसके साथ बात यह है कि ग्रेडिंग में फूडगेन महंगा होगा। इन टोटो किस तरह से 20 परसेंट बढ़ाने की बात है यह 40 परसेंट तक जाएगा। इसे दो तरह से बढ़ाया गया है, पहले किलोमीटर के बीच की स्लैब 25 किलोमीटर पर रहती थी फिर 50 किलोमीटर और फिर 500 के बाद बढ़ती थी। इसके बाद 1000 किलोमीटर के बाद 100 किलोमीटर की स्लैब हुआ करती थी। 6 मार्च को जारी नोटिफिकेशन में बहुत अजीबोगरीब स्थिति है और शुरुआत ही 100 किलोमीटर के स्लैब से की गई है। इसके बाद 1000 में 250 किलोमीटर की स्लैब आ गई, 2000 के बाद 2001 से एकदम 2500 किलोमीटर की स्लैब आ गई यानी अगर दिल्ली से बंगलौर मालगाड़ी जाती है और अंतर 2297 किलोमीटर के आसपास है तो माल यातायात ढोने वाली कंपनी या किसी और का किराया 2500 किलोमीटर के हिसाब से लगेगा। इसका मतलब है कि यूं ही 250 किलोमीटर के हिसाब से ज्यादा देना पड़ेगा। इस तरह से इन्होंने बढ़ाया है।

महोदया, एक बात और है जो किसी के ध्यान में नहीं आई। माल ढुलाई के लिए अलग-अलग कैटेगिरी होती है, कोल, लौह अयस्क, फूडगेन की कैटेगिरी होती है, फूडगेन की 130ए कैटेगिरी होती है और इसमें कुछ कन्सेशन होता है। 130ए कैटेगिरी हटा दी गई यानी अब फूडगेन पर यानी दाल, तिलहन, दलहन, चावल, गेहूं पर भी बढ़ा हुआ फ़ूट रेट होगा। आप जानते हैं कि जब दर तय की जाती है तो ट्रंसपोर्टेशन कार्ट 15 परसेंट जोड़ी जाती है। अगर यह जोड़ी गई तो एक किलोग्राम पर 56 पैसे तो उनका ही किराया बढ़ेगा, अपना मुनाफा जोड़कर एक किलोग्राम का अनाज एक रुपए से डेढ़ रुपए बाजार से महंगा हो जाएगा, इतनी महंगाई बढ़ेगी।

यह मैं केवल अनाज की बात कर रही हूँ और ऐसा नहीं है कि यह किसी के ध्यान में नहीं आया। जो हमारे गुजरात के मुख्य मंत्री हैं, उन्होंने तुंत सात तारीख को प्रधान मंत्री जी को खत लिखा और उन्होंने यह बताया कि अनाज तो महंगा होगा ही, लेकिन स्टेट गवर्नमेंट जो कोयला बोती है, कोयला लाती है, इस पर पहले ही हमारे मध्य प्रदेश की लड़ाई चल रही है कि हमारे यहां जो खदानें हैं, उनमें से हमें पावर प्लान्ट्स के लिए कोयला नहीं मिलेगा, हमें दूर से लाना पड़ेगा और अब जब हम दूर से कोयला लाएंगे तो वह हमें महंगा पड़ेगा और महंगा लाने के बाद हमारे यहां जो बिजली का उत्पादन होगा, वह हमें कितना महंगा पड़ेगा। अब जब यह महंगा पड़ेगा तो इसका भार आखिर में किस पर आयेगा, आम आदमी तथा किसान जो अपने घरों में बिजली जलाएंगे, कहीं न कहीं उनके ऊपर यह भार आना है।

श्री हरिन पाठक : दूध, खाद्यान्न आदि सब महंगे हो जायेंगे।

अध्यक्ष महोदया : यह क्या हो रहा है, सुमित्रा जी, अब आप समाप्त कीजिए। आपका समय समाप्त हो गया है। ... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Now, nothing else will go on record.

(Interruptions) â€!*

अध्यक्ष महोदया : आप जो बोल रहे हैं, सुमित्रा जी वह बोलेंगी। अब आप समाप्त कीजिए।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : मेरा इतना ही कहना है कि इस बात को ध्यान में रखना पड़ेगा कि फ़ूट चार्जिस बढ़ाकर जो कहा गया है कि हम 27.6 प्रतिशत ऊपर रहेंगे और बड़ी अच्छी पोजीशन में रहेंगे। मेरा कहना है कि आखिर में कहीं न कहीं आम आदमी पर ही इसका भार पड़ना है, आम आदमी के लिए ही कीमतें बढ़नी हैं। रेल किराया तो उन्हें ज्यादा देना होगा, जो रेल से यात्रा करेंगे। परंतु जो रेल से नहीं जाते हैं, उनके लिए भी कहीं न कहीं अनाज, पावर आदि हर चीज महंगी हो जायेगी, इस बात पर भी हमें ध्यान देना चाहिए।

अंत में केवल दो प्वाइंट कहकर अपनी बात समाप्त करूंगी। हमारे पूर्व मंत्री बहुत प्रभावी मंत्री थे, यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन एक्सपर्ट कमेटी ने एक बात कही थी और उसके कारण आप अनेकानेक अथॉरिटीज का गठन करने की बात कर रहे हैं जिनमें रेलवे सेप्टी अथॉरिटी, नेशनल रेलवे हार्ड स्पीड अथॉरिटी, रेल रोड, ग्रेड सैपरेशन कारपोरेशन, लॉजिस्टिक कारपोरेशन आदि प्रमुख हैं। इसका अर्थ यह होता है कि वर्तमान में हमारे जो काम करने वाले लोग हैं या तो वे सक्षम नहीं हैं और काम कर भी नहीं रहे हैं। इससे एक अविश्वास का भाव पैदा हो जाता है। हालांकि रेलवे सेप्टी रिव्यू समिति का काकोदकर जी रिपोर्ट में उल्लेख है कि उन्होंने किसी गलत बात को सपोर्ट नहीं किया था। उनकी कोई सलाह गलत होती है, ऐसा नहीं है। उन्होंने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि जो

रेलवे सेप्टी रिव्यू समिति ने 1998 में कहा था -

"If this Committee were to make only one recommendation, it would be for Indian Railways to rigorously monitor implementation of safety items already known and languishing at various stages of consideration / execution. The most serious deficiency in safety matters is that these are inordinately delayed or insufficiently funded."

यानी वह भी वही कहते हैं, मगर हम उन बातों पर कभी ध्यान नहीं देते। लेकिन अब एक्सपर्ट कमेटी ने अलग-अलग कहा है कि अथारिटीज बनायेंगे। इससे अविश्वसनीयता बढ़ेगी, काम और हीला हो जायेगा। इस बात को भी हमें कहीं न कहीं ध्यान में रखना पड़ेगा।

दूसरी बात में कहना चाहती हूँ कि बड़े-बड़े कारपोरेशन बनाने की बात आ रही है। इसके अलावा पीपीपी प्रोजेक्ट की बात भी आ रही है। पीपीपी प्रोजेक्ट पर भी उनका बड़ा विश्वास है। अपने भाषण में उन्होंने उसका उल्लेख किया, ठीक बात है। मगर पीपीपी प्रोजेक्ट का सही अर्थ ध्यान में लाइये। इसमें यह होता है कि जो साथ के पार्टनर्स हैं, उनकी इसमें सहभागिता होनी चाहिए। केवल उससे गवर्नमेंट के कंसेंशंस का या उनकी बातों का फायदा नहीं उठाना है। साथ ही साथ रेलवे का भी फायदा करना चाहिए। लेकिन आज क्या हो रहा है। आप पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप यानी पीपीपी की बात करते हैं और यह पिछला अनुभव है, पिपावाव प्रोजेक्ट का अनुभव भी आपके साथ है। मैं अभी पुरी गई थी, वहां एक अच्छा-खासा होटल है।

मगर मुझे बताया गया कि यह रेलवे का ही पीपीपी प्रोजेक्ट है जो घाटे में चल रहा है। हालांकि पूरा पुल चल रहा था, मगर घाटा दिखाते हैं। कई बार यह होता है कि अधिकारी रिटायर होने के बाद इसमें शामिल हो जाते हैं और कारपोरेशन में चले जाते हैं। माननीय, इस पर ध्यान देना चाहिए नहीं तो रेलवे की स्थिति भी इण्डियन एयरलाइंस जैसी हो जाएगी। आपने G-3 एयरपोर्ट तो बना दिया मगर इण्डियन एयरलाइंस एक कोने में पड़ी है। पीपीपी प्रोजेक्ट बनाते समय इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए।

मैं अब लंबित परियोजना की बात करना चाहूंगी। मंत्री जी ने ठीक बात कही है कि अनेकानेक परियोजनाएं चलती जाती हैं लेकिन पूरी नहीं होती हैं, क्योंकि आबंटन नहीं होता है। मैं अपने क्षेत्र का एक छोटा सा उदाहरण देना चाहूंगी। मेरे यहां एक प्रोजेक्ट है। उस एरिया के माननीय सदस्य भूरिया जी यहां उपस्थित नहीं हैं। मक्सी-देवास होते हुए इंदौर-दाहौद, यह पूरा आदिवासी एरिया है। जब यहां प्रोजेक्ट बना तब 370 करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट था। शुरूआत में ध्यान नहीं दिया, हमने धीरे-धीरे मक्सी-देवास पूरा कर लिया। मगर अब स्थिति यह हो गई कि पूरा नहीं किया, आबंटन नहीं दिया, जिसके कारण वह प्रोजेक्ट अब 1470 करोड़ रुपये का हो गया। माननीय प्रधानमंत्री जी हाल ही में झाबुआ गए थे। शिलान्यास किया वर्ष 2008 में और यह कहा गया कि दो-तीन साल में बन कर तैयार हो जाएगा। मुझे भी बार-बार कहा गया था कि आप इसमें सफर कर सकेंगी। आज 1470 करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट को कितना आबंटन मिलता है? कभी मात्र 70 करोड़ रुपये तो कभी मात्र 40 करोड़ रुपये ही मिलते हैं। ऐसे में प्रोजेक्ट पूरे कैसे होंगे? इस पर गंभीरता से सोचना जरूरी।

बजट में आपने दिखाया है कि छोटा उदयपुर-धार का प्रोजेक्ट पूरा हो गया। कहां पूरा हो गया है? आबंटन बढ़ता जाता है, प्रोजेक्ट पूरा नहीं होता है, प्रोजेक्ट बनाते समय रेलवे की पद्धति है कि रेट ऑफ रिटर्न (आर.ओ.आर.) को ज्यादा देखा जाता है। मगर मैं कहती हूँ कि सर्व किए हुए पैसे का भी रेट ऑफ रिटर्न निकालो। उसमें से कुछ नहीं मिलता है क्योंकि प्रोजेक्ट समय पर पूरा ही नहीं होता है।

माननीय अध्यक्ष जी, मैं मध्य प्रदेश के बारे में क्या कहूँ, मध्य प्रदेश की उपेक्षा करना तो तय है। उनको लगा कि एक प्रोजेक्ट विदेश में दे दिया तो पूरे मध्य प्रदेश को दे दिया। अटल जी के समय बुंदेलखण्ड की परियोजना थी, भिंड से हरपालपुर-महोबा का सर्वे किया गया था, उसका कुछ नहीं हो रहा है। अन्य कई और प्रोजेक्ट हैं जैसे गुना-इटावा, भिंड-इटावा जिन पर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मध्य प्रदेश के प्रोजेक्टों पर कोई आबंटन नहीं हो रहा है।

हमारी बहुत पुरानी मांग थी कि इंदौर-बेंगलोर एक गाड़ी चलाई जाए। आपने इंदौर-यशवंतपुर के लिए गाड़ी दे भी दी। यह गाड़ी जाएगी इंदौर-इटावारी होते हुए, अमरावती होते हुए और आने जाना है तो जाए। लेकिन बीच की जो नारखेड़-अमरावती लाईन है, वह अभी तक बनी ही नहीं है, लेकिन गाड़ी दिखा दी कि नारखेड़-अमरावती जाएगी। वह कैसे जाएगी? क्या वह उड़कर जाएगी?

अध्यक्ष जी, मैं बार-बार लिखती रहती हूँ, वह तो कुछ दिया नहीं है। जिस तरीके से वर्णन किया है, हमारी इंदौर-पुणे रेग्युलर नहीं की गई। एक मैं छोटी सी बात बताना चाहूंगी कि कैसे रेलवे की गलतियां होती हैं। हम शिवांचल एक्सप्रेस मांग रहे थे, जो शिवा से भोपाल आती है, दस घंटे पड़ी रहती है। हमने कहा कि उसे इंदौर तक बढ़ाइए, वह नहीं किया गया। पता नहीं किसी के कहने से इंदौर-शिवा गाड़ी दे दी। वह कहां से जाएगी? घूमते-घूमते चालीस घंटे चलते हुए वह बीना, गुना या इटावा पहुंचेगी। जो सरल मार्ग है, उसका उपयोग नहीं करते हैं। हम किस बात का धन्यवाद दें। इस प्रकार से रेलवे चल रही है।

आपके मंत्री जी ने रेलवे के लिए कुछ बात कही थी कि रेल के कंधे झुके हुए हैं, बेचारी रेल थक गई है। मेरा इतना ही निवेदन है कि - कंधे मत झुका, शल्य किया कर। रेल को बेचारी मत बना, सामना कर और उसके अनुसार अपने प्रयोग करें।

SHRI P.C. CHACKO (THRISSUR): I rise to support the Railway Budget for the year 2012-13 presented before this August House by the then Railway Minister Mr. Dinesh Trivedi. It is being piloted by our new Railway Minister and I am very glad to support this Budget. This House has got an opportunity to discuss a Budget which is futuristic, which is growth oriented and which has taken into consideration all the concerns of the Indian Railways, the third largest Railway network in the world.

Madam, for the last two days after the Railway Budget was presented before this House, there was a criticism. Today Shrimati Sumitra Mahajan Ji also was raising some doubts that whom should she address to? Should she address to the Minister who presented the Railway Budget who is not present in the House? That confusion probably was being spread by many interested people that the Budget which was presented before this House is not going to be discussed and this

Government is facing a crisis and all these things are being proven wrong.

Madam, in our democratic system, we have a practice that the parties are deciding their Ministers. When a Railway Budget was presented in this House, that was accepted by this House and by the whole country with an overwhelming opinion in favour of that. The main Opposition party wanted this Railway Budget to be collapsed. So, they imagined that if the Minister is subsiding, the Budget will go, knowing fully well that the Budget is the property of the House, whoever is piloting the Budget, the Budget will be House property and that can be discussed.

Madam, instead of finding the positive aspects of this Budget, probably this political criticism realized that all this criticism which they built up imaginary fears, which they have created, the rumours which has been spreading over the last two days is totally belied.

Madam, before I go into the Budget in the background of the criticism against the Budget, I feel that before finding fault with others, one should look inwards. Especially, some parties should be more worried about themselves than about others and this Budget which is presented before this House compared to many other Budgets in the past is a Budget which has taken into account the realities for the situation. The facts which are explained by Smt. Sumitra Mahajan Ji are very realistic. The requirement of the Indian Railway is huge. The amount required is very huge amount, and here, the charge is that the money provided is very little.

Madam, this year's Railway Budget is Rs. 1,13,461 crore. We have to compare this Budget with the previous year's Budget, not that with the requirements. Whether it is the General Budget or the Railway Budget, requirement is so huge and our resources are limited. Any Minister presenting the Budget will have to take into account the realities what are the resources which they can mobilize and the fact remains that this Railway Budget of Rs. 60,100 crore is the Plan Budget and the non-plan is only Rs. 53,000 crore. And we should appreciate the Railway administration because Budget of many States and even when the hon. Finance Minister presented the Indian Government Budget also, one worrisome factor was that non-plan expenditure was much more than planned expenditure. Here the plan expenditure is Rs.60,000 crore and non-plan expenditure is Rs.50,000 crore. At least, over a period of time, in spite of all the shortcomings, in spite of all the problems of resource mobilisation and meeting all the requirements also, the Railways could keep the balance today also and Rs.1,13,000 crore is being raised with the Budgetary support also from the internal resource mobilisation and, of course, a small sum of money is taken from the market as borrowings. So, this measure of Rs.1,13,000 crore is an improvement on the previous year's Budget.

One thing which we want to appreciate especially, irrespective of the difference of opinion between parties in this House is that this Budget was prepared on a sound footing, on a sound base. The Minister who presented the Budget said that the focus was on safety and modernisation. Whenever a rail accident happens, all of us are concerned about the safety aspect. Some of the tragic accidents which happened in the last one year, are an eye-opener. We cannot afford to go the way we were going in the past. Safety is of foremost consideration. A Committee was appointed. A Budget can be prepared simply by compiling all the figures and anybody can make a statement of accounts. But much beyond that, this Budget has drawn its strength from the two Committees constituted by the Railway Ministry, that is, the Anil Kakodkar Committee and the Sam Pitroda Committee. The Anil Kakodkar Committee has given a detailed road map about how the safety can be ensured along with a time-bound programme.

The question may be asked whether we have the money. We should think of investing more in the Railways. Today, what is happening in the Indian Railways? The Indian Railway system has got 63,974 route kilometres. We are behind to two other countries only in the world. There are 7,000 stations; 19,000 trains are there; everyday 23 million people are travelling; and it is carrying 2.5 million kilometres of freight. The requirement of this system of the Indian Railways is very huge. How are we going to find the money? How are we going to find the resources for this? Here, on the basis of the Anil Kakodkar Committee, a detailed road map has been prepared. But it needs money. It needs almost Rs. 5 lakh crore for implementing the safety aspect. At the same time, we are very much concerned about it. The Parliament and the whole country is concerned about it. As has been said by the Minister who presented the Railway Budget, we want to reach a zero death situation. We have improved in terms of percentage. But the fact is that we cannot afford to do so. All the unmanned level crossings in this country are to be eliminated in five years' time. That detailed road map is given. The modern technology can help the braking system and the signalling system wherever it is to be improved.

Today, constructing of rail network system is very expensive. But if the signalling system is modernised and automatic signalling system is introduced, the present railway tracks can carry twenty per cent more rolling stock. So, the modernisation of the railway signalling system is a very important thing for the railways. So, more importance is given to the modernisation of the signalling system. Safety has been given a pre-dominant role in the whole scheme of things to come. That modernisation scheme is being prepared by Shri Sam Pitroda. We all know that Shri Sam Pitroda is the father of

the Indian telecom revolution. He is a man of ideas. He has been given the task of drawing up a programme for the modernisation. A modernisation plan is being drawn out. We need Rs.14 lakh crore for the modernisation of the Indian Railways. Where would the money come from? We would have to put our heads together and think about it. We cannot apportion the blame and end up with that. Today, if the Railway is short of anything, it is investment. The marginal investment which we are making every year will not help the situation. Every year, the major emphasis is on for the new lines, for the doubling, for the gauge conversion, for the electrification and for the passenger amenities.

What we are able to spend is: Rs.6,878 crore for new lines; Rs.3300 crore for doubling; Rs.1,900 crore for gauge conversion; Rs.800 crore for electrification; and Rs.1100 crore for passenger amenities. All this comes to a minimum of 20 per cent increase over the last year's spending. What more can a Railway Minister do with the available resources? The Government of India gave Rs.24,000 crore as gross budgetary support to the Railways. Definitely we can ask more. Railways needs more.

The Finance Ministry is well aware that the Railway system of India, which is one of the largest in the world, needs modernisation, needs more safety, needs more investment. But there is a limitation for the Government of India as far as additional investment is concerned. The gross budgetary support which was Rs.20,000 crore last year has risen to Rs.24,000 crore this year. From out of the internal resources, from out of the borrowings from the market, from out of the budgetary support, all these put together, the limitation of the Minister is that this division is becoming quite unsatisfactory. The marginal increase from the last year's figure to this year's is not at all satisfactory.

Considering the huge requirement of the Indian Railway system, we need more investment. It is there that we have devised the PPP mode. One can criticise it always, but it is a fact that Indian Railway system has to be developed not only with the Railways' own resources but with the public-private participation also.

What the state of affairs of our Indian airports was ten to fifteen years back, we all remember. It was severely criticised in this House that private people were being given access to the property of the Government of India, of Air India or the Indian Airlines, and of the Civil Aviation Department. When we travelled abroad to the Middle East and Western countries, at the airports we used to wonder when our country would have airports like those. Many of us might have thought of that. But in the last ten years, a transformation has taken place in the country as far as airports are concerned. Today the airports at Mumbai, Kolkata, Hyderabad, Delhi, Bengaluru or wherever, are on par with the international airports. How could it be brought about? It became possible because of public-private participation. The money is available with the people and that should be mobilised through the PPP mode. If everything is taken with a pinch of salt, it would be very difficult.

Today whenever the Government decides to sell the shares of public sector companies, immediately all kinds of objections are raised. Railway PSUs are also there. Their shares can be sold in the market. The Finance Minister has made it very clear while presenting the Budget that the Government of India will retain 51 per cent of shares in public sector undertakings. If the Government owns 51 per cent shares of a unit, that means the Government will control that unit. Then, why should the Government keep 90 per cent of the shares of that company with it? The rest of the shares can be sold to the public in the market. Then there is criticism of the idea and it is objected to. This should not stand in the way.

We all know that in our democratic system Governments may come and Governments may go. And BJP may be thinking that they may come back to power. It may not be a possibility in the near future. But at least once they were also a ruling party, may be by default. But even then, any party in the Opposition can become a ruling party also theoretically. So, we cannot always go on opposing whatever the Government is going to do. The thing is that we have to come to an understanding as far as this public-private participation is concerned. ...(*Interruptions*)

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Can you tell me whether the Ruling party itself is supporting this hike in the rail fare?

12.59 hrs (Mr. Deputy-Speaker *in the Chair*)

SHRI P.C. CHACKO : I have not come to the hike yet. I am speaking about public-private participation now.

Karunakaranji's party has reservations on the issue of public-private participation. Even if the Government keeps 51 per cent shares with itself and sells the rest 49 per cent shares, they take objection to that. The fund which we are getting through PPP mode is invested for development and making the thing bigger. This kind of an approach we should agree to. All these outdated theories should not stand in the way of modernizing our establishments. Railways also should go through that kind of a thing. ...(*Interruptions*)

13.00 hrs.

...(Interruptions)

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): What about the earlier promises made in the last Budget about the PPP mode?

MR. DEPUTY-SPEAKER: When you get a chance, you will speak, and the hon. Minister will reply to that.

SHRI P.C. CHACKO : There are delays in implementation. Shri Rajesh is very correct; both Shri Rajesh and I were waiting for the development which Kumari Mamata Banerjee had announced when she was the Railway Minister – the multi-facility centre. It was said that people would come in to invest and all the major stations will be developed. That concept was there. We had been waiting for the last two years to see development of our railway stations as multi-development centres. That did not happen. He is right. But choosing the private partner was a problem with the Government to see how to make it happen. It should be done in a very scientific manner. That problem is being handled and it is coming. ...*(Interruptions)* If all the hon. Members are anxious, then they should support this.

I am tempted to come to the fare revision in the Railways, about which Shri Karunakaran was mentioning. When the Budget was presented, the immediate reaction was that fare revision is not acceptable. I have no hesitation in saying this. Whether fare revision is reasonable or not, can we, without any political interest, leaving it on merit, analyze the fare revision? How many kilometres, an average passenger, traveling in an ordinary passenger train travels? He goes to the railway station, take a ticket and travel. It may be 50 kms. or 75 kms. or 100 kms. A person taking a ticket in a passenger train for 50 kms. will be paying two paise per km.; that means, it will be Re.1. Is it not affordable? If it is 75 kms., then it will be Rs. 1.50 or if it is 100 kms. it will be Rs.2. If this is not a modest increase, what else? For the last ten years, the Indian Railways has not increased the fare. In these last ten years, all the parties sitting here – BJP, Congress, Left and others – were ruling in different States. Can they say how many times they increased the fares of the buses of the State Transport Corporation, taxis and auto-rickshaws? It may be at least half-a-dozen times, by all the parties sitting here, when their Governments were ruling in the States. Are we really practical and are we taking a practical view of things? ...*(Interruptions)* There is no confusion about it; you are only creating confusion. ...*(Interruptions)*

But there was another opinion – when there is an increase of ten paise or 15 paise or 30 paise per km. I come from the farthest State of Kerala. From Cochin to Delhi, it is 3000 km. or from Thiruvananthapuram or from Kannur, it is 3500 km. So, if a passenger travels in II-class sleeper, the increase will be Rs.150. If you take up and down charges, it will be Rs.300. If it is a five-member family, it will be Rs.1500. Naturally that pinches. That is where, we have the difference. An ordinary passenger who is traveling in II-class sleeper, what has he to pay as extra? So, was it not a reasonable increase in the II-class sleeper charges? We are not here to argue our political cases. But we are all concerned here about the health of the Railways and how it could be developed. So, as a whole, we cannot say that the entire fare increase is unreasonable.

Here is another situation. Even today, ordinary people are traveling in III-AC or II-AC coaches. All those who travel by AC compartments are not rich people. Today people traveling from distant places like Bhubaneswar or Kolkata or Chennai, or Cochin or Thiruvananthapuram to Delhi in III-AC and II-AC will have to pay a very big amount. If the distance is 3000 km. and if the increase is paise 15 per km. it becomes, Rs.450 per ticket. Up and down, it becomes Rs.900. This is a little bit increase which is not easily absorbable.

Probably, there is a reason to say that it should be rolled back and you do not find fault with people saying that. Mamata ji said that the revision was on the higher side and it is not correct. She represents the real poor people and that is why she could dislodge the ruling party from West Bengal. For the last 35 years one party was ruling the West Bengal.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please address the Chair.

SHRI P.C. CHACKO : A scientific party which ruled West Bengal for the last 35 years, was dislodged by a single woman brigade. That Party is nowhere today. How could it happen? It could happen because she represents poor people.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please do not interrupt.

...*(Interruptions)*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down.

...*(Interruptions)*

SHRI P.C. CHACKO : Sir, Rajesh ji is very unhappy.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing, except what Shri Chacko says, will go on record.

*(Interruptions) â€¦**

SHRI P.C. CHACKO : Kalyan ji, we are together. There is no problem. They may not know that....*(Interruptions)* We may have some problem but we will sort it out. They do not know that.

So, we can think of a marginal roll back. The House can collectively decide where we have to reduce the fare but we should not come to the conclusion that the entire fare revision is unreasonable. Tomorrow we will have to see that the Railway is developing.

Shrimati Sumitra Mahajan is a very-very moderate person. She does not use extreme words but today she said that the country is being betrayed because of the announcement of the freight hike on 5th March. I would like to know from her is it the first time that any Government has increased the fare or freight rate by a notification? A number of times in the past Railways has increased the fare and freight by a notification. I can agree with her if she says that it is a matter of propriety.

SHRIMATI SUMITRA MAHAJAN (INDORE): It was announced just before the Budget Session was to commence.

SHRI P.C. CHACKO (THRISSUR): Sumitra ji that has happened just before the Budget in many States. I will agree with you and say that it is a matter of propriety but the point is that it is a question of hardly Rs.20,000 crore. One can say that the prices of rice, pulses or other commodities which are being carried through railways will increase. The increase in freight rate was implemented on the 5th of March. I would like to ask the hon. Members whether the price of any of these commodities has gone up even by one paise. Probably they wanted the prices to go up. They wanted to create confusion and they wanted the common man to suffer...*(Interruptions)*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please address the Chair.

SHRI P.C. CHACKO: Taste of the pudding is in the eating. In the last two weeks since the freight rate has been increased prices of none of the consumable items, be it vegetables, pulses or grains, have gone up. Probably somebody is visualizing that prices will go up, there will be agitation and the Government will be in difficulty tomorrow. I appeal to you with folded hands that this should not be the approach or the attitude of the Members. I would say that the freight revision and not the fare revision in any way can be said as adverse.

I would like to place before the House five major points on which this Budget has laid emphasis on the basis of two Committee Reports. They are: safety, consolidation, decongestion and capacity augmentation, modernization and bringing down the operating ratio. I wish the Members to at least comment on all these items. Today the operating ratio of Railways is 95 per cent. What does it mean? It means that to make Rs.100 the Railways has to invest Rs.95.

So, 95 per cent is the operating ratio. The Budget says that in the current year, that is, in 2012 we want to bring down the operating ratio to 84.9 per cent or say 85 per cent. If the Minister and the Government tell before the House that the operating cost will be brought down by ten per cent, is it a small thing? I am sure you may say, let us see whether it can be done. This Government is of the opinion that in the current year, we should bring it down to 84.9 per cent. For 2014-15, the Government's plan is to bring the operating ratio down to 74 per cent. How do we generate money? When the operating ratio comes down, then the surplus is created. The internal resources can be generated. We can borrow from the market, but before that, we need money. The Sam Pitroda Committee and Kakodkar Committee talked about it. There are no two opinions about these recommendations.

Everybody is agreed on safety aspects and development. Each one of us has no demands about our railway stations in our constituencies. But, for that we need money. That money has to come from the public, private sources and market. The Indian Railways' borrowing capacity is not being utilised fully.

Today, there is a Metro Railway in Delhi. What is the share of the Central Government? What is the share of the State Government? Sixty per cent of the money is borrowed from international agencies. Wherever money is available to borrow, we have to borrow it.

The growth can only be proportionate to investment. We cannot expect growth without investment. It is only proportionate to growth. It is a simple theory. If, you do not invest more money in the development of Railways, you cannot expect growth. So, today the major problem of Indian Railways is the lack of investment. There is quite inadequate investment. There we have thrown out a road map. How can we mobilise the money? How can we achieve the results as far as safety and modernisation is concerned?

Sir, some of the long-term goals about the fare hike are going to be discussed in this House. I have also very sad points to

remember here. It is because my friend, Shri M.B. Rajesh was reminding me that some of the things which were announced last time were not implemented.

What should be the income and expenditure of Railways is not a very difficult exercise for anybody to make. A Railway Budget can be prepared in 24 hour's time. When Kumari Mamata Banerjee presented the last Budget, she announced the Vision 2020. No Minister for Railways can deviate from this. This Budget, which was presented by Shri Dinesh Trivedi is also on the basis of Vision 2020. It means that what is the road map of Indian Railways for the next 20 years. Here, I salute the farsightedness of Kumari Mamata Banerjee. It is because that Vision 20:20 is the basis of this Budget also. Today, we need to reach that target.

We do not have sufficient money for passenger facilities. The passenger facility means renovation of the railway stations but everything requires money. But most of the railway stations in far-flung areas of the country are not maintained properly. The way we have changed our airports in the country, we should also change our major railway stations in the country with private participation. In the same way, a Multi-Facility Centre was announced earlier. It is almost two years but it is not being taken off.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please wind up.

SHRI P.C. CHACKO : Wherever it is possible, it should be allowed to develop. We listed out other stations. We listed out Multi-Facility Centres. But the money has not been provided, then what is the point. This time also 73 new trains are being introduced and along with that Memus and other trains are being introduced.

Now, I come to some of the problems of my State. We were told by the hon. Minister for Railways that he visited all the States and had meetings with the Chief Ministers as also Members of Parliament. Many of the representations which were given in time have been well received by the Railways. But, finally, they are not finding a place in the Railways. It is a sad thing. We understand and appreciate the idea behind the development and aspirations of this Budget.

Sir, the Minister said that station development is at Annexure - X and railway lines are at Annexure - Y. With great hope, we went and saw Annexure - X and Annexure - Y, but it was missing in them. Now Shri Mukul Roy and Shri Muniappa are sitting here. I would request them to consider some of the neglected areas which are there.

Under the leadership of our Chief Minister, Shri Oommen Chandy, we have given a list of 29 new trains. All this was justified in the meeting of the hon. Minister but we have got only one train. We are travelling 3000 kilometres to reach the Capital of our country. We are undertaking the longest journey in the country to reach the Capital. But we have got only one train. This should not happen.

The only train which we have got is from Yeshvantpur to Bangalore. We have a big problem of travelling to Bangalore because in the northern part of Kerala, the forest is closed to protect the animals. The environmental issue is involved. So, the night travel is banned. Therefore, from the Malabar part of Kerala, we cannot travel to Bangalore. So, the Yeshvantpur train which is culminating at Kannur may be extended to Calicut. This is one of our demands which is not being considered.

We also demanded a train from Mumbai through Konkan to Kerala. It is not being considered. The Konkan Railway is a partnership of Kerala, Karnataka, Goa and Maharashtra. On this line, there is still space for one more additional train to come from Mumbai to Kerala. A new train from Mumbai through Konkan and a new train from Malabar to Hyderabad are all a bare minimum requirement which we had discussed with the Railway authorities.

We have an airport in Cochin called Nedumbashi Airport. This Airport is unlike other airports which are built by the Department of Civil Aviation. This is a private airport. The Government formed a company and we built up our own Airport. That Airport is a role-model in the country and 200 metres away from the Airport, a railway line is passing by. Last year, the Railway Minister came and placed foundation stone for a Railway Station near this Airport. But nothing has been mentioned here.

There was a mention about a coach factory. We have been waiting for long and the provision which has been provided for this is inadequate. I hope that the Railways will take the Palakkad Coach Factory seriously. Many people now believe that there is a Coach Factory in Palakkad because we have been saying in this House time and again that already there is a Coach Factory. So, the provision may be increased for this Coach Factory.

As far as wagons are concerned, the Railways are short of wagons. They have decided to have wagon factories in some places. We have given land in Alleppey and every facility was given to the Railways. We also entered into a Memorandum of Understanding also. But after signing a Memorandum of Understanding, how can the Railways forget to mention this issue in the Railway Budget? There is no mention of this Wagon Factory at Alleppey.

Now we have got two small distance MEMU Trains. Sir, you know very well that Kerala is an extended city. We have no village or city as that division is not there. It is an extended city. So, MEMU Service would be ideal for Kerala. All the passenger trains can be replaced by MEMU in due time. So, I wish it would be done.

Time and again, cutting across party lines, the Members of this House have been raising the issue of railway vendors. The vendors who are working on Railways, they are being summarily dismissed. How can it happen? This cruel joke cannot be allowed to continue. We were given the assurances that the vendors will not be banned by the Railways. They are so helpful to the passengers....(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. Please conclude now.

SHRI P.C. CHACKO : Sir, I want the Railway Minister to note this. This Government represents *aam admi*. They belong to the poorest of the poor. They are totally displaced. They are out of their jobs now and when they are agitating, they are arrested. They are in jail also. This cannot continue. I wish the Minister and the Railway Administration would take an immediate step in this matter.

Mr. Deputy-Speaker, Sir, one day you may travel with us in the coaches of the trains that are south-bound. The cleanliness and the facilities of the coaches are very inadequate. The coaches that are discarded in other sectors are being sent to the South. This system should be changed.

Sir, there is the great pilgrimage centre, namely, Sabarimala. We have been demanding that there should be a survey by the Railways at Erumali, near Sabarimala, to Thiruvananthapuram. That survey is not finding a place in the Budget.

Sir, Railways have got invaluable railway properties all over India. One of the important aspects is that how we can mobilise money and this can be best done by utilising the railway property in a commercial manner. If the railway property, which is very valuable, is commercially exploited, then we can get good revenue from this property. Towards this end, I would like to submit that there is a pit-line proposal in Calicut in West Hill and there is a railway property which is a very valuable property. The Calicut station is now suffocating. So, this pit-line in Calicut is a must. Probably, it escaped the attention of the authorities when it was prepared here. In Kottayam we were provided with two coach yards but the provision for it has to be increased.

Sir, these are the few bare minimum requirements of my poor State. I hope, the Ministry of Railways will consider all these aspects.

Sir, I quite justify the freight and fare increase.

MR. DEPUTY-SPEAKER: How much more time will you take?

SHRI P.C. CHACKO : While I appreciate the futuristic plan of the Railways, if we are able to collectively implement the schemes as enumerated in the present Railway Budget, then we can definitely be proud of the Railways and next time when we discuss the Budget we can have a different atmosphere.

Sir, with these words, I support the Railway Budget.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, those who want to lay their written speeches, they may place it on the Table of the House. Today, there shall be no lunch break.

श्री रेवती रमण सिंह (इलाहाबाद): माननीय उपाध्यक्ष महोदय जी आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने रेलवे बजट जो कि एक महत्वपूर्ण बजट है उस पर मुझे बोलने के लिए मौका दिया... (व्यवधान) मान्यवर, जब रेल बजट यहां प्रस्तुत हो रहा था तो मैंने उसको बड़े ध्यान से सुना। रेलवे भारत का सबसे बड़ा पब्लिक सेक्टर का प्रतिष्ठान है। लाखों लोगों को इसमें रोजगार मिला हुआ है, इसमें नौकरी मिली हुई है। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि 64 साल की आजादी के बाद भी आज रेल एक दुर्दशा को प्राप्त हो गई है। अगर आप देखें, और देशों की तुलना अगर हम भारत से करें तो भारत विकसित देशों के मुकाबले में कहीं खड़ा नहीं होता है। 1950 के दशक में रेल हमारे जनरल बजट को भी सप्लिमेंट करता था, मदद करता था लेकिन धीरे-धीरे स्थिति यह हो गई है कि जब तक हम को मानिटेरी सपोर्ट जनरल बजट से न मिले तो हम रेलवे को चलाने में सक्षम नहीं हो सकते हैं और हमेशा रेलवे में घाटा होता रहेगा। उसके कई कारण हैं लेकिन मैं आपको प्रमुख कारण बताना चाहूंगा कि रेलवे में जो भी मिनिस्टर आता है वह तमाम रेल लाइनों की घोषणा कर देता है, तमाम नई रेल चला देता है। नतीजा क्या होता है कि ये आधी-अधूरे चलते हैं और आधी-अधूरे नहीं चलते हैं... (व्यवधान) आधे प्रोजेक्ट्स आज दसों साल से चल रहे हैं। वे प्रोजेक्ट्स पूरा नहीं हो रहे हैं। वे लाइनें पूरी नहीं हो रही हैं। उनके अलावा नई रेल लाइनों की घोषणा हो जाती है। प्रोजेक्ट्स की घोषणा हो जाती है। मुझे याद है कि हमारे नेता माननीय मुलायम सिंह जी ने मैनपुरी से इटावा के लिए पिछले कई सालों से मांग की थी। संभवतः जब श्री राम विलास पासवान मंत्री थे, तब उन्होंने उसे स्वीकृत किया। वर्ष 1996 से 2012 आ गया। संभवतः अब के रेल बजट में उसे लिया गया है। वह मात्र 27 किलोमीटर है। राज्य मंत्री मुनियप्पा जी महाराज, मैं आपसे आग्रह करूंगा, आप महाराज नहीं सही, मुनियप्पा जी हैं, रेल राज्य मंत्री हैं... (व्यवधान) मुकुल राय जी भी आ गए। आपका धन्यवाद कि आप आ गए... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : प्लीज़, इन्हें बोलने दीजिए।

₹€! (व्यवधान)

श्री रेवती रमण सिंह : मान्यवर, मैं कह रहा था कि रेलवे में जो घोषणाएं होती हैं, वे सिर्फ कागज पर ही न रह जाएं, वे घोषणाएं जमीन पर भी दिखाई पड़नी चाहिए। वे टाइम बाउंड होनी चाहिए, क्योंकि प्राइस एसवोलेशन होता जाता है और उसकी वजह से जो प्रोजेक्ट एक रुपये में बनना चाहिए, वह सौ रुपये में भी नहीं बन पा रहा है। यह स्थिति है। रेलवे में जो ऐवसीडेंट्स हो रहे हैं, पूर्व मंत्री जी ने कहा था कि उसके लिए काकोदर कमेटी और पेट्रोडा कमेटी ने कुछ सिफारिशें दी हैं। उन कमेटीज़ की सिफारिशों को मैं हू-ब-हू लागू करूंगा और अब प्रयास यह होगा... (व्यवधान) मुनियप्पा जी, ज़रा उन्हें सुन लेने दीजिए। बेचारे अभी नए आए हैं... (व्यवधान) जो सिफारिशें हैं, अगर आप उन्हें टाइम बाउंड लागू कर देंगे तो ऐवसीडेंट भी नहीं होंगे, ऐसा मेरा मानना है।

यूपी में हाथरस है। वहां बिना मैन क्रांसिंग है। आज वहां सुबह ऐवसीडेंट हो गया और 14 लोगों की जानें चली गईं। यह अफ़सोस की बात है कि अनमैंड क्रांसिंग पर इतने ऐवसीडेंट्स होते हैं। आपके बजट में इस बात का प्रावधान है कि आने वाले पांच सालों में आप इस समस्या का समाधान कर देंगे। मैं आपसे मांग करता हूँ कि मरने वाले परिवार के लोगों की जितनी अधिक से अधिक सहायता आप कर सकते हैं, उनकी सहायता करने की कृपा कीजिए।

मान्यवर, इसी के साथ-साथ रेल के भाड़े में जो वृद्धि हुई है, मैं आपसे आग्रह करूंगा कि जनरल वलास और स्लीपर वलास के भाड़े को रेल बैंक करने का काम कीजिए। आप एसी थर्ड, एसी सैंकड और एसी फ़र्स्ट वलास में भाड़ा बढ़ाइए, मैं उसका स्वागत करता हूँ, लेकिन जनरल वलास और स्लीपर वलास के किराए को रेल बैंक करने का काम कीजिए।

इसी के साथ-साथ रेलवे में खान-पान की जो व्यवस्था है, आप मंत्री हैं लेकिन एमपी भी थे, आप ट्रैवल करते होंगे तो देखा होगा कि रेलवे में खान-पान की काफी पुरानी व्यवस्था चली आ रही है। उसमें अभी भी बहुत सुधार करने की जरूरत है। उसमें अच्छे कुक रखिए, अच्छे लोगों को लाइए जो आपको अच्छा खाना दे सकें। जब माननीय पुफ़ल पटेल जी मंत्री थे, उन्होंने उसमें बहुत सुधार किया। मैं चाहता हूँ कि आप भी उनसे नसीहत लेकर रेलवे के खान-पान में सुधार कीजिए। जो टॉयलेट्स हैं, आप ज़रा उनकी कभी सरप्राइस विज़िट कीजिए और देखिए कि उनकी क्या हालत है। प्लेटफ़ार्म पर जो टॉयलेट्स हैं, उनका तो भगवान ही मालिक है।

फ़र्स्ट वलास के टायलेट्स की हालत भी बहुत गंभीर है। रेलवे विभाग की तमाम जमीनों पर अवैध कब्ज़ा है जैसा अभी चाको जी ने कहा। अगर उसकी आप व्यवस्था करा दें, तो उससे आपको आमदनी भी होगी और आप उसका सदुपयोग भी कर सकते हैं। चूंकि आपको ममता जी ने रेल मंत्री बनाया है। मैं आपको याद दिलाना चाहूंगा कि ममता जी ने इलाहाबाद के बारे में घोषणा की थी कि वहां स्टेशन मल्टीप्लैक्स बनेंगे। इस घोषणा को कई साल हो गये, लेकिन आज तक मल्टीप्लैक्स स्टेशन नहीं बना। उन्होंने यह भी कहा था कि एक मेडिकल कालेज रेलवे कर्मचारियों के लिए बनाया जायेगा, लेकिन उसका भी आज तक काम शुरू नहीं हुआ। पता नहीं, आप आये हैं, तो वह काम शुरू हो जाये, हम नहीं कह सकते।

मान्यवर, पिछले बजट, यानी वर्ष 2011-12 में 132 नयी रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा की गयी। मुझे अफ़सोस के साथ कहना पड़ता है कि उसमें से मात्र अभी तक 63 गाड़ियां ही चलायी गयी हैं और बाकी आज तक नहीं चलायी गयी हैं। सैम पिट्रोडा कमेटी ने आधुनिकीकरण के बारे में सिफारिश की है। मैं अमेरिका और यूरोप की बात नहीं करना चाहता। मैं साउथ ईस्ट एशिया से भारत को कनेक्शन करना चाहता हूँ। चाहे चाइना हो, साउथ कोरिया हो या जापान हो, इन सब कंट्रीज़ में बुलेट ट्रेन चल रही हैं। लेकिन आपके पूर्व मंत्री ने यहां घोषणा की थी कि हम इसका प्रावधान करेंगे, चलायेंगे।

मान्यवर, कम से कम भारत 21वीं सदी में चल रहा है और आप अभी 20वीं सदी की रेल चला रहे हैं। मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि आप टाइम बाउंड बना दीजिए और कम से कम दो बुलेट ट्रेन ही चला दीजिए, ताकि लगे तो सही कि बुलेट ट्रेन चलती है। चाहे एक ट्रेन आप कोलकाता से दिल्ली तक चला दीजिए और एक दिल्ली से मुम्बई के लिए चला दीजिए। हमें याद है कि लेनिन ने कहा था कि किसी देश की तरक्की पावर से आंकी जाती है, लेकिन आज किसी देश की तरक्की बुलेट ट्रेन से नापी जाती है। चाइना में वर्ल्ड की फ़ॉस्टेस्ट बुलेट ट्रेन है। उन्होंने 300 किलोमीटर रफ़्तार की ट्रेन बनायी है। मैं मानता हूँ कि आपके पास संसाधन नहीं हैं, लेकिन आप चाइना का मॉडल लें। उन्होंने बैंक से एक परसेंट की ब्याज दर लेकर इसे डेवलप कर दिया।

अभी कई साल पहले रेल मंत्री रहे लालू जी ने वेस्टर्न कॉंरीडोर और ईस्टर्न कॉंरीडोर की घोषणा की थी। वेस्टर्न कॉंरीडोर में अभी आपके पूर्व मंत्री जी ने कहा कि उस पर काम शुरू हुआ है। लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि वेस्टर्न कॉंरीडोर में कितना काम हुआ है और वह कब तक पूरा होगा? उस कॉंरीडोर को जापान के बैंक ने मदद की, इसलिए वह काम शुरू हो गया। लेकिन ईस्टर्न कॉंरीडोर में आज तक कोई काम शुरू नहीं हुआ है। जहां तक मुझे मालूम है, ईस्टर्न कॉंरीडोर में वर्ल्ड बैंक की फंडिंग हो रही है। मैं कहना चाहता हूँ कि उसे आप जल्दी कराकर इस काम को शुरू करें।

मान्यवर, आजकल जमीन के अधिग्रहण में सबसे ज्यादा दिक्कत है, चाहे आप कोई कल-कारखाना लगायें, रेलवे के लिए, किसी भी सरकारी कामकाज या प्राइवेट कामकाज के लिए लें, जमीन मिलाना बड़ा ही मुश्किल काम है। मैं आपको एक सुझाव देना चाहूंगा कि जिस व्यक्ति की जमीन जाये, यदि आपने रेलवे में एक लाख नौकरियां निकाली हैं, उसमें आप प्रत्येक परिवार में से एक आदमी को नौकरी देने का काम करें, तो बहुत खुशी से वे लोग अपनी जमीन दे देंगे और आपको एक टाइम बाउंड जमीन भी मिल जायेगा। वर्ना आप घोषणा करते रहेंगे और आपको जमीन नहीं मिलेगी। वह लिटीगेशन में चला जायेगा और आपके प्रोजेक्ट्स टाइम से चालू नहीं हो पायेंगे। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि अभी भी वेस्टर्न कॉंरीडोर और ईस्टर्न कॉंरीडोर के लिए एक टाइम बाउंड तय करके उन्हें पूरा कराने का काम करें। आज रेलवे पर जो लोड है, उससे वह बहुत कुछ कम हो जायेगा। आज आपको मालगाड़ियों का भाड़ा उताना नहीं मिल पा रहा है। मालगाड़ियां इससे और तेजी से चलने लगेंगी और इनके चलने से लाइनों में जो कैंक्स आ रहे हैं, जिससे डीरिलमैंट ... (व्यवधान)

श्री रेवती रमण सिंह : मान्यवर, क्या टाइम खत्म हो गया, आपने घण्टी बजा दी।

उपाध्यक्ष महोदय : घण्टी का मतलब है कि समय खत्म होने वाला है। खत्म नहीं हुआ है, खत्म होने वाला है।

श्री रेवती रमण सिंह : महोदय, रेलवे के बारे में चर्चा हो रही है। अभी स्टेशन दूर है मान्यवर। ऐसा गजब मत कीजिए कि स्टेशन के पहले ही रोक दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : बहुत चले हैं आप।

श्री रेवती रमण सिंह : आप कह देंगे, तो मैं बैठ जाऊंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : अभी समय है, बोलिए।

श्री दया सिंह चौहान (घोसी): यह तो चेन-पुलिंग है।

श्री रेवती रमण सिंह : नहीं-नहीं, मान्यवर चेन पुलिंग नहीं कर सकते हैं।

मान्यवर, रेलवे को सरकार की प्राथमिकता में लाने के लिए ऐसी कार्यवाही करनी चाहिए कि जैसे आज लोग हवाई जहाज में जाना पसन्द करते हैं, वैसे लोग रेलवे से जाना पसन्द करें। पूर्व रेल मंत्री ने घोषणा की है कि 35-40 साल के बाद, जो शताब्दी और राजधानी ट्रेन्स हैं, राजधानी की स्पीड 135 किलोमीटर हुआ करती थी, सबसे फास्ट ट्रेन थी, उसको 160 किलोमीटर करेंगे। मान्यवर, क्या उसको इस साल से लागू करेंगे, उसकी स्पीड 160 किलोमीटर तक करेंगे? उन्होंने अपने बजट भाषण में कहा है कि कुछ ट्रेन्स को 200 किलोमीटर की रफ्तार से चलाएंगे, तो ऐसी कौन-कौन सी ट्रेन्स आप चलाएंगे और कहां-कहां चलाएंगे? उसके लिए आपको इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलप करना पड़ेगा, स्टेशन के किनारे आपको फेन्सिंग करनी पड़ेगी, अगर इस तरह की बात आप नहीं करेंगे, तो बहुत से एक्सीडेंट्स हो सकते हैं। इसी के साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहूंगा कि अभी इलाहाबाद में कुम्भ मेला लग रहा है। कुम्भ मेला में 30-50 करोड़ लोग आते हैं...**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : आप आसन की तरफ देखकर बोलिए।

श्री रेवती रमण सिंह : आपकी बात शिरोधार्य है।

उसमें चार-पांच पर्व होते हैं, जिनके चार-चार करोड़ लोग आते हैं और केवल देश से ही नहीं, पूरी दुनिया से लोग आते हैं। चाहे इंग्लैंड हो, अमेरिका हो या यूरोप हो, वहां के इंग्लिश पीपुल आते हैं, केवल भारतीय ही नहीं आते। वे लोग गंगा में नहाने भी हैं। मैं एक बार कुम्भ मेला में घूम रहा था, एक अंग्रेज मुझे मिला, तो मैंने उससे पूछा कि यहां क्यों आए हो? उसने कहा, I have come here to witness millions and millions of people taking bath in the Holy Ganga. I asked: "Have you come here only to see it?" Then he replied: "No, no. I will also take bath tomorrow morning". मैं आपसे आग्रह कर रहा हूँ कि आपके बजट में इस कुम्भ मेला की कोई चर्चा नहीं है। आपने दिल्ली स्टेशन को इंटरनेशनल स्टेशन बना दिया है, लेकिन कभी आप वहां जाकर देखिए, उसमें इंटरनेशनल स्तर की सुविधा भी है या नहीं। एक या दो लिफ्ट्स लगी हैं, एकाइ एस्केलेटर लगा है, वह भी अधिकतर बंद ही रहता है। मैं आपसे मांग करूंगा कि आपके जितने भी महत्वपूर्ण मेट्रोपॉलिटन शहर हैं, उनमें और ज्यादा लिफ्ट्स लगवाइए, एस्केलेटर्स लगवाइए, खास तौर से इलाहाबाद में। मैं यह मांग करूंगा कि कुम्भ मेला वर्ष 2012-13 में लगने जा रहा है, आपके पास 10 महीने का टाइम है, अगर आप अभी से काम शुरू करा देंगे, तो वहां पर लिफ्ट भी लग जाएगी, एस्केलेटर्स भी लग जाएंगे, वहां पर कुछ और रैम्प भी बनवा दीजिए, रैम्प ज्यादा पैसेजर्स को आने-जाने में मदद करता है और उसमें ज्यादा पैसा भी नहीं लगता है। अगर ये काम आप तुरन्त, ऑन वार फूटिंग करेंगे, तभी इसमें आपको सफलता मिल जाएगी। एक बार मैं आपसे आग्रह करूंगा कि आप कृपया इलाहाबाद पधारने का कष्ट करें और जब आप वहां आएँ, अगर उचित समझें, तो हम लोगों को भी बुला लें, वहां भी आपको सुझाव दिए जा सकते हैं।

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): केवल एक बार बुला रहे हैं।

श्री रेवती रमण सिंह : पहले एक बार आकर वहां देखें।

महोदय, हम लोगों की मांग पर एक दुरन्तो ट्रेन माननीय ममता जी ने वहां के लिए चलाई थी। वह ट्रेन मात्र तीन दिन चलती है। मैंने पिछले बजट के समय भी मांग की थी कि कुम्भ मेला को देखते हुए इसे प्रतिदिन चलाया जाए। उससे कुम्भ मेले में आने-जाने वाले लोगों को सुविधा हो जाएगी। दिल्ली से इलाहाबाद तक अभी केवल एक ही रेलगाड़ी प्रयागराज चलती है और रोज आती जाती है। अगर उसे यहां से 16 नम्बर प्लेटफार्म से सुबह का समय कर दिया जाए तो काफी सुविधा होगी। मैंने उसे 16 नम्बर प्लेटफार्म से चलने की बात तो करवा ली है, लेकिन सुबह के समय चलने के बारे में रेल अधिकारी कहते हैं कि उस समय राजधानी जाती है। मैं कहना चाहता हूँ कि उसका समय सुबह 6 बजकर 50 मिनट का है। उसके जाने के आधे घंटे पश्चात् प्लेटफार्म खाली हो जाएगी, तब इसे चलाने की घोषणा कर दें।

ममता जी जब रेल मंत्री थीं, उन्होंने अपने रेल बजट में घोषणा की थी कि मुम्बई से इलाहाबाद दुंतो ए.सी. ट्रेन चलाई जाएगी। अभी चार-पांच दिन पहले वह ट्रेन चलनी शुरू हो गई है। मैं मांग करता हूँ कि इलाहाबाद से कोलकाता के लिए भी एक दुंतो ट्रेन चलाई जाए, जिससे आपसे भी मिलने में आसानी हो जाएगी। मुझे उम्मीद है कि हमारी बातों का आप खयाल रखेंगे। इलाहाबाद एक तीर्थ स्थान है, जम्मू भी है, वहां पास ही में वैष्णो देवी का मंदिर है। हमारे यहां से काफी लोग वहां जाते हैं। मेरी आपसे मांग है कि एक रेलगाड़ी इलाहाबाद से जम्मू के लिए चलाई जाए, तो आपकी बड़ी कृपा होगी।

बंगलौर आजकल पढ़ने और नौकरी के लिए हब बन चुका है। उत्तर भारतीय बड़ी संख्या में वहां जाते हैं। हमने कई बार मांग की है कि इलाहाबाद से बंगलौर के लिए एक सीधे ट्रेन चलाने की कृपा करें, जिससे उत्तर भारतीयों को, इलाहाबाद जो एक सेंटर है, बंगलौर जाने में काफी सुविधा होगी।

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें, क्योंकि आप काफी समय ले चुके हैं।

श्री रेवती रमण सिंह : मैं थोड़ा समय और लूंगा। मान्यवर, आप औसत के लिए तो इतने सख्त नहीं थे, लेकिन हमारे ऊपर आप गर्म हो रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: आप अपनी पार्टी का ही समय ले रहे हैं, जबकि आपकी पार्टी की ओर से चार-पांच और सदस्य भी बोलेंगे, वरना उन्हें मौका नहीं मिलेगा।

श्री रेवती रमण सिंह: आपकी बात को ध्यान में रखते हुए केवल कुछ सुझाव देकर अपनी बात समाप्त करूंगा। एक रामबाग दो लाइनें जाती हैं, एक एनईआर की और दूसरी एनआर की, वहां क्रासिंग है, जब वह बंद हो जाता है, तो आधा शहर इधर और आधा उधर जाम में फंस जाता है। मैं मांग करता हूँ कि वहां तत्काल एक आरओबी बनाने का काम शुरू किया जाए। इससे वहां के लोगों को काफी आराम हो जाएगा।

हमने पिछली बार रेल मंत्री जी से मांग की थी कि शताब्दी ट्रेन जो कानपुर तक चलती है, उसे बढ़ाकर इलाहाबाद तक कर देंगे तो इलाहाबाद के लोगों को भी सुविधा हो जाएगी। हमारे नेता मुलायम सिंह जी ने कहा था कि शताब्दी ट्रेन का इटावा में भी अप एंड डाउन स्टापेज होना चाहिए। अगर यह हो जाए तो वहां के लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी। त्रिवेणी ट्रेन जो लखनऊ से मिर्जापुर चलती है, उसका ठहराम मेरे संसदीय क्षेत्र में करखना में दे देंगे तो बड़ी मेहरबानी होगी।

अभी घोषणा हुई है कि एक इंटरसिटी जो इलाहाबाद से कानपुर के बीच चलती है, उसमें एक है रैक है, अगर दो रैक कर दें तो काफी सुविधा हो जाएगी।

बलिया, पूर्व प्रधान मंत्री चन्द्रशेखर जी का क्षेत्र रहा है। वहां से दिल्ली के लिए सीधे एक ट्रेन चलाने की कृपा करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

***डॉ. किरोड़ी लाल मीणा (दौसा):** देश की तरक्की का आधार कहा जाने वाला रेलवे नाजुक दौर से गुजर रहा है। आज रेलवे की सबसे बड़ी चुनौती सुरक्षा, संरक्षा और यात्री सुविधाओं को बढ़ाने के साथ विश्व स्तरीय रेल सेवा देने के लिए आधुनिकीकरण की दिशा में कदम बढ़ाने की है, लेकिन इसके लिए जरूरी धन व मद कहां से मिलेगी, इस बारे में उम्मीद बहुत सकारात्मक नहीं है, जहां तमाम क्षेत्रों में हमने विकास क नये आयाम छुए हैं वहीं रेलवे के विकास के मामले में वह हासिल नहीं किया जा सका है जिसकी अपेक्षा थी।

देश के कई हिस्से अभी तक रेल नेटवर्क के दायरे से बाहर हैं तो दूसरी ओर कुछ खास रूटों पर ट्रेनों की आवाजाही का दबाव अधिक होने से दुर्घटनाएं बढ़ी हैं। रेल बजट में इसके लिए जरूरी उपायों की ओर शायद ध्यान दिया गया, लेकिन एक अच्छी बात यह है कि रेल मंत्री ने नई रेल लाइनों के विस्तार हेतु वित्तीय खर्च सीमा बढ़ाये जाने की बात कही है। अब 400-500 किलोमीटर प्रतिवर्ष के बजाय 900 किलोमीटर से ज्यादा नई रेल लाइनें बिछाई जायेंगी। यह एक अच्छा कदम है क्योंकि ऐसे राजस्व का नया स्रोत पैदा होगा और रेलवे की वित्तीय हालत को सुधारने में मदद मिलेगी। यदि माल ढुलाई में रेलवे की जिम्मेदारी को देखें तो 1950-51 में जहां यह 30 प्रतिशत थी आज बढ़कर 89 प्रतिशत पहुंच गई है। इस तरह रेल यात्रियों का प्रतिशत 9 से बढ़कर 15 हो गया है, लेकिन पूंज यह है कि क्या यह पर्याप्त है? यदि नहीं, तो इसके पीछे प्रमुख वजह क्या है और क्या रेल बजट इस पैमाने पर खरा उतरता है।

ऐसे बहुत से पूंज हैं जिनका उत्तर बजट से नहीं मिलता। बजट में लम्बे चौड़े वादे, लोकलुभावन दीर्घकालीन नीतियों की घोषणा तो की गई है, लेकिन इन नीतियों पर अमल कैसे होगा और इसके लिए पैसा कहां से आयेगा, इसकी कोई स्पष्ट और व्यवहारिक रूप रेखा पेश नहीं की गई है, फिलहाल इसे सरकारी मदद पर यानि वित्त मंत्रालय पर छोड़ दिया गया है। यहां यदि हम यात्री रेल किरायों की बात करें तो इससे रेलवे को लगभग 36 हजार रुपये करोड़ की आय दिखाई गई है, लेकिन पिछले 8-9 वर्षों से रेल किरायों में कोई वृद्धि नहीं की गई जिससे रेलवे की आमदनी घटी है, अब रेल मंत्री ने यात्री किरायों में वृद्धि की घोषणा की है, लेकिन जिस तरह महंगाई बढ़ी है उसे देखते हुए यह नाकाफी है। पूर्व के वर्षों में किराया न बढ़ाने से रेलवे को जो नुकसान हुआ है उसकी क्षतिपूर्ति इससे नहीं होने वाली, क्योंकि नुकसान 40-50 प्रतिशत का है और क्षतिपूर्ति करीब 10 प्रतिशत की है, इस दृष्टि से लगभग 15 हजार रुपये प्रतिवर्ष रेलवे को नुकसान हो रहा है।

रेल बजट पर आम लोगों की प्रतिक्रिया यही है कि किराया बढ़ने के साथ यात्री सुविधाओं में सुधार होना चाहिए। रेल मंत्री ने बजट में रेलवे को कुछ मामलों में विश्व स्तरीय बनाने की बात कही है और एयरपोर्ट की तर्ज पर करीब 100 स्टेशन विकसित किये जाने की घोषणा की है यह एक अच्छा कदम है।

हमें रेलवे के आंतरिक स्रोतों को भी मजबूत बनाना होगा, क्योंकि इन कामों में सरकार से बहुत मदद की अपेक्षा नहीं की जा सकती इसके अलावा रेलवे निजी क्षेत्रों से भी कोई खास मदद की अपेक्षा नहीं कर सकता, क्योंकि ऐसी परियोजनाओं में काफी वक्त और धन की आवश्यकता होती है, इसका एक कारण राजनैतिक अस्थिरता के कारण सुस्पष्ट नीतियों का अभाव भी है, एक अच्छी बात यह हुई है कि अब अलग इंडियन रेल अथॉरिटी का गठन होगा जो रेलवे की परियोजना को जांचेगा इससे रेलवे की परियोजनाओं को समय पर अमली जामा पहनाने में मदद मिलेगी, अभी तक होता यही रहा है कि हर वर्ष नई नई योजनाओं, परियोजनाओं की घोषणा कर दी जाती है और उनके क्रियान्वयन पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। नई संस्था के गठन से ऐसा नहीं होगा और जनता में विश्वास जायेगा। जहां तक रेलवे के आधुनिकीकरण की बात है तो रेल मंत्री ने सैम पिट्रोदा और अनिल काकोदकर द्वारा दी गई रिपोर्ट को गंभीरता से लिया है और इसके लिए अगले पांच वर्षों में 5 लाख करोड़ रुपये खर्च करने की बात कही है साथ ही एक लाख बीस हजार करोड़ रुपये सुरक्षा मानकों को बेहतर बनाने पर खर्च किये जाने हैं मेरा मानना है कि यह एक महत्वकांक्षी योजना है जिसके लिए सरकार को रेलवे की मदद करनी चाहिए। यदि इस पर अमल होता है तो रेलवे में दुर्घटनाएं घटेंगी और लोगों का विश्वास बढ़ेगा इससे रेल यात्रा करने वाले लोगों की संख्या भी बढ़ेगी जिससे अन्ततः रेलवे के राजस्व में बढ़ोतरी होगी।

रेलवे की एक मुख्य समस्या रेल नेटवर्क के विस्तार की है। रेल और सड़क नेटवर्क को मिला दें तो इससे 95 प्रतिशत यात्री और माल की ढुलाई होती है। सड़क वनिरबत रेल के लिए कम जमीन की आवश्यकता होती है और यह पर्यावरण की दृष्टि से भी बेहतर है। रोड हाईवे में जहां 600 प्रतिशत की वृद्धि हुई है वहीं रेल के मामले में यह 175 प्रतिशत ही है। 1960-61 के बाद नई रेल लाइनों का विकास 19 प्रतिशत रहा है, जाहिर है कि रेल नेटवर्क बढ़ाने पर ज्यादा ध्यान नहीं दिया गया है। हमारी रेल लाइनों पर अधिक स्पीड से ट्रेन चलाने का मतलब दुर्घटना को आमंत्रण देना है, लेकिन इन्हें ठीक करने के बजाय हमारा ध्यान बजट ट्रेने चलाने पर है। इसी तरह दिसम्बर, 2009 में वीजन 2020 बनाया गया था इसके लिए अगले 10 वर्षों में 14 लाख करोड़ रुपये खर्च किये जाने की बात कही गई थी, यानि इस पर प्रतिवर्ष 1.4 लाख करोड़ रुपये खर्च होने थे। यह योजना सिद्धांत में तो अच्छी है लेकिन व्यवहारिक स्थिति यह है कि रेलवे की प्रतिवर्ष केवल एक लाख करोड़ रुपये की आय है जिस कारण इस पर अमल संभव नहीं लगता।

कुछ ऐसा ही हाल इस बार के बजट का है जिससे बाते तो बड़ी अच्छी-अच्छी की गई हैं, लेकिन इसके लिए धन जुटाने की जिम्मेदारी वित्त मंत्रालय पर डाल दी गई है। इस कारण इन योजनाओं का हश्र क्या होगा कोई नहीं जानता, यदि इन पर अमल होता है तो रेलवे का काया पटल संभव है लेकिन यह सब कुछ भविष्य गर्भ में है। रेल बजट की एक अच्छी बात यह है कि रेल मंत्री ने वस्तुस्थिति सामने रख दी और सत्ताई को रवीकार करते हुए सब कुछ वित्त मंत्रालय पर छोड़ दिया, लेकिन निराशाजनक यह है कि पहले की तरह फिर नये-नये वादे और घोषणाएँ हैं जिनके अमल की कोई गारंटी नहीं है।

रेल बजट में राजस्थान को कुछ विशेष नहीं दिया गया। राजस्थान पिछड़ा राज्य है और देश का सबसे बड़ा राज्य है। कई जिले अभी तक रेल मांग से नहीं जुड़ पाये हैं, बहुत बड़ा मरू क्षेत्र है जो भारत पाक सीमा से सटा है उसका भी ध्यान दिया जाना आवश्यक है। मेरे संसदीय क्षेत्र में एक परियोजना दौसा से गंगापुरसिटी रेल मार्ग का कार्य पिछले 15 वर्ष से कछुए की चाल से चल रहा है जो एक महत्वपूर्ण टिंक है। मैं मांग करता हूं कि इसके लिए आवश्यक धन उपलब्ध कराया जाये। यही स्थिति धौलपुर-करोली मार्ग की है, उसे भी धन मुहैया कराया जाये जिससे पिछड़ा हुआ डांग क्षेत्र विकसित हो सके।

***श्री पकौड़ी ताल (शंभुसंगंज):** माननीय रेल मंत्री जी द्वारा रेल बजट 2012-13 प्रस्तुत किया गया जो देश के लिए मीठा, तीखा एवं कड़वा साबित होगा। रेलवे में बिना फाटक दुर्घटनाएं होती रहती हैं। उस पर फाटक लगवाने हेतु मंत्री जी ने फंड दिया, उसके लिए बर्खास्त के पात्र हैं। जहां तक सुरक्षा की बात है प्रत्येक स्टेशन पर चोर एवं पाकेटमार घूमते रहते हैं तथा यात्रियों को परेशान करते रहते हैं। पाकेट माया जाता है, सामान चोरी हो जाता है। पुलिस द्वारा कईबार एफ.आई.आर. दर्ज नहीं किया जाता। इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। रेलवे में स्थानीय पकवान शामिल करने का बात कही गयी है, जो स्वागत योग्य है। गुणवत्ता में भी सुधार हो तो जनता को फायदा मिलेगा। कई बार ट्रेनों देर से आती हैं। उनमें पानी नहीं भरा जाता है, पानी के अभाव में कठिनाईयां होती हैं। ट्रेन में ही आने वाले स्टेशन की जानकारी हो जाएगी, यह स्वागत योग्य कदम है। प्रश्न: यह देखा गया है कि अभी ट्रेन चालू भी नहीं हुई यात्री बर्थ पर बैठकर बात कर रहे हैं तब ऊपर वाली बर्थ से सामान चोरी हो जाता है। हल्ला करने पर भी पुलिस का पता नहीं चलता।

प्रश्न: देखा गया है कि जिस दिन रेल बजट पेश किया जाता है, इधर रेल बजट प्रस्तुत किया जाता है दूसरी तरफ ट्रेनों में चोरियां हो रही हैं। सुलभ शौचालयों में सफाई की कमी है। महंगाई का बोझ झेल रही जनता के लिए प्रत्येक क्लॉक में रेल किराया में वृद्धि का विरोध करता हूं। महंगाई का बोझ झेल रही जनता पर पुनः बोझ देना ठीक नहीं है।

मेरा संसदीय क्षेत्र राबर्टगंज नक्सल प्रभावित है जहां पिछड़ा एवं दलित वर्ग की 70 प्रतिशत जनता निवास करती है। औद्योगिक क्षेत्र है जहां कोयला खदान, ऊर्जा क्षेत्र की कम्पनी, हिण्डालको इंडस्ट्रीज, सीमेंट कम्पनी, बालू एवं गिट्टी का खदान है। वहां पर देश के अनेक क्षेत्रों सहित पूर्वांचल के लोगों की संख्या अधिक है परन्तु ट्रेनों की संख्या कम होने के कारण कठिनाई होती है।

जनहित में निम्न ट्रेनों का ठहराव एवं रूट बदलने का कष्ट करें—

1. प्रयागराज एक्सप्रेस को जो दिल्ली से इलाहाबाद तक चलती है, को शक्तिनगर (सोनभद्र) उ.प्र. तक चलाया जाए।
2. वाराणसी-सिगरौली इंटरसिटी ट्रेन संख्या 13345/13346 को वाराणसी से शक्तिनगर चलाया जाए तथा इस ट्रेन की समय-सारिणी ठीक करते हुए दोनों ओर (बोध साइड से 15103/15104) गोरखपुर वाराणसी ट्रेन में लिंक करावें।
3. ट्रेन संख्या 12537/12538 बापू धाम एक्सप्रेस का मार्ग विस्तार कर चुनार-चोपन होते हुए शक्तिनगर पू.म. रेलवे तक चलाया जाए।

*SHRI GAJANAN D. BABAR (MAVAL): Mr Chairman Sir, during the last ten years the entire complexion of Pune has changed. The influx of population to Pune from various parts of the country for education, occupation, business is continuously increasing. That is why it is necessary to start new trains for the facility of passengers. Despite continuous correspondence new trains have not been started on neglected routes. Railways should start these trains and include the same in the current Railway Budget.

The runs of Jodhpur and Jaipur Express trains from Pune which are presently weekly trains should be increased. Pune-Ratnagiri-Sawantwadi train should be started for visiting Konkan. No goods sheds are available between Khadki and Malavali for storing fertilizers and seeds of farmers in Pune district. That is why farmers have to visit Satara or Saswad for procuring fertilizers and seeds. They have to spend more time for this purpose. Farmers have to unnecessarily bear this expenditure. For saving this expenditure and time, Railways should identify suitable places with the help of the State Government and set up goods and cement shed. This shed should be located near the highway. In many cities of our country, alternative railway stations are available for passengers. But unfortunately for a city like Pune, only one railway station is available in the city. There is no space available on this station for constructing additional platforms. For 60 lakh population of Pune, railway stations at Hadapsar and Chinchwad should be set up so that congestion at Pune station will be reduced. For suburban passengers, smart card facility should be introduced like Mumbai section.

Population of Pune and adjoining area is nearly 60 lakh. Taking into account passengers traveling from Pune to Mumbai, not even a single train from Pune to Mumbai is available between 11 AM and 3 PM. So, a new train from Pune to Mumbai (CST) should be started during this time. This will enable suburban passengers to avail tickets immediately. The proposal of metro railway for Pune city and adjoining area should be finalized on priority basis. If need be, Railways should appoint experts in this field on deputation and plan the metro project with their assistance.

The condition of goods sheds of Satara, Karad, Sangli-Miraj is very pathetic. Not even a shed is constructed there. No

basic facilities are available for workers. The condition of roads is also poor there. The roads should be levelled properly so that transportation of goods becomes easier.

It appears that Railways have decided to make only one line available for transportation and transporters should use only that line for transportation. Fertilizers, food grains, sugar, cement get spoiled for 6 months due to rainfall or moisture. Due to inefficiency of Railways, common people have to suffer a lot. Transporters hike the rates of above goods owing to reasons mentioned above. Railways should construct its own godowns for storing these goods by charging reasonable rates. Workers working in railway sheds are not given required facilities. The work of new office of Pune railway station is lagging behind since 2003. This work should be completed at the earliest. The offices of Pune railway station are scattered at various places. All offices/employees can work together in the new office. For citizens also a convenient office will be available.

Like Mumbai, there is a need to start two new trains – Pune city-Shirdi and Pune-Chennai super fast express.

Intercity Express should be started for Nanded, Solapur and Ratnagiri. Apart from this, new train from Pune to Chandrapur and Pune to Guwahati should be started. The present Pune-Delhi Duranto Express should be converted into daily train. This demand has been made by Railway Passenger Group President Ms. Harsha Shah.

Maratha Chamber of Commerce has made a demand to start 10 new trains from Pune in the current Railway Budget. These include Pune-Kolhapur Shatabdi Express, Pune-Ratnagiri-Sawantwadi superfast train, Pune-Surat Intercity Express, Pune-Bengaluru, Pune-Rajkot Superfast Express, Pune-Amaravati Express, Pune- Jammu Express and Pune-Guwahati Express.

If Railways give priority for starting Pune-Kolhapur Shatabdi Express, it will help businessmen traveling between these cities. No direct train is available from Pune to Konkan for the facility of tourists. The chamber has also demanded that Pune-Sawantwadi train should be started for the facility of tourists.

No direct train is available from Pune towards South India. If Superfast Express is started from Pune to Chennai and Bangalore, the passengers will be definitely benefited.

If Pune-Jammu Express route is made via Lonavala, Vasai, Surat, Baroda, Jaipur, Jalandhar, it will save time of passengers and help passengers going to Rajasthan.

Superfast train from Pune to Guwahati should be started for passengers traveling to North and North-east. This need was emphasized by Shri Chandmal Parmar, Chairman, Road Transport Committee, and Shri Anant Sardeshmukh, Executive Director General.

The number of railway passengers is continuously increasing. Considering this, weekly trains namely, Pune-Jodhpur Ahimsa Express and Pune-Delhi Duranto Express should be made daily trains.

Purna Express, Pune-Ernakulam Express, Pune-Lucknow and Pune-Jaipur Express should run at least thrice a week.

Taking into account increasing number of trains arriving and departing from Pune station, a demand has been made to make significant provision in the present Railway Budget for setting up separate terminal at Manjari or Daund for trains going to North India and Khadki or Lonavala for trains going to South India. Some cities are given high priority in every year's Railway Budget.

Pune has made lot of progress in IT and industry sector in the last ten or fifteen years. Still the demands of people of Pune in regard to railways are always neglected. People of Pune are expecting that in this year's Railway Budget it will not be so and their demands will be considered.

***SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM):** At the outset I would welcome the efforts of the Government to present a realistic railway budget for 2012-13 proposing a modest increase in passenger fares in order to augment the resources for funding the ongoing projects as also to embark on many new projects announced in the last year's budget, but not taken up for want of funds. I foresee that this bold attempt will mark the beginning of the much wanted turnaround in railway finances and its overall functioning.

I would now attempt to focus on a few points relating to my constituency Kottayam.

- New coaching terminus at Kottayam
- Construction of pilgrim shelter at Kottayam RS

- Construction of a multifunctional complex at Kottayam RS
- Upgradation of facilities at 'Adarsh' stations on Ernakulam Kottayam section falling within my constituency

I would now elaborate on the abnormal delay in implementing the proposal announced in the last railway budget 2011-12 relating to setting up a new coaching terminus at Kottayam RS. I have been pursuing this proposal for almost a year now at different levels- the Hon'ble Minister for Railways, Government of India New Delhi, the Chairman Railway Board, New Delhi, the Zonal General Manager of Southern Railways, Chennai and the Divisional Railway Manager at Trivandrum. To my great disappointment, I find that there were no fund allocations towards carrying out a survey or acquisition of the land for the coaching terminus. I would like to stress upon the strategic importance of Kottayam RS as the gateway for Central Kerala known for many global standard tourist resorts and pilgrim centers. The Government of Kerala has proposed to set up a Mobility Hub at Kottayam for seamless integration of inland waterways, highways and railways which would ensure adequate passenger revenue to justify the setting up of new coaching terminus at Kottayam RS. It is, therefore, requested that the necessary work on new coaching terminus at Kottayam RS be initiated by allocation of token funds for coaching centre in the current budget pink book.

There has been a persistent demand for construction of a pilgrim shelter at Kottayam RS as there is a constant flow of pilgrims converging into Kottayam RS on way to temples and shrines throughout the year and in large numbers during festive season at Sabarimala. To provide basic passenger amenities including proper/hygiene and sanitation it was proposed to construct a pilgrim shelter at Kottayam RS. The Hon'ble Minister for Railways during his visit to the state capital in September 2011 had accorded sanction for this project and assured that the work will be taken up and completed early. It is very disappointing that till now no work has been initiated on this project nor any funds allocated therefore. There seems to be lack of will and coordination among different levels of the railway administration even not giving effect to orders emanating from the Hon'ble Railway Minister himself. However, I still have hopes that the pilgrim shelter project will be taken up with work and location specific fund allocation made in the current budget pink book.

The multifunctional complex announced in the last budget for Kottayam RS under the PPP mode has not still taken off the ground. This prestigious project was supposed to give a facelift to Kottayam RS upgrading it to global standards. There is no specific mention or fund allocations in the current year's budget for this multi-functional complex project at Kottayam RS. I request that this project be taken up on priority and work initiated for inviting bids.

Lastly, I would like to remind the Government of total apathy towards upgradation of passenger amenities befitting the status of 'Adarsh' stations conferred to the following railway stations failing within my constituency on Ernakulam Kottayam Section :-

- Chingavanam
- Ettumanoor
- Kurupanthara
- Piravam Road
- Vaikam Road
- Kanjiramittam
- Mulanthuruthy

Most of these station premises and infrastructure are dilapidated and needs remodeling. These stations generate enough passenger revenue serving a large number of daily commuters and regular passengers yet the basic amenities are lacking. Very meager funds were provided during the last budget year but the work could not be taken up for want of adequate funds although the mandatory tendering process was gone through. It is, therefore, essential to take up development work on these 'Adarsh' stations during the current budget year, making location/work specific provisions made in the pink book for the current year.

I am happy to note that the MEMU services announced long back between Kollam and Ernakulam has now been operationalised with the Hon'ble Chief Minister of Kerala flagging off the maiden run on 18th March, 2012. MEMU trains are considered most ideal on this section catering to a large number of daily commuters who do not require the full fledged amenities provided in the conventional passenger rakes. It would therefore be beneficial to the traveling public if the

existing passenger rakes running on this section be replaced with MEMU in a phased manner.

I would also like to comment on broader perspectives transcending my region. A host of measures and proposals have been introduced in the current budget for ensuring safety and implementation of modernization requirements. But merely creating new committees to oversee diverse areas of railway modernization will not yield the desired results. As each of these committees/panels will be working at cross purposes and their findings remain advisory and not mandatory. It is, therefore, necessary to strengthen the existing safety evaluation and correction mechanism rather than creating new bodies.

It is reassuring to note that the Government has brought down accident per million train km from 0.55 to 0.17. If I recollect the railways had launched the anti-collision device indigenously developed by the Konkan Railways long back and launched in North Eastern Frontier Railways. It would be interesting to learn how far this attempt has been replicated in other zonal railways. The Hon'ble Minister has claimed that almost 3500 trains have been provided with security escorts comprising of RPF/GRP personnel but the increasing number of thefts of baggage/molestations of women passengers on board indicates inadequacy of the force deployed. Besides there has been reports by the CAG that there is lack of coordination between the RPF/GRP and the state police leading to duplicity of manpower.

It is discomfoting to note that more than 480 ongoing projects of capacity addition nature are far behind the deadline set for completion. Many such projects not only entail cost and time escalation but also cause loss of revenue because of dismantling of tracks. A few of these projects are in pipelines for more than a decade. It would be prudent not to embark on new capacity augmentation projects until the backlogs are cleared.

The Government has also embarked on large-scale recruitment of operatives numbering more than a lakh in the coming year. Since more than 40% of railway accidents are attributed to human error/skill deficiency it is imperative that the workforce be given proper orientations towards railway safety and upgradation of their skills be made a continuous process.

With these remarks, I would like to express my support for the motion.

***श्री पशुपति नाथ सिंह (धनबाद):** माननीय रेल मंत्री जी द्वारा सदन में प्रस्तुत किये गये रेल बजट 2012-13 में झारखंड राज्य सहित धनबाद संसदीय क्षेत्र की घोर उपेक्षा की गई है। मैं निम्नलिखित अति लोक महत्वपूर्ण झारखंड राज्य में रेल संबंधी मामलों को रेल बजट में सम्मिलित करने की मांग करता हूँ।

केन्द्र सरकार से कई वर्षों से झारखंड राज्य में 19 नई ट्रेने चलाई जाये और 24 ट्रेनों के फेरे में बढ़ोतरी की जाये, धनबाद को रेलवे जोन बनाया जाये, साथ ही साहेबगंज में रेल मंडल कार्यालय खोलने और बोकारो को धनबाद रेल डिवीजन में शामिल किया जाये, धनबाद से गिरडिही को रेल लाईन से जोड़ा जाये और इसके साथ ही रेल लाइनों के निर्माण और विस्तारीकरण की भी मांग करता हूँ। जबकि रांची, टाटा नगर, बोकारो, धनबाद, देवघर, दुमका, पाकुड़, साहेबगंज को मॉडल रेल स्टेशन बनाया जाये, साहेबगंज में रेलवे की हजारों एकड़ खाली जमीन में रेल कारखाने का निर्माण और चक्रधरपुर में रेल कारखाने का निर्माण किया जाये। झारखण्ड राज्य में बढ़ती रेल यातायात की मांग को ध्यान में रखते हुए नई ट्रेने धनबाद-दिल्ली, धनबाद-अहमदाबाद एक्सप्रेस, धनबाद-नागपुर-पुणे ट्रेन, साहेबगंज-धनबाद इंटरसिटी ट्रेन, रांची-दुमका जनशताब्दी, रांची-हावड़ा जनशताब्दी, रांची-भुवनेश्वर जनशताब्दी, रांची-अहमदाबाद, रांची-देहरादून, टाटा-वाराणसी-जयपुर, टाटानगर-बेंगलूरू, पाकुड़-नई दिल्ली, रांची-हावड़ा दुंतो एक्सप्रेस, रांची एक्सप्रेस, दुमका-हावड़ा ट्रेन शामिल की जाये।

इसके साथ हटिया-मुम्बई को धनबाद तक प्रतिदिन किया जाये, हटिया-यशवंतपुर को धनबाद तक प्रतिदिन किया जाये, धनबाद-भुवनेश्वर प्रतिदिन, नई दिल्ली-हावड़ा राजधानी को धनबाद से होकर प्रतिदिन किया जाये, रांची-अलीपुरद्वारा-गुवाहाटी प्रतिदिन, रांची-नई दिल्ली गरीबरथ प्रतिदिन रांची-लोकमान्य तिलक प्रतिदिन, रांची-अजमेरशरीफ प्रतिदिन, हैदराबाद-दरभंगा प्रतिदिन, विक्रमशीला एक्सप्रेस का परिचालन साहेबगंज तक किया जाये, भुवनेश्वरी-नई दिल्ली प्रतिदिन, पुरी उत्कल निजामुद्दीन एक्सप्रेस को चाईबासा होकर चलाने, पुरुषोत्तम एक्सप्रेस का ठहराव घाटशिला में करने, पुरी-बड़बिल इंटरसिटी का विस्तार चक्रधरपुर तक किया जाये, गया-हावड़ा एक्सप्रेस ट्रेन का तीन पहाड़ स्टेशन पर ठहराव और हावड़ा-बड़बिल जनशताब्दी का ठहराव केन्द्रीसो एवं झींकपानी स्टेशन तक करने की मांग करते हैं। अतः रेल यात्रा भाड़ा में किराया को कम किया जाये।

***श्री सुदर्शन भगत (लोहरदगा):** माननीय रेल मंत्री जी द्वारा लोक सभा में प्रस्तुत किये गये रेल बजट (2012-2013) में झारखण्ड राज्य सहित लोहरदगा लोक सभा क्षेत्र की घोर उपेक्षा की गई है। मैं सदन में प्रस्तुत किये गये रेल बजट (2012-2013) में रेलवे संबंधी निम्नलिखित प्रमुख मुद्दों को सम्मिलित किये जाने का आग्रह करता हूँ।

लोहरदगा शहर के बीचों-बीच रेलवे द्वारा बनाये गये डम्पिंग यार्ड को जल्द से जल्द शहर के बाहर स्थानांतरित किया जाये। जिससे कि शहर वासियों को प्रदूषण सहित यार्ड के कारण उत्पन्न अनेक समस्याओं से छुटकारा मिल सके।

लोहरदगा से छत्तीसगढ़ राज्य के रायगढ़ को जोड़ते हुए औद्योगिक रेल गलियारे का निर्माण शीघ्र अतिशीघ्र किया जाये जिससे कि खनन उत्पादों की ढुलाई में सुगमता हो सके साथ ही क्षेत्रवासियों को भी ट्रकों द्वारा होने वाली समस्या से छुटकारा मिल सके। रांची से लोहरदगा रेलवे मार्ग को डबल लाईन किया जाए, लोहरदगा से टोरी रेल परियोजना को जल्द से जल्द पूरा किया जाए, ट्रेन संख्या 13352 एल.एफ.पी एक्सप्रेस का ठहराव पोक्ला स्टेशन पर भी किया जाये, लोहरदगा रेलवे स्टेशन को एक आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। नई दिल्ली-रांची राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में कम से कम छः दिन किया जाए व नये कोच लगाये जाएं। गंगा सतलज एक्सप्रेस (13307-13308) जोकि फिरोजपुर से धनबाद तक चलती है, का रांची तक विस्तार किया जाए जिससे झारखंड राज्य के कई जिलों को इसका लाभ मिल सकेगा जैसे कि गुमला, लोहरदगा, चतरा और खूंटी आदि। पिछले कई वर्षों से क्षेत्र में निम्नलिखित रेल परियोजनाओं की आवश्यकता स्थानीय लोगों द्वारा की जा रही है। लोहरदगा से कोरबा, वाया गुमला, जसपुर होते हुए रेलवे लाइन बनाई जाए। लोहरदगा से झाड़सूगड़ा वाया गुमला, जसपुर, कुनकुरी, रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए। लोहरदगा से जमशेदपुर, वाया धनबाद, रेल सेवा प्रारंभ की जाए।

मेरा संसदीय क्षेत्र लोहरदगा प्रमुखतः जनजातीय बहुल क्षेत्र है, और नवसल समस्या से बुरी तरह प्रभावित है, तथा ऐसी अनेक प्रकार की विषम परिस्थितियों सहित मूलभूत आवश्यक संसाधनों के अभाव में यहां के लोग अपना जीवन यापन करने के लिए मजबूर हैं। कृपया जनहित को ध्यान में रखते हुए आग्रह करता हूं कि उपरोक्त मुद्दों को अवश्य ही रेल बजट में सम्मिलित किया जायेगा तथा उपरोक्त सभी समस्याओं के समाधान की पहल की जायेगी जिससे कि इस क्षेत्र में यातायात के साधनों में सुगमता आयेगी तथा यहां के लोग भी शहरों से जुड़ सकेंगे, उद्योग और व्यवसाय का विकास हो सकेगा और उच्च शिक्षा के स्तर में भी सुधार आयेगा।

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): उपाध्यक्ष महोदय जी, इस महत्वपूर्ण रेलवे बजट पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं। रेल बजट प्रस्तुत होने के बाद रेल भाड़ा वृद्धि को लेकर के देश के कोने-कोने से जो किसानों और प्रतिक्रियाएं आईं, इससे सभी लोग परिचित हैं।

आज देश में सबसे ज्यादा यात्रा करने वाले लोगों की पहली प्राथमिकता रेल है। खासकर गांव में रहने वाला गरीब आदमी अगर अपने घर से गंतव्य स्थान पर जाना चाहता है तो उसकी पहली सोच ट्रेन होती है क्योंकि ट्रेन का किराया सस्ता होता है। लेकिन जो रेल भाड़े में थोड़ी वृद्धि की गयी, मैं समझता हूं कि वह गरीब जो रेल बजट को बड़ी आशा भरी निगाह से देख रहा था, उसे इस वृद्धि से थोड़ी चिंता हुई है। उस गरीब की चिंता को दूर करने के लिए, जो जनरल वलास का किराया बढ़ा है, माननीय रेल मंत्री जी उसे वापस लेने की कृपा करें। अगर उसकी पूर्ति वापस लेने से नहीं हो पाती है तो जो उत्त-श्रेणी के लोग किराया दे सकते हैं, उसमें चाहें तो उस कमी को पूरा करने के लिए प्रस्ताव ला सकते हैं। मैं चाहता हूं कि गरीबों का बढ़ा हुआ भाड़ा वापस होना चाहिए।

माननीय उपाध्यक्ष जी, पिछले रेल बजट में हमने माननीय ममता बनर्जी जी से अनुरोध किया था और पूरा देश जानता है कि माननीय ममता जी जो कहती हैं वह करती हैं और वह होता भी है। हमारे क्षेत्र के लिए पिछली बार माननीय ममता बनर्जी जी ने एक टर्मिनल की घोषणा की थी। देश के सबसे बड़े प्रदेश के पूर्वांचल का जो सेंट्रल पाइंट मऊ है, जो हमारे संसदीय क्षेत्र का मुख्यालय है, वहां एक टर्मिनल की घोषणा की थी। लेकिन घोषणा होने के बाद भी पिछले बजट में कोई भी काम, कोई भी पैसा नहीं दिया गया। जबकि मुझे जो जानकारी मिली कि यहां से एस्टीमेट रेलवे बोर्ड में पहुंच चुका है लेकिन आगे कोई काम मऊ टर्मिनल के लिए नहीं किया गया है। इसलिए मैं चाहता हूं कि पूर्व मंत्री जी ने जो घोषणा टर्मिनल के लिए की थी, उसे इसी बजट में पैसा लाकर काम शुरू कर दिया जाए। मुझे माननीय मंत्री जी पर पूरा भरोसा है।

माननीय रेल मंत्री जी यहां मौजूद हैं, पहले तो मैं इनका स्वागत रेल मंत्री के रूप में करना चाहता हूं। मऊ जनपद हमारे संसदीय क्षेत्र का मुख्यालय है और इस देश की आजादी में भी इस जनपद का बड़ा अहम रोल रहा है। देश की आजादी के लिए यहां के लोगों ने बड़ी कुर्बानियां की हैं। लेकिन आज तक मऊ जनपद दिल्ली से नहीं जुड़ सका है। मैंने इस हाउस में कई बार अनुरोध किया कि मऊ से एक ट्रेन आजमगढ़-जौनपुर होते हुए दिल्ली के लिए की जाए। हम सांसदों के लिए एक भी ट्रेन मऊ से दिल्ली के लिए नहीं है। एक भी ट्रेन नहीं है जो मऊ को दिल्ली से जोड़ सके।

मैं मांग करता हूं कि नई दिल्ली को जोड़ने के लिए एक ट्रेन हमें जरूर दी जाए। सूत-वाराणसी, ताप्ती-गंगा जो पहले सूत-वाराणसी एक्सप्रेस थी, आपने उसे छपरा तक बढ़ाया, उसके लिए मैंने अनुरोध किया था कि पूर्वांचल का मऊ जो बुनकर बाहुल इलाका है, जहां बुनकर रहते हैं। आजमगढ़ का मुबारकपुर जहां बनारसी साड़ी बनती है, सीधे सूत से जिनका आना-जाना होता है, उन्हें आजमगढ़ से मऊ होते हुए सूत से जोड़ा जाए। आपने विस्तार की बात तो कही है, लेकिन कहीं भी वह बुनकर बाहुल इलाका जो आजमगढ़, मुबारकपुर जहां बनारसी साड़ी पूरे दुनिया में विख्यात है, मऊ के जो बुनकर हैं, जिसे पहले मैनचेस्टर कहा जाता था, लेकिन वह आज तक जुड़ नहीं पाया है। इसलिए मैं चाहता हूं कि वह मऊ, सूत-वाराणसी एक्सप्रेस, जो ताप्ती-गंगा के नाम से जानी जाती है, उसे साहबगंज, आजमगढ़, मुबारकपुर होते हुए मऊ, बलिया होते हुए छपरा तक जोड़ा जाए।

मैं चाहता हूं कि गंगा-कावेरी जो दो दिन बनारस से हो कर गाजीपुर, बलिया, छपरा तक चलती है, उसका एक दिन बढ़ा दीजिए और बनारस से लेकर उसे मऊ होते हुए, मुश्किल से तीस किलोमीटर पड़ेगा, उससे वहां के लोगों को बहुत फायदा हो जाएगा, क्योंकि आय की दृष्टि से भी हमें रेलवे में काम करने की जरूरत है। मऊ से मुम्बई और मुम्बई से बंगलौर, क्योंकि पूर्वांचल के बहुत से लोग जो मुम्बई महानगरी में कमाने के लिए जाते हैं, मऊ से एक भी ट्रेन मुम्बई के लिए नहीं है। साउथ में जैसे बंगलौर है, जहां लोग व्यापारिक काम के अलावा पढ़ने और नौकरी के लिए जाते हैं, एक भी ट्रेन साउथ के लिए नहीं है। इसलिए मैं चाहता हूं कि वहां से जरूर ट्रेन शुरू की जाए। मऊ एक अति व्यस्तता वाला जो जीरो बी गेट है, वहां 80 फीसदी बुनकर एक तरफ रहता है। वह गेट एक दिन में कम से कम 48 बार बंद होता है और खुलता है। अगर लोगों को वहां से निकलना होता है, तो वहां उनकी सहायता के लिए अंडर ब्रिज या ओवर ब्रिज नहीं बनाया गया है। मैंने पिछले बजट में कहा था कि जब समुद्र में पुल बन सकता है, तो मऊ में प्लाई ओवर ब्रिज क्यों नहीं बन सकता है?

मैं बधाई भी देना चाहता हूं, क्योंकि बहु प्रतीक्षित मांग थी कि बलिया से जो इंटरसिटी छोटी लाइन थी, वह प्रस्ताव में है कि छपरा इंटरसिटी एक्सप्रेस जो बलिया-छपरा-बलिया, फेफड़ा-रसड़ा हो कर मऊ होते हुए बनारस जाएगी, मैं चाहता हूं कि यह केवल घोषणा ही न हो, बल्कि इसे समयबद्ध तरीके से जरूर शुरू किया जाए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को एक बात कहना चाहता हूं, जब सुश्री ममता बनर्जी रेल मंत्री थीं, हमें भरोसा है कि वे जो कहती हैं, वह काम जरूर होता है। उन्होंने इसी हाउस में कहा था कि पूरे देश में रेलवे बहुत बड़ा मैन पॉवर का सेंटर है और इस मंत्रालय में हमें बहुत विश्वास और भरोसा है। बहुत बड़े

पैमाने पर एससी, एसटी और ओबीसी का कोटा अभी तक पूरा नहीं हो पाया था, इसके लिए उन्होंने घोषणा की थी, आपसे पहले के मंत्री, जिन्होंने रेल बजट प्रस्तुत किया था, मैं समझता हूँ कि यह कोटा जरूर पूरा होना चाहिए। एक बहुत बड़ी मांग थी जब पहले लोग मुम्बई, चंडीगढ़, दिल्ली कमाने के लिए नहीं आते थे, बल्कि कोलकाता कमाने के लिए जाते थे। मैंने और कई सांसदों ने यह मांग की थी कि आपने आजमगढ़ से बैरकपुर तक जोड़ने का प्रस्ताव भी लाया है। मैं समझता हूँ कि जो हमारे बच्चे कमाने के लिए गठरी ले कर जाते हैं, वह जो कोलकाता से बीस, पच्चीस या चालीस किलोमीटर दूर होगा, बैरकपुर से न हो कर उसे सीधे आजमगढ़, छठिया, मुबारकपुर, मोहम्मदाबाद, रसड़ा होते हुए बलिया होते हुए उसे कोलकाता तक सीधे जोड़ दिया जाए, यह मेरी मांग है।

जो दोहरीकरण के सर्वे की बात बरालगंज-गोरखपुर के लिए बहुत पहले से चल रही थी, मैं समझता हूँ कि केवल सर्वे की सूचना फिर्ताबों में न रहकर जमीन पर रहनी चाहिए और इसके लिए मैं जरूर बधाई दूंगा और शाहगंज-आजमगढ़-मऊ-छपरा तक दोहरीकरण और वित्तीयकरण की जो बात आप प्रस्ताव में लेकर आए हैं, वह इसलिए भी जरूरी है क्योंकि पूर्वांचल का जो सबसे बड़ा सेंटर मऊ है, वहां से 100 कि.मी. दूर गोरखपुर और 100 कि.मी. दूर बनारस जो रेल का सबसे बड़ा हब है, वहां लोगों को जाना पड़ता है। लेकिन अगर ये दोहरीकरण और वित्तीयकरण का काम हो जाएगा और मऊ का टर्मिनल बन जाएगा तो मैं समझता हूँ कि इन दो क्षेत्रों में जो रेल का हब है और जो भार इन पर पड़ता है, वह भार हल्का हो जाएगा।

एक बात और मैं कहना चाहता हूँ कि गंगा-कावेरी और मऊ में मैंने देखा, वैसे पूरे देश के तमाम स्टेशनों पर होगा कि आईआरसीटीसी और रेलवे के बीच में जो थोड़ा सा व्यवधान है, खासकर मऊ स्टेशन की मैं बात कर रहा हूँ कि गर्मी का समय आ रहा है और मैं कहना चाहूंगा कि जो खानपान की व्यवस्था होती थी कि अगर कोई बच्चा पानी के लिए विल्ला रहा है, वहां उसको पानी नहीं मिल सकता। बाहर से लोग पानी लेते हैं और उसका बड़ा दुरुपयोग होता है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि जो व्यवस्था पहले कायम थी, मंडल मुख्यालय से लोग उसका लाइसेंस लेकर चलाते थे, उसको बहाल किया जाए या फिर इसका कोई और रास्ता निकाला जाए।

अंत में, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि बनारस जो विश्वस्तरीय जंक्शन है, बनारस जिसे कल्चरल कैपिटल कहा जाता है, वहां दुनिया के तमाम कोने कोने से लोग आते हैं लेकिन मुझे दुख से कहना पड़ता है कि कौन सी तकलीफ है, मैं समझ नहीं पा रहा हूँ कि वह बनारस जंक्शन जहां का डीआरएम मुख्यालय मुश्किल से 500 मीटर से लेकर 1 कि.मी. की दूरी होगी, अगर कोई बात वहां पर हो जाती है तो वहां का डीआरएम उसकी देखरेख नहीं कर पाता। उसको बनारस से 250-275 कि.मी. दूर जो लखनऊ है, वहां उस बात की सूचना जाएगी, तब वहां से डीआरएम आएगा लेकिन 500 मीटर दूर पर जो डीआरएम मुख्यालय है, जहां तमाम देशी-विदेशी लोग आते हैं, अगर उनके साथ कोई कैजुएल्टी हो जाती है तो 500 मीटर पर सूचना नहीं बल्कि 275 कि.मी. की दूरी पर सूचना जाती है तब उसकी सुरक्षा के लिए कोई उपाय किये जाते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि जो बनारस जंक्शन है, उसे वहां से हटाकर लखनऊ से जो वहां डीआरएम देखता है, इसको बनारस यानी 250 कि.मी. जाने के बजाए 1 कि.मी. जो हमारा मुख्यालय है, उसके कार्यक्षेत्र में इसको लाया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं मंत्री जी को बधाई देता हूँ और मुझे भरोसा है कि जितने पूर्व के मंत्रियों ने काम किया है और खासकर ममता दीदी ने पूर्वांचल के लोगों को जो भरोसा दिया है, खासकर मऊ के लोग जो उनका बुनकर बहुत इलाका है कि वहां टर्मिनल होगा, वहां पर टर्मिनल न रहने के कारण कोई ट्रेन नहीं जा पाती है, इसलिए मेरी मांग है कि वह टर्मिनल जिसका मुझे एस्टीमेट नहीं पता है, एस्टीमेट वहां से बनकर यहां रेलवे बोर्ड के पास आ गया है, लेकिन अभी तक काम चालू नहीं हो पाया है। इसलिए मेरी मांग है रेलवे टर्मिनल के लिए तुरंत इसी बजट में उसके लिए प्रावधान करके उस पर काम शुरू किया जाए।

दूसरे, जो उन्होंने वादा किया था कि मऊ को दिल्ली से जोड़ने का काम किया जाएगा, इस पर मेरा निवेदन है कि मऊ को दिल्ली से जोड़ने का काम जरूर किया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***SHRI C. RAJENDRAN (CHENNAI SOUTH):** To begin with, the Railway Minister had increased the freight charges a few days before the beginning of this Session. This increase would increase the prices of essential commodities. This would lead to higher inflation. In the Budget, he increased the passenger fares, ranging from two paise to 30 paise, depending on the class of travel. The common men may not be able to take this, because already there is all round price rise. This has come at the most inopportune moment. Moreover, the announcement of setting up of a 'Railway Tariff Regulatory Authority' confirms that there will be frequent and constant fare increases.

Safety of traveling public is the most important concern. There have been instances of robbery and loot in the running trains during nights, apart from human and mechanical accidents. Hon. Minister said that he would deploy GRP/RPF personnel on 3500 trains, this would not suffice. I request the Minister that at least two such personnel would be required in each coach of the trains to take care of the passengers. This would remove the huge unemployment that this country is facing. The hon. Minister has to devise some plan of action so that this initiative is set in motion and that this whole exercise would be completed in few years.

Though the Minister himself said that he was not satisfied with the safety standards in the Railways, there are no concrete measures to take care of this, nor is there any allocation for this. Modernisation of signaling system has not been given attention and no significant allocation has been made in the Budget. He talked about 'Modernisation of Railways Stations' through PPP mode, the modernization project of Chennai Central Railway Station had been proposed three years back, but it is put in cold storage, and there is no efforts to start and complete it soon. I request the Minister to take up modernization of Chennai Central Railway Station and complete it as early as possible.

Cleanliness and hygiene in the station areas are not being taken care of at all. Even in the prestigious Rajdhani and

Dorando Express trains, we always have filthy smell because of lack of cleanliness. Sufficient staff may be kept ready at the technical stoppages/stations of those trains so that immediately the coaches could be cleaned. Shortage of water in the coaches is another problem. With summer fast approaching, this problem is going to be acute and severe. The Railways has to take adequate measures so that the traveling public, especially in the long distance trains, are not put to undue hardship.

Quality of food is another concern. Public are not getting quality food. Most of the times, half-baked rice, roti/poori are being given to public, and by the time, they get out of the trains, their stomachs get upset. Even after the new catering policy, things do not seem to have improved. The Railways have to pay immediate attention to this aspect and set things right.

Coming to the on-going projects in Tamil Nadu, the electrification project of Villupuram-Katpadi section is not taken up in this Budget. Moreover, the State Government of Tamil Nadu had made a request in respect of gauge conversion of six railway lines. This has not found a mention in this Railway Budget.

There is another long pending demand from Tamil Nadu to have a rail link between Oragadam and Avadi. We are disappointed that this project is not considered by the Ministry. Double line project from Villupuram and Trichy has not found a place. I request that this may kindly be considered and launched in this Budget.

Tamil Nadu has become a manufacturing hub of India; there is a need to connect Chennai with all other places. Hence, there is a need to have a dedicated freight corridor in the southern region, originating from Chennai. Therefore, I request the hon. Minister to consider this.

Thousands and thousands of people from southern districts of Tamil Nadu are working in northern states. They find it very difficult to reach their homes early, in the absence of a direct train from New Delhi to Kanyakumari. Hence, I request the Minister to kindly announce a daily train from New Delhi to Kanyakumari via Trichy or Tanjore. This would mitigate the hardships being faced by the common people.

I had been requesting for a daily train from Chennai Central to Jodhpur for the last two years. There is a huge population from Rajasthan, working in Tamil Nadu. Since there is no direct train connecting Chennai Central and Jodhpur, they undergo a lot of stress. Hence, I request the Minister to consider and concede to this request to have a direct train between Chennai Central and Jodhpur daily.

There is another demand from the people of southern districts of Tamil Nadu that they face a lot of hardship while catching fights from Chennai. They demand that all the mail and express trains may be allowed to be stopped for one minute, at Tirusoolam Railway Station in the Chennai Beach-Tambaram section. I request the hon. Minister to do the needful in this regard.

The major problem in the Chennai Mass Rapid Transit System is that all the stations in this route lack cleanliness and maintenance. Even water is very difficult to find, in case of emergencies. There are no proper lighting facilities in the stations. I request the hon. Railway Minister to pay immediate attention to this and sort this out.

With more people moving to Chennai, the existing reservation counters and ticket dispensing counters at Tambaram, Chromepet, Pallavaram, Mambalam and Saidapet are found to be inadequate. Hence, I request the hon. Minister to allot additional reservation counters and ticket dispensing counters at these stations. Moreover, there is a need to open a new reservation counter at Tambaram Sanatorium Railway Station. I request the hon. Minister pays attention to this and sanction these additional counters.

Tambaram Railway Station has become a major destination for south-bound trains. There is a need to upgrade this Railway station on a war-footing. Hence, I request the hon. Railway Minister to immediately sanction the modernization/upgradation of Tambaram Railway Station.

With these words, I conclude.

[*SHRI BHASKARRAO BAPURAO PATIL KHATGAONKAR \(NANDED\):](#)

Nanded Division of Marathwada has constantly been ignored with regards to some of its key railway demands. The feelings of the common people in this regard are very intense. People have undertaken various types of agitations during last few months. But there seems no significant response of the railway administration and the Government as well.

Please take a kind note of the following key demands :

1. Request to sanction adequate funds in Railway Budget 2012-13 for the work of Nanded-Degloor-Bidar new railway line :- In the railway budget 2011-12, the then Railway Minister, Mrs. Mamta Banerjee announced for the completion of the aforesaid work under 12th five year plan. But it is very unfortunate that no funds were released for this work. So, provision of adequate funds be made in Railway Budget 2012-13.

2. Laying double track between Mudkhed-Parbhani :- Owing to the growing number of trains the demands of laying double track between Parbhani and Mudkhed came forward and was sanctioned. So, the work of laying double track be given momentum by allotting sufficient funds for this work.

3. New superfast train to Mumbai :- Mumbai being the capital of Maharashtra, thousands of passengers travels daily from Nanded to Mumbai. The existing trains have more than 100 waiting list in all classes. A train like Garibrath may be introduced for the benefit of passengers.

4. Extension of Mumbai-Latur Express to Nanded : Mumbai Latur daily express train to be extended to Nanded. This train stays idle for more than 14 hours at Latur. If this train is extended up to Nanded. The demand of daily train to Pune and New Train to Mumbai will be automatically met.

Nanded is a holy pilgrimage spot of the Sikh community where 10th Guru of Sikh community Guru Gobind Singhji breathed his last. Apart from this, the 1st Guru-Nankji on whose name the holy Nanak Zara is situated at Bidar is also a well known place. These two places of historical and religious importance must be connected with railway access for the benefit of the pilgrims. Lakhs of devotees travel by Tar –road for the holy Darshana in between Bidar and Nanded. Especially the women and children are facing severe problems in the journey of this kind. The railway route will make the journey comfortable.

Hence, I request you to kindly recommend to sanction this project of Nanded-Naigaon-Degloor-Hanegaon-Bidar new line under socially desirable project and make provision of adequate funds in railway budget 2012-13 for early completion of this project.

14.00 hrs.

श्री दिनेश चन्द्र यादव (स्वगड़िया): महोदय, मैं रेल बजट 2012-13 के संबंध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इस बार रेल बजट आया, लोग रेल भाषण सुन रहे थे और आश्चर्यचकित एवं आनंदित हो रहे थे क्योंकि यह एनेक्सचर का बजट था। सांसदों को समझ में नहीं आ रहा था कि यह किस तरह का बजट है, कौन सा एनेक्सचर पढ़ें। पिछली बार रेल बजट आया तब ममता जी रेल मंत्री थीं और उस समय भी उन्होंने कहा था कि यह आम आदमी का बजट है। इस बार भी कहा गया कि यह आम आदमी का बजट है। मैं छोटा सा उदाहरण देना चाहता हूँ कि आम आदमी की जो परिभाषा रेलमंत्री समझते हैं वह देश की परिभाषा नहीं है। नीचे स्तर के लोगों को आम आदमी की श्रेणी में आम लोग समझते हैं। इस बार बजट से पहले मालभाड़े में वृद्धि हुई और इसके कारण नमक की कीमत पर 30 से 40 प्रतिशत वृद्धि हो गई। यात्री किराया बढ़ा तो इसके लिए काफी हायतौबा हुई। राजनीतिक परिस्थिति भी इस तरह की हो गई कि रेल मंत्री बदल गए और नए रेल मंत्री आ गए। माननीय मंत्री जी इस बात का जरूर ख्याल कीजिएगा कि नमक सभी लोगों की जरूरत है। गरीब आदमी को यदि कुछ नहीं मिलता तो वह थोड़ा सा नमक, के साथ नमक रोटी खाता है, गुजर बसर करता है। अमीर आदमी भी खाते हैं लेकिन गरीब आदमी के पास इसके सिवाय और कोई चारा नहीं होता क्योंकि सब्जी नहीं मिलती, दाल नहीं मिलती। वह नमक का उपयोग करके अपना गुजारा करते हैं। अमीर लोग उच्च श्रेणी के हैं, एसी वलास वाले हैं। ब्लाड प्रेशर के चलते नमक कम ही खाते हैं। रेल किराया बढ़ा और इतनी हायतौबा मची। रेल किराए से आय करीब 4000 करोड़ रुपए होगी जो कि बहुत कम है। हमें समझ में नहीं आता कि सरकार चलाने वाले लोगों की सोच क्या है? एक तरफ इस देश में खेल पर 76,000 करोड़ रुपया खर्च होता है और दूसरी तरफ रेल, जो आम आदमी से जुड़ी है, लाइफ लाइन है, जिस इलाके में रेल जाती है वहां खुशहाली आती है, इससे इंकार नहीं किया जा सकता है, यह राशि रेल के लिए कम है। एक साथी कह रहे हैं कि 76,000 करोड़ रुपया सिर्फ घोटाले में चला गया सही है, घोटाले के साथ देश के एक शहर दिल्ली के सिर्फ सौंदर्यीकरण के लिए खर्च हुआ। मेरे कहने का मतलब यह नहीं है कि खेल नहीं हो लेकिन रेल जो इतना बड़ा महकमा है, सरकार को इसे सपोर्ट देना चाहिए। खेल होना चाहिए लेकिन रेल को इग्नोर नहीं किया जाना चाहिए। गरीब पर बोझ बढ़ाकर इतना अधिक खर्च खेल पर कर रहे हैं, इतनी बड़ी राशि घोटाले में इधर से उधर हो रही है तो रेल पर खर्च करने में क्या हर्ज है।

महोदय, मैं बिहार से आता हूँ। प्रायः जब रेल बजट आता है तो सभी सांसद बोलते हैं और मुझे भी बोलने का मौका मिलता है। बिहार की अनदेखी पहले से की जा रही है। पिछले रेल बजट में भी चाहे योजना हो, गाड़ी चलाने की संख्या हो या रेलगाड़ी का विस्तार हो, सभी में बिहार की अनदेखी की गई है। इस देश में आबादी की दृष्टि से बिहार तीसरे स्थान पर है लेकिन रेल नेटवर्क में आठवें स्थान पर है। मैं बताना चाहता हूँ कि 2011 के सेंसस के अनुसार बिहार की आबादी 10 करोड़ 38 लाख 4637 है लेकिन रेलमार्ग मात्र 3568 किलोमीटर है। आंध्र प्रदेश की आबादी 8 करोड़ 46 लाख 65 हजार है और यहां रेलमार्ग 5241 किलोमीटर है।

पश्चिम बंगाल की आबादी 9,13,47,736 है और वहां 3890 किलोमीटर रेल लाइन है। यह आंकड़ा वर्ष 2009-10 का है। पहले ममता जी आई और उनके बाद बीच में फिर वहीं के रेल मंत्री थे तो इसमें कुछ इजाफा ही हुआ है। मध्य प्रदेश की आबादी 7 करोड़ 25 लाख है, लेकिन वहां 4948 किलोमीटर रेल खंड है। राजस्थान की

आबादी 6 करोड़ 86 लाख है और वहां 5780 किलोमीटर रेल खंड है और तमिलनाडु की आबादी 7 करोड़ 21 लाख है और वहां 4061 किलोमीटर रेल खंड है। मेरा कहने का मतलब यह नहीं है कि हम किसी राज्य के विरोधी हैं। वहां भी रेल विकास होना चाहिए और यदि वहां और आवश्यकता है तो और रेल देनी चाहिए। लेकिन बिहार की कितनी अनदेखी की गई है, अन्य राज्य की तुलना में रेल बहुत कम है। बोलने के लिए लोग बोल देते हैं कि बिहार से कई रेल मंत्री हुए, बिहार से रेल मंत्री जरूर हुए, लेकिन उन्हें लोक-लाज का भी ख्याल था। यदि वह बिहार के लिए कुछ करते तो दूसरी जगहों के लिए भी बिहार के रेल मंत्री करते थे। लेकिन आज हमारी स्थिति क्या है, बिहार कहां खड़ा है। इस बार भी जो नई रेल लाइन लेनी थी, वे नहीं ली गईं। योजना आयोग के मूल्यांकन के लिए 85 रेल लाइन भेजी गईं और भाषण में 78 अंकित हैं। यह बहुत हड़बड़ी का रेल बजट था। यदि आप रेल मंत्री जी के भाषण को देखें तो आंकड़ा एनक्सर-3 पर लिखा हुआ है, यह 85 रेल लाइन की संख्या है। लेकिन भाषण में 78 लिखा हुआ है। इस तरह की कई खामियां बजट में हैं। लेकिन बिहार से एक भी नहीं लिया गया। पिछली बार जब ममता जी रेल मंत्री थीं तो उन्होंने सौ से अधिक रेल खंड का सर्वेक्षण अद्यतन करने की घोषणा की थी और उन्होंने कहा था कि हम एक प्रधान मंत्री रेल विकास योजना बनाकर जो पिछड़े हुए क्षेत्र हैं, उन क्षेत्रों को जोड़ने के लिए सामाजिक रूप से वांछनीय परियोजना को लेंगे। उसमें मात्र एक बिहार से सिमरी-बख्तियारपुर से बिहारिगंज रेलखंड था, लेकिन उस रेल खंड की कहीं कोई चर्चा नहीं है। सर्वेक्षण अद्यतन होना था और उस पर मात्र चालीस हजार रुपये खर्चा होता। पिछली बार बीस हजार रुपये दिये गये और इस बार के बजट में भी बीस हजार रुपये दिये गये। आप देखिये किस तरह से बिहार का मखौल होता है, यह इसी बात से समझा जा सकता है। सर्वेक्षण के लिए स्वीकृत कुशेश्वर से सहरसा 35 कि.मी. एवं बरौनी-हसनपुर वाया भगवानपुर, चेरिया बख्तियारपुर रेल खंड का सर्वेक्षण पूरा कर निर्माण कराया जाए। वर्ष 2012-13 के लिए स्वीकृत जो 11 नई रेल परियोजनाओं की सूची है, उसमें बिहार से एक भी रेल खंड की चर्चा नहीं है। वर्ष 2012-13 में स्वीकृत किये गये आमाम परिवर्तन की सूची में बिहार कहीं नहीं है, योजना आयोग को भेजा गया। रांची में बिहार से एक भी रेल खंड को नहीं लिया गया। 2012-13 में आमाम परिवर्तन के लिए स्वीकृत किये गये जो 7 सर्वेक्षणों में से एक भी बिहार का नहीं है। इसके अलावा वर्ष 2011-12 में दोहरीकरण कार्य पूर्ण होने की सूची में एक भी दोहरीकरण बिहार का नहीं है, दोहरीकरण के लिए 55 रेल खंडों का कार्य पूर्ण होना है। वर्ष 2012-13 के दौरान दोहरीकरण के लिए 67 खंड के जो काम पूरे किये जायेंगे, बिहार में भी काम चल रहा है, लेकिन जो लक्ष्य निर्धारित किया गया है, उनमें से एक भी रेलखंड बिहार से नहीं है, चूंकि उसमें राशि ही नहीं दी गई जिससे कि वर्ष 2012-13 में उसका निर्माण पूरा हो सके। इसके अलावा दोहरीकरण की जो योजनाएं मूल्यांकन के लिए योजना आयोग में भेजी गईं, उनमें से एक भी बिहार की नहीं है। इसके अलावा वर्ष 2012-13 में जो 21 रेल खंडों के दोहरीकरण के सर्वे होंगे, उसमें बिहार के एक रेलखंड की चर्चा की गई है। मैं मांग करता हूं कि मानसी से सहरसा 43 किलोमीटर रेल खंड है, उसे सर्वेक्षण में लेकर उसका दोहरीकरण होना चाहिए, चूंकि मानसी से सहरसा तक जो बड़ी रेल लाइन गई है, वहां सहरसा से पूर्णिया तक बड़ी रेल लाइन का निर्माण हो रहा है और सहरसा से फारबिसगंज तक बड़ी रेल लाइन का निर्माण भी शुरू किया है। जब निर्माण कार्य पूरा होगा तो फिर इस पर इतना ट्रैफिक होगा कि उस समय कोई गाड़ी नियमित रूप से नहीं चल पायेगी। इसलिए मानसी से सहरसा तक दोहरीकरण के प्रस्ताव को जरूर लिया जाना चाहिए।

इसके अलावा आप वर्ष 2012-13 में जो दस रेल खंडों के विद्युतीकरण की स्वीकृति दी है, उसमें से भी बिहार का एक भी रेल खंड नहीं है। इसलिए हम मांग करते हैं कि मानसी से सहरसा-मधेपुरा तक विद्युतीकरण हो। मधेपुरा में रेल विद्युत रेल इंजन कारखाना बन रहा है, उसकी गति बहुत खराब है। लेकिन जब विद्युत रेल इंजन कारखाना होगा तो फिर वह जो 50 किलोमीटर का रेल खण्ड है, उसका भी विद्युतीकरण करना ही पड़ेगा इसलिए इसकी प्रक्रिया शुरू की जाए।

इस बजट में आपने 84 आदर्श स्टेशनों की घोषणा की है। उनमें से कुछ स्टेशन बिहार में भी हैं। लेकिन हम यह कहना चाहते हैं कि पिछले रेल बजट में हमारे संसदीय क्षेत्र में जो मानसी स्टेशन का सौंदर्यीकरण लिया गया था और एक साल हो गया उसका काम पूरा नहीं हुआ। केवल 20-25 प्रतिशत काम हुआ होगा। आप स्टेशनों का नाम लेते तो सांसद खुश हो जाते हैं कि हमारे क्षेत्र से एक स्टेशन को आदर्श स्टेशन का दर्जा मिला। लेकिन वह काम पूरा नहीं होता है। इसलिए हम मांग करते हैं कि इस बजट में भी बिहार के जिन-जिन स्टेशनों की चर्चा की गई है उनमें से द्रुत गति से अगले बजट तक उस काम को जरूर पूरा करा दिया जाना चाहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र के सिमरी बख्तियारपुर, हसनपुर रोड एवं महेंथ खुट को आदर्श स्टेशन बनाया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, बजट में कई नई एक्सप्रेस, पैसेंजर, डी.एम.यू., ई.एम.यू. का परिचालन बढ़ाए जाने की कुल 110 गाड़ियों की चर्चा की है। हम ज्यादा विस्तार में नहीं जाना चाहते हैं। लेकिन हम आग्रह करते हैं कि सहरसा से समस्तीपुर वाया हसनपुर डी.एम.यू. चलना चाहिए, मोकामा से खगड़िया, सहरसा डीएमयू चलाई जानी चाहिए। यत्रि में सहरसा से समस्तीपुर वाया हसनपुर रोड पैसेंजर गाड़ी चलनी चाहिए। नीचे से प्रस्ताव आया हुआ है। जब आपने बड़ी रेल लाइन बना ली है। इस खण्ड पर पहले छोटी रेल लाइन थी। जब बड़ी रेल लाइन बन गई है तो आप सोच सकते हैं कि रात में एक भी पैसेंजर गाड़ी नहीं चलने से आएं-जाएं? बड़ी रेल लाइन बनने से पहले छोटी रेल लाइन से अधिक सुविधा थी अब तो और अधिक सुविधा दी जानी चाहिए। हसनपुर के एक नेता हैं, जो आमरण अनशन पर बैठ गए थे। लोगों ने आग्रह किया कि भाई इस व्यवस्था में अगर जान भी दे दोगे तो कोई फायदा नहीं होगा, इसलिए जल्दी आमरण अनशन खत्म करो। इसलिए यत्रि में सहरसा से समस्तीपुर वाया हसनपुर गाड़ी जरूर होनी चाहिए। लेकिन रेलवे अधिकारियों के मिजाज में पता नहीं क्या है, जनता की सुविधा का ख्याल नहीं करते हैं। यह पूछ हम एडवाइज़री कमेटी में भी उठाते रहे हैं। लेकिन रेल अधिकारी गलत जवाब देते हैं। जो लंबा रूट है, बरौनी दलसिंहसराय से समस्तीपुर रूट दिखा कर इसमें दो दर्जन जोड़ी गाड़ियां चलने का उल्लेख कर देता है। यत्रि में सहरसा से सोनपुर तक पैसेंजर गाड़ी चलाई जानी चाहिए। 39 रेलगाड़ी को तो आपने विस्तार किया है इसलिए गाड़ी संख्या 12553-12554, नई दिल्ली बरौनी वैशाली एक्सप्रेस, जो बरौनी तक ही रूक जाती है, उसका विस्तार सहरसा तक किया जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, जानकी एक्सप्रेस जयनगर से सहरसा जाती है, तीन दिन चलती है, उसे साप्ताहिक किया जाए। गरीब रथ तीन दिन चलती है उसे साप्ताहिक किया जाए। जनसाधारण एक्सप्रेस एक दिन चलती है, गरीब लोग सहरसा से चल कर पंजाब के इलाके में मजदूरी करने के लिए आते हैं, उसको भी नियमित किया जाए। मुजफ्फरपुर-आनंदविहार गरीब रथ एक्सप्रेस एक दिन के बदले तीन दिन चलाई जाए। रेलगाड़ियों की संख्या मंत्री जी आपके राज्य बंगाल में अधिक है, इस पर हमें कोई एतराज नहीं है। हम लोग आपके पड़ोसी हैं इसलिए हम लोगों का भी थोड़ा ख्याल कीजिए। पिछले बजट से ही पटना से दिल्ली दूंतो चलाने की मांग उठ रही है पटना से दिल्ली तक दूंतो चलाई जाए। लेकिन आज तक हम लोगों की अनसुनी की गई है। सीमांचल एक्सप्रेस का ठहराव मानसी स्टेशन पर दिया जाना चाहिए। खगड़िया जिला मुख्यालय है, बीकानेर गुवाहाटी एक्सप्रेस, गुवाहाटी सम्पर्क कंटी एक्सप्रेस, गरीब नवाज़ एक्सप्रेस का ठहराव खगड़िया स्टेशन पर होना चाहिए। न्यूजलपाईगुड़ी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12523/12524 का ठहराव हसनपुर रोड स्टेशन पर दिया जाए। एक गाड़ी ममता जी की कृपा से चली, जिसका नाम है राजशानी एक्सप्रेस, इसकी घोषणा पिछले बजट में की गई थी लेकिन वह इसी माह 17 तारीख को चलाई गई है। लोगों में काफी खुशी है। वहां एक सिमरी बख्तियारपुर कॉमर्शियल स्टेशन है। सिमरी बख्तियारपुर में ठहराव नहीं दिया गया है। नीचे से प्रस्ताव आया, लेकिन पता नहीं लोग कहां अटकाए हुए हैं। रेलवे बोर्ड के पदाधिकारी इस इंटरजार में हैं कि हंगामा हो, लोग गाड़ी को घेरे तब हम ठहराव देंगे। इसलिए मेरा निवेदन है कि उसे आप जरूर सिमरी बख्तियारपुर में ठहराव दीजिए।

महोदय, अब हम बिहार की पूरी योजनाओं की तो नहीं, लेकिन कुछ योजनाओं की तर्ज जरूर करना चाहेंगे। मंत्री जी नये-नये आये हैं, वे हम लोगों पर जरूर कृपा करेंगे। एक सकरी-हसनपुर रेल लाइन की स्वीकृति वर्ष 1996 में हुई थी और उसकी लम्बाई 79 किलोमीटर है। जैसे के अभाव में हसनपुर से कुशेश्वर तक काम नहीं हो रहा है। पिछले बजट में उसमें 21 करोड़ रूपया दिया गया था, लेकिन इस बार मात्र 2 करोड़ रूपया दिया गया। आप सोच सकते हैं कि इस तरह से वह काम कैसे पूरा होगा। उसमें ज्यादा राशि देकर उसे पूरा किया जाना चाहिए। खगड़िया से कुशेश्वर स्थान 44 किलोमीटर का रेल खण्ड है और वहां नयी रेल लाइन बननी है। इसकी स्वीकृति वर्ष 1996 में हुई थी और पिछले बजट में इसमें 13 करोड़ रूपया दिया गया। कुछ पता ही नहीं चला कि उस 13 करोड़ रूपये से क्या हुआ। हम धन्यवाद देना चाहते हैं कि इस बार 15 करोड़ रूपया दिया गया है, लेकिन टारगेट रखा गया कि वर्ष 2012-13 में खगड़िया से अलौली तक ही काम पूरा करेंगे। यह मात्र 12 किलोमीटर के लिए है, 44 किलोमीटर का रेल खण्ड है, वर्ष 1996 से स्वीकृत है और इसे 12 किलोमीटर अगले साल बनाने की बात करते हैं। इसलिए इसे द्रुत गति से पूरे रेल खंड को पूर्ण किया जाना चाहिए। अररिया से सुपौल एक रेल लाइन स्वीकृत हुयी, जिस पर 304 करोड़ रूपए खर्च होने हैं और वर्ष 2012-13 के बजट में मात्र एक करोड़ रूपए उसमें दिए गए हैं। यह रेल लाइन कैसे पूरी होगी? इसका काम भी शुरू नहीं हुआ, उसे शुरू कराया जाना चाहिए। आमान परिवर्तन के कार्य जो कोसी इलाके के हैं में सदरसा-मानसी-दोरम-मधेपुरा-पूर्णिया 143 किलोमीटर, जिसमें मानसी से सदरसा-मधेपुरा 64 किलोमीटर रेल खंड आमान परिवर्तन हो गया। पिछले बजट में 50 करोड़ रूपए दिए गए थे, जबकि इस बार 25 करोड़ रूपए दिए गए हैं। समय-सीमा निर्धारित की है कि वर्ष 2011-12 में मधेपुरा से मुस्लीगंज तक बना देंगे, वह बन गया, सेपटी कमिश्नर से उसकी जांच करा कर और उसे चालू करा देना चाहिए। वर्ष 2011-12 बजट में ही लक्ष्य है कि मुस्लीगंज से वनमंखी तक रेल खंड चालू करेंगे। उसका काम पूरा नहीं हुआ। अब साल तो बीतने को चला, तो कैसे उसको पूरा करेंगे? बजट बनाने वाले कौन अफसर होते हैं, कौन लक्ष्य तय करते हैं, वह कैसे इसे करते हैं, उनको थोड़ा दिमाग लगाकर इसे करना चाहिए। वह समझते हैं कि सांसद कबैरह तो नहीं समझेंगे, मोटी-मोटी किताबें हैं, वह उसे देखकर इधर से उधर रख देंगे। इसलिए लोगों को बुद्धू न बनायें, अगर लक्ष्य दें, तो उसको पूरा किया जाना चाहिए। वनमंखी से पूर्णियां के लिए राशि आपने कम दी है, बजट के अभाव में मुस्लीगंज से उसका काम नहीं हो रहा है, यह मेरा आरोप है। इसका काम राशि देकर मुस्लीगंज से किया जाना चाहिए। एक रेल खंड है सकरी-लौकहा बाजार-निर्मली व सदरसा- फारबिसगंज, इसमें आपको माननीय मंत्री जी कुछ नहीं करना था, रक्षा मंत्रालय की डिपोजिट स्कीम है, वह अन्तर्राष्ट्रीय सीमा से सटी हुयी रेल लाइन है। जब आदरणीय नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे, आदरणीय जार्ज साहब रक्षा मंत्री थे, तो जार्ज साहब से कहकर उन्होंने इसकी पूरी राशि दिलायी। इसकी दुर्गति इस तरह से रेल में की गयी कि आज तक वह पूरी नहीं हुयी। इस बजट में जब देखेंगे तो उसमें लिखा हुआ है सदरसा से सरायगढ़ तक 51 किलोमीटर रेलखंड को वर्ष 2012-13 में पूरा करेंगे, लेकिन इसके लिए आपने मात्र 10 करोड़ रूपये दिए और लक्ष्य लिखते हैं कि इसको 51 किलोमीटर का काम पूर्ण करेंगे। अगर कर देंगे तो हमें काफी खुशी होगी, हम लोग एहसानमंद होंगे, लेकिन वह पूरा कैसे होगा, क्योंकि आपने राशि तो उसमें दी ही नहीं है तो वह किस तरह से पूरा होगा। उसी इलाके में एक रेल महासेतु है। उसके निर्माण पर 341 करोड़ रूपए खर्च होने हैं। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया समाप्त करें।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : कैसे करें हुजूर?

उपाध्यक्ष महोदय : जैसे होता है, वैसे करिएगा।

â€¦(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आपकी पार्टी के बहुत से लोग बोलने वाले हैं।

â€¦(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : बहुत से माननीय सदस्य बोलने वाले हैं। ऐसे तो बाकी सदस्यों को बोलने का मौका नहीं मिलेगा। इसका समय निर्धारित है।

â€¦(व्यवधान)

श्री दिनेश चन्द्र यादव : महोदय, आपका निर्णय शिरोधार्य है।

उपाध्यक्ष महोदय : वह सब तो ठीक है, लेकिन समय तो समय है।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : जब हुजूर घंटी बजा देते हैं, तो दिमाग इधर से उधर हो जाता है।

उपाध्यक्ष महोदय : उसकी हमारे यहां यही दवा है।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : कोसी नदी पर एक रेल महासेतु बन रहा है और इसका शिलान्यास तत्कालीन प्रधानमंत्री आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने किया। इससे लोगों को काफी खुशी हुयी। यह 341 करोड़ रूपए का प्रोजेक्ट था। इसका लक्ष्य वर्ष 2011-12 के ममता जी के बजट में था कि 31-03-2012 तक इसे पूरा करेंगे।

इस बार जो लक्ष्य रखा गया अब कहते हैं कि हम 2012-13 में इसे पूरा करेंगे। इसमें इस बार 28 करोड़ रूपये दिये गये, पिछली बार 20 करोड़ रूपये दिये गये थे। यदि आप 2012-13 में पूरा करेंगे तो 44 करोड़ 88 लाख रूपये और आपको देने पड़ेंगे। नहीं तो वह कैसे पूरा होगा? इसलिए इसमें राशि देकर उसको पूरा कराया जाना चाहिए।

महोदय, बिहार की एक महत्वाकांक्षी योजना है मुंगेर गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल, जिसका निर्माण का कार्य बहुत पहले शुरू किया गया। पिछले बजट में इसका लक्ष्य निर्धारित था कि 31.3.2012 तक इसको पूरा करेंगे। उस समय बजट भाषण के समय भी हमने कहा था कि राशि तो मिल नहीं रही है तो इसका निर्माण कैसे पूरा होगा? इस बार राशि दी गई लेकिन अभी भी इसके लिए जो कार्य बचा हुआ है, उसके लिए 1352 करोड़ 90 लाख रूपए और चाहिए। तो आप कैसे कहते हैं कि दिसम्बर 2014 तक इसे पूरा करा देंगे। आप राशि तो दीजिए। पिछले रेल बजट में था कि 31.3.12 तक काम पूरा कर देंगे। इसलिए इस काम के लिए राशि मिलनी चाहिए। पटना से हाजीपुर और पटना के बीच संपर्क लाइन के साथ गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल 19 कि.मी. का निर्माण होना है। काम चल रहा है

लेकिन बहुत धीमी गति से चल रहा है। पिछले रेल बजट में जो लक्ष्य निर्धारित था, पिक बुक में छपा हुआ था कि 31.3.12 तक इसको पूरा करेंगे, लेकिन इस बार के लक्ष्य में है कि 2011-12 में हम इसको पूरा करेंगे। इसमें अभी भी 865 करोड़ रुपये और देने हैं। तो कैसे आप इसको ब्यारह दिन में पूरा करेंगे। इसलिए इस पर अधिक ध्यान देने की ज़रूरत है।

हमारे संसदीय क्षेत्र में खगरिया में संपार संख्या 23 बी पर आरओबी के निर्माण की स्वीकृति हुए तीन वर्ष हो गए। पिछले बजट में आपने तीन करोड़ रुपये दिये थे तो इस बार उसका खर्चा दिखा रहे हैं लेकिन ज़मीन पर कोई काम नहीं हुआ। वहाँ भी लोग आंदोलन कर रहे हैं, सांसदों पर अविश्वास कर रहे हैं। इस बार आपने उसमें एक करोड़ रुपये दिये हैं। इस्कॉन कंपनी को इस काम को करना है। बिहार सरकार, पूर्व मध्य रेलवे और इस्कॉन के बीच समझौता ज्ञापन (MOU) पर हस्ताक्षर हो गया। सामान्य प्रबंधन इंड्रिंग जीएडी का भी अप्रूवल हो गया /बार-बार रेलवे बोर्ड से कहा जा रहा है कि जो एस्टिमेंट आया है, हम उसकी जाँच सक्षम पदाधिकारी से करा रहे हैं। कब तक आप जाँच कराएँगे? एक साल हो गया है। इसलिए हम मंत्री जी आपसे निवेदन करते हैं कि आप उसको तुरंत करवाकर खगड़िया भी चलिये। मंत्री हैं तो देश में घूमिये और बिहार में भी घूमिये और खगड़िया चलकर इसका शिलान्यास सुनिश्चित करवाइए। सुपौल थरबिटिया संपार संख्या 53 पर आरओबी स्वीकृत है। इस पर 17 करोड़ 73 लाख रुपये खर्च होंगे। रेल को 7 करोड़ 49 लाख रुपये देने हैं वर्ष 2011-12 में मात्र 10 लाख और 2012-13 में 20 लाख रुपये उस पर दिये। जहाँ 17 करोड़ रुपये खर्च होने हैं, वहाँ आपने केवल 30 लाख रुपये दिये। इसलिए इस पर ध्यान देने की ज़रूरत है।

महोदय, हमारे संसदीय क्षेत्र में एन.एच. 107 पर अवस्थित सिमरी-बख्तिवारपुर-सोनबरसा कचहरी रेलवे के बीच संपार संख्या 17सी और खगड़िया-उमेशनगर स्टेशन के बीच खगड़िया जं. से सटे पश्चिम संपार संख्या 24 बी पर ओवरब्रिज का निर्माण होना चाहिए। सहरसा शहर के बीच समपार संख्या 31 विशेष पर आरओबी की स्वीकृति 1996-97 के पूरक बजट में हुई थी, लेकिन अब जो पिक बुक हम देखते हैं तो उससे उसका नाम तो हट गया। काम तो शुरू नहीं हुआ, नाम भी हट गया और उसको देखकर निराशा काफी हो रही है। इसलिए उसको रेल बजट में सम्मिलित किया जाना चाहिए। हमारे माननीय सांसद बैजनाथ महतो जी हमारे चीफ विध्व हैं। उनके क्षेत्र में समपार संख्या 50 बगहा यार्ड में जो आरओबी स्वीकृत है, उस पर जो राशि दी गई, इसमें पचास लाख रुपये हैं और नरकटियागंज-हरिनगर संपार संख्या 31 पर भी 50 लाख रुपये दिया गया है। नरकटियागंज संपार संख्या 22 पर आरओबी के लिए एक करोड़ रुपये दिये गये, लेकिन अभी तक उसका काम नहीं हुआ। इसलिए उसका काम शुरू करना चाहिए।

महोदय, अब हम कुछ कारखाने के संबंध में उल्लेख करना चाहते हैं जिसकी चर्चा बार-बार होती है। ...(व्यवधान) हम तो अपनी बात रखेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया आसन की तरफ देखकर बोलिये।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : महोदय, जो कारखाने बिहार में स्वीकृत हो गए, मैं दो-चार का उल्लेख करना चाहूँगा। ...(व्यवधान) लाल सिंह जी, आप भी जम्मू-कश्मीर पर बोलेंगे। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप उनको जवाब मत दीजिए। इधर देखकर बोलते रहिये।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : हम सभी का उल्लेख नहीं कर पाएँगे, लेकिन दो-चार मुख्य बिंदुओं की चर्चा हम जरूर करना चाहते हैं। मधेपुरा में ग्रीनफील्ड विद्युत रेल इंजन कारखाने की स्थापना की स्वीकृति हुई। इस पर 1960 करोड़ 57 लाख रुपए खर्च होंगे। लेकिन इसके लिए इस बार मात्र एक करोड़ रुपए दिए गए हैं। इससे क्या होगा? बदनाम भी आप करते हैं कि बिहार में सब कुछ हो रहा है। लेकिन बिहार को मिला क्या? एक करोड़ रुपए से क्या होगा? वर्ष 2011-12 तक आपने इस पर 224 करोड़ 30 लाख रुपये का खर्च दिखाया है लेकिन काम वहाँ नहीं दिखता। किसान की जमीन चली गई, किसान अपने सीने पर पत्थर रख कर खेती योग्य जमीन, जिस पर तीन फसल होती है, आप छेक लिए कि हम कारखाना बनाएँगे, लेकिन आप उस पर क्या कर रहे हैं? उसके लिए इस वर्ष आप मात्र एक करोड़ रुपए की राशि दे रहे हैं। इसलिए माननीय मंत्री जी आप उस पर जरूर ध्यान देंगे। बिहार की अनदेखी नहीं होनी चाहिए।

छपरा रेल पहिया निर्माण संयंत्र कारखाना, जो माननीय लालू जी के क्षेत्र में है। उसके निर्माण पूर्ण होने का बजट 1417 करोड़ है। माननीय तत्कालीन रेल मंत्री निरवेदी जी ने अपने भाषण में कहा था कि पहिए बनने शुरू हो जाएँगे। वह कैसे शुरू होगा, क्योंकि उसके लिए आपको अभी भी 116 करोड़ 61 लाख रुपए देने हैं। जब आपने पूरा पैसा नहीं दिया है, तो कैसे उस फैक्टरी को आप चालू करेंगे? मद्रास डीजल इंजन कारखाने के लिए भी आपने मात्र एक करोड़ रुपया दिया है उसमें काफी राशि आपको अभी देनी है। इसके लिए भी आप राशि देने की व्यवस्था कीजिए...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आपकी पार्टी का समय समाप्त हो गया है, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : महोदय, सहरसा में एक वाशिंग पीट निर्माण की स्वीकृति हुई थी। साढ़े छः करोड़ रुपए का बजट था और अब जब पिक बुक देखते हैं तो उसमें मात्र 15 लाख रुपए देने के लिए बचे हुए हैं, लेकिन अभी आधा काम भी नहीं हुआ है। पता नहीं किस तरह का बजट है। योजना में विलम्ब के लिए और साढ़े 6 करोड़ रुपये चाहिए इसलिए जो राशि लगती है, वाशिंग पीट बनाना है, उसके लिए पूरी राशि आप दीजिए। हरनौर में 50 सवारी गाड़ी डिब्बों तक की ओवर हाउसिंग के लिए कारखाना बनना है, उसमें भी काम पूर्ण करने के लिए अभी 103 करोड़ रुपया देना है, तब उसका काम पूरा होगा। माननीय सांसद शरद जी के क्षेत्र में सहरसा जंक्शन है। उस जंक्शन की आय जो रिमोट एरिया में है, उसे यात्री किराए और माल ढुलाई से, (इन वाइर्स और आउट वाइर्स) 2010-11 में 102 करोड़ रुपए की आमदनी हुई थी। वर्ष 2011-12 फरवरी तक ही उससे रेल यात्री भाड़ा से और माल ढुलाई से (इन वाइर्स और आउट वाइर्स) से 158 करोड़ रुपए की आमदनी हुई, लेकिन आप सुविधाएँ क्या दे रहे हैं? आपने बड़ी रेल लाइन बना दी है, लेकिन कोई सुविधा आप नहीं दे रहे हैं। वहाँ के लोग बाहर रहते हैं और आते-जाते रहते हैं, इसलिए मुम्बई, अहमदाबाद, टाटा नगर, बेंगलूर, चेन्नई के लिए वहाँ से गाड़ी दी जाए। सहरसा जंक्शन पर पीपी शेल्टर नगण्य है। उस स्टेशन की आय आप देख लीजिए, अरबों में है, लेकिन पीपी शेल्टर नगण्य है। शुद्ध पानी की व्यवस्था वहाँ नहीं है। यात्री को बैठने के लिए भी सुविधा नगण्य है। जंक्शन पर रेल लाइन की कमी है। मात्र चार रेल लाइन ही बनी हुई है दो प्लेटफार्म पर। इसलिए दूसरा प्लेटफार्म भी बनाइए और उसमें रेल लाइन आप बढ़ाइए। सहरसा जं. के दक्षिणी छोर के तरफ फुट ओवर ब्रिज का निर्माण होना चाहिए। प्लेट फार्म बड़ा है। आपके टिकट काउंटर छः जरूर हैं, लेकिन आरक्षण के काउंटर खुलता है एक। जनरल टिकट के लिए दो खुलते हैं। विकलांग के लिए काउंटर लिखा गया है, लेकिन वह नहीं खुलता है। महिला के लिए काउंटर है, लेकिन वह नहीं खुलता है। इससे वहाँ के लोगों को परेशानी होती है। सुपौल के राघोपुर में आरओबी का निर्माण होना चाहिए। फुट ओवर ब्रिज सुपौल स्टेशन पर है, वह जीर्ण-शीर्ण अवस्था में है। उसको फिर से बनाया जाना चाहिए। ममता जी ने सभी सांसदों को ऑफर दिया था कि एक-एक पीआरएस आप दीजिए तो उस पीआरएस को हम खुलवाएँगे। हमारे सुपौल माननीय सदस्य विश्वमोहन जी ने राघवपुर रेलवे स्टेशन के लिए लिख कर दिया था, वह नहीं खुला है।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया समाप्त करें।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : औरंगाबाद के माननीय सदस्य सुशील कुमार सिंह जी हैं, इन्होंने भी दिया था, पर वह भी नहीं खुला। निर्मली में वेटिंग हॉल बिल्कुल बंद पड़ा रहता है। आपने बड़ी रेल लाइन बनाई है, वहां जो-जो स्टेशन हैं, उनके प्लेटफॉर्म को ऊंचा कीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, कृपया समाप्त करें।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : जब छोटी रेल लाइन की गाड़ी चलती थी तो लोग ऐसे ही चढ़ जाते थे। प्लेटफॉर्म न बनने के कारण लोगों को चढ़ने में काफी दिक्कत होती है।

इन्हीं शब्दों के साथ नए माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देते हुए और इस उम्मीद के साथ कि आप बिहार पर ध्यान देंगे और हम लोगों की समस्याओं का निदान करेंगे, उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभार मानता हूँ कि आपने मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया।

***SHRI R. THAMARASELVAN (DHARMAPURI):** It is very disappointing that the Railway Minister was not kind enough to the State of Tamil Nadu as he has totally neglected this progressing state. I found nothing for the state of Tamil Nadu in it and whereas we expected a lot from the Government. Even the schemes announced by the Railways in its previous budgets do not find place in the current one and many projects have not been implemented in the year passed. As my beloved leader Dr. Kalaignar said, the budget contains many things which are laudable and many things which could have been avoided.

While participating in the railway budget for the year 2011-12, I had made some pressing demands concerning my Parliamentary Constituency, Dharmapuri, Tamil Nadu and not only that I have made personal submission of the same to the railways, but I am very sorry to say that none of the proposals have been found in this railway budget. Therefore, I wish to present again the same demand herein for the kind consideration of the Hon'ble Railway Minister.

Following are the few railway projects concerning my Dharmapuri parliamentary constituency which need your special attention as these have been hanging and I am very confident that these projects will get life under your golden hands.

1) LAYING OF MORAPPUR – DHARMAPURI RAIL LINE

Morapur – Dharmapuri rail line providing about 36 kms at a total cost of Rs.108 crores. It comes under my parliamentary constituency. This is the long pending demand of the people living in my constituency. If this project is implemented, the people from the headquarter of Dharmapuri district i.e. Dharmapuri town and surrounding towns will be benefited and it would also generate a lot of resources for the Railways as these routes are highly economically viable because of the geographical structures connecting places of importance with regard to religion, commerce and tourism. Since this project does not involve huge amount. I urge upon the Government to bear the entire cost of the project without insisting the State Government to bear 50% cost of the total cost of the project.

2) CONSTRUCTION OF RAIL OVER-BRIDGES

- a) Adhiyaman Kottai Railway Gate falling on the Dharmapuri-Salem National Highway (NH-7)
- b) Vennampatti Railway Gate in Dharmapuri town
- c) Pennagaram Railway Gate (Kumarasamy Pettai Railway Gate)
- d) Kadagathur Railway Gate
- e) Chinthalpadi Railway Gate
- f) Buddireddipatti Railway Gate

There is an urgent need to construct these over bridges at above places. All these places fall under Bangalore Division of South Western Railway and under Salem Division of Southern Railway. The construction of

these over bridges are very essential as public passing through these gates are finding it very difficult to commute and these over bridges should be constructed at the earliest.

3) CREATION OF MANNED LEVEL CROSSING AT SIVANALLI VILLAGE

There is also a need to construct a level crossing at Sivanalli under Salem Division of Southern Railways. In the absence of level crossing at Sivanalli, people from more than 30 villages have to take the risk of their lives by crossing un-manned level crossing. Therefore, provision for a manned railway crossing at this place is very essential.

4) STOPPAGE OF TRAIN NO. 3351/3352 ALLEPPEY TATA NAGAR – BOKARO EXPRESS and 2695/2696 CHENNAI – THIRUVANATHPURAM – CHENNAI EXPRESS AT MORAPPUR RAILWAY STATION

Railway Station at Morappur is an ancient Railway Station under the control of Salem Division of Southern Railways which falls in my constituency. This station serves the people who are heading towards Chennai and other parts of the country and the State. Hundreds of people visit the railway station regularly. Dharmapuri district is the most backward district in the State of Tamil Nadu. Due to this backwardness, the people of this district had to move from Dharmapuri to far away places for their livelihood and for better prosperity. However, the trains which are passing this Morappur Station, do not stop over here i.e. Train No.3351/3352 Tata Nagar-Alleppey – Tata Nagar-Bokaro Express and 2695/2696 Chennai-Thiruvananthapuram, Chennai Express. Therefore, stoppage for this train at Morappur should be given.

5) STOPPAGE OF TRAIN NO. 6381/6382 MUMBAI – KANYAKUMARI MUMBAI EXPRESS AND 7229/7230 SABARI EXPRESS AT BOMMIDI RAILWAY STATION

Another important Railway Station falling in my district is Bommidi. This station also serves the people of both Dharmapuri and Krishnagiri districts. However, this station does not have stoppage for train No.6381/6382 Mumbai-Kanyakumari Mumbai as well as 7229/7230 Sabri Express running between Thiruvananthapuram to Hyderabad via Tirupati. It is painful and pertinent to mention here that when the Mumbai-Kanyakumari GST Express enters Kerala, it stops at all stations in Kerala, whereas it does not have a stoppage at many important stations in Tamil Nadu. Therefore, stoppage for this train should be given at Bommidi Railway Station.

6) STOPPAGE OF TRAIN NO. 6537/6538 BANGALORE – MANGALORE-BANGALORE EXPRESS AT DHARMAPURI RAILWAY STATION AND INCREASING ITS FREQUENCY ON DAILY BASIS

Dharmapuri Railway Station under control of the Bangalore Division of South-Western Railway serves the people of both Dharmapuri and Kanyakumari heading towards Bangalore, Mumbai, Thiruvananthapuram etc. However, it does not have a stop for train No. 6537/6538 Bangalore-Mangalore-Bangalore Express. Therefore, stoppage for this train should be given at Dharmapuri Railway Station and its frequency should be increased.

7) ENHANCEMENT OF FREQUENCY OF TRAIN NO. 16537/16538 BANGALORE-NAGARCOIL EXPRESS

There has been a popular demand to enhance the frequency of train no. 16537/16538 running between

Bangalore and Kanyakumari (Nagarcoil) Express on daily basis instead of twice in a week as there is huge volume of passenger traffic between Nagarcoil and Bangalore daily. Many trade and passengers associations have been making efforts to enhance the frequency of this particular train because of the heavy volume of passenger traffic in this segment of railways, but all their efforts so far went in vain. Therefore, you may please intervene into it and fulfill this long pending demand.

8) IMPLEMENTATION OF NEW TRAIN BETWEEN BANGALORE AND DHARMAPURI ANNOUNCED IN 2011-12 RAILWAY BUDGET

A new fast passenger express train was announced in the last Railway Budget 2011-12, to be operated between Bangalore and Dharmapuri by the then Hon'ble Railway Minister, but the same has not yet become a reality. Therefore, I request the Hon'ble Minister to fulfill the assurance made by your predecessor.

9) CONSTRUCTION OF FOOT-OVER BRIDGE AT DHARMAPURI RAILWAY STATION

As you are aware that the traffic volume at Dharmapuri Railway Station has increased over the years and many trains have halt at this station, making both the platforms remain busy throughout the day. However, reaching one platform to another has become difficult and passengers are now illegally crossing the railway track to reach the other platform in the Railway Station to catch the train which resulted into many fatalities in the past. Therefore, there is an urgent need to construct a foot-over bridge at this station at the earliest to avoid loss of life.

10) PROVISION FOR NORMAL RESERVATION FACILITY AT DHARMAPURI RAILWAY STATION.

Presently, the railway reservation counter functions from 8:00 a.m. to 11:00 a.m. and from 4:00 p.m. to 7:00 p.m. Since the sale of tickets at Dharmapuri railway station has increased due to enhancement of trains, the reservation facility and timing at Dharmapuri Railway Station be made at par with other leading reservation counters in the country.

With this I conclude and request the Hon'ble Minister to consider all these projects and give due share to the State of Tamil Nadu.

*SHRI AMARNATH PRADHAN (SAMBALPUR): I support the Railway budget presented by the Hon'ble Railway Minister. The fares increased after 9 years is very minimal and will not affect the common man. I also request the Hon'ble Minister to emphasize on basic passenger facilities especially hygiene and medical facilities on board.

I would like to draw the Minister's attention towards an urgent requirement of a new train from my constituency headquarter Sambalpur in Orissa to Allahbad. This will suffice the need of the people going to perform last rites.

Once again I congratulate the Minister for a successful Railway budget.

* Speech was laid on the Table

***SHRI SANJAY BHOI (BARGARH)**: First of all I congratulate the Hon'ble Minister for a successful Railway Budget. Sir, as a member of consultative committee on Railways, I can understand the compulsion of increasing fares which are very mild in nature.

Sir, I would like to remind the Minister that Districts – Bargarh and Jharsuguda which are in my parliamentary constituency were declared by Kum. Mamata Banerjee as Adarsh Station, but no progress can be seen there. Also Padampur, which is a sub-division of my constituency was identified for opening a PRS counter. Unfortunately this was also not taken up as yet. Therefore, Sir kindly be generous enough to accept these demands.

* Speech was laid on the Table

***SHRI NILESH NARAYAN RANE (RATNAGIRI-SINDHUDURG)**: I am not keen to talk on the situation that arised after the railway budget speech by the earlier Railway Minister. For me what is more important is the fact that railways should function well and the people of this country are satisfied with services given by the railways.

The fare-hike, though seem inevitable in the present context, should have been effected with a great deal of caution and concern. It is a sensitive issue, impacting the lives of common man. I sincerely feel that instead of across the board hike, the ordinary second class and suburban rail travel should have been spared. Railways should have cross-subsidized the second class rail fare through the hike in Sleeper Class and AC classes, which they have done. An inclusive agenda should have governed the Railways.

It is true that the financial health of the Indian Railways has slipped overtime with the current operating ratio rising to 95% ; it is also true that Railway's internal resource generation has almost dried up with no fare hike for almost a decade. The Indian Railways balance sheet portrays a very dismal picture- it has borrowed 20,000 crore from the market in 2011-12. Modernisation and safety of the Railway systems have been hit by resource crunch. Nothing could better capture the state of affairs of the Indian Railways when the Minister said, the 'Railways is in ICU'. If this is the situation, then how to resurrect it, how to restore its glory. We all as Members of Parliament would like to see the Indian Railways thriving as before, meeting our odd demands in its stride.

My learned colleagues have reflected on various important issues facing Indian Railways. I would not like to repeat them. I would rather like to present an overview of the state of Konkan Railways, which has been the lifeline of my constituents – the people of Konkan in Maharashtra. With several on going projects and schemes to modernize the Indian Railways and with steps augmenting number of train services, steamlining and gearing up freight movement and increasing the connectivity of the Railways to the far flung corners, I request the Hon'ble Minister to give some priority to Konkan Railway in his scheme of things.

As Hon'ble Members are aware, the sole purpose of Konkan Railway was to link the people of this region with Mumbai city as well as other parts of the country, to make the transportation of goods and movement of people easier and faster. But in reality, the people of South mostly Mangalore and Goa regions are more benefited. The irony is that the Konkan Railway which was conceived by the visionary leaders of Konkan and was named after.

Konkan region is hardly catering to the needs of the people of this region. The saddest part is that most mail/express trains do not stop in many important stations of the region and there is hardly any reservation quota for the people of Konkan region in the trains that pass through this region. As a result, the majority of people of this region who are below poverty line (BPL), are facing insurmountable difficulties. Besides, Konkan has rich tourism potential because of its natural resources. Rail facilities must help tap the potential for the economic well being of the people of the region and also the country. However, unfortunately, nothing is there in the budget for the people of Konkan. Therefore, I seek the special attention for Konkan from our Railway Minister from economic and tourism points of view.

In the Budget, the Minister has given a lot of emphasis on railway safety. I welcome it. It is indeed long overdue. In fact, rail safety should be non-negotiable. As expert panels have suggested, railway safety is contingent upon railway modernization in almost all areas of operation-signalling, rolling stocks, maintenance and so on. I would like to appeal the Minister to attach special priority to the Konkan Railways in the overall framework of railway safety, as it is located in a fragile eco-system and is vulnerable to disruptions during monsoon raising questions about safety of passengers.

The Hon'ble Minister is aware that several projects for Konkan Railways initiated in the preceding years are still underway without any tangible benefits being accrued to the people. I urge the Minister to kindly intervene in facilitating early completion of the projects.

With these words, I conclude.

SHRI ARJUN CHARAN SETHI (BHADRAK): Thank you, Sir. I am thankful that you have given me the opportunity to speak a few things on the Railway Budget, which is being discussed on the floor of the House.

Railway is the biggest Government undertaking and the largest one also in the world. The Railway functions as a vertically-integrated organization providing passengers and freight services. It is the single system, which consists of 64,460 route kms. of track that criss-cross the country; on which more than 19,186 number of trains ply carrying about 21 million passengers; and hauling nearly 2.5 million tonnes of freight every day thereby contributing to the economic growth of the nation.

Sir, over the period of time, the Railway finances as well as the Railway system, which was sacred and there was also sanctity on the finance side, gradually has been eroded. I will mainly confine my speech regarding the White Paper on Indian Railways placed on the floor of the House by the then hon. Minister for Railways, Madam Mamata Banerjee.

My first observation and also a strong one is this. However well intentioned, does the Ministry of Railways have Parliamentary sanction for re-appropriation of funds between various funds paid / plan heads and zones of Railways? Over the period of time, it is seen that whatever this hon. House gives approval to, particularly, to the project and amount is being diverted / re-appropriated to some other project. This is not allowed as per the system in vogue, Parliamentary system. The hon. President of India as well as the hon. House gives approval to this particular sum of money. How can the Railway Ministry having their officials sitting in the chambers overrule and re-appropriate those funds? This is my observation. This is not only my observation, but certainly the hon. Members here will agree with me that every time money is being diverted from a particular project to another project.

14.38 hrs (Dr. M. Thambidurai *in the Chair*)

Sir, I am the Chairman of the Railway Convention Committee (RCC). The RCC *vide* their Third Report approved and the Capital Fund was created with effect from 1992-1993 with the express objective of Supplementary Gross Budgetary Support for works of capital nature. When 'express objective' is appropriated to both Development Fund and Capital Fund based on estimation and considering the annual requirements, then how is it that huge surpluses are left in the Capital Fund while there is shortfall in Development Fund and there is a need for transfer of funds from one fund to another?

This is also very common now-a-days in the railway financial system. So, I would like to urge upon the hon. Minister, who has newly assumed the charge, to take note of it. When the House has approved of certain sums of money to be utilized against a particular project, how can the officials sitting in the Railway Board reappropriate the monies to some other project? I do not know whether they have the approval of the hon. Minister of Railways or not. I have umpteen number of cases that I can cite here, but I have no time to do so. I would only request the hon. Minister Shri Mukul Roy Ji to take note of it. How can the officials sitting in the Railway Board overrule and reappropriate certain sums of money which the Parliament has approved of? Will not the transfer of funds from Capital Fund to Development Fund dilute the very purpose for which these Funds were created? In case of extreme exigency, the Ministry of Railways should put up

proposals for transfer of more money from one Fund to another Fund before the Railway Convention Committee and seek their views before its approval.

When the operational losses incurred on the strategic lines by the Ministry of Railways is more or less being reimbursed for the last three years, then on what basis can this be justified as a ground for reduction of rate of dividend? We know and the hon. Minister knows that whatever amount the Railway Ministry spends on a particular national project, that is being reimbursed. But when such a proposal is put before the Railway Convention Committee for reimbursement, it is something that is unheard of.

In the White Paper which has been placed on the Table of the House, as against a growth elasticity of 1.25, the traffic growth achieved by the Railways hovered around 0.79 and has been below par for the entire period. It is an observation made by the World Bank. The percentage of shortfall, as per the expected elasticity *vis-à-vis* actual growth of Railway GDP, ranged between 17.5 per cent and 26.4 per cent. As against China's addition of new lines of 1000 kilometres per annum, India achieved a mere 220 kilometres per annum during 2004-05 and 2008-09. Recently, it was mentioned that we have completed 700 kilometres, but I do not know how far it is true. The hon. Minister may look into the matter and inform the House of the details.

The hon. Minister of Railways informed the House that on a main level crossing, an accident took place and a few people died on the spot. He has, no doubt, announced an *ex-gratia* compensation, but that would not serve the purpose. Those who died have died and no amount of *ex-gratia* or any amount can help their families.

On the issue of safety, it was said that the number of accidents has come down. This is the observation made in this White Paper on Railways. What is its percentage? The number of accidents came down from 234 in 2004-05 to 177 in 2008-09.

The unmanned level crossings were 16,976 as on 1.04.2009. Out of annual allocation of about 700 crore for the purpose, the expenditure has been about 500 crore.

Sir, certainly Rs. 700 crore has been earmarked and sanctioned by this hon. House but they spent only Rs. 500 crore. How it can be done? When money is available, why that money cannot be utilised? The number of cognisable crime under IPC has come down from 20,623 in 2004-05 to 15,336 in 2008-09 and for passenger amenities, the public perception is not good in terms of catering, cleanliness, punctuality, efficiency. This is all being diverted here and almost all the hon. Members have pointed out that cleanliness, punctuality, efficiency and security of the Railways are in jeopardy. The growth rate of freight earnings which was 15 per cent in 2005-06 has decreased to 10 to 11 per cent in 2008-09. The growth rate of passengers is much lower in 2008-09 as compared to 2006-07 and 2008-09.

Another peculiar thing that has happened is that while there has been no increase in fares, the Railways has increased their earnings by reclassification of about 200 trains as Superfast trains without reduction in running time during 2004-05 to 2008-09 resulting in levy of Superfast charges. The running time of the so-called Superfast trains has not reduced but they have earned much by just reclassifying these 200 trains in Superfast category. And there is another method which they have adopted to increase the revenue of the Railways is that they have increased the Tatkal seats from 5.6 per cent in 2004-05 to 14.20 per cent in 2008-09 thereby charging about 30 per cent extra fare on Tatkal seats.

In fact it is being told here that during the last nine years, we have not increased the fares but by indirect means, they have increased it in a very clever manner so that no passenger can object or no MP or Parliament can take notice of it. Losses in passengers operations have increased from Rs. 5,782 crore in 2004-05 to Rs. 13,957 crore in 2008-09. Earlier the manpower was of 13.72 lakh with pensioners but now, it is 11.5 lakh. The White Paper on Railways has brought out on December, 2009 that figures of cash surplus investible funds were projected higher than the actual to the extent of Rs. 23,000 crore by changing the accounting procedures. So, they have not increased the efficiency, cleanliness and also other things but very cleverly, they have earned money and on the face of it, they say that there has been no increase in fares.

Sir, I want to tell a few words about my State. I hail from the State of Odisha and there are three important Railway projects which have been in operation since more than one decade.

The length of the Khurda-Bolangir line is 289 kilometres. What was the achievement in the last more than ten years? It was only 16 kilometres. They have spent more than Rs.200 crore. They have earmarked only Rs.40 crore for the current year. If this kind of thing goes on, it will take hundreds of years to complete a project. There is no doubt that Members demand for a more number of projects and new lines. That is all right. But the money earmarked for the construction is not being utilised fully. I would ask the hon. Minister to look into this project. If they have earmarked Rs.200 crore for the

Khurda-Bolangir railway line, how much of it really have they spent? I would like to know whether this amount has been utilised or not.

Similarly, another important project is the Port Link Project, Haridaspur-Paradip Project. There was some kind of confusion between the land owners as well as the State Government and the Railways. We are told that this type of confusion is already over. Why has only Rs.2 crore been earmarked for the current year? I am very sorry to say that there are enough things to say. At the same time, they have declared Bhubneswar as the world class station. When have they declared it? It has been declared three years back. But there is no sign of anything. There is no construction work; there is no tender work and nothing of the sort. Similar is the case of Puri. Puri, as you know, is not only a place of tourism importance but also an important place from all angles. They have declared that it will be a world class station. But still they are thinking about it. I do not know whether it would be done under PPP model or by the Government or by the RVNL.

I am very much thankful to you that you have given me an opportunity to speak. I would also request the hon. Minister, who is a new and competent Minister, to look into it. He should try to set right the auditing or the financial management system so that there is sanctity. When Parliament approves certain sums of money, how can it be diverted by the officials? This is something unheard of. The former Finance Minister is sitting here. He will certainly agree with me that the money should not be diverted by the officials. The amount that was sanctioned for these projects has remained unattended. That should not happen. With these words, I conclude my speech.

* **श्री अशोक कुमार शर्मा(मिसरिख)** मैं माननीय रेल मंत्री जी को अवगत कराना चाहूंगा कि गत वर्ष के रेलवे बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख के अंतर्गत बालामऊ, नीमसार स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में चयनित किया गया था और सीतापुर कैंट को भी इसमें शामिल किया गया था। मैंने सण्डीला व बिल्हौर स्टेशन को भी आदर्श स्टेशन के रूप में चयनित किए जाने की मांग की थी, लेकिन इसको स्वीकार नहीं किया गया है। मेरा अनुरोध है कि सण्डीला व बिल्हौर स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित करके इनको और अधिक विकसित किया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत बालामऊ एक महत्वपूर्ण रेलवे जंक्शन है। यहां पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं तथा वीआईपी यात्री विश्राम गृह का निर्माण करवाया जाए।

बालामऊ में जंक्शन होने के कारण रेलवे कर्मचारियों की काफी संख्या है तथा केन्द्रीय कार्यालय भी हैं। इसलिए यहां पर सरकारी कर्मचारियों के बच्चों की पढ़ाई के लिए केन्द्रीय विद्यालय की स्थापना रेलवे विभाग करवाए और बालामऊ स्टेशन को और अधिक विकसित किया जाए।

बालामऊ रेलवे जंक्शन पर एक तरफ टिकट सिडकी है, लेकिन इसके दूसरी ओर टिकट सिडकी की व्यवस्था न होने के कारण यात्रियों को बड़ी असुविधा का सामना करना पड़ता है। इसलिए इस रेलवे जंक्शन के दूसरी ओर भी टिकट सिडकी की स्थापना की जाए। बालामऊ रेलवे जंक्शन के ऊपर रेलवे पुल का निर्माण करवाया जाए।

कानपुर-बालामऊ होते हुए सीतापुर छोटी रेलवे लाईन को बड़ी रेलवे लाईन में परिवर्तित किया जाए।

सीतापुर-लखनऊ छोटी लाइन को भी बड़ी लाईन में परिवर्तित किया जाए क्योंकि यह मेरे संसदीय क्षेत्र का एक महत्वपूर्ण रेलवे जंक्शन है। इस स्टेशन से गुजरने वाली सभी महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों- लखनऊ मेल, श्रमजीवी एक्सप्रेस सहित अन्य वे रेलगाड़ियां जो वाया कानपुर होकर जाती हैं, का ठहराव दिए जाने के साथ साथ लोडिंग व अनलोडिंग प्लेटफार्म बनाए जाने की आवश्यकता है। बालामऊ में केन्द्रीय कर्मचारियों की काफी संख्या है, लेकिन केन्द्रीय विद्यालय न होने के कारण शिक्षा का अभाव है। यहां पर रेलवे अपनी भूमि पर केन्द्रीय विद्यालय स्थापित करा दें तो सरकारी कर्मचारियों को काफी लाभ होगा।

मेरा अनुरोध है कि आप बालामऊ रेलवे स्टेशन को और अधिक विकसित किए जाने और इस संबंध में दिए गए मेरे उपरोक्त सुझावों को स्वीकार किए जाने हेतु निर्देश प्रदान करें।

2. मिश्रिख संसदीय क्षेत्र काफी पिछड़ा हुआ है। इसके विकास के लिए यहां पर मेट्रो सवारी डिब्बा कारखाने की स्थापना की जाए।

3. सेंटर फॉर रेलवे इन्फार्मेशन सिस्टम के तत्वाधान में मिश्रिख में सेंटर ऑफ एक्सीलेंस इन सॉफ्टवेयर खोला जाए।

4. मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत सण्डीला में पावर प्लांट स्वीकृत हुआ है। रेलवे भी यदि यहां पर गैस आधारित पावर संयंत्र की स्थापना कर दे तो क्षेत्र के विकास में काफी मदद मिलेगी और क्षेत्र का पिछड़ापन भी दूर होगा।

5. कानपुर से फर्रुखाबाद रेलवे लाइन, जो नेशनल हाईवे-9 पर स्थित है, पर यातायात का भारी दबाव रहता है। यहां आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं। इसलिए यातायात को सुगम बनाए जाने के लिए रेलवे के नीचे से अंडर ब्रिज का निर्माण कराया जाए। मेरे क्षेत्र के सण्डीला व बिल्हौर में भी यही स्थिति है। वहां पर भी ओवर ब्रिज का निर्माण करवाया जाए।

6. सण्डीला व बालामऊ में यात्री सुविधाओं में सुधार किए जाने की आवश्यकता है। इसलिए इन स्टेशनों पर विश्राम कक्षों की एडवांस बुकिंग प्रारम्भ किए जाने के साथ साथ अन्य यात्री सुविधाएं वरीयता के आधार पर उपलब्ध कराई जाएं।

7. मैं लखनऊ-लखीमपुर-पीलीभीत वाया सीतापुर लाईन व सीतापुर-बहराईव रेल लाइन बिछाने हेतु धन्यवाद व्यक्त करता हूं।

8. नई शताब्दी एक्सप्रेस लखनऊ-नई दिल्ली वाया बरेली होकर चलाई जाए।

9. सीतापुर, मेलानी के रास्ते लखनऊ-पीलीभीत के आमान परिवर्तन के लिए मैं माननीया रेल मंत्री जी को बधाई देते हुए अनुरोध करता हूँ कि बिल्हौर से मकनपुर मदारशाह मजार तक नई रेलवे लाईन का सर्वे करवाकर शीघ्र रेल लाईन बिछायी जाए।
10. मैं माननीय रेल मंत्री जी को रोजा-सीतापुर-बड़वल के रेल विद्युतीकरण हेतु आभार व्यक्त करता हूँ।
11. मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहूँगा कि उत्तर प्रदेश राज्य के मिश्रित संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत नैमिषारण्य एक बहुत ही प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है। इस क्षेत्र में विश्व प्रसिद्ध चक्र तीर्थ दधीच कुंड, पाण्डव किला, हनुमानगढ़ी, सुदर्शन चक्र, मां ललिता देवी मंदिर (शक्ति पीठ) 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 कोस की परिक्रमा भी करते हैं। जो होलिका दहन के दिन पूरी होती है और उसके बाद होली खेली जाती है। इस परिक्रमा में लाखों श्रद्धालु भाग लेते हैं। यहां पर देश के ही नहीं बल्कि विश्व 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 को तीर्थ रेल से जोड़ा जाए तथा पहुंच मार्गों की हालत में सुधार लाने के लिए लागत में 50 : 50 के अनुपात में भागीदारी के तहत नीमसार को शामिल किया जाए।
12. मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रित, जनपद सीतापुर (उ.प्र.) के अंतर्गत मकनपुर, जो कानपुर नगर जिलान्तर्गत आता है, में मदारशाह की विश्व प्रसिद्ध मजार है। यहां पर देश के ही नहीं बल्कि विश्व के अन्य देशों से भी बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आना जाना लगा रहता है। यह विश्व प्रसिद्ध मजार है और 596 वर्ष पुरानी है। यहां पर प्रतिदिन कई हजार लोग देश विदेश से दर्शनार्थ आते हैं। यहां पर मई 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 विश्व प्रसिद्ध मजार है। विश्व प्रसिद्ध इस धार्मिक स्थल को भी तीर्थ रेलवे से जोड़ा जाए।
13. मैं आपको अवगत कराना चाहूँगा कि उत्तर प्रदेश राज्य के अंतर्गत हरदोई, सीतापुर, नीमसार व सण्डीला रेलवे स्टेशन, बालामऊ जंक्शन अति पिछड़े हुए क्षेत्रों में आते हैं। इन रेलवे स्टेशनों के उन्नयन की आवश्यकता है। यहां पर यात्रियों के आराम, सुविधाओं, आसपास के परिवेश में सौंदर्य में वृद्धि करने के लिए कार्यवाही की जाए।
14. मेरे क्षेत्र में रेलवे की काफी सरप्लस भूमि 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।
15. 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।
16. मिश्रित संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत सवारी डिब्बा कारखाना, लोको कारखाना अथवा डीजल मल्टीपल यूनिट कारखाने की स्थापना की जाए।
17. मिश्रित संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत किसानों के सुनिश्चित भविष्य के लिए किसान विज्ञान परियोजना के अंतर्गत एक प्रशिक्षित कंटेनर कारखाना स्थापित किया जाए।
18. सीतापुर-लखनऊ 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 लाइन का निर्माण न होने के कारण क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। इस रेलवे लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र प्रारम्भ किया जाए।
19. आबिदा एक्सप्रेस रेलगाड़ी कानपुर-बालामऊ-नीमसार 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 प्रारम्भ किया जाए।
- मेरा यह भी अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रित जनपद सीतापुर (उ.प्र.) के अंतर्गत निम्नांकित रेलवे सुविधाएं प्रदान किए जाने हेतु आवश्यक कदम उठाए जाएं।

1. ग्वालियर से छपरा जाने वाली रेलगाड़ी का बिल्हौर में ठहराव सुनिश्चित करना।
2. कानपुर-वाराणसी के बीच एक नई शताब्दी एक्सप्रेस प्रारम्भ करना।
3. लखनऊ -आगरा वाया झांसी-ग्वालियर वाया बरेली होकर एक नई जन शताब्दी एक्सप्रेस चलाया जाना।
4. कानपुर-आगरा वाया झांसी-ग्वालियर होकर एक नई जन शताब्दी एक्सप्रेस प्रारम्भ किया जाना।
5. बिल्हौर से कववन मार्ग पर रेलवे पुल का निर्माण किया जाना।
6. लखनऊ-हरदोई मार्ग पर सण्डीला में बेनीगंज मार्ग पर रेलवे पुल का निर्माण किया जाना।
7. मिथिला रेलवे स्टेशन का सौंदर्यकरण कराये जाने की आवश्यकता।
8. कानपुर-ओरई-झांसी रेलवे मार्ग को दोहरा किए जाने की आवश्यकता।
9. लखनऊ-सीतापुर-मैतानी-पीलीभीत-बरेली रेलवे मार्ग का गैज परिवर्तन किए जाने की आवश्यकता।
10. कानपुर-ओरई-झांसी रेलवे मार्ग का विद्युतीकरण किए जाने की आवश्यकता।
11. सीतापुर से नानपाय एवं बालामऊ-कन्नौज नई रेलवे लाईन बिछाए जाने की आवश्यकता।
12. शताब्दी एक्सप्रेस जो दिल्ली से कानपुर तक चलती है, उसको लखनऊ तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता।
13. आबिदा एक्सप्रेस, जो दिल्ली से कानपुर के बीच चलती है, को वाया बालामऊ, नीमसार, सीतापुर चलाए जाने की आवश्यकता।
14. अरौल मकनपुर स्टेशन, जो कानपुर सेंट्रल स्टेशन से 65 कि.मी. की दूरी पर है, में गाड़ी संख्या 5037 अप व 5038 डाउन का ठहराव दिए जाने की आवश्यकता।
15. उत्तर प्रदेश राज्य के अंतर्गत हरदोई, सीतापुर, नीमसार व सण्डीला रेलवे स्टेशन पर यात्रियों के आराम, सुविधाओं, आसपास के परिवेश में सौंदर्य में वृद्धि करके इन्हें आदर्श स्टेशन के रूप में उन्नत किया जाए।
16. उत्तर प्रदेश राज्य के मिथिला संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले बिना चौकीदार के समपारों में चौकीदार नियुक्त किए जाएं।
17. उत्तर प्रदेश राज्य के मिथिला संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाली रेलवे की सरप्लस भूमि पर अस्पताल व केन्द्रीय विद्यालय स्थापित किए जाएं।
18. मिथिला संसदीय क्षेत्र के जनपद मुख्यालय (उ.प.) में बाह्य रोगी विभाग एवं डायग्नोस्टिक केन्द्र स्थापित किए जाएं।
19. उत्तर प्रदेश राज्य के हरदोई अथवा सीतापुर में नवीनतम उन्नत लोको पायलट प्रशिक्षण केन्द्र, उन्नत रेल पथ प्रशिक्षण केन्द्र अथवा बहु विभागीय प्रशिक्षण केन्द्र खोले जाएं।
20. उत्तर प्रदेश राज्य के हरदोई अथवा सीतापुर में किसानों के सुनिश्चित भविष्य के लिए किसान विज्ञान परियोजना के अंतर्गत एक प्रशिक्षित कंटेनर कारखाना स्थापित किए जाएं।
21. उत्तर प्रदेश राज्य के हरदोई अथवा सीतापुर में सवारी डिब्बा कारखाना, लोको कारखाना अथवा डीजल मल्टीपल यूनिट कारखाना स्थापित किया जाए।
22. शताब्दी एक्सप्रेस जो दिल्ली से कानपुर तक चलती है, उसको लखनऊ तक बढ़ाया जाए।
23. आबिदा एक्सप्रेस, जो दिल्ली से कानपुर के बीच चलती है, को वाया बालामऊ, नीमसार, सीतापुर चलाया जाए।
24. ग्वालियर से छपरा जाने वाली रेलगाड़ी का बिल्हौर में ठहराव सुनिश्चित किया जाए।
25. कानपुर-वाराणसी नई शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए।
26. लखनऊ-दिल्ली वाया बरेली नई शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए।
27. कानपुर-आगरा वाया झांसी-ग्वालियर नई शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए।
28. सीतापुर, हरदोई, कानपुर से चलने वाली रेलगाड़ियों में आरक्षण कोटा बढ़ाया जाए।
29. सीतापुर, हरदोई, कानपुर स्टेशन पर और प्लेटफार्म का निर्माण किया जाये।
30. सीतापुर, हरदोई कानपुर में रेलवे स्पेयर पार्ट विनिर्माण इकाई स्थापित की जाए।
31. उ.प. के मिथिला संसदीय क्षेत्र में रेलवे कोच फैक्टरी की स्थापना की जाए।

32. मिथिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत नैमिषारण तीर्थ स्थल को तीर्थ रेलगाड़ी से जोड़ा जाए।
33. मिथिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत प्रसिद्ध धार्मिक स्थल नैमिषारण को राजधानी दिल्ली से एक्सप्रेस रेलगाड़ी से जोड़ा जाए।
34. मिथिख की राजधानी दिल्ली से एक्सप्रेस रेलगाड़ी से जोड़ा जाए।
35. उ.प. के मिथिख संसदीय क्षेत्र में गुर्दा प्रत्यारोपण, हृदय शल्य चिकित्सा और कैंसर की जांच तथा इलाज के विशेष उपचार सहित एक पूर्णतः सुसज्जित रेलवे अस्पताल स्थापित किया जाए।
36. उ.प. राज्य के मिथिख संसदीय क्षेत्र में चौकीदार रहित सभी रेल क्रासिंगों पर चौकीदार तैनात किए जाएं।
37. बिल्हौर से कववन मार्ग पर रेलवे पुल बनाया जाए।
38. लखनऊ-हरदाई मार्ग पर सण्डीला में बेनीगंज मार्ग पर रेलवे पुल बनाया जाए।
39. मिथिख रेलवेस्टेशन का सौंदर्यकरण किया जाए।
40. कानपुर-ओरई-झांसी रेलवे मार्ग को दोहरा किया जाए।
41. लखनऊ-सीतापुर-मैतानी-पीलीभीत-बरेली रेलवे मार्ग का गैज परिवर्तन किया जाए।
42. कानपुर-ओरई-झांसी रेलवे मार्ग का विद्युतीकरण किया जाए।
43. सीतापुर से नानपारा नई रेलवे लाईन बिछाई जाए।
44. बालामऊ से कन्नौज नई रेलवे लाईन बिछाई जाए।
45. उ.प. राज्य के मिथिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले सभी रेलवे स्टेशनों पर और अधिक यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने एवं निधियां उपलब्ध करवाई जाएं।
46. उ.प. राज्य के मिथिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जाए।
47. रेल कर्मचारियों के कल्याण के लिए उ.प. राज्य के मिथिख संसदीय क्षेत्र में 50 बिस्तयें वाले रेलवे अस्पताल की स्थापना की जाए।
48. उ.प. राज्य के मिथिख संसदीय क्षेत्र में माल डिब्बों की मरम्मत के लिए एक वर्कशाप स्थापना की जाए।
49. उ.प. राज्य के मिथिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले रेलवे स्टेशनों की मरम्मत और अनुरक्षण किया जाए।
50. उ.प. राज्य के मिथिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्म पर कवर शेड उपलब्ध करवाए जाएं।
51. उ.प. राज्य के मिथिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले रेलवे स्टेशनों पर पर्याप्त पेय जल उपलब्ध करवाया जाए।
52. उ.प. राज्य के मिथिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत सभी रेलवे स्टेशनों पर सफाई व्यवस्था में सुधार किया जाए।

में अपेक्षा करता हूं कि मेरे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर आवश्यक कार्यवाही की जाएगी।

**SHRI E.G. SUGAVANAM (KRISHNAGIRI): Hon. Chairman, Sir, it gives me great pleasure to speak on behalf of my DMK Parliamentary Party on the Railway Budget for the year 2012-13. I support the budgetary proposals spelt out by the hon. Minister.*

Our Hon'ble Railway Minister has very ably presented his maiden Budget and took all steps to present a balanced and growth-oriented budget. Indian Railways is the third largest railway network in the world. It covers over 65,000 kms. operating 12,000 passenger trains and 7000 freight trains every day. It has as many as 7,500 stations, and carry almost 25 million passengers in a day. It moves 2.65 million tonnes of freight. Indian Railways as the world's largest employer has 36 million staff on its rolls.

Sir, it is not out of place to mention here that most of the revenue for railways comes from freight traffic. The frequent hike in the freight rates and moving of cargo at a snail's pace at 25 kmph poses strict competition particularly for middle distance operations. To improve the freight traffic, strengthening of track to carry heavier loads at faster speed, laying of dedicated freight corridors is necessary and it should not be postponed any longer.

Sir, the proposal of the Railways to introduce 75 new Express Trains, 21 Passenger Trains are welcome. Extension of 39 Trains, increasing the frequency of 23 Trains, laying of 725 km of new lines, 800 km. of gauge conversion, 1,100 km. of electrification, setting up of Railway Traffic Regulation Authority, Railway Safety Authority with statutory status, expansion of Railway Board with two additional members, setting of new wagon and rail coach factories are widely welcome.

Sir, safety is the primary concern for railways and travelling public. Large number of train accidents due to derailment, head-on-collision, ramming with the stationary vehicle, trespassing at unmanned level crossing, low visibility, human error are on the increase in the last few years. The preventive steps taken by the railways to avoid such increasing accidents are inadequate. Application of modern technologies, adequate training, infrastructure consolidation, modern signalling. Development of Stations and Freight Terminals, technology transfer, skill upgradation, offering of yoga/meditation and physical training lessons, disaster management training to the technical and safety category staff will go a long way in reducing the number of accidents. The proposal to set up Railway Safety Authority will definitely address these concerns.

Sir, as on 01.04.2011, vacant posts in the safety category stood at 1, 26,304. Railways should take concerted efforts to fill up all the vacant posts in a time bound manner will greatly reduce the stress on the existing staff.

Sir, the standard of cleanliness and hygiene is far below the standard. Railway Stations, coaches, platforms and railway tracks are found dirty. Train travel has become a nightmare because of the unhygienic conditions. Passengers have to travel facing much of discomfort. This is causing irritation and strain particularly to the Sleeper Class and Second Class passengers. Now, the passengers can hope that with the setting up of special house-keeping machinery, proper care would be taken to keep clean both the stations and trains. The proposal to replace open discharge toilets in trains with green toilets will help improve hygiene conditions to a great extent.

Railways has proposed to upgrade 84 stations in the country as Adarsh stations. I am surprised to note that Hosur station in Tamil Nadu is not among them. Hosur is a fast growing industrial hub bordering Karnataka and Andhra Pradesh. It is close to IT hub, Bangalore. As large number of business houses and industries are situated in and around Hosur, the passenger traffic is very high. Therefore, I urge upon the Hon. Railway Minister to consider including Hosur station to be upgraded as an Adarsh station. Our Minister of State is also familiar with Hosur.

Sir, the proposal to introduce ten Express Trains and two Passenger Trains to Tamil Nadu is there. This is not enough. Bus fares have been hiked in Tamil Nadu. So this adds up to the burden on Railways as the passenger volume has got increased. Hence there is an urgent need to introduce more trains. The proposed introduction of Double Decker Train from Chennai–Bangalore will ease traffic congestion in this route as there has been a long pending demand to introduce more trains in this route. I have also met the hon. Minister in this regard many a times. The proposed new projects for Tamil Nadu like setting up of wind mill and bio-diesel plant and rail neer plant at Palur are welcome. Survey for new coaching terminal at Nemam is need of the hour. Tamil Nadu is far behind in getting new railway projects in the last few years. I urge upon the railway administration to consider our demands.

Sir, introduction of Izzat Scheme was widely welcomed by poorest sections of the society. In order to provide further relief to the underprivileged citizens, the proposed extension of travel distance from 100 kms. to 150 kms. under the scheme. This will help them greatly.

Sir, it is a known fact that UPA Government tried to avoid hiking the passenger fares for about a decade now. As a result it, revenue generation and development of railways got affected. To avoid the Railways from falling into the debt trap, Hon. Minister has hiked the passenger fares in the budget. However, the hike amounts to 35% or more in some cases. Instead of hiking the fares at one stretch gradual hike can be considered so that it will not be a burden on passengers. I urge upon the Railway Minister to review this proposal.

Salem Division was carved out recently. The division is not having required number of staff. I request the Railway Minister to look into this and fill up the vacancies there.

Sir, there is a long pending demand from the people of Krishnagiri constituency for laying of a new railway line between Jolarpettai and Hosur via Tirupathur – Kandili – Barugur – Orappam – Krishnagiri – Sulagiri (101 kms). In pursuance of the genuine demand made by me along with the people of my constituency, this project was announced in the Railway Budget in February 2010. An updated Survey was completed and its Report was sent to the Railway Board on 31.01.2011 and the total cost of the project is estimated at Rs. 687.92 crore. However, no adequate funds were sanctioned for taking up the project. During his Budget Speech, Hon'ble Minister has announced that this project is being sent to the Planning Commission for Appraisal and I thank him for his initiative and kind gesture.

The majority of the products meant for exports like fruits, vegetables, flowers, electronic goods and other perishable items from Hosur area are sent by road and airlifted to various parts of the country and abroad. The absence of a rail link in this route has been an impediment to the district's industrial growth. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister to persuade the Planning Commission to allocate adequate funds for this New Railway Line Project between. Jolarpettai and Hosur and I

request him to start the project without any further delay.

The following proposals are pending for a very long time. It has been represented to the Hon'ble Railway Ministers time and again. I would like to briefly highlight them.

The number of passengers using Bangalore- Nagercoil Express have increased. Therefore I request the Minister to make Bangalore – Nagercoil Weekly Express (16537/16538) a Daily Train with convenient Timings(16537/16538). The number of trains between Dharmapuri- Morappur needs to be increased.

The request for stoppage of Kochuveli – Yashwantpur Garibrath Express 12257/12258 at Hosur may kindly be considered. Stoppage for Yashwantpur – Tirupati Express (12543/12544) and Coimbatore – Tirupati Express (12257/12258) at Jolarpet may also be considered by the hon. Minister. There should be a stoppage of all trains in Samalpatti and Dasampatti in Krishnagiri District.

A new service like that of the Coimbatore – Bangalore Inter City Express should be introduced. The congestion and crowding in the buses can be eased by way of commuters taking to rail travel. It also saves time for the passengers.

The number of coaches in Mysore – Mayiladuthurai Express needs to be increased from the existing 19 to 24 Coaches.

Bangalore – Erode Passenger via Hosur, Dharmapuri and Salem must be introduced.

I request the Minister to re-introduce the Daily Train between Mysore and Rameswaram via Madurai and Bangalore as Nagore Passenger.

Bangalore-Nagercoil daily train which was in operation in the MG line *via* Hosur, Virudhachalam and Karur must be re-introduced.

I would like to support the initiative for starting new train services between Mysore and Rameswaram *via* Salem, Trichy and Pudukottai and between Kanniyakumari and Mysore *via* Madurai and Hosur.

The frequency of 2667/2668 Chennai – Nagercoil Weekly Express may also be increased. The number of trains covering places like Hosur – Bangalore – Chennai may also be increased.

The Nagercoil – Mumbai Express may be diverted *via* Hosur and Dharmapuri.

It would be highly appreciated if a Hosur – Erode Passenger is introduced.

The Deployment of RPF at Hosur Railway Station is to be taken up immediately. This will ensure the safety of the public.

The train between Bangalore and Anekal should be extended upto Hosur. The Minister may also increase the frequency of Mumbai – Nagercoil Train 16339/16340. Chennai – Salem train may be extended upto Hosur.

The Doubling and Electrification of Bangalore – Salem Railway Line is pending for long. It calls for the Minister's immediate attention. The train between Hyderabad and Chennai should be extended upto Kanyakumari or a new train from Hyderabad to Kanniyakumari should be introduced.

I, therefore, urge upon the Hon'ble minister to kindly consider all the proposals I put forth and go in for implementing the same during the current year.

With these words, I conclude my speech on Railway Budget.

(Shri Francisco Cosme Sardinha *in the Chair*)

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Thank you, Mr. Chairman, Sir. I rise to oppose the Railway Budget 2012-13. At the outset, I congratulate Shri Mukul Roy, who has been inducted as the new Railway Minister this morning.

At the same time, I must express my sympathy to the former Minister for Railways, Shri Dinesh Trivedi who had to leave the chair of Pilot in the mid way. It is very unprecedented in the Parliament history of our country.

I must start with the environment prevailing in the Indian Railways. I must refer the report of the hon. Anil Kakodkar Committee. This report has been placed on 17th February, 2012 and I quote some important points from this Committee's recommendations.

"Present environment on Indian Railways reveals a grim picture of inadequate performance largely due to poor infrastructure and resources and lack of empowerment at the functional level. The financial state of Indian Railways is at the brink of collapse unless some concrete measures are taken. The infrastructure way beyond its limit and all the safety margins have been eaten up pushing Indian Railways to a regime of adhocism in infrastructure maintenance."

The Committee has also strongly recommended stopping of such a practice of introduction of new trains without commensurate inputs to the infrastructure. The Committee has strongly recommended adopting of advanced signaling system, which would be based on continuous tracks', circuiting and cabling signaling, similar to European Train Control System level 2 on the inter-trunk routes of about 19,000 route kilometre at an estimated cost of Rs. 90,000 crore within five years.

Sir, what is the situation? The Railways' financial situation is best known by its operating ratio. This is an important index for the financial status. The operating ratio of the Railways signifies the level of efficiency of the organization. It is a ratio of operating expenses of Railways to the revenue earnings. Sir, lower the ratio, the more efficient is the operation and it is better for the financial health of the Railways.

In this respect, I must refer to the White Paper. The White Paper on Indian Railways published by Ministry of Railways in December, 2009 under the previous Minister for Railways, Kumari Mamata Banerjee. That has given the trend of the Railways' operating ratio during the tenure of UPA Government, from 2004 to 2009. What is the position about this? In the year 2004-05, the operating ratio was 91 per cent; in 2005-06, it was 83.2 per cent; in 2006-07, it was 78.7 per cent; in 2007-08, it was 75.9 per cent and in 2008-09, it was 90.5 per cent. The trend was again on the rise.

What is the present position? During UPA – II Government, this has to be taken note off seriously. This has a trend of rising operating ratio abruptly. In 2009-10, it was 95.3 per cent; in 2010-11, it was 94.6 per cent and in the year 2011-12, it is 95 per cent. The Minister for Railways has expressed his desire that it would be contained and would come down to 85 per cent in the next year's Budget, that is, 2012-13.

It will be contained to a level of 75 per cent by the end of 12th Five Year Plan, *i.e.*, by 2017. It cannot be taken seriously. This sudden jump has no basis or logic for targeting this sort of operating ratio. This is the precarious situation prevailing in our country. The fare hike that has taken place needs to be seen in the backdrop of this severe deterioration in the financial performance of the Indian Railways. But why has this deterioration happened? This is the main issue which is confronting us.

While presenting the Railway Budget, 2011, the former Railway Minister, Madam Banerjee, had said:

"The testing time for the Railways continue to 2010-11 due to the impact of allowances and several post-budgetary factors. On the earning side, disruption of train movement has resulted in a loss of about Rs.1500 crore and another Rs.2000 crore due to the ban on export of iron ore. As a result, the loading target had to be reduced by 20 million tonnes to 924 million tonnes. On the basis of freight traffic projection of 993 million tonnes and passenger growth of 6.4 per cent over 2010-11, the gross traffic receipts are estimated at Rs.1,06,239 crore for the year 2011-12."

But in this present Budget Proposals of 2012, the then Railway Minister, Mr. Dinesh Trivedi says:

"On the loading side, the continued ban on export of iron ore by Karnataka and Odisha State Governments led

to scaling down of loading target from 993 million tonnes to 970 million tonnes in the revised estimates. However, the earning targets for goods has been retained in view of the freight rationalization implemented from 6th March, 2012. In view of the lower growth in the number of passengers that is 5.1 per cent to end of January 2012 as against the budgeted target of 5.9 per cent, the earning targets have been scaled down by Rs.1656 crore to Rs.28800 crore in the revised estimates. Taking into account the lower growth in other coaching and sundry earnings, the gross traffic receipts have been kept at Rs.103917 crore in the revised estimates, short of the budget target by Rs.2322 crore."

This is the situation. What does this show? The targets for the basic operations of the Railways, *i.e.*, carrying passengers and goods traffic are not being met. Last year, 2010-11, the freight loading target had to be scaled down by 20 million tonnes. This year, 2011-12, the shortfall in the freight loading target is 23 million tonnes. The present Railway Minister is blaming the ban on iron ore exports for the shortfall. But the ban was in place last year too. Was not the ban on iron ore exports taken into account while setting up the targets for the year 2011? Why are the freight loading targets being missed despite the economy growing at 7 to 8 per cent while real GDP grew at around 7 per cent in 2011-12? Sir, growth in freight loading is only 5 per cent. Earning on freight has grown by 9 per cent in 2011-12 despite nominal GDP growing over 14 per cent. This shows the gross inefficiency of Railways. Clearly, the Railways are losing freight traffic to other forms of transport, specially the roadways. The Railway Minister is now trying to meet the earnings of the freight traffic by increasing the freight charges for almost all the commodities like coal, fertilizer, food grains, steel, cement, etc. which was notified on the 6th of March, 2012. This 20 per cent increase will have an inflationary and cascading impact on the economy and ordinary people will have to bear the burden of the inefficiency of railway operations. Why is the passenger traffic not growing as per the projections? Former Railway Minister Ms. Mamata Banerjee projected the passenger traffic to grow at 6.4 per cent for the year 2011-12. Shri Dinesh Trivedi brought it down to 5.9 per cent. What has been achieved at the end of the financial year is only 5.1 per cent. This is because of the deteriorating quality of services being provided on one hand and the lack of concern for safety and security of the Railways on the other.

Sir, the Railways set targets for reducing the accidents in terms of accidents per million train kilometres and this has been claimed in this Budget. The claim made in 2001 was to reduce accidents per million train kilometres from 0.5 per cent to 0.17 per cent has been achieved. This claim is thoroughly misleading because there are large number of accidents and casualties that we continue to witness. This year already 55 consequential train accidents have occurred between April and November, 2011 leading to loss of lives of 104 persons. Even this morning there was a tragic accident took place in Mathura section resulting in the death of 15 helpless and unfortunate persons who were crossing the unmanned level crossing.

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): The Railway Minister should make a *suo motu* statement on this...(*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Though the hon. Railway Minister has already made a statement, yet I demand that a thorough enquiry into this should be ordered. Adequate compensation should be provided. A sum of Rs. 2 lakh has been announced. It should be Rs. 5 lakh to the next of kin of the deceased and Rs. 2 lakh to those who have been injured in the accident.

Sir, regarding filling up of vacancies in the Railways, I would like to submit that in response to an answer to a Starred Question dated 16th December, 2011 in the Rajya Sabha, the hon. Minister of State for Railways, Shri Bharat Singh Solanki replied that the number of posts lying vacant in Group C and Group D as on 1st April, 2011 was 2, 21,499. Further he said that 14,872 posts of Loco Pilots, including Assistant Loco Pilots and 55,359 posts of gang man are lying vacant as on 1st April, 2011. In order to be transparent the Railway Minister should provide a break-up of the new recruitments in terms of Group C as well as of Loco Pilots and Gang Man. In this respect I would like to submit that the backlog vacancies of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes and OBC which are being carried forward for a long time now should be cleared immediately to give justice to these vulnerable sections of society.

Sir, 427 projects are pending and the estimated cost has been given by the Railway Minister. About Rs. 1 lakh crore are needed for those projects. Some projects have been pending for years together.

The credibility of the railway budget making exercise has suffered under UPA-II because the plethora of promises made in the budget of the year are there only to be forgotten the next year. There are several such examples since the Budget of 2010 like 50 world class stations, six bottling plants for fresh water, five sports academies, 522 hospitals and diagnostic centres, 40 multi-speciality hospitals, 50 Kendriya Vidyalayas, seven new coach and loco factories, five new wagon factories, rail axle factories and so on. The silence or obfuscation of the present Railway Minister on these promises confirm that these budget announcements made by the former Railway Minister, Mamata Banerjee in 2010 and 2011 were

all gimmicks and a fraud on the Indian people.

These false promises are now being utilised by the present Railway Minister to initiate large scale privatisation of the Indian Railways. The "Expert Group for Modernisation of Railways" headed by Sam Pitroda has submitted its Report in February, 2012. The Report recommends the development of PPP models in various areas of Railways to attract private investment in stations and terminals, high speed rail corridors, freight terminals, leasing of wagons, loco and coach manufacturing units, captive power generation, railway hospitals and schools, etc. The Report also recommends mobilising Rs. 50,000 crore through monetization that is selling off land and airspace belonging to the Railways. In keeping with these recommendations, this year's Railway Budget has announced the setting up of companies like the Indian Railway Station Development Corporation, Logistics Corporation, etc. in the PPP mode.

The Expert Group envisages PPP investment in railways worth Rs. 4.13 lakh crore over the next ten years.

The Railways are already showing negative growth in investment. This year's *Economic Survey* even shows -9.5 per cent negative growth in the case of Railway Department investment. So, PPP will not work and it is to sell out our proud and largest PSU of India, the Indian Railways to the private hands and corporates to loot it and make out another scam like how it has happened in the telecommunications sector.

This is very much a fact and in this backdrop, I must oppose this Railway Budget because the main dimension of this Budget is at par with the liberalisation, globalisation and privatisation policy of UPA-II Government to privatise, liberalise and globalise the entire economy including the Indian Railways. So, I oppose this Railway Budget to protect our important and golden PSU of our country.

I also oppose the fare hikes in the second class in the mail, express, suburban and non-suburban trains. This fare hike is not fair. Hence, I oppose this hike in the passenger fare in the second class. I oppose this anti-people Railway Budget presented by this Government.

***श्री यशवंत लागुरी (क्योंकर):** माननीय रेल मंत्री जी द्वारा रेल बजट 2012-13 प्रस्तुत किया गया है, इस रेलवे बजट से यह आशा की जाती है कि वह सामाजिक दायित्व का वहन करते हुए पिछड़े क्षेत्रों के विकास एवं देश को जोड़ने के महत्वपूर्ण कार्य में अहम भूमिका निभाए। सिर्फ मुनाफा कमाने का ही उद्देश्य नहीं होना चाहिए। खेद के साथ सूचित करता हूँ कि रेलवे अपने उद्देश्य से भटक गई है। बजट में सिर्फ महानगरों कोलकत्ता, मुम्बई, चेन्नै आदि पर ही ज्यादा ध्यान दिया गया ओड़िसा जैसे पिछड़े राज्य के साथ इस रेल बजट ने घोर उपेक्षा की है, जबकि देश की सर्वाधिक आदिवासी आबादी ओड़िसा में निवास करती है।

रेल मंत्री जी, ने अपने बजट में स्वीकार किया है कि ओड़िसा और कर्नाटक के लौह खदानों के काम बंद होने से रेलवे की आमदनी काफी घटी है। रेलवे को सर्वाधिक राजस्व देने वाला क्षेत्र भी आज उपेक्षित है। इस क्षेत्र से रेल के समुचित विस्तार से रेल विभाग की आमदनी में बढ़ोतरी से कोई इंकार नहीं कर सकता।

मेश संसदीय क्षेत्र क्योंकर खनिज सम्पदा से भरा पड़ा है। खनिज की ढुलाई हेतु रेल लाइनों मौजूद हैं। जिन पर प्रतिदिन सैकड़ों मालगाड़ियां दौड़ती हैं, लेकिन उन खदानों में कार्यरत लाखों कामगार तथा क्षेत्र की जनता को सवारी गाड़ी नसीब नहीं है। कई दशकों से मांग एवं आंदोलनों के बावजूद रेल विभाग नेमांग पूरी नहीं की। अतः रेल मंत्री जी से मेरी मांग है क:-

1. भुवनेश्वर से दिल्ली के बीच चलने वाली एक राजधानी गाड़ी को वाया क्योंकरगढ़, बांसपानी, चाईबासा-टाटानगर होते हुए चलाई जाए। इस रूट पर राजधानी गाड़ी को अपने पुराने रेट से लगभग 150 कि.मी. का रास्ता कम होगा और समय की बचत करते हुए कम समय पर अपने गंतव्य पर पहुंच जायेगी।
2. पुरी-हरिद्वार उत्कल एक्सप्रेस को वाया जाजपुर क्योंकर रोड़, क्योंकरगढ़, बांसपानी, चाईबासा होते हुए अपने पुराने रूट चकूधरपुर में जोड़ कर चलाई जाए जिससे दूरी कम होगी तथा समय की भी बचत होगी तथा साथ ही साथ जाजपुर, क्योंकर तथा झारखंड के पश्चिम सिंहभूम जिला के राजधानी जैसे पिछड़े इलाके के तथा आदिवासी आबादी को सीधे देश की राजधानी दिल्ली से जोड़ा जा सकता है।

खनिज बहुल क्षेत्र में कुछ रेल लाइन के विस्तार होने से इनके ढुलाई में बहुत आसानी होगी और दूरियां घटेगी।

1. बांसपानी, विमलागढ़ वाया बडवील नई रेल लाइन प्रस्तावित है। सर्वे का काम हो चुका है लेकिन इस योजना को वर्तमान बजट में स्थान नहीं मिल पाया। इस रेल लाइन के बन जाने से महानदी कोल्फिल्डस, औद्योगिक क्षेत्र राउलकेला तथा लौह भंडार क्षेत्र बडवील को आपस में जोड़ा जा सकता है।

2. इसी तरह क्यौंझर बादामपहाड़ वाया करंजिया उदयपुर लाइन का भी सर्वे हो चुका है। इस रेल लाइन के बन जाने से राउलकेला का औद्योगिक क्षेत्र और क्यौंझर जिला का संपूर्ण खनिज क्षेत्र का सीधा संबंध धामड़ा पोर्ट और हल्दिदा पोर्ट तक हो जायेगा।

3. खनिज क्षेत्र का दो केन्द्र बडवील और बांसपानी का आपस में कोई रेल मार्ग नहीं है जबकि इनकी आपस की दूरी मात्र 13 कि.मी. ही है। वर्तमान इनका सम्पर्क वाया डांगुवापोसी के माध्यम से जिसकी दूरी 40 कि.मी. हो जाती है।

अतः रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि इन तीन अति महत्वपूर्ण रेलवे लाइन के निर्माण हेतु इस बजट में आवश्यक प्रावधान किया जाए।

रेलवे विभाग ने एक लाख से ज्यादा नौकरियां दिए जाने की बात बजट में की गई है परंतु अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के आरक्षण कोटे को पूरा करने की कोई बात नहीं हुई। आरक्षण कोटा को विधिवत सुनिश्चित किया जाए और विभिन्न श्रेणियों के पदों में जो बैकलॉग है उसे पूरा किया जाए। रेलवे स्टेशनों पर स्टाल एवं विभिन्न वेंडर हैं उनमें अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षित कोटे को शीघ्र आवंटित किया जाए। पिछले बजट में बांसपानी को मल्टीफंक्शनल स्टेशन बनाने का प्रावधान हुआ था। लेकिन यह अब तक सरजमीन पर नहीं उतरा। रेल मंत्री जी से आग्रह होगा कि इसे कम से कम आदर्श स्टेशन की सूची में ही सम्मिलित किया जाये।

क्यौंझर नया डिविजन गठन की मांग काफी दिनों से की जा रही है। जिस में खुरदा डिविजन के जाजपुर जिला के सभी स्टेशन भद्रक डिविजन के रूपसा, बांगरिपोसी, बादामपहाड़ और चक्रधरपुर डिविजन के बांसपानी, बड़विल, जुरूड़ी समेत क्यौंझर जिला अंतर्गत पड़ने वाले समस्त स्टेशनों को मिलाकर बनाने का प्रस्ताव है। जो प्रशासनिक एवं व्यवसायिक दृष्टि से अत्यंत उपयुक्त एवं सुविधाजनक होगा। अतः रेल मंत्री जी से आग्रह है कि विभागीय तथा जनहित में क्यौंझर रेलवे डिविजन का गठन किया जाये और इसका मुख्यालय क्यौंझरगढ़ हो।

अंत में मैं रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ कि उन्होंने रूपसा-बुढामारा से चाकुलिया रेल संपर्क मार्ग को जोड़ने की स्वीकृति दी है साथ ही पुरी बड़वील इंटरसिटी एक्सप्रेस का विस्तार चक्रधरपुर तक की स्वीकृति दी है। इसके लिए भी मैं आभार व्यक्त करता हूँ और आशा करता हूँ कि मेरी उपरोक्त मांगों पर भी गंभीरता से विचार करेंगे।

***SHRI LAXMAN TUDU (MAYURBHANJ) :** I represent the tribal and backward Mayurbhanj district of Odisha. It is the largest district of Odisha and also one of the largest tribal and backward districts of India. My district is about 10,418 Sq. Kms. in area highly dominated by Tribals where about 25 lakhs of people reside. The literacy percentage of people is about 52%. Most of them are poor and below poverty line (BPL). In such a large area there are no railway facilities at all till now. It has not got its due share of railway development since independence for various reasons. I am very sorry to say that this time also in the Railways Budget 2012-13; my district has been deprived of getting its due share. I would like to draw the kind attention of the Hon'ble Minister of Railways, to my following points for speedy and positive actions on these for the socio-economic development of the poor and backward tribals of my district.

I am sorry to say here that no any remarkable project/train have been taken up during this current budget.

In the Annexure 4 corresponding to Para No. 45 of the Railways Budget 2012-13 speech of the Hon'ble Minister of Railways, at point No.9, it has been mentioned that new line survey will be taken up for extension of Rupsa-Buramara line up to Chakulia. But, I am surprised to see this as on several occasions during question hours in this august House, the Hon'ble Minister of Railways has replied that the Buramara-Chakulia new BG line is being taken up and executed by Rail Vikash Nigam Limited (RVNL). Therefore, I would like to request the Hon'ble Minister to clarify the present position of Buramara-Chakulia new BG line project.

At the same time, I would like to request the Hon'ble Minister, to take up and execute following new BG line projects in my district at "Socially Desirable Projects" for the socio-economic development of the poor and backward tribals of my district.

- (1) Bangriposi – Gorumahishani
- (2) Badampahar-Keonjhar
- (3) Baripada to Jajpur Road via Udala-Kaptipada-Sarat-Anandpur
- (4) Buramara to Kharagpur via (Chandua – Gopiballavpur)

In order to decongest and augment the capacity of Rupsa-Baripada-Bangriposi section of South Eastern Railway (SER), Betnoti PH on this section must be converted into a Crossing Station. This is required for proper timing of existing trains and introduction of new trains as per huge public needs and demands, in this section. Therefore, sufficient budgetary allocation should be provided for converting Betnoti into a crossing station.

Similarly, as the number of trains originating and terminating at Baripada station on the above section has increased many folds, the single line and single platform at Baripada are not at all adequate to cater to the growing number of trains in this section and to run these trains as per public needs and demands. SER authorities have also appreciated this situation. As around 50 acres of railway lands are available at Braipada, sufficient budgetary allocation must be provided for construction of a second line and second platform at Baripada station to decongest and augment the capacity of the above section.

Baripada railway station is the 107 years old station which comes under South Eastern railway. It was the first witness to a train communication in the state of Odisha which was piloted by the then Maharaja of Mayurbhanj Krushna Chandra Bhanjdeo. The annual total revenue income of this station is around 84 lakhs. It is the main linkage between Rupsa-Bangriposi broad gauge railway section. I have made 100 requests to the Ministry of Railways for making the Baripada as modern full fledged railway station for the greater interest of the railway passenger. But, I am surprised in the current budget session the Minister of Railways has announced in his budget speech about 1,102 crore rupees have been allotted for redevelopment of 100 railway stations whereas the name of my Baripada station is not found in the list. Is it not the step motherly attitude of Union Government towards my state Odisha?

Here, I with great regret put-forth my demand to the Ministry in the presented Railways Budget 2012-13, not even a single station from my state Odisha has been taken up as model station for the year 2012-13. Therefore, I would like to request the Hon'ble Minister to take up Rairangpur station in my district, alongwith other stations from my state Odisha, as model station.

In view of the huge needs and demands of the public especially of the tribals of my district. I would like to request the Hon'ble Minister, to declare the introduction of following new trains in addition to the Bripada-Bangriposi DEMU passenger already declared by the Hon'ble Minister :

- (1) Baripada-Bhubaneshwar Rajya Rani SF Express (Tri-weekly)
- (2) Badampahar-Rourkela Express/Badampahar-Ranchi Express (Tri-weekly)

I would like to request the Hon'ble Minister to extend Train No. 12891/12892 Baripada – Bhubaneshwar SF Express from Bangriposi to Puri and increase the frequency of Train No. 18007/18008 Shalimar-Baripada Simlipal Express from Tri-weekly to daily in order to fulfill the long cherished dream and demand of the people of my district.

At last but not the least on behalf of the people of my constituency I like to thanks the Ministry of Railways for considering the request of people for renaming Train No. 18007/18008 Shalimar Express as Simlipal Express and secondly

to win the hearts of poor tribals of Mayurbhanj district the Railway Ministry may be agreed to rename the Train No.12891/12892 Bhubaneswar SF Express as Kherwal Express the great ancient world tribal state Odisha. As one day Odisha was called Utkala, Udra and Kalinga so as Odisha was called by tribals as Kherwal Galh. This is nothing but the mind and poor sentiment of tribals of Mayurbhanj.

As I come from the represent the poor and backward tribal district Mayurbhanj of Odisha, I strongly oppose the hike in the passenger fares in ordinary mail and express second class.

श्रीमती भावना पाटील गवती (यवमाल-वाशिम) : आपने मुझे रेल बजट 2012-13 के संबंध में बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपकी आभारी हूँ। मंत्री जी ने बजट में मा माटी मानुष की बात कही है लेकिन मुझे लगता है कि भाड़े में जिस तरह से वृद्धि हुई है, आम मानुष की तरफ ध्यान नहीं दिया है। आम आदमी पर बोझ बढ़ेगा। आम आदमी पहले ही महंगाई से जूझ रहा है, भाड़ा बढ़ने से कमर तोड़ महंगाई के कारण दब जाएगा। वित्त मंत्री जी ने सामान्य बजट में सर्विस टैक्स 2 परसेंट बढ़ाया है। आपने पहले ही भाड़ा बढ़ा दिया, सर्विस टैक्स भी लगेगा जिससे मालभाड़े में वृद्धि होगी। आम आदमी कहां जाएगा? आम आदमी का क्या होगा? इस पर भी सोचने की आवश्यकता है।

रेल मंत्री जी ने 60,100 करोड़ का बजट दिया है। उन्होंने प्रियारिटी पर सेप्टी, सुटढ़ीकरण, आधुनिकीकरण और क्षमता वृद्धि को रखा है। मैं ज्यादा आंकड़ों की बात नहीं कहना चाहती हूँ। मंत्री जी ने रेल बजट को समझने वाले लोगों से राय ली है। काकोडकर कमेटी और पिट्रोदा कमेटी से भी राय ली है। मंत्री जी ने यहां विजन 20-20 की बात की थी लेकिन मुझे लगता है कि दस साल का प्लान बनाया है और उसे पूरा करने के लिए 14 लाख करोड़ की आवश्यकता है। पहले से ही रेलवे फंड के लिए जूझ रही है। रेलवे की दुर्गति हुई, उसे फंड जो प्रबंध करना है वह नहीं हो पा रहा है। मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहती हूँ कि रेल मंत्रालय कहां से ये सब चीजें पूरी करेगा? जो लक्ष्य रखा है, रेल मंत्रालय कैसे पूरा करेगा?

मंत्री जी ने भाषण में बताया था कि 2012-13 में करीब एक लाख कर्मियों की भर्ती करने जा रहे हैं। यह बात युवा वर्ग के लोगों के लिए आनंद की बात है। ऐसी घोषणाएं बहुत बार होती हैं लेकिन अमल नहीं हो पाता है। यह जानना चाहती हूँ कि क्या मंत्रालय इस पर गंभीरता से विचार कर रहा है जिसके कारण युवकों में अच्छा मैसेज जाए, उन्हें रोजगार मिले।

महोदय, हम सफाई के बारे में हमेशा बात कहते हैं। सब सांसदों का यही अनुभव है कि रेलवे स्टेशनों पर इतनी गंदगी होती है कि वहां पर ठीक से खड़े भी नहीं हो सकते हैं। मेट्रो ट्रेन में सफाई रहती है क्योंकि मेट्रो में कोई गंदगी करता है, थूकता है तो फाइन होता है। क्या रेल मंत्रालय इस तरह का कोई प्रबंध कर सकता है? अगर हम लोगों को अनुशासित करें जो कचरा डालते हैं, तो मैं समझती हूँ कि रेलवे में मेट्रो की तरह सुधार हो सकता है।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र विदर्भ के बारे में बताना चाहती हूँ, सबको विदर्भ के बारे में जानकारी है। यहां किसानों ने बड़ी संख्या में आत्महत्या की थी और आज भी होती रहती है। यहां शकुंतला ट्रेन ब्रिटिश सरकार के समय से चली आ रही है। इसे वर्ष 1913 में ईस्ट इंडिया कंपनी ने शुरू किया था। अब इसे ट्रेन नेल्सन एंड नेल्सन, इंग्लैण्ड की कंपनी चला रही है। इसका कारण मंत्रालय ने बढ़ा दिया है। जब ब्रिटिश सरकार के ध्यान में वह बात आई थी क्योंकि विदर्भ में बड़ी मात्रा में कपास का उत्पादन होता है। उस व्यापार को ध्यान में रखकर उन्होंने वह रेल बनाई थी। आज यह बात मंत्रालय के ध्यान में क्यों नहीं आ रही है कि यहां कपास का उत्पादन होता है इसलिए इसे ब्रैंडगेज में रूपांतरित करने की आवश्यकता है। मैं जोर शोर से मांग करती हूँ कि इस रूट को पूरा करने के लिए मंत्रालय पहल करे और सप्लीमेंटरी बजट में स्पीच में इसे कहें।

इसी के साथ इस बजट में हमारे क्षेत्र में जो गाड़ी अमरावती से पुणे दी गई है, मैं समझती हूँ कि पुणे एजुकेशन का एक हब है, वहां पढ़ने वालों को जमावड़ा होता है, वहां पढ़ने के लिए बहुत बच्चे जाते हैं। युवा लोगों के लिए यह एक बहुत अच्छी बात है कि मंत्री जी ने यह ट्रेन हमें दी है। इसके अलावा जयपुर से सिकन्दराबाद, अमृतसर, इंदौर, बंगलौर भी दी है। लेकिन मैं यहां कुछ गाड़ियों के फेरे बढ़ाने की मांग करती हूँ। हैदराबाद से अजमेर ट्रेन जो सप्ताह में दो दिन चलती है, उसे पूरा सप्ताह चलाने की मांग करती हूँ। नांदेड़ से श्रीगंगानगर ट्रेन सप्ताह में एक दिन चलती है, उसे पूरा सप्ताह चलाने की मेरी मांग है। उसी के साथ सिकन्दराबाद-अकोला इंटरसिटी एक्सप्रेस खंडवा तक बढ़ाने की मेरी मांग है।

इसके साथ ही हमारे क्षेत्र से कुछ नई ट्रेनें चलाने की बहुत ज्यादा मांग उठ रही है। मराठवाड़ा और विदर्भ ये दोनों बहुत पिछड़े इलाके हैं, वहां के सांसद मुम्बई के लिए डायरेक्ट ट्रेन शुरू करने की मांग कर रहे हैं। आपको पता होगा पिछले बजट सेशन में हम चार-पांच एम.पी.जे. ने संसद के बाहर आंदोलन किया था। हमें मुम्बई जाने के लिए डायरेक्ट ट्रेन चाहिए और वह ट्रेन आप हमें तुंत दें, इसकी मैं मांग करती हूँ। अकोला से तिरुपति वाया वाशिम, हिंगोली ट्रेन के लिए मैं आपसे मांग करती हूँ। मेरे क्षेत्र में आरयूबी ब्रिज की भी बहुत मांग है, वाशिम में देवड़ा एक स्थल है, उसके लिए वहां की जनता बहुत सालों से मांग कर रही है, लेकिन इस मांग को पूरा नहीं किया गया। तालू जी ने हमें आश्वासन दिया था, लेकिन उसके बाद भी यह ब्रिज पूरा नहीं हो पा रहा है। इसके अलावा पुसद-वाशिम के लिए आरयूबी की मांग है, वहां बहुत ज्यादा ट्रैफिक होने के कारण रास्ता वलोज हो जाता है। इसलिए यहां एक आरयूबी की हम मांग करते हैं। हमारे यहां जो प्रकल्प चल रहे हैं, उन प्रकल्प में वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ को वर्ष 2007-08 में मंजूरी मिली थी। उसके बाद करीब चार साल हो गये, लेकिन वहां इतनी धीमी गति से काम चल रहा है, जबकि वह विदर्भ और मराठवाड़ा को जोड़ने वाला रूट है और ये दोनों पिछड़े एरिया हैं, इसे मद्देनजर रखते हुए वहां काम तीव्र गति से हो और वहां रेल जल्दी से जल्दी चले, इसके लिए भी मैं यहां मांग करती हूँ। विदर्भ बहुत पिछड़ा एरिया है, इसलिए आप इसे राष्ट्रीय प्रोजेक्ट घोषित करने की कृपा करें। अकोला-खंडवा लाइन को भी स्वीकृति मिली है, लेकिन इसका काम भी बहुत धीमी गति से चल रहा है, इसलिए इसे भी देखने की बहुत आवश्यकता है। पुणे-नाशिक की पचास प्रतिशत भागीदारी राज्य सरकार ने ली है, उसे इस बजट में मंजूरी देने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, मैं समझती हूँ कि मंत्री जी की जो प्रमुख हैं, वह एक महिला हैं। और इसलिए जो महिलाएं यहां अपनी मांग रख रही हैं, उनके द्वारा मांगी गई योजनाओं को ज्यादा से ज्यादा स्वीकृति मिले और हमारी मांगों को मंजूरी मिले। मैं समझती हूँ कि हमने यहां जो भी मांगें रखी हैं, उसमें से करीब 33 परसेंट आप हमें दीजिए। क्योंकि आपने संसद में हमें आरक्षण नहीं दिया तो कम से कम बजट में तो 33 परसेंट मिले तो उससे हमारे क्षेत्र के लोग भी खुश हो जाएंगे और पिछड़े लोगों को भी राहत मिलेगी।

इसलिए मैं चाहती हूँ कि मैंने यहां जो मांगे विदर्भ, मराठवाड़ा और महाराष्ट्र राज्य के बारे में रखी हैं, उन्हें देखते हुए आप मुझे इस बजट में जरूर कुछ अच्छा रिजल्ट देने, मैं यहां इसी की मांग करती हूँ। इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ।

***SHRI A.K.S. VIJAYAN (NAGAPATTINAM):** I am representing Nagapattinam Lok Sabha constituency, Tamil Nadu. I would like to bring the following important proposals in respect of my Parliamentary Constituency, Nagapattinam, Tamil Nadu.

The gauge conversion of Thiruvarur-Thiruthurai-pondi-Pattukottai segment of Thiruvarur-Karaikudi metre gauge line has been left out in the budget 2012-13. I had made several representations to convert this meter gauge segment into broadgauge. This segment ends at Thiruvarur which has already been converted into broad gauge. On Thiruvarur-Thiruthurai-pondi-Pattukottai lies the famous 800 years' old Dargah at Muthupettai, which attracts pilgrims from all over the country. Moreover, this area is one of the salt producing areas of the country. People of my constituency had great expectations that gauge conversion of this segment could be announced in the Budget, but they were disappointed. I would also like to inform that I have raised this issue in the Parliament on several occasions during the last 10 years. I have also written so many letters to different Railway Ministers in this regard but the demand still remains unaddressed.

More shockingly, I am given to understand that the Railways are going to take up the work of Karaikudi-Pattukottai line first, which is gross injustice to the people of my parliamentary constituency. Starting first the Karaikudi-Pattukottai line is like laying steps on a hill from top to bottom whereas it is prudent to start the work from bottom to top from engineering point of view. I, therefore, request the Ministry of Railways to start first Thiruvarur-Thiruthurai-pondi-Pattukottai line instead of the present proposal of starting first the Karaikudi-Pattukottai gauge conversion work. This is relevant if Thiruvarur-Thiruthurai-pondi-Pattukottai line is completed, which is of approximately 70 kms. only. It would save the time and money of the people who would travel to Chennai, whereas if Karaikudi-Pattukottai line is completed first, then the people of my constituency have to travel 200 kms. more to reach Chennai, i.e. via Pattukottai-Karaikudi-Tiruchirappalli-Chennai. As such, they have to spend more time and money to reach Chennai. In this regard, I would also like to mention here that I am ready to spend/give one year MPLADS fund of Rs.5 crore for taking up Thiruvarur-Thiruthurai-pondi-Pattukottai gauge conversion project, if the Railway Ministry is facing any financial crunch in taking up/completing this project.

Muthupettai in Tamil Nadu is the native place of Late Shri Sandanam Aiyangar, who was the First Railway Minister of the country. The works of Broadgauge line on the Agasthiyanpalli and Thiruthurai-pondi route has already been announced and the works of Broad gauge line between Mayiladuthurai and Thiruvarur is under construction. Thiruvarur-Muthupettai (Approx. 40 kms) Broad gauge line project should also be taken up immediately as the people of these areas are facing lots of difficulties due to non-availability of rail transport on this line.

There is a place called Akkarapettai situated between Nagapattinam and Nagore. The people of these areas are facing great difficulties in crossing this Akkarapettai due to non-availability of an ROB. Due to frequent rail traffic, the railway gate at Akkarapettai closes very frequently and the people have to wait a long time in crossing this railway gate. Because of this, the people have to rush to cross the railway line which leads to frequent accidents and death of these innocent people. This causes great inconvenience to the people at large and patients and school going children in particular. If an ROB is constructed in Akkarapettai, it will be of great help to them. I request the Railway Minister to take up this project immediately.

At present, there is no direct train connectivity between Nagore and Delhi. Lots of people from North India visits the tourist places of my constituency very frequently and the people of these places have to visit North India on search of jobs and other purposes. Due to non-availability of direct train between Nagore and Delhi, the people have to change train either at Chennai or at Tiruchirappalli which causes lots of inconvenience and time consuming. If a direct train between Nagore and Delhi is introduced early, it will be of great help and convenient to the people of these areas and to the people of North India who are visiting the above mentioned tourist places. I would like to add here that the Hon'ble Minister of State for Railways, during his visit to the Tamil Nadu recently, has assured me that introduction of a direct train between Nagore and Delhi would be announced in this year's Budget. But that has not been so, which has disappointed a large number of people. Hence, I urge upon the Railway Minister to consider introducing a direct train between Nagore and Delhi.

At present, the Kamban Express (Train No.16176) is running between Nagore and Chennai Egmore is not having a stopping at Mambalam, Chennai. After leaving Tambaram, it stops only at Chennai Egmore. The people who carries more luggages to the in-between areas of Tambaram and Chennai Egmore, have to either alight at Tambaram or Chennai Egmore. And in the return journey also, the Kamban Express (Train No.16175) starts from Chennai Egmore and stops only at Tambaram. The people with more luggages have to hire a taxi or autorickshaw to either Chennai Egmore or Tambaram and have to pay huge sums to these taxis or auto-rickshaws, which poor people cannot afford. If this train stops at Mambalam, Chennai for a minute, it will be of great help to them. I request the Hon'ble Minister to issue orders for stoppage of Kamban Express (Train No.16176/16175) at

Mambalam, Chennai for a minute so that the people can be saved from paying huge sums to the taxis or auto-rickshaws.

There are three passenger trains (Nos. 56714, 56712 and 56852) are running from Thiruchirappalli to Nagore via Nagapattinam. These trains start from Thiruchirappalli at 0610 hours, 1005 hours and 1630 hours and reaches Nagore at 1050 hours, 1415 hours and 2055 hours and all these train are of 10 coaches. I would like to suggest that if these trains are increased to 16 coaches and delink 8 coaches at Nagapattinam for Velankanni and 8 coaches for Nagore, it will increase the tourist arrival at Velankanni and will give great boost to the people of Velankanni.

While considering the modernization and going in for Unit – 2 of ICF, the Railway may also consider setting up Metro Coaches Production Centre with which we meet our local demands. Road travel has become costlier because of hike in oil prices and frequent increase in petrol/diesel prices. For instance in Tamil Nadu, the bus fares has been increased exorbitantly. Hence, I urge upon the Railway Minister to take into consideration the fact that more and more of passenger are thronging to the Railways now. Hence, the Southern Railways may be suitably instructed to attach more number of coaches in the existing trains running between Tirunelveli and Chennai, Madurai and Chennai and Trichy and Chennai. At least two more long distance trains may be introduced to catch up with the demand. I urge upon the Railway Minister to introduce sub-urban rail service between Coimbatore and Erode, Vellore and Arakkonam, Madurai and Dindigul, Trichy and Thanjavur and Trichy and Dindigul, Salem and Erode. The law abiding commuter culture in Tamil Nadu will help the Railways to have increased revenue and viable safe operation.

I urge upon the Railway Minister to consider the above proposals favourably for the benefit of the people of Tamil Nadu.

SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI): Mr. Chairman, Sir thank you very much for giving me this opportunity to put forth some of my suggestions in the august House on the Railway Budget on behalf of my AIADMK Party.

Sir, as we all know, the Railway is a significant mode of transport for poor people and for majority of goods. It has been acting as an unavoidable component mixed with the life of common people in the country.

Therefore, it is very important for the Government to view the concern of common people while preparing the Railway Budget. Even a small increase in passenger fare may lead to negative impact on their livelihood.

As far as new announcements for Tiruchirappalli constituency is concerned, I would like to thank the hon. Minister for the introduction of new line survey between Thanjavur-Pudukottai via Gandarvakkottai. Also, the hon. Minister has announced 84 stations for upgradation as Adarsh Stations during the year 2012-13. While thanking him for selecting Thiruverumbur railway station for upgradation as Adarsh Station in my constituency, I am disappointed that only four stations have been selected for upgradation in Tamil Nadu. Therefore, I request the hon. Minister to select more stations for upgradation in our State including the religious place Srirangam and the historical place Pudukkottai in my constituency.

I further thank the hon. Minister for announcing news daily express train between Tiruchirappalli-Tirunelveli Intercity Express via Madurai and Virudunagar. But the longstanding demand of introducing express trains or super fast trains from Tiruchi to Kanyakumari, Pudukkottai to Chennai and a direct train from Tiruchirappalli to Bangalore is not met and these are

not yet announced. So, this line should also be included for introducing new express train.

Rock Fort Express which is also called as Malaikottai Express in Tamil Nadu was early running between Tiruchirappalli-Chennai-Tiruchirappalli. Since Tiruchi and Pudukkottai are populous cities, a huge number of people from these cities are benefited due to this Rock Fort Express. In view of gauge conversion, this express was extended up to Thanjavur in the year 2000, then up to Kumbakonam in the year 2004. Now, the gauge conversion has been completed on the main line. Thanjavur and Chennai are connected by various trains. After restoration of train connectivity on the main line, the Rock Fort Express should be run on its original line, that is, between Tiruchirappalli and Chennai, and Chennai and Tiruchirappalli since people of Tiruchirappalli and Pudukkottai to whom this train has been introduced could not get reservation in Rock Fort Express. I request the hon. Minister to take necessary action in this regard.

Likewise, in the last Budget Speech, I requested the hon. Minister to include Tiruchirappalli for Duranto Service. Since this city is a populous city with a number of industries and trade units, it should be made as the starting point for Duranto Service to other cities. I also reiterated during the discussion on the Supplementary Demands for Grants of the Ministry of Railways for the year 2010-11 for construction of a Railway Over Bridge at Srirangam Railway Line. Frequently, there is a heavy traffic from Singaperumal Koil to Government Boys Higher Secondary School, Srirangam. Further, I also demanded the construction of ROBs at the railway gate in-between Tiruchi and Pudukkottai NH-210 near Rasa Vayal level-crossing and one in Tiruchirappalli City near Maris Theatre at Tiruchirappalli on priority basis. I am disappointed that not even a single work has been announced in this Budget also. Hence, I once again urge the hon. Minister to consider these lines for construction of Railway Over Bridges - Tiruchirappalli-Dindugul Four Lane Road Over Bridge No.1136 near Tiruchirappalli Junction. The process for implementing it is getting delayed beyond schedule. I urge upon the Government to expedite it as per the schedule.

The gauge conversion project from Salem to Karur is already completed. It should be inaugurated at the earliest. The ongoing doubling project from Villuppuram to Dindugul is at the estimated cost of Rs.1280 crore. But till now, only Rs. 210 crore is spent and a meagre amount of Rs.60 crore is allocated in this present Budget. This project is going very slowly due to poor financial allocation. So, I request the Government to allocate more funds in order to complete the doubling project at the earliest. The doubling of railway line from Thanjavur and Ponmalai also needs sufficient financial allocation.

The Golden Rock Railway Workshop and 3200 staff quarters are in 225 acres at Golden Rock, Tiruchirappalli. Nearly 70 per cent of the employees staff quarters are demolished and the said land is lying vacant. It is one among the primary railway workshops in India which was commenced in the year 1918. This Workshop is in the heart of Tiruchirappalli City. Now, the Railway Workshop is involved in wagon production, periodical overhauling of wagons, overhauling of diesel locomotives and steam locomotives. As huge lands are available, I urge upon the Railway Ministry to consider the inception of another Railway Coach Factory at Golden Rock, Tiruchirappalli on the lines of the ICF, Perambur, Chennai. If the Ministry is inclined to implement these suggestions, there will be a lot of employment opportunities which will be provided to the unemployed and the Indian Railways will also get sufficient new and modern coaches to meet the present needs of the Railways.

I appeal to the Ministry through this august House to consider the suggestion and to take suitable action to fulfil our demand. In order to facilitate the air passengers from Chennai to different parts of the country, I request the hon. Minister of Railways to order for stoppage of all Express Trains for two minutes at Thirisoolam Railway Station opposite to Meenambakkam Airport.

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): As mentioned by the hon. Minister, there is a need for a stoppage at Thirisoolam Railway Station because most of the people can benefit from that as it would become easy for the people who wanted to travel to the southern parts of the country by catching the trains at Thirisoolam Railway Station. This is very important. Therefore, this may kindly be considered by the Railway Minister. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Those who wanted to associate with the issue may send the slips.

SHRI P. KUMAR: As mentioned by our beloved leader hon. Chief Minister of Tamil Nadu Dr. Puratchi Thalaivi Amma, "the Budget mentions that 487 projects are pending and the Minister himself admits that they cannot be completed in a time bound manner due to inadequate budgetary support. Many projects in Tamil Nadu are moving at a snail's pace and languishing for want of funds.

There is a shortage of staff at Karur Railway Station. Therefore, I would like to request the hon. Railway Minister to increase the staff immediately. Sir, A/c coaches and Sleeper coaches should be increased in the Mangalore Express which is running between Chennai-Trichy-Mangalore.

To conclude, as earlier Budgets, this year Budget also failed to concentrate many of the long pending demands of South Railways. As you know, that Southern Region is significantly contributing a major share for the revenue of Railways. Therefore it is pertinent to give more importance for projects under Southern Railways. I request you the hon. Minister to take initiatives in

this regard at least now.

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): I stand here on behalf of my Party in support of the Railway Budget. I compliment the hon. Railway Minister and the entire Railway Ministry for coming up with a Budget where the priority of the entire Budget is safety. Sir, 30 million commuters in our country use the Railways. It is a very interesting fact that in the growth story of India, roads have been improved; the airports have improved but the Railways have substantially have not been able to grow at the speed of the rest of the infrastructure in our country has grown.

I would like to reflect back on Shri Chacko's speech where he repeatedly said that fortunately when we land in any airports of our country, infrastructure in the airports is something India is very proud of as well as the road connectivity. But I think the real reason where the Railways has not been able to achieve this is purely because of paucity of funds. Even in this year's Budget, we were expecting a far bigger share for Railways.

As the common man today in our country uses Railways day in and day out, be it in any part of the country or even from the State from where I come or Mumbai which has seven million commuters every day who use for going to work or schools or colleges.

Even if you consider the Sam Pitroda as well as Kakodkar Committee Reports, their investment requirement of the entire Railways is Rs.14 lakh crore. We are nowhere near this in this Budget. A lot of controversy in the last few weeks really has been over the tariff issue. This is something which this House needs to deliberate, discuss whether a Railway Tariff Regulatory Authority is the final solution for our Railways because there will be a lot of controversy over this because everybody feels and I have heard a lot of speeches and the sense of the House that nobody is really for the rise in the ticket or fare hike but I personally feel from the State from where I come from, where really Railways is used by millions of people day in and day out for work, everybody is willing to pay a little more provided the services of Railways are improved. So, the onus is really on the Railways today that people would pay a little bit extra but the responsibilities are on the Railways to give much better services

If we are increasing the fares or freight for safety, I do not think any consumer or commuter is going to object because safety is really critical and in the entire speech, the Minister himself and the Ministry has focused on safety purely. The kind of accidents that have been happening in the country, we really need to address this issue. I am not sure if the Railway Tariff Regulatory Authority is the only solution but we have seen that with electricity. In our country, initially, it was a very political thing but when in our State when we first had the regulatory authority for electricity, a lot of people objected to it but people realized that for better services today, if there is an independent authority which is non-political, the things become a little easier and if that is an option and if the sense of the whole House agrees to something like this, we really need to consider. Otherwise, we are going to let our Railways, which is one of the most important transport options, probably decay and die in a few years to come. So, I think, eventually the Railways have to think as to whether they really want to only go for politics and vote bank or survival of our Railways which, probably, does need a slight increase in the

fares.

Talking about safety, I think we really need an Indian Railway Safety Authority as well as a Railway Research and Development Council on an urgent basis because safety is only going to get better provided we use improved technology. The latest technologies that are available in the world today should be used in our country. If you go anywhere in the world, you can see that the Railways is one of the most major transport options. So, we need to improve our tracks and bridges, signalling systems, anti-collision technology etc.

There was a mention about a bullet train earlier in somebody's speech here. India is looking at becoming a greener nation and a healthier nation. We have to look at all these options. Anti-collision technology is used worldwide today and trains are getting greener. Even in his Railway Budget Speech, the Railway Minister has talked about a green train. Now they are using diesel in a big way and using bigger and heavier machine. So we should use modern technology for improving our trains with more bogies and use the technology for reducing the use of diesel and coal. There is a lot that Railways can do in respect of electrification, modernisation of rolling stock etc. and I think the sense of the House must support all these changes and for improving all these safety systems in our Railways.

The next point is, Shrimati Bhavana has talked about agriculture in her speech. I think she is talking about cotton which is grown in the area which she represents. I think we should walk an extra mile in this regard because cotton is a very important product in the agriculture growth of our country. Fruits and vegetables are grown more in Pune District from where I come from and the grapes and mangoes from the Konkan area are all sent to various parts of our country with the help of Railways. So, if the Railways can improve their systems, which can give us more bogies especially for transporting vegetables and fruits, I think, our farmers will definitely get some more money and good remunerative price which we keep discussing about.

Sir, this year's Railway Budget is a completely inclusive budget which talks about differently abled people. They have talked about barrier free infrastructure. Normally, when we talk about differently abled people, we always feel that we should provide them with a ramp and that is good enough. Actually a ramp does not mean that you cover all the differently abled people. They need things to hold while they walk up the stairs and they need definitely better infrastructure in toilets and drinking water facilities for them as well as good signages. I think signages is one thing which needs to be improved in India. Even inside Parliament, there are hardly any signages here. If a disabled person comes to this building or a visually impaired person or a hearing impaired person comes here, I do not think he can find his way here. In India, really in our infrastructure we always think that a barrier free infrastructure, which is a ramp, is good enough for the differently abled people. But it is not sufficient. I think the Railways need to expand their role and their view of looking at differently abled people.

Sir, another point which was mentioned in the Railway Budget is about a Logistics Corporation. I think it is extremely important because they make a lot of profits in freight, but the people who work in freight wing are the biggest sufferers in this entire Railway family. Actually the Railways do not even consider the porters and *mal dikka* workers as their family. These *mal dikka* workers work under extreme conditions all over India because our entire cement production goes through the Railways or fertiliser is also transported to various parts of our country through trains and in this, these porters and *mal dikka* workers play a major role in carrying these cement bags and fertiliser bags to the Railway wagons. In most places in India, there is not even a shed for them to sit, there is not even proper drinking water facility or toilets available for these people. Normally, if you write to the Railway Ministry, they say that they are not their employees and they are contract workers. I think it is completely unfair on these people. They do a very important job and I think the Railways and the Government of India has to seriously consider and include these people, who come under the unorganised sector, into their family.

Then, we welcome the recruitment of more staff in the Railways. I must compliment the Railway Ministry for this because in my State especially there used to be a huge controversy about railway recruitment as these examinations were not being conducted in all the regional languages. I would like to compliment the Railway Ministry for the initiative which they have taken. Today, railway recruitment is done very transparently. Now they have said that they are going to recruit one lakh more people into the Railways. I think we hope that people of every State will get a chance to work in the Railway Ministry.

Another point that the Rail Mantralya very candidly accepted is that there are 487 projects worth Rs. 1 lakh crore which are pending, which are committed in the previous various Budgets. I think, time has come for the Government to come out with a clean White Paper and not just make documents because there are promises and promises made in every Budget. Even in

my own constituency, a lot of promises are made. My colleague Shri Sajeew Naik is from Thane and there it is one of the oldest Railway Stations. It was promised to be made world-class, but I think even the survey has not been completely done. I think these are a few concerns that we all have that we want the Budget to come out with a White Paper...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please do not disturb.

SHRIMATI SUPRIYA SULE : So, we would just urge for a clean White Paper to come, revamp whatever commitments are made because I think the Budget is a very important and a serious document. It is no point just making new promises and new lines when we have not got the old ones.

There are just a few interventions that I would like to make regarding my State, where I come from, Maharashtra. The Rail Mantralaya has made a lot of good interventions in Mumbai, especially, when it comes to connect our Central, Western and Harbour Line, whether it is the Karjat-Panel, the MUTP Projects 1 & 2 and the third phase also are going to be a big connectivity and going to help millions of commuters in Mumbai.

The only two things which are very critical in Mumbai, especially, since the hon. Home Minister is here, we would like to his intervention that whenever there is an accident in Mumbai, the Railway Police say it is not our job, and the Home Ministry of Maharashtra says that it is not our job because it happened on the Railway track. So, those bodies lie unattended and unidentified for days, sometimes it takes three days unless some channel or a newspaper covers that story and that unidentified body is picked up. I think we need to have a clear policy on who really, when there is an accident, needs to address these issues because there are a lot of times there are accidents and even after the hon. Mumbai High Court, which has made several interventions, we see that the Railway has not been able to cope up. There are requirements of Ambulances at every station in Mumbai. Millions of commuters sometimes just die because in that golden hour, which is the first one hour after an accident, they have no access to any health service. I think that is one big intervention which the Government needs to make whether Railway Police is in charge or the Home Ministry is in charge. There are millions of people suffering only because of this.

Talking about the area where I represent, my own constituency, I think Pune has really got a raw deal in this Budget. Pune-Nasik is a welcome step, but I would urge the hon. Minister to look at Pune-Mumbai and Nasik to make it into a Golden Triangle. These are commitments made in the last Budget; they have given a promise of starting a new train in the memory of Shri Krishnuma Gaj, who is one of the tallest poets in Maharashtra. It is his centenary year. We were committed that there would be a train starting, but we have not seen that happened, so I would urge the hon. Minister to make the necessary intervention.

I have even asked for several trains like Daund-Pune Shuttle, Lonawala-Pune-Daund local service, electrification of Pune-Daund track, extending the Pragati Express up to Baramati, morning-evening, Baramati-Pune, Nira, Daund, Yawat, Khutbav, Kadethan and Patas and various stations in the State which all lack the basic amenities. We are also looking for an RUB at Kurkumbh; that is something which we have tried for the last two years, regularly worked with them. The Maharashtra Government is also willing to share the cost. We have not got a very good response from the Rail Mantralaya.

Looking for Kedgaon station for Pune-Jammu Tawi Jhelum Express, Mumbai-Pune-Pandharpur Express, even Daund block which has large areas of land, which is just lying idle and a lot of hutmen are living there today. If you can use that for beautification of that city and improving some infrastructure because Pune today is completely congested, so if you can extend some of that load to Daund, it will help that city even in the economics of that city because in Daund the entire land, about 60 per cent, is owned by the Railway and lie completely vacated and idle today.

Even Pune-Kolhapur needs an extension and we have asked for a Shatabadi Express. Pune-Konkan region; Konkan region is an integral part and Shri Chacko, even in his speech, mentioned that Mumbai-Konkan Railway connects to Kerala, which needs more frequency. So, we urge the hon. Minister to look into that if we can more trains. Normally what happens is that people buy tickets either in Konkan or in Kerala or in Mumbai. This Railway is made for the Konkan people in the Kokan belt and the in-between people do not get reservation.

16.00 hrs.

They never get reservations because the tickets are all bought either at the Mumbai end or the Kerala end. So we need more stoppages and we need some seats blocked for all our people from Sindhudurga area and the entire Konkan belt.

We definitely welcome the proposal to connect Shirdi-Pandharpur and Amritsar-Patna-Nanded. Thousands of pilgrims are going to benefit from this. We need Amarawati-Pune express; we need more frequent trains in it. Nagar-Beed-Parli is a plan

of Rs. 462 crore and 261 kilometre route has been approved in 2008 but the work has still not started. Inauguration of the Wardha-Yawatmal-Nanded project was done but there is no progress in it. Developing Lonand station will help the newly industrialized towns like Shirwal, Khandala, Lonand and Phaltan. This is one demand which has been discussed several times but still no action has been taken from the Rail Mantralaya end. Konkan railway double line project till Rohe was suggested but we still have not got it. Connecting Konkan to Kolhapur, Sindhudurga and Ratnagiri is also a commitment made which has not been completed. Some rail projects like Solapur-Aurangabad-Jalgaon; Nanded-Bidar, Jalana-Khamgaon, Nanded-Yawatmal-Wardha, Nagar-Beed-Parli-Vaijanaath, Wardha-Nanded, Manmad-Indore, Wadasa-Desaijang, Armori-Gadchiroli, Pune-Varanasi, these are all mentioned in various budgets but we still do not see any of these converting into a reality.

I understand that you are under tremendous pressure and the paucity of money is definitely a big challenge in front of the Ministry. I would urge upon the hon. Finance Minister and the hon. Prime Minister to reconsider and give a bigger Budget allocations to Railways which is a lifeline for an average commuter in our country. I finally pledge my support and congratulate the Minister for coming up with a development-oriented rail growth and expansion of the Railways.

***SHRI ADHI SANKAR (KALLAKURICHI):**

I would like to bring the following important proposals in respect of Tamil Nadu :-

The survey work on laying of new railway line between Kallakuruchi and Chinnasalem has already been completed in 2005. The local area people are very much annoyed that even after the completion of survey in 2005, no work has been started yet. I urge upon the Railway Minister to consider the Survey Report of 2005 and start the work on this line immediately for the benefit of the people of this area.

I am given to understand that the Railways are going to take up the work of Karaikudi-Pattukottai line first. Starting first the Karaikudi-Pattukottai line is like laying steps on a hill from top to bottom whereas it is prudent to start the work from bottom to top from engineering point of view. I, therefore, request the Ministry of Railways to start first Thiruvapur-Thiruthuraiipoondi-Pattukottai line instead of the present proposal of starting first the Karaikudi-Pattukottai gauge conversion work. This is relevant if Thiruvapur-Thiruthuraiipoondi-Pattukottai line is completed, which is of approximately 70 kms. only.

At present, the Kamban Express (Train No.16176) running between Nagore and Chennai Egmore is not having a stopping at Mambalam, Chennai. After leaving Tambaram, it stops only at Chennai Egmore. The people who carry more luggages to the in-between areas of Tambaram and Chennai Egmore, have to either alight Tambaram or Chennai Egmore. And on the return journey also, the Kamban Express (Train No. 16175) starts from Chennai Egmore and stops only at Tambaram. The people with more luggages have to hire a taxi or autorickshaw to either Chennai Egmore or Tambaram and have to pay huge sums to these taxis or auto-rickshaws, which poor people cannot afford. If this train stops at Mambalam, Chennai for a minute, it will be great help to them. I request the Hon'ble Minister to issue orders for stoppage of Kamban Express (Train No.16176/16175) at Mambalam, Chennai for a minute so that the people can be saved that the people can be saved from paying huge sums to the taxis or auto-rickshaws.

While considering the modernization and going in for Unit-2 of ICF, the Railway may also consider setting up Metro Coaches Production Centre with which we meet our local demands. Road travel has become costlier because of hike in oil prices and frequent increase in petrol/diesel prices. For instance, in Tamil Nadu, the bus fares has been increased exorbitantly. Hence, I urge upon the Railway Minister to take into consideration the fact that more and more of passengers are thronging to the Railways now. Hence, the Southern Railways may be suitably instructed to attach more number of coaches in the existing trains running between Tirunelveli and Chennai, Madurai and Chennai and Trichy and Chennai. At least two more long distance trains may be introduced to catch up with the demand. I urge upon the Railway Minister to introduce sub-urban rail service between Coimbatore and Erode. Vellore and Arakkonam, Madurai and Dindigul, Trichy and Thanjavur and Trichy and Dindigul, Salem and Erode. The law abiding commuter culture in Tamil Nadu will help the Railways to have increased revenue and viable safe operation.

I urge upon the Railway Minister to consider the above proposals favourably for the benefit of the people of Tamil Nadu.

*SHRI N.SIVA PRASAD (CHITTOOR) : Thank you Chairman Sir, for giving me this opportunity to speak on Rail Budget. But I don't understand what I should speak about this Rail Budget. The Minister who introduced this Budget is no more a Minister. What is the fate of this Railway Budget? Usually, train starts with a whistle, Trivedi Ji's train started with poetry, but it ended in tragedy. Common man is worried about this Budget, so is new Minister for Railways. Shri Mukul Roy must be in a strange situation, where he will be replying to a Budget which he didn't introduce. With zeal to do something former Rail Minister failed so, is the condition of my state, Andhra Pradesh. Whether it was faith or myth, we expected a lot, but we are shocked every time. Andhra Pradesh is the crown of UPA Government but this Government is fooling us through Rail Budget. When our Chief Minister convened a meeting with Minister for Railways and MPs from our state we thought there will be a great deal. But again Railways betrayed us. If we compare our country with other countries, it is sad to note that we are way behind them in laying new lines, electrification and doubling of Railway lines and in introduction of new trains.

Around 40% of train accidents happen due to unmanned level crossings, I request Railways to take up responsibility and ensure adequate safety measures to minimize number of accidents.

Due to inadequate funds allocated to Andhra Pradesh, the projects which commenced around 25 years ago are yet to be completed. If this approach continues, the Railway projects in my state can never be completed. Though Congress party is in power at both state and central level, the State of Andhra

* English translation of the Speech originally delivered in Telugu.

Pradesh is meted out injustice. The Railway projects announced under Congress party's regime are confined to papers only. Issues related to modernization and expansion of Railway lines, re-organisation of safety system and Railway bridges which are in dilapidated situation, are not addressed to. Vishakhapatnam, Vizianagaram and Srikakulam districts in North Coastal Andhra Pradesh are part of Eastern Coastal Railway zone. There was a proposal to merge these districts in South Central Railway, but this is yet to be materialized. The proposal to provide facilities of International Standards to Secunderabad and Tirupati stations is also unattended. Adarsh stations are in cold storage. The works of Medical college, Nursing college and Sports academy are in slow pace. There are no new industries that are being set up in our State. Even the work of Rail Coach Factory which was proposed three years ago in Kazipet, is stand still and is neglected. Shri Muniyappa ji informed that land could not be acquired for the factory, hence work could not start. The State Government expected Rs. 750 crores for Nadikudi – Srikalahasthi, Manoharabad – Kothapalli, Kotipalli – Narsapur, Guntur – Tenali – Repalli, doubling of Vijayawada – Gudivada – Bhimavaram – Narsapur and Kadapa – Bangalore projects, but not a single rupee was allocated in this Budget.

We asked for 33 new trains, but we are provided with only two daily trains and five weekly trains. The manufactured wagons are being taken away by other states because of which South Central Railway could not operate around 100 special trains. Additional bogies could not be attached to 600 trains which are running presently.

Bigger States like West Bengal, Bihar and Tamil Nadu have 38 kms of Railway line per every 1000 kilometers, whereas, in our state it is only 18 kms per 1000 kilometers. Though we have minerals like coal, Iron, Bauxite and in major parts we don't have railway network to realise this potential. Though South Central Railway accounts to Rs.9000 crores of revenue out of Rs. 30,000 crores revenue generated by Indian Railways, South Central Railway gets only 1500 crores in allocations. This is how injustice is meted out to our state.

In my constituency, there is a strange situation. Muniyappa ji, please understand our plight as a neighbour. We can be happy only when our neighbours are happy. My constituency falls under three Railway zones. Nagari is in Southern

Railways, Kuppam is in South Western Railways and Chittoor, Tirupati, Chandragiri are in South Central Railway zone. It is very difficult for me to co-ordinate with these three zones. One or the other GM ignores me. The officials of Railway Board are inaccessible. There is a need to respond to us on time. Muniyappa ji, there is 'Ekambarakuppam' railway station in Nagari. The level of platform is so low that while de boarding passengers fall on each other on platform. Similarly, it is very difficult to board a train from this station. Sir, Kuppam is your neighbourhood constituency, where we have Dravida University which was set up by N. Chandrababu Naidu and catering to the needs of four South Indian States. It serves as an education hub, but no express train stops here. There are thousand of students studying here. Hence, there is a need to provide halt for Yeshwantpur-Hawarh Express. The town may be bifurcated and RUB may be provided, which would reduce number of accidents. There is a need for push-pull train in my constituency. It comes to Bangarpet and remain there idle from morning to evening. I request an additional trip of that train to Kuppam.

Chittoor is nearer to Katpadi, there is a need for train from Chennai to Chittoor. We have pilgrim centres like Kanipaakam and Tirupati, hence there is need for a train from Chennai to Shirdi. There are three Railway crossings between Poothalapattu and Chittoor where several accidents happen, which is on NH-218. Hence, I request for Rail Over Bridges at these places. You proposed to upgrade Tirupati station to International Standards, but there is no adequate land available there. Instead, I request you to consider Chandragiri which is very near to Tirupati. There was a proposal to set up hospital in Paakala, I would like to inform that Railways has 200 acres of land in Paakala, they may consider setting up Rail Coach Factory or some other factory. Mukthiravala is a station which was functional during Britishers' regime but it is closed now. I request you to revive that Railway station. You sanctioned a new line between Bhadrachalam and Kovvur in my colleague MP Nama Nageshwara Rao's constituency and I thank you for this. 151 km railway line was sanctioned with Rs.938 crores estimate. I request you to release these funds and lay foundation stone for this line at the earliest. I extend my appreciation to Ministry of Railways for extending this railway line from 100 kms to 150 kms and served the poor people. I request Muniyappa ji to show affection for neighbourhood constituency. I once again thank you for giving me this opportunity.

***SHRI ANANDRAO ADSUL (AMRAVATI) :** The Hon'ble Minister of Railways has announced the much awaited express train from Amravati to Pune while presenting the Rail Budget 2012-13 in Lok Sabha on 14th March, 2012. However, the train is biweekly, and citizens expect it to be made a daily train. As soon as the local people hear the announcement of biweekly train, they were feeling very miserable.

The demand for the Amravati-Pune train picked up in the last decade since most students and youngsters have rushed to Pune for jobs and education and there are very limited trains for Pune. Even these are from Badnera railway station. Private bus operators took full advantage of this paucity. In the festival season, bus fares to Pune would shoot up dramatically. Therefore, when Amravati railway station was developed, the demand for the Pune train intensified.

The proposed route of the train is lengthy instead of straight route. If the train is proposed via Manmad, it would save 3-4 hours of journey and cover 213 km less distance to reach the destination. There is a big difference in the distance of Badnera/Amravati – Pune and Nanded –Pune routes. Further, Akola to Purna and Purna to Pune are single line route and also not electrified resulting in change of Engine of the train at three times in single journey which also increase the time of journey.

Due to long journey hours and lengthy route, the local people/regular commuters are not feeling cheated.

I would request the hon'ble Minister of Railways to modify the route of proposed train and to run it via Manmad instead of via Latur. Consider the passenger load to Pune. I also request the Hon'ble Minister to make the proposed train daily affair.

I wish to bring some facts to your kind notice that there is a long pending demand of gauge conversion of Achalpur-Murtizapur (77 kms.), Murtizapur- Yavatmal (113 kms.) and Pulgaon – Arvi (35 kms.) narrow gauge lines into broad gauge line. Presently these sections of rail line are owned by the private company known as Central Provinces Railway Company Limited (Klickson & Company, Britian) and operated by a Central Railway. The Central Provinces Railway company Limited is unable to bear the expenditure to be incurred on the repair& maintenance. Due to poor maintenance of this rail line, the trains are being run on this line at the average speed of 16-17 km per hour.

The railway line is passing through Anjangaon, Achalpur, Murtizapur, Paratwada areas, which are agriculturally rich and best irrigated area of Maharashtra State. This area is famous for cotton, chilly and orange. Finlay mill project has been set up there. In the absence of broad gauge rail line facilities in this area, the farmers and business communities are facing

hardship resulting development activities in this area are impeded.

The people of the region feel cheated as after the 63 years of independence, these stretch of rail lines are still owned by the foreign company.

The Hon'ble President of India has also desired vide letter No. 10/Per Cell/2009 dated 24th June, 2009 to prioritize the following works: -

- (i) Expeditious completion of Amravati-Narkhed new broad gauge line which is already under construction.
- (ii) Conversion of Achalpur –Murtizapur narrow gauge railway line into broad gauge.

श्री संजय सिंह चौहान (बिजनौर): आदरणीय सभापति जी, मैं नये रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता था, लेकिन वे व्यक्तिगत रूप से उपस्थित नहीं हैं। मैं आदरणीया ममता बनर्जी जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उनके नेतृत्व में जब से नई सरकार में रेल बजट बनना शुरू हुआ है, उनके ही सिपहसालार रहे हैं। इससे पहले श्री दिनेश त्रिवेदी जी थे और अब नये मंत्री मुकुल राय जी के रूप में आये हैं।

पश्चिमी उत्तर प्रदेश के लिए उन्होंने जो कुछ भी दिया, उसके लिए सबसे पहले तो मैं उन्हें हार्दिक धन्यवाद देना चाहता हूँ और जो अवशेष काम बकाया रहे हैं, उनके बारे में मैं चाहता हूँ कि वे पूरे हों। एक बहुत पुण्य स्थल जो हरिद्वार और ऋषिकेश का हमारा है और जो पूरा पहाड़ी रास्ता जाता है, उसके लिए जो मैं बातें बताऊंगा, उनकी बहुत ज्यादा आवश्यकता है।

एक बड़ा अन्याय एक लाइन शाहदरा से सहरानपुर के साथ हुआ है। दिल्ली से जितनी रेलवे लाइन जा रही हैं, सभी का दोहरीकरण और इलैक्ट्रिफिकेशन हो चुका है, लेकिन अब तक शाहदरा-सहरानपुर छोटी लाइन के रूप में जानी जाती है। मैं चाहता हूँ कि उसका दोहरीकरण और इलैक्ट्रिफिकेशन आप अपनी नई योजना में जरूर शामिल करें। अभी जो एक नया इलैक्ट्रिफिकेशन हुआ है, मुजफ्फरनगर तक दोहरीकरण उसका हुआ है, उसे टपरी तक किया जाये। हरितनापुर से बिजनौर की अवशेष लाइन बची है, उसे पूरा किया जाये। दौयाला पानीपत रेलवे लाइन का सन् 2009-10 में सर्वे हो चुका है। इस लाइन को बनाने के लिए भी धन स्वीकृत किया जाये, क्योंकि इसमें लिखा नहीं है।

जो नई राज्यरानी एक्सप्रेस मेरठ से लखनऊ के लिए शुरू की गई है, उसमें मेरा निवेदन है कि उसे मुजफ्फरनगर से बनाकर चलाई जाये। बिजनौर और चांदपुर रेलवे स्टेशन को भी आदर्श स्टेशन की सूची में शामिल किया जाये। मेरठ और दिल्ली जबकि आपस में बिल्कुल मिल चुके हैं, आवश्यकता तो वहां मैट्रो की है, लेकिन कम से कम 6 नई शटल ट्रेन जरूर चाहिए। आबादी का बहुत बड़ा हिस्सा इस इलाके में रहता है और उसे बहुत परेशानी उठानी पड़ रही है। गजरौला, मुअज्जमपुर, नारायण जंक्शन के ऊपर एक डाइवर्शन है, उसके लिए मैं कई बार निवेदन कर चुका हूँ। अगर एक रेलगाड़ी बिजनौर से मुंबई के लिए चले तो उस क्षेत्र के यात्रियों को बहुत भारी लाभ होगा।

महोदय, मैं एक विरंगति बताना चाहता हूँ कि दिल्ली आने के लिए बिजनौर से जो ट्रेन है, वह रात की है, रात को बिजनौर से चलती है और वापस सुबह ही दिल्ली से बिजनौर चली जाती है, अगर यह वाइस वर्सा हो जाए, सुबह वहां से आए और शाम को चली जाए तो वहां के लोगों को इसका बहुत लाभ होगा। संगम एक्सप्रेस ट्रेन जो मेरठ से बनकर चलती है, इलाहाबाद के लिए जाती है, जहां हमारी हाईकोर्ट की बेंच भी है, अगर वह मुजफ्फरनगर से शुरू हो जाए, तो वहां के यात्रियों को बहुत लाभ होगा। मुजफ्फरनगर का जो रेलवे स्टेशन है, जिसको इस बार आदर्श स्टेशन बनाने का वादा भी किया गया है, उसमें चार किलोमीटर घूमकर आधी आबादी को आना पड़ता है, अगर एक टिकट काउंटर दूसरी साइड में हो जाए, यह बहुत बड़ी मांग नहीं है, लेकिन बहुत बड़ी आबादी को उसका लाभ हो जाएगा।

आदरणीय सभापति जी, मैं बहुत ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैंने अपनी बात कह दी है। आदरणीय सुप्रिया जी ने कुछ हल्का सा इशारा किया है, लेकिन मैं उस इशारे को और आगे बढ़ाना चाहता हूँ। किराये पर बात चल रही है कि किराया बढ़ गया है, मेरे ज्यादातर सम्मानित साथियों ने इस बात को कहा है कि किराया वापस होना चाहिए। रेलवे की हालत की तरफ देखकर एक गाने की लाइन मुझे याद आ रही है, जो रेलवे की दयनीय स्थिति है, चाहे वह अनिल जी की समिति में हो, चाहे सैम पित्तूदा साहब की समिति की जो रिपोर्ट्स आयी हैं कि मुझे तुमसे कुछ भी न चाहिए, मुझे मेरे हाल पर छोड़ दो। बिना कुछ भी बढ़ाये, बिना किराया बढ़ाये, सारी सुविधाएँ रेल से चाहिए, लेकिन अगर थोड़ा किराया बढ़ा है, तो हम उसे बर्दाश्त नहीं कर पा रहे हैं। मैं समझता हूँ कि नया नेतृत्व देश के लिए आ रहा है, सुप्रिया जी भी उसी में हैं, राहुल गांधी जी हैं, जयंत चौधरी जी हैं, अनुराग ठाकुर जी हैं, यह नया नेतृत्व देश के लिए निकलकर आ रहा है। जहां हम अपने क्षेत्रों का प्रतिनिधित्व करते हैं, वहां हम नेतृत्व भी करते हैं। नेतृत्व उसे कहते हैं कि आगे बढ़कर जनता को बताया जाए कि आपके फायदे में क्या है और नुकसान में क्या है। यह पैमेंट विद आउट प्रोडक्शन है। हमारे पापुलिस्ट नारे, पहले एक रूपए किलो चावल था, सुना है अब तो बहुत से प्रदेशों में मुफ्त ही बंटने लगा है, गेहूं भी मुफ्त दे देंगे, बिजली

का भी पैसा नहीं लेंगे, पानी का भी पैसा नहीं लेंगे, लैपटॉप भी मुफ्त दे देंगे, टैबलेट भी मुफ्त दे देंगे, इस देश का क्या होगा? इस देश के भविष्य के बारे में भी कोई कुछ सोच रहा है या नहीं।

हम चाइना और जापान से मुकाबला करने की बात करते हैं। उनके अंदर नेशनल कैरेक्टर है। जापान कितनी बड़ी त्रासदियों से कितनी बार निकला और एक साल के अंदर फिर अपना देश खड़ा कर दिया। हम एक काहिलों की फौज तैयार कर रहे हैं कि हम तुम्हें सब दे देंगे, तुम नशा करते रहो, फर्जी जॉब कार्ड हमारे पास जमा करा दो, मनेरेगा का पैसा लेते रहो, रेलों में किराया भी मत दो। इस तरीके की जो संस्कृति डेवलप करने की कोशिश लगातार हो रही है, उसमें सब गुनाहगार हैं, मैं भी गुनाहगार हूँ उसका, अगर मैं देश की सबसे बड़ी पंचायत का सदस्य हूँ और यहां अपनी बात नहीं कहता हूँ तो। इस बात को गंभीरता से सोचना पड़ेगा। जिस गरीब की बात आप कर रहे हैं, उसमें से कितने परसेंट रेल की यात्रा करते हैं। आज जो भी रेल यात्रा कर रहा है, जैसा सुप्रिया जी ने कहा, उसे अच्छी क्वालिटी चाहिए, वह पांच रूपए बढ़ाकर देने के लिए तैयार है, लेकिन उसे सुरक्षा चाहिए, उसे नलों में पानी चाहिए, प्लेटफार्मर्स की टंकियां उतरी हुयी हैं, मैं चाहता हूँ कि ऐसे ही प्लेटफार्मर्स रहें, जैसे रेलवे के डीआरएम जिस दिन दौरा करते हैं, तो वही सब चमचमा जाता है। ऐसी कहां कमी है? हमारे इस देश ने ऐसा करके दिखाया है। मैं तीन छोटे उदाहरण देना चाहता हूँ। पोलिया को मिटाने का प्रण किया, उसका जबरदस्त अभियान चला और आज हम पोलियोमुक्त होने जा रहे हैं। चुनाव आयोग ने सुधारों के लिए एड निश्चय किया और आज पूरी जनता वाहवाही कर रही है। शुरु में दिक्कत आई थी। आपकी मेट्रो शानदार तरीके से चल रही है कोई किराया कम करने के लिए नहीं कहता है। उसकी सुविधा ऑन द डॉट बिल्कुल टाइम से आती है और टाइम से जाती है। मेरी हाथ जोड़ कर सरकार, विपक्ष और अपने सम्मानित सभी वरिष्ठ साथियों से निवेदन है कि संसद में सच्ची बात कहें। हम ड्राइंग रूम में बैठ कर सच्ची बात करते हैं। हम प्रधानमंत्री जी से मिलेंगे तो वे भी कहेंगे कि तुम सही कह रहे हो लेकिन यहां आ कर जब कलैक्टिवली निर्णय लेने का नम्बर आता है तो हम सब ऐसे बात करने लगते हैं कि जैसे हमारी इन फर्जी बातों से आम जनता खुश हो जाएगी। आज भी जहां मुफ्त चावल बंट रहा है वहां बच्चे और कुत्ते इकट्ठा चावल चाट रहे हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि इन सब बातों का ध्यान रखते हुए, ठीक है रेल बैंक की नौबत आएगी तो जिन लोगों की जिम्मेदारी है उनको पूरा करना ही पड़ेगा लेकिन कहां-कहां तक रेल बैंक करेंगे, कहां-कहां तक सब्सिडी देंगे, चिन्हित कर लीजिए जब बीपीएल की सबसे बड़ी सुविधा आप के पास है। आप बीपीएल कार्ड पर फ्री की यात्रा कर दीजिए। जो बीपीएल कार्ड दिखा देगा उसकी यात्रा फ्री हो जाएगी। असलियत में उन्हें जरूरत है। रोज के यात्रियों के लिए पास की सुविधा है। पास बहुत सस्ते में बन जाता है। उन्हें कोई मंहगाई का सामना नहीं करना पड़ेगा। हमारी सबसे पहली मांग है कि रेल हमारी लाइफ लाइन है। यह हमारी संस्कृति का हिस्सा है। यह हमारे पैदा होने और मरने तक जीवन का महत्वपूर्ण हिस्सा है। इस रेल को आप मरने मत दें उसकी मजबूती के लिए काम करें। आदरणीय प्रधानमंत्री जी, वित्त मंत्री जी और पूरी सरकार से मेरी यह प्रार्थना है कि रेलवे को ज्यादा से ज्यादा जो हो सके वे दें। भ्रष्टाचार का जो पैसा कहीं से भी पकड़ा जा रहा है या जलत हो रहा है, वह सारा रेलवे को दे दें। मैं समझता हूँ कि इससे देश का भी उद्धार होगा ...(व्यवधान) और जनता का भी उद्धार होगा।

***श्री सुरेन्द्र सिंह नागर (गौतम बुद्ध नगर):** मेरे संसदीय क्षेत्र गौतमबुद्धनगर के अंतर्गत बुलन्दशहर के निकट फुटा अट्टा रेलवे क्रासिंग के आसपास 4-5 गांव आते हैं जिनका वहां से गुजरना होता है। लेकिन मानव रहित क्रासिंग होने के कारण यहां पर दुर्घटनाएं होती रहती हैं। अभी 12 मार्च, 2012 में इस रेलवे क्रासिंग पर मेरठ-खुर्जा यात्री गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हुई, जिसकी चपेट में आकर दो ग्रामीणों की मृत्यु हो गई। इससे पूर्व भी मानव रहित इस रेलवे क्रासिंग पर अनेक ग्रामीण मृत्यु का शिकार हो चुके हैं।

मेरा अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत फुटा अट्टा रेलवे क्रासिंग सहित अन्य ऐसे रेलवे क्रासिंग, जो मानव रहित हैं, वहां पर चौकीदार की तैनाती किए जाने हेतु तत्काल आवश्यक कार्यवाही की जाए और दुर्घटना में मृतक व घायल ग्रामीणों को समुचित मुआवजा शीघ्र दिलवाया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जनपद बुलन्दशहर के खुर्जा रेलवे स्टेशन पर खुर्जा-जेवर मार्ग पर रेलवे उपरिगामी सेतु क्रासिंग संख्या 129 वी कि.मी. 1370/5-7 (टुण्डला-गाजियाबाद) के निर्माण का संपूर्ण कार्य (पहुंच मार्ग सहित) रेलवे विभाग द्वारा कराया जाना प्रस्तावित है। लेकिन, अब तक इसका निर्माण कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है, जिसकी वजह से लोगों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है तथा वहां पर कई कई घंटों तक यातायात अवरुद्ध हो रहा है।

मेरा अनुरोध है कि रेलवे द्वारा स्वीकृत उपरोक्त मार्ग पर रेलवे उपरिगामी सेतु का वरीयता के आधार पर शीघ्र निर्माण करवाया जाए।

उत्तर प्रदेश राज्य का गौतमबुद्धनगर संसदीय क्षेत्र राजधानी दिल्ली से सटा हुआ है। गौतमबुद्धनगर संसदीय क्षेत्र के नागरिकों का अपने कामकाज के सिलसिले में दिल्ली प्रतिदिन आना जाना होता है। इनमें महिला यात्रियों की संख्या भी काफी अधिक होती है। हालांकि महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों के मार्गरक्षण हेतु रेलवे सुरक्षा बल और राजकीय रेलवे पुलिस कर्मियों को तैनात किया जाता है, जिनकी पूरी गाड़ी की सुरक्षा की जिम्मेदारी होती है, लेकिन "केवल महिलाएं" सवारी डिब्बों की सुरक्षा के लिए रेलवे द्वारा कोई विशेष व्यवस्था नहीं है।

मेरा अनुरोध है कि दिल्ली-अलीगढ़ मार्ग पर चलने वाली रेलगाड़ियों में महिला यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए महिला सवारी डिब्बों के लिए विशेष रेलवे पुलिसकर्मियों को तैनात किए जाने हेतु आवश्यक कदम उठाएं।

उत्तर प्रदेश राज्य के गौतमबुद्धनगर संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत खुर्जा जंक्शन एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। इस स्टेशन से बड़ी संख्या में रेलगाड़ियों का आवागमन होता है तथा दिल्ली के निकट होने के कारण यहां से प्रतिदिन बड़ी संख्या में यात्री दिल्ली एवं अन्य स्थलों के लिए अपने कामकाज के सिलसिले में आते जाते हैं।

लेकिन, इस स्टेशन पर रेल सुविधाओं का भारी अभाव है। हालांकि रेल द्वारा यहां पर चार टिकट सिडकियों की स्थापना एक वर्ष पूर्व की गयी थी, मगर इन सभी सिडकियों में कर्मचारी तैनात न होने की वजह से टिकट वितरण का कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं हो सका है। वर्तमान में खुर्जा जंक्शन पर सुबह के समय केवल दो सिडकियों के माध्यम से ही टिकट बांटी जाती है, जो रेलवे यात्रियों की संख्या को देखते हुए नगण्य है।

अतः मेरा अनुरोध है कि खुर्जा जंक्शन पर जरूरी मूलभूत सुविधाएं प्रदान कराए जाने के साथ साथ वहां स्थापित की गयी सभी टिकट सिडकियों के माध्यम से रेलवे टिकट बांटने की सुविधा अविलम्ब उपलब्ध करवायी जाए।

उत्तर प्रदेश राज्य का बुलंदशहर जिला मुख्यालय राजधानी दिल्ली से रेलवे से सीधा जुड़ा हुआ न होने की वजह से वहां के लोगों को दिल्ली आवागमन में काफी

परेशानी का सामना करना पड़ता है। वहां के लोगों की विगत काफी समय से यह मांग रही है कि बुलंदशहर को दिल्ली से रेल द्वारा सीधे जोड़ा जाए और यदि ऐसा किसी कारणवश संभव नहीं है तो फिर चोला रेलवे स्टेशन, जो दिल्ली-हावड़ा रेलवे लाईन के अंतर्गत बुलंदशहर से केवल 8 कि.मी. की दूरी पर पड़ता है, को उच्चिकृत करते हुए चोला रेलवे स्टेशन का नाम "चोला-बुलंदशहर" करते हुए यहां पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जायें।

वर्तमान में गौतमबुद्धनगर जिले के अंतर्गत नोएडा में केवल एक रेलवे आरक्षण केन्द्र है। नोएडा व ग्रेटर नोएडा की बढ़ती आबादी को देखते हुए यह नगण्य है। नोएडा व ग्रेटर नोएडा की जनसंख्या को ध्यान में रखते हुए नोएडा व ग्रेटर नोएडा में कम से कम 2-2 रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना की जाए तथा गौतमबुद्धनगर जिले के अंतर्गत दादरी एवं दनकौर स्टेशन पर शताब्दी एक्सप्रेस सहित अन्य सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं।

उत्तर प्रदेश राज्य का गौतमबुद्धनगर संसदीय क्षेत्र राजधानी दिल्ली से सटा हुआ है तथा इसके अंतर्गत नोएडा व ग्रेटर नोएडा उप-नगर आते हैं। नोएडा व ग्रेटर नोएडा में बड़ी संख्या में देश के विभिन्न राज्यों के नागरिक निवास करते हैं और उनका रेलवे से आवागमन होता रहता है।

लेकिन, वर्तमान में गौतमबुद्धनगर जिले के अंतर्गत केवल नोएडा में ही एक रेलवे आरक्षण केन्द्र है, जो नोएडा व ग्रेटर नोएडा की बढ़ती आबादी को देखते हुए नगण्य है। यदि नोएडा व ग्रेटर नोएडा में 2-2 रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना कर दी जाती है तो यहां रहने वाले नागरिकों को रेल आरक्षण हेतु सुविधा प्राप्त हो जाएगी और उन्हें रेलवे टिकट प्राप्त करने के लिए इधर उधर जाना नहीं होगा।

अतः मेरी मांग है कि नोएडा व ग्रेटर नोएडा की जनसंख्या को ध्यान में रखते हुए नोएडा व ग्रेटर नोएडा में कम से कम 2-2 रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना किए जाने हेतु आवश्यक कदम उठाएं, जिससे गौतमबुद्धनगर संसदीय क्षेत्र में रहने वाले नागरिकों को रेलवे आरक्षण की सुविधा प्राप्त हो सके।

उत्तर प्रदेश राज्य के गौतमबुद्ध नगर संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत खुर्जा जंक्शन पर पुरी एक्सप्रेस (2815-2816) नीलांचल एक्सप्रेस (2875-2876), नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस (2505-2506), आम्रपाली एक्सप्रेस (5707-5708), स्वतंत्रता सेनानी एक्सप्रेस (2561-2562), पूर्वा एक्सप्रेस (2303-2304 / 2381-2382), दिल्ली-आजमगढ़ एक्सप्रेस, (2525-2526), मगध एक्सप्रेस (2402-2403) रेलगाड़ियों का ठहराव न होने के कारण यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। यहां पर इन सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं तथा खुर्जा जंक्शन पर रेलगाड़ी नं.4055 अप व 4056 डाउन ब्रह्मपुत्र मेल और 4723 अप व 2424 डाउन कालिंदी एक्सप्रेस का रेलवे आरक्षण, जिसे बंद कर दिया गया है, को बहाल किया जाए एवं ट्रेन एट ए ग्लांस में खुर्जा जंक्शन का नाम शामिल किया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र गौतमबुद्धनगर के अंतर्गत खुर्जा, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत आता है, यहां के दिल्ली के लिए एक बड़ी संख्या में यात्रियों का आवागमन रहता है। इसमें महिला यात्रियों की संख्या भी काफी अधिक रहती है। खुर्जा से राजधानी दिल्ली के लिए महिला स्पेशल रेलगाड़ी चलाए जाने की मांग विगत काफी समय से की जा रही है। लेकिन, जब तक इस मांग को स्वीकार नहीं किया गया है, जिस कारण मेरे क्षेत्र के खुर्जा के नागरिकों में काफी शेष व्याप्त है।

मेरा अनुरोध है कि खुर्जा से राजधानी दिल्ली के लिए एक महिला स्पेशल रेलगाड़ी प्रतिदिन चलाए जाने हेतु शीघ्र आवश्यक कदम उठाए जाएं और दिल्ली से अलीगढ़ के बीच एक नई ई.एम.यू. रेलगाड़ी चलाए जाने के साथ साथ महिलाओं के लिए आरक्षित डिब्बों में सुरक्षा हेतु आर.पी.एफ. की सुविधा प्रदान की जाए।

*SHRI P. LINGAM (TENKASI): Mr. Chairman, Sir, we are now discussing the Railway Budget for the year 2012-13 presented by our former Railway Minister Shri Dinesh Trivedi.

The investment that would be infused into the Railways for the 12th Five Year Plan has been indicated to be Rs. 7.35 lakh crore. This is a mere 1.92 crore more than the 11th Five Year Plan. I would like to point out that this is nothing in the wake of the inflation and its pressure on our economy and the devaluation of money. So there is no real increase in investment for the Railways.

Railways provide a vital communication link to the length and breadth of the country. The Budget for the Railways is greater than the budget of many States. 2.5 million passengers travel every day by Indian Railways. I would like to point out that in the light of all that I have mentioned, the investment for the Railways has not been augmented and that only shows the retardation in the growth of Indian Railways. This shows the backward state and the trend.

Our former Railway Minister who himself was not safe had stressed more about safety in his Budget. Only Rs. 16,842 crore have been earmarked for safety in the 12th Five Year Plan which is much less than the requirement. This fund for safety has

to address to various needs like attending to the accidents, meeting the local needs in replacing level crossings with ROBs and other necessary infrastructure needs of the Railways. Going by the demands and the needs, it has to be pointed out that the fund allocation for safety needs much to be desired.

The revenue from the passenger fare hike announced in this Budget is about Rs. 4,000 crore. Platform ticket charge has been increased. All the classes upto First Class have been covered in the fare hike on the basis of the distance covered. Much of hue and cry is made on this. I would like to ask of you as to why such noise is made against the increase in the freight charges that was announced by the

former Railway Minister as early as on the 6th of March this year. When compared to the passenger fare hike of Rs. 4,000 crore, the freight charge increase is more to the tune of Rs. 20,000 crore. So, at a time when the Budget was under preparation, just before the Budget to be presented, freight tariff increase was announced. The leader of his party who did not condemn that move that has resulted in spiraling of prices is making much hue and cry about the passenger fare hike. I only see a staging of a drama in all this. I do not understand this. If that leader was really concerned about the plight of the common people, a condemnation should have been made at that point of time when a huge increase in freight charges was made. We cannot ignore this kind of political drama as mere 'accidents' in our democratic body polity.

In December, 2009, the former Railway Minister Kumari Mamata Banerjee came up with a Vision Document for the Railways and about things that were to be carried out by 2020. From hindsight, I would like to ask of you as to what happened to that document prepared with foresight.

Pradhan Mantri Railway Vikas Yojana was announced in an earlier Railway Budget. We do not know what had happened to that and would like to know how many people got job opportunities or benefits out of it.

We think about modernizing the Railways. At this juncture I would like to point out that our passenger train compartments and wagons are not of standard. There is no standard maintenance of our Railway Stations. Almost all the infrastructure facilities with the Railways are not up to the mark. The quality and the standards must have to be enhanced.

When it comes to announcing various projects and schemes, Tamil Nadu is being sidelined and ignored and there is discrimination. Delhi has got 5 to 6 rail terminals, Mumbai has got 5 terminals and Kolkata has got 4 terminals whereas Chennai has got only two railway terminals. The Minister has to announce a third terminal for Chennai city to come up in Tambaram. I urge upon you to upgrade Royapuram Station and make it a fourth terminal for Chennai city. Lack of this facility has left Tamil Nadu in a backward state.

Pattukkottai-Ariyalur railway line via Orathanadu was laid in 1932. But now there is no train in this route. This is because of the enormous delay in gauge-conversion. Hence, I urge upon you to operate train service between Pattukkottai and Ariyalur via Orathanadu and Thanjavur.

My Tenkasi constituency has been ignored and neglected in the Railway Budget. About 200 kilometres of distance between Tenkasi and Virudhunagar has got many important pilgrim towns. But there is only one Express Train connection in the form of Podhigai Express is there resulting in heavy demand and congestion and clamour for tickets. It does not have First Class compartment and adequate number of coaches.

Level-crossing No. 502 that is coming up in my Tenkasi constituency is pending completion as Railways have not constructed the over-bridge connecting the two roads on either side. The construction of road on the part of State Government has been completed long back. Not allocating funds for completing this RoB by Railways is causing inconvenience to the general public. Even after the completion of approach road by the State Government, this project is pending for the past three years because of the neglect on the part of the Railways. I strongly urge upon you to allocate funds to complete this project at the earliest.

Tenkasi-Tirunelveli and Shencottah-Quilon gauge conversion work must be speeded up. Trains from the North are mostly stopped at Chennai. Increased operation of direct trains from the North to many other different destinations in Tamil Nadu must be there in place soon. Chennai which is like a gateway to Tamil Nadu, must link the trains from the North with various other towns and cities in Tamil Nadu which are not so far been linked by rail services.

I urge upon the hon. Minister to provide more of rail transport facilities to the southern part of the country, especially Tamil

Nadu by way of increasing the number of trains and new destinations within Tamil Nadu. Doubling of railway lines must be taken up so that better rail connectivity is provided linking the others part of the country with interior towns in Tamil Nadu. Railways must not be partisan and must function as a common PSU for all the people of India.

The entire Government of India machinery is sought to be remote controlled by the former Railway Minister. The change of guard in the Railway Ministry now is seen as a political accident in our democratic set up. Railways must come out of its discriminatory mindset and ensure better rail connectivity and many other projects for Tamil Nadu. As we strongly feel that this Budget is not taking care of all the needy parts of the country that require rail services, I oppose this Budget.

With these words, I conclude.

***SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI)** : I am giving below the details of ongoing railway project in Tamil Nadu and request for sufficient financial allocation for the early completion of those railway projects.

Due to the steep hike in freight charges and passengers fares in the present railway budget, it will cause increase in prices of essential commodities thus paving the way for higher inflation. The state Government of Tamil Nadu have already submitted a proposal for construction of 6 new railway lines where these are not included the budget.

The gauge conversion from Chennai to Karaikudi via Myladuthurai and Tiruvarur (0/0-300 kms) is completed upto Tiruvarur and the trial run is also completed. The next stretch of guage conversion is to be taken from Tiruvarur-Karaikudi with the sufficient financial allocation. But in the present budget the gauge conversion is sanctioned from Karaikudi to Pattukottai instead of Tiruvarur-Karaikudi. I request the Hon'ble Minister of Railways to start the gauge conversion from Tiruvarur (301 kms) and to allocate sufficient funds for the early completion of the project.

In the present budget, the survey has been ordered from Karaikal to Peralam to connect Myladuthurai railway line. But there is already an existing railway line Karaikal to Myladuthurai which is not in use. Instead of making new survey for a new line, I request the Minister of Railways to relay the existing railway line which is lying unused from Karaikal to Myladuthurai.

In order to facilitate the air passengers from Chennai to the different parts of our country, I request the hon'ble Minister of Railways to order for stoppage of all express trains for two minutes at Tirisoolam opposite to Meenambakkam Airport.

All important railway stations or atleast the railway stations situated at Taluk Headquarters are to be computerized as early as possible.

The electrification of railway line from Villupuram-Karaikal, Dindigul-Kanyakumari are to be electrified at the earliest.

All the railway stations in Tamil Nadu are to be provided with all basic amenities with the extended platforms.

The gauge conversion from Bangalore to Nagore is already completed and the train service is restored. But the existing train running from Bangalore-Nagore (273) and Nagore. Bangalore (274) is not yet restored. I request the Hon'ble Minister

of Railways to restore the train at the earliest.

When there was a meter gauge, the trains namely Sengottah Fast Passenger from Sengottah-Chennai (109) Chennai-Sengottah (110) was under operation. But after the gauge conversion the train service was stopped creating problem for the poor and middle class people. I request the Minister of Railways to restore this train service on the converted railway line.

Most of the train accidents are occurring in unmanned level crossings. The Ministry of Railways is to come forward to allocate sufficient funds to provide man power in the said power level crossings within a year instead of five years as assured by the Hon'ble Minister.

I request you to kindly consider the following new train services.

- Daily train from Chennai Central Jodhpur
- Daily train from Madurai to Tirupathi

Government should take immediate steps to link Chennai Central and Chennai Egmore.

MRTS railway stations from Beach to Velachery at Chennai lack proper basic amenities like electricity, platforms etc. I request you to make immediate steps to provide necessary basic amenities.

Additional ticket counters may be provided at Guindy, Kodambakkam and Tambaram railway stations at Chennai.

श्री उमाशंकर सिंह (महाराजगंज): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। जब रेल बजट प्रस्तुत होता है, तो सारे देश की निगाहें बजट पर होती हैं, क्योंकि रेल आम लोगों से जुड़ी हुई एक संस्था है। इस देश की नहीं, बल्कि विश्व की सबसे बड़ी संस्था है, जिसमें 14 लाख लोग काम करते हैं। भारतीय रेल के इतिहास में यह पहली घटना है कि एक मंत्री रेल बजट प्रस्तुत करता है, लेकिन बाद में उसे वाद-विवाद के कारण विदा कर दिया जाता है और दूसरा रेल मंत्री जवाब देने के लिए आता है। माननीय रेल मंत्री जी जवाब देने के लिए यहां उपस्थित नहीं हैं, लेकिन रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं। यह भारतीय रेल के इतिहास की पहली घटना है।

सभापति महोदय, हर बजट में बहुत सारी घोषणाएं होती हैं। वर्ष 2009 के रेल बजट में माननीय ममता बनर्जी जी ने घोषणा की थी कि दुर्घटनाएं रोकने के लिए सुरक्षात्मक तंत्र लगाये जायेंगे। वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 में कई दुर्घटनाएं हुईं और कोई घटना ऐसी नहीं है, जिसमें सैकड़ों की तादाद में इंसान की जान नहीं जाती। रेल मंत्रालय ने इंसान के जान की कीमत पांच लाख रुपये निर्धारित कर दी है। वह यह मुआवजा देता है। उसके एक ए.सी कोच बनाने में कई करोड़ रुपये लगते हैं। इंजन बनाने में पांच करोड़ रुपये लगते हैं। जो कोच दुर्घटनाग्रस्त होता है, वह कई वर्षों तक यथावत पड़ा रहता है और बाद में लोग उसे काटकर ले जाते हैं या कबाड़ में बेच दिया जाता है। इंसान की जान और रेल के कोच के नुकसान को मिलाकर हर दुर्घटना में अरबों रुपये का नुकसान होता है, लेकिन आज तक वह सुरक्षात्मक तंत्र नहीं लगाया गया है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि इस घोषणा का कोई मतलब नहीं है। पिछले कई बजटों में 95 वर्ल्ड क्लास स्टेशन और 395 मॉडल स्टेशन बनाने की बात कही गयी थी, वह कोरी घोषणा रही, अभी तक कहीं न मॉडल स्टेशन का निर्माण शुरू हुआ, न ही कहीं वर्ल्ड क्लास स्टेशन का निर्माण शुरू हुआ। वह बिहार जो इस देश को गुलामी की जंजीरों से छुड़ाने में अग्रणी रहा है, पूज्य पिता बापू की अगुवाई में, देशरत्न डा० राजेन्द्र प्रसाद, मौलाना मजहूरूल हक, लोकनायक जयप्रकाश नारायण, ब्रजकिशोर नारायण जैसी विभूतियां अमर शहीद हुईं, कुर्बानियां दीं, उस बिहार की अनदेखी की गयी। उस बिहार के लिए उस बार भी घोषणा हुई, भले बने या न बने, लेकिन घोषणा में भी बिहार में पटना राजधानी का नाम नहीं था। कहीं भी बिहार में न वर्ल्ड क्लास स्टेशन का नाम था, न मॉडल स्टेशन का नाम था। यहां तक कहें कि बिहार में किशनगंज से बरौनी होते हुए, छपरा, गोरखपुर, लखनऊ होते हुए दिल्ली आने के लिए एक भी राजधानी आज तक नहीं है। इस रूट से बीसों सांसद हर शनिवार और रविवार को आते-जाते हैं, इसमें उनको बड़ी कठिनाई होती है। कई बार आग्रह भी किया गया है कि वैशाली एक्सप्रेस में एक फर्स्ट ए.सी. कोच लगाया जाए, लेकिन वह भी नहीं लगा, राजधानी एक्सप्रेस देने की बात दूर रही। जब माननीय लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, बिहार के लिए कई प्रोजेक्ट उन्होंने स्वीकृत किए थे। मधेपुरा का कारखाना आज भी बंद है। किसी इलाके में कल-कारखाना चलता है, तो वहां के लोगों का विकास होता है, वहां के लोग खुशहाल होते हैं, उद्योग-धंधों से ही किसी राज्य का विकास होता है। दोहरीकरण का जो काम शुरू हुआ, जो पूर्व-मध्य रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तर रेलवे से लगा हुआ है, वह काम धीमी गति से चल रहा है। विद्युतीकरण का भी जो काम प्रारंभ हुआ, वह भी अभी तक धीमी गति से ही चल रहा है। दिल्ली से लखनऊ तक ट्रेन बिजली पर चलाई जाती है। आज डीजल इतना महंगा है, डीजल का दाम प्रतिदिन बढ़ता जा रहा है। लेकिन लखनऊ से किशनगंज तक, कटिहार तक, छपरा-सिवान, सभी जगह डीजल से ट्रेन चलाई जाती हैं। अगर वहां भी विद्युतीकरण का काम हो जाता, तो ट्रेन के परिचालन में काफी सुविधा होती और समय भी कम लगता, यात्रियों को भी सुविधा होती। यात्री सुरक्षा और सुविधा की बात बराबर कही जाती है। पूर्वोत्तर रेलवे, पूर्व-मध्य रेलवे और उत्तर रेलवे में लगातार जहदखुरानी का काम चलता रहता है और आरपीएफ मुं देखती रहती है। आरपीएफ और जीआरपी की मिलीभगत से ऐसे जहदखुरानी के काम चलते हैं। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि मैं उस इलाके से आता हूँ, जिसकी अनदेखी की जाती है। देशरत्न डा० राजेन्द्र प्रसाद, जो इस देश के प्रथम राष्ट्रपति थे, उनके पैतृक ग्राम जीरादेई के नाम पर एक स्टेशन है, उसका सौन्दर्यीकरण तक नहीं किया गया है। वहां के लोगों ने कई बार आंदोलन किए, धरना-प्रदर्शन किया कि वहां उनकी प्रतिमा स्थापित की जाए। वया देशरत्न डा० राजेन्द्र प्रसाद की प्रतिमा उनके पैतृक ग्राम जीरादेई के स्टेशन पर लगाए जाने से कुछ बिगड़ जाएगा, रेल को वया नुकसान होगा? इससे एक इतिहास रहेगा, लेकिन उसकी भी अनदेखी की जा रही है। न उस स्टेशन का सौन्दर्यीकरण हुआ और न वहां उनकी प्रतिमा लगाई जा रही है। माननीय मंत्री जी आप इस पर ध्यान दें।

अब मैं अपने क्षेत्र की ओर आता हूँ। मैं महाराजगंज संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। महाराजगंज-मशरख रेल लाइन, जब माननीय लालू जी रेल मंत्री थे, वर्ष 2007-08 में उसका शुभारम्भ हुआ था। मात्र 32 किलोमीटर रेल लाइन इन चार वर्षों में नहीं बन पाई है। जो बन रही है, रुक रही है, उसमें जो स्टेशनों का गठन हो रहा है, उसमें भी काफी अनियमितताएं हैं। इस देश के महान स्वतंत्रता सेनानी महामाया प्रसाद सिन्हा, बिहार के पूर्व मुख्यमंत्री, के ग्राम पटेहा-पटेही के नाम पर, जिसकी महाराजगंज से दूरी मात्र 9 किलोमीटर है मैंने लिखित रूप से आग्रह किया रेलवे बोर्ड को कि वहां एक स्टेशन का गठन किया जाए। गठन करने की बात तो दूर, मुझे दो साल में उत्तर भी नहीं मिला कि उसका गठन क्यों नहीं किया जा रहा है।

किसी दूसरे गांव की जमीन पर स्टेशन बन रहा है और उस गांव का नामकरण नहीं हो रहा है। ये सब अनियमितताएं हो रही हैं। मैं मांग करता हूँ कि महाराजगंज-मशरख लाइन का विस्तार करके रेवाघाट तक लाया जाए और उस काम को तीव्र गति से किया जाए। थावे में माननीय लालू जी ने, जब वह रेल मंत्री थे, रेलवे डिवीजन का निर्माण किया था। वह डिवीजन अभी तक यथावत पेंडिंग है, एक ओएसडी बैठते हैं, डिवीजन चलता नहीं है।

सभापति महोदय, मैं ज्यादा समय नहीं लेते हुए एक बात और कहना चाहूंगा। सरकार एक तरफ विकलांगों को सुविधा देने की बात करती है। जिन स्टेशनों पर विकलांगों को पीसीओ एलाट किए गए हैं, उन्हें एक्सटेंशन नहीं दिया जा रहा है। जबकि दूसरे लोगों को, जो सुदृढ़ हैं, उन्हें एक्सटेंशन काफी पहले दे दिया गया है। पूछने पर डीआरएम कहते हैं कि रेलवे बोर्ड विकलांगों को नहीं देना चाहता है। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि विकलांगों को भी एक्सटेंशन दिया जाए। इसके साथ ही मैंने जो विद्युतीकरण और दोहरीकरण की मांग की है, उसे पूरा किया जाए।

*SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL): I am happy and thankful to the Railway Minister for his announcement during his Budget speech for undertaking a pre-feasibility study for development of Royapuram Station in Tamil Nadu. If new Terminal is started the congetion at Egmore and Central Station terminals will be convenient.

I also thank our Hon'ble Railway Minister for introducing new daily intercity express train from Tiruchirapalli-Tirunelveli and also to extend the Madurai- Tirupati Express train upto Rameswaram.

It is interesting to note that the total Rail line extends upto 11,45,000 kilometres, and more than 3 crores passengers are travelling daily by trains Our railway owns 2,40,000 wagons and 60000 bogies and nearly 14 lakh persons are working day and night. For the first time after eight years the fares are increased. It is to be welcomed. So many useful projects are kept in selves for want of finance. This increase will definitely will provide money for the new projects.

The talent-rich Railway Organisation includes the best trains and Railways are standing monuments for our National Integrity uniting north to south and east to west. One can say with pride and proud that our railway carry the passengers and goods with utmost safety and security. They are best cheapest mode of transport and journey.

In the last budget it was announced by the then Railway Minister that "Duronto Air Conditioned Express train would be introduced between Chennai and Madurai. As the private bus operators are fleeing money towards ticket- fares I urge upon the Minister to flag of the train without delay as the announcement was made one year back.

* Speech was laid on the Table

Gauge conversion work between Dindigul and Palani is complete and the track is ready for traffic. Hence, I urge upon to introduce a new express train from Palani to Chennai and another passenger train from Palani to Rameswaram as both the places are pilgrimage centres which draw lakhs and lakhs of devotees.

The line between Erode-Palani (91.05 km) is estimated at Rs.599 crores is allotted Rs.10 crores this year. The line between Palani-Dindigul- Pollachi-Palghat-Coimbatore (224 kms), was allotted Rs.469/- crores last year and now allotted only Rs.63 crores and there is a balance of Rs.268 crores. I am happy to note that lines between Palani-Pollachi and Pollach-Palghat are to be completed this year (2011-12).

The Madurai-Bodinayakkanur (90 kms) line is estimated as Rs.252/- crores was allotted Rs. 19 crores last year is now it is allotted only Rs.2 crores. The tract between Madurai-Rameswaram (161 kms) connecting the famous pilgrimage centres was allotted last year Rs.173 crores and the balance amount to complete this line is Rs.76 crores and this year only Rs.50 crores are allotted. The long awaited doubling line between Villupuram and Dindigul (273 kms) is allotted this year only Rs.60 crores and there is a balance of Rs.1219/- crores. The line between Chengalpattu and Villupuram is being completed this year (2012). Madurai-Tuticorin line via Aruppukottai (143 kms) is allotted only Rs.10 crores and the balance is Rs.586/- crores. As the above mentioned railway lines are considered to be life lines of Tamil Nadu I urge upon the Hon'ble Railway Minister to allot more funds for the early completion of these lines.

The long awaited line between Dindigul-Kumul via Bodinayakkanur was surveyed earlier and I am disturbed to note that this line comes under the list of New Line Surveys to be taken up during 2012-13. We do hope that this New Survey should be taken without delay paving the way for early execution.

SHRI N. CHELUVARAYA SWAMY (MANDYA): Thank you, Chairman, Sir, for giving me an opportunity to speak during the discussion on the Railway Budget presented for the year 2012-2013.

Karnataka has always been neglected by the Indian Railways when it comes to allocate sufficient funds for railway projects or introduction of new Railway lines or any infrastructure development pertaining to the Railways. Even in the current Railway Budget also the same trend continues. For example, last year, Rs. 1,036.79 crore was allocated to the State of Karnataka, but this year the allocation was reduced to only Rs. 608.78 crore. This is a meager allocation to tackle the need of Railway infrastructure in Karnataka for allocation for doubling of the Railway lines. Provision for laying new Railway lines is also reduced in the current Budget. So, it is very impossible to complete ongoing Railway projects.

Many projects were approved two or three decades ago, but due to inadequate funds those projects are not completed. If the Indian Railways really intend to help the people of Karnataka, then it would provide adequate funds to complete the existing Railway projects that have been pending for years and decades.

Usually, there are a number of new projects announced by the hon. Minister every year, but the fulfillment of those projects is really questionable and many of the trains introduced for Karnataka are more beneficial to the people of the other States than the people of Karnataka. So, I would suggest giving top priority to introduce inter-city trains in Karnataka and neighbouring States. It would help in improving employment, business, education and other opportunities.

*Sir, I would like to point out that there is a need to bring reforms in the Railway Department. The Indian Railways is older than a century. It

*English translation of this part of speech originally delivered in Kannada.

needs to adopt new technology in its functioning. There are number of accidents, taking place in the country. It would not only cause damage to the properties of Railways but also claims precious lives. It is really a matter of great concern. Therefore I urge upon the Railway authority to take steps to implement the recommendations of the Sam Pitroda Committee. There should be a Centralized Controlling System at Rail Bhawan, in New Delhi. So, it would control the entire railway network of the country. If it is implemented many of the problems would get resolved.

Another point, I would like to mention is that the number of rail passengers is considerably increasing every year. So the demand for railway infrastructure, new railway lines, new trains is also on the rise. At the same time train accidents, robberies and crimes are being reported. It is a shocking news. Therefore it is the responsibility of the Indian Railways to provide safe and comfortable journey to crores of its passengers. Indian Railways should take necessary steps to introduce modern communication technologies to have uninterrupted communication between control room and train drivers and other agencies concerned. I would suggest to introduce latest technologies. It would be helpful to save the precious lives of human beings, live stocks and properties of the Indian Railways.

My next point is about delay in running of trains. It is really a matter of great concern that most of the trains are not maintaining their scheduled timings. It is causing great difficulties for passengers as they do not reach their destination on scheduled time and their routine of works are being disturbed. Apart from this

many passengers, those who are having ill-health, diabetes, B.P. etc. it would be a miserable journey for them. It is a serious issue, so I urge upon the Railway Minister to look into this problem immediately. Such problem can be tackled by introducing Centralized Control System in an effective way. I hope the Indian Railways would take steps in this regard without further delay.

My next point is about cleanliness and providing toilets and pure drinking water facilities both in trains and at railway stations. Everyday lakhs of people travel in trains, but many of the trains are not having minimum basic facilities toilets, water and cleanliness. It is causing difficulty for children, women and senior citizens. Many a times passengers take long hours journey, really it is making very uncomfortable for them to travel.

Hence I would like to impress upon the Indian Railways to pay necessary attention in this regard.

I will conclude within two minutes. Sir, as far as doubling the Bengaluru-Mysore railway line is concerned, it is announced in this Budget. I am happy that the Hon. Minister of State for Railways, Shri K.H. Muniyappa ji is from our state and he is an influential Minister. I congratulate him for his effort to give priority to this railway project. But I request the Union Minister for Railways and also the Union Finance Minister to allocate adequate funds to complete the ongoing projects in Karnataka. Since there is a huge traffic on the Bengaluru-Mysore railway line priority should be given to complete the project within this year itself.

I would also like to suggest that allocate sufficient funds complete the ongoing railway projects of both Northern part of Karnataka and Southern part of Karnataka including Kengeri – Mysore, Bengaluru-Satyamangala, which was sanctioned in 1996, but still the survey of this railway line is not completed. This railway line connects Bengaluru – Kangeri-Kanakapura-Malavalli-Kollegal-Chamarajanagar and Satyamangala. It would boost the economy of the entire region. Hasan – Bengaluru railway line completed only upto Hirisave. Pandavapura, which falls under my parliamentary constituency jurisdiction, does not have railway crossing. People are facing difficulties while crossing the railway line. All these are not completed due to paucity of funds.

I have requested the railway authority to provide stoppage at Hakkibalu and Mandalagere. But no step is taken in this regard so far. This should be taken care of. I would like draw the attention of the Hon. Railway Minister to pay attention to provide rail-connectivity to various cities and towns of Karnataka by introducing more inter-city trains from Bengaluru as it is rapidly developing city. Electrification and doubling of major railway lines should be taken up in this Budget.

I would like to impress upon the Hon. Railway Minister to take note of the need of the railway infrastructure of Bengaluru of and other cities and towns of Karnataka and allocate sufficient funds for developing railway infrastructure.

With these words I conclude my speech.*

***SHRI P.R. NATARAJAN (COIMBATORE)** :The Coimbatore Region, next to Chennai Region, is the highest revenue getter with Rs.122 crores to its credit in the Southern Railway sector. Even then justice is not meted out to the people of Coimbatore in the provision of their just demands pending for long time such as introduction of overnight express trains to Bangalore, Tirvanandapuram, Rameshwaram, Mayiladuthurai, re-routing of 13 pairs of trains via Coimbatore which are at present being run on the Irugur-Podanur sections, speedy completion of the Coimbatore-Dindigul guage conversion, additional train service to Chennai etc; Among other things the re-routing of 13 pairs of trains bound for Mangalore, Ernakulam, Tiruvanandapuram, Chennai, Yeshwantpur, Tiruneiveli, Bangalore, Mumbai even after the lapse of a year and more of the double lining of Coimbatore-Irugur at a cost of Rs.60 crores after a two decade-long-wait is totally not understandable.

The Railway Ministry continues to neglect this region and tests the patience of the people for a long time, despite several forums making representations in writing and in person. Even the Railway officials apprehension and fear is that the running time will be constraint if re-routing is done. It has also been proved other wise with necessary justifications (the difference is 10 minutes only).

The Coimbatore-Irugur line has only 80% of capacity utilization, whereas, Irugur-Podanur single track utilization is 90%. Now, the Southern Railway has called for tenders for laying the second line between Irugur and Podanur which would result in diversion of more trains would skipping Coimbatore only.

The Coimbatore-Irugur second line pathway congestion no longer exists. The general public of this sector have been ventilating their anger and disgust by frequent demonstrations etc., it is likely that these agitations in the long run may grow further creating law and order problems instructing the flow of trains etc.

Therefore, it is requested that the Southern Railway and railway Board may be prevailed upon to closely concentrate on the immediate re-routing of 13 pairs of trains via Coimbatore without further loss of time.

SHRI PRASANTA KUMAR MAJUMDAR (BALURGHAT) : Respected Chairman Sir, today we have a new Railway Minister Shri Mukul Roy in office. I congratulate him at the outset.

I have a few points to raise in this august House in the discussion on Rail Budget (2012-2013). Firstly the name of the historic Tebhaga Express has been changed into Kolkata-Balurghat Express which runs thrice a week. I demand that it should run daily.

Secondly, the Gaur Express should be extended upto Balurghat. Otherwise, kindly introduce a new train from Balurghat to Kolkata in the evening.

*The issues of railway safety and security of the passengers have long been ignored. I demand that these must be addressed seriously. In order to do this, the entire signalling system must be overhauled. More and more drivers should also be appointed immediately to fill the vacant posts. The Kakodkar Committee which was constituted pointed out that the

railway safety must be separated from the Railways as a whole. According to this committee, the fiscal health of the Railways is extremely poor and the infrastructures are also in very bad shape.

The cost of fuel has a direct impact on the costs of railway tickets. Therefore the fuel component should be dissociated from ticketing. If this is not done, then railways may go the Indian Airlines way and gradually plunge into huge losses.

This time, railway fares have increased in three stages – first, the freight charges have been raised; second the passenger fares have been hiked; thirdly, the service taxes have been increased. As a result there is excessive pressure on the

English translation of this part of the speech originally delivered in Bengali

common people. The fares of sleeper classes of express trains, or local trains have shot up thus making it very inconvenient for the daily passengers or middle class and lower middle class travellers. Thus the hiked fares should be rolled back for the benefit of the passengers. Only the fares of AC trains should be increased as the passengers who travel in air-conditioned coaches can afford to pay more.

At present, about 470 projects are lying unfinished. These must be taken up and completed by the Ministry. Not more than 200 km of railway tracks are laid every year whereas the number of trains plying on the old tracks has increased thus putting immense pressure on the existing infrastructure. Therefore delays in train schedule become very common and most of the trains do not reach the destination in time.

Moreover, there is absolutely nothing in the name of passenger amenities in the coaches. The toilets are not clean, water is not adequately available, seating arrangements are extremely poor, food is terrible and all kinds of cleanliness go for a toss. The situation is little better in AC coaches but non AC trains are not fit to travel in. The local trains are overcrowded and there is no space even to stand. You can find hundreds of passengers on the top of the trains, risking their lives every day. In the rural areas, the conditions of the stations are so bad that passengers face a lot of problems. There is no electricity or light on the platforms; water is also not found in the washrooms and drinking water taps are also nowhere to be seen. Hon. Railway Minister must pay proper attention to these problems.

Electrification work of the stretch from Sealdah to New Jalpaiguri is pending for a long time and must be completed. I thank the Minister who has announced that the one lakh persons will be appointed in railways. Every year, this announcement is made in the budget but actually nothing happens. Therefore the new Minister should try to implement the programmes which have been taken up by the former Minister as well as the schemes that have been elaborated in this year's budget speech.

With these words, I thank you sir for allowing me to speak on the subject and conclude my speech.*

***श्री बालकृष्ण खांडेराव शुक्ला (बडोदरा):** इस वर्ष का रेल बजट जो कि आधुनिकीकरण की दिशा में निवेश कर रहा है, किंतु मंत्री जी ने रेलवे के आंतरिक संसाधनों को बढ़ाने में कोई भी नई पहल की नहीं है।

रेलवे का बजट 60,100 करोड़ रुपये का बना है, जिसमें से करीब 40 प्रतिशत हिस्से के लिए केन्द्रीय बजट से मिलने वाली मदद पर निर्भर करेगा। रेलवे की वित्तीय हालत जिस कदर नाजुक है कि उसमें आमूल चूल सुधार की गुंजाइश थी, जिसमें रेलवे मंत्री जी कुछ कर नहीं पाए हैं।

रेलवे का ऑपरेटिंग रेजियो 95 प्रतिशत तक चला गया है, जो कि बहुत ही खतरनाक है, जिसे मंत्री जी ने अपने भाषण में भी स्वीकार किया है।

इस वर्ष रेलवे के यात्रियों और दुलाई दोनों में कमी आई है। दोनों ही मामलों में यातायात रेल से सड़क की तरफ स्थानांतरित हुआ है।

रेल मंत्री जी ने 6 मार्च को मालभाड़े में 20-25 फीसदी इजाफा किया है, जिससे रेलवे को सालाना 10,000 करोड़ रुपये की आय होने का अनुमान है। वित्त वर्ष 2012-2013 में यात्री किराया 5.4 प्रतिशत और मालभाड़ा 5.7 प्रतिशत बढ़ने से रेलवे प्राप्ति 27.6 प्रतिशत से बढ़कर 1,32,552 करोड़ रुपये होने का अनुमान है। लाभांश भुगतान के बाद शुद्ध राजस्व 15,557 करोड़ रुपये होने की उम्मीद है जो वित्त वर्ष 2011-12 में 1,492 करोड़ रुपये था। एक ही वर्ष में इतना लाभांश कमाने की रेलवे मंत्री जी की महेच्छा के कारण भाड़े की बढ़ोतरी के साथ पूरे देश की महंगाई बड़ी तेजी से बढ़ेगी जोकि आज हमारी राष्ट्रीय समस्या है।

रेल मंत्री जी ने एक सुनहरा सपना दिखाया है कि अगले वित्त वर्ष में 1 लाख से ज्यादा नियुक्तियां करेगा, जो कि एक बड़ी मुश्किल बात है, रेलवे की वर्तमान खस्ता हालत को देखते हुए यह असंभव है। इसके साथ साथ रेल मंत्री जी ने अगर किसी को सबसे ज्यादा लाभान्वित किया है, तो वह है, रेलवे से जुड़े कारोबार करने वाली

कंपनियों। मंत्री जी ने बजट में लोकोमोटिव और वेगन के एलोकेशन में अच्छी बढ़ोतरी की है।

वेगन इंडस्ट्री को स्वर्ण का दर्जा देते हुए मंत्री जी ने कहा कि वेगन की सालाना खरीद 2020 तक बढ़कर 29,000 यूनिट हो जाएगी जो अभी 16,000-18,000 यूनिट है। एक ही वर्ष में मंत्री जी इसके लिए सालाना आउट ले 30 प्रतिशत ज्यादा है जोकि 18,193 करोड़ रुपये होता है।

मंत्री जी का कहना है कि आठ साल के बाद पहली बार भाड़ा बढ़ा है तो क्या आठ साल की कसर एक ही साल में निकालने का इरादा रखते हुए मंत्री जी ने इस प्रकार का बजट पेश किया है।

रेल भाड़ा बढ़ाने से अगर रेलवे 29,000 करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि जमा करने की बात कहती है तो सामान्य आदमी के ऊपर 29,000 करोड़ रुपये का अतिरिक्त आर्थिक बोझ बढ़ेगा जोकि गरीबी बढ़ाने में सीधे सीधे मददगार होगा क्योंकि रेलवे पूंजास आम आदमी ही ज्यादा करता है।

मेरे संसदीय क्षेत्रों बड़ोदरा, गुजरात से बम्बई, दिल्ली और नागपुर के लिए नये ट्रेनों की मांग की गई थी जो कि नकारी गई है। उसी के साथ साथ कुछ नई ट्रेनों की मांग भी माननीय प्रधानमंत्री जी के पास की हुई थी उसे भी नकार दिया गया है। रेलवे के ही कर्मचारी यूनियन (वेस्टर्न रेलवे एम्पलाइज यूनियन) द्वारा हमें दी गई विज्ञप्ति हमने माननीय प्रधानमंत्री जी को सादर दी हुई थी जिसके बारे में भी कोई जिक्र नहीं किया गया है। उन दोनों मांगों के बारे में हम फिर से आपका ध्यान आकर्षित करते हैं।

A large section of public working in industrial and services sector in Gujarat come from eastern UP and Bihar. Dwarka in western India and Varanasi (Kashi) and Allahabad (Prayag) and Faizabad (Ayodhya) in eastern India are considered important from religious tourism view point. Vadodara (Baroda) in Gujarat has inadequate rail connections with cities in eastern UP and Bihar though industrial work-force is drawn from there besides Railways losing huge revenues on religious tourism potential.

There is not even one superfast train connection so far. Amethi/Sultanpur/Raebareilly (constituencies of honourbale Soniaji/Rahulji)- from where large population travels to/from Baroda-does not have even one direct train.

A DURANTO train may kindly be ordered to be provided on an urgent basis.

In spite of continuous representations over decades, issues still remain pending leading to considerable suffering to the traveling public as either they have to spend considerably large time by traveling in long distance but slow trains or take circuitous route via Delhi and spend more money and time.

You would kindly agree that long distance trains should not be used as slow passenger trains to cater to stations in between as it unduly reduces speed and enhances journey time (for 1500 kms, it takes more than 34 hours on these routes which could easily be brought down to 24 hours).

With the help of a couple of railway officials, we have done some home work in this regard and submitted suggestions for your consideration (annexure enclosed) and passing of appropriate orders. We believe that these are workable propositions and would alleviate the discomfort to the traveling public to a great extent.

Dwarka (Okha)/Ahmedabad, Vadodara (Baroda) need to be connected to Lucknow/Gorakhpur/Muzaffarpur Lucknow/ Faizabad(Ayodhya) Sultanpur/ Jaunpur/Varanasi/Patna/Gaya Allahabad/Jaunpur/Mau/Azamgarh/Ballia by Duranto trains.

Currently, there are some trains (not daily) but not only are they extremely slow (average speed as low as 40 kms per hour), they lack in passenger comforts and amenities besides the frequency of their operation being inadequate (pantry car and AC 2/3 tier are absent). Enroute, absence of drinking water and catering facilities make journey more pathetic (certainly in summers). Pantry cars may be provided in all following trains.

Looking to platform availability at Vadodara and quick turn-around of rake without maintenance needs following may be started (two timing options are given in table below)

(i) GORAKHPUR – VADODARA- GORAKHPUR		(ii) VARANASI- VADODARA- VARANASI	
GORAKHPUR- Departure	08.30 am 4.30 am	VARANASI- Departure	11.30 am 3.30 pm
VADODARA-Arrival	11.30 am 7.30 am	VADODARA-Arrival	15.30 pm 7.30 am
VADODARA- Departure	13.30 pm 9.30 am	VADODARA- Departure	17.30 pm 9.30 am
GORAKHPUR-Arrival	16.30 pm 12.30 pm	VARANSI- Arrival	21.00 pm 1.00 pm

1. 5045/5046 Okha-Gorakhpur

- Instead of once a week, its frequency may be increased to all seven day or at least tri-weekly.
- The train to be routed via Jhansi/Kanpur instead of Jhansi/Agra/Tundla (it would save about 7-8 hours)
- For passengers to Gwalior, slip coaches may be attached and attachment/detachment may be done at Jhansi.
- The speed of the train up increased to make it super fast (at least one super fast to U.P.)

2. 9167 Ahmedabad-Varansi/9165 Ahmedabad Muzaffarpur Darbhanga Sabarmati Express

- The frequency may be increased to daily (half section to travel to Darbhanga and half to Varanasi from Baraband-Shahganj)
- Three-tier AC coach to be attached
- These trains to be made superfast train cutting down on journey time to about 25 hours between Ahmedabad and Varanasi (a distance of 1600 kms.)

3. 9037/38 and 9039/40 Avadh Express

- Like Sabarmati Express, this train also running from Lucknow/Barabanki/Shahganj be made into two portions – one portion could run to sultanpur/Jaunpur/Varanasi/Patna/Gaya and the other to be maintained on it present route to Gorakhpur/Muzaffarpur

4. 9053-9064 Surat Muzaffarpur

- May be taken to Kanpur via Jhansi instead of present route of Gwalior-Agra and diverted via Gorakhpur. This reduces more than six hours of journey time.
- Frequency to be increased to tri-weekly
- May be made super fast

5. 5635 Okha-Guwahati Express may leave Okha at 7 am (present 11.15 am to reach Guwahati around 4 am (present 7.30 am)

6. 9569 Okha-Varanasi

- a. May leave Okha at 6.30 am (present 13.30 hrs.). This will avoid one night journey.
- b. Pairing train to be similarly scheduled
- c. Frequency may be made daily – 3 days via Allahabad (extended to Balia via Jaunpur/Azamgarh) and 4 days via Lucknow/Faizabad or Lucknow/Sultanpur(Amethi)

7. 2937/1938 (GIMB-HWH) weekly S.F. Express

- a. This train should be run via Allahabad-Varanasi-Gaya
- b. Frequency should be increased.

Electrification of track- The Indian Railways have a network have a network of 54000 kms. of track. Out of this, only 25% track has been electrified and on 75% track, Indian Railways run with Diesel traction. Since the price of diesel is shooting up very fast every now and then, the cost of operation has also risen to an excessive level which Railways are now finding difficult to meet in 75% Diesel traction. The trains running on electrified track are very cheap as far as cost of operation is concerned. It is, therefore, necessary to reduce the huge cost of operation by electrifying the remaining 75% track. The Railways should manage their resources better for providing necessary inputs for upgradation and modernization of Indian Railways.

There are 1,30,000 vacancies in Indian Railways today in safety categories. This is a serious handicap in the transport system to manage running of 17000 Mail/Express trains every day besides the freight trains. This is a safety hazard because the staff in safety categories like, station masters, loco pilots, guards, trackman, technicians, Sr. Supervisors are working in stress. They do not get leave even in emergency cases. The rest rules are also violated because there is acute shortage of staff on Indian Railways. The Railways should fill up all these vacancies and create an atmosphere in which the railway employees work in fit mental condition to prevent accident. Most of the accidents occurring on Indian Railways are because of human failure and this proves that they are working under stress and bad working condition.

There are 7000 stations under the Indian Railways and majority of these stations are in remote places. Proper drinking water facility and toilet facilities are not available to the traveling public at such small stations located in remote places. The Railways should start a special campaign to improve drinking water supply and proper toilet facilities at such small stations also. The passenger traffic as well as freight traffic on Indian Railways is increasing by leaps and bounds. At present all passengers are not finding accommodation. Indian Railways are the cheapest and safest mode of transport but not being upgraded fully as far as running more trains is concerned. Shortage of locomotives, wagons and coaches also is a handicap in that direction. The track capacity also is not getting increased to run more trains. Infrastructure facilities to move freight traffic from new ports are also not being provided to the required extent. The track capacity can be increased provided Inputs are there. In view of paucity of funds, the transport system is not getting modernized and upgraded. The comfort level of 2nd Class passengers is also lacking. It would be in the fitness of thing to revise the fare and freight policy upwardly to get over the problem of paucity of funds which is need of hour.

Project-Even the projects which have announced are not being completed according to the target for the reason of shortage of funds. The benefits which should flow from these projects to the traveling public are also being delayed inordinately.

इन सब बातों के साथ रेलवे बजट के अनुसंधान में मैं मेरे विचार आपके सम्मुख रखता हूँ जिसको स्वीकार करने की आशा करता हूँ।

श्री नृपेन्द्र नाथ राय (कूच बिहार): सभापति जी, आपने मुझे इस रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

14 मार्च को जब माननीय मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी जी ने सदन में बजट रखा था, तब उन्होंने बात कही थी कि हमारी वेस्ट बंगाल की सरकार बहुमत की सरकार है, यह रेल दफ्तर इंडिया की धड़कन है, इंडिया की लाइफलाइन है। रेलवे आई.सी.यू. में है। इसे आई.सी.यू. से निकालने के लिए मैं किराया बढ़ा देता हूँ लेकिन किराया बढ़ने का असर आम आदमी पर पड़ता है। आजादी के बाद पहली बार ऐसा मौका हुआ है कि बजट पेश करने के बाद दूसरे रेल मंत्री आ गये हैं। आज मुकुल जी नये रेल मंत्री बने हैं। मैं उनका स्वागत करता हूँ लेकिन मैं ज्यादा नहीं बोलूंगा।

मेरा कूच बिहार इलाका है। मैं कूच बिहार के बारे में कुछ बताना चाहता हूँ। कूच बिहार से एक ट्रेन Uttar Banga ट्रेन जिसका नम्बर 3148 है, यह कूच बिहार से सियालदाह आती है और सियालदाह से न्यू कूच बिहार ट्रेन नम्बर 3147 जाती है। रेलवे के लोग कहते हैं कि खाना अच्छा मिलता है लेकिन इस ट्रेन से कूच बिहार से सियालदाह आने में 14 घंटे लगते हैं और उसमें कोई पेंटी कार नहीं है।

3142 T-T- Express न्यू अलीपुर से कूचबिहार होकर सियालदाह जाती है। समय 17 से 18 घंटे लगता है उसमें खाने-पीने की सुविधा नहीं है।

17.00 hrs. (Dr. M. Thambidurai in the Chair)

मेरा निर्वाचन क्षेत्र कूच बिहार है। बजट में बताया किया ईस्टर्न रीजन बांग्लादेश के साथ रेलवे लाइन जोड़ेंगे। जिस तरह हमारा बांग्लादेश, नेपाल मित्र देश है, इससे रेल लाइन जोड़ी जाएगी। जब हम न्यू कूच बिहार से सियालदाह आते हुए 16 से 18 घंटे समय लगता है। गीतालदाह बांग्लादेश और भारत के बीच में है, इससे लाइन जुड़ी है। अगर इस लाइन को दोबारा चालू किया जाएगा तो हम कोलकाता आठ घंटे में आ सकते हैं। मेरी मांग है कि गीतालदाह लाइन चालू करें ताकि बांग्लादेश से कोलकाता जल्दी पहुँचा जा सके। बांग्लादेश हमारा मित्र देश है।

महोदय, मंत्री जी ने बजट में न्यू जलपाइगुड़ी, न्यू कूच बिहार इंटरसिटी ट्रेन सप्ताह में पांच दिन दी है। मेरी मांग है कि इसे पांच दिन से बढ़ाकर सात दिन किया जाए। दीनद्वारा सब डिवीजन है। यहां एग्जीक्यूटिव महकमा है। यहां 80 परसेंट कल्टीवेशन होता है। यहां दो पैसेंजर ट्रेन दिन में चलती है। कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है। रात में कोई ट्रेन नहीं चलती है, एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है। मेरी मांग है कि न्यू कूच बिहार से ट्रेन नं. 3148 सियालदाह तक चलती है जिसे दीनद्वारा से सियालदाह शुरू करें। मंत्री जी को कूच बिहार के बारे में सब कुछ मालूम है इसलिए मेरी मांग है कि से बारदंगल तक जो ट्रेन चलती है, दीनद्वारा तक बढ़ाई जाए, दीदी कहती हैं कि यह आम आदमी की सरकार है। यहां 90 परसेंट फार्मर हैं, इंडस्ट्री नहीं है। किसानों के लिए फर्टिलाइजर के लिए कोई रोक प्वाइंट नहीं है। मैं जनता के हित के लिए दीनद्वारा रोक प्वाइंट बनाएं। आपने बताया था कि आप सुविधा और सुरक्षा के लिए ज्यादा इंतजाम करेंगे। जब मैं एमपी नहीं था, मैं एसी टू टायर, थ्री टायर और स्लीपर क्लास में सफर करता था। हावड़ा से सियालदाह, डिब्रूगढ़ ट्रेन जाती है, उसका नं. 5959 है। किसी ने उस ट्रेन में सफर किया है या नहीं? हमें नहीं मालूम लेकिन मैंने किया है। जब आप सफर करेंगे तो देखेंगे कि बाथरूम कैसे हैं, स्लीपर क्लास और एसी टू टायर का कोच कैसे है, लाइट नहीं है, फैन नहीं हैं, कितनी गंदगी है। मैं सियालदाह से न्यू कूच बिहार, दिल्ली से न्यू कूच बिहार राजधानी में जाता हूँ। इसकी हालत बहुत खराब है। स्लीपर क्लास और एसी टू टायर और पैसेंजर ट्रेन की हालत बहुत खराब है। हम जनता की बात कहते हैं लेकिन जनता की तरफ ध्यान नहीं दे रहे हैं। मेरी मंत्री जी से मांग है कि DINHATA 3148 से नार्थ बंगाल से ट्रेन चलाई जाए। यहां कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है केवल पैसेंजर ट्रेन है। मंत्री जी से मेरी मांग है कि एक्सप्रेस नार्थ बंगाल से चालू करें। मैं जानना चाहता हूँ कि पहले कितने कर्मचारी थे? हमारी आबादी 122 करोड़ है, 14 लाख कर्मचारी चाहिए जबकि 80,000 रिक्त किए गए और इस बार एक लाख का प्रस्ताव रखा गया। बजट में प्रस्ताव आते हैं लेकिन कितना काम होता है, यह पता नहीं चलता। मंत्री जी ने कहा रेलवे दैवस की हालत खराब है, हमें लगता है यह ब्रिटिश सरकार की तरह 100 साल पुराना है। रेल विभाग की हालत बहुत नाजुक है। स्लीपर क्लास और पैसेंजर ट्रेन का किराया बढ़ाया गया है, मेरी मांग है इसे रेल बैक किया जाए। मैं इस बजट का विशेष करता हूँ।

श्री लालजी टण्डन (लखनऊ): सभापति महोदय, मैं उन्हें ढूंढ रहा हूँ जिन्होंने यह बजट पेश किया था, वह कहां हैं और मैं ढूंढ रहा था कि जो इसका उत्तर देंगे, वह कहां हैं। जब उन्होंने इस सदन की बहस को सुना ही नहीं, उन्हें उस बजट को पढ़ने का अवसर नहीं मिला तो वह क्या उत्तर देंगे, मैं नहीं समझ सकता। लेकिन मैं उन आंकड़ों में नहीं जाना चाहता, मैं केवल उस तरफ जाता हूँ कि खाली सपने दिखाना बंद करो, जिंदगी जीने के लिए है, सपने देखकर कोई जीवित नहीं रहता। 2020 का विजन पेश कर दिया गया। जब से यह सरकार आई, हर बार जो घोषणाएं हुईं उनका क्या हुआ, इस बजट में उनके बारे में कुछ भी दिखाई नहीं देता, कहीं उनका जिक्र भी नहीं है। वह प्रगति कहीं दिखाई नहीं दी, जिसके बड़े-बड़े वायदे यहां किये गये थे, वे कहां गये? दिल्ली के आखिरी मुगल बादशाह बहादुरशाह जफर थे, वह एक शायर थे। उन्होंने कहा था - "काबे दयार से मांग कर लाये थे चार दिन, दो आरजू में कट गये दो इंतजार में"। इस तरह से पांच साल के लिए जो सरकार आई थी, इसका आधा समय केवल झूठी घोषणाएं करने में बीत गया, एक साल इंतजार में बीत जायेगा और आखिरी साल खैरात में बीत जायेगा, जो चुनाव के वक्त छूट देनी है। यह 19वीं शताब्दी की रेल का इंफ्रस्ट्रक्चर है और 21वीं शताब्दी में बुलेट ट्रेन चलाने की जो कल्पना करते हैं, वह किसे धोखा दे रहे हैं। सरकार ने अपने बजट में रेलवे के लिए कोई विशेष प्रोविजन नहीं किये हैं। रेलवे की हालत यह हो गई कि उसके पास विकास करने के लिए कोई पैसा नहीं है। भ्रष्टाचार के बारे में रेलवे को गेटवे ऑफ इंडिया कहा गया था। लेकिन मैं समझता हूँ कि गेटवे ऑफ भ्रष्टाचार यदि कोई है तो यही विभाग है, इसमें हर जगह लूट है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूँ कि मंत्री जी इस बात का जवाब दें कि देश भर में कहीं भी जितने प्लाई ओवर्स बन रहे हैं, वे कब शुरू हुए, उन्हें कब पूरा होना था और अब उनकी पोजीशन क्या है? वे जितनी योजनाएं घोषित की गई थीं, वे सब कहां चली गईं? मैं ढूंढ रहा हूँ कि वर्ल्ड स्टेटस का रेलवे स्टेशन देश में कौन सा बन गया। यह सबसे पहली घोषणा थी, लेकिन कौन सा स्टेशन ऐसा बन गया। मैं लखनऊ से आता हूँ, वर्ल्ड हॉरिटेज में लखनऊ का रेलवे स्टेशन है। दुनिया के सबसे सुंदर बने हुए रेलवे स्टेशंस में इसका नाम है। इसे सौ साल पहले अंग्रेज बनवा गये थे। लेकिन उसमें एक प्लेटफार्म तक नहीं बढ़ सका और वर्ल्ड स्तर का उसे बनाने की घोषणाएं हो रही हैं। कॉमनवैलथ में गेम्स हो रहे थे, दिल्ली में आधुनिकतम नई दिल्ली स्टेशन बनाने की बात हुई थी, लेकिन जब कभी दिल्ली स्टेशन जाता हूँ तो जिस तरह से गंदगी दिखाई देती है, उस पर शर्म आती है कि हम किस भारत की कल्पना कर रहे हैं, इसकी जवाबदेही होगी। अभी राज्य मंत्री जी यहां बैठे थे, लखनऊ के बारे में पहले दिन से मैं एक-एक योजना की बात करता हूँ कि जब श्री नीतीश जी यहां रेलवे मिनिस्टर थे तो लखनऊ में दो-तिहाई आबादी पुराने लखनऊ के रूप में गोमती के उस पार है, लोगों को चारबाग स्टेशन पहुंचाने के लिए बीस किलोमीटर का सफर करना पड़ता है। वहां एक नया रेलवे टर्मिनल बनाने की योजना बनी, उसका उद्घाटन हुआ, काम शुरू हुआ। 80 करोड़ रुपये की योजना थी, उसमें 46 करोड़ रुपये खर्च हुए और उसके बाद पता नहीं किसने, कैसे और क्यों उसे बंद कर दिया। मैं बार-बार यह सवाल पूछता रहा हूँ कि आखिर किसने वह बंद की, क्या कारण था? वह पैसा कहां चला गया। वहां बहुत सारी सामग्री का जो ढेर था, उसे कौन उठा कर ले गया? लेकिन कोई उत्तर नहीं है। अभी मुझे बताया गया है कि जब ममता जी रेल मंत्री थीं, माननीय मुलायम सिंह जी बैठे हैं, इनके सामने उन्होंने कहा था कि उसे मैं बनवाऊंगी। जब वे एनडीए में मंत्री थीं तब भी उन्होंने लखनऊ में जा कर कहा था कि यह बहुत सम्मानजनक प्रोजेक्ट है। हम इसे पूरा करेंगे। वह आज तक पूरा नहीं हुआ है। मैं बराबर उसके लिए संघर्ष करता रहा हूँ। हर बार एक ही जवाब मिलता है कि अब डीफ्रीज हो गया है। फिर वह कैसे बनेगा?

मैं कोट कर रहा हूँ, मुझे डीआरएम ने बताया कि नौ करोड़ रुपये आ गए हैं और हम काम शुरू करने वाले हैं। मैंने चार दिन पहले फिर पूछा कि क्या प्रोग्रेस है? उन्होंने कहा कि साहब पैसा तो आया ही नहीं है, अब के बजट में आएगा। मैंने सारा बजट ढूंढ डाला लेकिन वह पैसा मुझे कहीं नहीं मिला। क्या बजट में इस भ्रष्टाचार को रोकने का कोई रास्ता दिखाई देता है? किसलिए हम समर्थन करें? गालिब ने कहा था कि - "यूं तो हम जानते हैं जन्नत की हकीकत, लेकिन दिल बहलाने के लिए गालिब यह खयाल अच्छा है।" आप सपने दिखाते जाइए, हकीकत तो हम जानते हैं। यह ऐसा फार्मूला है कि पहले टैक्स बढ़ा दीजिए और बाद में गरीबों के नाम पर तरस खा कर, उनके लिए कुछ खैरात कर दी कि कुछ माफ कर दिया। वही अब भी होने वाला है। यह पहली बार देख रहे हैं कि किसी ने कल्पना की कि हम कैसे करेंगे और आखिरी वक्त में उसे हटा दिया गया। क्या इसमें मंत्रिमण्डल की सामूहिक जिम्मेदारी नहीं होती है? बजट स्पीच में तत्कालीन मंत्री ने कहा था कि सैम पित्तोदा की एक समिति ने रिकमंडेशन दी है। काकोदर समिति ने भी सिफारिश दी है। योजना आयोग का अपना अलग रोल है। वित्तमंत्री कहते हैं कि उनकी सहमति से बना है। प्रधानमंत्री जी की नीति के बारे में सब जानते हैं कि वे उदासीकरण के बहुत पक्षधर हैं। यह सब मिल कर जो बजट बनाया गया उसके लिए एक आदमी जिम्मेदार कैसे हो सकता है? सामूहिक उत्तरदायित्व का यह सिद्धांत कहां चला गया? अगर इस सदन में ये बातें डिस्कस नहीं होंगी तो बजट के इन आंकड़ों से क्या होगा? अगली बार फिर यही आंकड़े आएंगे। कुछ बढ़ते हुए होंगे, कुछ बढ़े हुए होंगे। एक नया सपना होगा। काबे दयार से मांग कर जो चार दिन लाए थे वे यूं ही बीत जाएंगे और वहीं के वहीं रहेंगे। इतनी संपत्ति लुट रही है।

मैं उत्तर लखनऊ से आता हूँ। वहां पर एक फ्लाईओवर बन रहा है। जब मुलायम सिंह जी मुख्यमंत्री थे, तब वह शुरू हुआ था। जब श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी प्रधानमंत्री थे तब वह सैक्शन हुआ था। उसके बाद एक सरकार और चली गई। लेकिन वह अब तक पूरा नहीं हो सका। मैं एक नागरिक के नाते पूछना चाहता हूँ कि रेलवे को यह अधिकार किसने दिया है कि पांच-सात साल तक हमारा रास्ता रोके। लेकिन यह कुछ ठेकेदारों और अधिकारियों की एक ताकत बनी हुई है। एक ही आदमी पांच-पांच ठेके ले लेता है। एक में थोड़ा काम शुरू किया और पैसा ले लिया। फिर दूसरा काम शुरू किया और पैसा ले लिया। पांच जगहों पर काम शुरू कर के अधूरा छोड़ दिया। आखिर में उन्होंने कहा कि साहब अब रेट बढ़ गए हैं।

कश्मीर में रेलवे का जो काम हो रहा है, उसे मैं देखने गया था। एक तरफ यह गर्व होता है कि भारत उन देशों में है जो दुनिया में किसी से भी चुनौती ले सकता है और कर के दिखा सकता है। ऐसी टनल और दुनिया का सबसे ऊंचा पुल बन रहा है, जिसमें से वह रेलवे लाइन जायेगी। पता चला कि वहां काम रुका पड़ा है। जिस कंपनी को वह ठेका दिया गया था, वह पी.पी.मॉडल पर हुआ है, उसमें 10 परसेंट अपने-आप हर-साल बढ़ता चला जायेगा, काम हो या न हो। कई साल से काम बंद पड़ा है, 10 परसेंट हर-साल बढ़ता चला गया, अब उन्होंने कहा कि हम काम नहीं करते तो जो प्रोजेक्ट कई सौ करोड़ रुपये का था, अब वह हजारों करोड़ में आ गया। इसका जिम्मेदार कौन होगा, क्या कोई इच्छाशक्ति इसमें दिखाई देती है? गरीबों से चूसकर और कुछ लोगों के लिए पूरी पाइप लाइन डाल दी जायेगी, वहां सब रेवेन्यू चला जायेगा, सारे ऐसेट्स उधर चले जायेंगे, क्या उसे रोकने की कोई व्यवस्था नहीं होगी? मुझे इस बजट को देखकर बहुत निराशा हुई, जिसमें इतना कुछ दिखाने के बाद फिर भी कुछ नहीं है। तीन साल हो गये हैं, लेकिन कुछ नहीं हुआ है। एक छोटा सा काम था। आज मैं मंत्री जी को बधाई दूँ या यह कहूँ कि उनके पहले दिन की शुरुआत ही ₹₹/₹ हो गया। खैर मैं यही कह सकता हूँ कि ममता जी की ममता इन पर बनी रहे।...(व्यवधान)

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): आप इन्हें आशीर्वाद दीजिये।...(व्यवधान)

श्री लालजी टण्डन : मेरी शुभकामनायें इनके साथ हैं।...(व्यवधान) मैंने जो कहा, आपने उसे समझा नहीं।...(व्यवधान) मैंने कहा है कि मैं ईश्वर से प्रार्थना करता हूँ कि ममता जी की ममता इन पर बनी रहे।...(व्यवधान) क्योंकि उनकी ममता के बिना कोई इन्हें बचा नहीं पायेगा।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go in record. Please take your seat. Please wind up.

(Interruptions) अँँ!*

श्री लालजी टण्डन (लखनऊ): मैं इससे ज्यादा शुभकामनायें इनके लिए वया दे सकता हूं क्योंकि उनकी नाराजगी से अँँ! * हो गया। उनकी पूसन्नता आपके ऊपर बनी रहे, मेरी ऐसी दुआएं आपके लिए हैं।... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please wind up. Next Shri Jagdambika Pal.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: I have already asked to remove certain words. Please wind up.

श्री लालजी टण्डन : आज स्थिति यह हो रही है कि रेलवे के बजट का कोई जिम्मेदार नहीं है। अनवर इलाहाबादी ने अपने एक शेर में कहा कि जो बेचते थे दवाए दिल, वे दुकान अपनी बढ़ा गये। अब कौन देगा, जो हमारी अपेक्षायें हैं, उन्हें आप पूरी करें। ये मेरी शुभकामनायें आपके लिए हैं।... (व्यवधान) मान्यवर, मेरा जितना समय एलॉटिड है, वह भी अभी पूरा नहीं हुआ है।

MR. CHAIRMAN: All right. Thank you. Fifteen Members are yet to speak. BJP has given 15 names. I have to accommodate them.

श्री लालजी टण्डन : महोदय, मुझे जितना समय बताया गया है, अभी वह पूरा नहीं हुआ है। मैं आपसे अपेक्षा करता हूं कि आप मुझे एक-दो मिनट और देंगे।

मान्यवर, अगर रेलवे के पास आमदनी का कोई जरिया नहीं होगा, मैं यह बात कहना चाहता हूं कि खुद मंत्री जी के बयान में है कि रेलवे से माल की ढुलाई कम हो रही है, रेलवे में यात्री कम हो रहे हैं। हायर वलास में आपने जितना किराया बढ़ाया है तो और... (व्यवधान) महोदय, आप इन्हें शांत कीजिये।... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please address the Chair. What is the problem with you? You are speaking to them, that is why they are raising issues. You should address the Chair. You should speak to me.

SHRI LALJI TANDON : I want your protection.

MR. CHAIRMAN: You have to obey. You have to address the Chair. You do not look at them.

...(व्यवधान)

श्री लालजी टण्डन : मान्यवर, मैं कह रहा था कि संसाधन की बात कही जा रही है। मैं कह रहा था कि हायर वलास में जो किराया बढ़ाया जा रहा है और दूसरी तरफ प्राइवेट एयरलाइन्स इकोनॉमी वलास में इतना सस्ता किराया करके चलाने लगी हैं कि शायद जिस वलास में आप इतना किराया बढ़ा रहे हैं, उसमें आपको यात्री ही नहीं मिलेंगे। अगर उससे कम किराये में कोई हवाई जहाज़ से जा सकता है तो रेल में सफर क्यों करेंगे? लेकिन उसके बहुत से रास्ते हैं। अगर व्यवस्थाओं में सुधार किया जाए, अगर सही ढंग से रिजोर्सेज का इस्तेमाल हो तो टैक्स लगाने की ज़रूरत ही नहीं पड़ेगी। अगर आपकी परफॉर्मैन्स ठीक न होने की वजह से माल की ढुलाई कम हो रही है, तो उसके कारणों पर कोई विचार नहीं कर रहा। कई राज्यों में खनिज संपदा जो एक्सपोर्ट होती थी, वह बंद हो गई है। रेलवे में माल ढुलाई का एक बहुत बड़ा आर्थिक स्रोत वह था। जब वहाँ से खनिज संपदा का ट्रांसपोर्टेशन नहीं होगा तो वह आमदनी कहाँ से होगी? वह बंद हो जाएगी। आमदनी और कम होगी। इसलिए कीमत बढ़ा देने से आमदनी बढ़ जाएगी, यह कल्पना ही गलत है। जितनी सुविधाएँ देंगे, जितनी कीमत कम होगी, उतनी ज्यादा इनकम होगी।

महोदय, अब कहा जा रहा है कि ये बुलेट ट्रेन चलाएँगे, यह कहा जा रहा है कि सुरक्षा के इंटरग्राम करेंगे। उसके लिए बहुत पैसा चाहिए। वह कहाँ से लाएँगे? बाज़ार से लाएँगे और 20 हज़ार रुपये के जो टैक्स फ़्री बॉन्ड आते थे, इस बार खत्म कर दिये गये हैं। यह इस बात का संकेतक है कि सरकार रेलवे को प्राइवेटाइजेशन की तरफ ले जाना चाहती है जो देश के हित में नहीं होगा, गलत होगा। ये सारी बातें उसी दिशा में जा रही हैं। गंभीरता से इस पर विचार करना पड़ेगा। इतनी स्थिति बिगाड़ दो! एफडीआई की बात की जा रही है।... (व्यवधान) मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूँ। यदि मैं कोई ऐसी बात कह रहा हूँ जो बजट से संबंधित नहीं है या गलत है तो आप निकलवा दें लेकिन मुझे अपनी बात पूरी करने दें।... (व्यवधान)

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): टंडन जी, एफडीआई इन रीटेल को आपने मैनिफैस्टो में रखा था।... (व्यवधान)

श्री लालजी टण्डन : मैं उन बातों में नहीं जाना चाहता। मैं यह कह रहा हूँ कि देश की आर्थिक स्वतंत्रता पर जो खतरा मँडरा रहा है, जिन देशों की अर्थव्यवस्था आज डगमगा रही है, जो भारत को एक बाज़ार के रूप में देखना चाहते हैं, यहाँ की हर संस्था पर उनकी कब्ज़ा करने की योजना है और हम उसी तरफ जा रहे हैं, जान-बूझकर जा रहे हैं, अनजाने में नहीं जा रहे हैं। इससे देश को बचाना होगा। अगर आपकी अनुमति नहीं है तो मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

MR. CHAIRMAN : Mr. Jagdambika Pal, you have five minutes only.

SHRI JAGDAMBIKA PAL : Sir, I am the second speaker from my Party.

MR. CHAIRMAN: There are 20 more Members waiting to speak.

* **SHRI SAMEER BHUJBAL (NASHIK)** : I support the Railway Budget 2012-13 presented by our Railway Minister considering the financial crisis the Indian Railways is passing through, the present Railway Budget has tried to arrest the slide but the method chosen by the Ministry of Railways hits poor citizens the hardest. The "rationalization" of fare is harsh on the short distance traveler who will have to bear up to a 150 per cent increase, while the higher class passengers will be burdened with a hike by about 30 per cent. In the current 'Railway Budget' proposals for 2012-13, the hike is incrementally linked in terms of the distance of travel, besides the class and the train. Though across-the-board fare hike will generate additional revenue of Rs.7,000 crore in 2012-13 the introduction of fuel adjustment component in the fares when it comes into being, the fares would go up further.

I congratulate the Ministry of Railways for scoring points on safety. Besides setting up a Railway Safety Authority as a statutory regulatory body as recommended by the Kadkodkar Committee, tracks, bridges, signalling and telecommunications, rolling stock, stations, level crossings and freight terminals will all be focus areas. Railway Minister's decision to pursue the redevelopment of stations through the PPP mode may help upgrade passenger facilities but the contracts and projects must be carefully audited. Hon'ble Minister has suggested that a Logistics Corporation will take on freight, and a national High Speed Railway Authority will be set up to look at the six corridors identified for development. However, the key index the Railways has to look at is the Operating Ratio-the amount spent to generate Rs.100 in revenue-which has climbed to 95 per cent thus intending to bring this indicator down to 84 per cent in the coming year. The long term health of the Railways depends on meeting that efficiency target and going beyond it, squeezing a few extra rupees from those passengers who may least be able to afford it is hardly the answer.

With several ongoing 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 for Railway 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.

We have been raising some of our genuine demands related to Railway infrastructure for Nashik and its suburbs but I am constrained to place before you the fact that Railway Ministry have been ignoring our demands. We have already shown interest to set up a wagon coach factory at Nashik and also shown interest to give land, power, water, etc. for the above project. The State Government have sought permission for development of 'Nasik Road Station' on PPP, to make Odha station as Terminus etc. but these Projects have been not even examined. I would like to bring to your kind notice that whenever I have shown interest for establishment of a 'Wagon coach factory' and raised questions in Parliament, a standard reply from the Ministry has been received stating that "Existing wagon/coach manufacturing facilities and those already planned are considered adequate to meet the Railways requirements, therefore, no proposal is under consideration at present to establish any wagon/coach factory at Nashik". It is very strange that while Railway Ministry is planning to set up coach factory at Palakkad (Kerala), Kutch(Gujarat) and Kolar (Karnataka), while a genuine demand from Maharashtra State which is returning about 60% of the revenue to the Ministry of Railways is being continuously ignored.

During the last budget 2 minor projects costing hardly about Rs.20 crore i.e. one related to 'Rail Neer' and other was related to 'Kisan Vision Project'. But till date even tender has not been issued and Western Railway, Mumbai are not aware of any correspondence related to this Project. On several occasions, mere stoppages at 'Nashik' have been demanded for about 8 trains passing through Nasik to Mumbai but our request for halting/stoppages of not even one train have been acceded to. Neither any new trains passing through 'Nashik' have been introduced to as well.

People of Maharashtra in general would like to thank Railway Minister for providing/clearing some of the pending rail and related infrastructure projects for Maharashtra that includes starting a coaching complex and terminal in Navi Mumbai with an aim to improve better connectivity to Navi Mumbai. Railway Budget plans to launch 12-rake suburban trains on the harbour line. The Budget aims to introduce air-conditioned services between Churchgate and Virar and CST and Kalyan. The Budget also aims to add impetus to connectivity between eastern and western corridors of Mumbai city. The Budget also plan to increase connectivity between Panvel, Vashi and JNPT at Nhava Sheva. The Budget aims to cut travel time between metros via faster trains, to spend Rs.39,110 crore in 5 years to modernize signalling. Around 1,500 EMU coaches to be added and carrying capacity to be increased by 35%. Implementation of the Elevated Mumbai Rail Line project on PPP model to be firmed up. Completed conversion to all three suburban networks in Mumbai from direct current to alternate current. Allocation of Rs.828 crore for electrification in 2012-13 and an allocation of Rs.3,393 crore for doubling lines. Seventy-five services to be added to suburban network.

- Railways have proposed 75 additional services, 1,500 new coaches for Mumbai local trains, expansion of suburban rail networks and addition of more services in Mumbai.
- The Budget plans to introduce air-conditioned services between Churchgate and Virar and CST and Kalyan.
- The Budget plans to start a coaching complex and terminal in Navi Mumbai to improve connectivity and a

coach maintenance complex at Kalamboli in partnership with the government of Maharashtra through CIDCO;

- The Budget aims to cut travel time between metros via faster trains;
- It plans to launch 12-rake suburban trains on the Harbour Line;
- It aims to improve connectivity between Panvel, Vashi and JNPT at Nhava Sheva;
- Allocation of Rs.828 crore for electrification in 2012-13 and an allocation of Rs.3,393 crore for doubling lines. 75 services to be added to suburban network;
- It aims to add impetus to connectivity between eastern and western corridors of Mumbai;
- The Budget aims to spend Rs.39,110 crore in 5 years to modernize signalling;
- Around 1,500 EMU coaches to be added and carrying capacity to be increased by 35% and
- Implementation of the Elevated Mumbai Rail Line project on PPP model to be firmed up.

Some of the problems that I have highlighted are reasonable demands emerging from the people of Nashik region which impinge upon their everyday life. I shall be grateful to the Railway Minister if the Ministry of Railways could fulfill these small yet significant demands of my constituents. Hence, I would request the hon. Minister to bestow his attention to implement these demands as early as possible.

With these words, I conclude.

* Laid on the Table

श्री जगदम्बिका पाल (दुमरियागंज): सभापति जी, मेरा दुर्भाग्य है कि मैं खड़ा हुआ, मैं आपका आभारी तो हूँ कि आपने समय दिया, लेकिन मेरी राशनिंग आपने पहले ही कर दी। शायद इससे पहले आपने किसी और को नहीं कहा कि मातृ पाँच मिनट बोलियेगा। लेकिन जो आपने कहा है, मैं उतने में ही अपने को सीमित रखूँगा। मैं समझता हूँ कि इस देश की रेल लोगों की लाइफलाइन है, इसमें कोई असहमति नहीं है।

मैं समझता हूँ कि पूरे सदन को आज इस बात की चिंता करनी चाहिए कि अगर देश में प्रतिदिन 11 हजार रेल गाड़ियां चल रही हैं। तीन करोड़ लोग रेल से एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंच रहे हैं। 12 लाख टन माल की आवाजाही हो रही है तो उसमें इस रेल मंत्री के द्वारा प्रस्तुत किए गए बजट या विजन 2020 जो हमने फोकस किया है, जो ममता जी ने फोकस किया था, जो कांग्रेस और यूपीए की सरकार का फोकस है, चाहे वह नई रेल लाइन का विस्तारीकरण के संबंध में या डेडीकैटेड फ्रेट कॉरीडोर बनाने के संबंध में या मॉडर्नाइजेशन ऑफ स्टेशन्स की बात हो या मॉडल सिग्नलिंग सिस्टम का इम्प्लीमेंटेशन हो या इलैक्ट्रिफिकेशन ऑफ रूट्स हो। आज सम्मानित सदन को कहीं न कहीं सोचना होगा कि अगर आने वाले दिनों में रेल की उपयोगिता, रेल की सार्थकता, रेल की आवश्यकता, आम आदमी और समाज की सभी वर्गों के लिए साधन है। इसके बावजूद भी हम केवल आरोप-प्रत्यारोप करें तो यह कदाचित उचित नहीं होगा।

मेरे से पूर्व श्री लाल जी टंडन कह रहे थे, मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि पूरी दुनिया ने रेलवे की प्रतिष्ठा, रेलवे का सम्मान, रेलवे की स्पीड और पंचवृत्ति बड़ी है, वह राजधानी ट्रेन, शताब्दी और वर्ष 2010 में ममता जी के द्वारा चलायी गई दुंतो एक्सप्रेस से बड़ी है। यह आज देश की ट्रेनों में तीनों महत्वपूर्ण हैं। वर्ष 1988 में जब राजीव जी प्रधानमंत्री थे तो देश के मुख्यलिफ्ट डिस्ट्रिक्टों में इसको लागू किया गया कि देश की राजधानी से सुबह पड़ोस के राज्य की राजधानी से शताब्दी को कनेक्ट किया जाए और शाम को वह शताब्दी लौटे। वह चाहे लखनऊ हो, भोपाल हो, जयपुर हो, अजमेर हो या देहरादून हो। इस तरह से राजधानी एक्सप्रेस देश की राजधानी से सभी राज्यों की राजधानी को जोड़ने वाली हो। वह भी वर्ष 1969 में इंदिरा जी की सरकार ने किया और वर्ष 2010 में कांग्रेस-यूपीए की सरकार में ममता जी ने दुंतो चलायी, जो यहां से चलेगी तो नॉन स्टॉप लखनऊ जाएगी, कलकत्ता या मुंबई जाएगी। ये तीनों ट्रेनें पूरी दुनिया में देश की रेल की प्रतिष्ठा को बढ़ा रही हैं। स्वाभाविक है कि पूरी दुनिया में दुर्घटनाएं होती हैं। पिछले दिनों दिनेश त्रिवेदी जी जब आए थे तो एक रेल दुर्घटना उस समय हुई थी। लेकिन उसके बाद आज यह दूसरी दुर्घटना है। दुर्घटनाओं में कमी हो, वे न हों, इसके लिए हमने इस रेल बजट में रेलवे की सुरक्षा का प्रावधान किया है। उसके 19 हजार किलोमीटर के मॉडर्नाइजेशन की बात की है, उन्हीं सम्भावनाओं के लिए पूरे सदन को विचार देने चाहिए। फिर चाहे वह पीपीपी मॉडल की बात हो या विजन 2020 के लिए 14 लाख करोड़ रुपए की बात हो। लेकिन बात यह भी है कि हमारी भिन्नता क्या है? कोई भिन्नता नहीं है। 14 तारीख को श्री दिनेश त्रिवेदी जी ने बजट प्रस्तुत किया था, लेकिन इस बजट को सम्मानित सदन करेगा और इसकी रिप्लाय मुकुल रॉय जी रेल मंत्री के रूप में करेंगे। यह कांग्रेस-यूपीए की सरकार का बजट है और इस बजट में हमारे सहयोगी दल थे। केवल स्लीपर वलास और पैसेंजर वलास के मामले में वृद्धि को हम सभी लोग कहते हैं। एक तरफ चिंता है कि हमारे रिसोर्सिज़ बढ़ें। आज नई रेल लाइनों की बात होती है, मॉडल स्टेशन बनाने की बात होती है। ये मांगें पूरे सदन से उठती हैं और यह सारी मांगें लाखों-करोड़ रुपए की उठती हैं। लेकिन इसके लिए बजटरी प्रोविजन केवल 24 हजार करोड़ रुपए का है। रेल किराया और फ्रेट के मामले में बढ़ने के बाद भी 18 हजार करोड़ रुपए की आय होगी। इसके बावजूद भी जितनी डिमाण्ड लगातार है, मैं समझता हूँ कि उस पर भी हम लोगों को गंभीरता से विचार करना चाहिए। केवल आलोचना नहीं करनी चाहिए। यह बात तो हम भी कहते हैं कि जो देश का गरीब व्यक्ति है।

वह चाहे स्लीपर हो, चाहे पैसेंजर ट्रेन हो, उसमें कहीं न कहीं उस पर बोझ न हो। यह तो कल ममता जी भी कहकर गयीं कि एसी-फर्स्ट, एसी-टू टियर, एसी-थ्री का बोझ वह सह सकते हैं। मैं समझता हूँ कि आज इस कांग्रेस-यूपीए की सरकार द्वारा प्रस्तुत किया गया बजट इस रेल को एक नयी दिशा में ले जाने वाला बजट साबित होगा, ऐसा मेरा पक्का विश्वास है।

हम माननीय मंत्री जी से इस बात पर जरूरत चिंता व्यक्त करेंगे कि जहां लगातार यह कहा जा रहा है कि हमारे ऑपरेटिंग रेशियो को कम किया जाए। अगर पिछले साल यह 91.1 प्रतिशत था, जो इस साल बढ़कर शायद 95 प्रतिशत हो जाएगा। आप वर्ष 2012-13 में इसको कम करके 87 प्रतिशत पर लाना चाहते हैं तो यह कैसे कम होगा? स्वाभाविक है कि जब ऑपरेटिंग कॉस्ट बढ़ेगा तो हमारे पास सरप्लस नहीं आएगा। सरप्लस से ही हम नयी रेल लाइन का निर्माण करते हैं या आधुनिकीकरण का काम करते हैं। आप कहते हैं कि हम वर्ष 2012-13 में इस ऑपरेटिंग कॉस्ट को 84.9 प्रतिशत पर लाएंगे तो स्वाभाविक है कि इससे 15517 करोड़ रुपए की बचत होगी।

अभी टंडन जी कह रहे थे कि लगातार पैसेंजर कम हो रहे हैं। पैसेंजर ट्रैफिक हर साल नौ प्रतिशत बढ़ रहा है, ऐसा नहीं है कि यह कम हो रहा है। फ्रेट भी तीन प्रतिशत बढ़ रहा है। ये आंकड़े हमारे नहीं हैं, ये रेल के हैं। आज पैसेंजर की आवाजाही बढ़ रही है, और फ्रेट बढ़ रहा है। हमारे साथी दिवेदी जी और पुनिया जी ने सही कहा कि आज एक-एक ट्रेन में 400-500 की वेंटिंग होती है। उसी के हिसाब से यह सोचा गया कि अगर 400-500 वेंटिंग होगी तो हम वैकल्पिक ट्रेन भी चलाने पर विचार करेंगे। हम तो वास्तविकता की धरातल पर खड़े हैं। अगर केवल खड़े होकर आलोचना की जाए तो वह केवल कल्पनाओं में की जा रही है, वह वास्तविकता से परे है। मैं समझता हूँ कि आज रेलवे पूरी लाइफलाइन बन गयी है। आज दो ट्रैक की जगह तीसरे ट्रैक की बात हो रही है, हर जगह उबलीकरण की बात हो रही है। मैं समझता हूँ कि अगर रेलवे की सुरक्षा की बात न होती, रेलवे के आधुनिकीकरण की बात न होती तो फिर इसी सरकार ने दो-दो कमेटियां क्यों बनाई होती? डॉ० अनिल काकोदकर की कमेटी बनाई गयी और दूसरी श्री सैम पिट्रोदा की कमेटी बनायी गयी। दोनों की रिपोर्ट आयी। डॉ० अनिल काकोदकर, जो हमारे परमाणु वैज्ञानिक थे, उनकी अध्यक्षता में कमेटी का गठन सितंबर, 2011 में किया गया था। उनकी सिफारिशों के अनुसार सुरक्षा श्रेणी के कर्मचारियों के सवा लाख पद

खाली हैं। उस पर माननीय मंत्री जी जरूर विचार करें क्योंकि जब इस बात के लिए आप कटिबद्ध हैं कि हमारी ट्रेनों में एक्सीडेंट न हों, हर व्यक्ति की जिंदगी हमारे लिए कीमती है, और लोगों की डिफ़ाज़त की बात आप सोचते हैं तो आपको उन सवा लाख पदों को भरना चाहिए। कमेटी की रिपोर्ट के अनुसार सुरक्षा पूर्वकों के लिए दस हजार करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी क्योंकि आज भी जो एक समुचित सुरक्षा मानक चाहिए, अगर वह नहीं करेंगे तो इससे रेलों में दुर्घटनाएं बढ़ेंगी।

मैं समझता हूँ कि चाहे रेल इंजन की, डिब्बों की, ट्रैक की, सिग्नलिंग सिस्टम की, या मेंटनेंस और ओवरहॉलिंग की बात हो, अगर हमें इक्कीसवीं सदी की रेल की डगर पर आगे बढ़ना है तो हमें उसमें दो चीज़ें करनी होंगी- एक बुनियादी ढांचा, और दूसरा रेलवे की सुरक्षा। ये दोनों चीज़ें करनी पड़ेंगी। आज हम इस सदन में या देश में खड़े होकर फ़ूक़ के साथ कहते हैं कि हमारा रेल नेटवर्क दुनिया का चौथा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। हमसे बड़ा नेटवर्क यू.एस.ए., रूस, या चीन का हो सकता है। दुनिया में हम आज चौथे नम्बर पर खड़े हैं। जापान में आज बुलेट ट्रेन चल रही है। मैं बधाई दूंगा कि यहां भी बुलेट ट्रेन चलाने की कल्पना की गयी। हम आज चौथे नेटवर्क पर खड़े हैं तो हमें इससे निराश नहीं होना चाहिए और इसकी आलोचना नहीं करनी चाहिए। आज हमारा रेल नेटवर्क इस बात की प्रतियोगिता कर रहा है कि यू.एस.ए., रूस, या चीन में अगर बुलेट ट्रेन चल रही है तो भारत का रेल भी बुलेट ट्रेन चलाएगा। इसके लिए हम प्रयास करेंगे।

जहां तक जयपुर-जोधपुर की बात है तो मैं बहुत विस्तार में नहीं जाऊंगा क्योंकि समय बहुत कम दे रखा है। मैं समझता हूँ कि आज आप हमारी रेल को मौका तो दीजिए, उन्हें संसाधन तो दीजिए। निश्चित तौर से संसाधन के लिए आज बजटरी सपोर्ट जितना है, हम वित्त मंत्री जी से भी अनुरोध करेंगे कि बजटरी सपोर्ट बढ़ना चाहिए, क्योंकि यह गरीबों के लिए है। हम वेल्फेयर स्टेट में रहते हैं और कल्याणकारी राज्य की अवधारणा करते हैं तो कल्याणकारी राज्य की अवधारणा में देश का जो सबसे निर्धन व्यक्ति है, उस निर्धन और गरीब व्यक्ति की आवश्यकताओं या उसके आवागमन की अगर किसी को चिन्ता है तो कांग्रेस यूपीए की सरकार को चिन्ता है। इसीलिए उस चिन्ता को रख करके हम रेखांकित करते हैं। हम अपनी योजनाओं को क्रियान्वित करने का काम करते हैं कि उस चीज को हम करें। आज अगर आपने इसमें सपोर्ट के लिए 19 हजार किलोमीटर रखा है और इसमें आपने नई दिल्ली से कोलकाता, नई दिल्ली से मुंबई और नई दिल्ली से चेन्नई को प्राथमिकता दी है, ये देश के एक तरह से कोरीडोर हैं। इन कोरीडोरों का लाइनों का अगर आधुनिकीकरण नहीं करेंगे, एक तरफ़ अगर 160 किलोमीटर की स्पीड का आपने अपना एक लक्ष्य निर्धारित किया कि हमारी ट्रेनें इस तरह से चलेंगी। यह सही बात है, हम से पहले हमारे कुछ साथी कह रहे थे, मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूँ। कांग्रेस यूपीए की यह कल्पना तो है। पिछले दिनों पुफ़ल पटेल जी, हमारे कांग्रेस यूपीए की सरकार ने जिस तरह से हमारे एयरपोर्ट्स का रेनोवेशन किया, आज एयरपोर्ट्स तैयार हो गए हैं। आज केवल भारतीय ही इस पर फ़्ला नहीं करता है, दुनिया के जितने भी प्रागतिशील मुल्क हैं, वहां से अगर कोई नागरिक आता है और जब वह दिल्ली उतरता है या कहीं भी हैदराबाद, बंगलौर, जयपुर या लखनऊ, इन सारे एयरपोर्ट्स पर उतरने के बाद उसको इस बात का फ़्ला होता है कि वाकई हिन्दुस्तान ने तरक्की की है। इस बात को तो कम से कम स्वीकार करिए और आने वाले दिनों में हम और आप दोनों लोग रहेंगे। सदन में आपकी शुभकामनाएं होनी चाहिए, इस बजट पर समर्थन होना चाहिए। जिस तरह से हमने एयरपोर्ट्स बनाए हैं, उसी तरह से हमारी सरकार स्टेशंस भी बनाएगी, वे भी लगे कि इस तरीके के हैं।

मैं चाहता हूँ कि आज आप और नयी घोषणाएं करें। उसके पहले आपने जैसे लखनऊ को वर्ल्ड व्लास में घोषित किया, इलाहाबाद के लिए किया, गोरखपुर को किया। आपने जो विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की बात की है, आप आज कुछ तो तय कर लें कि हम इस देश के कुछ राज्यों की राजधानियों को या कुछ हमारे जो ट्रेफ़िक के लिहाज से हों या रेल की यूटिलिटी के लिहाज से हों, उस पर कितना ट्रेफ़िक है, कितनी ट्रेंस हैं, उन स्टेशंस को लें। एक मॉडर्न स्टेशंस के रूप में बना कर आप इस बात का प्रयास करिए कि लोगों को लगे कि एक क्वालिटेटिव वेज आ रहा है, एक गुणात्मक परिवर्तन रेल की कार्यशीली में आ रहा है। मैं समझता हूँ कि सभी लोग इस बात से सहमत होंगे। इफ़रट्रव्चर की बात हो, आज आप कह रहे हैं कि हम 1.3अब्ज किलोमीटर की नयी लाइन बनाएंगे। आप न्यू मेनुफ़ेक्चरिंग युनिट्स की बात कर रहे हैं। आपने कहा कि कर्नाटक, गुजरात में कोचेज़ की कमी है। आपने पिछली बार भी यहां कहा था कि रायबरेली की जो कोच फैक्ट्री है, उसका उत्पादन बहुत जल्दी शुरू हो जाएगा, लेकिन अभी तक वहां रेल की कोच फैक्ट्री का उत्पादन शुरू नहीं हो पाया। आप कम से कम एक समय निर्धारित करिए। सदन में जो बात घोषित होती है, उस बात को इम्प्लीमेंट करने का दायित्व हो। मैं समझता हूँ कि सदन में हमारे मंत्री जी तभी घोषित करते हैं, जब डिपार्टमेंट इस बात का कमिटमेंट करता है। इस बात की वचनबद्धता देना है कि हम इस समय-सीमा में इस काम को करेंगे। आज मैं समझता हूँ कि जिस तरीके की प्रॉयटीस हैं, उन प्रॉयटीज को भी आपको करना होगा। आज कहीं न कहीं रीज़नल इम्बैलेंसेस जो हैं, क्षेत्रीय असंतुलन है, मंत्री जी, उसे आपको दूर करना होगा।

मैं कुछ महत्वपूर्ण बातें कह कर अपनी बात समाप्त कर दूंगा। अभी मैं सारे विषय माननीय मंत्री जी के बजट से ही कह रहा था। मैं समझता हूँ कि आज कई रेलवेज़ हैं, चाहे वेस्टर्न रेलवे, ईस्टर्न रेलवे, सेंट्रल रेलवे हो, नार्दन रेलवे हो, नॉर्थ-ईस्ट रेलवे भी एक महत्वपूर्ण रेलवे हैं। नॉर्थ-ईस्ट रेलवे दिल्ली से आइजतनगर से लेकर हाजीपुर, सोनपुर तक था। पिछले दिनों माननीय मंत्री जी ने हमारे हाजीपुर एक नया जौन बना दिया। सौभाग्य से बिहार के लगातार मंत्री होते गए। उस बिहार में, मैं समझता हूँ कि हाजीपुर को जो थ्रस्ट हुआ, वहां जो चीजे हुई, उन्हें मिलना चाहिए।

लेकिन मैं समझता हूँ, उसके नाते गोरखपुर, जहां से पूरे नेपाल का ट्रेफ़िक है, जहां से गोरखपुर एक देश का महत्वपूर्ण स्टेश है, ईस्टर्न यूपी. में पोपुलेशन का जो घनत्व है, उस एस्टिकोण से आज गोरखपुर लखनऊ होकर कोई राजधानी नहीं है। गोरखपुर से कोई टूतो नहीं है। लगातार इस बात की मांग होती रही, रेलवे की तरफ़ से भी लिख कर आया कि उसका वायबिलिटी है, जिस तरीके से शायद गोरखपुर से चलने वाली ट्रेन चाहे मुम्बई जाती हों, चाहे पंजाब जाती हों, चाहे चेन्नै जाती हों, चाहे बेंगलूर जाती हों, चाहे कोलकाता जाती हों, लेकिन अगर इलैक्ट्रिक लाइन नहीं होती तो जितने लोग बोली में बैठते थे तो उतने ही छत पर बैठकर जाते हैं। आज क्या स्थिति है, आज गोरखपुर स्टेशन, जहां पर हजारों लोग रहते हैं, वहां कोटा स्टोन तक नहीं लगा। जो कोटा स्टोन लगता है, वह तक नहीं लगा तो मैं यह चाहता हूँ कि क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने के लिए जहां से 122 मेल ट्रेन गुजरती हों, 150 पैसेंजर ट्रेन गुजरती हों, जिस लाइन में यूटिलिटी मोर दैन 100 परसेंट हो, उस लाइन की कैपेसिटी न हो, इसके बावजूद भी एन.ई. रेलवे का हैडक्वार्टर हो और वहां से मैं तो चाहूंगा कि गोरखपुर से कोलकाता भी एक टूतो चलनी चाहिए, गोरखपुर से दिल्ली के लिए भी चलनी चाहिए, मुम्बई, अहमदाबाद के लिए भी चलनी चाहिए। वहां से जिस तरीके से वर्टिंग लिस्ट होती है...(व्यवधान) मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कह रहा हूँ, लगातार हम सारे एम.पी.ज़. मिले, वैशाली जो यूपी., बिहार के संसद सदस्यों के लिए फ़ाइडे की रात को जाने और संडे की रात को पार्लियामेंट में आने की एकमात्र ट्रेन है और जब जाते हैं तो लोगों को जगह नहीं मिलती, संसद सदस्यों की अगर यह स्थिति है तो आप इस बात पर यकीन कर लीजिए। इस सम्बन्ध में हम लोग ममता बनर्जी जी से मिले थे। मुकुल जी, मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि ममता जी ने बुलाकर कहा था और उन्होंने सी.आर.बी. को कहा था, उसमें बृजभूषण जी भी थे, आप भी थे कि हम उसमें ए.सी. फ़र्ट का कोच लगाएंगे...(व्यवधान) सब लोग खड़े हैं, इसका मतलब है कि कितनी आवश्यकता है तो उसमें ए.सी. कोच लगाने की बात थी और जबकि यह नहीं है...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please take your seats.

...(Interruptions)

श्री जगदम्बिका पाल : मैं बस दो मिनट और लूंगा। खुद माननीय रेल राज्य मंत्री जी, माननीय मुनियप्पा जी बैठे हैं, वे जानते हैं और सौभाग्य से वे लखनऊ, रायबरेली, गोरखपुर, सिद्धार्थनगर गये थे। सिद्धार्थनगर लॉर्ड बुद्धा का बर्थप्लेस है, ये लॉर्ड बुद्धा के बर्थप्लेस पर गये। वहां से आकर इन्होंने ममता जी को कहा, हम लोगों ने कहा, नई रेलवे लाइन के लिए सर्वे हुआ। लॉर्ड बुद्धा के बर्थप्लेस से भगवान राम के बर्थप्लेस अयोध्या तक उसकी कनेक्टिविटी के लिए कि कम से कम दुनिया में एक संदेश जाये कि गौतम बुद्ध की उस नेपाल की सीमा की जन्मस्थली से भगवान राम की जन्मस्थली तक रेल का भी साधन हो। आज बुद्धिस्ट सर्किट भी उसी पर है। दस साल पहले नीतीश जी जब मंत्री थे तो उन्होंने गोरखपुर से गोंडा के लिए ब्रॉडगेज का कहा था, लेकिन 10 साल से कोई काम नहीं हुआ। मैं इस बार राज्य मंत्री जी, मुनियप्पा जी को बधाई दूंगा कि कम से कम इस बार के बजट में, 2013 तक गोरखपुर से गोंडा लाइन को ब्रॉडगेज में कन्वर्ट करने के लिए कहा गया है। निश्चित रूप से मैं इसके लिए बधाई दूंगा। ...(व्यवधान)

श्री जगदम्बिका पाल : बस एक मिनट रुक जाओ, आपको पूरा समय मिल जायेगा।

आज लखनऊ से चलिये, बाराबंकी स्टेशन है, गोंडा है, बस्ती है, आज इन स्टेशंस की वही स्थिति है, जो 50 वर्ष पूर्व थी। हमारे सब संसद सदस्य लोग बैठे हुए हैं, मान्यवर, जहां से इतना ट्रैफिक आता हो कि हर साल वहां के फ्रेट में 8 से 10 प्रतिशत लाभांश की वृद्धि हो रही है तो आज वहां रेल घाटे में नहीं है। वहां रेल को हम हर साल 8 से 10 प्रतिशत लाभ दे रहे हैं, फ्रेट में, पैसेजर्स में दे रहे हैं, इसके बावजूद भी अगर हमारे...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shri Pal, I have requested you to finish your speech within five minutes, but you have taken 20 minutes.

SHRI JAGDAMBIKA PAL : Sir, I do not have watch. I will take only one minute more. मैं इससे सहमत हूँ कि जो पैसेजर्स फेयर इन्क्रीज़ की थी, जो सुविधाओं के लिए, पैसेजर्स की सुविधाओं के लिए जो पैसा मिलना चाहिए, वह भी पैसा हमारे नोर्थ ईस्ट रेलवे को मिलना चाहिए। हमारी उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ है। गोमतीनगर में 80 करोड़ रुपये की योजना की जमीन टी गई, आज लोग उस पर अतिक्रमण कर रहे हैं। आज लखनऊ के चारबाग स्टेशन पर ट्रेन के खड़े होने की जगह नहीं है। ईस्ट से लेकर नोर्थ और वेस्ट की पूरे कोलकाता की, पूरे बिहार की सारी ट्रेन लखनऊ होकर जाती हैं।

अगर गोमतीनगर टर्मिनल को बनाने की जो योजना थी कि वहां से भी लाइनें ओरिजनेट होंगी, वहां से देश के सभी महानगरों को जोड़ने का काम होगा, फैजाबाद-अयोध्या जो सबसे महत्वपूर्ण स्थान है, इस बार डबलीकरण की बात कही गयी है। लेकिन यह सब काम समयबद्ध तरीके से पूरा होना चाहिए।

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

***SHRI NALIN KUMAR KATEEL (DAKSHINA KANNADA) :** The Railway Budget presented by Shri Dinesh Trivediji has disappointed people of Karnataka particularly people of Coastal region like Dakshina Kannada, Udupi and Uttara Kannada. There were long-standing demands pending for the approval of Indian railways.

Mangalore is a premium education centre of Karnataka. It has the potential to be an important business and industrial hub with the port acting as a key catalyst for trade and business. Its importance as an educational centre is pitching it into a new knowledge city in the state, especially for BPO, research and marine sector. It is an ideal place for business in-port, education, trading. I would like to point out some of the demands and urge the Railway Minister to consider them without further delay. People of my districts are demanding the split of the night train between Yeshwanthpur and Kannur at Mangalore and divert few of the coaches to Karwar. If is done it would help in providing connectivity to the town with the state's capital. But this has not been considered. The Railways would at least consider splitting the night train between Yeshwantpur and Kannur at Mangalore.

- Another demand is that the introduction of a train to Bijapur from Mangalore
- Increasing the frequency of day train from Yeshwantpur to Mangalore from thrice a week to daily
- Developing Mangalore railway station into World-class with international facilities
- Demand for a Duranto service between Bangalore and Mumbai
- New passenger trains connecting Mangalore with Bijapur, Hubli, Delhi and Howrah, push-pull trains between Sakaleshpur and Subramanya Road, Mangalore and Subramanya Road, Dharwad and Madurai and Dharwad and Kanyakumari
- We had asked for two commuter rail projects, one around Bangalore and one between Mangalore and Subramanya. Neither one has been sanctioned.

- All these have not been considered. I would like to point out that the extension of Mangalore-Palakkad Express to Coimbatore and Mangalore-Thiruvanthapuram Express to Nagarcoil could hardly benefit the commuters from coastal Karnataka. It would benefit commuters in Kerala.
- I am happy that the current budget made an announcement of a survey for electrification of Mysore-Hassan-Mangalore line. The frequency of Manglore-Chennai train (12685/86) has been increased from six days to seven days a week.
- The following are some important issues to be considered in due course and I am sure Hon'ble Minister of Railways would certainly help to resolve these issues.

Electronic Display Board should be placed in such a way that station name should easily visible & readable. Sufficient lightening arrangements should be provided for clear visibility during night.

- As the passenger traffic is increasing day by day it is necessary to provide more coaches for all the trains. As there are only two general coaches for all the Express and Mail trains. There are only two general coaches for all the Express and Mail trains. Most of the trains halt at the stations only for three to five minutes. So, passengers find it very difficult to board and deboard the train.
- Intensive check posts should be set up to curb the ticketless travel in unreserved segments at important stations, so that effective and regular surprise checks could be conducted.
- Only announcement that could benefit people here is the new Thirunelveli-Dadar train via Konkan Railway.

The Hassan-Bengaluru line should be completed as early as possible. It should be given priority as the Mangalore major port line is going to connect Chennai major port. Just a small distance of about 45 to 50 kms. railway line will have to be laid in Hassan-Bengaluru line. There is no terrain, there are no major bridges. The cost is so cheap because it is going to connect two major ports – Chennai and Mangalore. Business activities will be extensively increased by this. I do not say more, your good self can consider this project.

He said the activities, who had secured an order from the High Court regarding the extension of the night train from Yeshwanthpur to Karwar was left with no option but to continue the fight in High Court.

- i) Mangalore railway division should be formed consisting Kasaragodu to Goa and Mangalore to Sakaleshpur. If it is not feasible then Mangalore station should be merged with Mysore Division (SWR).
- ii) The Yashwantpur – Kannur Train should be discontinued at Kannur from Mangalore Central Station.
- iii) Project on improving the secondary service facility either by Indian railways board by PPP model with the Karnataka State Government at Subramanya Road which connects the Lord Subramanya Temple, a 15 km away from the railway station and 35 km from Shree Dharmasthala Manjunatha Temple, the pilgrims from surrounding places and states are get a good connectivity via Train and tourism will be improved.

More passenger trains to be permitted to run between or to start from Subramanya road projecting secondary maintenance service station at Subramanya road.

iv) Introduce DEVIU train instead of existing passenger train to Subramanya Road. It would help tourism development of this religious importance places.

I would urge the Government to take steps to speedy completion of the work of doubling of railway line between kankanady (Mangalore Junction) and Panambur. Since it is a very important line as it easily connects the Mangalore Airport, a Railway station at Panambur would help to avoid possible delay of the journey between Mangalore Junction and Surathkal Railway Stations due to railway crossing.

The budgetary allocation made for the doubling of this Railway line during the financial year 2009-10 was Rs.15 crore. Some of the civil works like Earth work between KM 18 & 19 and excavation of minor bridge No.33 were taken up. The total amount utilized in the project for the year 2010-11 is only Rs.10 crores. Southern Railway is deliberately delaying the execution of the said work. So necessary instruction should be given to the authority concerned.

In the Railway Time Table Book while mentioning the tourist important places not even a single name of coastal Karnataka is visible and at the same time in the RAIL TEL map Mangalore is vanished by appearing Cochin. This should be addressed immediately.

श्री तूफानी सरोज (मछलीशहर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं माननीय पूर्व रेल मंत्री त्रिवेदी जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूँ।

महोदय, वर्षों से लोकप्रिय बजट पेश करने और किराये में बढ़ोतरी न करने का कारण आज रेलवे आईसीयू में चल रही है। रेलवे की कमाई का अधिकांश हिस्सा खर्च में चला जाता है। आज रेलवे कर्ज और सरकारी मदद पर जीवित है। आठ वर्ष के बाद दो पैसे प्रति किलोमीटर की दर से किराया बढ़ाया गया। यह बढ़ोतरी जनरल लोगों की रही, जो बहुत ज्यादा नहीं है। लखनऊ से जौनपुर आने में दो पैसे प्रति किलोमीटर की दर से मात्र पांच रूपए किराये की बढ़ोतरी हो रही है। आज हाथ चालक रिश्तावान भी मोबाइल एक तरफ दाबकर रिश्ता चलाता है। हम यह सोचते हैं कि रेल का माडर्नाइजेशन हो, प्लेटफार्म पर शौचालय हो, स्टेशन साफ-सुथरा हो, रेलवे में बढ़िया खान-पान की व्यवस्था हो, रेलवे का शौचालय साफ-सुथरा हो, हम हर चीज की अच्छी व्यवस्था की उम्मीद करते हैं, लेकिन आय (इंकम) का स्रोत कहां से आएगा, रेलवे कैसे मजबूत होगी, क्या रेलवे को कमजोर करके हम अपने सपनों को साकार कर सकते हैं? वाहवाड़ी में भाड़ा मत बढ़ाए, वाहवाड़ी में कुछ मत करिए, देखिए आगे रेलवे का क्या होने वाला है? कहां से रेलवे का बजट आएगा, कहां से रेलवे कर्मचारियों को पेमेंट दिया जाएगा, कहां से रेलवे का सब काम होगा? जब हम रेलवे को मजबूत देखना चाहते हैं, रेलवे को सुंदर बनाना चाहते हैं, तो निश्चित तौर से हमें उसकी आय (इंकम) के स्रोत के बारे में भी गंभीरता से विचार करना पड़ेगा।

महोदय, हमारे पूर्ववक्ता साथी ने कहा कि रेलवे में अब यात्रियों की संख्या कम हो रही है, लेकिन प्रायः यह देखा जाता है कि तीन-चार सौ की वर्टिंग लिस्ट हर ट्रेन में चल रही है। सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को सुझाव दूंगा कि जहां एक्सप्रेस ट्रेनों में 16-18 बोगियां लगायी जा रही हैं, उनमें कम से कम 24-25 बोगियां लगायी जाएं, जिससे जो तीन-चार सौ की वर्टिंग लिस्ट है, उसे पूरा किया जा सके। रेलवे के छोटे-बड़े स्टेशंस पर जो विज्ञापन (एडवर्टाइज) लगाये जाते हैं, उनके रेट में वृद्धि की जाए। कई हजार करोड़ रूपए की आय (इंकम) एडवर्टाइजमेंट से आ सकती है, इससे रेलवे को आय में इजाफा होगा। आज रेलवे जो बीमार स्थिति में चल रही है, उसको मजबूत बनाने में यह एक कारगर कदम होगा।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की कुछ महत्वपूर्ण बातों की तरफ आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। जौनपुर शहर के किनारे जगदीशपुर रेलवे क्रासिंग है, जहां डबल रेलवे लाइन है। वह आधा-आधा घंटे तक जाम रहती है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वहां पर एक ओवर ब्रिज की व्यवस्था की जाए, जिससे शहर में जो जाम लग जाता है, उस जाम से बचा जा सके। औड़ियार से जौनपुर मीटरगेज रेल लाइन को ब्रूंडगेज लाइन में परिवर्तित कर दिया गया है। जौनपुर शहर के पास जो गोमती ब्रिज है, वहां से अगर बाईपास बनाकर सुल्तानपुर रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाए, तो बलिया, औड़ियार, जौनपुर से लखनऊ के लिए सीधे एक नया रूट मिल जाएगा। उस रूट पर बलिया से इलाहाबाद के लिए हाईकोर्ट आने जाने में लोगों को परेशानी होती है, लोगों को बनारस से होकर घूमकर जाना पड़ता है। अगर बलिया से औड़ियार, जौनपुर, जफराबाद, जंघई हो कर एक नई ट्रेन चालू कर दी जाए तो लोगों को हाई कोर्ट आने-जाने में सुविधा हो जाएगी। पटना-मथुरा एक्सप्रेस का जौनपुर में दो जगह स्टेशन है। एक तरफ यह जौनपुर भंडारी पर रूकती है लेकिन जब यह जौनपुर सिटी की तरफ जाती है तो जौनपुर सिटी में उसका ठहराव नहीं है। काफी असें से लोगों की मांग है, मथुरा में जय गुरुदेव के काफी भक्तों का आना-जाना डेली लगा रहता है। लोग चालीस-पचास किलोमीटर दूर जाकर शाहगंज से पटना-मथुरा एक्सप्रेस ट्रेन पकड़ते हैं। पटना-मथुरा एक्सप्रेस ट्रेन का जौनपुर सिटी पर ठहराव किया जाए, जफराबाद, जंघई एनआर रेलवे पर कचगांव बाजार के पास अक्सर दुर्घटना होती रहती है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि जितने भी अनमैन्ड लैवल क्रासिंग पूरे देश भर में हैं सबको तत्काल मैन्ड लेवल क्रासिंग कराने का काम सबसे पहले किया जाए। क्योंकि आज भी आपने देखा कि दुर्घटना हुई है। आज भी अनमैन्ड लैवल क्रासिंग पर दुर्घटना हो गई। तमाम घटनाएं होती हैं। सारे काम रोक कर जितने भी अनमैन्ड लैवल क्रासिंग बनी हुई हैं, जो स्वीकृत हैं उनको मैन्ड लैवल क्रासिंग बनाने का काम किया जाए। आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

डॉ. बलीराम (लालगंज): धन्यवाद सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट, 2011-12 पर बोलने का मौका दिया। आज हमारे तमाम माननीय सांसद ने अपनी बात इस पर रखी है कि हमारा रेल गरीबों का साधन है। अधिकांश गरीब लोग रेल से सफर करते हैं। इसलिए सभापति महोदय हम आप के माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करेंगे कि जिस डिब्बे में गरीब सफर करता है उसके किराये में जो थोड़ी वृद्धि की गई है उसको वापस लिया जाए और उसी के साथ थर्ड एसी, सेकेण्ड एसी और फर्स्ट एसी है उसका किराया तो बढ़ गया है लेकिन उसी हिसाब से जो सुविधाएं मिलनी चाहिए वे भी मुहैया कराने की जरूरत है। आज राजधानी को छोड़ कर जो तमाम ऐसी ट्रेनें चल रही हैं, आप फर्स्ट एसी में सफर करिए, सेकेण्ड एसी में सफर करिए, वह सहूलियत हमें नहीं मिल पा रही है। इसलिए हम चाहते हैं कि एक तरफ तो ट्रेन में चलने वाले लोगों की सुरक्षा का इंतजाम हो और दूसरे तरफ उनको विशेष सुविधाएं मुहैया कराई जाएं।

सभापति महोदय, मैं आप के माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहेंगे की वर्ष 2010-11 का जब यह बजट पेश हुआ उस समय सुश्री कुमारी ममता बनर्जी जी ने आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा की थी। जिस जनपद से मैं चुन कर आया हूँ वहां के, आजमगढ़ स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा की गई है। मैं बार-बार रेल मंत्रालय को पत्र लिखता रहा और इस सदन में भी उस बात को उताता रहा लेकिन आज तक आजमगढ़ आदर्श स्टेशन नहीं बन पाया है। एक प्लेटफार्म को तो उत्तीकृत किया है लेकिन जो दूसरा प्लेटफार्म है, गाड़ी उस पर भी रूकती है और उधर जो पैसेन्जर उतरते हैं उन्हें कम से कम तीन-चार फीट नीचे उतरना पड़ता है। वहां पर दुर्घटनाएं हो जाती हैं। बहुत से लोग घायल हो जाते हैं। इसलिए हम आप के माध्यम से यह कहना चाहते हैं कि हमारा जो दूसरा प्लेटफार्म है उसको अविलंब उत्तीकृत किया जाए। दूसरी तरफ, एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर आने के लिए फूटवियर ब्रिज का निर्माण कराया जाए। जब हम रेलवे स्टेशन पर आने के लिए दूसरे प्लेटफार्म पर उतरते हैं तो कई किलोमीटर घूमकर आना पड़ता है। इसलिए फुट ओवर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है। हम चाहेंगे कि इस बजट के दौरान आप फुट ओवर ब्रिज बनवाने का काम करवाएं। इसी के साथ मैं यह भी कहना चाहूंगा कि हमारे संसदीय क्षेत्र में आजमगढ़ से दिल्ली के लिए एक ट्रेन कैम्पियात एक्सप्रेस आती है। इसमें कुल दस एसी सीट्स हैं, लेकिन उसमें से आधी सीट्स लखनऊ के लिए छोड़ दी जाती है, जबकि आजमगढ़ में आपको लोक सभा और राज्य सभा को मिलाकर 7-8 एमपी मिल जाएंगे। बीच में अम्बेडकर नगर पड़ता है। तमाम माननीय सदस्य वहां से एमएलए हैं। वे एसी फर्स्ट क्लास की सुविधा से वंचित रह जाते हैं। लखनऊ से दिल्ली के लिए तमाम ट्रेनें चलती हैं, इसलिए उसका पूरा कोटा आजमगढ़ से दिया जाए ताकि आजमगढ़, अकबरपुर, फैजाबाद के लोगों को उसका लाभ मिल सके। जो कैम्पियात एक्सप्रेस चलती है, हम उसी ट्रेन से आते हैं। कभी-कभी जब ट्रेन थोड़ी लेट हो जाती है तो हम यहां 10 और 11 बजे आते हैं। इसलिए हम कहना चाहेंगे कि वहां इसका जो समय साढ़े चार बजे है, उसे चार बजे कर दिया जाए और इधर से जाने के लिए ट्रेन का समय 7 बदनतर 25 मिनट है, अगर उसका समय भी साढ़े चार बजे कर दिया जाए तो हमारा दिन खराब नहीं होगा और हम अपने क्षेत्रों में जाकर काम करवा सकेंगे।

हमारे यहां एक सराएमीर इंटरनैशनल मार्केट है। यहां बहुत बड़ी आबादी है। अगर कैफियात एक्सप्रेस ट्रेन का दो मिनट का ठहराव सराएमीर रेलवे स्टेशन पर कर दिया जाए तो बहुत लोग उससे आ सकते हैं। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि आजमगढ़ में एक ओवर ब्रिज बन रहा है। वह करीब पांच साल पहले स्वीकृत हुआ और उस पर ढाई साल से काम शुरू हुआ है। वह अभी तक कमप्लीट नहीं हुआ है। हम जब-जब लिखते हैं तो जवाब आ जाता है कि यह पूरा होने वाला है। लेकिन स्थिति ऐसी है कि वह पूरा नहीं हो रहा है।

सभापति महोदय, एक ट्रेन बैरकपुर से आजमगढ़ के लिए चलाई गई है जो झांझा, बलिया, मऊ होते हुए आती है। हम कहना चाहते हैं कि इसे थोड़ा सा बढ़ाकर कोलकाता तक कर दीजिए ताकि वहां के लोगों को सीधे इसकी सुविधा मिल सके। हमारे यहां तमाम एमपी हैं, एमएलए भी बहुत बड़ी संख्या में हैं, इसलिए हम चाहते हैं कि बलिया से मऊ, आजमगढ़, फैजाबाद होते हुए लखनऊ के लिए एक सुपरफास्ट इंटरसिटी चलाई जाए, जिससे वहां के जन-प्रतिनिधियों को उसका लाभ मिल सके। वाराणसी-इलाहाबाद पटरी का दोहरीकरण हो रहा है। वहां जाम लग जाता है। अगर उसे प्रतापगढ़ तक बढ़ा दिया जाए तो हम उस जाम से बच जाएंगे।

अंत में, अकबरपुर, पहले भी हमने कहा था कि वहां जो समपाद बना हुआ है, वहां तमाम जाम लग जाता है। अगर अकबरपुर स्टेशन के पास अंडरग्राउंड समपाद बन जाए तो निश्चित रूप से वहां के लोगों को यह सुविधा मिल जाएगी। पहले यह घोषणा हो चुकी है।...(व्यवधान)

18.00 hrs.

सभापति महोदय, हम आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आप इसे अविलम्ब कराने का कष्ट करें। ...(व्यवधान) इसके साथ-साथ कैफियात ट्रेन में पेंद्री कार नहीं है। हमारा कहना है कि उस ट्रेन में पेंद्री कार की सुविधा होनी चाहिए। दूसरी तरफ जब वहां हमें बैड रोल मुहैया कराया जाता है, तो पता चलता है कि वह बैड रोल तीन-चार दिन पहले का धुला हुआ है। हमारा कहना है कि यह जो ठेकेदारी प्रथा है या उनको इस तरह के निर्देश दिये जायें कि वे बैड रोल बिल्कुल धुले और साफ-सुथरे होने चाहिए, ताकि लोगों को उसका लाभ मिल सके।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, now it is 6 o'clock. I am having a long list of hon. Members who want to speak. If the House agrees we can extend the time of the House for this discussion up to 7.30 p.m. and after that we will take up 'Zero Hour'.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes, Sir.

MR. CHAIRMAN: Those hon. Members who wish to lay their speeches may do so. These will form part of the proceedings.

***श्री राजाराम पाल (अकबरपुर):** मैं लोक सभा में अकबरपुर से निर्वाचित सांसद हूं तथा अपने क्षेत्र में निम्नलिखित विकास एवं निम्नांकित ट्रेनों के ठहरव की मांग करता हूं।

1. कानपुर की जाम की समस्या के निदान हेतु कानपुर-फर्रुखाबाद लाइन का ट्रैक बदलकर कानपुर सेंट्रल से पनकी मंथना फर्रुखाबाद कर दिया जाये।
2. मेरे संसदीय क्षेत्र मंथना से वितूर की रेल लाइन को चौड़ा कर नई ट्रेन चलाई जाये जो वितूर से गंगापर करती हुई उन्नाव लखनऊ जोड़ दी जाये।
3. कानपुर नई दिल्ली मार्ग पर रूरा स्टेशन है। ये संसदीय क्षेत्र का मुख्य स्टेशन है। इसे आदर्श स्टेशन बनाया जाये तथा रूरा में ओवर ब्रिज बनाया जाये।
4. कानपुर दिल्ली मार्ग पर चलने वाली पैसेंजर ट्रेनों को रोशमऊ बाई ब्लाक हट पर स्टेशन बनाकर ठहराव दिया जाये।
5. कानपुर से वितूरकूट धाम को जाने वाली इंटरसिटी ट्रेन को मेरे क्षेत्र के कठारा, पतारा, हमीरपुर रोड (वरीयाल) पर ठहराव प्राथमिकता पर दिया जाये।
6. मेरे क्षेत्र भीमसेन स्टेशन पर आये दिन होने वाले एक्सीडेंट को रोकने हेतु प्राथमिकता पर समुचित निर्माण कराया जाये।
7. कानपुर फर्रुखाबाद लाइन पर विल्हौर कन्नौज के बीच काजीगंज हसौली में मानव सहित रेल फाटक लगाया जाये।
8. कानपुर झांसी लाइन तातापुर पुरवरांया में सभी ट्रेनों का ठहराव सुनिश्चित करने की कृपा करें।

उपरोक्त मांगों का माननीय रेलमंत्री से स्लीपर वलास का बढ़ा किराया वापस करने की मांग करते हुए बजट का समर्थन करता हूं।

SHRI ABDUL RAHMAN (VELLORE): Thank you very much, Sir, for giving me an opportunity to participate in the debate on the Railway Budget 2012-13 presented by the hon. Railway Minister. Since the time is very much constrained, I would like to present very briefly some of my important points.

At the outset, I welcome the Railway Budget in which the priority was given to the safety and security measures in the Railway services. In the wider infrastructure of the Railway Ministry in India there are so many mechanisms and measures that are adopted in a very innovative way, but still we are in lack of safety and security.

In the Budget, the hon. Railway Minister has stated that Railway crossings will be removed completely within a span of five years period. I would like to ask that by having a wider infrastructure of the Ministry why the level crossings are to be closed by taking such a long period of five years while we hear every day about incidents and fatal accidents taking place all over the country. These accidents are alarmingly increasing. Even yesterday, in the State of Uttar Pradesh a jeep, which was ferrying 15 members of one single family, smashed into an Express Train when the train was to cross an unmanned level crossing. It smashed into the train and immediately 15 members of the family, who were in the jeep, were killed. This kind of unfortunate accidents are getting increased every day.

In the development and modernisation by the Railway Ministry, it is really appreciable that it takes utmost positive measures but they are not adequate. In my constituency Vellore, Ambur Railway station was declared to be made as a model station. All essential facilities were provided. One-and-a-half years back, with all facilities the Ambur Railway station was declared open as a model Railway Station. The very next day, the job which was carried out to fix the tiles in the first platform was immediately stopped. Now it is on the half way. For the past 1 ½ years, despite various reminders to the Railway Ministry, in Southern Railway, no job has been carried out. During the night time, people are going and before stepping into that platform, from the sand part to the tiles area, people are falling down and they are getting injuries every day. How can we expect the elder people to pass through? So these kinds of small things also our Railway Ministry should pay attention to and concentrate on the completion of the projects.

Online reservation facilities are there in different places, in different railway stations but adequate manpower is not available. Because of that, though we are having the facility of online reservation, people are in the queue but no service is happening in the railway station. In my Vellore constituency, Vaniyambadi is a very important town where more than 25,000 people are living in that area. On-line computerized reservation system is available in the railway station but there is no officer exclusively to attend the people. Only one station master is attending the counter. When trains come, immediately he leaves that counter and goes to attend the other services. The Vellore-Viluppuram BG line service was completed.

MR. CHAIRMAN : Try to wind up. You come to the suggestions.

SHRI ABDUL RAHMAN: I have already told but Muniyappa *ji* is here, I would like to say two-three points.

MR. CHAIRMAN: You tell him what you want.

SHRI ABDUL RAHMAN : Our brother Jagdambika Pal has taken more than 25 minutes. At least half of that time duration is to be given for me to complete.

MR. CHAIRMAN: That is a different party. They are having their own time.

SHRI ABDUL RAHMAN : The Vellore-Viluppuram BG line was done. I would request the Railway Ministry to restore the old passenger train services. We are not asking any new train service. Please restore the train services for the passengers which were in action before the BG line was carried out. The Vellore Town and the Vellore Cantonment Railway Stations are not at all having any basic facilities for the passengers. Vellore is the main town. You know it very well. In that town itself, these two Railway Stations are left out without having passenger amenities.

Taking this opportunity, as a last point, I have already discussed with our Minister of State, Muniyappa *ji* regarding the BG line conversion of Mayiladuthurai to Karaikudi. Now, Mayiladuthurai to Tiruvarur was completed. The remaining portion is from Tiruvarur to Karaikudi. Now I came to know that Rs. 70 crore out of Rs. 505 crore was already allocated for that BG line work. Instead of continuing from Tiruvarur to Karaikudi, we came to know now that from Karaikudi the job has already been proposed to start. I kindly request the Railway Ministry to continue from Tiruvarur because from Tiruvarur only, a thickly populated area, that railway line is having. Already I had a detailed discussion with Muniyappa *ji*. I take this opportunity to request Muniyappa *ji* because yesterday I came to know that there is a plan of a big protest from the people asking the Railway Ministry to start the work from Tiruvarur to Karaikudi. Before it may get aggravated, I have already appealed the people, I have already requested them by giving a promise that we would deal this amicably with the Railway Ministry. Accordingly I have explained the matter in detail to Muniyappa *ji*. I would request him to take immediate

measures to start that operation of BG line work. Instead of from Karaikudi, please start it from Tiruvarur.

* श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर) माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि जिन्होंने अहमदनगर स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया है और अहमदनगर-परुली रेल लाइन हेतु 50 करोड़ बजट आवंटित किया।

भारतीय रेलवे के इतिहास में इतिहास ही रह गया है। कोई वर्तमान तो दूर दूर तक दिखाई नहीं दे रहा है। जब देश आजाद हुआ तब जो हाल था वो आज भी बना हुआ है। वया यही हाल आगे भी बनाये रखने की मंशा है। सरकार की एक तरफ हम रेल में 5 स्टार सुविधा देने की बात करते हैं दूसरी तरफ स्टेशनों पर पीने का पानी भी उपलब्ध नहीं करा पा रहे हैं। वया यही हालात सरकार देश को देना चाहती है।

2011 – 1300 कि.मी. नई लाइने 2012 – 725 कि.मी. लाइनों का निर्माण

– 867 लाइनों का दोहरीकरण –85 नई रेल मार्ग

–1017 कि.मी. आमान परिवर्तन –114 नये रेल मार्गों का सर्वे

–56 नई ट्रेन –800 कि.मी. आमान परिवर्तन

–13 पैसेंजर ट्रेन –700 कि.मी. दोहरीकरण

–22 डेमू ट्रेन –1100 कि.मी. विद्युतिकरण

–8 मेमू ट्रेन

–33 ट्रेनों का मार्ग विस्तार

–17 ट्रेनों का फेरा बढ़ाया

– 236 आदर्श स्टेशन बनाने का प्रस्ताव

रेल मंत्री लगातार घोषणाओं पर घोषणाएं करते जा रहे हैं दूसरी तरफ पुरानी योजनाओं को पूरा करने के लिए पैसा नहीं है। जैसाकि ऊपर दर्शाये गये 2011 के बजट के अनुसार निम्नलिखित योजनाओं की घोषणाएं की गई थी, मैं पूछना चाहता हूँ कि वया वह पूर्ण हुई, मुझे लगता है जब तक पिछले बजट की योजनाएं हम पूर्ण नहीं कर देते तब तक नई घोषणाएं नहीं करनी चाहिए। हर वर्ष रेल मंत्री बदलते रहते हैं जो घोषणाएं पिछले मंत्री ने की उन योजनाओं को वर्तमान रेल मंत्री लंबित कर देता है। मुझे तो लगता है कि सरकार ने उंट के मुंह में जीरा का दाना वाली कहावत का पेटेंट करा दिया है उंट का पेट भी नहीं भरेगा और ज्यादा खिलाना भी नहीं पड़ेगा। जैसे अहमदनगर 'रेल लाइन को ही देख लीजिए जहां 1500 करोड़ खर्च का अनुमान है वहां 50 करोड़ प्रतिवर्ष रेलवे और 50 करोड़ राज्य सरकार बजट देकर और वया इस बजट के आधार पर इस लाइन को बिछाने में 15 वर्षों तक इंतजार करना पड़ेगा। मेरी आपसे मांग है कि इस रेल लाइन को बिछाने की समय सीमा तय करके उसके आधार पर बजट आवंटित किया जाये ताकि जनता को इस लाइन का उचित लाभ मिल सके और रेलवे की आय में भी वृद्धि हो सके।

इसी प्रकार मुझे लगता है कि रेल मंत्रालय और रक्षा मंत्रालय का कोई झगड़ा है जिसकी सजा अहमदनगर की जनता को भुगतनी पड़ रही है, 5 लाख आबादी वाला शहर महाशय्ट में सेना का सबसे बड़ा छावनी एरिया, जहां से नई रेल चलाना तो दूर – यहां तो रेल का ठहराव भी नहीं दिया जाता है।

मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि उक्त ट्रेनों का अहमदनगर स्टेशन पर ठहराव दिया जाए।

1. पुणे – गोरखपुर सम्पर्क कृति

2. पुणे – लखनऊ एक्सप्रेस

3. साई नगर- मुम्बई रेल का बेलवंडी और सारोला स्टेशन पर ठहराव दिया जाये और इस ट्रेन में दो पार्सल वैगन लगाया जाये ताकि ताजी सब्जियां, फल आदि मुम्बई पहुंचाया जा सके।

4. शिर्डी-पंढरपुर एक्सप्रेस को सप्ताह में सातों दिन चलाया जाए तथा इस ट्रेन को श्रीगोंदा और राहोरी में ठहराव दिया जाए।

ऊपरी पुल

1. राहुयी स्टेशन पाशी लेवल क्रॉसिंग गेट नं.40
2. आरणगांव (बारामती-दौंड-अहमदनगर स्टेट हाइवे)
3. श्रीगोंदा-बेलवंडी लेबल क्रॉसिंग गेट नं.12

अहमदनगर-परली लाइन पर प्रतिवर्ष 100 से 150 करोड़ बजट दिया जाए।

आपने अहमदनगर स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ और इस स्टेशन को आदर्श बनाने के लिए क्या समय सीमा तय की है।

अहमदनगर रेलवे स्टेशन नवीनीकरण

1. पुणे रेलवे इंजन का मॉडल स्टेशन पर प्रदर्शित किया जाए। अहमदनगर-पुणे नई रेल लाइन हेतु सर्वे कराया जाए अहमदनगर-पुणे रेलवे लाइन पर 30 कि.मी. की कोड लाईन बिछाई जाये और अहमदनगर-पुणे- शटल सेवा शीघ्र शुरू की जाये।

***SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMATHITTA)** : First of all, I congratulate the Government for introducing a progressive and realistic railway budget. It is positive and reformist and forward looking.

Indian Railways is considered lifeline of our economy. Its health is of paramount importance. It is the third largest railway network in the world. Today, Railways operates 19,000 trains each day, comprising 12,000 passenger trains and 7,000 freight trains. It transports 2.65 million tones of freight traffic and 23 million passengers every day and 7.2 billion passengers per year.

No doubt this budget is forward looking. The five pillars of the budget viz. safety, consolidation, decongestion & capacity augmentation, modernization, improved operating ratio will reinforce each other. Safety and modernization cannot take place without financial resources. The budget speaks about policy pronouncements and defining goals alongwith a credible roadmap to achieve the goals.

Railway is an effective engine of growth. Indian Railways can add an additional 1.5 to 2 % to national GDP and fuel growth and prosperity in the next decade. Indian Railways are a vital component in globalizing India's transport infrastructure. It is a crucial tool in the creation of a single market for goods, one of the most growth-enhancing measures possible. However, its role in meeting the transport challenge with speed, safety and predictability is diminishing due to chronic under-investment. I support the budget as it clearly shows a road map for increasing investment in the next ten years.

About 65% of railway revenue comes from freight, 30% from passenger traffic and 5% from other sources. The target should be to get to a stage where 30% of the revenues came from non-traffic services. Railway has got prime land property all over the country and the potential to develop railway stations along the lines of those abroad-or airports in India -with restaurants, hotels, shopping malls etc. are enormous.

There had been no increase in passenger fares for eight years, although input costs have more than doubled. Budget was being balanced by increase in freight rates, once or more every year. Subsidy from freight to passenger business has been rising. This could be sustained in the past when the economy grew at a scorching pace. However, with growth slowing down, surplus for investment has plummeted to an all-time low. Any disproportionate increase in freight tariff will slow down the economy further, especially at a time when inflation and interest rates are high. The resultant disproportionate diversion of freight and passenger traffic to roads causing substantial loss in revenue to the Indian Railways. It also imposes a heavy burden on the country which is measurable in terms of a much larger freight cost to GDP ratio and higher environmental cost per route km of freight and passenger traffic than in other countries.

What, however, lifts his budget to an altogether different plane are two proposals. One, the plan to appoint a panel of experts who will examine if an independent railway tariff regulatory authority should be established. If such a regulator were to be established, the railways can actually look forward to development and infrastructure building.

A more far-reaching, idea is to establish dynamic fares that will have a fuel adjustment component (FAC). The FAC will insulate the railways' finances from the ruinous effects of rising fuel prices. Both ideas are ahead of their times.

Hon'ble Minister stated that he would focus on those 19,000 km of the 64,000 km that generate 80% of originating traffic.

In addition to this, the budget has focused on through put by stressing on the quality of rails that can carry higher axle load – 25 tones.

The Government targets to enhance passenger revenue from around Rs.28,000 crore in the current fiscal to around Rs.36,000 crore in the next fiscal should leave no one in doubt that most of it will come through enhanced fares though and not from occupancy. Back-of-the-envelope calculations show that of the planned increase of almost 25% in passenger revenue, about 17% would come from the hike in fares and only the remaining from higher occupancy. The rounding off of fares to next higher Rs.5 is not a so nice method of collecting petty cash from the public. The message should not be lost. Similarly, for freight fares the target for the year 2012-13 is Rs.89,339 crore, a growth of 30.2% over the current revised target. Again, back of the envelope calculations suggest approximately 20% would come from the tariff hike before the budget, and the rest from the last mile connectivity Hon'ble Minister stressed so often in Parliament.

The appointment of a Railway Board member for public-private partnerships and safety are indeed welcome.

The budget provides an encouraging roadmap for the next 5-10 years and in the right direction. The intent is clear and the action require is specific and to the point. The need for safety, modernization, capacity augmentation, infrastructure consolidation, modern signaling, station and freight terminal development and new types of rolling stock has been clearly emphasized.

Safety has been given importance, and rightly so. The most important long-term step is the announcement to set up an independent Railway Safety Authority. This will go a long way towards an objective analysis of accidents and providing better inputs for improvements in the system.

Dedicated Freight Corridor is the most important project needing to be completed on a higher priority. When the two corridors will get completed has been left open-ended. If any project needs a strong push and support, it is this, or else revenue generation, safety and almost all aspects of railway working will be negatively impacted.

There is an ambitious plan to tap PPPs for the development of stations and freight terminals, both very laudable objectives. PPP model is need of the hour, because the financial resource of the Railways is not sufficient to meet the immense infrastructural requirements. It is learnt that 95 percent of the income of Railways spend for meeting its operational costs. Hence, private participation will be helpful to raise financial resources for the modernization of railway stations.

Before I conclude, I want to express my views on few issues which are of critical importance to my constituency and state. The real challenge is in implementation. People are ready to pay. Are the railways ready to provide the quality service? It is time to share 'implementation bug'. I believe that proper implementation of the budget proposals would build a new, safe and modern passenger and freight transportation system.

***श्री सैयद शाहनवाज हुसैन (भागलपुर)** भारतीय रेल 64,000 कि.मी. मार्ग के साथ विश्व का तीसरा सबसे बड़ा नेटवर्क है। इस नेटवर्क पर प्रतिदिन 12,000 यात्री रेलगाड़ियां एवं 7,000 मालगाड़ियां क्रमशः 230 लाख यात्रियों एवं 2.65 लाख टन सामान की ढुलाई करती हैं।

इतने बड़े नेटवर्क को चलाने के और उसकी उन्नति के लिए रेल मंत्री ने सैम पिट्रोदा और डा.अनिल काकोदकर समिति की सिफारशों के आधार पर भारतीय रेल को सुरक्षित व आधुनिक बनाने का एक रोडमैप तैयार किया। लेकिन फंड की समस्या का समाधान किये बिना इस पर अमल करना असंभव है। भारतीय रेल अपने दम पर केवल दो लाख करोड़ ही जुटा सकती है, शेष राशि कहां से जुटाई जाएगी, इसका रोडमैप अभी ठीक तरह से तैयार नहीं किया गया है। धन की कमी के कारण रेलवे विद्युतीकरण की कुल 487 परियोजनाएं लंबित हैं। इसी के साथ पिछले 7-8 वर्षों में आधुनिकीकरण के नाम पर उठाए गए उपायों पर तेजी से अमल हो इसकी भी चिंता होनी चाहिए।

अभी रेल मंत्रालय में जितना भी काम नजर आ रहा है, वह श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में, जब नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे, हुआ था। एनडीए के समय पर एक कार्पोरेट सेफ्टी फंड और कार्पोरेट सेफ्टी प्लान बनाया गया था। इस पर यूपीए सरकार द्वारा जानबूझकर चुप्पी साधी गई है।

सुरक्षा

अनिल काकोदकर की रिपोर्ट के अनुसार हर वर्ष करीब 15000 लोगों की मौत रेलवे ट्रेक पर ही कट कर होती है। वहीं 2011 में हुए 10 से ज्यादा बड़े रेल हादसों में 1000 से ज्यादा लोग घायल हुए थे। लगभग 300 से ज्यादा जानें भी जा चुकी हैं। केवल संसाधनों की कमी से 1000 लोगों को अपनी जिंदगी गवानी पड़ती है।

10वीं व 11वीं योजना के अंतर्गत चली सुरक्षा ड्राइव पर भारी धन खर्च किया गया था उसे समीक्षा की जरूरत है— चाहे वो सिग्नल सिस्टम का मामला हो, या ट्रेक्स के प्रतिस्थापन का या रेलिंग स्टॉक की स्थिति का। कालका रेल दुर्घटना पर आई प्रारंभिक रिपोर्ट से पता चला कि दुर्घटना इसलिए हुई क्योंकि ड्राइवर ने अचानक ब्रेक लगाया था। यह क्यों हुआ; केवल ब्रेक लगाने की वजह से 15 रेल के डिब्बे पटरियों से उतर गए?

पीपीपी (पब्लिक प्रोवेट पार्टनरशिप) से भारतीय रेल की सूरत बदलने की अभी तक की तमाम कोशिशें विफल रही हैं। पीपीपी मोडल के प्रति सरकार गंभीर नहीं है।

रेल बजट 2012 से कई राज्यों को फायदा होगा लेकिन इसमें बिहार का ख्याल बिल्कुल नहीं किया गया है।

मैं रेल बजट पर अपने संसदीय क्षेत्र की निम्न कठिनाइयों को रेल मंत्री जी के अवलोकनार्थ व उनको पूरा करने के उद्देश्य से अपनी मांगें प्रस्तुत करता हूँ।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र भागलपुर में 1 आदर्श स्टेशन (खड़ीक) देने के लिए तहे दिल से शुकिया अदा करता हूँ। साथ साथ 4 अन्य स्टेशन नारायणपुर, घोषा, शिव नारायणपुर और नाथनगर को भी आदर्श स्टेशन घोषित करने का अनुरोध करता हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट पेश किया है। उनके इस बजट में राजनीतिक संदेश ज्यादा है। जो रेल के लिए संदेश दिया जाना है वह कम है। हमारे पहले वक्ताओं ने रेल में परेशानियां आयी हैं उनको गिना दिया है, मैं उन सब बातों को दोहराना नहीं चाहता। बंगाल से हमारा भी बहुत प्रेम है लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री को याद दिलाना चाहता हूँ कि वह केवल बंगाल के नेता नहीं हैं पूरे भारत की चिंता विशेषकर पूर्वी भारत की चिंता उनको करनी चाहिए और पड़ोसी होने के नाते बिहार का अधिकार भी उन पर है। यह सही है कि बिहार से बहुत सारे रेल मंत्री रहे हैं। लेकिन आज भी बिहार में रेल की रोशनी नहीं पहुंची है। आज मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि रेल बहुत देरी से चल रही है और उसके टाइम टेबल का भी ध्यान रखना चाहिए। इस बजट में बिहार के साथ अन्याय हुआ है।

आपको ध्यान होगा कि पिछली बार बजट का जवाब देते हुए आपने संसद में यह वचन दिया था कि भागलपुर में मंडल रेल कार्यालय जिसकी घोषणा पहले हो चुकी है जिस पर एक मालदा डीआरएम को जिसका ओ एस डी बनाया गया है, यदि जमीन उपलब्ध हो तो उसको बनायेंगे। मुझे आपको यह बताते हुए खुशी हो रही है कि भागलपुर में रेलवे के पास स्वयं का 50 एकड़ जमीन भागलपुर शहर में है, और बगल में जगदीशपुर में 100 एकड़ से अधिक जमीन उपलब्ध है और डीआर एम कार्यालय के लिए पर्याप्त है। मैंने डीआरएम मालदा श्री माथुर को ले जाकर उस जमीन का निरीक्षण करवाया है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि आपने संसद के अंदर जो आश्वासन दिया है उसमें बिना किसी देरी के डीआरएम कार्यालय के निर्माण की प्रक्रिया अविलंब शुरू करवायें। बहुत चिरपरिचित भागलपुर के लोगों की इस मांग को पूरा करें क्योंकि पटना के बाद भागलपुर बिहार का सबसे बड़ा शहर है और डीआरएम कार्यालय की मांग बहुत पुरानी है।

मैं रेल मंत्री जी का ध्यान नौगछिया स्टेशन की ओर दिलाना चाहता हूँ जो भागलपुर शहर में गंगा नदी के उस पार है। नौगछिया को पिछली बार ही मंत्री महोदया ने आदर्श स्टेशन बनाया है अभी उसमें और भी काम बाकी है। उनके एनएच (दूसरी ओर) साइड एक नया रेल स्टेशन भवन बनाये जाने की जरूरत है। लेकिन मुझे दुख है मैं बहुत दिनों से इस विषय को उठाता रहा हूँ कि जब भागलपुर में दो रेल लाईन हैं एक रेल लाइन जमालपुर हावड़ा रूट है जो भागलपुर शहर में है, दूसरी रेल लाइन कटिहार-बरौनी है जो भागलपुर के नौगछिया को टच करती है। इस पर सारी ट्रेन यहां से गुजरती है लेकिन नौगछिया में नहीं रूकती है मैंने रेल मंत्री जी से मिलकर कई बार अनुरोध किया कि नौगछिया पर सारी गाड़ियों का ठहराव करा दिया जाये ताकि भागलपुर जो बिहार का पटना के बाद सबसे बड़ा महानगर है वहां के लोगों को दिक्कत का सामना न करना पड़े। इस मामले में कई बार आपसे आश्वासन मिलने के बावजूद आज भी बहुत सारी गाड़ियां यहां पर नहीं रूक रही हैं। नौगछिया पर सारी गाड़ियां रूकने लगेंगी तो यह भागलपुर के लोगों का हक है। जिसे आपको हमको देना चाहिए।

मैं आपका ध्यान थानाबिहपुर में रेलवे का एक लोकोशेड हुआ करता था जो अब काफी समय से खाली पड़ा है। उसके परिसर में रेल वर्टार्स भी हैं जो खाली पड़े हैं। मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि इस परिसर को ईस्ट सेंट्रल रेलवेज के हब के रूप में विकसित किया जाये।

अब मैं अपनी मांगों की ओर आता हूँ—

1. डीआरएम कार्यालय निर्माण का कार्य तुरंत शुरू कर दिया जाये। जो अजमेर-भागलपुर साप्ताहिक गाड़ी चलाई है। भागलपुर में एक प्रसिद्ध शहबाजिया दरगाज है। अतः मैं चाहता हूँ कि इस गाड़ी का नाम शहबाजिया-गरीबनवाज एक्सप्रेस होना चाहिए।
2. अंग एक्सप्रेस (2253-2254) को प्रतिदिन चलाया जाये।
3. 2335-2336 भागलपुर-लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस को भी प्रतिदिन चलाया जाये और उसमें पैंटी कार और अतिरिक्त ए.सी. कोच लगाये जायें।
4. 5203-5204 लखनऊ-बरौनी को भागलपुर तक बढ़ाया जाये।
5. पटना-पुणे एक्सप्रेस (12140-12150) का भी विस्तार भागलपुर तक किया जाये।
6. जल्दी से जल्दी इस रूट से राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाये नहीं तो नौगछिया में ही राजधानी का ठहराव भागलपुर के लिए दे दिया जाये।
7. मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि नौगछिया स्टेशन पर निम्न गाड़ियों का ठहराव दिया जाये—

19601-19602 अजमेर न्यूजलपाईगुड़ी एक्सप्रेस,

15667-15668 गांधी नगर कामारख्या एक्सप्रेस,

15933-15964 डिब्रुगढ़ अमृतसर एक्सप्रेस,

15631-15632 बारमेर गुवाहाटी एक्सप्रेस,
12407-12408 जलपाईगुड़ी अमृतसर एक्सप्रेस,
12501-12502 पूर्वोत्तर सम्पर्क कृति एक्सप्रेस,
12524-12525 नई दिल्ली न्यूजलपाईगुड़ी एक्सप्रेस

8. नौगछिया स्टेशन पर राजधानी एक्सप्रेस (2423-2424 व 2435-2436) का ठहराव
9. मालदा टाउन-भागलपुर इंटर सिटी एक्सप्रेस (13409-13410) रेलगाड़ी को बांका तक चलाया जाये।
10. "मालदा टाउन से देहरादून" तथा "मालदा टाउन से जम्मूतवी रेलगाड़ी" तक एक्सप्रेस गाड़ी चलाया जाये।
11. जमालपुर हावड़ा एक्सप्रेस गाड़ी नं.3071/3072 में होने वाली रिजर्वेशन की कठिनाइयों के संबंध में 4 स्लीपर कोच व दो 3एसी कोच जोड़े जायें।
12. गाड़ी नं.13423 भागलपुर-अजमेर एक्सप्रेस को जयपुर होकर परिवालन सुनिश्चित करें।
13. जमालपुर हावड़ा एक्सप्रेस 3071/3072 यात्रियों को हो रही कठिनाइयों के संबंध में स्लीपर कोच, 2 कोच व 3 कोच बढ़ाए जाएं। यदि संभव हो तो, भागलपुर से हावड़ा के लिए सुबह 6 बजे हावड़ा एक्सप्रेस ट्रेन दी जानी चाहिए।
14. भागलपुर-साहेबगंज लूप लाइन के भागलपुर जंक्शन एवं सबौर स्टेशन के मध्य में (नीलकंठ नगर) सवारी गाड़ी की ठहराव की स्वीकृति दी जाए।
15. यात्रियों की सुविधा हेतु निम्नलिखित गाड़ियों का ठहराव एकचारी स्टेशन परिसर में करें। गया-हावड़ा एक्सप्रेस: अप 13023, वनांचल एक्सप्रेस: अप 13043
16. नारायणपुर स्टेशन पर हाटेबाजार एक्सप्रेस (13163-13164) व टाटा लिंक एक्सप्रेस (18181-18182) का ठहराव
17. 55537 अप एवं 55536 डाउन पेसेंजर ट्रेन का भागलपुर में ठहराव
18. घोघा स्टेशन पर वनांचल एक्सप्रेस (13403-13404) व फरक्का एक्सप्रेस (13483-13484) का ठहराव
19. मिर्जा चौक स्टेशन पर फरक्का एक्सप्रेस (13483-13484) व दानापुर-साहेबगंज इंटर सिटी एक्सप्रेस का ठहराव।
20. नौगछिया स्टेशन पर राजधानी एक्सप्रेस (2423-2424 व 2435-2436) का ठहराव
21. क्युल से भागलपुर के बीच के रेलवे ट्रैक्स का विद्युतीकरण।
22. विक्रमशिला एक्सप्रेस (2367-2368) में एलएचवी कोच का जोड़ना
23. भागलपुर से हावड़ा के लिए जनसाधारण एक्सप्रेस ट्रेन चलाया जाए।
24. भागलपुर से क्युल होकर टाटा जाने हेतु नई ट्रेन चलाया जाए।
25. भागलपुर-यशवंतपुरा एक्सप्रेस (2253-2254) को दैनिक चलाया जाए।
26. विक्रमशिला एक्सप्रेस नई दिल्ली से चलती थी अब आनंद विहार से चल रही है उसको वापिस नई दिल्ली से चलाई जाये तथा राजधानी एक्सप्रेस को भी नौगछिया स्टेशन पर रोका जाये। इससे पूरे दक्षिण बिहार के लोगों को लाभ होगा।

मैं उम्मीद करता हूँ कि जिस तरह आपने पहले भी मेरी मांगों को गंभीरता से लिया है और उसमें भागलपुर के लोगों के प्रति आदर है, भागलपुर की जनता की ओर से आपको आभार प्रकट करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि मेरी उक्त मांगों को भी पूरा करके मुझे पुनः शुक्रिया अदा करने का अवसर देंगी।

मेरा माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि वे रेलवे की सुरक्षा, स्वच्छता तथा मेरे संसदीय क्षेत्र भागलपुर समेत सम्पूर्ण बिहार की लंबित एवं घोषित योजनाओं को शीघ्रताशीघ्र पूर्ण करने हेतु समुचित प्रयास करने का कष्ट करें।

श्री राधा मोहन सिंह (पूर्वी चम्पारण): सभापति जी, आज़ादी के बाद पहला रेल बजट डा. जॉन मथाई साहब ने पेश किया था। यह 81वां रेल बजट है, इससे पहले

80 रेल बजट पेश हो चुके हैं। इस रेल बजट को सुनने के बाद हमने दूरदर्शन देखना शुरू किया कि देखें-देखें क्या-क्या प्रतिक्रियाएं आती हैं। मैंने दो प्रतिक्रियाओं को ध्यान से देखा। एक प्रतिक्रिया तो उस समय के रेल मंत्री की थी, जिन्होंने रेल बजट पेश किया था, उन्होंने कहा कि मैंने रेलवे को आईसीयू से निकाला है। दूसरी प्रतिक्रिया एक पूर्व रेल मंत्री जी की थी, जिन्होंने कहा कि रेलवे एक सूखी गाय है, जो न तो दूध दे सकती है और न ही बछड़ा। जिन रेल मंत्री जी ने रेल बजट रखा था, उनकी प्रतिक्रिया थी कि मैंने रेलवे को आईसीयू से निकाला है। अभी जो हम रेल बजट पर चर्चा कर रहे हैं, यह उसके बाद स्पष्ट होगा। लेकिन जो पूर्व रेल मंत्री जी ने कहा कि रेलवे सूखी गाय है, जो न दूध दे सकती है और न ही बछड़ा, मैं उनकी इस बात से पूरी तरह सहमत हूँ। पिछले सात-आठ वर्षों में जिस प्रकार से रेलवे में घोषणाओं की एक झड़ी लगी, उसका जो शोषण और दोहन हुआ, स्वाभाविक रूप से वह गाय एक प्रकार से बीमार हो गई या समझ लो कि बांडा हो गई और आईसीयू में भर्ती हो गई। पूर्व रेल मंत्री जी ने रेलवे के लिए बजट से पहले दो कमेटीज का निर्माण किया था। उन कमेटीज की रिपोर्ट में साफ-साफ बताया गया है कि रेलवे कंगाली के कगार पर खड़ी है, उसकी बहुत दुर्गति हो चुकी है। पूर्व रेल मंत्री जी का यह कहना कि रेलवे आईसीयू में भर्ती थी, और दो कमेटीज की रिपोर्ट में रेलवे की जर्जर हालत जो बताई गई है, सारा देश और हम भी जानना चाहते हैं आखिर इस दुर्दशा के लिए कौन जिम्मेदार हैं? आठ बरस के अंदर वह भी रेल मंत्री थे, जो यह कहते हैं कि यह सूखी गाय हो गई है और जिन्हें हम मैनेजमेंट गुरु कहते थे। उन्होंने कहा था कि हमने खजाना मालामाल कर दिया। उनके बाद ममता जी रेल मंत्री बनीं। लेकिन हम जानना चाहते हैं कि रेलवे की जो दुर्दशा हुई, उसके लिए कौन जिम्मेदार हैं? मैं समझता हूँ कि जिन रेल मंत्री जी ने यह रेल बजट रखा, वह अगर खुद इस वक्त रेल मंत्री होते, तो वह भी इसका उत्तर नहीं दे पाते और वर्तमान रेल मंत्री जी भी नहीं दे पाएंगे। लेकिन पूरा देश जानता है कि रेलवे की दुर्दशा का एकमात्र कारण यह यू.पी.ए. सरकार है। जिस प्रकार से घोषणाओं की झड़ी लगती है, इस बार भी बड़ी-बड़ी घोषणाओं के साथ यात्रियों को बेहतर सुविधाएं देने की बात कही गई है। लेकिन उसके लिए सिर्फ 1,000 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। जितनी घोषणाएं की गई हैं, उसके मुकाबले यह राशि बहुत कम है। पिछले वर्ष 1,000 किलोमीटर नई रेल लाइन का प्रस्ताव रखा गया था, लेकिन लगभग 30 फीसदी लक्ष्य भी प्राप्त नहीं हो पाया। इस बार के रेल बजट में नई रेल लाइन के निर्माण के लिए 6,872 करोड़ रुपये का खर्च प्रस्तावित है, जबकि पूर्ववर्ती रेल बजट में 9,583 करोड़ रुपये का प्रावधान था। रेल बजट भाषण में रेलवे के आधुनिकीकरण की बात बार-बार कही गई है। किंतु इसका जवाब नहीं मिल पा रहा है कि इसके लिए पैसा कहां से आएगा।

वित्तीय वर्ष 2012-2013 के लिए 60,000 करोड़ रुपये निर्धारित किए गए हैं, जबकि 12वीं पंचवर्षीय योजना के लिए कुल ढाई लाख करोड़ रुपये केंद्रीय मदद लेने का प्रस्ताव है। अब 60,000 करोड़ रुपये को पांच से गुना करें तो यह रकम कुल सरकारी मदद से ज्यादा होती है। कुल आबंटित बजट के 24,000 करोड़ रुपये सकल बजटीय सहायता के रूप में होंगे। 2,000 करोड़ रुपये रेलवे सुरक्षा कोष एवम् 18,050 करोड़ रुपये आंतरिक संग्रहण के माध्यम से होंगे। ऐसे में देखें तो पहले साल ही में रेलवे की सूरत आधुनिकीकरण, बुनियादी ढांचे एवम् मानव रहित फाटक हटाने सम्बन्धी कामकाज अधूरे रह जाएंगे। पहले वर्ष के लिए जो योजना है, वह अधूरी रह जाएगी। इस लिहाज से हम कह सकते हैं कि जितनी लम्बी-चौड़ी अच्छी लगने वाली बातें रेल बजट में कही गई हैं, नतीजा वैया नहीं देख रहे हैं।

माननीय मंत्री जी ने बजट में कहा कि पटरियों पर हाटसे न हों, यह हमारा लक्ष्य है। आखिरकार रेलवे सुरक्षा प्राधिकरण बना देने भर से क्या होगा? कालेकर समिति का यह भी कहना है कि पुरानी पटरियों पर अधिक बोझ न डाला जाए। परन्तु सरकार ने तो इस बात का भी ध्यान नहीं रखा कि न तो इन पटरियों पर चलने वाली इन रेलगाड़ियों में कमी की गयी और न ही उनके फेरे कम किये गये। करीब 75 नयी एक्सप्रेस गाड़ियां, 25 पैसेंजर ट्रेनों को बढ़ाने का ऐलान किया गया।

महोदय, रेलवे में कई संगठनों को भी बनाने का प्रस्ताव भी आया है। सुरक्षा के लिए "स्वायत्त रेलवे सुरक्षा प्राधिकरण" विकास के लिए "रेलवे रिसर्व एवं डैवलपमेंट कौंसिल" रेलवे स्टेशनों को आधुनिक बनाने के लिए कमेटी, सफाई के लिए अलग हाउस कीपिंग बॉडी वगैरह-वगैरह। इस प्रकार की कई कमेटीयों बनाने की घोषणा की गयी है। जबकि पहले से ही रेलवे डैवलपमेंट अथॉरिटी इन कामों को संभाल रही है। पितृदा समिति की काफी चर्चा हो रही है। इस समिति ने रेल के आधुनिकीकरण के लिए आगामी योजना यानी 2012 से 2017 में 8 लाख 39 हजार करोड़ रुपये की जरूरत बताई है, जिनमें 1.10 लाख करोड़ रुपये तो सिर्फ स्टेशनों एवं टर्मिनलों को आधुनिक बनाने पर खर्च करने की बात कही गयी है। भारतीय रेलवे अपने दम पर 2 लाख करोड़ रुपये जुटा सकती है। शेष राशि कहां से जुटाई जाएगी, इसका रोड मैप भी साफ नहीं किया है। इसके साथ-साथ यह भी देखना होगा कि पिछले दो वर्षों में आधुनिकीकरण के नाम पर उठाये गये कदमों के नाम पर हमने क्या किया है? मधेपुरा और मढ़ौरा में बिजली एवं डीजल के कारखाने लगाने की योजना 6 वर्षों से फाइलों में पड़ी हुई है और निवर्तमान रेलवे मंत्री माननीया ममता बनर्जी जी का विजन 2020 भी धूल खा रहा है।

महोदय, रेल मंत्री जी ने अपने बजट में 820 नयी चीजें शुरू करने की घोषणा की है। अच्छा रहता अगर इसकी जगह वे यह बताते कि पिछली बार बजट में जो घोषणाएं हुई थीं उसमें से कितनी लागू हुई हैं। पिछली बार 132 नयी ट्रेनें चलाने की घोषणा की गयी थी लेकिन केवल 63 ट्रेनें चल पाईं। हर साल बजट में डैडीकेटिड कोरीडोर बनाने की बात कही जाती है।

महोदय, किराये बढ़ाए गये हैं और सामान्य लोगों के लिए किराए बढ़े हैं। अभी चर्चा हो रही थी, माननीय सदस्य बता रहे थे कि इससे आमदनी सिर्फ 4000 करोड़ रुपये की होगी जबकि हम 76 हजार करोड़ रुपये के घोटाले कर रहे हैं, 1 लाख 77 हजार करोड़ रुपये के घोटाले कर रहे हैं। हमारे एक माननीय सदस्य बता रहे थे कि हमारा वेलफेयर स्टेट, जन-कल्याणकारी राज्य है। जब इस देश में एक लाख 77 हजार का हम घोटाला कर सकते हैं तो फिर 4000 करोड़ रुपये का बोझ हम आम आदमी पर क्यों डालें। अब यह निश्चित रूप से आश्चर्य में डालने वाला है कि दिल्ली-मुम्बई-चैन्नई-कोलकाता के अंदर जो डेली-पैसेंजर हैं, जो वहां लोकल ट्रेनों में चलते हैं, वहां 20 दिन का मासिक पास चलता है और एक करोड़ से ज्यादा लोग उसमें चलते हैं, अब सबकी पॉकेट पर 48 रुपये महीने का भार पड़ने वाला है। मेरी मांग है कि एक तरफ तो मंहगाई की मार से पहले से गरीब लोग कराह रहे हैं। अमीर को मंहगाई से कोई अंतर नहीं पड़ता है। एक तरफ तो गरीब मंहगाई से परेशान हैं और दूसरी तरफ किराए बढ़ने तो निश्चित रूप से उनका दर्द बढ़ेगा। इसलिए इस किराए को वापस लेना चाहिए।

महोदय, दिल्ली देश की राजधानी है। अब दिल्ली के अंदर रिंग रेल सेवा की चर्चा में करना चाहूंगा। इस सेवा को जारी करते समय लक्ष्य यह था कि पांच लाख यात्री प्रतिदिन इसका उपयोग करेंगे। हालत यह है कि अब एक साल में 15 लाख यात्री भी इसका उपयोग नहीं कर रहे हैं। इसके 21 स्टेशन बने हैं और आप देखियेगा कि किसी भी स्टेशन पर कोई अप्रोच रोड नहीं है। पांच सेवाएं अभी समाप्त कर दी गयी हैं और अब सिर्फ 12 सेवाएं बाकी हैं और उनमें स्वाती ट्रेनें दौड़ती हैं। अब घोखे से कोई पैसेंजर उसमें चला गया तो उसमें सुरक्षा कहां है और उसमें कोई अप्रोच रोड नहीं है।

दिल्ली के लोग आस लगाए थे कि इस बार बजट में इसके सुधार की चर्चा होगी, लेकिन इसकी कोई चिंता नहीं की गई। इसका उद्देश्य था कि मुम्बई की तरह दिल्ली के लोगों को लोकल ट्रेन मिल सके। नई दिल्ली स्टेशन, पुरानी दिल्ली स्टेशन और आनंद विहार स्टेशन, इन स्टेशनों पर देश भर के यात्री आते-जाते रहते हैं। यात्रियों के हुजूम के हिसाब से अगर हम देखें, तो जो बुनियादी सुविधाएं होनी चाहिए, उनका घोर अभाव है। इस बजट की हालत यह है कि नई दिल्ली रेलवे स्टेशन को अपग्रेड करने के लिए 150 करोड़ रुपये चाहिए, जिसे इस बजट में नजर अंदाज किया गया है। अगर आप देखेंगे, जैसे नई दिल्ली रेलवे स्टेशन को राष्ट्र मंडल

खेलों के दौरान वर्ल्ड क्लास स्टेज बनाने की बात कही जा रही थी, लेकिन कुछ नहीं किया गया। आनंद विहार टर्मिनल के विकास के लिए भी कोई चिंता नहीं की गई है।

मैं बिहार से आता हूँ, बिहार के संबंध में हमारे मित्र दिनेश यादव जी ने बहुत बातें कही हैं। मैं सिर्फ इस बात पर प्रकाश डालना चाहता हूँ कि आज वहाँ योजनाओं की क्या हालत है। वर्ष 1969 में उत्तर बिहार के विकास के लिए समस्तीपुर रेल मंडल स्थापित हुआ। श्री ललित नारायण मिश्रा रेल मंत्री थे, 22 फरवरी 1974 को उन्होंने हसनपुर सकरी लाइन का शिलान्यास किया। वर्ष 1996 में श्री रामविलास जी ने उसका शिलान्यास किया। 38 वर्षों से उस रेल लाइन को चालू करने की लोभ प्रतीक्षा कर रहे हैं। वैशाली जनतंत्र की जननी है। विश्व का सबसे ऊंचा बौद्ध स्तूप केसरिया में है। सुगौली की संधि इतिहास प्रसिद्ध है। बापू की कर्मभूमि चम्पारन है। इसे जोड़ने के लिए हाजीपुर, वैशाली, केसरिया, अरेरास सुगौली रेल लाइन की घोषणा की गई। काम भी शुरू हुआ, लेकिन उसकी गति कैसी है, उस पर चिंता करनी चाहिए और मंत्रालय को तेजी से काम करना चाहिए। नेपाल का प्रवेश द्वारा और नेपाल तथा उत्तर बिहार के लाखों लोगों को संकट से उबारने वाली यह परियोजना आज भी बाट जोह रही है। मधौरा में डीजल लोको फैंक्टरी और डालमिया नगर में बोगी और कपलर फैंक्टरी, सोनपुर में नया डेमू सेड, समस्तीपुर में वर्कशॉप एवं लोको सेड का विस्तार, मोकामा एवं मुजफ्फरपुर वैगन फैंक्टरी को रेलवे की तरफ से अधिग्रहण किया जाना था। पटना एवं गया को वर्ल्ड क्लास स्टेज बनाना था। पटना जंक्शन के दक्षिणी छोर पर बन रहे अस्पताल का निर्माण, इस प्रकार की 52 हजार करोड़ रूपयों की योजनाएं आज भी लम्बित हैं। मेरा क्षेत्र मोतीहारी है। मैंने पहले भी कहा है कि महात्मा गांधी की कर्मभूमि है। मेरे यहां चार रेलवे स्टेशन हैं - मेहसी, चकिया, पिपरा और जीवधारा। कोई भी वहां स्टेशन से बाहर से निकलता है तो गंदगी का अम्बार उनका स्वागत करता है। वहां से जब दार्ये-बार्ये जाते हैं, जो रेलवे की सड़क है, एप्रोच रोड है, वहां पैदल नहीं जा सकते हैं। साइकिल है तो उससे उतरना पड़ेगा, गाड़ी है तो गाड़ी से उतरना पड़ेगा और बार-बार मैं इस बात की चर्चा कर रहा हूँ। मैंने अन्य समस्याओं से संबंधित एक पत्र आज माननीय मंत्री जी को दिया है, लेकिन लगता है कि अंधेर नगरी है और चौपट राजा है। कोई सुनने वाला नहीं है। मैं आपके द्वारा मंत्रालय से विनती करना चाहूंगा कि छोटी-मोटी समस्याओं का समाधान तो कम से कम किया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***SHRI RAJENDRASINH RANA (BHAVNAGAR) :** First of all, I would like to say thank you to Hon'ble Minister of Railways Shri Dineshbhai Trivedi and Shri Bharatsinghji Solanki for considering and providing a long route train, extending Ahmedabad-Asansol train upto Bhavnagar. With this facility, Bhavnagar will be connected with North as well as East India. A new survey is announced in this budget : Bhavnagar-Adhelai-Dholera-Vataman-Petlad : will become golden gates which connect Bhavnagar with Vadodara. In a very near future the area through which this survey is being done will be on a fast track of industrial development because the Government of Gujarat has announced this particular area as Special Industrial Region (SIR). My only humble request to the Minister, is that please complete the survey as fast as possible. I am insisting strongly about this because I don't want to see Ministry of Railways to lag behind at any stage to match with the pace of the developmental work which is running with the fastest speed. In past, it may be affordable to go ahead with a slow pace, but now the time and economic speed of growth demands a high speed completion of this survey. I hope the Ministry of Railways will take this survey seriously and complete it with a high speed. The most prioritized and required need of the people of Bhavnagar is the increased number of Passenger Coaches in BANDRA TRAIN. The only train connecting Bhavnagar with Mumbai is a Bandra Train. 24x7 this is the train which is running with a highest income for Railways, as passengers preferred Bandra Train to and fro. It is always difficulty to have a reservation and confirm ticket. I raised this difficult of passengers at various levels of Railways Authorities number of times, but till now, no solution is given to this genuine requirement of the passengers. If the Railway Authority can provide more passenger coaches in Bandra Train, passengers will get a better facility and at the same time Railway will get more income and profit also. In the era of commercialization and competition, common man cannot understand the attitude of Railway Authority about why the passenger coaches are not being increased. This is the most important requirement which is to be fulfilled earliest.

A daily train between Bhavnagar to Surat is the need of the hour. There are about more than 150 luxury buses are running between Bhavnagar to Surat. It simply means that there is a potentiality in running a daily train between Bhavnagar and Surat. The people of two districts : Bhavnagar and Amreli; are mainly having their Diamond Business in Surat. If, a daily train between Bhavnagar and Surat is given, the daily passengers will be blessed with a safe journey. Now a days, passengers prefer a speedy and safe journey which is only be fulfilled by rail journey. Hence, I would like to request to Minister of Railways that Bhavnagar-Surat daily train be started immediately.

Since last seven years or so after the conversion of B/G line, only daily train available to Bhavnagar is Bandra train to Mumbai. Whenever I wrote to Railways Minister/Authority, I requested for a long route train, and that is a daily train which connects Bhavnagar with Delhi, Haridwar, Kolkata etc. But surprisingly whichever two trains available for Bhavnagar are a weekly trains. Hence, I would like to demand, that Bhavnagar must be given a facility of a long route daily train. In a coming month vacation of the schools begins, and as holidays, people will spare a few days along with their family for tour and the most safe, affordable and comfortable mode of transport is railway only. During this holiday time railways is running special holiday trains connecting various parts of India. It is astonishing that Bhavnagar is not allotted with a single holiday train. Because of this people of Bhavnagar are deprived of a convenient mode of travel which is rail for the vacation. Hence, I would like to demand on behalf of the people of my constituency to allot a special holiday train to Bhavnagar. There are other requirements yet to be fulfilled, but the important requirements I mentioned are the genuine requirements which must be materialised without further delay.

With these words, I thank you for giving me a chance to reflect the expectations of people of Bhavnagar from Ministry of Railways.

कुमारी मीनाक्षी नटराजन (मंदसौर): सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूँ। मैं रेल बजट के प्रावधानों का स्वागत करती हूँ। हमारा इस समय 21वीं सदी का जो युग है, वह मनुष्य के यायावरी स्वभाव के कारण जाना जाता है।

जितनी कि.मी. की यात्राएं एक व्यक्ति ने इस युग में तय की हैं, उतनी यात्राएं शायद ही इतिहासकाल में किसी मनुष्य ने अपने पूरे जीवन काल में तय की होंगी, इसलिए यह बहुत जरूरी है कि हमारे देश में जो 19,000 प्रति दिन रेल चलती हैं और तकरीबन 23 मिलियन यात्री प्रतिदिन जिसमें सफर करते हैं, उसके बारे में समग्रता से सोचा जाए और आने वाले समय में हमारे देश की जो समावेशी आर्थिक ढाँचे की वाहक के रूप में रेल जानी जाती है, उसमें अगर सही ढंग से उसका सुदृढ़ीकरण किया गया तो वह हमारी जीडीपी में डेढ़ से दो फीसदी तक बढ़ोतरी कर सकती है। मैं सीधे अपने सुझाव पर आना चाहती हूँ।

मैं रेल बजट में प्रस्तुत प्रधान मंत्री रेल विकास योजना का बहुत बहुत स्वागत करती हूँ जो हमारे दूरस्थ अंचलों को जोड़ती है और विशेष तौर पर मैं रेल मंत्रालय का इस बात के लिए धन्यवाद करती हूँ कि बड़ी सादरी से नीमच रेलवे लाइन को आपने प्लानिंग कमीशन के पास भेजा। मैं उसके लिए मेरे संसदीय क्षेत्र की ओर से धन्यवाद करती हूँ। मंदसौर प्रतापगढ़ रेलवे लाइन के सर्वे को जोड़ने का आह्वान इस रेल बजट में हुआ है, उसके लिए भी बहुत बहुत धन्यवाद करती हूँ और उम्मीद करती हूँ कि पिछले साल जो सर्वे की घोषणा नीमच समगंजमंडी रेलवे लाइन की हुई थी, उस पर भी आगे काम होगा।

मैं विशेष तौर पर जो दूसरा सुझाव देना चाहती थी, वह हमारे रेल से जुड़े मानव संसाधन के विकास का है। लाखों की संख्या में कर्मचारी और अधिकारी वर्ग के लोग इस रेल के परिचालन में मददगार सिद्ध होते हैं और आज हम जब तकनीक की बात करते हैं, तब हम बात करते हैं कि बुलेट ट्रेन की तकनीक कहीं और से हम लेंगे। रेल के मैनेजमेंट की शिक्षा हम कहीं बाहर से लेंगे। जो रेल के प्रशिक्षण के लिए जूनियर ट्रेनिंग सेंटर्स बने हुए हैं, उसका विस्तारीकरण नहीं हो पाया। उसका इंफ्रास्ट्रक्चर मजबूत नहीं हो पाया। मैं सुझाव देना चाहती हूँ जो सैम पित्रोदा कमेटी की सिफारिश में भी है कि हमारे आई.आई.टी. और आई.आई.एम. में रेल तकनीक और रेल मैनेजमेंट के लिए विशिष्टता के साथ ग्रेजुएट लैवल के कार्यक्रम शुरू होने चाहिए। जब शोध और अनुसंधान का काम आगे बढ़ेगा तब वो रेल जो हमारे देश के कोने-कोने को जोड़ती है, उसके अंदर सही तकनीक, उसके मैनेजमेंट और उसके परिचालन संबंधी तकनीक का इजाजत होगा और हम हमारे काम को और बेहतर तरीके से आगे विकसित कर सकेंगे।

मेरा जो दूसरा सुझाव है, वह संगठनात्मक ढाँचे का है। आज मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहती हूँ कि रेल मंत्रालय के सामने यह गौर करने की बात है कि किस तरह से आने वाले समय में कार्यकाल तय होना चाहिए। मुझे लगता है कि जो डीआरएम और जीएम का कार्यकाल होता है, उसमें किसी न किसी तरह से पुनर्विचार और संशोधन की जरूरत है। जो विशिष्टता के पद हैं, जो रेल के काम को अच्छी तरह से समझते हैं, उनके द्वारा उसमें नेतृत्व प्रदान किया जाएगा तब बेहतर ढंग से उनका संगठन काम करेगा। रेल के परिचालन संबंधी जितने भी काम होते हैं चाहे कंट्रोल की बात हो, चाहे सिग्नलिंग की बात हो या चाहे पैसेंजर्स को हम कैसे सुविधाएं दे सकते हैं या चाहे ट्रेफिक की सुविधा की बात हो, इन सारे अलग अलग क्षेत्रों का विकेन्द्रीकरण जब तक नहीं होगा, तब तक सही ढंग से काम नहीं हो पाएगा और जितने हमारे फोकस के एरियाज हैं, उनके लिए जवाबदेही तय करते हुए एक-एक व्यक्ति की जिम्मेदारी वहां पर तय होनी चाहिए।

आपने पीपीपी मोड की बात की, आम तौर पर यह देखने में आया है कि जब भी कोई काम पीपीपी मोड में होता है तो उसमें बहुत सारी शिकायतें दोनों पक्ष की ओर से होती हैं और सिफारिश में भी दर्ज किया गया है कि पीपीपी मोड के अंदर जो भी शिकायतें आती हैं, उसका निवारण होना चाहिए और मैं समझती हूँ कि उस दिशा में जरूर काम होना चाहिए।

जो मेरा तीसरा सुझाव है, जो महत्वपूर्ण सुझाव मैं आपके माध्यम से रखना चाहती हूँ, वह सुरक्षा के संबंध में है। हम सबके लिए यह बड़े दुःख और दुर्भाग्य की बात है कि आज भी एक रेल की दुर्घटना घटी है। हमारा इस मामले में जीरो टॉलरेंस होना चाहिए और आने वाले समय में जब तक हमने इस पर पूरी तरह से नियंत्रण प्राप्त नहीं किया और इसको मिशन मोड में नहीं लिया तब तक हम अपने देश की रेल सेवाओं को दुर्घटनाओं से न्यून नहीं कर पाएंगे।

मैं सुझाव देना चाहती हूँ कि इसके लिए जो स्वतंत्र एजेंसी होती है, उसके माध्यम से स्वतंत्र सुरक्षा नियामक का काम होना चाहिए। रेल सुरक्षा प्राधिकरण का सुदृढ़ीकरण होना चाहिए। जो रिसर्च, डिजाइन एंड स्टैंडर्ड ऑरगेनाइजेशन है, उसको मजबूत करने की जरूरत है और एक डेटा तैयार करने की जरूरत है। आज भी यह बड़े दुःख की बात है कि बहुत सारी जो रेल दुर्घटनाएं होती हैं, जो हादसे होते हैं, उनका डेटा नहीं है। जब तक एक सेंट्रलाइज्ड डेटा नहीं होगा, तब तक हम उन पर कैसे रोक पा सकेंगे?

एक बात और मैं यहां पर जोड़ना चाहती हूँ कि इसके लिए जरूरी है कि उन सारे अधिकारियों को जोड़कर एक कोर सेप्टी ग्रुप बनाया जाए जो अलग अलग विशिष्टता से संबंध रखते हैं और उनके नेतृत्व में इस काम को किया जाए।

यूएसए ने पोर्जीटिव ट्रेन कंट्रोल प्रणाली अपनाई है जो नियंत्रण, कमांड, सूचना और सिग्नलिंग के लिए है, इसके अनुभव का काफी लाभ हम ले सकते हैं। इसी तरह यूरोपियन ट्रेन कंट्रोल सिस्टम का लाभ ले सकते हैं जिससे आटोमेटिड ट्रेन सिस्टम और हाई लाइन कैपिसिटी दोनों के बीच सामंजस्य कैसे बनाती है, इसके बारे में निश्चित तौर पर सोचना चाहिए।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र और मेरे पड़ोस की सांसद आदरणीय गिरिजा व्यास जी के क्षेत्र चित्तौड़ के संबंध में तीन महत्वपूर्ण सुझाव रखना चाहती हूँ। आपने अजमेर, अहमदाबाद इंटरसिटी गाड़ी शुरू की, मैं आपसे निवेदन करना चाहती हूँ कि चित्तौड़ और अजमेर के सभी लोग चाहते हैं कि यह गाड़ी परिचालित हो। मेरा अनुरोध है कि इसका परिचालन सप्ताह में कम से कम तीन दिन चित्तौड़, मनसौर, नीमच होते हुए रतलाम के माध्यम से हो। अगर आप चाहें तो बाकी के दिन पालनपुर और फुलेर के माध्यम से चला सकते हैं। हमने मांग की थी कि बांद्रा अजमेर ट्रेन को सराय रोहिल्ला तक बढ़ाया जाए। आपने बांद्रा से सराय रोहिल्ला अलग गाड़ी दी है, मेरा अनुरोध है कि बांद्रा-अजमेर को सराय रोहिल्ला तक करें जिससे मेरा संसदीय क्षेत्र सीधा राजधानी दिल्ली से जुड़ जाए। मन्दासौर, प्रतापगढ़ रेलवे लाइन सर्वे की घोषणा हुई, उसे आगे सीतामऊ, होते हुए सुवासरा तक करेंगे तो पूरा संसदीय क्षेत्र जिसका सर्वाधिक आश्रय इस समय रतलाम पर है, आश्रय कम होगा और सीधे तौर पर दिल्ली और मुम्बई से जुड़ेगा।

महोदय, अंतिम तौर पर मैं आपका धन्यवाद करना चाहती हूँ कि मेरे क्षेत्र के लिए आपने पिछली बार डेमो गाड़ी दी है। इसके साथ मैं एक मांग करना चाहती हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र में भगवान पशुपतिनाथ जी का मंदिर है, वे यहां विराजमान हैं, यहां उनके नाम पर पशुपतिनाथ एक्सप्रेस गाड़ी जरूर होनी चाहिए ताकि पूरे देश से आने वाले तीर्थ यात्री और संसदीय क्षेत्र के लोग इस बात का गौरव महसूस करें।

आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत धन्यवाद करती हूँ।

***SHRI S. SEMMALAI (SALEM):** Railways is facing a serious financial crunch. There is absolute shortage of funds for implementing already approved projects. Only a nominal amount is allocated every financial year for projects worth hundred of crores. Even for a project of more than 100 crores, only a paltry amount of Rs.5 or 10 crore is allotted every year. At the rate, it will take 100 years to complete the pending projects. It seems that some of the projects may never see the light of the day.

In the Budget there is no mentioning of modernisation of funds or renewal of tracks. Wherever a demand is made for introduction of a train, shortage of coaches is cited as a reason. There is no focus on addressing shortage of coaches in the country. The quateral Coach Factory at Perambur in Chennai can be modernized and expanded to address this issue. In case of disaster or accident in a railway station, there is no response team available at present. To start with, there should be a response team with all facilities including medical in all 'A' class stations, at least to meet any disaster.

The waste lands available with railways may be utilized commercially. The excess lands can be put to commercial use and the revenue can be generated. Railway Convention Committee recommended dividend at the rate of 6% in 2009-10 and 2010-2011 and 5% in the present financial year. Parliament is also supporting this.

As far as the passengers amenities are concerned arrangements should be made to provide potable water in all coaches. Bed rolls may also be supplied even to sleeper class passengers at a nominal rate. For the State of Tamil Nadu, there are no new projects. The State of Tamil Nadu has been neglected on all fronts. No deadline for completing the pending projects. In Tamil Nadu, railway lines which are yet to be converted into broad gauge are perhaps the most affected and delayed in the country.

I want to know by when all these projects will be completed?

I thank the Hon'ble Minister for extending the passenger train from Erode to Salem. Even though Salem is a Divisional Centre so far no new trains are operated from Salem except one train which is running to Chennai Egmore from Salem junction. So I request the Hon'ble Minister of Railways to operate at least some trains from Salem itself. A day time Train service from Salem to Chennai around 12 noon either through Jolapet route or Virudhacham route is a long time demand of the people of Salem region. Please comply with the request. Like that the train now running from Salem to Virudhacham may be extended to Cuddalore just 60 km distance Athur-Perambalur-Ariyalur Sector project had been announced by the Hon'ble Railway Minister during the Railway Budget last year. For that budget allocation is to be made. Like wise, weekly train from Bangalore to Nagercoil may be operated daily or at least three days in week. In the Salem-Karur route an additional manned gate may be provided for the convenience of the people of that locality to pass through at the village by name Thamma-naikampatty. Near Salem junction at Podinaickanpatty, there is a bridge No.244 through which public on both side villages are having access to cross the railway line underneath. There is a proposal to convert the bridge with RCC Box. The question is whether this expansion work can be taken up by the Railway Department or along with local body by cash sharing method. The Salem Corporation has also agreed in writing to share the expenses. So without delay the Hon'ble Minister of Railway may be pleased to direct the authorities of Southern Railways to take up the work in the current year itself. In the Salem-Virudhachalam route near Deviakurichi, the existing railway gate may be restored in the same place without changing the place. In the Salem-Mettur route at Omalur Railway Station, a foot over bridge may kindly be provided to pass from one end to another. Lastly I request the Hon'ble Minister of Railways to take necessary steps to

operate Salem-Karur passenger train as early as possible since the line is completed already. The public of more than three districts are eagerly expecting the train service in this route.

श्रीमती मीना सिंह (आरा): महोदय, मैं सबसे पहले आपके प्रति आभार प्रकट करती हूँ कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण चर्चा में भाग लेने का मौका दिया। मेरे साथी दिनेश यादव जी ने विस्तार से चर्चा में भाग लेते हुए बिहार की उपेक्षा की चर्चा की है। मैं स्वयं अपने आपको उनकी बात के साथ संबद्ध करते हुए अपने क्षेत्र के संबंध में चंद बातें कहना चाहूँगी। पूर्व रेल मंत्री ने रेल बजट पेश करते हुए एक शेर के माध्यम से रेलवे की खस्ता हालत, वित्तीय स्थिति का व्याख्यान किया था। मैं कोई भी ऐसी मांग नहीं करने जा रही हूँ जिससे रेलवे पर कोई खास वित्तीय भार पड़े। रेल मंत्री जी इस बात से सहमत होंगे कि पटना से मुंगलसराय के बीच आरा रेलवे स्टेशन यात्रियों एवं राजस्व देने के मामले में सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन है। आरा से प्रतिदिन औसतन करीब 20,000 यात्री यात्रा करते हैं। इस स्टेशन की मासिक औसतन आय करीब तीन करोड़ रुपए है। यह जंक्शन स्टेशन है। मैं बेहद दुःख के साथ कहना चाहती हूँ कि पटना से मुंगलसराय के बीच आरा से कम राजस्व एवं कम यात्री संख्या वाले स्टेशनों पर कई गाड़ियों का ठहराव है परंतु आरा को इससे वंचित किया गया है। इस कारण वहां की जनता स्थानीय सांसद होने के कारण मुझे इसका दोषी मानती है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करती हूँ कि आरा के व्यवसायियों, छात्रों एवं आम रेल यात्रियों की मांग को देखते हुए गाड़ी संख्या-2791, 2792 पटना-सिकंदराबाद, 2369 और 2370 हावड़ा-हरिद्वार, 2367 और 2368 विक्रमशिला, 2327 और 2328 उपासना,

गाड़ी संख्या 2355-2356 अर्चना एक्सप्रेस, गाड़ी संख्या 9313-9314 पटना-इंदौर, गाड़ी संख्या 2315-2316 अनन्या (सियालदह-अजमेर) ट्रेनों का ठहराव आरा में किया जाए।

महोदय, आनन्द विहार से भागलपुर के बीच सप्ताह में तीन दिन चलने वाली गाड़ी संख्या 22405-22406 गरीब रथ का ठहराव बिहिया में है। परंतु आनन्द विहार से जयनगर के बीच सप्ताह के बाकी दो दिन चलने वाली गाड़ी संख्या 12569-12570 गरीब रथ बिहिया में नहीं रुकती है। इस गाड़ी का ठहराव तथा 12391-12392 श्रमजीवी एक्सप्रेस का ठहराव बिहिया में किया जाए।

सभापति महोदय, बाबू कुंवर सिंह इस देश के महान स्वतंत्रता सेनानी थे, जिन्होंने 80 वर्ष की उम्र में अंग्रेजों के विरुद्ध लड़ाई लड़ी थी। आरा उनकी जन्मस्थली है। मेरी मांग है कि उनके सम्मान में आरा को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाया जाए।

आरा स्थित पूर्वी गुमटी का वर्ष 2005 में टोटल विहकल यूनिट का सर्वेक्षण कराया गया था तो प्रतिदिन करीब पांच लाख वाहन गुमटी का रेलवे ट्रैक पार कर रहे थे। वर्तमान में यह संख्या करीब आठ लाख पार कर गई है। अतएव मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि यथाशीघ्र आरा पूर्वी गुमटी पर ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए। आरा-सासाराम रेल खंड मेरे एवं माननीय लोक सभा अध्यक्ष के क्षेत्र को जोड़ता है। मेरा आग्रह है कि पटना से आरा-सासाराम होते हुए दिल्ली के लिए एक ट्रेन चलाई जाए।

अंत में मैं कहना चाहती हूँ कि मैं विगत कई वर्षों से एक अत्यंत महत्वपूर्ण मांग कर रही हूँ कि आरा-सासाराम रेल खंड पर मार्टिन रेलवे स्टेशन के समय के स्टेशनों एवं हॉटों का निर्माण कराया जाए, क्योंकि वहां की जनता लम्बे समय से आंदोलनरत है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक बार फिर आपका आभार प्रकट करती हूँ और आशा करती हूँ कि ममता दीदी के नए रेल मंत्री जी मेरी मांगों को मानने की कृपा करेंगे।

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Mr. Chairman, as far as my State, Kerala is concerned, I am forced to say that this Budget is a big disappointment. I would like to register strong sentiments of the people of Kerala against the discrimination towards our State in this Budget.

Since I have gone through the entire Budget, I have got a feeling that Kerala is not part of our country and Kerala does not find a place in the Railway Map of the country. Why I am saying this is because you have announced 75 new express trains in the Budget and we have got only one train. You have again announced 21 passenger trains and we have not been given a single train. If this is not discrimination, what else is? We are given only one MEMU train. We are thankful to you for this because at least you have given one MEMU train to us. Palakkad MEMU shed is now ready for operation. It is ready to function, but that has not yet been utilized. I would suggest that the Palakkad MEMU shed be used for operation and more MEMU trains should be operated between Palakkad-Coimbatore and Palakkad-Ernakulam.

In the last Budget twelve new trains were announced for Kerala, but half of them have not yet started operations. That is the kind of treatment being given by the Railway Ministry. In the last Budget and in previous Budgets too, many promises were made. There was a promise of a wagon factory in Cherthala, the hometown of our Defence Minister Shri A.K. Antony. That wagon factory does not find a place in this Budget. A medical college was announced in Thiruvananthapuram. There is no mention about that medical college either. What about bottling plant, what about MFCs, including one in my constituency, Palakkad? Nothing has been said about MFCs.

Again, nothing has been said in the Railway Budget about the world-class railway station. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Do not divert him. He is demanding for you also. Why can you not listen to him?

SHRI M.B. RAJESH : Sir, I am coming to other suggestions now.

Palakkad-Pollachi gauge conversion work has not yet been completed. I would request the hon. Minister of State for Railways, Shri K.H. Muniyappa, to ensure that this gauge conversion work is completed in a time-bound manner.

I am thankful to the hon. Minister of State for Railways, Shri K.H. Muniyappa, because the foundation stone has been laid for the Palakkad Coach Factory after 32 long years. In this regard, I would like to bring to his notice that the allocation made for this coach factory is grossly inadequate. So, I demand more funds for this coach factory. I would demand that a concrete and specific assurance should be given that the Palakkad Coach Factory project will be completed in a time-bound manner.

Sir, we have been demanding for a long time that a Railway Zone with its headquarters at Kerala. Nothing has been said about this Zone in the Railway Budget. So, I demand that a new Railway Zone with its headquarters at Kerala should be set up.

Sir, I would demand some more new trains for the State of Kerala. One new train must be started from New Delhi to Kerala because as my esteemed colleague, Shri P.C. Chacko, said in the morning that we have been traveling 3,000 kilometres from Thiruvananthapuram to New Delhi. So, we are demanding at least one new train between New Delhi and Thiruvananthapuram, one between Kerala and Mumbai and one between Hyderabad and Kerala.

My final point is regarding the plight of platform vendors. Hundreds of platform vendors have been mercilessly thrown out of employment mercilessly. This issue has been raised time and again in the Parliament. It was also raised in a meeting where hon. Minister of State for Railways, Shri K.H. Muniyappa, and the former Railway Minister were also present. We all, Members of Parliament, were also there along with our Chief Minister. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You send slips.

SHRI M.B. RAJESH : Sir, the former Railway Minister, Shri Dinesh Trivedi, had assured us that this issue would be settled within a week. Now, the former Minister has also become jobless while the hundreds of poor vendors remain jobless. I would request his colleague, the hon. Minister of State for Railways, Shri K.H. Muniyappa, and also his successor to look into this issue so that it may be addressed urgently.

At the end, though it is not the same Minister who presented the Railway Budget, I would request him that while replying to the debate, he may at least make us feel that Kerala also belongs to this great nation.

SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD): Mr. Chairman, Sir, an Expert Committee constituted by the hon. Railway Minister has said that the railway system is almost on the verge of collapse. In such a situation, there was an expectation that at least the budget and the budgetary process will be taken seriously by the Government, but I can say that under the UPA Government since 2004, it has been converted into a political tool. This time it has been made as a *tamasha*. It has become a 'Laughter Show'! We are used to hearing that a train has derailed, but it is for the first time in the history of independent India that a Rail Budget is derailed. This is the situation of the Rail Budget this year!

After 1947, in these 60 years, just 10,000 kilometres of new lines have been added. During this period, for more than 54 years, the Congress has ruled and naturally this credit has to go to the Congress only. The PM has said that it is a forward-looking Budget, but after a person who has presented a forward-looking Budget, he has been disgracefully sent out. Okay, it is their internal matter, but my question is this. We are discussing about the Budget, but we do not know what proposals of this Budget are going to be retained and what proposals are going to be scrapped? I think that for the first time we are discussing the Budget and we do not know what the Government is going to say on the Budget, which is presented by a Minister and now he is not in a position to reply because of their political mis-management.

In the Eleventh Plan, at one point of time, the Government is telling and the Railway Ministry is telling that they are having crunch of funds. In the Eleventh Plan, the total expenditure outlay was Rs. 2,33,289 crore. The Outcome Budget shows that the actual expenditure could be Rs. 1,92,291 crore. It is a shortfall of almost Rs. 50,000 crore. I ask Shri Muniyappa, who is a very good man, to explain about this. Why you could not spend Rs. 50,000 crore in the last five years with all this Budgetary support?

I came to know through their own source and their Railway Zonal Office that the powers of the GMs have been withdrawn, that is, if money is sanctioned to a particular zone for one project and if for any reason that project could not take place, then previously there was a provision that he could transfer that money in the same zone for other projects. This power is

withdrawn because they want that less money should be spent as they do not have money / funds to pay the salary of the Railway employees. In the last eight years, their achievement is that the Railway is almost on the verge of collapse.

My serious question to the hon. Minister here, through you, is that the Sam Pitroda Committee has recommended for Rs. 3,96,000 crore for modernisation and the Kakodkar Committee has recommended Rs. 1,00,000 crore for safety projects. From where do you get this money? This has never been spelt out. Nearly, 96 per cent is your operational ratio. With this, when you do not have money to pay the salary, what are your sources? I am really surprised! The then Minister Mr. Trivedi said that if Budgetary support is given, then only we can achieve this. If Budgetary support is not there, then I think that you are going to put the safety of the passengers at stake. I firmly urge the Government not to do this and take some stringent measures to see to it that safety is given priority.

Now, I come to my State of Karnataka and my constituency. Shri Muniyappa will feel bad, but I am constrained to say this. Karnataka has 14 projects sanctioned, but it is all under State cooperation. No single project is sanctioned out of total Railway fund. Further, for the 15 ongoing projects, which have been undertaken by the Indian Railways, the amount of money needed for all those projects to be completed is around Rs. 7,000 crore. For example, I will quote here about the Davangere project on the Hubli-Bangalore Road. The cost of the Chitradurga-Davangere project is Rs. 427 crore and the allotment for this project is Rs. 1 crore. If money is given in the same fashion, then it will take 400 years to complete this project. He has said -- after the Budget in a Press Conference -- that this is the highest allocation for Karnataka, that is, Rs. 608 crore. His statement is here with me. So, I would very humbly tell Shri Muniyappa that what is allocated is not important, but what is spent is important.

The second thing, in comparative terms, you have quite a lot more last time. In 2011-12, according to your statement at that time, the total allocation made to Karnataka (South Western Railway) was Rs. 1,278 crore. However, in the Revised Budget, it was reduced to Rs. 888 crore. Ultimately, what was spent was only Rs. 784 crore. Why is it so? I have not even considered that part which falls under South Central Railway.

I firmly urge you, Shri Muniyappa Ji, through the hon. Chairperson, to kindly look into this matter and allocate more funds.

As far as new trains are concerned, I am thankful to you, for you have given a total of ten trains to Karnataka. However, unfortunately, out of seven trains, only one train which goes to Delhi runs on a regular basis; another one runs for six days in a week; and the rest are weekly trains. Moreover, they start from Bengaluru, but not even a single train passes through a major part of Karnataka.

Sir, I had requested you to introduce one Sampark Kranti Express. What was the concept when you announced the introduction of the Sampark Kranti Express? It is all about connectivity between the State and the Central Capitals. The Sampark Kranti which starts from Bengaluru, just after 15 minutes, enters another State. But when Sampark Kranti was announced, it was announced that the stoppages would be there only in that particular State. This train is called Karnataka Sampark Kranti. So, the Sampark Kranti Express train of any State in the country is not supposed to have any stoppages outside of that State. So, this particular train was meant only for the State of Karnataka. After a lot of pressure, for two days, you have provided that it would pass through *via* Hubli, Dharwad and Tumkur. However, on all the remaining five days also, the people in the rest of Karnataka also need a regular train. I, therefore, urge you to kindly change the route of this Karnataka Sampark Kranti Express.

I had demanded for the introduction of two more trains, one of them is between Hubli and Mumbai. I have been demanding for this train from 2004 onwards. I have also met you personally for the introduction of a train between Hubli and Mumbai. Hubli is called as *Chota* Mumbai. So, please introduce this Hubli-Mumbai train.

The second important demand of Karnataka is the introduction of a train between Hubli and Gulbarga. Kindly do this because connectivity between Hyderabad and Karnataka and similarly between Mumbai and Karnataka is very important.

Lastly, Hubli Railway Station is the headquarters of the South Western Railway. It was supposed to be completed by 2009-10. It was started by yourself in 2006-07. It is a Rs. 22 crore project, but it is yet to be completed. As per the plan, it was supposed to be completed by the year 2009.

MR. CHAIRMAN : The Minister knows these things better.

SHRI PRALHAD JOSHI : So far, it was not done.

MR. CHAIRMAN: You have already highlighted the point. If you have anything, you can discuss it with him. The Minister knows everything, including what you want.

SHRI PRALHAD JOSHI : This is my last point, Sir. As far as Hubli Workshop is concerned, recently, a tender was given to an ineligible party. It appears that there is a lot of corruption involved in it. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing else will go on record. Dr. Nirmal Khatri.

(*Interruptions*) â€¦*

***श्रीमती दर्शना जयदेश (सूरत):** रेल बजट 2012 का काउंट डाउन शुरू हो चुका है। फिर से रेल मंत्री कुछ वायदे करेंगे। लेकिन समय की इस कगार पर पूरा यह उठता है कि पिछले रेल बजट में मान्यवर रेल मंत्री द्वारा जो वायदे किये गये थे उनमें से कितने वायदे पूरे किये गये हैं।

हमारे देश में संक्रामक रोगों को एवं जनता के स्वास्थ्य को सुधारने में रेल मंत्रालय प्रत्यक्ष नहीं तो परोक्ष रूप से बहुत बड़ा योगदान दे सकता है क्योंकि सबसे ज्यादा आबादी प्रत्येक दिन में अगर कहीं पर एक साथ उपस्थित होती है तो वह रेल प्लेटफॉर्म है। किसी छोटे या महानगर स्तर तक रोजाना लाखों लोग रेल प्लेटफॉर्म पर होते हैं, ये रेल में सफर करते हैं। अगर उनके स्वास्थ्य को ध्यान में रखते हुए रेल के डिब्बों एवं प्लेटफॉर्म को स्वच्छ रखा जाये तो देश के स्वास्थ्य में वह बहुत बड़ा योगदान हो सकता है। पर दुःख की बात यह है कि पिछले रेल बजट में जो वायदा किया गया था और कुछ स्टेशनों को वर्ल्ड क्लास बनाने की सूची दी गई थी उसमें कुछ प्रगति होती दिखाई नहीं दे रही है। हमारे सूरत को भी रेल मंत्री ने वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने की सूची में शामिल किया था पर आज वहां की स्थिति ऐसी है कि गंदगी का साम्राज्य जस का तस है। हर माह लाखों रुपये खर्च करने के बाद भी गंदगी का साम्राज्य दिखाई देता है। क्या हम इसे ही वर्ल्ड क्लास कहते हैं। आज भी हमारे शहर के बीचों बीच से जा रहे रेलवे अंडरपास के लोग पास होते वक्त सोचते हैं कि कहीं मेरे कपड़े मैले नहो जायें क्योंकि रेलवे को इसकी कोई चिंता नहीं है। मैं यह भी जानना चाहती हूँ कि वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन से केन्द्र सरकार का क्या मतलब है और पिछले साल जिन स्टेशनों को इसमें डिकलियर किया गया था उन स्टेशनों पर क्या सुविधा दी गई है।

दिनांक 1 मार्च के सूरतके लोकप्रिय अखबार की कटिंग आपके ध्यान पर रख रही हूँ जो खुद एक सबूत है कि रेल मंत्रालय सूरत में क्या कार्य कर रहा है। इस शहर की फ्लोटिंग पोपुलेशन ही 4 से 5 लाख है जरा सोचिए अगर यहां से लोगों के स्वास्थ्य के साथ खिलवाड़ होता है तो परिणाम क्या हो सकते हैं।

रेल बजट 2012-13 के लिए सूरत एवं दक्षिण गुजरात के लोगों की आशा - आकांक्षाओं के अनुरूप घोषणाएं आप रेल बजट में करेंगे ऐसी अपेक्षा के साथ कुछ बिंदु आपके ध्यान में रख रही हूँ आशा है इन बिंदुओं को रेल बजट में उचित स्थान देकर लोगों की अपेक्षाओं को पूर्ण करेंगे। एक सांसद के नाते लोगों की आकांक्षाओं को आप तक मेरी मांग के रूप में पहुंचा रही हूँ।

1. सूरत रेलवे स्टेशन की हर जेज की 50 लाख से ज्यादा की रेवन्यु को देखते हुए सूरत स्टेशन को तुंत डीआरएम ऑफिस देकर सूरत को डिवीजन घोषित किया जाये।

2. रेलवे बजट में सूरत स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन घोषित करने के बाद अभी तक उसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। तो यह कार्य पूरी प्रगति से पूर्ण किया जाना चाहिए।

3. मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में सूरत स्टेशन एवं शहरके रेलवे ट्रैक के नीचे की टनल (गरनाला), खांडबजार (वयाछा रोड), लंबे हनुमान रोड एवं सूर्यपुर गरनाला (सहया दरवाजा) की जल्द से जल्द मरम्मत की जाये।

4. सूरत स्टेशन के ऊपर निम्नलिखित महत्वपूर्ण ट्रेनों में बिल्कुल भी EQ नहीं है, कृपया सूरत रेलवे स्टेशन पर इन ट्रेनों में EQ दिया जाये।

ट्रेन नंबर	2 एसी	3 एसी	सीसी	एसएल	25
19109			06		
12928	04	04		04	
19143	04	04		04	
12922			06		
12952	04	04			
12954	04	04			

12479	04	04		04	
19132	04	04		04	
12934			04		04
12925	04	04			
12955	04	04		06	
16507	04	04		04	
12995	04	04		04	
19116	04	04		04	

5. मुंबई की लोकल ट्रेन की तरह पश्चिम रेलवे की लंबी दूरी की ट्रेन एवं सुपर फास्ट ट्रेनों में रात के समय कोच के अंदर अगला स्टेशन कौन सा आएगा एवं प्लेटफार्म की दिशा का इलेक्ट्रॉनिक डिस्प्ले एवं माईक से घोषणा कोच के अंदर की जाये।

6. मेरा आपसे अनुरोध है कि निम्नलिखित कुछ ट्रेनों में जनरल कोच बढ़ाए जाएं क्योंकि इन ट्रेनों में इतने लोग आवागमन करते हैं कि कभी कभी तो शौचालय के पास भी बैठकर यात्रा करनी पड़ती है। अपनी नौकरी हेतु जाने वाले कई लोगों को तो दरवाजे पर खड़े रहकर मुसाफरी करनी पड़ती है। जिस से छोटे मोटे हादसे होते रहते हैं और कभी भी गंभीर हादसा होने की भी संभावना रहती है। यहां पर दर्शाई गई कई ट्रेन लंबी दूरी की हैं तो कई ट्रेन कम दूरी की भी हैं। इन सब ट्रेनों में जनरल कोच (बिना आरक्षण) की संख्या बढ़ाने की मेरी मांग है।

कूट संख्या	ट्रेन नंबर	वर्तमान कोच की संख्या	वर्तमान में जनरल कोच की संख्या	जनरल कोच बढ़ाने की मांग
1	19023-19024	14	04	04
2	19113-19114	12	12	06
3	12929-12930	18	18	04
4	12935-12936	18	08	04
5	19059-19060	18	08	04
6	19019-19020	15	07	03
7	239-240	12	10	06
8	113-114	16	13	04
9	125-126	12	12	06
10	177	14	14	04
11	175	16	12	02
12	249-50	18	18	02

7. मेरे संसदीय क्षेत्र में औद्योगिक दृष्टि से अतिविकसित कीम, सायण, एवं गोथाण रेलवे स्टेशन में मंजूर किया गया ROB का काम तुरंत शुरू किया जाये।

8. बीलीमोरा से वधई जाने वाला नेरोगेज ट्रेक को ब्रॉड गेज करने का काम पिछले डेढ़ साल से अत्यंत मंद गति से चल रहा है कृपया इस काम को जल्द से जल्द पूरा किया जाये ताकि इस विस्तार का गरीब एवं आदिवासी एवं अन्य यात्रीगण जल्द से जल्द फायदा ले सकें।

9. ट्रेन नं.69141-42 (सूरत विहार मेमू) में अतिशय यात्री भीड़ को देखकर उसमें 06 कोच लगाए जायें।

10. भरूच विहार शटल (59010) को भरूच से दोपहर 2 बजे के बजाए विहार के लिये 3 बजे खान की जाये क्योंकि दोपहर 2 बजे के आसपास भरूच से सूरत के लिए जामनगर इंटरसिटी (19060) एवं अहमदाबाद से आने वाली मेमू ट्रेन भी सूरत की ओर जाती है।

11. मेरे संसदीय क्षेत्र में औद्योगिक दृष्टि से अतिविकसित कीम रेलवे स्टेशन से जामनगर इंटरसिटी (19059/19060) एवं लोकशक्ति एक्सप्रेस (19143/19144) एवं देह्रादून एक्सप्रेस (19020/19019) को स्टोपेज देना चाहिए। तथा सायण रेलवे स्टेशन में गुजरात एक्सप्रेस (19011/19012) एवं बलसाड दाहोद इंटरसिटी (12929/12930) को स्टोपेज देना चाहिए।

12. उवाण रेलवे स्टेशन पे PRS शुरू किया जाये एवं करंट टिकट की एक और खिड़की खोली जाए एवं FOB मंजूर किया जाए तथा ट्रेन नंबर 19011-190112 - 19215-19216 को उवाण पे स्टोपेज दिया जाये।

13. गुजरात के विश्व प्रसिद्ध सोमनाथ मंदिर जहां बसा हुआ है वहां से उत्तर भारत की ओर जाने के लिए कोई और ट्रेन की सुविधा नहीं है अतः यह यात्रा धाम से उत्तर भारत की ओर जाने के लिये सीधी ट्रेन की सुविधा देनी चाहिए।
14. सूरत स्टेशन के हरेक प्लेटफार्म पर दिन रात यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए उद्यना स्टेशन का विकास करके सूरत स्टेशन का भार कम करना चाहिए।
15. गुजरात के सूरत से पश्चिम बंगाल के ओर जाने के लिए सिर्फ 2 ट्रेन हैं वहभी आगे से आती हैं अतः सूरत से पश्चिम बंगाल के लिये सीधी ट्रेन की सुविधा शुरू करनी चाहिए एवं सूरत शहर में उत्तर भारी की जनसंख्या को देखते हुए सूरत से उत्तर भारत के लिए नई ट्रेन जल्द से जल्द देनी चाहिए।
16. MST यात्री या टिकट वाला यात्री डिफरन्स की रकम देकर अपनी यात्रा आगे करना चाहता है लेकिन रेलवे तंत्र द्वारा यह सुविधा कुछ महीनों पहले बंद कर दी गई है वह फिर से चालू की जाये।
17. बांद्रा-पटना (19049-50) जो सप्ताह में 1 दिन चलती है उसे उत्तर भारतीयों की जनसंख्या को देखते हुए हर रोज चलाई जाये।
18. तासीगंगा एक्सप्रेस (12945-46) एवं सूरत भागलपुर एक्सप्रेस (19047-48) को भी यात्रियों की अतिशय भारी भीड़ एवं बारो मास प्रतीक्षा की लंबी सूची को देखते हुए सूरत से यह ट्रेनों को हर रोज चलाई जावे।
19. पश्चिम रेलवे का अधिकतम विस्तार गुजरात में है इस विषय को ध्यान में रखते हुए रेलवे का हेड क्वार्टर अहमदाबाद में जल्द से जल्द दिया जाना चाहिए।
20. सूरत शहर में गुजरात के सौराष्ट्र क्षेत्र में रहने वालों की भारी जनसंख्या को देखते हुए सूरत महुबा (19025-26) ट्रेन को सप्ताह में 1 दिन के बजाए कर रोज चलाई जाये।

डॉ. निर्मल खत्री (फ़ैज़ाबाद): माननीय सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपको ...(व्यवधान) महोदय, मैंने अभी तो शुरू ही किया है।

SHRI PRALHAD JOSHI : Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak.

डॉ. निर्मल खत्री : माननीय सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने मुझे रेल बजट पर सदन में हो रही चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया।

महोदय, रेल बजट में जिन प्रावधानों की व्यवस्था की गई है, देश के भविष्य के साथ रेल के भविष्य को जोड़कर, यात्रियों की सुरक्षा के साथ रेल की संरक्षा को जोड़कर, जो प्रावधान, जो सोच, जो भविष्य की परिकल्पना इस बजट के द्वारा हमारे सामने आई है, मैं उसकी सराहना करता हूँ।

महोदय, दो समितियों का गठन, उन समितियों से प्राप्त रिपोर्ट और उन रिपोर्टों को लागू करने की भविष्य की इच्छाशक्ति की भी मैं कद्र करता हूँ। यकीनन उन रिपोर्टों को लागू करने में यदि एक तरफ आर्थिक संसाधनों का एक बहुत बड़ा बोझ रेलवे के ऊपर, सरकार के ऊपर आता है तो कहीं न कहीं से यह हमारी इच्छाशक्ति को भी दिखाता है कि उस बोझ के इंतज़ाम को करने के लिए भी हम तैयार हैं और उस दिशा में अपने संसाधनों को आगे बढ़ाने के लिए इस बजट के

माध्यम से चलने की सोच हम रखते हैं, मैं उस सोच की भी सराहना करता हूँ।

मैं उस सोच की भी सराहना करता हूँ। मैं महसूस करता हूँ कि जब सम्पूर्ण ढांचे की चूल्हे दुरुस्त की जाएंगी तो संसाधन को बढ़ाने की भी जरूरत पड़ेगी। नये इंतजाम में, नये कलेवर में रेलवे बोर्ड को संचालित करने की भी जरूरत पड़ेगी और शायद उसी सिलसिले में रेलवे बजट में रेलवे बोर्ड में दो नये सदस्यों के इंतजाम को करने की बात कही गई है, मैं यहां इस सुझाव को भी रखना चाहूंगा, जिसको मैं पहले भी विभिन्न फोरम पर रखता आया हूँ कि ये जो यांत्रिक इंजीनियरिंग कैडर के अधिकारी हैं, जो जनरल मैनेजर और डीआरएम के पद पर हैं। हमने यह समझ लिया है कि जिस तरीके से आईएस सम्बर्ण का अधिकारी हर चीजों का ज्ञाता है उसी तरीके से जीएम के जिम्मे अगर एक ट्रेन को चलाने की भी जिम्मेदारी है तो हमारी अपेक्षा उससे अच्छे खान-पान की व्यवस्था को भी देने की है। शायद इसी वजह से यात्री सुविधाएं लड़खड़ाई हुई हैं। आवश्यकता इस बात की है कि यात्री सुविधाओं को देखने के लिए रेलवे बोर्ड में एक अलग सदस्य की व्यवस्था हो। जनरल मैनेजर और डीआरएम के लेवल पर हम ऐसे इंतजाम करें, इंजीनियरिंग कैडर से हटकर प्रोफेशनल कैडर के लोगों को हम लाएं जो इन कामों को, यात्री सुविधाओं से जुड़े हुए कामों को देख सकें। मैं मानता हूँ कि रेलवे को बड़ी दुरुह स्थितियों में विभिन्न चीजों के तालमेल के स्वरूप के बीच काम करना पड़ता है। हवाई जहाज भी परिवहन की सुविधा है, लेकिन हवाई जहाज में यात्रा करने वाला जो एक वर्ग है, अगर हम उसकी आमदनी के आधार पर देखें तो वह एक मानसिकता का, एक संवर्ण का वर्ग कहा जा सकता है। लेकिन रेलवे से यात्रा करने वाला एक आम गरीब व्यक्ति भी है तो एसी फर्स्ट क्लास से यात्रा करने वाला एक रईस व्यक्ति भी है। स्लीपर क्लास से यात्रा करने वाला एक मध्यम श्रेणी का व्यक्ति भी है तो एसी थ्री में हिम्मत करके यात्रा करने वाला एक उससे ऊपर का भी वर्ग है। इन तमाम विभिन्न आय वर्ग के लोगों को लेकर आने बढ़ाना एक यकीनन दुरुह कार्य है। एक ऐसा यात्री भी है जो प्लेटफार्म पर पहुंचता है, तो एसी रेट्रूडू है क्योंकि उसे वहां बैठ कर खाना है। दूसरी तरफ ऐसा भी यात्री है जो ठेले को ढूँढ़ता है कि पूरी और सब्जी अच्छी मात्रा में उसे कहां मिल सकती है। विभिन्न प्रकार के गैप को, विभिन्न प्रकार की भावनाओं को देखने का काम, उनके बीच समन्वय का काम रेलवे का है। वह काम आने वाले दिनों में और ज्यादा सार्थक रूप में हमारे सामने आए कि एसी में बैठ कर खाने वाला भी उस खाने को लेकर खुश हो, जिसमें उस पैसे को देने की सामर्थ्य है और एक गरीब व्यक्ति को भी ठेले पर खाने के लिए पूरी और सब्जी साफ-सफाई के साथ मिल सके। यात्रियों की सुविधा के लिए यात्रियों को कोच साफ मिले, टायलेट साफ हों। यात्री भी दो तरीके के होते हैं, एक जो आवश्यक काम के लिए निकल रहा है और दूसरा जो पर्यटन के भाव से निकल रहा है। दोनों की सोच में एक अंतर है। कैसे हम उस अंतर के आधार पर उन लोगों को सुविधा दे सकते हैं, हमारी यह कोशिश होनी चाहिए। आज राजनीतिक तंत्र के लोगों की साख सवालिया घेरे में हैं। रेल मंत्रालय भी उससे अछूता नहीं है। तमाम रेल मंत्री आते हैं, घोषणाएं होती हैं और उन घोषणाओं पर अमल देखने के लिए कोई मॉनीटरिंग सिस्टम नहीं है कि वे घोषणाएं कहां चली गईं? आवश्यकता इस बात की भी है कि नई घोषणाओं को कहीं न कहीं रोका जाए और पिछले आठ-दस साल में जो घोषणाएं हुई हैं, पहले हम उन पर अमल करके दिखाएं, आगे बढ़कर के दिखाएं। यदि यह साख प्रभावित होगी तो आपकी घोषणाओं पर कोई यकीन नहीं करेगा। बहुत सी घोषणाएं नई ट्रेन चलाने की होती हैं और वह साल भर में आप चला भी देते हैं। लेकिन अगर एक ओवर ब्रिज बनना है और आपने उसकी घोषणा इस समय कर दी, लेकिन जनता को यकीन नहीं है कि निर्मल खत्री जी के क्षेत्र के लिए कोई घोषणा हो गई तो वाकई में वह हो पाएगा या नहीं। आज जो साख का पूंज है, उसको हम सभी को राजनीतिक विचारधारा से ऊपर उठकर देखना होगा।

19.00 hrs.

हमारे माननीय राज्य मंत्री जी बैठे हैं। मेरे लोक सभा क्षेत्र में वे इंस्पेक्शन पर गए। आप पांच विभिन्न स्टेशनों पर रुके, विभिन्न घोषणाएं वहां पर हुईं। साल भर हो गया, आज तक उसमें से एक भी काम धरती पर नहीं उतर पाया। अगर रेल मंत्री की घोषणाओं का ऐसा हाल होगा तो हम लोग उसके सामने कहां टिकने वाले? मैं इन सुझावों के साथ और इस रेल बजट में मुझे कुछ मिला भी है, मैं उसके लिए आभार ज्ञापित करता हूँ। हम लोगों की मांग पर ही जफराबाद, अयोध्या, फैजाबाद, और बाराबंकी का जो रेलवे ट्रैक था, उसके दोहरीकरण के सर्वे को आपने कराने की घोषणा की, उसके लिए आपके प्रति आभार हैं। फैजाबाद से रायबरेली के बीच नई रेलवे लाइन का जो सर्वे हुआ था, उसे आपने योजना आयोग को भेजा, उसके लिए धन्यवाद। फैजाबाद शहर के बीच में आचार्य नरेन्द्र देव स्टेशन के पास रेलवे समपार पर ओवर ब्रिज बनाने की मांग को आपने माना है व उसके लिए इस वर्ष काम शुरू करने के लिए कहा है, उसके लिए आपको धन्यवाद।

अयोध्या स्टेशन, जिसे आज से दो साल पहले आपने घोषित किया कि हम मल्टीफंक्शनल स्टेशन बनाएंगे, अब घट कर उसका दर्जा मॉडल स्टेशन, आदर्श स्टेशन पर आ गया। हमें इस एक लाइन से भी संतोष है कि उस बजट में यह कहा गया कि हम इस वर्ष उस काम को शुरू कर देंगे। हमें संतोष है कि वह काम शुरू हो। वह मॉडल बने, आदर्श बने, मल्टीफंक्शनल बने, विश्वस्तरीय बने। कम से कम जो आज है, उससे वह बेहतर बने। अयोध्या एक धार्मिक स्थान है। उसका स्वरूप निखरे। अयोध्या पर एक बहुत बड़ा रेलवे का पुल बना। इस पर करोड़ों रूपए खर्च हुए। लेकिन, दुर्भाग्य है कि एक पैसेंजर ट्रेन और दो ए.सी. ट्रेनें जो सप्ताह में एक बार चलती हैं, सिर्फ उसकी सुविधा हमको मिल पा रही है। अगर इस पर करोड़ों रूपए खर्च हुए तो आज आवश्यकता है कि आज गोरखपुर से अयोध्या को जोड़ते हुए, फैजाबाद, इलाहाबाद को जोड़ते हुए रामेश्वरम् तक ट्रेन चले। तमाम अल्पसंख्यक फैजाबाद, रूदौली, दरियाबाद में रहते हैं। वे अजमेर शरीफ ज़ियारत के लिए आते-जाते हैं। यह बहुत पुरानी मांग है कि गोरखपुर से फैजाबाद, रूदौली, दरियाबाद, लखनऊ होकर अजमेर के लिए नई ट्रेन प्रतिवर्ष चले। फैजाबाद-कानपुर इंटरसिटी चले।

आज फैजाबाद रेलवे स्टेशन की जो जीर्ण-शीर्ण स्थिति है, मैं उन छोटी-छोटी बातों के बारे में क्या कहूँ? आप अगर इज़ाजत देंगे तो इन बातों के सिलसिले में जो अंश है, मैं उसको सदन के पटल पर भी रख सकता हूँ। हमारे फैजाबाद स्टेशन से जुड़े हुए जो छोटे-छोटे मुद्दे हैं, चाहे वह पार्सल की अव्यवस्था हो, चाहे वह सुंग की अव्यवस्था हो, चाहे वह टिकट घर और आरक्षण काउंटर की अव्यवस्था हो, चाहे प्लेटफार्म नम्बर की लम्बाई छोटी हो उसकी तरफ आपका ध्यान होना चाहिए।

रूदौली कस्बा एक बहुत बड़ा कस्बा है। नेशनल हाईवे से रूदौली कस्बे को जाने वाली जो सड़क है, उस पर रूदौली स्टेशन के बगल में ओवरब्रिज बनाने की बात बहुत पुरानी है जो इस बार नहीं ली जा सकी है। मेरा अनुरोध है कि उस काम को भी आप करने का अवश्य कष्ट करें।

पिछले बजट में आपने मेरे क्षेत्र में छः रेलवे स्टेशनों को मॉडल रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की थी। उन घोषणाओं का क्या होगा, मैं नहीं जानता। अगर वे घोषणाएं जिंदा हैं तो उन स्टेशनों पर भी काम कराया जाए और उसके साथ भरतकुंड, बिल्लहरियाट, रामघाट हॉल्ट, और मलेथुकनक स्टेशनों को भी उसमें शामिल किया जाए।

फैजाबाद-इलाहाबाद रूट पर ट्रेनें 30-40 किलोमीटर की रफ़्तार से चल रही हैं। आज आवश्यकता है कि वहां के ट्रैक के सिस्टम को विकसित किया जाए, सिग्नल के सिस्टम को विकसित किया जाए।

अंत में, मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा कि ठहराव के बहुत-से बिन्दु हैं, जिन पर समय-समय पर हमने अपनी आवाज़ उठायी है। आचार्य नरेन्द्र देव स्टेशन पर बरेली-वाराणसी एक्सप्रेस, सदभावना और साबरमती एक्सप्रेस के बारे में, बिल्लरघाट स्टेशन पर जनता एक्सप्रेस के बारे में, दरियाबाद-रूदौली पर गरीब नवाज़ ट्रेन के बारे में, रूदौली पर फैजाबाद-दिल्ली एक्सप्रेस के बारे में, सरयू एक्सप्रेस ट्रेन का भरतकुण्ड-मलेथुकनक स्टेशन के बारे में और फैजाबाद और अयोध्या

से गुजरने वाली वे ट्रेनें, जो सीधे सूरत-मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस है, गांधीधाम-कामाख्या एक्सप्रेस है, इनके ठहराव के बारे में हमने आवाज उठायी है ताकि इन स्टेशनों पर ठहराव होने के बाद यात्रियों को सुविधाएं मिल सकें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री के द्वारा रेल बजट के प्रस्तावों का हार्दिक समर्थन करता हूँ।

*SHRI THOL THIRUMAAVALAVAN (CHIDAMBARAM): Indian Railways system is the fourth largest system in the world. More than about `60,000 crores of Budget is presented here in this august House.

While welcoming many of the Budgetary proposals, let me congratulate you and express my appreciations for your continuing with the Izzat scheme at the same cost of 25 rupees while increasing the distance covered from 100 kms from 150 kms.

It is paining to note that the discriminatory trend on the part of the Railways and the neglect of Tamil Nadu continues. Tamil Nadu has not got a better deal. Proper fund allocation has not been made for various ongoing schemes. Tamil Nadu is the only state where gauge conversion work to a stretch of about thousand kms. have been kept pending for long. Kindly allocate funds and speed up the pending projects.

Almost all the states have got the gauge conversion work completed but Tamil Nadu alone find itself sidelined. The many unmanned level crossings still crying for attention. Every year, 10 to 15 people are killed in the accidents taking place at these unmanned level crossings. In my Chidambaram constituency, in a place called Vallampadugai there is a village called Kirampatty. Last month an old man got killed in an accident at an unmanned level crossing there. Hence, I urge upon the Railway Minister to take necessary steps to upgrade such unmanned level crossings, either as manned level crossings or as crossings with RoBs.

* English translation of the speech originally in Tamil

In the Railway Budget that has an outlay for `60,100 crore, there is no mention about the wiping out of manual scavenging a demeaning practice quite against the human dignity. No fund allocation has been earmarked for the abolition of manual scavenging.

Right from the first President of India Dr. Rajendra Prasad and right up to Smt. Pratibha Devi Patil have all been mentioning about the avoidance of manual scavenging in their addresses to the Parliament. But no concrete action has been taken till date to root out this shameful practice. Proper funding to change this practice has not been allocated as yet.

No other country and no other railway system in any other country has got this demeaning practice of carrying the night soil is continuing. Human waste being carried by fellow humans is an insult to human dignity. But still it continues in Indian Railway System. I urge upon the Railway Ministry to apportion adequate funds to change this practice of involving human beings to physically handle the human excreta. We must utilise modern technologies in maintaining sanitation and hygiene. China and Japan introduced railways much later. But they have been adopting modern technology to their advantage in a big way and they have a railway system to feel proud about. Only in India we find thousands of our labour class are being put to handle human waste with their hands as the practice of manual scavenging is not sought to be wiped out once and for all.

In 1993, we legislated an Act titled as "Employment of Manual Scavengers and Construction of Dry Latrines Act". I would like to know how this Act is being implemented. In all this 19 years, not much of headway has been made. Let the Government give the details about the cases that have been booked under this Act and the number of persons have been punished as per the provisions of this Act. The law is yet to see the light of the day and it is merely there on the statute books.

I am duty bound to point out that it is only our railways that is part of our Government is continuing with this shameful practice which is a great embarrassment to our country in the comity of nations.

Not only that effective implementation is lacking to book people under this Act but ironically the Railways itself is found to be a violator of this Act by way of continuing to recruit and deploy people for manual scavenging. I hope the Minister in his reply would mention about the abolition of manual scavenging in the Railways. I urge upon him to see that a decision is taken to go in for this total abolition of manual scavenging.

H.E. the President of India Smt. Pratibha Patil in her Address has spelt-out in the 21st paragraph that her Government would endeavour to remove this practice of manual scavenging. I welcome her statement that a new legislation would be in place soon to root out this practice that goes against human dignity. But at the same time, I would like to know as to why a new law must be there when the existing law remains unimplemented. I would like to point out that this Budget does not explain as to how this practice would be wiped out with a new piece of legislation when the existing law is being ignored. No road map has been given to the abolition of manual scavenging. The way to phase-out manual scavenging has not been explained. No fund allocation has been made for the same.

Still there are about three lakhs of workers are on the rolls of the local bodies all over the country. This practice is rampant in many of the Northern States still. I urge upon the Railways to be a pioneer to have wiped out this evil practice in its operations. I reiterate that this insult to human dignity must meet with its end. I urge upon the Railways Minister to take effective steps in this regard.

The right to run the railway canteens are extended through the float of tenders. I urge upon the Railway Minister to set apart adequate reservation for the Scheduled Castes and Scheduled Tribes in getting these canteen licenses.

When Shri Lal Prasad was our Railway Minister he insisted on replacing plastic glasses with matkas. I urge upon the present Railway Minister to re-introduce the use of mud pots to avoid harmful use of plastic.

I would like to point out that announcement of new trains do not touch much of Tamil Nadu. New facilities have not been created by Railways in Tamil Nadu. There is just an announcement about a new terminal in Chennai city. I would like to urge upon the Railway Minister to make Royapuram as a railway terminal. I urge upon you to set apart adequate funds for these projects.

The pending gauge conversion work in Tamil Nadu must be speeded up. Bhuvaneshwar Express Train must have a stoppage at Chidambaram in my constituency. While meeting this long pending demand from the public, the Railways are also requested to make Dhalavai Eechangadu near Ariyalur a railway junction. This is also a public demand pending for long.

While support the welcome aspects of this Railway Budget, let me reiterate the need to abolish the manual scavenging in Indian Railways. Urging upon the Railway Minister to put an end to this undignified sanitation practices in the Indian Railways and impressing upon him to go in for modern technology to ensure better cleansing system, let me conclude my speech.

श्री जोसेफ टोप्पो (तेज़पुर) : सभापति महोदय, मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए सबसे पहले मैं आपका धन्यवाद करता हूँ और हमारे नये मंत्री श्री मुकुल राय जी को भी बधाई देता हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी ने इस बार संसद में रेल बजट में उत्तर पूर्वी राज्यों के लिए कोई विशेष ध्यान नहीं दिया है, जैसा कि पिछली बार के रेल बजट में सुश्री ममता दीदी ने दिया था, लेकिन मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद भी देना चाहता हूँ कि उन्होंने अपने पहले रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र तेज़पुर के लिए दैनिक इन्टरसिटी तथा एक रेल का तेज़पुर तक विस्तार किया है। लेकिन इसके अलावा पूरे रेल बजट में उत्तर पूर्वी राज्यों के लिए कोई बड़ी परियोजना या रेल सेवा शुरू करने का कोई ऐलान इस रेल बजट में नहीं किया गया है। मुझे बहुत खेद है कि इस पूरे रेल बजट में दिल्ली-गुवाहाटी के बीच कोई नई रेल सेवा शुरू करने की घोषणा नहीं की गई है, जो कि इस रूट पर भारी यात्री संख्या के हिसाब से बहुत जरूरी है।

रेल मंत्री ने अपने पहले बजट में जिस तरह से यात्री किराये में भारी बढ़ोतरी की है, वह स्वीकार करने लायक नहीं है। यू.पी.ए. सरकार के रहते समय देश में वैसे ही महंगाई से आम आदमी का जीवन मुश्किल का रहा है। उस पर रेल बजट में इस तरह से यात्री भाड़े में भारी बढ़ोतरी इस महंगाई को और बढ़ाएगी, क्योंकि रेल यात्रा में बढ़ोतरी और माल भाड़े में बढ़ोतरी का असर देश में महंगाई पर पड़ेगा।

दूसरा, मैं रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि अब तक उत्तर पूर्वी क्षेत्र के लिए पिछले कई रेल बजट में जितनी घोषणाएं की गई थीं, उनमें से बहुत कम घोषणाओं पर अमल किया है। पिछले रेल बजट में जितनी भी घोषणाएँ उत्तर-पूर्वी राज्यों के लिए की गयीं थी, उसमें से बहुत कम पर कोई काम हो पाया है, चाहे वह आदर्श स्टेशन बनाने की बात हो, नयी रेल लाइन बिछाने का काम हो, रेलवे क्रासिंग पर पुल बनाने का काम हो या उत्तर-पूर्व के लिए अच्छी रेल सेवा की बात हो, इन सभी स्तर पर सरकार की सभी योजनाएं फेल हो गयी हैं। अब तक पेश किए गए अधिकतर रेल बजट में उत्तर-पूर्व के लिए जितनी भी घोषणाएँ की गयी हैं, उसमें से अधिकतर केवल कागजी वायदा बनकर रह गयी हैं। वर्ष 2010 के रेल बजट में रेल मंत्री ने वादा किया था कि दिल्ली-गुवाहाटी के बीच एक नयी दूंतो रेलगाड़ी चलाई जाएगी, किंतु आज तक इस योजना का कोई पता नहीं है। उत्तर-पूर्वी राज्यों में अब तक जो भी रेल परियोजनाएं शुरू की गयी हैं, वह सभी या तो बीच में ही रूक गयी हैं या फिर अपने तय समय से काफी पीछे चल रही हैं। इसका एक बहुत बड़ा उदाहरण असम में बन रहा बोगिबिल रेलवे पुल है। इसका निर्माण कार्य अपने तय समय से काफी पीछे चल रहा है। रेल मंत्रालय में होने वाली नौकरियों में पिछड़े तथा आदिवासियों की विशेष भर्ती योजना हो या पिछड़े लोगों के लिए कोई अन्य योजना, उत्तर-पूर्वी राज्यों के लिए ये योजनाएँ केवल एक घोषणा से ज्यादा कुछ नहीं बन पाती हैं। इस रेल बजट में भी रेल मंत्री जी ने पचास हजार लोगों को नौकरी देने की बात की है, लेकिन इस पर कितना अमल होगा, इसका कोई भरोसा नहीं है।

उत्तर-पूर्वी राज्यों में रेल यातायात की स्थिति पूरे देश में सबसे खराब है, इसका सबसे बड़ा कारण केंद्र की ओर से यहां पर हमेशा सभी योजनाओं के प्रति सुस्त रवैया सबसे ज्यादा जिम्मेदार है।

सभापति महोदय : अब समाप्त करिए।

श्री जोसेफ टोप्पो : महोदय, अभी तो दो मिनट हुए हैं।

जहां पूरे देश में लगभग सभी बड़े रेलमार्गों पर दो रेल लाइनों की व्यवस्था है वहीं आज भी देश के उत्तर-पूर्वी भाग में, जहां आठ विभिन्न प्रदेश हैं उनके लिए न्यू जलपाईगुड़ी के आगे केवल एक ही रेललाइन है जिससे यहां चलने वाली 90 प्रतिशत रेलगाड़ियां हमेशा देर से पहुंचती हैं तथा केवल एक ही सुपरफास्ट ट्रेन राजधानी एक्सप्रेस यहां के आठ विभिन्न राज्यों के मुसाफिरों के लिए उपलब्ध है। उसमें भी हमेशा भारी भीड़ रहती है। केवल त्योंहारों तथा छुट्टियों की बात ही न की जाए, इसमें हमेशा बहुत भीड़ रहती है।

सभापति महोदय : अगर आपका लिखित भाषण है, तो ले कर दीजिए।

श्री जोसेफ टोप्पो : महोदय, मुझे दो मिनट बोलने का मौका दीजिए।

सभापति महोदय : आपकी जो मुख्य डिमांड है, आप उसे पढ़ दीजिए।

श्री जोसेफ टोप्पो : उत्तर-पूर्व के ज्यादातर स्टेशनों पर जन सुविधाओं जैसे शौचालय तथा पीने के पानी की खास दिक्कत है तथा उत्तर-पूर्वी राज्यों के अधिकतर स्टेशनों पर बाहरी लोगों के लिए लॉकर रूम न के बराबर हैं, किंतु पूरे रेल बजट में इस स्थिति को सुधारने के लिए कोई कार्यक्रम रेल मंत्रालय के पास नहीं है।

ब्रिटिशराज के समय उन्होंने उत्तर-पूर्व में कई स्थानों को रेल से जोड़ा था, किंतु खराब देखभाल और नयी योजनाओं के अभाव में या तो ये स्टेशन बंद हो चुके हैं या कई की हालत बहुत खराब है। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि उत्तर-पूर्व के सबसे महत्वपूर्ण क्षेत्र सोनितपुर रेल डिवीजन में जहां असम का सबसे ज्यादा चाय उत्पादन होता है। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप बाकी का मंत्री जी को दे दीजिए।

श्री जोसेफ टोप्पो : महोदय, जैसा जवाहर लाल नेहरू जी ने बोला था कि माई हार्ट गोज टू नोर्थ-ईस्ट, अगर रेलवे मंत्री इसी तरह का बर्ताव करेंगे, तो हम लोग भी जरूर बोलेंगे कि माई हार्ट गोज ओनली, माई हार्ट गोज लेकिन उनके लिए कुछ करने का साधन नहीं है। रेल मंत्री जी सब कुछ अच्छी तरह से जानते हैं कि उत्तर-पूर्वी राज्य सबसे पिछड़े हैं, लेकिन उनके लिए इसमें कुछ भी नहीं है। मैं आशा करूंगा कि हम लोगों को अपना समझकर कुछ करने का व्यवहार कीजिए।

ओशी निखिल कुमार चौधरी (कटिहार): माननीय रेल मंत्री द्वारा रेल बजट दिनांक 14.3.2012 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया है। रेल क्षेत्र में हुए चौमुखी विकास के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ। रेल बजट में जिन प्रान्तों को प्रमुखता दी है वो उसका हकदार है। मुझे इस बात से खुशी है कि माननीय रेल मंत्री ने उन क्षेत्रों को रेल बजट में स्थान दिया है। परन्तु मुझे दुख इस बात से है कि माननीय रेल मंत्री का बजट भाषण में समरूपता एवं समरसता का अभाव है। मैं कटिहार संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। कटिहार एक जिला स्तरीय एवं मंडल रेल का मुख्य रेलवे जंक्शन है, जहां से पांच दिशाओं में गाड़ियों का आवागमन हुआ करता है एवं यह जंक्शन पूर्वोत्तर भारत का प्रवेश द्वार भी है, जो रेल बजट में स्थान नहीं दिया गया है। माननीय रेल मंत्री से मेरी मांग है कि दक्षिण भारत की ओर यात्रा करने के लिए पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के रेल मंडल कटिहार अंतर्गत कटिहार जंक्शन से सीधी गाड़ी का परिचालन किया जाए। कटिहार जंक्शन से कोशी क्षेत्र अंतर्गत कटिहार, पूर्णिया, अररिया, मधेपुरा, सुपौल एवं सहरसा जिला के यात्री यात्रा किया करते हैं। कटिहार उक्त जिलों के यात्रियों का मुख्य जंक्शन है। परन्तु खेद का विषय है कि कटिहार जंक्शन से दक्षिण भारत की ओर यात्रा करने के लिए कोई गाड़ी का परिचालन नहीं किया जाता है। ऐसे यात्री जिन्हें अपनी बीमारी के इलाज, उच्चतम शिक्षा प्राप्ति या अन्य महत्वपूर्ण कार्यों से दक्षिण भारत की ओर यात्रा करनी पड़ती है उन्हें काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। कटिहार जंक्शन से दक्षिण भारत की ओर यात्रा करने वाले यात्रियों को जिन विकट परिस्थिति का सामना करना पड़ता है वह अत्यंत कष्टदायक है। जनहित में मेरी मांग है कि कटिहार जंक्शन से दक्षिण भारत की ओर यात्रा करने के लिए एक नई गाड़ी का परिचालन प्रारंभ किया जाए।

मैं मांग करता हूँ कि जब तक दक्षिण भारत की ओर यात्रा करने हेतु कटिहार जंक्शन से कोई नई गाड़ी का परिचालन नहीं हो जाता है तब तक एन.जे.पी. से चैन्नई गाड़ी सं.12754-12753 वाया मालदह, एवं गुवाहाटी से चलने वाली गाड़ी जैसे गुवाहाटी त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस, गुवाहाटी अर्नाकुलम एक्सप्रेस गाड़ी सं.12507/12508 एवं गुवाहाटी बंगलौर एक्सप्रेस वाया मालदह होकर दक्षिण भारत की ओर जाती है, को बारसोई से मुकुरिया, सालमारी, सोनैली, डंडखोरा स्टेशन के रास्ते कटिहार लाया जाए तथा कटिहार जंक्शन में ठहराव के बाद कुप्रेठा, पूर्णपुर, लाभा, कुमेदपुर के रास्ते मालदा ले जाया जाए। इससे तत्काल उक्त 6 जिलों के यात्रियों को दक्षिण भारत की ओर यात्रा करने में हो रही समस्याओं का कुछ निदान हो सकेगा। मैं पुनः मांग करना चाहता हूँ कि जनहित में यशवन्तपुर, मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 15228-15227 एक साप्ताहिक गाड़ी है जो दक्षिण भारत को जाती है का फेरा बढ़ा कर सप्ताह में तीन दिन चलाया जाए।

मैं रेल मंत्री से मांग करता हूँ कि वैशाली एक्सप्रेस गाड़ी सं0 12553-12554 एवं बरौनी लखनऊ एक्सप्रेस गाड़ी सं. 15203-15204 को पूर्व मध्य रेलवे अंतर्गत सोनपुर रेल मंडल के बरौनी जंक्शन से परिचालन विस्तार कर पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे अंतर्गत कटिहार रेल मंडल के कटिहार जंक्शन से चलाया जाना जनहित में अति आवश्यक है। ज्ञातव्य हो कि वैशाली एक्सप्रेस गाड़ी सं. 12553-12554 बरौनी जंक्शन में 16 घंटा 15 मिनट तक लखनऊ एक्सप्रेस गाड़ी सं. 15203-15204, बरौनी जंक्शन में 12 घंटे, अनावश्यक रूप से खड़ी रहती है। उक्त दोनों गाड़ियों का परिचालन पूर्व में कटिहार से हुआ करता था। परन्तु कटिहार में पीट लाईन की कमी के कारण दोनों गाड़ियों का परिचालन बरौनी से होने लगा। वर्तमान में कटिहार रेल जंक्शन में पीट लाइन की पर्याप्त व्यवस्था है। कटिहार में केवल मात्र 30 प्रतिशत पीट लाइन का ही उपयोग हो पाता है। यदि उक्त दोनों गाड़ियों का परिचालन विस्तार कटिहार जंक्शन तक किया जाए तो कटिहार जंक्शन में गाड़ी की साफ सफाई के पश्चात निश्चित समय सीमा के अंदर गाड़ी बरौनी जंक्शन पहुंच जाएगी तथा बरौनी से उक्त दोनों गाड़ियों का परिचालन हेतु निर्धारित समय सारणी में किसी प्रकार की परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी। ऐसा करने पर जहां कोशी क्षेत्र के यात्रियों को दिल्ली एवं लखनऊ की यात्रा करने के लिए गाड़ी मिल जाएगी वहीं रेल राजस्व में वृद्धि होगी। जनहित में उपयुक्त वर्णित दोनों गाड़ियों का परिचालन विस्तार पूर्व की भांति कटिहार जंक्शन से किया जाए।

पूर्व के वर्षों में कई ऐसे जगहों पर रेल आधारित कारखाना खोलने का प्रस्ताव लिया गया जहां जमीन उपलब्ध नहीं है। जमीन उपलब्ध नहीं होने के कारण उक्त प्रस्तावित योजना का भविष्य अधर में पड़ा हुआ है। जमीन के अभाव में उन जगहों पर जमीन अधिग्रहण करना संभव नहीं हो पा रहा है। ज्ञातव्य हो कि पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे अंतर्गत कटिहार रेल मंडल के कटिहार शहर में रेलवे का 111 एकड़ जमीन खाली पड़ी हुई है जिस पर आसानी से रेलवे आधारित कारखाना खोला जा सकता है। यदि कटिहार में रेलवे आधारित कारखाना खोला जाए तो अन्य जगहों पर जमीन अधिग्रहण में आ रही परेशानी भी नहीं होगी साथ ही साथ रेलवे को जमीन अधिग्रहण करने की लागत राशि की भी बचत होगी। माननीय रेल मंत्री से मेरी मांग है कि कटिहार रेल कोच निर्माण कारखाना खोला जाए।

कटिहार रेलवे जं. शहर के मध्य में अवस्थित है। कटिहार रेलवे, कटिहार शहर को दो भागों में विभाजित करता है। कटिहार क्षेत्र के गौशाला में चौक एवं भगवान चौक होकर सभी वाहनों का आवागमन अनवरत होता रहता है। कटिहार शहर में प्रवेश एवं निकास हेतु जो सड़क मार्ग है उसका एक हिस्सा पड़ोसी राज्य पश्चिम बंगाल को जोड़ता है तथा दूसरा हिस्सा पड़ोसी राज्य झारखंड तथा गेड़ाबाड़ी एवं पूर्णिया से गुजरने वाली एन.एच.31 को जोड़ता है। पड़ोसी राज्य पश्चिम बंगाल से सड़क मार्ग होकर कटिहार आने वाले वाहनों का प्रवेश भगवान चौक, कटिहार के पास स्थित रेल समपार संख्या के.के.1, होकर होता है, तथा गौशाला चौक के नजदीक रेलसमपार संख्या के.बी. 1, होकर निकलती है। ठीक इसके विपरीत कटिहार में एन.एच.31 गेड़ाबाड़ी एवं एन.एच.31 पूर्णिया से तथा सड़क निर्माण, पुल

निर्माण सरकारी क्षेत्र एवं निजी क्षेत्र में भवन निर्माण हेतु झारखण्ड राज्य से स्टोन चिप्स, बालू लेकर आने वाले सैंकड़ों वाहन प्रतिदिन गौशाला चौक के नजदीक रेल समपार संख्या के.बी.1, होकर प्रवेश करती हैं तथा भगवान चौक के नजदीक रेल समपार संख्या के.के.1, होकर निकलती हैं। साथ ही साथ गौशाला के समीप अवस्थित रेलवे रैक प्वाइंट में सैंकड़ों की माल की ढुलाई हेतु आवागमन होता रहता है। रेल ऊपरी पुल (आरओबी) के अभाव में रेल ट्रैफिक के कारण वाहनों का आवागमन घंटों अवरूद्ध हो जाता है। गौशाला चौक स्थित रेलवे समपार संख्या के.बी.1 एवं भगवान चौक स्थित रेल समपार संख्या के.के.1, में रेल ऊपरी पुल (आरओबी) का निर्माण कराया जाना अति महत्वपूर्ण है। माननीय रेल मंत्री से मेरी मांग है कि उक्त दोनों स्थानों पर अविलम्ब रेल ऊपरी (आरओबी) निर्माण कराया जाए।

कटिहार से सड़क मार्ग के द्वारा सनौली के रास्ते झौआ होते हुए आजमनगर, बारसोई एवं पड़ोसी राज्य पश्चिम बंगाल आवागमन हेतु आवश्यक एवं विरवांक्षित पथ का निर्माण करोड़ों रुपये के लागत से किया गया है। उक्त पथ पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे अंतर्गत कटिहार रेल मंडल के झौआ स्टेशन एवं कंकड़ नदी पर बने रेलवे पुल के बीच रेलवे ट्रैक होकर गुजरता है। परन्तु झौआ स्टेशन एवं कंकड़ नदी के बीच जहां उक्त पथ रेल लाइन को पार करता है, रेलवे समपार फाटक न होने के कारण इस मार्ग से आवागमन जोखिम भरा है और किसी भी समय कोई बड़ी दुर्घटना घट सकती है। पुनः उक्त सड़कमार्ग झौआ सड़क पुल से दो दिशाओं में जाती है। एक मार्ग झौआ से सालमारी, बारसोई होता हुआ पश्चिम बंगाल की ओर एवं दूसरे झौआ से मीनापुर, सालमारी, बारसोई होते हुए पश्चिम बंगाल को जाती है। परन्तु ये मार्ग मीनापुर हाट स्टेशन के पश्चिम रेल लाइन होकर गुजरती है। इस स्थान पर रेल समपार फाटक के अभाव में वाहनों का आवागमन जोखिम भरा है। किसी भी समय कोई बड़ी दुर्घटना घट सकती है। जनहित को देखते हुए उपर्युक्त दोनों स्थानों पर मानव युक्त रेल समपार फाटक का निर्माण कराया जाना अति महत्वपूर्ण है। मेरी मांग है कि उक्त दोनों स्थानों पर मानव युक्त रेल समपार फाटक का निर्माण अविलम्ब कराया जाये।

मैं मांग करता हूँ कि अलीपुरद्वार रांची एक्सप्रेस गाड़ी सं.15761-15762 जो वाया मालदा होकर चलती थी, का परिचालन विस्तार गोवाहाटी तक किया गया है, को बारसोई से सालमारी, सनौली के रास्ते कटिहार लाया जाये तथा कटिहार से प्राणपुर, लाभा, कमेदपुर के रास्ते मालदा ले जाया जाये। इस रेल पथ से गाड़ी का परिचालन होने से कटिहार, पूर्णियां, अररिया आदि जिलों के यात्रियों को रांची के लिए एक गाड़ी मिल जायेगी। साथ ही साथ रेल राज्य में भी वृद्धि होगी। ज्ञातव्य हो कि कटिहार से रांची के लिए कोई गाड़ी नहीं है।

ज्ञातव्य हो कि आम्रपाली एक्सप्रेस गाड़ी सं. 15707/15708, कटिहार जंक्शन से 1805 किलोमीटर की दूरी तय कर अमृतसर पहुंचती है तथा जोगबनी-आनन्द विहार एक्सप्रेस गाड़ी सं.12487/12488, जोगबनी से 1383 किलोमीटर की दूरी तय कर आनंद विहार पहुंचती है। उक्त दोनों गाड़ियों में रसोई यान न होने के कारण यात्रियों को बाध्य होकर खाद्य पदार्थ एवं पेय पदार्थ रेलगाड़ी के बाहर से या वेंडर से खरीदना पड़ता है जिससे घात लगाये नशा खुयानी गिरोह यात्रियों को सहजता से अपना शिकार बना लेते हैं। इस परिस्थिति में यात्रियों को अपने सामान से हाथ धोना पड़ता है। साथ ही साथ उनकी जान भी जा सकती है। अगर भारतीय रेल यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करने की मंशा रखती है एवं यात्रियों को सुरक्षित अपने गंतव्य स्थल तक पहुंचाना चाहती है तो माननीय रेल मंत्री से मेरी मांग है कि आम्रपाली एक्सप्रेस गाड़ी सं.15707/15708 एवं जोगबनी आनन्द विहार एक्सप्रेस गाड़ी सं.12487/12488, में रसोई यान (चंदजतल बंत)जोड़ा जाये।

जोगबनी-आनंद विहार एक्सप्रेस गाड़ी सं. 12487-12488 में आठ अतिरिक्त शयनयान एवं एक द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित डिब्बों की संख्या बढ़ाने हेतु मैंने कई बार पत्र लिखा है। मुझे ज्ञात हुआ है कि हाल ही में उक्त गाड़ी में दो शयनयान एवं एक तृतीय वातानुकूलित डिब्बों को जोड़ा गया है, इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ। परन्तु यह अपर्याप्त है। उक्त गाड़ी से सीमांचल क्षेत्र के कई जिलों जैसे - कटिहार, पूर्णियां एवं अररिया के यात्री यात्रा किया करते हैं। इस गाड़ी से बहुत अधिक संख्या में सामान्य वर्ग के यात्री यात्रा किया करते हैं। इसमें चार सामान्य वर्ग के डिब्बे लगे हैं, जिसमें लगभग एक हजार से पन्द्रह सौ की संख्या में यात्री यात्रा किया करते हैं। इस अवस्था में यात्रा बहुत ही दुखदायी एवं कठिन है। उक्त गाड़ी का परिचालन जोगबनी स्टेशन से प्रारंभ होता है तथा गाड़ी वहीं यात्रियों से भर जाती है। परिणामस्वरूप पूर्णिया, कटिहार आदि स्टेशनों के यात्रियों को गाड़ी में जगह नहीं मिल पाती है, जिससे उसे अपनी यात्रा स्थगित करने के लिए बाध्य होना पड़ता है। माननीय मंत्री महोदय से मेरी मांग है कि यात्रियों की संख्या को देखते हुए एक समानान्तर सीमांचल एक्सप्रेस का परिचालन किया जाये तथा वर्तमान में चल रहे सीमांचल एक्सप्रेस गाड़ी सं. 12487/12488 में पांच अतिरिक्त शयनयान एवं एक द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित डिब्बा जोड़ा जाये।

ज्ञातव्य हो कि पूर्व मध्य रेलवे अंतर्गत काढ़ागोला धार्मिक दृष्टिकोण से एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। उक्त रेलवे स्टेशन के समीप भंडारतल, लक्ष्मीपुर सिख समुदाय का एक अति महत्वपूर्ण तीर्थस्थल है। गुरू तेग बहादुर अपने भ्रमण के दौरान भंडारतल लक्ष्मीपुर में प्रवास किये थे। देश के विभिन्न हिस्सों से सिक्ख समुदाय के लोग उक्त स्थल पर तीर्थाटन हेतु आते हैं। माननीय रेल मंत्री से मेरा आग्रह है कि उन तीर्थ यात्रियों के आवागमन की सुविधा को ध्यान में रखते हुए लम्बी दूरी परिचालित गाड़ियां, जैसे नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस (12505-12506), सीमांचल एक्सप्रेस (12487-12488) एवं दारर एक्सप्रेस (15646-15647) का ठहराव काढ़ागोला स्टेशन पर किया जाये।

पूर्व मध्य रेलवे अंतर्गत सेमापुर स्टेशन एवं पूर्वोत्तर रेलवे अंतर्गत कटिहार जंक्शन के बीच दुर्गापुर तथा पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे अंतर्गत तेलता स्टेशन एवं डालकोला स्टेशन के बीच हजियार को हाट स्टेशन बनाना अति आवश्यक है। उक्त दोनों स्थानों से लोगों के आवागमन हेतु कोई वैकल्पिक पथ नहीं है। यदि उक्त दोनों स्थलों पर हाट स्टेशन का निर्माण किया जाये तो उक्त क्षेत्र के लोगों को आवागमन हेतु एक पथ मिल जायेगा। मुझे यह कहना है कि उक्त दोनों स्थलों पर हाट निर्माण हेतु मैंने कई बार पत्राचार किया है। आज मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि जनहित को ध्यान में रखते हुए दुर्गापुर एवं हजियार में हाट स्टेशन का निर्माण कराया जाये।

ज्ञातव्य हो कि पूर्व के वर्षों में पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे अंतर्गत कटिहार रेल मंडल के तेजनाशयणपुर-बलुआ धड़ी से भालुका रोड़ तक एवं पूर्व मध्य रेलवे अंतर्गत सोनापुर रेल मंडल के कुर्सेला से बिहारीगंज तक रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वेक्षण किया जा चुका है। मेरी मांग है कि उक्त दोनों महत्वपूर्ण योजनाओं का अविलम्ब क्रियान्वयन किया जाये।

मनिहारी एवं साहेबगंज के बीच सड़क सह-रेल- पुल की मांग बिहार प्रदेश एवं झारखंड प्रदेश की जनता वर्षों से करती आ रही है। उक्त पुल के निर्माण से बिहार, झारखंड एवं पूर्वोत्तर राज्यों के लोग लाभान्वित होंगे। मेरी मांग है कि कई राज्य के लोगों के हित को ध्यान में रखते हुए मनिहारी एवं साहेबगंज के बीच सड़क सह-रेल -{Ã%oÃ-ÃÃ%o} का निर्माण कराया जाये।

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे अंतर्गत कटिहार रेल मंडल का कटिहार जंक्शन व्यावसायिक, वाणिज्य एवं सामरिक दृष्टिकोण से एक महत्वपूर्ण जंक्शन है। मेरी मांग है कि कटिहार जंक्शन से एन.जे.पी. एवं कटिहार जंक्शन से बरौनी के बीच डीएमयू गाड़ी का परिचालन प्रारंभ किया जाये।

कुछ महत्वपूर्ण स्टेशनों में गाड़ियों का ठहराव जनहित में आवश्यक है। मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करता हूँ कि निम्नलिखित स्थानों पर निम्नांकित गाड़ियों का ठहराव दिया जाये।

1. महानंदा एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 14083/14084 एवं अवध-असम एक्सप्रेस गाड़ी सं.15609/15610 का ठहराव तैलता एवं सुधानी स्टेशन में दिया जाये।
2. राधिकापुर-सियालदह एक्सप्रेस गाड़ी सं.13145/13146 एवं बालुघाट-एन.जे.पी. इंटरसिटी एक्सप्रेस गांडी सं.15763/15764 का ठहराव आजमनगर रोड़ स्टेशन में दिया जाये।
3. प्राणपुर स्टेशन जहां से लगभग 14 पंचायतों के लोग अपना सफर किया करते हैं, परन्तु प्राणपुर स्टेशन में एक भी दूरगामी गाड़ी का ठहराव नहीं है। उक्त स्टेशन में महानंदा एक्सप्रेस गाड़ी सं.14083/14084 एवं अवध-असम एक्सप्रेस गाड़ी सं.15609/15610 का ठहराव दिया जाये।
4. बारसोई एक अनुमंडल स्तरीय जंक्शन है। इस स्टेशन पर दारर एक्सप्रेस (वाया मालदा टाउन) गाड़ी सं.12507/12508 एवं लोहित एक्सप्रेस गाड़ी सं.15651/15652 का ठहराव दिया जाये।
5. सेमापुर स्टेशन में आम्रपाली एक्सप्रेस गाड़ी सं.15707/15708 का ठहराव दिया जाये। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अभिव्यक्ति समाप्त करता हूँ।

***श्री राम सिंह कस्वां (चुरू)** रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण की शुरुआत रेल सुरक्षा से की है, जो अत्यंत आवश्यक भी है। सबसे ज्यादा दुर्घटनाएं खुले फाटक वाले रेल समपार पर हो रही हैं। इसे दुरुस्त करने के लिए आर्यूबी का निर्माण कर पांच साल में इस समस्या के निदान की बात कही गई है। लेकिन काकोदर समिति की माने तो इन्हें खत्म करने के लिए 50 हजार करोड़ की आवश्यकता होगी। यह व्यवस्था कहां से कैसे होगी, इसकी कोई चर्चा नहीं की गई है। मानवसहित रेल समपार पर आर्यूबी निर्माण करने का प्रयास सशहनीय है, लेकिन वर्तमान में 3.60 x 4 मीटर का बॉक्स बनाकर इनका निर्माण किया जा रहा है। यह साइज काफी छोटा है। इसका साइज 4 x 5 मीटर किया जाना चाहिए, ताकि बड़े वाहन भी गुजर सकें एवं पानी निकासी की पुख्ता व्यवस्था की जाए, तभी इनका उपयोग संभव हो सकेगा। आप मानव सहित एवं मानव रहित समपार पर आर्यूबी निर्माण की बात कर रहे हैं, लेकिन उन सड़क मार्गों एवं ग्रामीण मार्गों का क्या होगा जहां, 30-40 किलोमीटर तक एक भी मानव रहित एवं मानव सहित समपार नहीं हैं। बड़े वाहनों की बात तो छोड़िए, किसान उंटगाड़ी भी अपने खेत में नहीं ले जा पा रहा है। रेल लाइन के कारण ग्रामीण क्षेत्र के सैंकड़ों वर्षों के रास्ते बंद होने जा रहे हैं। पीड़ा का विषय यह है कि इन रास्तों पर रेल समपार बनाने की बात कोई भी सुनने को तैयार नहीं है। रेलवे इसकी जिम्मेदारी राज्य सरकार एवं स्थानीय प्रशासन पर डाल रही है। राज्य सरकारों के पास इतने संसाधन नहीं हैं, कि वे इन समपारों पर होने वाले व्यय को वहन कर सकें। राजस्थान सरकार इस मामले में बात करने को भी तैयार नहीं है। मेरे संसदीय क्षेत्र में लगभग 450 किलोमीटर रेल लाइन है, जहां मातृ 45-50 मानव सहित व मानव रहित रेल समपार हैं। इस समस्या का समाधान किया जावे। जहां गांवों के रास्ते हैं, वहां भी आर्यूबी या मानव सहित रेल समपार का निर्माण किया जाए। इस बजट में चुरू संसदीय क्षेत्र की घोर उपेक्षा की गई है। एक भी नई मेल, एक्सप्रेस व साधारण गाड़ियों की घोषणा नहीं करना इस क्षेत्र के साथ अन्याय है। बजट में काठगोदाम से दिल्ली सराय रोहिल्ला एक्सप्रेस गाड़ी का जोधपुर तक विस्तार किया गया है। इसका संचालन रतनगढ़, डेगाना होते हुए किया जाए। इस गाड़ी की मांग काफी समय से की जा रही है। जोधपुर से दिल्ली सराय रोहिल्ला 22481/22482 गाड़ी का संचालन सप्ताह में दो दिन किया जा रहा है, इसे प्रतिदिन करते हुए इसका विस्तार हरिद्वार तक किया जाए। आमाम परिवर्तन से पूर्व जोधपुर-दिल्ली जोधपुर मेल को उत्तर रेलवे की सबसे अच्छी गाड़ी होने का गौरव प्राप्त था। इस गाड़ी का प्रतिदिन संचालन करने पर इस गाड़ी की सबसे अच्छी गाड़ी होने का गौरव प्राप्त था, इस गाड़ी का प्रतिदिन संचालन करने पर इस गांडी को भी यह गौरव प्राप्त होगा। रेवाड़ी-डेगाना साधारण सवारी गाड़ी का जोधपुर तक विस्तार किया गया है, इसका विस्तार दिल्ली तक किया जावे। जोधपुर-बान्द्रा सूर्यनगरी एक्सप्रेस 12479/12480 रतनगढ़ होते हुए दिल्ली तक, अमृतसर से हिसार 54601/54602 रतनगढ़ होते हुए जोधपुर तक, जयपुर से हिसार गाड़ी संख्या 59701-59702 का रतनगढ़ अथवा बीकानेर तक विस्तार किया जाए। हावड़ा-जैसलमेर 12371 व 12372 का संचालन सप्ताह में एक दिन किया जा रहा है। यह गाड़ी इस क्षेत्र के लिए बहुत आवश्यक है। इसका संचालन सप्ताह में तीन दिन किया जाए एवं इसका ठहराव सादुलपुर जंक्शन पर किया जाए। सादुलपुर जं. उत्तर पश्चिम रेलवे का महत्वपूर्ण स्टेशन है, जहां से दिल्ली, बीकानेर, जोधपुर, जयपुर, श्रीगंगानगर, हिसार, बान्द्रा-जम्मूतवी के लिए गाड़ियां चलती हैं। ऐसे महत्वपूर्ण स्टेशन पर गाड़ी का ठहराव नहीं होना इस क्षेत्र के साथ घोर अन्याय है। सादुलपुर जं. पर इस गाड़ी का ठहराव अविलम्ब किया जाए। बान्द्रा-जम्मूतवी 19027 व 19028 का संचालन सप्ताह में एक दिन के स्थान पर तीन दिन किया जाए। यह गाड़ी भी इस क्षेत्र के लिए महत्वपूर्ण है। कलकत्ता, मुम्बई मेरे क्षेत्र के काफी व्यापारी व्यापार की दृष्टि से रह रहे हैं, उनके लिए यह बहुत अच्छी सुविधा है, लेकिन सप्ताह में एक दिन बहुत कम है। उक्त दोनों गाड़ियों का संचालन सप्ताह में तीन दिन किया जाए। बजट में 21 पैसेंजर गाड़ियों के संचालन की घोषणा की गई है। आमाम परिवर्तन से पूर्व रेवाड़ी से बीकानेर, दिल्ली से सादुलपुर, रेवाड़ी-रतनगढ़, रेवाड़ी से डेगाना व डेगाना से बीकानेर वाया रतनगढ़ होते हुए साधारण सवारी गाड़ियों का संचालन हुआ करता था। इस बजट में एक भी साधारण सवारी गाड़ी का नहीं देना इस क्षेत्र के साथ अन्याय है। अगर उक्त सभी गाड़ियों का संचालन संभव नहीं हो तो कम से कम दिल्ली से बीकानेर वाया रतनगढ़ होते हुए एक फास्ट पैसेंजर गाड़ी का संचालन किया जाए, जो इस पूरे क्षेत्र को राहत देने का काम करेगी। रेल बजट के पैस 45 पर 085 नई रेल लाइन परियोजनाओं को योजना आयोग के मूल्यांकन के लिए भेजने का उल्लेख है। इसमें मातृ चुरू-ताराणगर-नोहर को भेजा गया है। जबकि माननीय रेल मंत्री जी ने मेरे पूंन के उत्तर में बताया है कि सरदारशहर-हनुमानगढ़, सीकर-सालासर-बीदासर-नोखा, भिवानी-पिलानी-चुरू, सूरतगढ़-सरदारशहर-ताराणगर-सादुलपुर नए रेल मार्ग के सर्वेक्षण का कार्य पूर्ण हो चुका है। इन योजनाओं की स्वीकृति की बात तो छोड़िये, इनके प्रस्तावों तक के मूल्यांकन और सैद्धान्तिक सहमति के लिए योजना आयोग को नहीं भेजना सरकार की मंशा को दर्शाता है। मेरी मांग है कि उक्त सभी नई लाइन परियोजनाओं को शुरू करने की आवश्यक कार्यवाही की जाए। इन लाइनों का निर्माण इस क्षेत्र के लिए अत्यंत ही आवश्यक है। बजट में नई लाइनों के सर्वेक्षण को शुरू करने का इरादा व्यक्त किया गया है। इसमें मेरे संसदीय क्षेत्र के सरदारशहर से सिरसा व सीकर से नीमकाथाना-उदयपुरवाटी-सालासर होते हुए सुजानगढ़ का चयन किया गया है। यह संपूर्ण क्षेत्र रेल लाइन से उपेक्षित है। इसका कार्य शीघ्र शुरू किया जाए। 2011-12 आमाम परिवर्तन के लिए जो लक्ष्य निर्धारित किया गया था, उसमें उत्तर पश्चिम रेलवे के सूरतपूरा से हनुमानगढ़ व चुरू-सीकर-जयपुर को शामिल किया गया है। आवश्यक टेंडर भी जारी कर दिए गए, कार्य भी चालू है, लेकिन इस बजट में इसकी चर्चा तक नहीं की गई है। यह कार्य अविलम्ब पूरा किया जाए 2012-13 के लिए रतनगढ़-सरदारशहर, श्रीगंगानगर हनुमानगढ़, लोहरू-सीकर के आमाम परिवर्तन के कार्य को शामिल किया गया है। श्रीगंगानगर से सादुलपुर होते हुए जयपुर के लिए मीटरगेज लाइन पर ट्रेन का संचालन होता रहा है। आमाम परिवर्तन के कारण यह गाड़ी काफी समय से बंद है। श्रीगंगानगर से चुरू होते हुए जयपुर तक आमाम परिवर्तन कार्य शीघ्र पूरा किया जाए, ताकि रेल गाड़ी का संचालन हो सके। सादुलपुर के पूर्व एवं पश्चिम साइड पर मानव सहित रेल समपार सी 142 एवं सी 144 पर रेल ऊपरी पुल का निर्माण किया जाए। रेवाड़ी-डेगाना

साधारण सवारी गाड़ी 54809 व 54810 का ठहराव बेवड़-भोजान स्टेशन पर किया जाए। दिल्ली सराय रोहिल्ला-बीकानेर 22472 व 22473 का ठहराव गुड़गांव किया जाए। नोहर-दीपलाना स्टेशन के मध्य सोती बड़ी गांव पर हॉल्ट स्टेशन कायम किया जाए। देश में दौड़ने वाली अधिकांश रेल गाड़ियों में सामान्य श्रेणी के यात्रियों के लिए मुश्किल से दो या तीन बोगियां होती हैं। इसमें सामान्य कोच इतने कम होते हैं कि यात्रीगण भूसे की तरह ठूसे हुए होते हैं, व कोच में कुल यात्री क्षमता से तीन चार गुना अधिक सवारियां ठुंसी रहती हैं। टिकट लेने के बावजूद आम आदमी को रेलगाड़ी में सम्मान से बैठने के लिए एक सीट नहीं मिलना क्या मानवाधिकार हनन की श्रेणी में नहीं आता है। आम रेल यात्री की समस्या का निदान सामान्य बोगियों की संख्या बढ़ाने से होगा। आज रेल कठिनाइयों के दौर से गुजर रही है, इस पर ध्यान देना अत्यंत आवश्यक है।

श्रीपाद येसो नाईक (उत्तर गोवा): माननीय सभापति महोदय जी मैं सबसे पहले आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे इस रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है। माननीय रेल मंत्री जी ने 2012-13 का बजट 14 मार्च को प्रस्तुत किया। देश भर के लोगों की इच्छा और आशा थी कि इतनी महंगाई में कुछ न कुछ राहत अवश्य मिलेगी किन्तु इस बजट ने सारे गरीब भारतवासियों को निराश किया है। भारतीय रेल मध्यमवर्गीय और गरीब जनता की जीवन रेखा है, जैसे - शरीर में खून का संचालन ठीक तरह से होना आवश्यक है उसी प्रकार से देश के कोने-कोने में रेल की सुविधा होना आवश्यक है तभी देश का विकास संभव है।

मंत्री जी ने अपने भाषण में सही कहा है कि रेलगाड़ी की छुकछुक में ही आम आदमी की धड़कन है। रेलगाड़ी की बरकत में ही देश की बरकत है। हमने और हमारे कई सांसद साथियों ने नये साल में अपने संसदीय क्षेत्र में आपने-अपने राज्यों से रेल विकास की मांगें रखी थी लेकिन दुर्भाग्य से कहना पड़ता है कि इसमें से एक-दो मांगों को छोड़ कर सब वैसे के वैसे ही पड़ी हुई है। इस बजट में रेल मंत्री जी ने आम आदमी को क्या दिया? एक पंक्ति में कहे तो रेल मंत्री जी ने खाली रेल का किराया बढ़ा दिया है। यही बात है। इस कमरतोड़ महंगाई आम आदमी को पूरा जाम कर के छोड़ा है। हम जानते हैं कि रेल के विकास के लिए पैसा चाहिए। वह पैसा आप दूसरे तरीके से अर्थात् एसी कैटगरी हो, एडवर्टाइजमेंट हो इससे आप पैसा ले सकते हैं लेकिन आपने जो स्लीपर वलास का किराया बढ़ाया है वह ठीक नहीं है। मैं मांग करता हूँ कि यह स्लीपर वलास का किराया तुरन्त वापस किया जाए।

महोदय, हमारे सांसद मित्रों ने पूरे साल अपने संसदीय क्षेत्र के विभिन्न गांवों में रेल मार्गों को जोड़ने की मांग की थी। मैंने भी अपनी संसदीय क्षेत्र की मांगें आप के माध्यम से रखी थी लेकिन उसका अब तक कुछ नहीं हुआ है। मैं गोवा राज्य से तुन कर आया हूँ। उत्तर गोवा में संसदीय क्षेत्र है। गोवा भारत का एक छोटा राज्य है लेकिन यह पर्यटन की दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण राज्य है। यहां प्रतिवर्ष गोवा की जनसंख्या से दुगने लगभग तीस लाख से चालीस लाख तक सैलानी यहां आते हैं। हम कह सकते हैं कि गोवा का विकास यानी पर्यटन का विकास और पर्यटन का विकास यानी गोवा का विकास। यह हम मानते हैं। इसलिए मैं एक बार फिर से गोवा कि जनता की ओर से सभी मांगें आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के सामने रख रहा हूँ।

महोदय, कई वर्ष पहले साउथ वेस्टर्न रेलवे रूट को मीटर गेज से ब्राडगेज में परिवर्तित किया गया और जब काम शुरू हुआ था तब उस मार्ग पर जो गाड़ियां चलती थीं उन सभी को बंद करवा दी। जब ब्राडगेज शुरू हुआ तो एक-दो गाड़ियों को छोड़कर बाकी दस-बारह गाड़ियां अभी तक नहीं शुरू की गई हैं। इसलिए यातायात में लोगों को बहुत कष्ट हो रहा है। मैं मांग करता हूँ कि वास्कोडीगामा-मिरज-वास्कोडीगामा जो फास्ट पैसेन्जर गाड़ी चलती थी, उसे शीघ्र शुरू किया जाए। गोमन्तक एक्सप्रेस जो वास्कोडीगामा-सीएसटी मुम्बई वाया लोडा पुणे से चलती थी उसको पुनः शुरू किया जाए। वर्ष 1996 में बंद हुई वास्कोडीगामा-तिरुपति-सिकंदराबाद-हैदराबाद लिंक एक्सप्रेस गाड़ी को फिर से शुरू किया जाए। ट्रेन नम्बर 17310/17309 वास्कोडीगामा-यशवंतपुर(बंगलौर) को सप्ताह में दो दिन के बजाय प्रतिदिन चलाया जाये। सावर्डे-कुस्वडे साउथ वेस्टर्न रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाया जाए। आंध्र प्रदेश के हजारों लोग गोवा में स्थायी रूप से रहते हैं। गाड़ी नम्बर 8048 वास्कोडिगामा से हावड़ा एक्सप्रेस के नाम से सप्ताह में 4 दिन चलती है उसको प्रतिदिन चलाया जाए ताकि लोगों का आना-जाना सुलभ हो जाए। गाड़ी नम्बर 7226 भगवती एक्सप्रेस को वास्कोडीगामा तक बढ़ाया जाए। गाड़ी 2779 गोवा एक्सप्रेस-निजामुद्दीन (दिल्ली) जाने वाली गाड़ी को, हरिप्रिया एक्सप्रेस से जोड़ दिया जाए ताकि हैदराबाद, तिरुपति जाने वाले लोगों को सुविधा मिल सके। पहले इसका कर्नेलेशन लोडा स्टेशन में हो रहा था।

महोदय, गोवा से हजारों यात्री तिरुपति बाला जी का दर्शन करने के लिए जाते हैं लेकिन आज भी इसकी कर्नेलिविटी नहीं है। इसलिए वहां बहुत तकलीफ का प्रवास हो रहा है। इसलिए मैं जोरदार मांग करता हूँ कि मडगांव से तिरुपति तक एक नई गाड़ी शुरू की जाए ताकि पूरे महाराष्ट्र और गोवा से वहां जो लोग जाते हैं वे सुविधा से पहुंच सकें।

मैं रेल मंत्री जी का आभार मानता हूँ कि उन्होंने एक गाड़ी बालानिकनी (वेन्नई) में गोवा से शुरू की। उससे लोगों को थोड़ी राहत मिली...(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्रीपाद जी, पूंत्त आपका छोटा सा है और मांग काफी लम्बी है।

â€!(व्यवधान)

श्री श्रीपाद येसो नाईक (उत्तर गोवा): महोदय, वह सैलानियों का सेंटर है। महाराष्ट्र, आंध्र गोवा से ही जाएंगे। इसलिए लिस्ट थोड़ी लम्बी बन गई।

सभी राज्यों में राजधानी का स्टेशन होता है। गोवा में काफी सैलानी आते हैं, लेकिन दुख की बात है कि गोवा की राजधानी में स्टेशन नहीं है...(व्यवधान)

सभापति महोदय : मैं यही पूछने वाला था। जब मैं वहां गया था तो मुझे मडगांव उतरना पड़ा था।

श्री श्रीपाद येसो नाईक : हमारा यही दुख है कि मडगांव या थिवी उतरना पड़ता है। थिवी पणजी से 25 किलोमीटर दूर है। मडगांव पणजी से 35 किलोमीटर दूर है। वहां से लोगों का आना-जाना बहुत मुश्किल होता है। इसलिए ओल्ड वाला पणजी से 10 किलोमीटर दूर है। वहां राजधानी स्टेशन बना दिया जाए ताकि सब लोगों के लिए पणजी नजदीक हो। यही हमारी मांग है...(व्यवधान)

करमली स्टेशन को पिछले बजट में मंत्री जी ने आदर्श स्टेशन बनाने का वादा किया था। मडगांव स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने का वादा किया था, लेकिन अब तक वहां कोई काम शुरू नहीं हुआ है।

कोंकण रेलवे मुम्बई से केरल तक लोगों के लिए वरदान माना जाता है। इस रूट पर सैंकड़ों गाड़ियां चलती हैं। दो-दो, तीन-तीन महीने वहां की बुकिंग लोगों को नहीं मिलती। इसलिए कोंकण रेलवे का दोहरीकरण करके यदि ज्यादा गाड़ियां चला दी जाएं तो दिल्ली से तमिलनाडु, केरल तक लोगों को सुविधा होगी।

महाराष्ट्र में सोलापुर जिले में मां तुलजा भवानी का मंदिर है। महाराष्ट्र सहित कर्नाटक, आंध्र और गोवा से हजारों, लाखों भक्तगण वहां जाते हैं। तुलजापुर सोलापुर से सिर्फ 48 किलोमीटर दूर है। उसका सर्वे भी रेलवे मंत्रालय द्वारा हुआ है। वहां एक उत्सव होता है जिसमें छः से आठ लाख लोग इकट्ठे होते हैं...(व्यवधान) मेरी मांग है कि सोलापुर से तुलजापुर रेल लाइन बिछाई जाए ताकि लाखों लोगों को इसका फायदा मिल सके। वह एक पर्यटन स्थल है और शक्तिपीठ भी है।

गोवा एक बड़ा पर्यटन स्थल है, आप जानते हैं। पर्यटकों को रिझाने के लिए, बाहर के देशों से जो लोग वहां आते हैं, उन्हें पैलेस ऑन व्हील गाड़ी आकर्षित करती है। मेरी मांग है कि पैलेस ऑन व्हील गोवा में शुरू की जाए ताकि हम पर्यटकों को रिझा सकें।

इन्हें शब्दों के साथ मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

*SHRI P.T. THOMAS (IDUKKI): At the outset I am supporting the Railway Budget which was introduced by then Hon'ble Railway Minister Shri Dinesh Trivedi. Even though he is replaced due to some political undercurrents – the Budget which is an important footstep to save the Indian Railway. Now the new Railway Minister Hon'ble Mukul Roy took charge in the place of Shri Dinesh Trivedi.

Chairman, I am fully endorsing the initiative taken by the then Railway Minister. The fare charge increase is very nominal. It can be borne even by ordinary people.

Chairman, my State Kerala needs more allocation for the speedy development of railway system. In the last year Budget then Hon'ble Minister declared so many stations as Adarsh stations. But so far as nothing happens. Why so? I am requesting the Hon'ble Minister to take some interest to complete the project.

Chairman, the Angamali Sabari rail line is not sanctioned till date. I request the Hon'ble Minister to give approval for the Angamali-Sabari route.

Regarding Angamali-Sabari route so far as seven km of line is completed and Kalady Bridge across Periyar river is also started the work. But the work of bridge is very short. I am requesting the Hon'ble Minister to take immediate steps to expedite the work.

Sir, the work of railway station Kalady has also started. The land acquisition work up to Perumbaloor is in progress. But the compensation is not released so far. I am also requesting the Railway authorities to settle the dues to the land owners.

Chairman in the last Budget, the Minister declared that Angamali-Sabari line will extend up to Trivandrum, but nothing comes out.

* Speech was laid on the Table

Chairman, I am welcoming the proposal of Kochi-Maduari line survey in this year budget. If that survey will be positive, it is the first line, my district 'Idukky' will get a place in the railway map of India. So I am humbly requesting the Hon'ble Minister to consider seriously about Kochi-Maduari line survey. If it will fulfill the wish of Kochi connecting to Madurai- a shortest route from Kerala to Maduari. It will also help in such way for the goods transportation from Vallarpudam container terminal to "Tuticorin" Port. It will also a good connectivity from Kerala to Tamil Nadu.

Chairman, the small vendors who are selling tea coffee vada and dosa in trains are now-a-days not allowed to sell due to the RPF Personnel. It is very objectionable. They are very poor and without any other earnings to live. Sir, last 10-15 years, these vendors and this concessionaire are in the same field. What is the justification not to allow them to sell this tea and vada in the trains. They are only vendor but also they are regularly protecting the people from pick pocketers and other gondas. I hope Hon'ble Minister will take some positive action.

Sir, the safety of the passengers is to be considered with utmost importance. The tragic incident took place in Kerala train i.e. Somya's incident not to be repeated any more. The protecting of the passengers specially the lady passengers to be consider more seriously.

Chairman, the financial and accounts officers post is not located in Chennai. I am requesting the Hon'ble Minister to take some positive steps to shift the post from Chennai to Kochi or Trivandurm.

Chairman, once again I am supporting the Railway Budget 2012-13.

श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद): सभापति महोदय, मैं कांग्रेस पार्टी की ओर से महत्वपूर्ण रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सबसे पहले हमारे नए रेल मंत्री आदरणीय मुकुल राय जी को बहुत बधाई, शुभकामनाएं देता हूँ। आने वाले समय में इनके नेतृत्व में हमारी रेल प्रगति के पथ पर और आगे बढ़ेगी।

मैं सात-आठ मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा।... (व्यवधान)

सभापति महोदय : आपने पहले ही तय कर लिया।

वे। (व्यवधान)

श्री उदय प्रताप सिंह : मेरा बजट भाषण दो बिंदुओं पर आधारित है। पिछले रेल बजट पर मैंने जो मांग की थी, वह पूरी हुई। उसके लिए धन्यवाद देना चाहूंगा। मेरी थोड़ी सी मांगें हैं जिनके बारे में मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री जी उन पर गौर करेंगे। सबसे महत्वपूर्ण इटारसी-मानिकपुर रेल लाइन के विद्युतीकरण की लम्बे समय से मांग थी। पिछले वर्ष ममता जी के समय, मुनियप्पा जी यहां बैठे हुए हैं, हमारे सांसदों ने निवेदन किया था। मध्य प्रदेश की वह महत्वपूर्ण रेल लाइन विद्युतीकरण के लिए इस वर्ष स्वीकृत हुई है। उसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी और भारत सरकार का बहुत धन्यवाद देता हूँ।

दूसरा महत्वपूर्ण निर्णय जो रेल मंत्रालय ने किया है, पिछले वर्ष लगभग 80 हजार कर्मचारी रेल बोर्ड ने भर्ती किए। इस वर्ष एक लाख कर्मचारियों को भर्ती करने का लक्ष्य है। मैं समझता हूँ कि किसी एक मंत्रालय द्वारा इतने बड़े स्तर पर यानी एक लाख कर्मचारियों का जो रिक्रूटमेंट हो रहा है, उसके लिए यह मंत्रालय बधाई का पात्र है, उसमें तैनात अधिकारी बधाई के पात्र हैं, भारत सरकार बधाई की पात्र है। हमारे देश के एक लाख बेरोजगार नौजवानों को रोजगार देने की जो बात रेल मंत्रालय द्वारा इस बजट में कही गई है, यह वाकई हमारे देश के बेरोजगार नौजवानों के लिए बहुत अच्छे संकेत हैं।

माननीय सभापति महोदय, ममता जी ने इज्जत पास की एक बहुत महत्वपूर्ण योजना इस देश के गरीबों के लिए लागू की थी। लगातार तीसरे वित्तीय वर्ष में उसे जारी किया गया है और उसकी 100 से 150 किलोमीटर तक की जो सीमा बढ़ायी गयी है, वाकई उस आम आदमी की बहुत इज्जत अफजाई हमारी सरकार ने की है। मैं पुनः कांग्रेस पार्टी की ओर से, अपनी ओर से सरकार को धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूँ।

माननीय सभापति महोदय, हमारे यहां पर बहुत लंबे समय से दो-तीन बड़ी महत्वपूर्ण मांगें थीं, जो मैंने पिछले बजट में रखी थीं। छिंदवाड़ा से सागर रेल लाइन के सर्वे का काम चल रहा है। इस वर्ष वहां दूसरा एक ओर सर्वे छिंदवाड़ा से उदयपुरा, जयसिंह नगर होकर सागर-खजुराहो किया गया है। इन दो में से एक लाइन भविष्य में बनने वाली है। मेरे संसदीय क्षेत्र को सर्वे में शामिल किया गया, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी का बहुत आभार व्यक्त करता हूँ। हमारे यहां घाटपिंडरई, बेलखेड़ी, जबलपुर सैवशन में मुम्बई हावड़ा ट्रैक के बीच में एक इकलौती ऐसी जगह थी, जहां पर सिंगल रेल लाइन थी। मुम्बई से हावड़ा तक डबल ट्रैक था, लेकिन वहां केवल सिंगल ट्रैक था। उससे बहुत व्यवधान होता था। उसका डबल ट्रैक करने के लिए बजट में आबंटन दिया गया है, इसके लिए भी मैं रेल मंत्रालय को बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ।

तीसरा, इटारसी देश का सबसे बड़ा जंक्शन है। यहां पर यार्ड के ढांचे में परिवर्तन सहित उत्तर-दक्षिण ग्रेड सेपरेटर के लिए फ्लाय ओवर सहित स्वीकृति एक बहुत बड़ा काम है, उसके लिए बजट में लगभग डेढ़ करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है। यह हमारे क्षेत्र की बहुत बड़ी मांग थी। नार्दन साइड से साउथ को जो ट्रेन्स जाती थीं, इटारसी में ट्रैक जब उपलब्ध नहीं होता था, तो घंटों ट्रेन्स खड़ी रहती थीं, जिससे काफी समय खराब होता था। इससे यात्रियों को भी मुक्ति मिलेगी और हमारी जो माल ढोने वाली गाड़ियां हैं, वे भी बहुत सुविधाजनक रूप से काम कर पायेंगी। इसके लिए मैं रेल मंत्रालय का बहुत आभार व्यक्त करता हूँ।

आदरणीय सभापति महोदय, मेरी दो-तीन मांगें हैं जो मैं लगातार पिछले दिनों रेल मंत्रालय से करता रहा हूँ। हमारे यहां जगदुरु शंकराचार्य की जन्म स्थली श्रीधाम

है। हमारी जबलपुर से नई दिल्ली तक एक ट्रेन चलती है, जिसका नाम श्रीधाम एक्सप्रेस था, लेकिन अपरिहार्य कारणों से अभी उस ट्रेन में श्रीधाम नहीं लिखा आ रहा। मेरा आग्रह है कि जबलपुर-नई दिल्ली सुपर फास्ट ट्रेन का नाम पुनः श्रीधाम एक्सप्रेस किया जाये।

दूसरा, पिछले बजट में हमें एक नयी ट्रेन भोपाल-जबलपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस मिली थी। वह ट्रेन चालू हुई है, इसके लिए मैं धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ। वह मेरे पूरे संसदीय क्षेत्र होशांगाबाद, नरसिंहपुर से होकर गुजरती है। नरसिंहपुर नरसिंह भगवान के नाम से हमारा जिला मुख्यालय है। मेरा अनुरोध है कि भोपाल-जबलपुर इंटरसिटी का नाम श्री नरसिंह इंटरसिटी एक्सप्रेस किया जाये। हमारे संसदीय क्षेत्र में दो-तीन स्टापेज की बड़ी मांग चलती रही है। सिवनी मालवा बड़ा स्टेशन है। हमारा तहसील हैडक्वार्टर है, सब डिवीजन है। वहां के लिए एक छोटी पैसेंजर ट्रेन की मांग की गयी है। 12111-12112 पैसेंजर ट्रेन है, वहां पर स्टापेज की मांग हुई है। सोहागपुर में सोमनाथ एक्सप्रेस, 11463-11464 की मांग की गयी है। बनखेड़ी में ओवरनाइट एक्सप्रेस, 11471-11472 की मांग की गयी है। गाडखारा में संघमित्रा एक्सप्रेस, 12295-12296 की मांग की गयी है। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि हमारी इन मांगों को जरूर शामिल किया जाये।

जबलपुर-मुम्बई-गरीबस्था का चक्कर बढ़ाया गया है। उसे हफ्ते में दो से तीन दिन किया गया है। मेरा अनुरोध है कि इसके चक्कर और बढ़ाये जायें जिससे जबलपुर से मुम्बई जाने वाले यात्रियों को और सुविधा मिल सके। साथ ही पिपरिया हमारा एक ऐसा स्टेशन है जहां पंचमढ़ी हमारा एक पर्यटन केन्द्र है। मध्य प्रदेश के इकलौते हिल स्टेशन को जाने के लिए पिपरिया एक सब स्टेशन है। मेरा अनुरोध है कि उस पिपरिया स्टेशन के सौंदर्यीकरण के लिए बजट में एलॉटमेंट होना चाहिए। मंत्रालय की तरफ से उस पिपरिया स्टेशन ...(व्यवधान)

मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। दूसरा करेली स्टेशन है, जो बुंदेलखंड को जोड़ने के लिए इकलौता है। उस स्टेशन पर विकास का काम किया जाये, ऐसा मेरा अनुरोध है।

आदरणीय सभापति महोदय, एक नयी रेल लाइन बेतूल से इंदौर स्वीकृत हुई है। अब यह कहां से जायेगी, यह हमारी चिंता का विषय भी है। इसमें हमारे सदन के तीन महत्वपूर्ण सांसद भागीदार होंगे- सज्जन वर्मा जी, जो देवास संसदीय क्षेत्र से आते हैं, नेता प्रतिपक्ष श्रीमती सुषमा स्वराज और बेतूल की सांसद ज्योति धुर्वे जी। इसका बेतूल से ख्यातेगांव, कन्नोड, सोनकच्छ, देवास होकर इंदौर अगर सर्वे होगा, तो मैं समझता हूँ कि ज्यादा लोगों को लाभ होगा। नेता प्रतिपक्ष भी मेरी इस मांग से सहमत होंगी।

मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि इस बजट में मध्य प्रदेश के लिए एक बड़ा कारखाना विदिशा के लिए दिया गया है। रेल इंजन के मेनटेनेंस का कारखाना विदिशा को दिया गया है। इसके लिए मैं पूरी कांग्रेस पार्टी की ओर से, हमारे दल की ओर से आपका बहुत आभार व्यक्त करता हूँ, जिससे हमारा यह कारखाना विदिशा में बनेगा। आखिर में, चूंकि हमारा यह रेल बजट शेरों-शायरी से शुरू हुआ था, आदरणीय मुकुल राय साहब, हम आपके घटक दल हैं, साथी हैं, आने वाले समय में आपसे अपेक्षा करेंगे कि...(व्यवधान)

सभापति महोदय : उदय प्रताप सिंह जी, यह शायरी बहुत खतरनाक सिद्ध हो चुकी है, इसलिए सोच लीजिए।

श्री उदय प्रताप सिंह : सभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूँ -

"मेरी फितरत में नहीं, अपने गम का इजहार करना,

अगर आपके वजूद का हिस्सा हूँ मैं, तो खुद महसूस करो तकलीफ मेरी।"

सभापति महोदय : श्रीमती पुतुल कुमारी ।

वह आज की आखिरी वक्ता हैं।

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): महोदय, जीरो ऑवर भी लेना है।

सभापति महोदय : इसीलिए मैंने उनको आखिरी वक्ता कहा है। जीरो ऑवर में आपका रिजर्व है।

ओशी वीरेंद्र कश्यप (शिमला): देश के रेलमंत्री ने यहां की जनता के लिए अपना बजट 2012-13 वर्ष के लिए पेश किया है। पेश करने के बाद वह इस प्रकार से उलझे कि उन्हें अपने पद से इस्तीफा देने पर मजबूर होना पड़ा। यहां तक कि प्रधानमंत्री ने उनके त्याग-पत्र को स्वीकार करते हुए दुःख तो व्यक्त किया परंतु उनको अपने मंत्रिमण्डल में बनाए रखने में असफलता दिखाई और गठबंधन की राजनीति की मजबूरी दिखाते हुए एक इतिहास भी लिख दिया। यह कहा जा रहा है कि गत आठ वर्षों में रेल किराया नहीं बढ़ाया गया था और आज यह किराया बढ़ाकर रेल मंत्रालय ने ठीक नहीं किया। यह बात ठीक है कि इस बढ़ती महंगाई में रेलभाड़ा व किराया बढ़ाना ठीक नहीं परंतु जो रिपोर्ट आई है उसको पढ़कर तो लगता है कि रेल की हालत ठीक नहीं। रेल की आर्थिक स्थिति बहुत खराब है और वह पटरी से उतर चुकी है। इसके विकास के लिए, प्रसार के लिए तथा इसमें कार्यरत लाखों कर्मचारियों के हितों को भी ध्यान में रखना रेल मंत्रालय को कठिन होता जा रहा है। किराया नहीं बढ़ना चाहिए - यह तो सभी चाहते हैं परंतु यह तो मंत्रालय ने ही देखना है कि इसका विकास-प्रसार भी हो और इसकी आर्थिक स्थिति भी ठीक करना उसका ही काम है।

आज तक सभी रेल मंत्रियों ने पहाड़ी राज्यों में रेल के प्रसार के लिए कोई योगदान नहीं किया। हर वर्ष पहाड़ी राज्यों के सभी सांसद व वहां की सरकारें मांग कर-कर थक चुकी हैं परंतु उन्हें कभी भी महत्व नहीं दिया गया। हिमाचल प्रदेश की ही बात लें तो हमारे सामने चित्र स्पष्ट हो जाता है कि स्वतंत्रता के बाद वहां पर कुल 44 कि.मी. लंबी लाइन को बिछाया गया है। मैंने गत वर्षों में, जब से शिमला संसदीय क्षेत्र से सांसद बना हूँ तब से बार-बार मांग करता रहा हूँ कि "धनौली-देहरादून" वाया नालागढ़ बखी-बरोटीवाला-काला अम्ब-पांवटा साहित रेल लाइन को बनाया जाए। मुझे इस बात के लिए कुमारी ममता बनर्जी "तत्कालीन रेलमंत्री" का आभार तो व्यक्त करना है कि उन्होंने गत वर्ष यानि 2011-12 में बजट में उक्त रेल लाइन को "सर्वेक्षण" के लिए डाला है परंतु उसके लिए बजटीय प्रावधान नहीं

किया। इस बार रेलमंत्री ने मात्र उक्त रेल लाईन के लिए योजना आयोग को मूल्यांकन के लिए भेजा है। इस लाईन को बनाने के लिए सर्वेक्षण के अनुसार 3745.65 करोड़ रुपये खर्च किए जाएंगे। मेरा रेलमंत्री जी से अनुरोध है कि उक्त रेल लाईन को शुरू करने हेतु शीघ्रताशीघ्र योजना आयोग से मूल्यांकन करवाकर बजट में प्रवधान किया जाए क्योंकि मेरा मानना है कि इस रेल लाईन से जहां मेरे इस क्षेत्र के लाखों लोगों को लाभ तो मिलेगा ही साथ-ही-साथ रेल विभाग को भी लाभ मिलेगा। इसी के साथ-साथ मेरा आग्रह है कि -

* Speech was laid on the Table

1. कालका-शिमला रेल लाईन जोकि 1903 में बनी थी और उसे "विश्व धरोहर" का दर्जा दिया गया है उसके सौन्दर्यीकरण करने के लिए धन का प्रवधान किया जाए।
2. कालका-शिमला रेल लाईन पर "रेल-मोटर" सर्विस को बढ़ाया जाए ताकि वहां पर घरेलू व विदेशी पर्यटकों को घुमने का लाभ मिल सके।
3. जिन रेलवे स्टेशनों को गत वर्षों में बंद किया गया है जैसे जरबली, सोलन-बूटी आदि को पुनः चालू किया जाए।
4. सनवारा और चम्बाघाट रेलवे क्रासिंग पर प्लाई ओवरों का निर्माण किया जाए।
5. कालका रेलवे स्टेशन (शिमला साईड) को छोटी लाइन की तरफ स्टेशन के सौन्दर्यीकरण की योजना बनाई जाए तथा वहां पर यात्रियों विशेषकर पर्यटकों को सभी प्रकार की सुविधाएं उपलब्ध की जाए।
6. सोलन रेलवे स्टेशन के सौन्दर्यीकरण की योजना भी बनाई जाए तथा बड़े टनल जोकि कालका-शिमला लाईन की सबसे बड़ी सुंग है, के पास पर्यटकों के लिए कोई आकर्षक व्यवस्था कर वहां पर रेल ठहराव का समय ज्यादा किया जाए।
7. शिमला में रेलवे स्टेशन पर "भलखू संग्रहालय" को और अधिक आकर्षक बनाया जाए ताकि पर्यटकों को उसके प्रति आकर्षित किया जा सके।
8. शिमला में रेलवे विभाग के पास काफी भूमि पड़ी है उसका सदुपयोग वहां पर पर्यटकों के लिए पार्किंग व अन्य सुविधाओं हेतु उपयोग किया जाए।
9. कालका रेलवे स्टेशन पर "कर्वर्ड-प्लेटफार्म" को बढ़ाया जाए तथा कुछ अन्य रेलों को अम्बाला व चंडीगढ़ से कालका तक बढ़ाया जाए ताकि आवागमन सुविधा अधिकाधिक उपलब्ध हो सके।

श्रीमती पुतुल कुमारी (बांका): धन्यवाद अध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर चल रही इस बहस में ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपने मुझे प्रमोट कर दिया एकदम, सीधे अध्यक्ष बना दिया।

श्रीमती पुतुल कुमारी : महोदय, रेल बजट पर चल रही इस बहस में आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

रेल बजट प्रस्तुत हो रहा है और मुझे वह समय याद आ रहा है, जब रेल बजट होता था और रात के डेढ़ बजे भी इस सदन में गहमागहमी बनी रहती थी। आज ये जो सूनी पड़ी हुई कुर्सियां हैं, बेंच हैं, दिखा रहा है कि हम इस रेल बजट के प्रति कितने उदासीन बने हुए हैं। 14 तारीख को जो बजट आया, उसे संरक्षा, सुदृढीकरण, सुरक्षा और आधुनिकीकरण के नाम से इस बजट को प्रस्तुत किया गया। बताया गया कि काकोदकर समिति, सैम पिट्रोदा समिति एवं संसदीय दल की सिफारिशों के आधार पर इसे तैयार किया गया है। मुझे याद आता है, चन्द्रशेखर जी की सरकार थी, सैम पिट्रोदा जी उस समय सलाहकार बनकर आए थे। उस समय राजीव गांधी जी का सपना था - साइबर कैफे और कम्प्यूटर। उस समय बड़ी अटकलबाजी हुई, बड़ी हवा होती थी कि जिस देश में एक नेल-कटर नहीं बनता है, वहां पर साइबर क्रांति की बातें हो रही हैं और उनको हवा में उड़ने वाला व्यक्ति बताया जाता था, लेकिन वक्त के साथ सिद्ध हो गया कि वाकई आज भी नेल-कटर नहीं बनता है, लेकिन कम्प्यूटर और साइबर क्रांति आ गयी है और देश का बच्चा-बच्चा उससे वाकिफ है।

सुरक्षा के आधार पर इस बजट में रेल यात्री किराए में वृद्धि की गयी, जो पिछले आठ साल में नहीं हुई थी। यात्री किराए में वृद्धि के साथ ही एक तूफान आया, ऐसा तूफान जो अपने आप में ऐतिहासिक था और अपने साथ दिनेश भाई को लेकर चला गया। 16 मार्च को आम बजट आया, लेकिन उसके पहले भी, छः मार्च को चुपचाप, गुप्तचुप तरीके से माल भाड़े में वृद्धि कर दी गयी थी। पांच तारीख को मीटिंग हुई, छः तारीख को वृद्धि कर दी गयी और सात तारीख को यह पारित हो गया यानि लागू हो गया। उस समय यह भाड़ा लिया जाने लगा। यह भाड़ा 24 प्रतिशत से लेकर 48 प्रतिशत तक की वृद्धि से लागू हुआ। इसका सबसे ज्यादा असर नमक के व्यापारियों पर पड़ा। नमक के व्यापारी, जो राजस्थान से नमक उठाते हैं और देश के विभिन्न हिस्सों में जाते हैं, उनमें राजस्थान से जरसीडीह तक के किराए में

24 प्रतिशत की वृद्धि हो गयी। पहले ही नमक के व्यापारी काफी परेशान था। गाड़ी में जब माल का लदान होता है, तो उसका नियम होता है कि खाली वैगन को मापकर फिर उसमें माल भरकर, दुबारा उसकी नपाई की जाती है, लेकिन रेलवे में इस नियम को कभी लागू नहीं किया। लिहाजा उनको हर बार दो से तीन टन की कमी को झेलना पड़ता है और दो से तीन टन का नुकसान उठाना पड़ता है। इस बात पर मैं इसलिए ज्यादा जोर दे रही हूँ क्योंकि नमक एक ऐसी चीज है, जिसको अमीर-गरीब, हर आदमी के खाने की जान कह सकते हैं। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : पुतुल जी, आप क्षेत्र की समस्याओं पर आएं।

श्रीमती पुतुल कुमारी : महोदय, इसके साथ ही अभी कुछ समय से हम देख रहे हैं कि ट्रांसपोर्ट सड़क मार्ग से ज्यादा हो रहा है, माल की ढुलाई सड़क मार्ग से ज्यादा हो रही है और रेलों का इस्तेमाल दिनों-दिन इस्तेमाल कम होता जा रहा है, इसलिए रेल मंत्री जी को इस पर ध्यान देना चाहिए।

रेल बजट में बहुत सारी बातें थीं, 202 स्टेशंस को इंटीग्रेटेड सुरक्षा प्रणाली से जोड़ने की बात कही गई है। इसके अलावा 3500 रेलगाड़ियों में आरपीएफ के गार्डिंग करने की बात है। इसके अलावा खिलाड़ियों का, बीमार लोगों का भी ध्यान रखा गया है। इन सारी सुविधाओं के साथ-साथ स्लीपर श्रेणी के किराए में पांच पैसे प्रति किलोमीटर की बढ़ोतरी और साधारण किराए में तीन पैसे प्रति किलोमीटर बढ़ोतरी करने का प्रस्ताव भी है। इसके अलावा प्लेटफार्म टिकट पांच रूपए करने का प्रस्ताव है। आज का आदमी ज्यादा सुविधाएं पाना चाहता है और उसके एज में खर्च भी करता है। उसे खर्च करने में परहेज नहीं है, लेकिन क्या रेल विभाग यह सुनिश्चित करेगा कि यात्री भाड़ा बढ़ाने से सुविधाओं में भी वृद्धि होगी? क्या बोगियों का रखरखाव ठंग से हो सकेगा? क्या ट्रेन और स्टेशंस के शौचालय साफ-सुथरे मिलेंगे और क्या गिरते हुए खान-पान के स्तर को सुधार सकेगा? सभापति जी, आप जानते हैं कि ए.सी. प्रथम श्रेणी का खाना भी खाने लायक नहीं होता है।

सभापति महोदय : मुझे लगता है कि आपके पास अपने क्षेत्र से सम्बन्धित कोई समस्या नहीं है।

श्रीमती पुतुल कुमारी : ठीक है, मैं अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहूंगी। सभापति महोदय, बिहार ने काफी रेल मंत्री इस देश को दिए हैं। अगर उन्होंने बिहार की स्थिति पर ध्यान दिया होता तो बिहार काफी आगे निकल गया होता। लेकिन उन्होंने सिर्फ बिहार को ही महेनजर रखते हुए नहीं, बल्कि पूरे देश को महेनजर रखते हुए रेल बजट बनाने का काम किया। बिहार पर कम ध्यान गया इसलिए बिहार पीछे रह गया। इस बार के रेल बजट में भी बिहार के लिए कुछ नहीं है। बिहार पहले से ही पिछड़ा हुआ राज्य है। वहां पर सुविधाओं का काफी अभाव है। मेरे संसदीय क्षेत्र बांका में पूर्व रेल राज्य मंत्री द्वारा यानि मेरे पति द्वारा एक रेलवे स्टेशन का निर्माण हुआ था और एक ट्रेन भी चलाई गई थी जो बांका से पटना इंटरसिटी चलती है। बांका से पटना सिर्फ यह एक ही ट्रेन है, जबकि यात्री काफी हैं और वहां से आपको रेवेन्यू भी काफी आता है। वहां के व्यवसायी वर्ग की मांग है कि उसमें ए.सी. सेकंड क्लास का कोच जोड़ दिया जाए। ममता जी से भी और दिनेश भाई से भी हमने इस बात को कहा था। इसके अलावा रेलवे बोर्ड को भी लिखा, लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई।

बांका में वाशिंग पिट की बहुत जरूरत है। जैसा कि आप जानते हैं कि रेलगाड़ी किसी स्टेशन से तब ही चलाई जाती है, जब वहां पर वाशिंग पिट हो। हमने उसकी कई बार मांग की है, क्योंकि उसके बिना वहां से कोई ट्रेन नहीं चल सकती। बांका पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। मुझे बांका जाना होता है तो मैं पहले पटना जाती हूँ और वहां से छः घंटे में बांकी पहुंचती हूँ। इससे आप समझ सकते हैं कि वहां का आम व्यक्ति सुविधाओं से कितना महरूम है। इसलिए बांका के लोगों द्वारा वाशिंग पिट की मांग हो रही है, लेकिन उस पर कोई सुनवाई नहीं हो रही है। जैसा मैंने बताया कि बांका से पटना ट्रेन चलती है, तो स्टेशन पर पीने के पानी के नाम पर तुलू भर पानी भी नहीं मिलता है। वहां पर लाइट नहीं है। जब तक वहां वाशिंग पिट का निर्माण नहीं होगा, हम ऐसी बुनियादी सुविधाएं नहीं दे पाएंगे और न ही ट्रेन को सुगमता से चलाने में कोई उपलब्धि हासिल कर सकते हैं। मेरा सुझाव है कि मुगलसराय में वाशिंग पिट है, वहां पर भगुआ और सासाराम से ट्रेस आती हैं और मेनटेन होकर जाती हैं। भगुआ और सासाराम की दूरी वहां से 150 किलोमीटर है और बांका से भागलपुर की दूरी केवल 40 किलोमीटर है। वहां से कई रेलगाड़ियां आती हैं और जाती हैं। उसी क्रम में उस 40 किलोमीटर दूर भागलपुर से गाड़ी मेनटेन होकर बांका आ सकती है और चल सकती है। बांका एक प्रमुख स्टेशन है। अगर वहां से गरीब रथ ट्रेन चलाई जाए तो लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी।

बांका से और भी तीन ट्रेस अलग-अलग दिशाओं से आती हैं। एक एलटीटी है, जिसका नम्बर 11235 है, यह सप्ताह में तीन बार चलती है। अगर इसे बांका के कनेक्ट कर देते हैं, भागलपुर से मेनटेन होकर यह यहां से जा सकती है। दूसरी सूत-भागलपुर ट्रेन है, यह सप्ताह में दो दिन चलती है। इस ट्रेन का नम्बर 19047 और 19048 है, तीसरी ट्रेन भागलपुर-यशवंतपुर के बीच चलने वाली है, यह सप्ताह में एक दिन चलती है।

इसे भी आप किसी तरह से कनेक्ट कर सकते हैं। सुलतानगंज रेलवे स्टेशन से आप अच्छी तरह से वाकिफ हैं। सुलतानगंज ऐसा रेलवे स्टेशन है जहां श्रावण के महीने में लाखों यात्री दर्शन करने के लिए आते हैं और कावड़ लेकर पैदल जाते हैं और काफी लोग बीमार हो जाते हैं। उनके लिए रेलवे स्टेशन पर अस्पताल की बड़ी जरूरत है। इसे आप अग्रता देकर रखें।

मैं कहना चाहती हूँ कि पूर्व रेल राज्य मंत्री और मेरे पति द्वारा मंदार हिल परियोजना और देवघर-सुलतानगंज परियोजना का काम शुरू हुआ था, लेकिन अब वह धीमी गति पर है, बल्कि मैं कहूँ कि वहां नगण्य काम हो रहा है। उस योजना को मजबूती दें ताकि काम समय से पूरा हो सके। जब माननीय नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने दनियामा-शेखपुरा परियोजना का काम शुरू किया था और इस्तामपुर से नटेशर का काम था वह भी अधूरा पड़ा हुआ है, इस पर भी ध्यान देने की जरूरत है। सभापति जी, आपने मुझे आगे आकर बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत धन्यवाद।