

Title : Discussion on the Demands for Grants Nos. 1 to 16 in respect of the Budget (Railways) for 2012-13.

MR. CHAIRMAN: The House will now take up discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for the year 2012-13.

Hon. Members present in the House whose cut motions to the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for the year 2012-13 have been circulated may, if they desire to move their cut motions, send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move. Only those cut motions, slips in respect of which are received at the Table within the stipulated time, will be treated as moved.

A list showing the serial numbers of cut motions treated as moved will be put up on the Notice Board shortly thereafter. In case any Member finds any discrepancy in the list, he may kindly bring it to the notice of the Officer at the Table immediately.

Motion moved:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment 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[r14]."

DEMANDS LIST:

श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट की अनुदान मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया था, उसके बाद हमारे नए रेल मंत्री जी आए थे। वे अभी बैठे हुए हैं। डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर जब चर्चा हुई थी तो बहुत से सांसदों ने अपनी-अपनी बात कही थी। मेरे ख्याल से काफी गंभीर चर्चा हुई थी और बहुत अच्छे-अच्छे सजेशन भी आए थे। लेकिन जब मंत्री जी जवाब देने के लिए खड़े हुए थे, तो उन्होंने सिर्फ एक ही चीज का जवाब दिया था जो ओड़िसा से संबंधित था। बाकी जितने भी सांसदों ने जो बातें कहीं, उसे उन्होंने या तो गृहण किया या इनके स्टॉफ ने लिखा। उनका जवाब हमारे पास या तो लिखित में आया या मंत्री जी बोलेंगे, जिन माननीय सदस्यों ने बोला है, अगर मंत्री जी उन्हें लिखित में जवाब देंगे तो सांसदों को यह लगेगा कि हमने हाउस में जो चर्चा की, उसका कुछ न कुछ रिजल्ट रहता है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को यह एक बात यह कहना चाहता हूँ। अब मैं मुद्दे पर आता हूँ।

सभापति जी, रेल बजट में इलैक्ट्रिकेशन की बात कही गई है। इलैक्ट्रिकेशन, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, नई लाइन्स, सर्वे और प्लानिंग कमीशन के बारे में कुछ पैरे लिखे हैं। मैं राजस्थान से आता हूँ। हमारे यहां इलैक्ट्रिकेशन सबसे कम है। बहुत से राज्यों में इलैक्ट्रिकेशन ठीक-ठाक हुआ होगा। इलैक्ट्रिकेशन क्यों जरूरी है। मैं कहना चाहता हूँ कि इलैक्ट्रिक ट्रेक परम्परागत रेलवे ट्रेक से चीपर है। इसमें प्रदूषण कम होता है। पॉल्यूशन के प्वाइंट ऑफ व्यू से भी यह बेटर होता है। ट्रेन की रफ्तार भी इससे ज्यादा होती है। फिर भी इलैक्ट्रिकेशन के कार्य की गति बहुत धीमी है। अगला बिन्दु गेज परिवर्तन का आता है। हम पिछले तीस सालों से यूनियेज सुन रहे हैं। The Railway has taken an initiative for uniguage. यह पिछले तीस सालों से सुन रहे हैं और पिछले तीस सालों से ही गेज परिवर्तन का काम हो रहा है। शुरू के 5-10 सालों में ठीक हुआ। फिर 10-15 सालों में एकदम रफ्तार कम हो गई। अब कुछ थोड़ा बढ़ा है। यहां सचिन पायलट साहब बैठे हुए हैं। इनका अजमेर से एक गेज परिवर्तन का मामला पेंडिंग है। बांटी कुई का प्रकरण भी था। शेखावटी क्षेत्र में भी गेज परिवर्तन का मामला लंबित है। बांसवाड़ा डुंगरपुर में भी रेल लाइन का मामला है। राजस्थान में कुछ ऐसे स्टेशन हैं, कुछ डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर भी हैं जिन्होंने कोई रेल नहीं देखी। मेरा आपके माध्यम से कहना है कि बजट पेश कर देना, उसके बाद आंकड़े पेश कर देना, it is not a sufficient exercise. उसके बाद निरंतर मौनीटरिंग कौन कर रहा है? मैं इस हाउस में तीन साल से हूँ। मैं रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि एक बार मुनियप्पा साहब राजस्थान में आए। उन्होंने रेलवे की मौनीटरिंग कमेटी की बैठक ली और जो लंबित प्रोजेक्ट्स थे, उन पर चर्चा की। आप बजट 2012-13 देख लीजिए। उसमें रेल मंत्री जी ने 487 प्रोजेक्ट्स पेंडिंग बताए हैं। कितनी बड़ी मात्रा में प्रोजेक्ट्स लंबित हैं।[r15] लेकिन जो मौनीटरिंग सिस्टम है, वह विद्वान् दी हाउस है। रेल भवन, जीएम कार्यालय, डीएमआर आफिस तक सीमित है। उसके अलावा मंत्री जी देश की राजधानी में भी मौनीटरिंग नहीं करते हैं। अगर कभी करते हैं, तो हमें कभी नहीं बुलाते, ऐसा हमें ध्यान में आता है। मुनियप्पा साहब राज्यों की राजधानी में पिछले तीन सालों में एक बार गये। क्या ऐसी व्यवस्था नहीं हो सकती कि हर तीन महीने में रेल राज्य मंत्री हर राज्य की राजधानी में जाकर मौनीटरिंग कमेटी की बैठक लें और उसमें संबंधित एमपीज को बुलायें। उनके जीएम आफिस का जितना भी क्षेत्र पड़ता है, उसमें अगर अलग राज्यों के कुछ एमपीज हैं, तो उन्हें भी आमंत्रित करें। उसके बाद राज्य सभा और लोक सभा, दोनों सदनों के एमपीज से चर्चा करें। वे वहां के मुख्यमंत्री को भी बुलायें, क्योंकि उसमें कई ऐसे मामले होते हैं जैसे लैंड एक्वीजिशन है, उसमें मामला अटक गया, पूरा नहीं हो रहा है। हमारे यहां डेडीकेटेड फ्रेट कारीडोर का मामला है। उसकी गति धीमी है। कोई कह रहा है कि जापान से पैसा आयेगा। अब कहीं से भी आये, पैसा आना चाहिए, जो प्रोजेक्ट आपने हाथ में ले लिया, उसे तो पूरा करना चाहिए। मेरा आपके माध्यम से कहना है कि there must be a monitoring system of the pending projects. यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है, जिस पर रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। उसमें लोक सभा और राज्य सभा के सांसदों को भी आमंत्रित करना चाहिए, क्योंकि उनकी भी रेल से संबंधित समस्याओं के समाधान में रूचि रहती है।

मैं अगला बिन्दु गेज परिवर्तन से संबंधित लेना चाहता हूँ। मैं राजस्थान से आता हूँ। मेरे बीकानेर संसदीय क्षेत्र में भी गेज परिवर्तन का मामला अटका हुआ था। मैं

रेलवे को धन्यवाद देना हूँ कि उसे पूरा किया गया। लेकिन श्रीगंगानगर मेरे पड़ोस में है और मेरी एक विधान सभा क्षेत्र उसमें लगती है। वह कार्य कम्पलीट हो गया। स्वरूपसर श्री गंगानगर जिले में कम्पलीट हो गया, सिग्नल का काम पूरा हो गया, रेलवे अथॉरिटी ने इंस्पैक्शन कर लिया, लेकिन रेलवे यह नहीं बता पा रही कि वह ट्रैक कब चालू होगा। मैं भी कई बार पूछ चूका हूँ कि कब चालू होगा, लेकिन वे हमें कोई पक्का आंसर नहीं दे पा रहे हैं।

दूसरा, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि हर राज्य में गेज परिवर्तन के समय डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स अपने स्टेट कैपिटल से जुड़ने चाहिए। अगर गेज परिवर्तन के कारण कोई अड़चन है, तो ऑल्टरनेट रूट देना चाहिए। यह रेलवे की एक पालिसी होनी चाहिए। गेज परिवर्तन के काम में यदि दस साल लग गये, क्योंकि पूरा पैसा नहीं है या मान लो कि बहुत जल्दी काम किया, तो पांच साल लग गये, तो इन पांच सालों तक डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर का नागरिक अपने स्टेट कैपिटल में कैसे आयेगा? उसे कौन सी कर्नेक्टिविटी मिलेगी? वह बस से आयेगा, बाय रोड आयेगा या अपने साधन से आयेगा? ऐसी मजबूरी पैदा नहीं होनी चाहिए। **There must be some alternative routes**, चाहे वह रूट थोड़ा लम्बा हो जाये। अगर ओवर नाइट जर्नी नहीं है तो कोई बात नहीं, थोड़ा दिन और थोड़ी रात की जर्नी हो जाये, तो ठीक है, क्योंकि रेलवे में बैठने के बाद आम नागरिक यह महसूस करता है कि रेलवे की यात्रा सुखद होती है। रेलवे की यह जो साख बनी है, उसमें रेलवे के 14 लाख कर्मचारियों का बड़ा योगदान है। इसलिए मेरा कहना है कि जब गेज परिवर्तन के काम में डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर स्टेट कैपिटल से डिसकनेक्ट हो जाये, तो उसे एक ऑल्टरनेटिव रूट देने की पालिसी रेलवे में होनी चाहिए, ऐसी मेरी आपसे मांग है।

मंजू जी ने हाई स्पीड ट्रेन की बात की। अभी 110 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से ट्रेन चलती है। रेल मंत्री जी की बजट घोषणा है कि हम इसे 160 किलोमीटर प्रति घंटा करेंगे, यह अच्छी घोषणा है, लेकिन 160 किलोमीटर प्रति घंटा करने के लिए इनकी प्लानिंग क्या है? कभी बुलेट ट्रेन की बात करते हैं तो कभी कहते हैं कि हम पूरा इलैक्ट्रिफिकेशन कर देंगे। लेकिन वह कब करेंगे, उसका टाइम नहीं देते हैं, क्योंकि मेट्रो फिर प्लानिंग कमीशन में चला जाता है। इसका टाइम शैड्यूल क्या है? आप कब तक 160 किलोमीटर प्रति घंटा करेंगे? चाइना हमसे बहुत आगे चला गया है, जापान बहुत आगे चला गया है। उन्होंने किस तरह की टेक्नोलॉजी ईजाद की, किस तरह से हम साइंस एंड टेक्नोलॉजी डिपार्टमेंट से कोऑर्डिनेट कर सकते हैं? कई बार मैं देखता हूँ, हो सकता है कि यूपी, बिहार में भी यह प्रौब्लम हो, मैं राजस्थान से आता हूँ। वहां कोहड़ा होता है, तो ट्रेनें बंद कर दी जाती हैं। इससे रेलवे को भी नुकसान होता है। मेरे ख्याल में करीब 50 से 60 ट्रेनें बंद होती हैं, कोहड़ा होना तो नेचुरल है, क्या हम कम स्पीड में ट्रेन को चला सकते हैं? [r16] अन्य देशों में कोहरे के बारे में किस तरह की टेक्नोलॉजी अपनाई है? मैंने साइन्स एंड टेक्नोलॉजी डिपार्टमेंट से बात की, तो वे कहते हैं कि रेलवे का कोई प्रोजेक्ट हमारे पास नहीं आया है। क्या आपस में कोऑर्डिनेशन नहीं होता है? रेलवे कोई इंडिपेंडेंट बॉडी नहीं है, रेलवे एक सेंट्रल गवर्नमेंट डिपार्टमेंट है, साइन्स एंड टेक्नोलॉजी डिपार्टमेंट से भी उसे बात करनी चाहिए। इस तरह की जो नई-नई तकनीकें अन्य देशों में ईजाद होती हैं, उनसे भी बात करनी चाहिए। क्या उन्होंने कोहरे पर लगाम लगाई है या कोहरे में भी गाड़ियां चलती हैं या जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उन पर भी उन्होंने लगाम लगाई है, इस तरह की जो तकनीकें वहां ईजाद हुई हों, उन पर विचार करना चाहिए। ...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : मेघवाल जी, आपको याद होगा कि ममता जी ने एंटी-फॉग डिवाइस की घोषणा भी की थी।

श्री अर्जुन राम मेघवाल : महोदय, आप सही कह रहे हैं घोषणा की थी, लेकिन अभी तक उसमें कुछ नहीं हुआ है, खाली घोषणा ही है। यहीं मैं कह रहा हूँ कि अगर इस सदन में कोई घोषणा हो जाए और उसके बाद इंप्लीमेंटेशन न हो, फिर लोग कहते हैं कि न्यायपालिका सक्रिय हो गयी, मीडिया सक्रिय हो गया, तो वह सक्रिय होगा ही। जब आप यहां कुछ नहीं करेंगे या रेलवे अपने रूल्स के अनुसार काम नहीं करेगा, तो लोग कोर्ट में जाएंगे। उनकी डिफ़्टी होगी, तो पहले हम रेल बजट पास करेंगे और रेल बजट के बाद सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स आएंगी कि रेल के बारे में कोर्ट ने इतनी डिफ़्टियां कर दी, इसलिए हमें इन डिफ़्टियों की अनुपालना के लिए भी पैसा दिया जाए। आपने सही इंटरवेंशन किया। यह सबसे बड़ा सदन है, इस देश की सबसे बड़ी पंचायत है, यहां अगर कोई घोषणा होती है, उसे इंप्लीमेंट किया जाना चाहिए। लोग कहते हैं कि "We the people of India" यह जो सदन दिख रहा है, वह है "We the people of India" इसकी क्रेडिट रहनी चाहिए और इसकी क्रेडिट तब रहेगी, जब हम इस सदन में जो घोषणा करें, उसके एक साल के अंदर हम उसकी अनुपालना कर दें। अगर यह सुनिश्चित होगा, तो निश्चित रूप से सदन की मर्यादा भी बढ़ेगी और इसमें जो एमपी लोग चुनकर आते हैं, उनकी भी क्षेत् में इज्जत बढ़ेगी।

ट्रेनों में चोरी की घटनाओं में पिछले कई वर्षों में बहुत तेजी से बढ़ोतरी हुई है। ठीक है, चोरी करने वाले भी नए-नए तरीके ईजाद करते हैं कि कौन से स्टेशन पर ज्यादा भीड़ होती है, कब ज्यादा यात्री उतरते हैं, अटैची ले जाते हैं, महिलाओं का पर्स ले जाते हैं। जब बजट पर महिलाएं बोल रही थीं, मैं सुन रहा था, अधिकतर महिलाओं ने कहा कि हमारी रेलों में सुरक्षा कम है और उन्होंने यह कहा कि महिलाओं की सुरक्षा के लिए अतिरिक्त ज़ापात लगाना चाहिए। जैसे महिला सो रही है, पर्स उसके सिर के नीचे है, लेकिन कोई चोर आया और जल्दी से ले गया। क्या हम कोई व्यवस्था कर सकते हैं? जो जीआरपी है, उसके पास ऐसा सिस्टम नहीं है, कौन एफआईआर दर्ज कराने जाए। चोरी की घटना होने पर कोई व्यक्ति गलत शिकायत नहीं लिखाएगा, क्या हम ऐसी व्यवस्था कर सकते हैं कि चोरी की घटना होने पर अगर एफआईआर दर्ज हो थाने में, रेलवे स्टेशन के जीआरपी थाने में, तो उसका जो माल गया, जो घटना हुई, उसे रोकने का प्रयास पुलिस करे, लेकिन क्या उसके साथ ही कोई कंपेनसेशन दे सके? क्यों जाएगा वह जीआरपी में एफआईआर दर्ज कराने, क्यों वह पेशी पर आएगा? कई बार कुछ अच्छे-अच्छे लोगों के पर्स भी चोरी हो जाते हैं और कोई कुछ नहीं करता है। अभी 15 दिन पहले एक घटना सामने आई कि एक पूर्व प्रधान मंत्री की पत्नी का पर्स चोरी हो गया और उसकी भी कोई सुनवाई नहीं हुई। क्या हम कोई कंपेनसेशन देने की व्यवस्था कर सकते हैं? यह एक पॉलिसी से जुड़ा हुआ मामला है।

सभापति महोदय : अगर कंपेनसेशन में लोगों ने बढ़ा-चढ़ाकर लिखाणा शुरू कर दिया, तो क्या होगा।

श्री अर्जुन राम मेघवाल : कोई आदमी ऐसा क्यों लिखाएगा? ऐसे लोगों का परसेंटेज बहुत कम होगा, मुझे नहीं लगता है कि कोई ऐसा करेगा। अगर कोई करेगा, तो उसे भी कंट्रोल करना पड़ेगा, लेकिन मेरा ऐसा मानना है कि कंपेनसेशन देने की कोई व्यवस्था होनी चाहिए।

मैं पॉलिसी से जुड़ा हुआ अगला बिन्दु लेना चाहता हूँ, रेलवे ओवर ब्रिज, रेलवे अंडर ब्रिज और सरपार फाटकों की समस्या हर स्टेट में है। अब रेलवे ने एक नियम बना लिया है कि अगर रेलवे अंडर ब्रिज बनाना है, तो उसका 50 प्रतिशत पैसा कोई न कोई संस्था दे। चाहे नगर निगम दे, यूआईटी दे या कोई गांव की संस्था हो, तो वह दे। [r17] ग्रामीण क्षेत्रों में 50 परसेंट पैसा देने की कोई व्यवस्था नहीं है। आपने गेज परिवर्तन किया। रस्ता ऊंचा हो गया। पहले किसान रेलवे ट्रैक को क्रास कर रहा था, लेकिन गेज परिवर्तन के बाद रेल के अधिकारी कहते हैं कि यह अनलॉफुल रेलवे क्रासिंग है। अब लोगों को पांच किलोमीटर घूम कर आने के लिए हम मजबूर कर रहे हैं। आपने गेज परिवर्तन किया और उसका ट्रैक ऊंचा हो गया और वह अपने खेत में सीधे नहीं जा सकता है। अगर उसके खेत में 10 बोरी अनाज हुआ है, तो उसे वह अनाज पांच किलोमीटर घूम कर लाना पड़ेगा। पहले वह सीधे अनाज ला रहा था, लेकिन अब उसे पांच किलोमीटर घूम कर अनाज लाना पड़ रहा है। इससे अनाज महंगा होगा। अगर उसके गांव में दूध हो रहा है और वह भी पांच किलोमीटर घूम कर लाएगा, तो उसकी कीमत भी बढ़ेगी। अगर गांव में किसी महिला की डिलिवरी होगी, तो उसे भी पांच किलोमीटर घूम कर जाना पड़ेगा। ऐसे में आप समझ सकते हैं कि इतनी दूरी तय करने में उसे कितनी तकलीफ उठानी पड़ेगी। यह

बहुत सेंसिटिव इश्यु है। मेरा कहना है कि इसे अनलॉफुल रेलवे क्रासिंग नहीं कहना चाहिए।

महोदय, बहुत-सी जगहों पर हमने देखा है कि रेलवे अंडर ब्रिज बन सकता है। वहां आरओबी न बने, लेकिन अंडर पास ब्रिज बन सकता है। मेरे क्षेत्र में रतनगढ़ से लेकर बीकानेर के बीच में 17 ऐसे अंडर पास मंजूर करवाए हैं। मेरे वहां ग्रामीण लोगों ने हड़ताल कर दी, क्योंकि गेज परिवर्तन नहीं हो रहा था। मैं रेल भवन भी आया था और उन्होंने कहा था कि आप 50 परसेंट पैसा लाइए। मैंने कहा कि आप इसे नरेगा के अंतर्गत कीजिए। उन्होंने कहा कि सिर्फ नरेगा के पैसे से क्या होगा, क्योंकि नरेगा ग्रामीण क्षेत्रों के लिए है। मैंने कहा कि ये भी ग्रामीण क्षेत्रों का ही प्रोजेक्ट है। रेलवे जो टेक्नीकल फीस के मामले में खर्चा लेता था, वह भी कड़ीब-कड़ीब हर अंडर पास पर 45 परसेंट के लगभग होता है। हमने उसे रेल मंत्री जी से और वेयरमैन रेलवे बोर्ड से मिलकर पास कराया, जिसे टेक्नीकल वेव कहते हैं। वह हमारे लिए माफ हो गया, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि नरेगा से रेलवे अंडर ब्रिज बन सकते हैं और वह गांवों के लिए ही है, लेकिन आपको एक संशोधन करना पड़ेगा। नरेगा के पैसे को खर्च करने के लिए 60-40 का रेशो मैनटेन करना पड़ता है। 60 परसेंट लेबर कम्पोनेंट होता है और 40 परसेंट मैटीरियल कम्पोनेंट होता है। आपको इसका अमेंडमेंट करना पड़ेगा। रेलवे अंडर पास 50-50 परसेंट में बन सकते हैं। कई जगह 55 परसेंट भी जा सकता है। यह एक बहुत बड़ा काम नरेगा के माध्यम से रेलवे अंडर ब्रिज बनाकर पूरे देश में हम कर सकते हैं और पूरे देश में एक बहुत अच्छा मैसेज जा सकता है कि नरेगा में भी बहुत बढ़िया आधारभूत संरचनाएं खड़ी हो सकती हैं और हमारे क्षेत्र में ऐसा हुआ भी है। मैं आपको कह रहा हूँ कि आप इसे दूसरी जगहों पर भी कीजिए। रेलवे ने टेक्नीकल वेव तो कर रखा है, लेकिन नरेगा में एक अमेंडमेंट करने की जरूरत है। अगर ऐसा किया जाएगा, तो सभी ग्रामीण क्षेत्रों में रेलवे अंडर पास बन जाएंगे और ग्रामीण जनता को सुविधा होगी। आप उसे 12 फीट ऊंचाई का बना दीजिए। इसे ग्रामीण जनता आराम से क्रास कर लेगी। उनके गांव, भैंस, बकरी, बैल गाड़ी यहां तक कि छोटे ट्रैक्टर भी निकल सकते हैं। नरेगा में अमेंडमेंट करने से नरेगा को भी फायदा होगा और रेलवे की भी अच्छी साख क्षेत्र में फैलेगी।

ग्रीन टायलेट्स की बात कही गई है। रेलवे स्टेशनों पर बहुत गंदगी है। मैं एक बार रेलवे की मीटिंग में गया था और मुझे कहा गया कि यात्री खड़ी गाड़ी में ही टायलेट कर देते हैं। यह तो नेचुरल काल है। इसे आप ज्यादा देर तक कंट्रोल नहीं कर सकते हैं। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि कुछ महीनों पहले एक पत्रिका में छपा कि देश की आर्थिक राजधानी मुंबई में रेल के अंडर और रेलवे स्टेशनों पर शौच की सुविधाओं का जायजा लेने के दौरान नागपुर की स्वयंसेवी संस्था ने पुरुषों के शौचालयों पर कब्जा करने के लिए एक आंदोलन चलाया। यह भी बहुत विडम्बना की बात है, क्योंकि उन्होंने कहा कि हमारे से ज्यादा पुरुषों के शौचालयों की संख्या है। उन्होंने कहा कि हम भी देश की आधी आबादी हैं, लेकिन हमारे लिए शौचालयों की संख्या कम क्यों है? [r18] इसलिए पुरुषों के शौचालयों पर कब्जा क्यो। हमारी नेचुरल कॉल है, हम कहां जाएंगे? यह आंदोलन मुंबई में चला है। रेलवे इससे अवेयर है या नहीं है, यह बात मुझे पता नहीं है। लेकिन यह आंदोलन मुंबई में चला। नागपुर की स्वयंसेवी संस्था ने चलाया और उसने कहा कि कोई महिला अगर पैसेंजर के रूप में यात्रा कर रही है और उसको टॉयलेट की सुविधा नहीं मिल रही है तो संस्था के लोग 10-10 15-15 की संख्या में स्टेशन पर खड़े रहते हैं और उन्होंने कहा कि पुरुषों के शौचालयों पर कब्जा क्यो। यह आंदोलन अगर चलता है तो मैं रेलवे के माध्यम से एक सुझाव देना चाहता हूँ कि इस आंदोलन के कारण ही यह मैंने सुझाव दिया कि भारत सरकार का एक TSC नामक प्रोजेक्ट चलता है यानी टोटल सैनीटेशन कैम्पेन। एक टीएससी करके प्रोग्राम चलता है। अगर रेलवे के पास बजट कम है तो टीएससी के बजट से डबल करके हर स्टेशन पर पुरुषों से 15 प्रतिशत अधिक महिलाओं के शौचालय बनने चाहिए। यह मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से डिमांड है। ... (व्यवधान)

मैं आपके माध्यम से यह बताना चाहता हूँ कि रेलवे ने दो कमेटी बनाई। एक डा. अनिल काकोदकर कमेटी और दूसरी सेन पित्तोदा की कमेटी। एक ने सेपटी की बात कही और दूसरे ने कहा कि रिसोर्सिंग मोबिलाइज क्यो। रिसोर्स मोबिलाइज करने की बात आई तो सेन पित्तोदा कमेटी कहती है कि 5.7 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है। अब इतना पैसा कहां से आएगा? केवल कमेटी बनाने से कुछ नहीं होगा। उसके लिए कोई न कोई इम्प्लीमेंटेशन प्लान बनाना पड़ेगा। अब आपका खर्चा क्यों बढ़ा? पिछले 8-10 सालों में रेलवे का अध्ययन किया होगा। डीजल के दाम बढ़े, महंगाई बढ़ी, इसलिए रेलवे का खर्चा बढ़ गया। मैं एक सुझाव देना चाहूंगा कि एक बायोडीजल का प्रोजेक्ट रेलवे को शुरू करना चाहिए। रेलवे क्यों नहीं इन्वेस्टिव प्रोजेक्ट्स शुरू करता है? रेलवे की जमीन खाली पड़ी है। उस पर अतिक्रमण हो जाता है लेकिन रेलवे बायोडीजल (रतन जोत) को उगाने का साहस नहीं कर रहा है। क्यों नहीं कर रहा है? मुझे पता नहीं है। कई देशों ने ऐसा किया है। रेलवे की खाली पड़ी जमीन पर बायोडीजल उगा दिया जाए। रेलवे का सिस्टम है जहां रेलवे पानी दे सकता है। रेलवे के पास कर्मचारी भी हैं, पानी दे सकते हैं और जेट्रोफा में ज्यादा पानी नहीं चाहिए और बायोडीजल उग जाएगा तो इसके कारण रेलवे की जमीन पर अतिक्रमण नहीं होगा और दूसरे बायोडीजल से रेलवे को आय भी होगी और डीजल का खर्च भी कम हो जाएगा और सुबह सुबह यात्रा करते समय जब रेल गाड़ी में कोई यात्री बैठा रहता है और कोई स्टेशन आने वाला होता है और कोई सिडकी से देखता है तो उसको यह लगता है कि खुले में शौच हो रहा है। रतन जोत की खेती से इन तीन चार समस्याओं का समाधान हो जाएगा।

महोदय, अब मैं अपने क्षेत्र की दो-तीन समस्या के बारे में कहना चाहूंगा। मैं बीकानेर संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। मैं पहले तो राजस्थान की बात करूंगा। एक तो गेज परिवर्तन के काम को जल्दी पूर्ण करें। स्पीड बढ़ाएं और जयपुर को आपने विश्वस्तरीय स्टेशन घोषित किया लेकिन विश्वस्तरीय कुछ नहीं हुआ और कुछ आपने आदर्श स्टेशंस घोषित किये लेकिन वहां भी कुछ नहीं हुआ और बाकी एमपीज को आपने कहा कि हम आपको एक रिजर्वेशन काउंटर देंगे, उसमें भी अभी तक कुछ नहीं हुआ है। सभी ने सुझाव दे रखे हैं लेकिन उन पर कुछ अमल नहीं हुआ। उस पर भी काम होना चाहिए। मेरे क्षेत्र में बीकानेर और दिल्ली के बीच में पैसेंजर गाड़ी नहीं है। पैसेंजर गाड़ी के लिए ये कह रहे हैं कि दिल्ली में कंजेशन ज्यादा है। इस पर हमारा कहना है कि आप रेवाड़ी दे दीजिए। हम कहते हैं कि सादलपुर दे दीजिए या दिल्ली के आसपास के जो स्टेशन हैं, जैसे कैंट है तो उसको विकसित करना पड़ेगा। अगर पुरानी दिल्ली में कंजेशन है तो कैंट को विकसित करना पड़ेगा।

मैंने एक सजेशन दिया था, जब किसी जमाने में बीकानेर मेरी स्टेट थी तो पुरानी दिल्ली पर हमारी स्टेट के जो महाराजा थे, उन्होंने तीन प्लेटफार्म बढ़ाए थे जो आजकल 16,17 और 18 के नाम से जाने जाते हैं। जब बीकानेर की स्टेट के पैसे लगे हैं, कम से कम वहां पर बीकानेर से आने वाली जो ट्रेन है, उसको खड़ी रखने का अधिकार मिलना चाहिए।

एक रेलवे मेडिकल कॉलेज खोलने की व्यवस्था बजट में की गई है। तीन सालों से ये कर रहे [a19] हैं।

ये कह रहे हैं कि स्थान नहीं मिल रहा है जबकि मेरा कहना है कि बीकानेर में सफिशिएंट रेलवे की जगह है। राजस्थान में रेलवे मेडिकल कॉलेज खोलना था, तो वे इस बात को पूरा करें। अगला बिंदु बीकानेर से लंबी दूरी की गाड़ियों का है। बीकानेर के नागरिकों के लिए हैदराबाद, पुणे, चेन्नई, बैंगलूर, इंदौर के लिए गाड़ी चलाएं क्योंकि वहां पर बीकानेर के बहुत से लोग रहते हैं।

महोदय, अनूपगढ़ क्षेत्र स्टेटजिक प्वाइंट आफ व्यू से महत्वपूर्ण है। सेना ने लिखा है कि अनूपगढ़ वाया खाजूवाला, बीकानेर से जुड़ना चाहिए। यह आर्मी की डिमांड है। मेरा भी यह मानना है कि यह जुड़ना चाहिए इससे सेना का मनोबल बढ़ेगा।

अंत में, मैं कहना चाहता हूँ कि एमपी को एक पीए मिलता है लेकिन पीए को अलग से यात्रा करने की कोई सुविधा नहीं है। अगर मैं उसे एयर से काम के लिए

बैंगलूरु भेज दूं, वह काम करके आ जाएगा तो एयर टिकट रिडम्बर्स हो जाएगा लेकिन अगर मैं ट्रेन से जयपुर भेजूंगा तो कहा जाता है कि एमपी खुद साथ यात्रा करें। यह क्या नियम है? पीए को कम से कम साल में पांच पास तो दिलवा दें ताकि हम उसे अकेला भेज सकें और वह हमारा काम करके वापिस आ सके। हम सिर्फ पांच पास मांग रहे हैं, यह कोई बहुत बड़ी बात नहीं है। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूँ।

TEXT OF CUT MOTIONS

SHRI PRATAP SINGH BAJWA (GURDASPUR): Respected Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Railways. I rise in support of the demands raised and congratulate the Government and the Minister on taking pro-active steps to breathe life in our national veins.

At the very outset, Sir, I most wholeheartedly thank our new Railway Minister and a very dynamic Minister for the Guru Parikrama special train, which he has introduced. It connects the three very important religious towns of the Sikhs – the Amritsar Sahib, Patna and Nanded cities – hosting three very sacred Sikh shrines. Bearing in mind the fact that Sikhism takes tenets from many religions and beliefs, this will be a boon for people of all sects to appreciate this uniqueness.

Sir, it is true that the railway is one of the primary instruments of growth in the country as well as a means of swift and strategic movement of men and machines to the border areas. My parliamentary constituency – respected Railway Minister, I hope, you are listening to what I am saying – is Gurdaspur, which is a very strategic area on the border of Pakistan. Firstly, I am thankful to you that a very longstanding demand of my area for a new railway link from Kadia town to Beas, which is an international headquarters of the Beas religion which is very important, has been sanctioned recently. It provides an alternative route for movement of defence troops and machineries. I urge upon the Government to expedite this railway link on a priority basis bearing in mind its strategic importance in an ever dynamic geo-political scenario.

Mr. Chairman, through you, I will also request the hon. Railway Minister to visit Punjab. We would wholeheartedly welcome him to Punjab and he must give us the date at the earliest so that he can lay the foundation-stone of that new rail link that he has just sanctioned for which almost Rs.250 crore have been sanctioned. I am very thankful to him for it.

Sir, as they say, 'Safety Never Sleeps' is the main focus of this Ministry this year. The Railway Minister, while taking the example of safety standards of Europe and Japan, in paragraph 8 of his speech has aimed at zero death target. It is my firm belief and I wholeheartedly agree with the Ministry that a zero tolerance approach must be adhered to by the Indian Railways much as we do for Civil Aviation. The implementation of the Train Protection Warning Systems, Train Collision Avoidable Systems and the proposed Railway Safety Authority are laudable measures focused on ensuring safer railway traffic in future.[\[r20\]](#)

While thinking of India's future, it is true that young India's expectations and standards are very high. Railways having been a symbol of national growth must continue to bring in a sense of pride in the nation's youth who have become more demanding and expect quality and swift service. Improvement in the on-line ticketing systems and catering services on rail is a must to cater to young India's needs.

As our dear colleague from Rajasthan, Shri Arjun Ram Meghwal has rightly pointed out, I also think it is very unfortunate that even after 65 years of India's Independence there are so many unmanned railway crossings. The Minister has already proposed that 200 such unmanned railway crossings would be eliminated by the end of this year in Punjab. I welcome that step. I think it should be done in the whole of India. As India has one of the largest networks in the world, it is a black mark on the Indian Railways and they must get rid of this mark at the earliest.

I had a chance to serve my State as the Public Works Minister from 2002 to 2007. We had built 22 ROB's over there. A very major problem that used to come was that the State Government would have to put in 50 per cent of the money into the project. When it came to the Railways, it took a long time for the Railways to clear the ROB projects. Whosoever is building it, if you have given it to the State Government, the 50 per cent of the Railways money should go to the State Government. Let them build the ROB's. Let us not waste time in saying that let the State Governments put the 50 per cent money first. When it comes to the other 50 per cent, it takes years and years. As a result, there is a lot of traffic problem. So, I support what Shri Meghwal has said. It is very right. It is high time we did this. We have a Minister who is capable of doing it. I must congratulate him. We have high expectations of him and he must take up these minor issues. Only the bureaucrats will have to be told to do the work. It is high time you took this measure.

On the state of the Railway Stations, I must tell you that you have proposed a number of new railways stations as 'other stations'. I would like to point out that Amritsar is the Mecca of the Punjabis and the Sikhs. At least Amritsar station must be upgraded to international standards. The footfall is the highest. You have thousands and lakhs of tourists visiting Amritsar every single day. I think Amritsar Railway Station should be a model station. You have already promised it. I did visit the hon. Railway Minister a couple of days earlier. I had taken a lot of demands from my area and he has promised me that one of the places he wants to visit is the Golden Temple and I would like to welcome you there. When you go to Amritsar, this must be one of the important decisions that you must take and you must announce it over there that Amritsar station would be built as per the international standards.

Thirdly, I now focus for a moment on the state of the freight traffic of the Railways. Freight traffic has not done as well as was expected, even when the initial 11th Five Year Plan target had been revised downwards. There is an urgent need to improve this. Delay in the loading and unloading of freight leads to increase in idle time of Railway infrastructure as well as hampers the realisation of full potential of freight capabilities of the Railways. In Punjab, as is in the case of the rest of India, business is showing a preference or shift to the roadways, as instead of the Railways, they are finding it more convenient. The Railways also needs to consider making freight facilities industry-friendly. Covered wagons to reduce pilferages and weighing of wagons with multiple load slabs to increase efficiency of freight movements are a pressing need.

Another matter of concern has been the reports suggesting that the rates of movement of fertilizer, coal and food grains would go up. If this is true, I wonder what the intention of the Ministry is in raising these rates and whether there would be adequate measures to push in the effects of this increase on the farmers and consumers. I call upon the hon. Minister of Railways to enlighten the House on this issue.[\[K21\]](#)

Sir, as Shri Meghwal has already pointed out about it, I also think that the Railways want to go in for major changes and for that, they need a lot of money. I also think that after the Ministry of Defence, the Indian Railways has the biggest land pool. They need not go to any Government, they need not go to the Ministry of Finance and they need not go to the Ministry of Planning also. If they can somehow utilise their own land pool, which is almost of the value of more than Rs. 10,00,000 crore, they can go in for major changes. If they can utilise that money in the PPP mode or some other mode, I think, complete transformation of the Indian Railways can take place. So, my suggestion to the hon. Railway Minister is to let the Indian Railways get out of this slumber and do something which the country is also expecting of you.

My another point is about the scenario outside the trains. Shri Meghwal has also spoken about it. I would like to tell the hon. Minister of Railways that a couple of times, I and my colleagues have to go from Delhi to Chandigarh on Shatabdi Express. It is a nice train. Most of the times, lot of foreign tourists are also there. सर, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि ट्रेन के केबिन में मिनिस्ट्री ऑफ टूरिज़म और कल्चर का इन्क्रेडिबल इण्डिया का एड लगा हुआ होता है, म्यूज़िक भी अच्छा बज रहा होता है, दिल्ली की पूरी हिस्ट्री बताते हैं, बहुत खुशी भी होती है, जब गाड़ी 4-5 किलोमीटर आगे निकल जाती है, तब हमें खुद ही सिडकियों के पट्टे डालने पड़ जाते हैं, इसलिए कि हमें शर्म लगती है, बाहर हजारों की तादाद में ओपन डेफिकेशन हो रही होती है, मैं यह अपने देश की राजधानी की बात कर रहा हूँ। For God's sake, we need to do something for the nation. हमें इतनी शर्म आती है, टूरिस्ट बैठे होते हैं, मेरे ख्याल से जानवर भी ऐसे नहीं बैठते हैं, जैसे वे बिल्कुल रेलवे लाइंस के साथ बैठे होते हैं। So, we need to do something about it. आप राज्य सरकारों को शामिल कीजिए, आप किसी अन्य डिपार्टमेंट को शामिल कीजिए, यह तो सारे देश की इज्जत और सम्मान की बात है। एक तरफ तो हम इन्क्रेडिबल इण्डिया को बेच रहे हैं और outside the train, this thing is taking place. It is the biggest cultural shock. I have seen so many of these tourists taking out their cameras and clicking photographs. They have never seen this kind of a thing ever happening.

MR. CHAIRMAN : Shri Bajwa, that feature is also 'Incredible India'!

SHRI PRATAP SINGH BAJWA : If we consider that to be an integral part of 'Incredible India', then only God can save India. That is what I can say.

I would request the hon. Minister of Railways that आप होम मिनिस्ट्री से बात कीजिए, राज्य सरकार से बात कीजिए, इस बात के लिए तो पूरा हाऊस आपके साथ है। वहां फेंसिंग करवा दीजिए या ट्रेनों के शीशे ही ऐसे लगवा दीजिए कि बाहर कुछ भी दिखाई न दे। यह मेरी गुजारिश है कि for God's sake, please do something about it.

Now I would like to focus on my State, like Shri Meghwal had focussed on Rajasthan. We are all people with turbans on. Luckily, he is the one who has initiated this debate on behalf of the BJP and I am initiating it on behalf of my own party. I will focus on the State of Punjab. Punjab is a State with few natural resources, as Shri Namdhari Saheb knows. There is no coal, no space for food grains and an excessive need for fertilisers and as such, it is a huge market for the Railways.

सर, मैं मिनिस्टर साहब को याद दिलाना चाहता हूँ कि उन्होंने मुझे यह बात बताई थी कि देश की आजादी में दो स्टेट और दो लोग जिन्होंने सबसे ज्यादा पॉलिटिकली सफर किया है वे पंजाब और बंगाल हैं। आज पाकिस्तान वाला पंजाब हमारे साथ होता तब हमारी यह पोजिशन न होती जो आज है। आज बांग्लादेश पश्चिम बंगाल के साथ होता तो इनकी वह पोजिशन न होती जो आज है।

आप बंगाल से हैं, आप बंगाल की तरफ बहुत कुछ लेकर जा रहे हैं, हमें इस बात की खुशी है, मगर कम से कम हमारा भी ध्यान रखिए। रविन्द्रनाथ टैगोर जी की कविताएं पढ़ें तो वे सारी इंप्रेशन ही पंजाब से हैं।

MR. CHAIRMAN: Shri Bajwa, you have found a common platform now.

SHRI PRATAP SINGH BAJWA : That is why, I am requesting him to first come to Amritsar. वहां आ कर दरबार साहिब पर मत्था टेकें।

सर, मैं मंत्री जी से डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के बारे में एक रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ। चंद दिन पहले ही हमारे होम मिनिस्टर साहब वहां गए, कॉमर्स मिनिस्टर भी वहां गए, बादल साहब भी वहां थे, हमारे बहुत सारे सांसद भी वहीं थे। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर जो लुधियाना तक बन रहा है, it should be extended till the international border. यह अटारी तक बनना चाहिए। Our trade would grow almost 100 times. You need to do it five years or ten years down the line. Why do we not plan now for something which has to be done? [S22]

15.00 hrs.

Why should we always plan कि 10-15 साल के बाद वह कमी होनी फिर दूर करेंगे? It should go till Atari because the whole of the country's trade has to go on from the international borders. एक तो यह जरूरी है। दूसरी, मेरी गुजरािश है, I belong to a town called Qadian. It is the international headquarters of Jamaat-e- Ahmadiyya. There is an urgent need for the creation of operating railhead at Qadian in District Gurdaspur. Prior to 1984, the railhead was operational, but the loading from this area has been disbanded for unknown reasons. Even the Food Corporation of India has sent a letter to you and to the Chairman of the Railway Board. So, I would like you to please take adequate steps to get it ensured.

As you have taken a lot of important Railway factories, वहां फैक्ट्रीज और बहुत कुछ इफ़ास्ट्रक्चर आप लेकर गये हैं। मैं बार्डर एरियाज के लिए एक मांग करूंगा, बहुत कुर्बानियां हमने दी हैं, देश के लिए अमृतसर वालों ने, फिरोजपुर वालों ने, गुरुदासपुर वालों ने, तरणताल वालों ने बहुत कुर्बानियां दी हैं। हमारी यह रिक्वेस्ट है कि जब आप सारे देश के लिए सोच रहे हैं, एक रेलवे कोच फैक्ट्री बार्डर एरियाज में दे दीजिए। आज हमारे नौजवानों के लिए भर्ती का कोई जरिया नहीं है। बातें जितनी मर्जी हम करते रहें, एक टाइम था, नामधारी साहब, आप जानते हैं कि पंजाबियों के हर घर से एक आदमी फौज में जाता था। वह भी आज क्योंकि पापुलेशन के आधार पर हो गया, तो वह भी बंद हो गया। पैरा-मिलिट्री फोर्स में जाना भी बंद हो गया।

मुकुल जी, मेरी आपसे गुजरािश है कि कृपा करके जहां आप अपने सूबे के बारे में सोच रहे हैं, वहां हमारे लिए भी सोचिये। हमारी भी बहुत बड़ी कुर्बानी है, तो कृपा करके उसकी तरफ भी थोड़ा सा ध्यान दीजिए।

अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि दिल्ली-लुधियाना शताब्दी ट्रेन, पहले वाले रेलवे मिनिस्टर साहब ने लुधियाना तक के लिए यह नयी ट्रेन शुरू की थी, हम उनके बहुत मशकूर हैं। मेरी यह गुजरािश है कि उसको उधमपुर, जम्मू की तरफ एक्सटेंड कर दिया जाए। इसे जम्मू की तरफ कर दिया, क्योंकि इससे एक तो पठानकोट इसके रास्ते में आ जाएगा, it is the biggest Army cantonment. It is the entry route to lower Himachal, and to the whole of Jammu and Kashmir. यह हमारी गुजरािश है कि इसका एक्सटेंशन किया जाए। The Railway Minister has done well. जो इन्होंने एफर्ट्स किये हैं, उसके लिए मैं इनको एप्रीशिएट करता हूँ, इन्होंने कर्मचारियों के लिए भी जो एफर्ट्स किए हैं, उसके लिए भी मैं इन्हें बधाई देता हूँ।

सभापति महोदय : आप चेयर को भी थैंक्स कर दीजिए।

श्री प्रताप सिंह बाजवा : चेयर को तो सबसे ज्यादा थैंक्स है ही, आप तो हमारे हैं ही, अपनों को कई दफा थैंक्स कम करते हैं। मैं इनका पूरा समर्थन करता हूँ और जिन डिमांड्स के लिए ये खड़े हुए हैं, मैं उनका समर्थन करता हूँ।

श्री शैलेन्द्र कुमार (कोशाम्बी): महोदय, आपने मुझे रेल बजट वर्ष 2012-13 की अनुदान की मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। माननीय रेल मंत्री जी बैठे हुए हैं, हमारे बहुत ही तेज तर्रार नये मंत्री जी हैं, सम्मानित सदस्यों को इनसे बड़ी आशा और उम्मीद है।

महोदय, अभी जब आप चेयर पर बैठे, जब शुरूआत हुई तो आपने कहा कि जिन लोगों ने कटौती प्रस्ताव दिया है, उसकी रिलप रख दें, वह नोटिस लग जाये। आज सुबह जब मैं डाक खोल रहा था तो मैंने देखा कि बहुत से सम्मानित सदस्यों ने अपने क्षेत्रों की तमाम समस्याओं को लेकर कटौती प्रस्ताव रखे हैं। मैं यह भी जानता हूँ कि हर बार जब रेल बजट पेश होता है तो सम्मानित सदस्य समस्याओं पर चर्चा भी करते हैं, कटौती प्रस्ताव भी लाते हैं, लेकिन एक बिन्दु पर भी अमल नहीं हो पाता है। मैं कटौती प्रस्ताव करने वाला था, मैंने सोचा कि जब होता ही नहीं तो इतनी मेहनत करने से क्या फायदा? एक तो कष्ट इस बात का है। दूसरी बात यह है कि जब रेल बजट आता है तो बहुत आशा और उम्मीद के साथ सभी सम्मानित सदस्य उस पर बोलना चाहते हैं, अंत में लिखकर भी देते हैं क्योंकि समय नहीं रहता है। वे उम्मीद करते हैं कि हमारे यहां की कुछ न कुछ समस्या का हल होगा, लेकिन समस्या का हल नहीं हो पाता है।

महोदय, मैं आपको याद दिलाऊं, जैसे यहां पर रेलवे की अनुदान की मांग है, ठीक है कि हम लोग सर्वसम्मति से इसे पास करेंगे क्योंकि सभी सदस्यों की मजबूरी है, इस पर इफ-बट कोई नहीं लगायेगा, लेकिन सवाल यह रहा कि जो भी दिक्कतें हैं, उन पर कुछ न कुछ अमल होना चाहिए, उनकी समस्याओं का निराकरण होना चाहिए, लेकिन ऐसा हो नहीं पाता है।[\[c23\]](#)

मैं आभार व्यक्त करना चाहूंगा, माननीय प्रधान मंत्री जी को थोड़े समय के लिए रेल विभाग देखने का मौका मिला। एक दिन वे रेल मंत्रालय पहुँच गए और उन्होंने निर्देशित किया कि सभी सम्मानित सांसदों की एक बैठक बुलाई जाये वे एनसीआर के जीएम हों या डीआरएम हों। हम लोगों की भी इलाहाबाद में बैठक हुई। काफी खर्च हुआ। हम लोग होटल में बैठे, खाना कनैरेह सब खया। वहाँ पर बड़े विस्तार से चर्चा हुई और मेरे खयाल से अपने-अपने मंडल तथा क्षेत्रों की सबसे बड़े विस्तार से और बहुत वाजिब समस्या वहाँ पर रखी परंतु उस पर कोई अमल आज तक नहीं हो पाया। दूसरी बात मैं कहना चाहूंगा कि इसमें मैंने देखा, मैं आँकड़ों में नहीं जाना चाहूंगा, यह बुकलेट मैं देख रहा था अनुदान की अतिरिक्त मांगों की, लेकिन इसमें जाने से कोई फायदा नहीं है। जहाँ तक इसमें दिया गया है, ज्यादातर लोगों की डिमांड रहती है कि दोहरीकरण हो, नई लाइन का सर्वे हो, गेज परिवर्तन का सर्वे हो, इलेक्ट्रिफिकेशन की बात भी हमारे सम्मानित सदस्यों ने कही। रेलवे लाइन बिछाने की बात हुई। हमारे क्षेत्र उत्तर प्रदेश के कौशाम्बी में यात्री ट्रेन के लिए अलग ट्रेक और गुड्रज ट्रेन के लिए अलग ट्रेक बिछाने की नयी योजना शुरू हुई। बहुत से किसानों की ज़मीनों का अधिग्रहण किया जा रहा है लेकिन मुआवज़े के तौर पर उनके साथ भेदभाव हो रहा है। अगर करबा है, टाउन एरिया है, वहाँ अगर ज़मीनें जा रही हैं तो कॉमर्शियल रेट पर कम से कम उनको मुआवज़ा देना चाहिए। एक होता है नॉर्मल मुआवज़ा और एक होता है कॉमर्शियल रेट। वहाँ पर भेदभाव होता है। मैंने पिछली बार बजट में भी बात रखी थी और माननीय मंत्री जी को लिखकर भी दिया था। सम्मानित सदस्य जो बोर्ड के चेयरमैन बैठे हैं, उनसे मैं कहना चाहूंगा कि इस पर विशेष ध्यान दें कि जनपद कौशाम्बी उत्तर प्रदेश में इस प्रकार की दिक्कत और समस्या है।

दूसरी बात यह है कि सुरक्षा और संरक्षा पर बजट में तमाम बातें रखी हैं। मैं चाहूंगा कि इस पर विशेष ध्यान दें। बहुत सी ऐसी परियोजनाएँ हैं जिनकी घोषणाएँ 21 से 25 वर्ष पहले तक हो चुकी हैं, उनके शिलान्यास भी हो चुके हैं लेकिन उन पर आज तक कोई विकास का काम नहीं हो पाया है। ऐसी बहुत सी योजनाएँ हैं जो लंबित पड़ी हैं। उस पर अगर विशेष ध्यान दें तो मेरे खयाल से आपके रेलवे का एक तरीके से उद्धार हो जाएगा।

विकास के मामले में मेरे कौशाम्बी जनपद में तीन रेलवे क्राँसिंग हैं। मुगलसराय से लेकर दिल्ली की रेलवे लाइन है और तीन फाटक उस पर पड़ते हैं - मनौरी, भरवारी और सिराथू। जनपद के जितने अधिकारी और कर्मचारी इलाहाबाद रहते हैं, जब कौशाम्बी जाते हैं तो एक-एक घंटे फाटक बंद रहता है। कभी-कभी हम भी अपने क्षेत्र के दौरे के दौरान फाटक पर फँसते हैं तो डीआरएम को फोन करते हैं, तब यह होता है कि आधे घंटे से ज्यादा आप फाटक बंद नहीं कर सकते। लेकिन घंटों जाम रहता है। अगर वहाँ कोई तकनीकी खराबी हो गई, तो घंटों जाम में फँसना पड़ता है। दूसरी तरफ समय से अधिकारी जा नहीं पाते हैं। इसलिए ऐसे जो रेलवे फाटक हैं जहाँ घंटों जाम लगते हैं और हमारे मुख्य नवसृजित जनपद कौशाम्बी के अधिकारी और कर्मचारियों का तो वहाँ आने जाने में ही समय व्यतीत हो जाता है, वे देर से ऑफिस पहुँचते हैं। इसलिए विकास में भी आपके रेलवे फाटक बाधक हैं। मैं चाहूंगा कि ऐसे रेलवे फाटक पर आपको तत्काल एनओसी दे देनी चाहिए। कुछ फंडिंग आप कर दें और कुछ स्टेट गवर्नमेंट वहाँ कर दे और मेरे खयाल से उपरिगामी ओवरब्रिज बन जाए तो जनपद का भी उद्धार होगा और आपकी रेलवे में जो दुर्घटनाएँ खासकर फाटकों पर होती हैं, वे नहीं हो पाएँगी। यह मैं आपको सुझाव के तौर पर कहना चाहूंगा। मैंने लिखकर भी दिया है। कई बार हमने बजट में भी इस बात को रखा है।

एक बात मैं कहना चाहूंगा कि यात्री सुविधाओं पर विशेष ध्यान देने की बात यहाँ की गई है। जो लोकल ट्रेन हम चलाते हैं, ज्यादातर उनमें 100 से 150 किलोमीटर की दूरी तय करनी होती है। जैसे इलाहाबाद से कानपुर या इलाहाबाद से रायबरेली, जहाँ ऐसी फैक्ट्रियाँ हैं या राजधानी से जुड़े हुए ट्रेक्स हैं जहाँ पर हमें यह कोशिश करनी चाहिए कि इंटरसिटी लोकल ट्रेन चलाएँ और सही वक्त पर चलाएँ। हमारे ज्यादातर कर्मचारी उससे ट्रेवल करते हैं। इन ट्रेनों पर विशेष ध्यान देने की ज़रूरत है। इसके अलावा जो एमएसटी आप बनाते हैं, उस पर विशेष ध्यान दें कि कर्मचारियों को डेली अप-डाउन करना पड़ता है। उस पर एम.एस.टी. कम से कम हो और किलोमीटर ज्यादा से ज्यादा हो तो मेरे खयाल से बहुत सुविधा होगी।

दूसरी बात, एंटी फॉग डिवाइस की बात अभी सभापति महोदय भी कह रहे थे। ज्यादातर दुर्घटनाएं ठंड के मौसम में होती हैं। इससे बहुत जान और माल का नुकसान होता है। हम लोगों ने इस बारे में दिनेश त्रिवेदी जी से बात की थी तो उन्होंने कहा था कि एक किलोमीटर पर करोड़ों रूपए की लागत एंटी फॉग डिवाइस को लगाने पर आएगी। लेकिन जान और माल का नुकसान दुर्घटनाओं में आपका ज्यादा होता है, यदि उस नुकसान को देखें तो प्रति किलोमीटर एंटी फॉग डिवाइस लगाने से आपको लाभ होगा। इन दुर्घटनाओं में कितनी ही गाड़ियों को नुकसान होता है, बोगियों का नुकसान होता है, कितने ट्रेक उखड़ जाते हैं, लोगों को अपनी जान से हाथा धोना पड़ता है। यदि आप एंटी फॉग डिवाइस लगाते हैं तो मुझे लगता है कि आपका यह नुकसान होने से बच जाएगा।

इसके अलावा कर्मचारियों की बात है। आप कहीं भी रेलवे के आफिस में चले जाए तो वहाँ लोग यही जवाब देते हैं कि हमारे पास स्टाफ की कमी है, तकनीकी विशेषज्ञों की कमी है। आपको कर्मचारियों की भर्ती करनी चाहिए। आपको कर्मचारियों के वेल्फेयर की तरफ भी ध्यान देना पड़ेगा। उनके स्वास्थ्य, वेतन, उनके बच्चों की पढ़ाई, पेंशन पर भी आपको ध्यान देना पड़ेगा। क्योंकि यह कर्मचारी रात-दिन जगकर रेलवे की सेवा करते हैं।

रेलों में जहरखुरानी बहुत होती है। मजदूर बाहर जाकर कमा कर ला रहा होता है तो ट्रेन में उसे चाय या खाने के साथ कुछ खिला दिया जाता है और वह जहरखुरानी का शिकार हो जाता है। उसके सारे पैसे छीन लिए जाते हैं। यहां तक कि उन्हें जान से भी हाथ धोना पड़ता है।

रेलवे ट्रेकों पर आए दिन लाशें मिलती हैं। कहां से ये लाशें आती हैं? कहां से लाकर इन्हें फेंका जाता है? आपके पास आरपीएफ और जीआरपी है। आपसे लोकल पुलिस जुड़ी हुई है। आपको इस पर ध्यान देना होगा कि रेलवे ट्रेक पर ये लावारिस लाशें कहां से आती हैं? क्या ट्रेन से गिरकर मौत होती है या लोग मारकर रेलवे ट्रेक पर फेंक देते हैं? इस पर आपको विशेष रूप से ध्यान देना होगा और जीआपी और आरपीएफ को विशेष जिम्मेदारी सौंपनी होगी।

मैं एक महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूँ कि वर्ष 2013 में इलाहाबाद में कुंभ मेला लगने वाला है। देश-विदेश से लोग स्नान करने आते हैं। यहां करोड़ों की भीड़ जुटती है। माघ का मेला तो हर साल लगता है, लेकिन महाकुंभ बहुत बड़ा मेला होता है। मेरे खयाल से इतनी भीड़ किसी मेले में इकट्ठी नहीं होती है, जितनी यहां होती है। मुख्य स्नान मकर संक्रंति, अमावस्या, वसंत पंचमी और पूर्णमासी को होता है। इन चार दिनों में करोड़ों की भीड़ होती है। यात्री ट्रेनों से भी आते हैं। इसके लिए आपको वहां रेलवे टिकटिंग की व्यवस्था कर दें। प्लेटफार्म पर पैदल पथ की व्यवस्था कर दें। मुझे याद है कि कुंभ मेले में इमरजेंसी के टाइम पर बहुत जबरदस्त तैयारी होती थी और अंडर ग्राउंड पैदल पथ भी बनाए जाते थे और अतिरिक्त कोच भी लगाए जाते थे। इसके अलावा स्पेशल ट्रेनें भी चलाई जाती थीं। यह सब व्यवस्थाएं आपको करनी होंगी।

इसके अलावा प्लेटफार्म पर ही यात्री रुक जाते हैं और सो जाते हैं। जब कभी हम लोगों को ट्रेन पकड़नी होती है तो हमें यह डर लगता है कि कोई व्यक्ति पैर से न कुचल जाए। आपको यात्रियों के ठहरने के लिए स्थायी व्यवस्था करनी चाहिए। प्लेटफार्म पर पानी, बिजली और खाने के स्टॉल की व्यवस्था करनी चाहिए।

ममता दीदी ने कुंडा (पूतापगढ़,) सियाथू, भरवारी, ये सभी कौशाम्बी जनपद में पड़ते हैं, आदर्श स्टेशन बनाने की बात कही थी। अभी तक कोई काम नहीं हो पाया है, जबकि बजट भी रिलीज़ हो गया है। कहां पर क्या देरी है, वह मैं लिख कर आपको दूंगा। मानव रहित रेलवे कौंसिल की व्यवस्था करा दें, जिससे दुर्घटनाओं पर रोक लगे। नवसृजित जनपद कौशाम्बी के भरवारी और सियाथू को जंक्शन स्टेशन बना दें और अच्छी-अच्छी ट्रेनों का ठहराव कर दें।

हमारे सम्मानित सदस्य राधे मोहन सिंह जी और नीरज शेखर जी ने दिया है कि गाजीपुर जनपद के मुख्यालय रोजा पर रेलवे पर ओवरब्रिज बनाना अति आवश्यक है। रेलवे बजट पर भी इन्होंने अपनी बात रखी थी। मैं चाहूंगा कि इन पर विशेष ध्यान दें।

इन्हीं बातों के साथ मैं रेलवे अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूँ। धन्यवाद। सभापति जी आपको विशेष धन्यवाद।

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): सभापति महोदय, आपने मुझे इस पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। सबसे पहले मैं उसी बात को दोहराना चाहता हूँ जो हमारे तमाम सदस्यों ने कहा है। माननीय रेल मंत्री जी, जो मानव रहित रेलवे फाटक है, मैं समझता हूँ कि आप नए रेल मंत्री हैं तो कुछ पुरानी व्यवस्था को बदलने की जरूरत है। एक तो आपका मानव रहित रेलवे फाटक है, ट्रेन आपकी है, पर जो किसान है, दिन भर में कितनी बार उसका इस पार से उस पार आना-जाना लगा रहता है, उसके ट्रैक्टर है, बैलगाड़ी है, वैसे भी जाते हैं, ट्रेन कब आ जाएगी, उसे पता नहीं चलता है। वह ट्रैक्टर लेकर जाता है और फंस जाता है। इस तरीके का वह बना हुआ है। सभापति जी, इसके बाद एक तो दुर्घटना होती ही है और उसके बाद उसी के ऊपर एफ.आई.आर. भी हो जाता है। एक तो उसके जान-माल की सुरक्षा नहीं हो पाती। उसके बैल, बैलगाड़ी या ट्रैक्टर इत्यादि का नुकसान तो होता ही है, उसकी जान भी जाती है और उल्टे उसी के ऊपर एफ.आई.आर. भी दर्ज़ की जाती है। उससे रिकवरी भी की जाती है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि इस प्रकार की पुरानी व्यवस्था को बदलने की जरूरत है।

15.17 hrs.

(Shri Francisco Cosme Sardina in the Chair)

मानव रहित फाटक के ऊपर एक बार जी.एम. ने बनारस में सारे सांसदों के साथ बैठक की थी। उसमें सभी सांसदों ने इस बात का पुस्ताव किया कि अगर आपके पास संसाधन का अभाव है तो सांसद निधि से वह बनाया जा सकता है बशर्ते वहां के दो लोगों को नियुक्त करने का जिम्मा वहां के सांसद के ऊपर छोड़ दिया जाए। वे अपने तरीके से वहां के दो लोगों की नियुक्ति कर देंगे। एक तो सांसद निधि से आपका फाटक बन जाएगा और दो लोगों को येज़ी-येटी भी मिल जाएगा। अगर यह सहमति बनती है तो मैं समझता हूँ कि पूरा सदन इसके लिए तैयार हो सकता है क्योंकि यह मामला सारे लोगों के क्षेत्रों से जुड़ा है। ...*(व्यवधान)*

MR. CHAIRMAN : Please address the Chair.

श्री दारा सिंह चौहान : सभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी के संज्ञान में यह बात लाना चाहता हूँ कि रेलवे के किनारे बहुत ऐसे गांव हैं जहां रेलवे स्टेशन या हॉल्ट तो है, मगर वहां तक पहुंचने के लिए कोई रास्ता ही नहीं है। वहां किनारे का कोई अगर छोटा-सा रास्ता है, अगर कोई सांसद, विधायक, या वहां के गांव के लोग श्रम से कोई रास्ता बनाते हैं तो हर तीन-चार महीने के बाद आपका विभाग उस रास्ते तो तहस-नहस कर देता है, उसे तोड़-फोड़ देता है। वहां तक जाने की कोई अस्थायी व्यवस्था ही हो जाए। ...*(व्यवधान)*

MR. CHAIRMAN: No cross talk. Please address the Chair.

श्री दारा सिंह चौहान : महोदय, मैं समझता हूँ कि वहां तक जाने की कोई व्यवस्था हो, माननीय रेल मंत्री जी को इस पर भी ध्यान देना चाहिए। अगर सांसदों को इसकी अनुमति मिल जाए तो वे अपने पैसे से वहां तक जाने के लिए रास्ते को बनवा सकते हैं, चूंकि यह ज़मीन रेलवे की है और वह बेकार पड़ी है। मैं समझता हूँ कि रास्ता बन जाने से रेलवे को ही फायदा है, क्योंकि आप बिजनेस कर रहे हैं। अगर लोग वहां तक नहीं पहुंचेंगे तो फिर वे दूसरी सवारी से अपने गंतव्य तक चले जाते हैं।

महोदय, सफाई के बारे में हमारे माननीय सदस्यों ने बात की। मैं चाहता हूँ कि उस पर ध्यान देने की जरूरत है। सुरक्षा पर भी ध्यान देने की जरूरत है।

महोदय, मैं जहां से आता हूँ, पूर्वांचल का मऊ, जो हमारे संसदीय क्षेत्र का मुख्यालय है, जिला है, वह रेलवे के क्षेत्र में काफी पिछड़ा हुआ था। एक और बात मैं माननीय रेल मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि ममता दीदी जब रेल मंत्री थीं, अब मुख्यमंत्री हैं तो उन्होंने ही वहां टर्मिनल बनाने के बारे में पहली बार घोषणा की। मैं समझता हूँ कि आपके प्रयास से उस काम में कुछ बात आगे बढ़ रही है। मऊ, जो पूर्वांचल का सबसे बड़ा केन्द्र है, बुनकरों का सबसे बड़ा इलाका है,

वहां टर्मिनल बनाने की घोषणा ममता दीदी ने की थी। उस पर काम भी हो रहा है, सारी रिपोर्टें भी आ गयी हैं। उसका बजट भी, जहां तक मैं समझता हूं, करीब 64 करोड़ रुपए का बन गया है तो मैं चाहता हूं कि कम से कम वहां कुछ काम शुरू हो जाए।[MSOffice24]

वहां कुछ पैसा पहले चला जाए ताकि टर्मिनल का काम वहां शुरू हो जाए, क्योंकि सौ किलोमीटर के रेडियस में वह पूर्वांचल का बहुत बड़ा इलाका है। अगर किसी को कोलकाता, मुंबई या साऊथ में जाना है तो वह या तो गोरखपुर, बनारस से ट्रेन पकड़ता है या मुगलसराय जाता है। मैं समझता हूं कि मऊ टर्मिनल बन जाने से पूर्वांचल का बहुत भला और विकास होगा। अभी ओवर ब्रिज और अंडर ब्रिज की बात हो रही थी। मैंने कहा था कि मऊ बुनकरों का इलाका है। मैं आपको बधाई दूंगा, मैंने आपसे कहा और आपने वहां एक बुकिंग सिडकी खुलवा दी। बुनकरों की 80 फीसदी आबादी रेलवे के पश्चिम साइड में है और वह रेल फाटक एक दिन में लगभग 48 बार बंद होता है एवं खुलता है। अगर वहां प्लाय ओवर बन जाए तो ठीक है, अन्यथा आप चाहें तो वहां अंडर ब्रिज बना सकते हैं, इसके लिए मैं आपसे मांग करता हूं। मैंने पहले भी एक मांग की थी कि जो मऊ मुख्यालय हमारे संसदीय क्षेत्र का है, आजादी के इतने दिनों बाद भी वहां से एक भी ट्रेन दिल्ली के लिए नहीं है। मैंने कई बार इस हाउस में बोला और व्यक्तिगत भी मिल कर आपसे कहा। वहां से कई सांसद हैं। मऊ से दिल्ली आने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है कि हम हाउस में पहुंच सकें। इसलिए मेरी मांग है कि मऊ से मुहम्मदाबाद, आजमगढ़ और शाहगंज से होकर हमें एक ट्रेन दी जाए, जिससे लोगों को सुविधा हो। अगर रेलवे बिजनैस कर रही है तो ट्रायल के रूप में अगर आप कोई ट्रेन चला देंगे तो आपको सच्चाई का पता चल जाएगा कि कहां से ज्यादा इनकम होने वाली है। मैंने एक बार साऊथ के लिए ट्रेन मांगी थी कि मऊ है, आजमगढ़, मुबारकपुर, जो बनारसी साड़ी के लिए विश्व विख्यात है। वहां से जो सूट में लोग कारोबार करते हैं, वहां के लिए आपने जो सूट वायाणसी ट्रेन बढ़ाई, उसके लिए मैं आपको बधाई दूंगा। आपने जो सूट-वायाणसी ट्रेन को छपरा तक बढ़ा दिया है, उसके लिए मैं आपको बधाई दूंगा। मैं चाहता हूं कि अगर उस ट्रेन को शाहगंज, आजमगढ़, मुहम्मदाबाद होकर मऊ तक ले जाया जाए तो बुनकर सीधे सूट से जुड़ सकता है... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please do not interrupt. You can speak when you have your turn.

श्री दारा सिंह चौहान : माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से दक्षिण-भारत के लिए कहना चाहता हूं, आप इस बात से सहमत होंगे कि दक्षिण-भारत के लिए बहुत सारे लड़के जो जॉब भी करते हैं, कम्प्यूटर एवं इंजीनियरिंग में पढ़ने के लिए नौकरी भी करते हैं। साऊथ के लिए बहुत दिनों से डिमांड हो रही है कि मऊ से लेकर बंगलौर, सिकंदराबाद वाया त्रिवेन्द्रम तक पहुंच जाए तो तीनों राजधानी जुड़ जाएंगी और साऊथ के लोगों का आना-जाना भी हो जाएगा। गरीब नवाज जो ट्रेन है, हमारे घोसी संसदीय क्षेत्र का रसड़ा, जो विधानसभा का मुख्यालय है, वहां के लिए और मुहम्मदाबाद, जो तहसील स्तरीय मुख्यालय है, गरीब नवाज को वहां शेकने के लिए हमने कई बार कहा है, मैं समझता हूं कि उसे वहां पर जरूर शेका जाए। शाहगंज-आजमगढ़ के बीच में आजमगढ़ का जो प्लाय ओवर काफी दिनों से बन रहा है, वहां बहुत जाम रहता है। मैं समझता हूं कि इस काम को भी तुरंत किया जाए। हमने एक फुट ओवर की बात भी कही थी, डॉ. बलराम वहां नहीं हैं, उन्होंने कई बार इस बात को कहा था। मैं समझता हूं कि फुट ओवर ब्रिज की भी वहां जरूरत है। मुंबई के लिए, वहां से एक गोदान एक्सप्रेस चलती है, वह ट्रेन बहुत ही प्रचलित है। वह काफी अच्छी ट्रेन है और टाइम से भी चल रही है। मैं समझता हूं कि वहां से बहुत सारे लोग मुंबई कमाने के लिए जाते हैं, इसलिए वहां के लिए भी एक ट्रेन की व्यवस्था करें। माननीय गोरखनाथ पांडेय जी भदौंडी के रहने वाले हैं, उसे कालीन की नगरी कहा जाता है। जहां कालीन बनता है, जहां दुनिया से व्यापार से जुड़े हुए लोग हैं। वहां पर ओवर ब्रिज नहीं है, जब कि वह प्रस्तावित भी है। वहां ओवर ब्रिज न होने के कारण बड़ी दिक्कतें हैं, इसलिए वहां प्लाय ओवर बनाया जाए।

सभापति महोदय, अंत में मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं, मैं आपको बधाई दूंगा कि आपने अपने बजट भाषण में छपरा से लेकर शाहगंज तक दोहरीकरण और विद्युतीकरण का किया है, मैं समझता हूं कि उसे तुरंत शुरू करवाया जाए। दोहरीघाट से इंदारा तक 32 किलोमीटर आमाम परिवर्तन के लिए आपने जो प्लानिंग कमीशन में भेजा है, उसका भी जल्दी से जल्दी काम शुरू हो जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्रीमती मीना सिंह (आरा) : महोदय, यदि अनुमति हो तो मैं यहां से बोलूँ?

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: You can speak from here; but first you have to seek permission. You may continue.

श्रीमती मीना सिंह : सॉरी, महोदय, मैं आपका आभार प्रकट करती हूं कि आपने मुझे वर्ष 2012-13 की रेलवे की अनुदानों की मांगों पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है।

मैंने जब रेल बजट पर चर्चा हो रही थी तो उसमें भी भाग लिया था। मैंने माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष अपने क्षेत्र से सम्बन्धित कुछ समस्याएं रखी थीं एवं रेल मंत्री जी को बताया था कि हमारे क्षेत्र की जो समस्याएं हैं, उनके लिए रेलवे को कोई अतिरिक्त धन खर्च करने की जरूरत नहीं है। मैं बेहद दुःख के साथ आपको बता रही हूं कि रेल बजट पर हुई चर्चा का जवाब देने के लिए जब माननीय रेल मंत्री जी खड़े हुए तो मेरे द्वारा उठाये गये किसी भी बिन्दु का उन्होंने जवाब नहीं दिया।

मैंने रेल मंत्री जी से आग्रह किया था कि पटना से मुगलसराय के बीच आरा रेलवे स्टेशन राजस्व एवं यात्री संख्या के मामले में सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन है, परन्तु वहां कोई महत्वपूर्ण ट्रेन नहीं रुकती है। मैंने मुख्य रूप से रेल मंत्री जी से कुछ ट्रेनों के ठहराव की मांग आरा, बिनिया एवं बनाही रेलवे स्टेशनों पर की थी। मैं यह नहीं समझ पा रही हूं कि मेरी मांग कौन सी ऐसी मुश्किल थी, इससे कौन सा ऐसा वित्तीय भार रेलवे पर पड़ रहा था कि मंत्री जी ने मेरी मांग को अनुसूना कर दिया। इसका परिणाम यह हुआ कि रेल बजट के बाद वहां के नागरिकों ने बिनिया रेलवे स्टेशन पर आमरण अनशन शुरू कर दिया। इस संदर्भ में मैंने रेल मंत्री तथा रेल बोर्ड के चेयरमैन से बात की तथा इन दोनों लोगों के आश्वासन पर मैंने स्वयं अनशन पर जाकर वहां के ए.डी.आर.एम. के समक्ष नागरिकों के अनशन को समाप्त करवाया था। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि इससे हमारी प्रतिष्ठा दांव पर लगी हुई है।

रेल बजट में मैंने कई ट्रेनों के ठहराव की मांग की थी। मैंने अपने क्षेत्र के लोगों को आश्वासन दिया है कि गाड़ी संख्या 12367-12368 विक्रमशिला एक्सप्रेस, गाड़ी संख्या 12369-12370 पटना-हरिद्वार एक्सप्रेस तथा गाड़ी संख्या 12791-12792 पटना-सिकन्दराबाद का ठहराव आरा में तथा गाड़ी संख्या 12569-12570 गरीब रथ, गाड़ी संख्या 12391-12392 शुभजीवी एक्सप्रेस का ठहराव बिनिया में तथा विभूति एक्सप्रेस का ठहराव बनाही में अवश्य किया जाये। मैंने इन ट्रेनों के ठहराव का आश्वासन रेल मंत्री जी एवं रेल बोर्ड के चेयरमैन के आश्वासन के आधार पर अपने क्षेत्र की जनता को दे दिया है। अतः मेरी मांग है कि इन ट्रेनों का ठहराव यथाशीघ्र करवाया जाये।

एक-दो बातों का जिक्र मैं और करना चाहूंगी। भारत वैगन एवं इंजीनियरिंग कम्पनी लि., मुजफ्फरपुर एवं मोकामा के कर्मचारियों की दुर्दशा की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहती हूँ। वर्ष 2008 से ही यह कम्पनी रेलवे के अधीन है, परन्तु आज तक इस कम्पनी के कर्मचारियों को पुनरीक्षित वेतन का लाभ नहीं मिल पाया है।[\[R25\]](#)

जबकि वर्ष 2010 में पश्चिम बंगाल की दो अन्य वैगन बनाने वाली कंपनी ब्रेथवेट और बर्न स्टैंडर्ड कंपनी का अधिग्रहण रेल मंत्रालय द्वारा किया गया है। वहां के कर्मचारियों को पुनरीक्षित वेतन का लाभ मिल रहा है। महोदय, पश्चिम बंगाल के हमारे कामगार भाइयों को लाभ मिले, यह खुशी की बात है, परन्तु बिहार के कामगारों के साथ अन्याय हो, यह कहीं से भी उचित नहीं है। इस संदर्भ में बिहार के लोकप्रिय मुख्यमंत्री श्री नीतीश कुमार ने भी रेल मंत्री को पत्र लिखकर बिहार की एकमात्र वैगन बनाने वाली कंपनी एवं इसके कामगारों की दशा सुधारने का आग्रह किया है। मेरी मांग है कि यथाशीघ्र इस कंपनी को आर्थिक सहयोग एवं कर्मचारियों को उनका उचित लाभ दिया जाए।

महोदय, मैं अंत में एक बात और कहना चाहूंगी कि जब मैं अनशन समाप्त करने गयी थी, तो वहां के रेलवे के अधिकारियों के समक्ष वहां की जनता ने मुझे बताया कि आरपीएफ के जवानों की मिलीभगत से ट्रेनों में एवं स्टेशनों पर यात्रियों के साथ लूटपाट की जा रही है और रेलवे के आरक्षण वलर्क की मिलीभगत से वहां टिकटों की कालाबाजारी हो रही है। मेरी मांग है कि इस पर अविलंब रोक लगायी जाए और दोषियों को सजा दिलायी जाए। मंत्री महोदय से मैं एक बार कहूंगी कि मेरी इस बात को ध्यान से सुनें कि रेलवे के आरक्षण वलर्क की मिलीभगत से वहां टिकटों की कालाबाजारी हो रही है। मेरी मांग है कि इस पर अविलंब रोक लगायी जाए तथा दोषियों को सजा दिलायी जाए। मैं पुनः आभार प्रकट करती हूँ कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण चर्चा में भाग लेने का मौका दिया। आशा है कि रेल मंत्री जी मेरी वाजिब मांग पर अवश्य ध्यान देंगे और जो टिकट एमपी लोगों के द्वारा हैं, उन पर ध्यान देंगे।

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Thank you, Chairman, Sir. I rise to participate in the discussion on Demands for Grants (Railways), 2012-13. During the discussion on Railway Budget we observed that the Budget presented last year was anti-people and directionless. However, I must appreciate one point. My esteemed colleague, the then Railway Minister, Shri Dinesh Trivedi, really revealed the actual financial state of affairs of the Railways. He commented that the Railway Department is in the ICU. This comment is sufficient enough to understand the financial health of the Railways today. He simultaneously put forward the remedy for all these ailments but that I would say is totally directionless or totally ineffective.

The economic health of Railways can be judged from its operating ratio which is gradually on the rise. It has risen to 95 per cent in the year 2011-12. This really is the grim situation prevailing in the Railways. [\[R26\]](#) For that, we cannot blame a particular Minister. But it is the outcome of several years of the mismanagement in the Railway Department.

I appreciate the new Minister, Shri Mukul Roy. In his reply, he assured the House that the burden on the common people in terms of passenger fares will be curtailed. He is not accepting it and withdrawn that proposal. It is official. But on the other side, the main burden on the people was imposed on 6th March this year in terms of freight rate adjustment. There is 20 per cent hike in the freight rates, especially, on essential commodities like coal, fertilizer, coal, food grains, steel, cement, etc. This was the real burden. Already, people are over-burdened. There is high inflationary pressure on people due to the mismanagement of total economy in our country and with this proposal additional burden has been imposed. Our present Railway Minister is very much silent on this issue. Is it his real concern for the common people? Why is he silent on this hidden part of the burden which was imposed? There is much more burden which was imposed in terms of freight rate hike. It is to be considered.

Again, there is another important danger lying. It is fuel adjustment component to passenger fares. It is because nowadays petroleum products are decontrolled. We have been heard that diesel will also be decontrolled. Then, the prices of diesel will be hiked. It is on the agenda of the Government. That is why, again there will be burden on the common passengers by fuel adjustment component to passenger fares. I urge upon the Minister to delete this provision from his proposal.

My next point is regarding inefficiency of the Railways. It has been seen clearly. They have missed their freight loading target in the last financial year by 23 million tonnes, when there is a GDP growth of seven to eight per cent. But at this point of time, freight loading has fallen by 23 million tonnes. It is a major shortfall in the economy. It is over Rs. 2000 crore in gross deficit receipts for the last Budget year. It is the indication of their mismanagement of the economic situation in the Railways.

As far as the safety part is concerned, many of the hon. Members have pointed out this issue. It was deliberated in detail. But the main concern is the manning of unmanned railway crossings. [\[MSOffice27\]](#) Thousands of level crossings are unmanned in this country for the last so many years which are responsible for around 40 per cent Railway accidents. Around 70 per cent to 80 per cent casualties are due to accidents occurring at the unmanned level crossings. Therefore, the most priority area of the Railways should be to improve the safety and security part but it has not yet been given due

priority in the Railway Budget. The progress is not at all satisfactory.

There are about 427 Railway projects which are going on for years together. They relate to doubling of railway line, conversion of gauge sections, railway electrification programme, track renewal programme, improvement of signalling system, etc. But everywhere the achievement is far beyond the targets. If the Railways move in this way, it cannot achieve its ambitious targets. The Minister has proposed that the Railways will have zero tolerance, zero accidents and zero loss of land which are highly ambitious targets.

The ambitious projects like freight corridor, model stations, multi-functional centres, hospitals, medical colleges, nursing training centres, etc. have been proposed in the earlier budgets. All these projects were proposed under PPP mode. But what is the fate of PPP? In the last three consecutive years, very little achievement is there under PPP mode. The Standing Committee on Railways unanimously commented that the Railways Department should not go for PPP mode and that they should search for other alternative avenues to generate their internal resources to complete all these projects. Presently, these projects require about Rs.1 lakh crore. That should be given due attention by the Railways. The Railways should not do populism and the Railways should not be taken as a ladder for political achievement. That is the most dangerous game which is being played these days with this important Department of Railways which is our pride public sector enterprise.

So, with these words, I oppose these Demands.

SHRI GANESHRAO NAGORAO DUDHGAONKAR (PARBHANI): Mr. Chairman, Sir, with your kind permission, I draw the attention of hon. Minister towards the major pending issues which have already been announced in the Railway Budget.

I am very much pleased that the Railway Department has announced doubling of Parbhani-Mudkhed rail line in the Railway Budget of 2011-2012. I would request the hon. Minister to make provision for sufficient funds for this project so that the work could be expedited and the actual work could be started.[\[r28\]](#)

Sir, my second request would be to expedite the matter of setting up of a multi-speciality hospital at Purna junction. As per an MoU signed with the Ministry of Health, setting up of a multi-speciality hospital was announced in the Railway Budget of 2010-11. After a lot of persuasion, the South Central Railway earmarked 26 acres of land at Purna Junction for setting up of this multi-speciality hospital. But due to non-availability of funds, actual work has not yet started. I would, therefore, like to request the hon. Minister of Railways and also the hon. Minister of Health to look into the matter personally and provide sufficient funds for implementation of this scheme.

Thirdly, I would like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that Parbhani (Jn), Purna (Jn) and Jalna are included in the list of Adarsh stations. The modernisation of these stations needs to be expedited. At the same time I would also like to bring to the notice of the hon. Minister that the station building of Parbhani (Jn) is very old. Therefore, I would like to request the hon. Minister to give sanction for construction of a new station building with desirable passenger amenities at Parbhani (Jn.)

Sir, I would like to emphasise on the fact that injustice is being done to my region at Purna (Jn) where a steam loco shed was located as it was a central place to the then MG rail line. Now, I came to know that such steam loco sheds were also there at places like Kazipeth, Lalaguda, Guntkal, Gutty in South Central Railway but they were subsequently converted to diesel and electric loco sheds. On the contrary, the steam loco shed at Purna (Jn), Jalna, Manmad (Jn), Parli (Jn) and Akola were abolished and no new diesel loco shed were constructed there. This is an injustice to the region because these lines are diesel locomotive lines. The present diesel loco shed at Kazipeth, Lalaguda, Guntkal and Gutty are in the zone of electrified lines and far away, about 350 kilometres, from the Nanded Division.

Sir, I would also like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that the Railways have earned about Rs. 203 crore per year from coal transportation on only Pimpalkuti to Parli track (near about 409 kilometres) This was mentioned by the then Railway Minister in the Budget speech of 2011-12. Under the (R2CI) Rail Connectivity from Coal and Ore Mines programme, I demand electrification of these two railway lines -- namely, Pimpalkuti to Parli and Parbhani to Manmad -- from coal mines to thermal power on priority basis.

Sir, Parbhani is a railway junction and hub of religion. Passengers and pilgrims alight here. Therefore, I would like to request the hon. Minister to include Parbhani (Jn) in the list of stations for Rail Business with Ministry of Tourism for the convenience of the pilgrims. I would also like to bring to the notice of the hon. Minister that on an average 30,000 to 50,000 passengers per day alight and board trains at Parbhani Railway Station. The famous holy places near Parbhani are Aundha-Nagnath; Parli-Vaijnath; Pathri, the birth place of Shirdi's Saibaba etc.

As per the MoU with the Ministry of Human Resource Development, a Polytechnic/Engineering College/Kendriya Vidyalaya was to be established at Purna (Jn) because a large number of railway employees live there and land also is available there.

Sir, in regard to upgradation of stations, I would like to submit that, Gangakhed and Pokharni (Narsingh) railway stations should be upgraded and at the same time there should be provision made for block stations at Singnapur, Dhondi (Dist. Parbhani) and Paradgaon (Dist. Jalna) railway stations in the Nanded Division. Provisions of PRS should also be made at Mantha, Ghanasawangi (Dist. Jalna), Palam and Sonpath (Dist. Parbhani) because these *taluka* places are far away from the nearest rail heads. I would also like to request for making a provision for jumbo-rake at Purna (Jn) and also provide for a ROB at Marathwada Agriculture University, Parbhani, Manwat Road, Sailu and Partur. The hon. Minister may also consider expediting the gauge conversion of the Akola-Khandwa and Parli-Beed-Nagar railway lines. [r29]

I request you to start a new train or a special train from Nanded to Mumbai via Manmad or Akola to Mumbai via Hingali Parbhani. I also want the Garibrath to run from Secunderabad to Mumbai via Manmad.

I would also request you to start a DEMU from Jalna-Nagarsol, Chennai-Shirdi Express via Bangalore and Amravati-Tirupati Express as early as possible and as announced in the Railway Budget. At the same time, extension may be given to the following trains. The Nanded-Pune Express should run daily and the same should be extended to Mumbai. The Miraj-Parli passenger train should be extended upto Parbhani Junction or Purna Junction. The Shatabdi Express Mumbai to Aurangabad should be extended upto Purna Junction.

श्री नामा नानेश्वर राव (खम्माम): चेयरमैन साहब, रेलवे की रिक्वायरमेंट्स ह्युज रिक्वायरमेंट्स हैं, जिस तरह से रेलवे चल रही है, जिस तरह से सरकार इसके ऊपर ध्यान नहीं दे रही है, आने वाले समय में इसके ऊपर और भी भार पड़ेगा, जिससे अल्टीमेटली रेलवे को प्रॉब्लम्स होने के चांसेज हैं। रेलवे सिर्फ आप कमाओ और आप खाओ से नहीं चलेगा, जब कॉमन पीपल के लिए जब रेलवे सर्विसेज यूज कर रहे हैं, तो सरकार का पूरा सपोर्ट होना चाहिए और जब तक उसको जनरल बजट से ह्युज सपोर्ट नहीं मिलेगा, तब तक जितनी भी डिमाण्ड्स हैं, उनको फुलफिल नहीं कर सकते हैं। मैं अपनी कांस्टीट्यूंसी का एग्जाम्पल देना चाहूंगा। वहां 40 साल से एक रेलवे लाइन - भद्राचलम से कोवूर रेलवे लाइन की बात हो रही है। बचपन में हम उसकी बात सुनते थे, फाइनली मैंने एमपी बनने के बाद 120 टेडर्स रेलवे को तीन साल में लिखे हैं, 18 बार मैं मिनिस्टर्स से जाकर मिला, अभी नए मिनिस्टर से नहीं मिला हूं, अब उनसे बजट के लिए मिलूंगा। ममता जी से, मुनियप्पा जी से, त्रिवेदी जी से मिलने के बाद वह रेलवे लाइन अभी सैक्शन हुई है। सैक्शन होने के बाद भी बजट में उसके लिए सिर्फ एक लाख रुपये का प्रॉविजन रखा गया है, उसकी प्रोजेक्ट कास्ट 950 करोड़ रुपये है, लेकिन उसके लिए बजट में एक लाख रुपये का प्रॉविजन किया गया है। 40 साल से लोगों में इंतजार है, अभी तीन साल में एज ए मेंबर ऑफ पार्लियामेंट, इतना पीछे पड़ने के बाद यह हालत हुई है। रेलवे लाइन्स में आंध्र प्रदेश के साथ बहुत अन्याय हो रहा है। यहां के 16 एग्जिस्टिंग प्रोजेक्ट्स में से कुछ प्रोजेक्ट्स 20 साल पहले शुरू हुए थे, जैसे एक प्रोजेक्ट वर्ष 1993-94 में शुरू हुआ है, जिसकी प्रोजेक्ट कॉस्ट 726 करोड़ रुपये है, अभी तक उसमें 460 करोड़ खर्च किए हैं, लेकिन 20 साल हो गए हैं और जैसी अभी स्थिति है, उस प्रोजेक्ट को कंप्लीट करने में 20 साल और लगेंगे। जब तक रेलवे रिफॉर्मस नहीं लाएंगे, सरकार उस पर गंभीरता से विचार नहीं करेगी, तो इसको सुधारने में बहुत दिक्कत होगी। मैं मिनिस्टर साहब से यही डिमाण्ड करना चाहता हूं कि आंध्र प्रदेश के पेंडिंग प्रोजेक्ट्स के लिए बजट में जो भी एलॉटमेंट दी है, वह बहुत कम है, उसके हिसाब से एग्जिस्टिंग प्रोजेक्ट्स को कंप्लीट होने में अभी 20 साल लगेंगे। इस बजट में दो प्रोजेक्ट्स दिए हैं, जिनमें से एक प्रोजेक्ट के बारे में मैंने बता दिया है कि एक लाख रुपये रखा गया है। उसको कम से कम 100 करोड़ रुपये दे दें। मैं मुकुल राय साहब से कहूंगा कि यह इकोनॉमिकल एंड सोशल डिजायरेबल प्रोजेक्ट है, इकोनॉमिकली वायबल प्रोजेक्ट है, इसकी आरओआर परसेंटेज 27 है। मैं आपसे यही रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि इसके लिए कम से कम 100 करोड़ रुपये देकर इसकी फाउंडेशन स्टोन कोतागदुम (भद्राचलम रोड) में डालने के लिए वहां आइए।[r30]

मैं आपसे प्रार्थना करना चाहता हूं कि इसमें 100 करोड़ रुपए का स्पेशल फंड एलोकेशन दे कर फाउंडेशन स्टोन रखिए। यह एसटी पापुलेटिड एरिया है और बैकवर्ड एरिया है।

इसी तरह से खम्माम कान्सटीट्यूंसी में 20 लाख जनसंख्या रहती है। खम्माम डिस्ट्रिक्ट से एक विशेष ट्रेन हैदराबाद के लिए जरूरत है। इसके साथ गुजरात कच्छ में आंध्र के बहुत लोग रहते हैं। वहां से हैदराबाद के लिए एक ट्रेन दे दीजिए। हमारे संसदीय क्षेत्र में सारधी नगर में आरओबी के लिए न्यूनिस्पिलिटी ने 52 लाख रुपए तीन साल पहले डिपोजिट किए हैं। इस बारे में मैं मुनियप्पा साहब से भी मिला हूं। लोग सोचते हैं कि एमपी कुछ नहीं कर रहा है। मैंने 120 लैटर लिखे हैं और 18 बार मुलाकात की है। 52 लाख रुपए डिपोजिट होने के बाद भी आर यू बी शुरू नहीं हुआ है।

इसी तरह से भद्राचलम से सतपल्ली में रेलवे लाइन के लिए सिगरोना कोलरीज डिपोजिट करने के लिए तैयार हैं, लेकिन इसके लिए आपसी सहयोग की कमी है। मैं मिनिस्टर साहब को कहना चाहता हूं कि आप राज्य सरकार और रेलवे के आपसी सहयोग के लिए कमेटी का निर्माण कीजिए। मेरा कहना है कि एमपीज का विजिलेंस और मोनिटरिंग की जो मीटिंग होती है, उसमें रेलवे के एक अधिकारी को मीटिंग में जरूर भेजें। इससे लोकल इश्यु डिस्कस कर सकते हैं। छह महीने में एक बार रेलवे के जीएम से जरूर मीटिंग होनी चाहिए।

महोदय, हमारा डिस्ट्रिक्ट बैकवर्ड एरिया है और एससी तथा एसटी की जनसंख्या ज्यादा है। इस बात को ध्यान में रखते हुए जो हमारी डिमांड्स हैं, उसके साथ आंध्र प्रदेश की डिमांड्स को फुलफिल करें।

श्री लालू प्रसाद (सारण): महोदय, भारतीय रेल की डिमांड्स का मैं समर्थन करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि मंत्री जी और मंत्रालय के आफिसर्स को इन्हें केवल नोट ही नहीं करना चाहिए, रेल हमारे देश की लाइफ लाइन है। इससे देश के करोड़ों लोग रोज सफर करते हैं। रेल की आज जो दुर्गति है या यात्रियों की जो दुर्गति है क्योंकि यात्रियों को कहीं भी रिजर्वेशन नहीं मिलता है। गाड़ियां की संख्या बढ़ी है और यहां आश्वासन भी दिया जाता है कि स्थिति बेहतर की जाएगी। माननीय मुकुल जी आए हैं, उनसे हमें बहुत उम्मीदें हैं। होज कंजेशन है। हम जिसे अपना अर्निंग हब कहते हैं, जर्सी काओ, गुड्स ट्रेन, इसे हम लूप लाइन में डाल देते हैं। हमें नुकसान होता है कि माल समय पर नहीं पहुंच पाता है। ह्यूज कंजेशन के कारण हर पांच-दस मिनट में गाड़ी को क्रास करना पड़ता है। गाड़ी में रिजर्वेशन की बहुत दिक्कत आ रही है। हर गाड़ी फुल दिखाई जाती है। जालसाजी हो रही है। इसे ठीक करने की जरूरत है। विगत दिनों में एमपीज को भी दिक्कत हुई है। एमपीज के पास लोग आते हैं कि रिजर्वेशन करा दीजिए, लेकिन रिजर्वेशन नहीं हो पा रहा है। आप इसे ठीक करना पड़ेगा। पहले के मंत्री गए हैं और आप आए हैं, आप अच्छे मंत्री हैं। लेकिन बिना पैसे के आप कैसे इसमें सुधार करेंगे? [r31]

16.00 hrs.

अपने कार्यकाल में निकालकर देखिएगा। आप लोगों ने व्हाइट पेपर भी निकाला था। सारा खर्चा काटकर 90000 करोड़ रुपये का सरप्लस दिया था और यह रिकार्ड में बात है। ममता जी ने भी इस बात को स्वीकार किया था कि यह फिगर सही है। फिगर गलत नहीं है। इसीलिए हमने 5 साल तक भाड़ा नहीं बढ़ाया। हमने भारत सरकार के सामने या प्लानिंग कमीशन के सामने हाथ नहीं फैलाया। हमसे पहले भी डिवीडेंड नहीं दिया जाता था। हमने डिवीडेंड लोगों को दिया, सारा काम करके सारे देश के लोग जानते हैं कि हमने सरप्लस दिया। इसकी चर्चा देश भर में हुई। फिर यह हुआ कि कमाई कैसे होगी? 80 प्रतिशत इस देश का माल सड़क मार्ग से जा रहा है। जिस सड़क मार्ग पर हम अरबों रुपया खर्च कर रहे हैं और वहीं पर दुर्घटनाएं हो रही हैं, रन-ओवर हो रहा है, लोग मर रहे हैं। देश के लोग 80 प्रतिशत गुड्स को ट्रेन से ले जाना चाहते हैं। इसीलिए मैंने यह ऐलान किया था कि ये डेडीकेटेड फ्रैट कोरीडोर लुधियाना-हावड़ा क्वारिग ऑल पोर्ट्स ऑफ दि कोलकाता एंड हल्दिया और ईस्टर्न कोरीडोर में अपने खर्च से हमने किया और यह पैसा भी नहीं मांगा और यह काम भी हम लोगों ने शुरू कराया था। अब पता नहीं कि उसका क्या स्टेटस है? माननीय मंत्री जी इसको रिव्यू करके देखेंगे। इसलिए आप बेसिक बात पर ध्यान दीजिए। डेडीकेटेड फ्रैट कोरीडोर का और ईस्टर्न कोरीडोर दिल्ली से मुम्बई तक का काम यह दूसरे फेज में था, जायका के समर्थन से, जापान के समर्थन से, वहां के प्रधान मंत्री और अपने देश के प्रधान मंत्री की बात हुई कि बहुत कम रेट पर हम फंडिंग करेंगे और फिर हमको फर्दर डेडीकेटेड फ्रैट कोरीडोर को मुम्बई से चेन्नई होते हुए कलकत्ता में मिलाना था जिससे आधू वर्गैरह जगह जो जितनी भी दूर पड़ती है क्योंकि 80 प्रतिशत गुड्स जो सड़क मार्ग से जा रहा है, हर व्यापारी चाहता है कि हम उस गुड्स को ट्रेन से ले जाएं। लेकिन उसकी मजबूरी है लेकिन यदि रेलवे ने यह किया होता तो इसको करने से हमारा रेलवे मालामाल होता, हमको हाथ पसारना नहीं पड़ता और मोटेक सिंह के यहां नहीं जाना पड़ता तथा भाड़ा बढ़ाने की स्थिति भी नहीं आती। जो अभी बीच में सब काम हुए हैं और रेलवे का अपना अलग बजट है और रेलवे को अपना निर्णय लेना है कि पैसेंजर का क्या भाड़ा हो, गुड्स का क्या भाड़ा हो, यह थर्ड पार्टी कौन एंटर करना चाहती है? रेलवे को इससे बचना चाहिए। बाहर की कोई ऑथोरिटी नहीं आनी चाहिए। जिस दिन बाहर की किसी ऑथोरिटी के सामने बो-डाउन हो जाएं, हमारी भारतीय रेलवे बिल्कुल नेस्तनाबूद हो जाएगी।

हमारा देश गरीब है, हम मानते हैं लेकिन यह हमें तय करना है कि हम अपना अर्निंग करें और हम पैसेंजर के ऊपर ज्यादा लोड नहीं दें। आप लोगों ने रेल-बैंक किया है, इसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं। ममता जी ने इसमें पहल की। इसलिए हमको डेडीकेटेड फ्रैट कोरीडोर और यह कलकत्ता, उत्तर प्रदेश और बिहार के साथ कितनी नाइंसाफी है कि यह जो हमारी इलैक्ट्रिफिकेशन योजना थी, यह बाराबंकी से लेकर आगे छपरा से लेकर गोरखपुर होते हुए बयौनी तक और गोवाहाटी तक इसे ले जाना था, ईस्टर्न से लेकर नॉर्थ है, यह इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं है। आपके पास फ्रैट का काम बढ़ रहा है। वन थर्ड आप भारतीय रेल में डीजल कंज्यूम कर रहे हैं। डीजल की चोरी भी हो रही है, जहां से हम रेलवे को सप्लाई करते हैं, जहां डिपो है, एक तरफ जितना टोटल डीजल हम लेते हैं, उसका वन थर्ड भारतीय रेलवे डीजल कंज्यूम करता है। इसलिए विद्युतीकरण कर देने से हमको यह और अडचनरहित व्यवस्था मिलती। [a32] आपके पास समय बचा हुआ है, आपको इसे गंभीरता से देखना चाहिए। इसे कंटीन्यु करके काम करना चाहिए।

महोदय, इलैक्ट्रिफिकेशन का क्या हुआ? आप ये सब चीजें देखिए। देश का पैसा विदेश में जाता था। हमारा देश गरीब है, यहां बेरोजगार नौजवान हैं। हमने व्हील फैक्ट्री छपरा में सैवशन की। मुझे खुशी है कि यह तैयार हो गई है लेकिन इलैक्ट्रिक और डीजल लोको मधेपुरा और मुलहोरा काम बाकी है। डेहरी आन सोन में कपलर्स और बोनी की बात थी जिसमें आप गारंटेज बेचेंगे। हमने जमीन ले ली, प्रूपर्ट ले ली, वहां कारखाना बना और सारा काम शुरू हुआ। वहां माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय सोनिया जी गए। 400 करोड़ का लोहा और लकड़ी बिक जाएगा, वह पैसा आपके पास आएगा। व्हील फैक्ट्री रेलवे से तैयार हुई लेकिन हम पीपीपी में फंसते जा रहे हैं। यह क्या है? कहां से आएगा? आप हमें और देश को आश्चर्य करते हैं कि पीपीपी में दे दिया। क्या दे दिया? दुनिया में इकोनॉमी बिल्कुल खत्म हो गई है। जब इकोनॉमी बूम था तब लोग रेलवे में विश्वास करके इन्वेस्टमेंट करना चाहते थे। लेकिन अब कौन आ रहा है? कौन आएगा? अमेरिका या कोई और देश नहीं आने वाला है। पीपीपी को छोड़िए और अपने खर्च से जो काम रह गया है उसे कीजिए। मल्होरा डीजल इंजन बनाने का कारखाना है। क्या हम बाहर से इंजन लेंगे? क्या देश का पैसा विदेश में जाएगा? व्हील विदेश से आता था इसलिए हमने कहा था कि व्हील का कारखाना बनाना है, चक्का बनाने का कारखाना बनाना है फिर यह काम शुरू हुआ। मधेपुरा में इलैक्ट्रिक लोको के बारे में कहा गया कि पीपीपी में दे दिया है। नागेश्वर जी कह रहे थे कि एक लाख रुपया मिला है। मेरा कहना है कि एक लाख रुपया क्या है 50,000 रुपए डालकर नए प्रोजेक्ट को पिंक बुक में डाल दिया जाता है ताकि आन गोइंग रहे, जीवित रहे। पैसा कहां है? आपके पास पैसा है नहीं। आप अर्निंग नहीं करेंगे, अपने पैरों पर खड़े नहीं होंगे। भारत सरकार के पास कहां पैसा है? ये कहां से पैसा देंगे? इस तरह से फेंकाफेंकी नहीं होनी चाहिए। कहा जाता है कि वह विभाग नहीं दे रहा है, यह विभाग नहीं दे रहा है। मेरा निवेदन है कि इसे आप गंभीरता से देखें। मैं आलोचना नहीं कर रहा हूँ।

महोदय, कहीं से लोगों को रेलवे रिजर्वेशन नहीं मिल रहा है। हवाई सेवा की हालत ठीक नहीं है, भाड़ा बढ़ रहा है। आप मुख्यालय को ठीक कीजिए, मुख्यालय में बैठे हुए लोगों को, ब्यूरोक्रेसी को ठीक कीजिए। इनका कोई कोआर्डिनेशन नहीं होता है। आपको 24 घंटे मानिट्रिंग करनी पड़ेगी, इधर उधर नहीं जाना होगा, सोना नहीं होगा, टेलीफोन कान के पास रखना होगा। मोबाइल रखिए लेकिन लैंडलाइन फोन पर ध्यान दीजिए कि कहां की क्या खबर है? कौन एमपी कहां से फोन कर रहा है? कहां क्या समस्या है? कहां एक्सीडेंट हो रहा है?

महोदय, हमने सोनपुर में रेलवे कॉलेज को टेकओवर किया था। आज तक इन्होंने इसे सुलाकर रखा है जबकि सोनपुर में कॉलेज बनाना था। सब कागज आए लेकिन अभी तक आगे बढ़ोतरी नहीं हुई है। हम पूरी तरह से सहयोग करेंगे, सबकी रेल है। आप ही की नहीं, हम सब भारतवासियों की रेल है। हम सहयोग करेंगे। मैं

इस बात को स्वीकार करता हूँ कि हमने बिहार को सेवाएं दी, बंगाल को भी दी, केरल को भी दी। आप उन लोगों से पूछिए, ममता जी से बजट में रायबरेली में कोच फैक्ट्री के बारे में पढ़ा दिया, अभी वहां बना है। अफसर ने कैसे किया कि कपूरथला से बोनी लाकर थोड़ी रेललाइन बिछाकर डिब्बा रख दिया और बोल दिया कि नार्थ में कोच फैक्ट्री से माल तैयार होने लगेगा। आप राज्य मंत्री को भिजवाइए, इनसे कागज दिखावाइए। अफसर लोग दिन भर बैठे रहते हैं, देखते रहते हैं कि मंत्री जी कहां गए, क्या हुआ। आप इन चीजों की समीक्षा कीजिए। एक बात स्पष्ट है कि जितने आन गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं उनके लिए पैसा नहीं है। [r33] एक लाख पचास हजार रुपये देकर पिंक बुक में डाल दिया जाता है और पिंक बुक में वह पिंक काम कर रहा है। पोलिटिकल कंसीडरेशन से नई रेल लाइन अनइकोनॉमिक भी होती है। उसे हम लोग कर देते हैं और यह पहले से भी चला आ रहा है। इसे मुकुल जी आप करें। हमें आपसे काफी उम्मीदें हैं, इसमें हम सबका सहयोग रहेगा। आप माननीय सांसदों को स्टेटवाइज बुलाकर इनकी बात को सुनिये, एक साथ सुनिये और फिर जी.एम. को बोलिये। आजकल मीटिंग क्या होती है, जीएम भी मीटिंग करते हैं, वह बिल्कुल एक फॉर्मलिटी है, भाषण किया, नोट किया, कर देंगे, यह करेंगे वह करेंगे। रेलवे के डेडिकेटेड फ्रेट कारीडोर और जितने कल-कारखाने सैक्शन हैं, उन कारखानों को समय पर पूरा करिये और बाराबंकी से लेकर गुवाहाटी, बरौनी तक जो इलैक्ट्रिफिकेशन के काम को हम लोगों ने बड़ी तेजी के साथ आगे बढ़ाया था, आज उस पर चील-कौवे घोंसले बना रहे हैं। उसे आप ठीक करिये और पटना में गंगा पर जो पुल बन रहा है, आप उसकी दुर्गति देख लीजिए, अभी तक काम आगे नहीं बढ़ा है। हमने 39 आरओबीज दिये थे, उसमें पटना में कम्पलीट हो गया, उसके लिए हम आपको बधाई देते हैं। बेनी रोड पर भी कम्पलीट हुआ, आप इन चीजों को आगे बढ़ाइये। हमारे सारण, छपरा और रोहतास में जितनी रेल लाइनें हम लोगों ने दी थीं, पैसा सैक्शन किया था, वहां एक इंच भी काम नहीं बढ़ रहा है, वहां साया काम ठप है। आप सत्र के बाद एक दिन बिहार के लोगों की मीटिंग बुला लीजिए, समीक्षा कर लीजिए, पेपर्स निकालिये कहां का क्या काम था, क्या नहीं था, क्या हुआ और क्या नहीं हुआ और उनका स्टेटस क्या है। इसके अलावा आप रोड्स से 80 परसेंट गुड्स को उठाइये, आप कैसे उठाएंगे, उसके लिए आपको वेयरहाउसिंग बनाने पड़ेंगे। यह हमने पहले किया था। किसान से लेकर हर जगह किया था। सेना के बाद रेलवे के पास दुनिया की सबसे ज्यादा सरप्लस लैंड है, सब जगह काफी लैंड है, आप वहां पर माल को स्टोर कर सकते हैं, छोटे-मोटे व्यापारी एक डिब्बा माल देते हैं। एक कोच के व्यापारी का जो माल है, उन सबको कलेक्ट करके वेयरहाउसिंग में रखकर उसे निकालिये। यदि माल नहीं कमायेंगे, पैसा नहीं आयेगा तो फिर क्या करियेगा। भोजपुरी में कहावत है "कापर करूं सिंगार पिया मोरा आंधर।" मैं किस पर सिंगार करूं, मेरा पति ब्लाईंड है। इसलिए आप इन सब चीजों को जमा करके हम लोगों से राय लीजिए। हम कोई गलत राय नहीं देंगे। आप नोटिस भी लेते हैं। आप इस काम को आगे बढ़ाइये। आपने जो बजट पेश किया है, हम उसका समर्थन करते हैं और भारत सरकार से मांग करते हैं कि जो जरूरी खर्चा है, वह आपको मिले, आपको पैसा मिले। रेलवे हमारी लाइफ लाइन है, आम आदमी की सवारी है, हम सब लोगों की सवारी है। आप इसमें रिजर्वेशन रैकेट को तोड़िये। आजकल साय रैकेट चल रहा है, ये लोग जाकर कंप्यूटर में राम सिंह आदि नाम टाइप कर लेते हैं, ये जगह, फ्लां जगह और लिस्ट टांग देते हैं, आल बुकड, आल बुकड। लेकिन बाद में नकद बुक, नकद बुक करते हैं। आप कभी चुपचाप फुल पैन्ट, टाई वगैरह लगाकर जाइये, यदि आप सरप्राइज विजिट करेंगे तो सब रैकेट पकड़े जायेंगे।

महोदय, कोयला लदकर आ रहा है। ओवरलोड करके ला रहे हैं। ये बगास बनाकर जो स्टोन चिप रेलवे लाइन में लगाते हैं, जहां का स्टोन का टेंडर होता है, वह नहीं लगाता है, वह लगाता नहीं है, बिछा दिया कि हमने इतना बगास फ्लां लाइन में बिछा दिया। जब हमने पकड़ा कि तुमने इतनी बगास दी, फिर बगास बार-बार क्यों सप्लाय करते हो तो बोला कि सर इतना प्रेशर होता है कि बगास स्टोन पिस जाता है, उसकी डस्ट बन जाती है। हमने कहा कि तोड़कर बताओ, भला बगास कैसे पिस सकता है। इस कारणन के भारी रैकेट को आपको देखना है। I am very very hopeful that you will become a successful Railway Minister, ताकि आपको सब लोग याद करें। हम लोगों ने एक बुनियाद बना दी थी, एक बेस बना दिया था। सब तरफ इसकी चर्चा हो रही थी, हार्वर्ड से लेकर सारी दुनिया में इसके बारे में सारी बातें हो रही थीं कि भारत की घाटे वाली रेल को मुनाफे में कैसे पहुंचा दिया, किसने यह काम किया है।

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (प्रो. सौगत राय): आप हार्वर्ड में लैक्चर देने के लिए गये थे।

श्री लालू प्रसाद : वहां भारत के लोग पढ़ने जाते थे। [B34] हार्वर्ड में, अमरीका में हमारे बच्चे पढ़ने के लिए जाते हैं। हमारी भारतीय रेल की जो कार्याकल्प हुई, उस बारे में अमरीका के लोग लालू यादव से पढ़ने के लिए आए। हमने भी पढ़ाया और भारत का झंडा ऊंचा किया। हम सभी जगह गए और उसमें आप सभी लोगों का पूरा सहयोग मिला। भारतीय रेलवे को हम सभी को मिल-जुल कर आगे बढ़ाना है। हमारे इलाके के जो भी प्रोजेक्ट हैं, उन्हें पूरा किया जाए, इस बारे में आपसे टेलिफोन पर भी बात हुई है।

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, those who want to lay their written speeches on the Table of the House can do so. Those speeches will be treated as part of the proceedings.

SHRI ARJUN CHARAN SETHI (BHADRAK): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak a few words in the discussion on the Demands for Grants of the Railways for the year 2012-13.

Sir, it is rightly said that the Railway is the lifeline of the nation and the economic recovery of the country depends much on the performance of the Railways and its income. Since time is very much limited, I would like to confine my speech to few projects that are being implemented in the State of Odisha.

16.17 hrs (Dr. Girija Vyasa *in the Chair*)

Sir, in Odisha, there are a few railway lines that are being constructed for the last 20 to 30 years and one of the causes for this is because of the thin spreading of money to different projects. In addition to that, constructions of a number of new lines have been taken up, but adequate money has not been provided to them. As a result of this, cost escalation has taken place in different lines.

Today, in Odisha, there are four or five main projects which are very much required for the economic development of the State. The main project is the line from Kurda Road to Bolangir which is 289 kms. long. If it is constructed immediately, it

will connect Coastal Odisha with Western Odisha. As you are aware, Coastal Odisha is not economically advanced. So, the Government of Odisha as well as our hon. Chief Minister of Odisha Naveen Patnaikji has, time and again, requested the Minister of Railways and also the Prime Minister to provide funds immediately to this project so that this line can be constructed connecting Coastal Odisha with Western Odisha.

Similarly, Haridaspur-Paradeep railway line is 8 km. long. It connects Paradeep Port in the East Coast Railway. Then, Lanjigarh Road-Junagarh, Talcher-Banaspani and Talcher-Sambalpur, all these lines are very much essential for the economic development of the State.[\[s35\]](#)

[\[r36\]](#)As I have stated earlier, time and again the State Government of Odisha has impressed upon the Railway Ministry to provide adequate funds so that this can be taken up and can be completed on time.

There are doubling and gauge conversion projects also. But whatever money has been provided in the current year is very meagre. I do not understand what this has happened. The money that was provided earlier was much more than whatever has been provided this time. This is very minimal. Our hon. Minister of Railways, Shri Mukul Roy is here and his Deputy, Mr. Muiyappa is also here. I would request them to go into the details of this budget making and to see why so little money has been provided in the Budget.

Moreover, as I have stated earlier, whatever money has been provided in the Demands for Grants for taking up the works will not be implemented fully and that will be re-appropriated to some other projects. This is not only for the current year, but this has been happening previously also. So, I would request the hon. Minister, Shri Mukul Roy, to please look into this. He is our good neighbour and he understands the problems of the State of Odisha and its backwardness. So, unless the Railway lines are constructed on time and in a time bound manner, nothing can be done.

There are a few other projects, as my hon. friend, Shri Mahtab, who is sitting behind me, reminds me of the Barang-Cuttack second line and second rail bridge where only one pier is needed and the RVNL has been entrusted this work, but that has not been completed. On the other hand, it is being lingered. I do not know why. So, I would request the hon. Minister that this work should be expedited and completed on time. I am told that in the interest of the Railways this pier is particularly very much needed.

As I have mentioned earlier, so far as other projects are concerned, I do not understand why the Ministry of Railways has declared that Puri and Bhubaneswar stations will be world class. The declaration was made about two-three years back, but nothing has been started there yet. There is also a doubt whether these kind of projects can be taken up at all. I would request the hon. Minister to start these projects immediately as Puri is world famous pilgrimage place and Bhubaneswar is the State capital of Odisha. The hon. Minister knows about Puri very well as not only the hon. Minister but so many pilgrims from West Bengal come and visit Puri. It is worth seeing. So, I would request the hon. Minister that the thin spreading up of allocation to different projects should be stopped. The thin spreading up of allocation into different projects creates problems for you as well as it escalates the cost of the project.[\[r37\]](#)

I would not like to prolong my speech. I would request the hon. Ministers Mukul Roy *ji* as well as Muniyappa *ji* that no doubt you are very much interested in the development of the Railways in the country, you should especially take care of the interests of the State of Odisha because it is less developed as compared to the other States, specially its neighbouring States.

***SHRI ANAND PRAKASH PARANJPE (KALYAN):** The Demands of Suburban Passengers on Main line, CST – Kalyan-Karjat-Khopoli, CST – Kalyan – Kasara, are important and as under.

With only 75 new services on suburban services being introduced in Railway Budget 2012-2013 which includes Central Railways i.e Main line, Harbour and Trans Harbour, Western Railway. More suburban services are needed. During evening peak time, services are needed from Thane-Kalyan-Kasara-Karjat-Khopoli Kalyan Junction as important junction in Mumbai Division of Central Railway connecting Mumbai with the rest of India. A new coaching terminal is needed at Kalyan Junction. With new international airport coming at Navi Mumbai, connectivity from Kalyan-Panvel-Vashi-CST, Kalyan-Vashi-Borivalli-Churchgate. Stop page of Intercity Exp.-CST to Pune at Kalyan in both Up and Down directions pending proposal of ROB's need to be cleared.

- i) Kharigaon between – Kalwa – Mumbra

ii) Thakurli between Dombivali – Thakurli

Completion of MUTP II faster. More funds needed for Mumbai Division under passenger amenities for works like FOB, ticketing windows, toilets, Drinking Waters, Circulating Area etc. so that these get completed.

Special attention and care is needed for Mumbai, Thane Railway passengers.

15 coaches rakes on CST main line– Kalyan. Last but not least, due to fire and signal failure between Kurla & Vidyavihar on 17th April, to 19th April due to over crowding and signal failure between Nahur and Bhandup, three youths lost their lives namely; i) Prateek Chedda ii) Jatin Wara and Ganesh Kumar Yadhav

I request that one member of the family of each deceased be given a job in Railways.

ओशी महेश्वर हजारी (समस्तीपुर): मेरे संसदीय क्षेत्र बिहार राज्य के समस्तीपुर में प्रस्तावित रेल लाइन लंबित है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से आग्रह करता हूँ कि

1. कुशेश्वर स्थान से खगड़िया
2. बिरौल से हसनपुर
3. कुशेश्वर स्थान से .सहरसा
4. दरभंगा से कुशेश्वर स्थान
5. पटना दिग्घा रेल सह सड़क पुल शीघ्र निर्माण हेतु और अधिक राशि उपलब्ध कराया जाय एवं उपरोक्त सभी योजना में और अधिक राशि उपलब्ध कराया जाए एवं समस्तीपुर में भोला टाकिज गुमटी पर ओवर ब्रिज निर्माण कराया जाए। साथ ही मुक्तापुर में भी ओवर ब्रिज निर्माण कराया जाए।

* Speech was laid on the Table

*SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI): I stand to participate in the discussion under the Railway Property (Unlawful Possession) Amendment Bill, 2008.

The main aim of the amendment Bill is to equip the Railway Protection Force with requisite powers of investigation and prosecution for offences related to railway property. The Sections 3 and 4 needs to be enlarged through this amendment so as to cover all facets of crime related to the theft of railway property.

The Bill is providing more power to an inquiry officer to punish those who are engaged in confiscation of railway property and theft of railway products. At the outset, I welcome this Bill. The preservation of public property and product of railway department is inevitable and essential. Most of the railway tracks are old and worn out. New tracks are needed to transform in larger part of the railway line.

I express my hearty thanks to our honourable Railway Minister for the sanction of double track project and electrification from Madurai to Kanyakumari through Tirunelveli. I request our Railway Minister to issue early order to survey the track line and acquire the land and other infrastructure.

The unmanned level crossings are closed in many places in broad gauge line of Tenkasi – Tirunelveli and Tirunelveli-Kanyakumari line. If it is closed then it is very difficult for the village people to cross from one side to other. In order to avoid this inconvenience, the unmanned level-crossing should be transformed into manned level-crossing. It should not be closed once for all.

In my constituency, the long demand of a new railway station in "Kavalkinaru" area which is situated in Tirunelveli-Kanyakumari railway line near Koodamkulam nuclear power project and ISRO Mahendragiri.

* Speech was laid on the Table

The broad gauge line of Tenkasi-Tirunelveli is completed. The trial of fast train was also conducted. But the train services have not commenced to ply in this route. I request our honourable Minister to take immediate steps and give proper directions to Madurai Division of Southern Railway to commence and inaugurate the new broad gauge line and also to provide necessary rail engines, carriages and drivers as early as possible.

The Nanguneri railway station between Tirunelveli and Kanyakumari is having more potential and is a prominent centre. So, I request the honourable Minister to make necessary arrangement to stop all the Express and Passenger trains in this important station.

I bring to the immediate knowledge of our honourable Minister that there are two pending Road-Rail overbridge project in Tirunelveli across railway line, i.e. a railway bridge at Kulavanigarapuram and Tchanallur which are already sanctioned. Both State Government and Railway Department have allotted fund. But so far the work has not yet started. I request honourable Minister to give direction to the Railway Board to start the over bridge work immediately.

It is very important to protect the railway property. The old tracks and materials are plundered away by thieves. Stringent punishment is essential. Most of the railway properties are occupied by some anti-social elements and buildings of railways are confiscated in some places. Some malpractices are going on in the department. It must be put to an end to. There must be some regulation.

The scarcity of coaches and engines are an important problem now a days faced by our Railway Department. So, necessary and immediate action, and attention is essential to produce more coaches. Old and damaged coaches should be modified and changed into new ones.

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Madam Chairman, I would like to make some points though I have touched upon the important points during the discussion on the Railway Budget.

We the people of West Bengal are highly privileged as, during the last three years, we got three Railway Cabinet Ministers. The first Cabinet Minister showed the 'Vision 2020'. I must acknowledge her two contributions. One is the 'Vision 2020' and another is the white paper. Today, the former Railway Minister Lalu Prasad ji stated that during his tenure the Railways accumulated a surplus of more than Rs. 90,000 crore. But, the first Railway Minister of the UPA II Government negated that concept and she brought out the white paper. So, she is the 'vision Minister'. The second Minister, I must say, is the helpless Minister as he commissioned the Budget but could not even reply the debate. He remarked that whatever may be the vision, the Railways have been put into the ICU, and he wanted to get rid of that. Now, again, there is a new Minister. I congratulate him. I must say that he is a hopeful Minister.

So, my request to the hopeful Minister, through you, Madam, is this. I congratulate him as he withdrew the proposal of the passenger fare hike partially. But this was not the only lacuna. There are several lacunae which have been created by his predecessor. I think he will take the necessary steps, necessary measures to remove all the lacunae which have been presented in the Railway Budget itself.

Coming to the freight rate hike, it was not only the lacuna; it has been made ignoring the Parliament only through administrative measures. I think the new Minister will think over it and remove all these lacunae.

The proposal is there to set up a Committee for fixing the passenger fare hike. I think this sort of apprehension should be removed. I think the earlier assurances, which have been given publicly and in several documents, should be fulfilled. But the state of affairs is such that it is seen in the Railway Ministry that they are practising the theory of 'negation of the negation'. The first Railway Minister of the UPA II Government is negating the former Railway Minister of UPA I and the second Railway Minister of UPA II Government is negating the immediate former Railway Minister. [R38] Now, the new Minister is negating the former Ministers. So, this is the theory of the negation of negation and practising all these things.

I request the present Minister to take up all these points, execute all the points which have been declared much earlier.

What happened about the Scheme of Sukhi Griha Pariwar. Hon. Minister Shri Mukul Roy, is aware of the fact that in Kharagpur, in a public meeting, the former Railway Minister had declared: "I am going to implement the Sukhi Griha Pariwar. Right now I am going to give Rs. 5 crore to the municipality and the Railway, so that nobody from the railway land would be evicted." You yourself were there. You heard the speech of the former Minister. You heard the assurance given publically to the Kharagpur people. But what happened to that?

I thank you that yesterday you visited the Lalgarh. What happened to the new railway line from Bhadutala to Jhargram through Lalgarh? No work has been started so far. I am from that particular place. What happened to the assurance given for a new railway line from Chandrakona Road via Ghatal to Panskura....(Interruptions)

MADAM CHAIRMAN : No discussion. Please wind up.

...(Interruptions)

SHRI PRABODH PANDA : What happened to that proposal? Several schemes are there. What happened about the proposal with regard to the Basumati? What happened about the proposal of Burn Standards? What about the proposal of Jhargram-Purulia railway line? The original plan was that the new railway line should be laid from Belda to Kanthi. What happened to that? This is not Belda to Kanthi but now it is Kanthi to Egra. Original proposal was that new railway line should be laid from Digha to Balichak. But what happened to that? Now they have proposed it from Digha to Egra. All these assurances given earlier should be carried out, followed and implemented as soon as possible.â€ (Interruptions)

MADAM CHAIRMAN: Please wind up.

...(Interruptions)

SHRI PRABODH PANDA : I am winding up. I request him to complete all these things.

My last point is this. The former Railway Minister Shri Lalu Prasad Yadav had clearly made the statement that during his tenure the accumulated surplus was Rs. 90,000 crore. Now, the Anil Kakodkar Committee has narrated the dismal picture of Railways. He also wants that an inquiry committee to set up to know the causes and factors behind it; to know as to why the Railway has come to such a dismal stage.

With these words, I conclude.

***डॉ. किरीट प्रेमजीभाई सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम):** अध्यक्ष महोदया, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने की मुझे अनुमति दी।

इस साल का रेल बजट जिस तरह से प्रस्तुत हुआ वह अपने आप में अभूतपूर्व है। सन् 2012 का रेल बजट एक मंत्री ने प्रस्तुत किया और चर्चा पर जवाब देने पर दूसरे मंत्री आए। मुझे लगता है कि ये घटना का संदेश ठीक नहीं गया है।

रेल बजट पर भाग लेते हुए सभी सदस्यों ने बहुत सारे सुझाव एवं अपने क्षेत्रों की समस्याएं प्रस्तुत कीं, मगर चर्चा के उत्तर में मंत्री जी ने सिर्फ रेल भाड़े को वापिस लेने के सिवा किसी भी समस्या का जिक्र नहीं किया।

मैं गुजरात के अहमदाबाद क्षेत्र से प्रतिनिधित्व करता हूँ। रेल मंत्रालय का गुजरात के प्रति अन्याय का रवैया रहा है। इस बजट में गुजरात के रेल प्रश्नों के बारे में कोई ठोस निर्णय नहीं लिया गया है। गुजरात के पास देश में सबसे लंबा समुद्र तट रहा है और कई बंदरगाहों से न सिर्फ गुजरात का बल्कि पूरे देश का दुनिया के साथ व्यापार हो सकता है। मेरी आपसे मांग है कि सभी बंदरगाहों को रेलमार्ग से जोड़ना चाहिए।

दिल्ली-मुम्बई फ्रंट कोरिडोर के कार्य को अग्रा देनी चाहिए और उसे पूर्ण करने का एक्शन प्लान बनाना चाहिए।

गुजरात का उत्तर गुजरात क्षेत्र रेल सुविधा से ठीक प्रकार जुड़ा नहीं है। मेरी मांग है कि रणुज, चानरमा, बरुचराजी और कलोल मार्ग का गेज परिवर्तन करना

चाहिए और चानरमा, एरीज और राधनपुर के बीच नई ब्रॉडगेज रेल लाइन का निर्माण करना चाहिए और इस क्षेत्र को अहमदाबाद, गुजरात के अन्य शहरों एवं देश से जोड़ना चाहिए।

पिछले रेल बजट में अहमदाबाद में रेलवे मेडिकल कॉलेज की घोषणा की गई थी उसे पूर्ण करना चाहिए।

वेस्टर्न रेलवे का मुख्यालय मुंबई से अहमदाबाद लाने की हमारी पुरानी मांगों को पूर्ण करना चाहिए।

* Speech was laid on the Table

SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI): Thank you, Madam Chairman, on behalf of AIADMK party, I am participating in the discussion on the Demands for Grants for Railway Budget for the year 2012-13.

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.

The steep hike in freight charges in the present railway budget will cause for increase in prices of essential commodities thus pave the way for higher inflation. The State Government of Tamil Nadu has already submitted for construction of six new railway lines whereas these are not included in the budget.

The gauge conversion from Chennai to Karaikudi via Mayiladuthurai and Tiruvarur (0/0 - 300 kms.) is completed upto Tiruvarur and the trial run is also completed. The next stretch of gauge 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. Minister of Railways to speed up the gauge conversion from Tiruvarur (301 kms.) and to allocate sufficient funds for the early completion of the project. [r39]

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

In order to facilitate the air passengers from Chennai to the different parts of our country, I would request the hon. Minister of Railways to order for stoppage of all express trains for two minutes at the Tirusulam railway station which is just opposite to the Meenambakkam Airport (Interruptions)

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): Madam Chairman, last time also we requested the hon. Railway Minister to see that all the trains going from Egmore should stop at Tirusulam station. Even our hon. Home Minister also suggested this. Madam, most of the air passengers are suffering now. Now, they have to go to another ten kilometers. Traffic is also very heavy. Practically, every air traveler is facing this problem. I would request the hon. Minister of Railways to consider the request that has been made by him ... (Interruptions)

SHRI O.S. MANIAN : I would request the hon. Minister of Railways to order for stoppage of all express trains for two minutes at the Tirusulam railway station which is just opposite to the Meenambakkam Airport.

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

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

All the railway stations in Tamil Nadu are to be provided with all the 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) Nagore-Bangalore (274) is not yet restored. I would request the hon. Minister of Railways to restore the train at the earliest.

The gauge conversion work between Salem-Karur is completed. I would request the Hon'ble Minister for inauguration of train service at the earliest. ...(*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI : Madam, this is in my constituency. I would request to consider this demand ...(*Interruptions*)

MADAM CHAIRMAN : You are a very senior Member. You can meet the hon. Minister afterwards also.

SHRI O.S. MANIAN : Let the hon. Railway Minister fix the date for inauguration at the earliest. ...(*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI : Let the hon. Railway Minister come and inaugurate it. ...(*Interruptions*)

SHRI O.S. MANIAN : When there was a meter gauge the trains namely Sengottah Fast Passenger from Sengottah-Chennai(109), Chennai- Thanjavur (110) was under operation. But after the gauge conversion, the train service was stopped creating problem for the poor and middle class people. I would 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 level crossings within a year instead of five years as assured by the hon. Minister.

I would request the hon. Minister of Railways to kindly consider the two new train services namely, daily train from Chennai Central to Jodhpur and daily train from Madurai to Tirupathi (*via* Mayiladuthurai).

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

MRTS railway stations from Beach to Velachery at Chennai are not having proper basic amenities like electricity, platforms, etc. I would request the hon. Railway Minister to take immediate steps for providing necessary basic amenities.

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

ओशी रतन सिंह (भरतपुर): भारतीय रेल राष्ट्र की विकास की धुड़ी है। रेल राष्ट्र को एक सूत्र में बांधती है। गरीब-अमीर, किसान, मजदूर एवं समाज के सभी वर्ग रेल द्वारा आपस में मिलते हैं एवं दूरिया घटती हैं। प्रेम, भाईचारा, सदाचार बढ़ता है।

माननीय मेरे संसदीय क्षेत्र भरतपुर में दो रेलवे ओवर ब्रिज (आरओबी) एलसी 244 एवं एलसी 252 पर पिछले तीन-चार वर्ष से निर्माणाधीन हैं परंतु अभी तक निर्माण कार्य पूरा नहीं हो पा रहा है। परिवहन में अत्यधिक कठिनाइयां हो रही हैं। जनजीवन प्रभावित हो रहा है। माननीय रेल मंत्री जी से सदन के माध्यम से निवेदन है कि इन दोनों ब्रिज (आरओबी) को शीघ्र पूरा कराएं।

रेल बजट 2010-2011 में माननीय तत्कालीन रेल मंत्री महोदय ने भरतपुर रेलवे स्टेशन को अपग्रेडेशन टू नेशनल लेवल, सुपर डायनोस्टिक सेंटर, सुपर स्पेशलिटी हॉस्पिटल निर्माण की घोषणा की थी। परंतु अभी तक कोई भी निर्माण कार्य शुरू नहीं हुआ है। मथुरा-अलवर रेलवे लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन भी अभी प्रारंभ नहीं हो सका है। कृपया निर्माण शीघ्र प्रारंभ कराएं।

भरतपुर से डीग-कामां-कोसी रेल मार्ग का सर्वेक्षण स्वीकृत हुआ, बजट 2010-2011 में। सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है। सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदय से निवेदन है कि यह वर्णित निर्माण कार्य शीघ्र पूरा कराएं।

बयाना महत्वपूर्ण व्यापारिक शहर है। जहां से सेंड-स्टोन पूरे देश में जाता है। जन-साधारण, व्यापारी, किसान को सुविधा प्रदान करने हेतु मेवाड़ एक्सप्रेस ट्रेन को बयाना में रोकना चाहिए। हम आभारी होंगे। मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

* Speech was laid on the Table

SHRIMATI BHOYA CHAKRAVARTY (GUWAHATI): Madam Chairman, I must congratulate the hon. Railway Minister, Shri Mukul Roy ji. I know that he is a perfect gentleman and also a very sensitive person. So, I am thankful to Kumari Mamata ji also. Shri Mukul ji knows about the North Eastern Region very well as he belongs to West Bengal.

Madam, as my time is limited, I would like to confine my speech only to the North Eastern Region. The North Eastern Region comprises of seven sister States. Now, Sikkim is added to it. So, it comprises of eight States now. [r40] It is joined by only 22 kilometres to the rest of the country as it is a landlocked area. Therefore, the development of the railway line is very much essential in the North-East.

Madam, in my career of 26 years as a politician or as an MP, I want to say that I have seen many Railway Ministers coming and going but the development of the North-Eastern Region so far as the railway is concerned, has been very negligible. As a border area, it is surrounded by China, Nepal, Bangladesh and Myanmar. Today the railway line is the lifeline of the country. It is the railway that people travel the most; it is the railway that can help many businesses. It can change the life of the persons; and it can change everything. It can develop tourism too. But I am sorry to say that all the seven States of the North-East including Nagaland, Manipur, Mizoram, Arunachal Pradesh are not yet connected by the railway lines. It is the most unfortunate state of affairs. Same is the position even in Tripura. From the point of defence also, development of the railway lines in the North-Eastern States including Assam is very essential. I want to assert it repeatedly.

Moreover how our region is being neglected, I would tell the House. There is one line, namely, Silchar-Badarpur-Lumding line. It was started 17 years back. But, Mr. Minister, even half of this line has not been completed whereas only 125 kilometres is the distance. Even to complete 125 kilometres line, it has taken 17 long years but till now half of the line has not been completed.

Then, I would like to mention about the Bogibeel Bridge Project. It is a bridge over Brahmaputra to join river Brahmaputra from the side of Tinsukia to Dhamaji and Lakhimpur. They are the remotest districts of Assam. But it has taken nine years on this project and even 50 per cent of the work has not been completed. But during the time of inauguration of this project, it was said that this project would be completed within 10 years. Mr. Minister, I would request earnestly you to please come and visit the Bogibeel site. You will yourself see and feel it because seeing is believing.

My next point is about the recruitment of youth in the railways from the North-Eastern Region. The recruitment of the North-Eastern youth is very negligible in the railways. We always complain about it. Recently, more than 1,000 people have been recruited in the railways and you may yourself see as to how many youth belonging to the North-Eastern Region have been recruited in this list.

I would cite one more example stating how our region is being neglected. The GM of the NF Railways has been made the Member of the Railway Board. Now, the NF Railway is headless; there is no head because the Railway GM has to go to Guwahati once in a month or sometimes twice in a month. So, every work remains standstill there.

Madam, regarding railway line, I would like to say that the double line is urgently necessary. Lalu Prasadji also said about it. Without doubling of lines, the frequency of the rails would be less as also the rail would not be able to move fast. When a train from Mumbai, Pune and Delhi goes to the North-Eastern Region, movement of the train becomes very slow from New Jalpaiguri; it is at a snail's pace.

Therefore, electrification of the lines and doubling of lines are very necessary in the length and breadth of Assam. It is also very urgent for the development of the whole of the North-East.

Madam, due to lack of lines, movement of the goods is carried out through roads by trucks. This movement of trucks creates a lot of hindrance to the people. Secondly, it takes a lot of time also for the goods to reach the destination. So, for the free movement of goods, the number of railway lines should be increased in the different headquarters of the Districts. It is very essential.

Mr. Minister, I would also request you that there should be more passenger trains going through the North-East. Without a sufficient number of trains, which may connect each and every district of Assam, the people cannot have a free movement. So, it is very essential that there are a large number of passenger trains going through our region. [r41]

Another point I want to mention here is regarding railway canteen. The quality and quantity of the food being served by the railway canteen is going down. I hope you will surely look into the matter so that people may have good food over there and in good quantity.

Moreover, I want to mention one thing regarding waiting rooms. Recently, I travelled in the train and I found that presently the waiting rooms are very dirty, and for the women passengers also there should be some special provision. I request you to look into this.

Regarding railway tickets, it is very difficult to get railway tickets. Probably, it may have come to your notice that there is a nexus between the railway officers and the touts and *dalals*. So, it is very difficult to get railway reservation easily. So, please look into this.

MADAM CHAIRMAN : Please conclude.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY : Madam, I simply mention the points. I have a few more points to make.

I want to say here that lot of smuggling is going on in the railway bogies, especially logs in the North-Eastern region. In oil bogies also, you will find lot of pilferage is being done.

Another important point that I want to mention here is regarding eviction. Recently, in the name of Railways, the people, the Bengali people, who have been living there for 60-70 years in a small plot of land where the Railways have got no intention of developing anything, have been given notice for eviction. It is very unfortunate. So, I request that you may please do something so that these people may not again be the victims of this process of eviction.

In the month of July, a huge festival is organized at Maa Kamakhya Temple in Assam. Last year 20-25 lakh people went there.

MADAM CHAIRMAN: Please be short and wind up.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY : Many people could not go there. So, I request you, Sir, to grant a few trains especially from Kolkata, in the third week of July. It is called Ambubasi Mela. The people, who used to take part in that Mela, could not reach there because they had to face a lot of problem in their journey.

My last point is that in my constituency there is a place called Darangiri in Goalpara district. Quality bananas have been produced by the people. The people are ST people, tribal people. So, if any train stops there for one-three minutes, then those people will be highly benefited.

I hope as the Minister is a very nice person, he will do something for the North-Eastern people.

*** श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला (खजुराहो):** मा0 रेल मंत्री जी ने 2012-13 के बजट सत्र में 14 मार्च को रेल बजट पेश किया और आज रेलवे की अनुपूरक मांगों पर सदन चर्चा कर रहा है। देश भर के लोगों को इस बजट से बहुत आशा भी कि इस कड़ी मंहगाई में हर एक गांव को कुछ न कुछ राहत मिले। लेकिन मैं आशा करता हूँ कि अनुपूरक मांगों की चर्चा पर सांसदों द्वारा अपने-अपने संसदीय क्षेत्र की समस्याओं से संबंधित जो मांगें मंत्री महोदय के सामने रखी जायेगी उनको अवश्य पूरा किया जायेगा। भारतीय रेल भारत के गरीब व मध्यमवर्गीय जनता की जीवन रेखा है। जैसे खून का संचालन पूरे शरीर में ठीक तरह से होना आवश्यक है उसी प्रकार देश के कोने-कोने में रेल सुविधा होना आवश्यक है, और तभी देश का विकास संभव है। मंत्री जी ने अपने भाषण में सही कहा है कि "रेल गाड़ी की छुकछुक में ही आम आदमी की धड़कन है। रेल गाड़ी की बरकत में ही, देश की बरकत है।"

हमने और हमारे सांसद साथियों ने गये साल में अपने संसदीय क्षेत्र और अपने-अपने राज्यों के लिए रेल विकास की मांगें रखी थीं लेकिन दुर्भाग्य से कहना पड़ता है कि उनमें से एक या दो मांगों को छोड़कर बाकी सब वैसी के वैसी ही पड़ी हैं।

मैं इन अनुपूरक मांगों पर चर्चा के अवसर पर अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ रेलवे संबंधी मांगें, जो कि पिछले काफी समय से लंबित हैं और स्थानीय जनता जिनको पूरा करने के लिए बार-बार अनुरोध करती रही हैं, आपके सामने रख रहा हूँ और आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय क्षेत्र की जनता की इन मांगों को पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठायेंगे। मेरी मांगें निम्न प्रकार से

हैं.....

1. झांसी से मानिकपुर तक की रेलवे लाइन का विद्युतिकरण कराया जाये ।
2. खजुराहो- उदयपुर एक्सप्रेस ट्रेन का हरपालपुर रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाये ।
3. ललितपुर- सिंगरौली रेलवे लाइन टाइगर प्रोजेक्ट पन्ना के कारण खजुराहो से पन्ना बनने में यदि किसी प्रकार की कठिनाई आ रही है तो पन्ना को सतना से जोड़ा जाये ।
4. कटनी से बीना पैसेन्जर ट्रेन का जो समय परिवर्तन किया गया है जिसको लेकर लगातार जनआंदोलन, धरने तथा प्रदर्शन हो रहे हैं उसको पूर्ववत प्रातः 8.00 बजे से कटनी से प्रारम्भ किया जाये ।

श्री संजय निरुपम (मुम्बई उत्तर): महोदय, भारतीय रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के इस विधेयक के समर्थन में मैं खड़ा हुआ हूँ और इसके साथ-साथ मैं अपने नये रेल मंत्री महोदय का भी स्वागत करता हूँ।

इनके सामने इस प्रकार का एक मैसेज है कि भाड़ा नहीं बढ़ाना है और भाड़ा नहीं बढ़ाने के फैसले के साथ-साथ पिछले बजट में जो घोषणाएं हुई थीं, उन घोषणाओं को भी लागू करने में किसी प्रकार की कोताही न बरती जाये, इसका भी ख्याल रखना पड़ेगा। निश्चित तौर पर मैं आगाह करना चाहूंगा कि जो घोषणाएं हुई थीं, विशेषकर नई ट्रेनों के संदर्भ में, नई लाइनों के संदर्भ में, गेज कन्वर्शन के संदर्भ में और माडर्नाइजेशन वगैरह को लेकर जो घोषणाएं हुई थीं, कोशिश करिये कि उन घोषणाओं का ख्याल रखा जाये।

मैं पूरे रेलवे के राष्ट्रीय काम-काज के ऊपर टिप्पणी नहीं कर पाऊंगा, क्योंकि समय कम है, इसलिए मैं सीधे मुम्बई पर आता हूँ, मुम्बई के अपने लोकल ट्रेन के यात्रियों की समस्याओं के ऊपर आता हूँ। मैं पिछले रेल मंत्री जी को बहुत बधाई देना चाहूंगा, जिन्होंने मुम्बई के लिए बहुत सारी ट्रेनों की घोषणाएं की, उन्होंने लगभग 75 नई सेवाओं की घोषणाएं की थीं। ये जो सारी नई सर्विसेज हैं, इनमें किसी प्रकार की कटौती न हो, ऐसा मैं विशेष तौर पर आग्रह करूंगा।

मुम्बई में जो लोकल ट्रेनें चलती हैं, वे 1853 से चलने वाली जो ट्रेनें हैं, ये हमारे शहर की लाइफलाइन हैं। लगभग 7.24 मिलियन यात्री, यानि लगभग 72 लाख लोग प्रतिदिन इन ट्रेनों में सफर करते हैं। अगर एक मिनट के लिए भी ट्रेन रुक जाये तो पूरी मुम्बई रुक जाती है। पिछले हफ्ते कुर्ला में एक सिग्नल सिस्टम में आग लग गई। सिग्नल सिस्टम में सैफ्टी रूट पर आग लगी, उस कुर्ला में, जहां से लोग ट्रेनों पर बैठकर कल्याण, ठाणे और आणे तक जाते हैं। वी.टी. से ये सेवाएं शुरू होती हैं। लगभग तीन दिनों तक पूरी व्यवस्था बाधित रही। [R42] लोग ट्रेनों के ऊपर चढ़कर, विंडो से और डोर से लटक-लटककर गए। उसमें दो-तीन लोग मर भी गए, एक्सीडेंट हुआ। मुझे नहीं समझ में आता है कि इतना बड़ा रेल मंत्रालय है, पांच-पांच, दस-दस हजार करोड़ रूपए सिर्फ मेंटीनेंस पर हम लोगों ने प्रावधान कर रखा है, बावजूद इसके एक बार कुर्ला में जब सिग्नल में आग लगती है, तो हमारे पास कोई बैक-अप प्लान नहीं है। मैंने पता लगाने की कोशिश की कि इसका कारण क्या है? कारण यह है कि इसका रेग्युलर मेंटीनेंस नहीं होता है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि इस बात का ख्याल रखा जाए कि आने वाले दिनों में जो मुंबई की एक पूरी जीवन-रेखा है, उसके लिए एक बैक-अप की व्यवस्था हो, एक ऐसे डिजास्टर मैनेजमेंट का इंटरजाम हो, ताकि पूरी की पूरी व्यवस्था बिगड़े नहीं, खराब न हो।

दूसरी बात, सेप्टी एक बहुत बड़ा प्लान हमारे यहां मुंबई में है, लगभग तीन हजार सात सौ के आसपास प्रतिदिन लोग मरते हैं या तो ट्रेनों के नीचे आ जाते हैं क्रासिंग के समय या दरवाजों से गिर जाते हैं, विंडो से लटके-लटके गिर जाते हैं या छत पर चढ़े रहते हैं। किसी तरह से कोशिश की जाए कि लोगों की जो मरने की संख्या है, उसको नियंत्रित किया जाए। हाल के वर्षों में कुछ प्रयास हुए हैं, लेकिन वे प्रयास बहुत कामयाब नहीं हो रहे हैं। इस बात का ख्याल रखना पड़ेगा कि मुंबई की लोकल ट्रेनों से सफर करने वाले लोग और मुंबई के रेलवे ट्रैक के आसपास रहने वाले लोगों की जिंदगी सुरक्षित रहे।

सीवीएम हमारे यहां एक बड़ा विषय है। उसको लेकर आम यात्रियों में बड़ी चिंता है। इसको हम कहते हैं कूपन वैडिंग मशीन। कूपन वैडिंग मशीन रेलवे ने शुरू किया था और लोकल में बहुत लोगों को सुविधा मिल रही थी। अचानक पता चला कि इसको हम फेज आउट कर रहे हैं, इसको हम वलोज करने जा रहे हैं, वर्ष 2013 तक बंद कर देंगे। मेरे पास लोग आये, उन्होंने अपना रिप्रजेंटेशन भी दिया, मैंने मंत्रालय को, जी.एम. आदि के पास विद्दी भी भेजी है। यह पता चला कि हम सीवीएम इसलिए बंद कर रहे हैं क्योंकि जो टिकटिंग सिस्टम है, उससे इसका डायरेक्ट कनेक्शन नहीं है, इसलिए उसकी जगह एटीवीएम देंगे। उसकी जगह जो दूसरी व्यवस्था दे रहे हैं, ऑटोमेटिक टिकट वैडिंग मशीन से जोड़ेंगे। ऑटोमेटिक टिकट वैडिंग मशीन अगर आपके टिकटिंग सिस्टम से जुड़ा हुआ है तो सीवीएम सिस्टम क्यों नहीं जुड़ सकता? स्मार्ट कार्ड से टिकट प्रिंटिंग करने की जो व्यवस्था आप बना रहे हैं, इसके बजाय जो व्यवस्था चल रही थी और लोग जिसका लाभ उठा रहे थे, उस सीवीएम सिस्टम को बदलने के बजाय, बंद करने के बजाय मुझे लगता है कि अगर उसे अपने सिस्टम से जोड़कर कान्टीन्यू करें तो आम यात्रियों को जो सुविधा हो रही थी, वह सुविधा आने वाले दिनों में भी मिलेगी।

बहुत वर्षों से एक डिमांड है, अगर आप सेप्टी की बात करें, लोगों की जिंदगी की सुरक्षा का सवाल जिससे जुड़ा हुआ है, वह है ऑटोमेटिक डोर्स का, दुनिया भर की मेट्रो में ऑटोमेटिक डोर्स होते हैं, जो खुद-ब-खुद डोर्स वलोज हो जाते हैं। वहां बड़े पैमाने पर दरवाजे पर रॉड पकड़कर लोग खड़े रहते हैं, उससे बचने का एक ही उपाय है कि लोकल ट्रेनों की जो डोर्स हैं, उसको ऑटोमेटिकली वलोज करने का इंटरजाम करें। मैंने सुना है कि वर्ष 2016 की डेड लाइन है इस तरह के डोर्स इंफ्लोमेंट करने के लिए, मैं चाहूंगा कि इसके ऊपर ईमानदारी से और निष्ठापूर्वक काम हो और जल्दी से जल्दी इसको पूरा करने का प्रयास किया जाए।

मैडम, नाइन कोच, ट्वेल्फ कोच, फिफ्टीन कोच, पहले नौ कोच की ट्रेनें चलती थीं, मैं बताना चाहूंगा कि उन ट्रेनों में 776 सिटिंग अरेंजमेंट होती हैं, उसके बाद

1,752 स्टैंडिंग होती हैं, इस तरह कुल मिलाकर 2,628 लोग एक रैक में जा सकते हैं, लेकिन रेलवे खुद बताता है कि एवरेज साढ़े चार हजार लोग उन ट्रेनों में सफर करते हैं। बिल्कुल उसी तरह से जब बारह कोच निकलकर आए तो उन्होंने कहा कि सिटिंग बढ़कर 1,168 सिटिंग हो गयी, स्टैंडिंग बढ़कर 2,336 हो गयी, कुल मिलाकर साढ़े तीन हजार के आसपास लोग जाएंगे, लेकिन उन 12 कोचेज की ट्रेन में लगभग 6 हजार के आसपास लोग, मतलब पशुओं की जिंदगी जीते हुए लोग अपने-अपने घर पहुंचते हैं। ट्रेनों की संख्या बढ़नी चाहिए, ट्रेनों में बैठने की अच्छी व्यवस्था होनी चाहिए और ट्रेनों से लोग लटककर गिर न पाएं, इसके लिए ऑटोमेटिक डोर सिस्टम को जितना जल्दी हो, इंप्लीमेंट करना चाहिए।

तीसरी बात, जो एक महत्वपूर्ण बात है, यह एसी ट्रेन के संदर्भ में है। हमारे यहां लोकल एसी ट्रेन होनी चाहिए, पूरी की पूरी ट्रेन एयर कंडीशंड होनी चाहिए। यह ठीक है कि मुंबई में मेहनत मजदूरी करने वाले बड़े पैमाने पर लोग हैं और उनके जीवन का एक बहुत बड़ा सपोर्ट है, उनको अपने घर से ऑफिस जाना और अपने घर वापस लौटना, इसमें बहुत बड़ा समर्थन और सहयोग मिलता है, लेकिन बड़े पैमाने पर व्हाइट कॉलर लोग भी रहते हैं, ऐसे व्हाइट कॉलर लोगों की अपेक्षा है कि यहां पर एसी लोकल ट्रेन यहां पर इंप्लीमेंट की जाए। इसके लिए लालू जी ने घोषणा की थी कि ग्यारहवें प्लान के अंत तक यानी वर्ष 2012 तक यह इंट्रोड्यूस हो जाएगा। आज तक यह इंट्रोड्यूस नहीं हुआ। अभी वर्ष 2012 चल रहा है। पिछले रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट में बताया था कि 27 करोड़ रूपए के आसपास खर्च करने के बाद इसको डिजाइन करके इंप्लीमेंट किया जाएगा और उस समय टोकन एक लाख रूपए का उसमें एलोकेशन किया था, लेकिन अभी तक यह काम आगे कहां जा रहा है, इस बारे में मैं निश्चित तौर पर जानना चाहूंगा।

हमारे यहां जो लोकल ट्रेनें हैं, उसके जो स्टेशंस हैं, उन स्टेशनों पर लेडीज टॉयलेट नहीं होता है, टॉयलेट्स हैं, लेकिन लेडीज टॉयलेट स्पेशियली नहीं है। [p43] अगर किसी लेडी को चर्चगेट से बोरीवली आना है और उसे स्टेशन से बस पकड़ कर घर जाना है तो ऐसे में अगर उसे बाथरूम की जरूरत है तो आमतौर पर वहां बाथरूम नहीं होता है। एक-दो स्टेशनों पर बाथरूम बनाया गया है। गैलरी में जो ऑफिसर बैठे हैं एवं जेनरल मैनेजर के सामने भी मैंने यह विषय रखा है। ... (व्यवधान) हमने बारबार यह डिमांड की है कि मुंबई के हर लोकल स्टेशनों पर लेडीज टॉयलेट होना चाहिए। लेडीज के लिए लेडीज स्पेशल ट्रेन दिया सब कुछ दिया लेकिन टॉयलेट भी होना चाहिए। मैं नए मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि आज तक इस प्रकार की व्यवस्था नहीं हुई है। मैं चाहूंगा कि अगर रेलवे को किसी प्रकार की किल्लत है अगर रिजोर्सेज की कमी है तो हम जैसे एमपीज को बोलें। हम अपने एमपी फंड से लोकल ट्रेन्स के जितने भी स्टेशन्स हैं उन स्टेशनों पर अपने-अपने चुनाव क्षेत्र में लेडीज टॉयलेट्स का इंतजाम कर सकते हैं।

हमारे यहां एक कुर्ला स्टेशन है। वह तीसरा बड़ा हब है। वह तीसरा बड़ा रेलवे टर्मिनस है। वहां से उत्तर भारत और दक्षिण भारत की ट्रेनें बड़े पैमाने पर जाती हैं। वहां से यूपी और बिहार के लिए लगभग 27 ट्रेनें जाती हैं।

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात संक्षिप्त करें।

श्री संजय निरुपम : मैं संक्षिप्त कर रहा हूं। वहां से लगभग 12-15 ट्रेनें दक्षिण भारत के लिए जाती हैं। उस कुर्ला स्टेशन की दुर्दशा देखने की जरूरत है। मैं कहूंगा कि रेल मंत्री महोदय कभी मुंबई आए और कुर्ला स्टेशन देखें। कुर्ला स्टेशन पर सिर्फ एक टॉयलेट है। मैं गर्मी की हर छुट्टी में वहां विजिट करता हूं। बारबार यही सवाल आता है कि प्लैटफार्म के आस-पास और भी टॉयलेट्स होने चाहिए। मैं बारबार टिप्पणी देता हूं। मैंने प्रोजेक्ट भेजा है लेकिन वहां से फंड रैशनिंग नहीं हुआ है। फिर, मैं कहूंगा कि आप चाहें तो मैं एमपी फंड से फंड बना कर दे दूंगा लेकिन मैंने पता लगाने की कोशिश की कि आखिर टॉयलेट क्यों नहीं बन रहा है? टॉयलेट इसलिए नहीं बन रहा है कि टॉयलेट चलाने वाली जो एजेंसी है वह नहीं चाहती है कि कोई उसका कोई कम्पेटीटर तैयार हो। उस एजेंसी को प्रति व्यक्ति दो रूपये टॉयलेट इस्तेमाल के लिए मिलता है और प्रति व्यक्ति पांच रूपये नहाने के लिए मिलता है। वे दो रूपये के बदले पांच रूपये सिर्फ टॉयलेट इस्तेमाल के लिए लेते हैं। उसके ऊपर जबर्दस्त भीड़ रहती है। किसी एक एजेंसी का धंधा बढ़ाने के लिए यात्रियों को इतना कष्ट देने का जो प्रावधान है उससे निजात पाने की आवश्यकता है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि कुर्ला स्टेशन के डेवलपमेंट के लिए विशेष रूप से ख्याल रखें जिसे हमने लोकमान्य तिलक टर्मिनस (एलटीटीई) का नाम दिया है उस कुर्ला टर्मिनस का विस्तार होना चाहिए, उसका विकास होना चाहिए। मेरा ऐसा माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है। इन्होंने मुंबई के लोकल ट्रेनों के विकास के लिए मॉडल स्टेशन के लिए कुछ स्टेशन लिए। इसके लिए ममता दीदी ने बोरीवली स्टेशन और मलाड स्टेशन लिया था। बोरीवली स्टेशन का डेवलपमेंट बहुत अच्छे ढंग से नहीं हो पाया। मलाड स्टेशन का डेवलपमेंट अच्छे ढंग से होना चाहिए। इस बार कांदिवली स्टेशन को लिया गया है। कांदिवली स्टेशन का भी डेवलपमेंट होना चाहिए ऐसा मेरा माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है। आखिर में, मैं यह कहना चाहूंगा कि हमारे पूर्व प्रधानमंत्री श्री राजीव जी मुंबई में पैदा हुए थे। उनको हम मुंबई का मूल रहिवासी कह सकते हैं। वहां की जनता की भारी डिमांड है कि राजीव जी के नाम पर मुंबई सेंट्रल स्टेशन का नामकरण किया जाए। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि मुंबई सेंट्रल स्टेशन का नाम राजीव जी के नाम पर हो। इस प्रस्ताव को आगे बढ़ाएं। इस पर चर्चा करें और जितना जल्दी हो इसको अंतिम रूप दें। अंत में, मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि आप नए-नए मंत्री बने हैं, ममता दीदी तो मुंबई बहुत कम आती थीं। आप एक बार मुंबई आइए। बीच में मैं मुनियप्पा जी को ले गया था और बोरीवली स्टेशन पर यात्रियों के साथ इनकी मीटिंग कराई थी। बड़े पैमाने पर यात्रियों ने अपनी तकलीफें इनके समक्ष रखी थीं। उन तकलीफों को हमने काफी हद तक दूर भी किया। मुनियप्पा जी आपके आने से यात्रियों को राहत मिली लेकिन अभी भी दुख इतना बड़ा है कि उसको कम होने में थोड़ा वक्त लगेगा। मैंने दो-तीन काम के लिए मंत्री जी को बोला है उन्हें मैं सदन में नहीं रख रहा हूं लेकिन आने वाले दिनों में व्यक्तिगत तौर पर मिल कर हमारे क्षेत्र के जो रेल यात्री हैं उनके सुविधाओं के लिए आपसे गुजारिश करते हुए कहूंगा कि उन तमाम कामों को पूरा करें। इससे मेरा भला नहीं होगा। इससे आम रेल यात्रियों का भला होगा और रेल यात्रियों का भला करना और उनको सुख-सुविधा देना हर रेल मंत्री का धर्म होता है, फर्ज होता है उस फर्ज को निभाने का आग्रह करता हूं और अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

17.02 hrs (Shri Satpal Maharaj *in the Chair*)

***SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI):** We all know that the Railway is a significant mode of transport for poor people and majority of goods. It has been acting as an unavoidable component mixed with the life of common people in the country.

As far as new announcements for Tiruchirappalli constituency concerned, I would like to thank Hon'ble Minister for

introduction of new line survey between Thanjavur-Pudukkottai via Gandarvakkottai. Also Hon'ble Minister has announced 84 stations for upgradation as Adarsh station during the year 2012-13. While thanking for selecting Thiruverumbur 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 Hon'ble Minister to select more stations for upgradation in our state including the religious place Srirangam and historical place Pudukkottai in my constituency.

I further thank Hon'ble Minister for announcing new express train daily between Tiruchirappalli-Tirunelveli Intercity Express via Madurai and Virudunagar. But the long demand of introducing express trains or super fast trains from Trichy to Kanyakumari, Pudukkottai to Chennai and a direct train from Trichirappalli to Bangalore are not yet announced. So, this line should also be included for introducing new express train.

Rock Fort express which is also called as Malai Kottai express in Tamil Nadu was early running between Trichirappalli-Chennai –Tiruchirappalli. Since, Tiruchi and Pudukkottai are populous cities and 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 upto Thanjavur in year 2000, then up to Kumbakonam in 2004. Now the gauge conversion has been completed on the main line Thanjavur and various trains connect Chennai. After restoration of train connectivity on the main line the Rock Fort express should be run on its original line that is between Tiruchirappalli to Chennai and Chennai to Tiruchirappalli since people of Tiruchirappalli and Pudukkottai to whom this train has been introduced could not get reservation in Rock Fort Express. I request Hon'ble Minister to take necessary action in this regard.

Likewise in the last Budget speech I requested Hon'ble Minister to include Tiruchirappalli for Duranto Service. Since this city is a populous city with number of industries and trade units, it should not be made as starting point for Duranto service to other cities. I also reiterated during discussion on Supplementary Demands for Grants of Ministry of Railways for the year 2010-11 for constructing Railway Over Bridge at Siringam Railway line. Frequently there is a heavy traffic from Singaperumal Koil to Government Boy Higher Secondary School. Further, I also demanded the construction of ROBs at railway gate between Trichi and Pudukkottai NH-210 near Rasa Vayal level crossing and one in Trichirappalli 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 Hon'ble Minister to consider these lines for construction of Railway Over Bridges. Tiruchirappalli-Dindugul-4 lane road overbridge No.1136 near Tiruchirappalli junction the process for implementing is getting delayed beyond schedule. I urge upon the govt. to expedite as per schedule.

The gauge conversion project from Salem to Karur is already completed. It should be inaugurated at the earliest. The ongoing doubling project from Villupuram to Dindugul is at the estimated cost of 1280 crores. But till now only 210 crores is spent and a meager amount of Rs.60 crores is allotted in this present budget. This project is going very slow due to poor financial allocation. So, I request the government for allocation of more funds in order to complete the doubling project at the earliest. The doubling of railway line from Thanjavur and Ponmalai is also needs sufficient financial allocation.

Golden Railway workshop and 3200 staff quarters are in 225 acres at Golden Rock, Trichirappalli. Nearly 70 percent of the Employees staff quarters are demolished and the said land is lying vacant it is one among the primary railway workshop in India which was commenced in the year 1918. The workshop is in the heart of Trichirappalli district. 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, Trichirappalli on the lines of ICF, Perambur, Chennai. If the Ministry is inclined to implement the above suggestion, lot of employment opportunities will be provided to the unemployed and the Indian Railways will also get sufficient new and modern coaches to meet the present needs of Railways.

I appeal to the Ministry through this House to consider the suggestion and to take suitable action to fulfill our demand. In order to facilitate the air passengers from Chennai to different parts of the country, I request the Hon'ble Minister of Railways to order for stoppage of all express trains for two minutes at Trisoolam Railway Station opposite to Meenambakkam Airport. There is no sufficient staff at Karur Railway Station. I request you to kindly instruct the officials concerned to increase the number of staff. Additional AC coaches and sleeper coaches may be attached in Mangalore express running between Chennai and Mangalore via Trichy and Karur.

To conclude, as earlier Budgets, this year Budget also failed to concentrate many of the long pending demands on South Railways region. 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 the Hon'ble Minister to take initiatives in this regard at least now.

***DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR):** We all know that the Railway is a significant mode of transport for poor people and majority of goods. It has been acting as an unavoidable component mixed with the life of common people in the country.

Likewise in the last Budget speech I requested Hon'ble Minister to include Tiruchirappalli for Duranto Service. Since this city is a populous city with number of industries and trade units, it should be made as starting point for Duranto service to other cities. I also reiterated during discussion on Supplementary Demands for Grants of Ministry of Railways for the year 2010-11 for construction Railway Over Bridge at Srirangam Railway Line. Frequently there is a heavy traffic from Singaperumal Koil to Government Boy Higher Secondary School. Further, I also demanded the construction of ROBs at railway gate in between Trichi and Pudukkottai NH-210 near Rasa Vayal level crossing and one in Trichirapalli 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 Hon'ble Minister to consider these lines for construction of Railway Over Bridges. Tiruchirappalli-Dindugul -4 lane road overbridge No.1136 near Tiruchirapalli junction the process for implementing is getting delayed beyond schedule. I urge upon the Government to expedite as per schedule.

The gauge conversion project from Salem to Karur is already completed. It should be inaugurated at the earliest. The ongoing doubling project from Villupuram to Dindugul is at the estimated cost of 1280 crores. But till now only 210 crores is spent and a meager amount of Rs.60 crores is allotted in this present budget. This project is going very slow due to poor financial allocation. So, I request the government for allocation of more funds in order to complete the doubling project at the earliest. The doubling of railway line from Thanjavur and Ponmalai is also needs sufficient financial allocation.

Golden Railway workshop and 3200 staff quarters are in 225 acres at Golden Rock, Trichirapalli. Nearly 70 percent of the Employees staff quarters are demolished and the said land is lying vacant it is one among the primary railway workshop in India which was commenced in the year 1918. The workshop is in the heart of Trichirapalli district. 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, Trichirapalli on the lines of ICF, Perambur, Chennai. If the Ministry is inclined to implement the above suggestion, lot of employment opportunities will be provided to the unemployed and the Indian Railways will also get sufficient new and modern coaches to meet the present needs of Railways.

I appeal to the Ministry through this House to consider the suggestion and to take suitable action to fulfill our demand. In order to facilitate the air passengers from Chennai to different parts of the country, I request the Hon'ble Minister of Railways to order for stoppage of all express trains for two minutes at Trisoolam Railway Station opposite to Meenambakkam Airport. There is no sufficient staff at Karur Railway Station. I request you to kindly instruct the officials concerned to increase the number of staff. Additional AC coaches and sleeper coaches may be attached in Mangalore express running between Chennai and Mangalore via Trichy and Karur.

To conclude, as earlier Budgets, this year's Budget also failed to concentrate on many of the long pending demands on South Railways region. 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'ble Minister to take initiatives in this regard at least now.

***SHRI SHER SINGH GHUBAYA (FEROZEPUR) :** I thank you, Madam Chairperson, for giving me the opportunity to speak on the Demands for Grants (Railways) for the year 2012-2013. I rise to voice the demands of Punjab regarding railways.

Let me first congratulate the Hon. Railway Minister for taking over this new assignment. We hope that he would provide justice to Punjab.

We have been meeting successive Railway Ministers to press for the acceptance of just and genuine demands of Punjab, but to no avail. In the Railway Budget of this year too, not much funds have been granted to Punjab. Neither new trains have been given to Punjab, nor new rail lines have been sanctioned for Punjab.

I urge the Hon. Minister to kindly pay attention to my demands.

Ma'm, the 35 km stretch of Fazilka-Abohar railway line had been sanctioned in 1994 and it was completed in 2011. However, it is a sad state of affairs that no train has started plying on this route till now. We met the Hon. Minister in this regard. We were told that the railway staff is being recruited. I have come to know that more than 50% staff needed for this purpose has already been recruited. But, the railway-service is yet to commence on this route.

May be, the Congressmen in Punjab were hoping against hope that they would start the railway-service on this route once they form the Congress Government in Punjab. However, the Congress was routed in the Assembly elections in Punjab. It is high-time, trains start plying on the route now. In the absence of railway service on this route, the people of the area are suffering. The bus fare on the same route is a whopping Rs.25/- while the train fare is an economical Rs.5/-. Hence, the Government must begin train service on this route at the earliest.

Secondly, ma'm, the inter-city train plying from Abohar and Sri Ganga Nagar to Delhi comprises of only one A.C. coach. Even other trains coming to Delhi from these areas do not have sufficient A.C. coaches. More A.C. coaches should be added to these trains. It will bring relief to the passengers of the area.

Madam the present Ferozepur-Amritsar route is a long and circuitous route of 125 kms and we have to go via Jalandhar. Amritsar is a historic city and it is the religious and cultural capital of Sikhs. Sikhs travelling from Buddha Sahib, Gujarat to Ferozepur have to take the Jalandhar route to reach Amritsar. If a 25 km stretch is included in the railway network and new railway line is laid, it will significantly reduce the travel time as well as the distance. The people of the area will not be hassled if this is done.

The Ganganagar-Nanded Sahib train plys twice a month. However, it has no other stoppage anywhere in Punjab. If halts of this train are provided at Abohar, Malout, Bathinda and Mansa, then the Sikh pilgrims from these areas will also be able to visit Nanded Sahib.

In Punjab, the Shatabdi trains ply only between Amritsar and Delhi. The Delhi-Ferozepur, Delhi-Fazilka and Delhi-Abohar route needs the introduction of Shatabdi trains. Members of Parliament of the area and others cannot avail the benefits of a Shatabdi train on this route till now. Hence a Ganganagar-Ferozepur-Abohar-Delhi Shatabdi train is the need of the hour.

A new Ludhiana-Delhi Shatabdi train has been introduced recently. If this train is extended upto Ferozepur, then travel on this 150 kms stretch will become better. The passengers will be able to avail better facilities and the railways will also get more revenue.

Also, in my constituency, mostly DMU coaches are plying on various routes. However, their biggest drawback is that these trains do not have any toilet facilities. The passengers, including women and children, find travelling on this 200 kms stretch without toilet facilities, a painful experience. Many passengers have to get down at some station just to avail toilet facilities. They have to again board another train to reach their destination. Hence, toilet facilities must be provided in these DMU trains.

MR.CHAIRMAN : Please be brief.

SHRI SHER SINGH GHUBAYA : Chairman Sir, Punjab is a densely populated state. Unmanned level crossings in the state have witnesses tragic accidents resulting in the loss of precious human lives. Sometimes, school-vans carrying innocent children are involved in these accidents at these unmanned railway crossings. In the last 2 years, more than 7 children have died on the spot in such tragic accidents. Hence, it is high time that all such unmanned crossings are converted into manned crossings.

MR. CHAIRMAN : Alright. Please wind up. Thank you.

SHRI SHER SINGH GHUBAYA : Chairman Sir, I reiterate that the Shatabdi Express linking Ferozepur, Abohar and Ganganagar to Delhi must be introduced at the earliest.

श्री श्रीफुदीन शारिक (बारामुला): मेरी रेल मंत्री जी से गुजारिश है और हम आपके बिल की हिमायत करते हैं, इसमें कोई दो राय नहीं है, हमारा लफड़ा बहुत मुक्तसर है, मैं कश्मीर के बारे में थोड़ी सी बात करूंगा जिसे आपने देखा होगा। आपको मालूम होगा कि 18-20 साल पहले जम्मू कश्मीर रेल प्रोजेक्ट शुरू किया गया था। 18 साल गुजरने के बाद आज तक उसमें दिक्कतें हैं। हम स्टैंडिंग कमेटी में भी बात कर रहे हैं, लेकिन टेक्नोलॉजी का जमाना होते हुए जब आप रॉकेट छोड़ते हैं तो वह पांच हजार मील तक चला जाता है तो आप मेरे दो सौ मील कवर नहीं कर सकते। इस पर आप कहेंगे कि इसमें ट्रेन मुश्किल है, बीच में चट्टान आती है। यह बात अब हज़म नहीं हो रही है। आप जानते हैं कि कश्मीर की एक सियासी अहमियत भी है मुक्तक के लिए और अपने लिए इंटरनेशनल अहमियत है। इसके साथ-साथ दूर इफतादा इलाका पड़ा हुआ है। उसे देश के साथ मिलाने के लिए जज्बाती तौर पर आपको कुछ रियायतें भी देनी पड़ेंगी और कुछ जरूरी इकदामात भी करने पड़ेंगे।

मुझे याद है कि एक बार मरहूम मोहतरमा इंदिरा जी ने 60 किलोमीटर की रेलवे लाइन का इफतादा करके कहा था कि पांच साल में इसे ठीक कर लेंगे। बाद में उसे तीस साल लगे थे। मेरी आपसे गुजारिश है कि उधमपुर से रेलवे लाइन को पूरी तौर पर काजीकुंड के साथ मिलाया जाए। मैंने सुना है कि सरकार ने इसके लिए 20 हजार करोड़ रुपये मुखतस किया है। इसके अलावा कश्मीर में उसकी अपनी अहमियत है बेनलअकवामी तौर पर। वैष्णो देवी जी की यात्रा के लिए करोड़ों लोग आते हैं। अमरनाथ की यात्रा के लिए करोड़ों लोग आते हैं। इसके लिए भी ज्यादा जरूरी तौर पर इंतजाम करने हैं। बारामुला से चौकी मन्यार के इलाके को मिलाना पड़ेगा। कुपवाड़ा से लोलाभ के इलाके को मिलाना पड़ेगा। पहलगंवा को इसके साथ मिलाना पड़ेगा। शुपियान को मिलाना पड़ेगा और गुरेज के इलाके को मिलाना पड़ेगा। उसके लिए ज्यादा कुछ नहीं तो कम से कम सर्वे शुरू करवाया जाए ताकि यह पता चले कि रेलवे डिपार्टमेंट इस बारे में बहुत संजीदा है।

हमारे पास एक ही इंडस्ट्री है। हम जो वर्ल्ड फेमस सेब पैदा करते हैं, करोड़ों पेटियां, डिब्बे, लाखों टन फूट दसावुर पड़वाना पड़ता है दिल्ली, मुम्बई और दूसरे शहरों में। [r44] खाल उतर जाती है हमारी, जब ट्रक के जरिए आता है, तो उसके दाम सब के सब वहां चले जाते हैं। हमें इसमें भी तरक्की मिलती, अगर आप इस प्रोजेक्ट के लिए खुसखुसी तौर पर तक्जुह देते। लिहाजा मेरी आपसे गुजारिश है, बाकी देश के बारे में मेरे अन्य साथियों ने बात की है कि कहां क्या जरूरत है, मैं आपकी तक्जुह चाहता हूँ। मैं मंत्री जी को ज्यादा तौर पर मुबारकवाद देता हूँ इस विभाग का चार्ज लेने के लिए और उनको तहजीज यह है कि वह अपने आपको अहल साबित कर लें इस ओहदे के लिए, जो ओहदा और जिम्मेदारी उनको दी गयी है। इस बारे में हमारी तरफ से उनको पूरी कोआपरेशन होगी। पुराने जमाने की एक फिल्म हुआ करती थी, उसमें कहा जाता था - तेरे कूचे में अरमानों की दुनिया लेकर आया हूँ, इसीलिए मैं निशात, शालीमार, पहलगाम और गुलमर्ग, इन्हीं जगहों से आप सबको मिलाने लेकर आया हूँ।

***SHRI C. RAJENDRAN (CHENNAI SOUTH):** I would like to mention the importance of the Second Phase of MRTS project in South Chennai, which is my constituency. MRTS has proved to be the second lifeline of the people of Chennai, MRTS has gained much popularity and the commuters are on the rise.

In the second phase of this project, it is proposed to be extended from Velacherry to St. Thomas Mount and the target fixed for completion is running behind.

Once completed, it would cover some very important commercial and residential areas of the city. But this five Km elevated stretch cost of the project was estimated to be about Rs.500 crore. But due to inordinate delay, it is expected that the cost would shoot up tremendously.

Since it emerges as one of the key modes of public transport in Chennai, the completion of it would benefit the commuters of suburban areas of Chennai metropolitan, and fetch a lot of revenue for the Railways. Hence, I urge upon the Hon'ble Railway Minister to take steps for the early completion.

To provide additional ticket counters at Guindy, Saidapet, Mambalam, Kodambakkam, Velachery and Perungudi Railway Stations which are situated in the heart of the Chennai city. The MRTS Railway stations in between Chennai Beach and Velachery which are not been properly maintained. I request you to kindly instruct the Railway Authorities to provide proper basic amenities in those Railway stations. I request the Hon'ble Minister of Railways to provide footover bridge with lift facility at Chrompet Railway Station to Bus Terminal. I also request the Minister to raise the height of Platforms in MRTS Railway Stations to facilitate the passengers for easy boarding without any hardship.

It is very much important to lay a service road in between Perungudi and Velachery MRTS Railway Stations. But this work is in slow progress. I request you to kindly speed up the work and to complete this at an early date and to provide reservation counter facility at Velachery MRTS Railway Station.

"Tambaram Sanitorium" Railway station is in between Chennai beach and Tambaram suburban Railway station. There are two railway stations namely Tambaram and Tambaram Sanitorium which creates confusion among the people of my constituency. Tambaram Sanitorium railway station is situated in Chitlapakkam. Chitlapakkam is a Town panchayat having more than 50 thousand population. There is a demand of the people to rename the Tambaram Sanitorium Railway Station

as Chitlapakkam Railway station.

On behalf of the people of Chitlapakkam, I request the Hon'ble Minister to rename the "Tambaram Sanitorium" railway station as "Chitlapakkam" railway station at the earliest.

I am to state that people from Northern part of our country especially from Rajasthan have settled in Chennai for years together and having huge business establishments. Most of them hail from my Parliamentary constituency, South Chennai. They are leaving to their native places frequently for some important family functions. At present there is only one train from Chennai to Jodhpur that also operates once in a week. It is not sufficient to cater the demands of the people from Rajasthan settled in Chennai. They are demanding daily train service from Chennai to Jodhpur.

I, on behalf of my constituency people appeal to the Hon'ble Minister of Railways to have daily trains from Chennai to Jodhpur or at least increase the frequency of the present train No.6125 thrice a week.

I am to state that lot of pilgrims from Chennai are leaving for Shiridi to Dharshan Saibaba Temple which is a great pilgrim centre. The existing train bearing the No.0677 is being operated once in a week from Chennai. This is not sufficient to cater the demands of pilgrims leaving for Shirdi. I request you to kindly operate the train No.0677 twice in a week instead of once in a week.

Mambalam Railway station (T. Nagar) is situated in my South Chennai constituency. Lakhs of people are every day boarding trains from this station to reach several urban areas of Chennai. The senior citizens and physically challenged persons are finding it very difficult to board the trains through the existing stairs. They are in need of escalators in this Railway Station.

On behalf of my constituency people, I request the Hon'ble Minister of Railways to take immediate steps to provide escalators in Mambalam Railway station in order to facilitate the senior citizens and physically challenged persons.

*** श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल):** भारतीय रेल देश के विकास की वाहिनी है। रेल के बिना किसी भी क्षेत्र के विकास की कल्पना अधूरी प्रतीत होती है। महान वैज्ञानिक जेम्स वाट ने भाप की शक्ति पहचान उससे रेल का इंजन बनाया। लौहपथगामिनी का इतना अच्छा बजट लौह पुरुष ही दे सकते हैं। मैं तो रेल मंत्री जी को लौह पुरुष कहना चाहूंगा जिन्होंने इतना सुविचारित बजट दिया। रेल बजट 2012-13 आर्थिक दृष्टिकोण से ही नहीं अपितु सामाजिक दृष्टिकोण से भी महत्वपूर्ण है। मा0 रेल मंत्री जी ने रेलवे की सुरक्षा, संरक्षा एवं आधुनिकीकरण पर इस बजट में जो जोर दिया है उससे भारतीय रेल नेटवर्क, अंतराष्ट्रीय रेल नेटवर्क के समकक्ष खड़ा हो सकेगा। रेल बजट जनता की मनोभावना एवं आकांक्षाओं के अनुरूप है। रेल बजट में हर वर्ग का ध्यान रखा गया है और इसे सर्वमान्य रूप से तैयार किया गया है।

मुझे विश्वास ही नहीं अपितु पूरा भरोसा है कि यूपीए अध्यक्ष माननीया श्रीमती सोनिया गांधी, प्रधानमंत्री डा0 मनमोहन सिंह एवं देश के युवा नेता श्री राहुल गांधी के नेतृत्व में देश में रेलवे का चहुंमुखी विकास होगा और भारत वर्ष के हर नागरिक तक इसका लाभ पहुंचेगा। इनके सक्षम नेतृत्व में भारतीय रेल देश में ही नहीं अपितु विदेशों में भी अपनी ख्याति फैलाएगी।

मैं विषम भौगोलिक परिस्थितियों वाले उत्तराखण्ड राज्य का प्रतिनिधित्व करता हूँ जो आज भी काफी पिछड़ा हुआ है। रेल बजट में मा0 रेल मंत्री जी ने उत्तराखण्ड की ऋषिकेश-डोईवाला व टनकपुर-बागेश्वर लाइन को योजना आयोग के मूल्यांकन के लिए भेजी गई 84 नई परियोजनाओं में सम्मिलित किया है साथ ही 111 नई लाईन सर्वेक्षणों की सूची में हल्द्वानी से चौरगलिया एवं हल्द्वानी से रीठा साहिब को सम्मिलित किया है, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

रेल मंत्री जी ने 23 नई दोहरीकरण परियोजनाओं की सूची में लक्सर-हरिद्वार के कहीं-कहीं दोहरीकरण के लिए सम्मिलित किया गया है। राज्यों के सहयोग से निष्पादित की जाने वाली 31 परियोजनाओं की सूची में उत्तराखण्ड सरकार के सहयोग से देवबंद (मुजफ्फरनगर-रूड़की) को शामिल किया है। इसी प्रकार अजमेर-हरिद्वार एक्सप्रेस के फेरों में बढौतरी की गई है तथा हावड़ा-तालकुआं एक्सप्रेस को साप्ताहिक रूप से मुगलसराय-वाराणसी-लखनऊ के रास्ते साप्ताहिक रूप से मुगलसराय-वाराणसी-लखनऊ के रास्ते साप्ताहिक रूप से चलाने एवं काठगोदाम-दिल्ली-सरायरोहिल्ला एक्सप्रेस को जोधपुर तक विस्तार देने पर मैं मा. रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

मैं कुछ और प्रस्तावों की ओर मा. मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ यदि उन्हें सम्मिलित कर लिया गया तो भारतीय रेल का भविष्य और उज्ज्वल होगा:-

रेल बजट 2011-12 में रामनगर से हरिद्वार लिंक एक्सप्रेस की घोषणा की गई थी इसका संचालन शीघ्र प्रारम्भ होना चाहिए। प्रथम एवं तृतीय श्रेणी ज्वाइंट ए.सी. कोच ट्रेन नं0 (15013/15014) में दिल्ली से रामनगर के बीच लगवाएं जायें जिससे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से गढ़वाल एवं कुमाऊं जाने वाले बहुसंख्यक यात्रियों को लाभ होगा।

प्रातः रामनगर से चलकर दोपहर में दिल्ली पहुंचने वाली एवं दोपहर में दिल्ली से चलकर शाम को रामनगर पहुंचने वाली उतर संपर्क क्वीट एक्सप्रेस में (15035-15036) ए.सी. वेयर कार का कोच लगना चाहिए। चूंकि यह गाड़ी दिन-दिन की है इसलिए इसमें तृतीय श्रेणी ए.सी. स्लीपर कोच की ऐसी कोई विशेष आवश्यकता है। रामनगर से देहरादून तक भी सीधा रेल संपर्क होना चाहिए।

कोटद्वार के लिए दोहरी रेल लाइन होनी चाहिए। हरिद्वार से देहरादून तक भी डबल ट्रेक बनाया जाना चाहिए। आई.आर.सी.टी.सी. एवं उत्तराखंड सरकार के मध्य टूरिज्म पैकेज होना चाहिए।

पर्यटकों एवं दूरदराज के क्षेत्रों की जनता की सुविधा के लिए उत्तराखंड में ज्यादा आरक्षण केन्द्र खोलने की आवश्यकता है क्योंकि बहुत बड़ी संख्या में पूरे वर्ष ही पर्यटकों का आवागमन बना रहता है। रामनगर, काठगोदाम एवं कोटद्वारा से मुम्बई तक सीधी सुपरफास्ट ट्रेन होनी चाहिए।

बीमार यात्रियों के लिए हल्के भोजन जैसे दलिया, खिचड़ी आदि प्रदान करने के लिए भी रेलवे को सकारात्मक सोचना चाहिए। आजकल देश में Diabetes के मरीजों की संख्या काफी अधिक है, ऐसे में उन्हें Sugar Free खाद्य उपलब्ध करवाने के बारे में भी रेलवे को विचार करना चाहिए।

रामनगर व ऋषिकेश रेलवे स्टेशन जिनको कि मल्टी फंक्शनल स्टेशन के रूप में विकसित किया जाना प्रस्तावित है इनके लिए पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप की अनुपातिक व्यवस्था क्या है और इसकी जानकारी सार्वजनिक कर पब्लिक को दी जानी चाहिए और इनको मल्टी फंक्शनल स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए कार्यवाही शीघ्र प्रारम्भ करनी चाहिए।

गुवाहाटी से हरिद्वार के लिए भी एक सीधी ट्रेन चलाई जानी चाहिए। उत्तराखंड से बहुत लोग फौज में हैं। बार्डर पर तैनाती की वजह से छुट्टी पर आते-जाते समय उन्हें बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है। प्रसिद्ध कामाख्या देवी का मंदिर भी

गुवाहाटी में है। उत्तराखंड देवभूमि है जिसमें बहुत से तीर्थ हैं। गोहाटी से हरिद्वार तक ट्रेन चलने से तीर्थयात्रियों को सुविधा होगी।

कोटद्वार के लिए दोहरी रेल लाइन होनी चाहिए। हरिद्वार से देहरादून तक भी डबल ट्रेक बनाया जाना चाहिए। कोटद्वार, ऋषिकेश एवं रामनगर में माल यातायात टर्मिनल बनने चाहिए। व्यापार की दृष्टि से ये तीनों ही उत्तराखंड के प्रमुख शहर हैं।

नजीबाबाद जंक्शन रेल मार्ग उत्तराखंड का मुख्य द्वार है जहां से उत्तराखंड व उत्तर प्रदेश के भारतीय सेना में कार्यरत हजारों सैनिक, व्यापारी एवं अन्य लोग प्रतिदिन रेल द्वारा यात्रा करते हैं। 12331 - 12332 हिमगिरी एक्सप्रेस, 15653 - 15654 अमरनाथ एक्सप्रेस, 15651 - 15652 लोहित एक्सप्रेस, 12327 - 12328 उपासना एक्सप्रेस एवं 15097 - 15098 जम्मू बरौनी एक्सप्रेस गाड़ियों का नजीबाबाद जंक्शन जैसे मुख्य मार्ग पर स्टापेज न होने से यात्रियों को असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। इसलिए नजीबाबाद जंक्शन में इन गाड़ियों का भी स्टापेज बनाया जाए।

सर्दियों के मौसम में तथा धने कोहरे से रेल गाड़ियां 8-9 घंटे तक लेट हो जाती हैं, यात्रियों को भोजन उपलब्ध करवाने के लिए रेलवे को चाहिए कि वह छोटे स्टेशनों पर भी भोजन की उपलब्धता तथा छोटे बच्चों के लिए दूध सुनिश्चित करे जिससे गाड़ी के लेट होने पर भी यात्रियों को भोजन तथा बच्चों को दूध उपलब्ध हो सके। केदारनाथ, गवालदम और कर्णप्रयाग में प्रस्तावित कम्प्यूटाइज्ड रेल आरक्षण केन्द्र शीघ्र खोले जाने चाहिए। अंतर्राष्ट्रीय रेल संपर्क को बढ़ाने के लिए और प्रयास करने चाहिए कोलकाता से थाईलैण्ड वाया म्यांमार, बंगलादेश तक रेल संपर्क होना चाहिए जिससे पर्यटन एवं व्यापार में वृद्धि होगी।

देहरादून से कानपुर तक एक सीधी ट्रेन भी चलाई जानी चाहिए तथा कानपुर जाने वाली ट्रेनों की गति बढ़ाई जानी चाहिए और फर्स्ट ए.सी. कोच की सुविधा उनमें देनी चाहिए।

खाने की गुणवत्ता में सुधार के लिए रेलवे को पी.पी.पी. मोड अपनाना चाहिए, हल्दीराम, बीकानेर जैसे प्रसिद्ध ब्रांड्स के साथ रेलवे को जोड़ना चाहिए।

पैलेस ऑन व्हील्स की तर्ज पर ताजमहल तक एक गाड़ी चलनी चाहिए बल्कि मैं तो यह कहना चाहूंगा कि ताज महल के पास तक एक अलग रेल कॉरिडोर बनाया जाये जिससे सुबह पर्यटक जाकर शाम तक वापिस लौट आये इससे पर्यटन को तो बढ़ाया मिलेगा साथ ही रेल की आमदनी में भी वृद्धि होगी।

मैंने पूर्व में भी इस सदन को यह जानकारी दी थी कि जब मैं रेल राज्य मंत्री था, तब हम लोगों ने बायोलोजिकल टायलेट्स का राष्ट्र हित में रिसर्च प्रारम्भ किया था। इन टायलेट्स के रेल के साथ जुड़ जाने से किसी भी प्रकार की गंदगी रेलवे स्टेशनों पर नहीं फैलेगी और गंदगी एक टैंक के अंदर कंटेन हो जायेगी, जिसे वैक्यूम के जरिए निकाला जा सकता है। यदि यह बायोलोजिकल टायलेट्स बन जाये तो रेलवे ट्रेक व स्टेशनों से गंदगी समाप्त हो जायेगी और अंतर्राष्ट्रीय क्षेत्र में भारत आगे बढ़ेगा। डी.आर.डी.ओ. के साथ मिलकर सरकार इस संबंध में जो कार्यवाही कर रही है, उसमें तेजी लाकर सरकार इसे शीघ्र ही रेलवे में लागू करे।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि विभिन्न देशों के रेल नेटवर्क का अध्ययन कर भारत में भी तेज गति की ट्रेनें चलनी चाहिए। विश्व में सबसे तेज गति की रेल जापान में चलती है जो कि 581 कि. मी. प्रति घंटे की रफ्तार से चलती है। इस रेल का विकास जापान रेलवे ने Magnetic Levitation Train System के आधार पर किया है। चीन ने भी तेज गति की रेल श्रृंखला में 574.8 कि.मी. प्रति घंटे की रफ्तार से बुलेट ट्रेन का विकास किया है, जो सफलतापूर्वक चल रही है।

मैं यूपीए अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी, मा. प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह, मा. रेल मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी एवं मा. रेल राज्य मंत्री श्री के.एच. मुनियप्पा तथा श्री भरत सिंह सोलंकी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने 125 किलोमीटर लंबे ऋषिकेश से कर्णप्रयाग रेलवे लाईन के निर्माण का शिलान्यास किया। मेरा उनसे आग्रह है कि वह इसका निर्माण कार्य को शीघ्र शुरू करवाएं क्योंकि यह रेल सामाजिक, पर्यटन एवं सामरिक रूप से महत्वपूर्ण है।

अंत में मैं रेल अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ।

SHRI NARAHARI MAHATO (PURULIA): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for giving me a chance to participate in the discussion on the Demands for Grants (Railways) for 2012-13. Many hon. Members of this august House have participated in the discussion today on the Demands for Grants (Railways) for 2012-13. They have illustrated that there are many lacunae in the development of railways. They should be overcome because railways is the lifeline of the nation.

What have we seen in the last five years in terms of development of railways? If we look at the infrastructure, new facilities, doubling of railway lines, gauge conversion, signaling, welfare and many other things, the Railways has not contributed much and it is a very peculiar position.

I shall now point out some of the demands pertaining to my Constituency, Purulia District, in West Bengal. From the point of railway network, it is an underdeveloped district. From Ranchi to Purulia, the distance is only 122 kilometres. Ranchi, as you know, is the Capital of Jharkhand. Earlier, Purulia was in then undivided Bihar. It became a part of West Bengal on 1st November, 1956. From Ranchi to Purulia, the distance is only 122 kilometres. Out of this stretch of 122 kilometres, 88 kilometres have been converted into double line, and only 34 kilometres remain single line. This is disadvantageous for running of the trains and also the poor people from Purulia are facing various problems and difficulties while traveling to Bokaro Steel Plant, Ranchi, Asansol, Durgapur and Tatanagar. In the discussions on the Railway Budget, I have noticed that two hon. Members mentioned that it should be converted into double line. Today, I wish to demand that the remaining line should be converted into double line.

My second point is that Adra Railway Station falls under S.E. Railway Division. In my constituency, there is a need to construct an overbridge near Adra Railway Station. There are two Higher Secondary Schools there for boys and girls. There are nearly 2,500 students who study in each School. Thus, nearly 5,000 students cross that railway line every day.[\[S45\]](#)

More than 10,000 students go up and down by crossing the line. It is very difficult, at the school time and at the examination time, to cross the railway line. So, there should be an over-bridge near Adra Railway Station. In Adra Divisional Railway Office, there is a Railway Hospital. The Class IV staff, gangmen and other staff take admission into the hospital. Then, they are referred to Calcutta Garden Reach Hospital. There is insufficient infrastructure. In that hospital, there is insufficient doctor, insufficient medicine. So, my humble request to Railway Minister through you Sir, is to look into the Railway Hospital for the welfare of the Group D employees and for the local employees especially for those who work in Adra Railway Division.

Sir, a halt station has been sanctioned. Three years ago, a University has been established in Purulia District, namely, Sidho Kanha Birsha University. Near the University, a halt station has been sanctioned but the work has not yet started. So, my humble submission to hon. Minister through you Sir, is to implement the work of new Purulia halt station. Sir, I also wrote to him that there is no Rajdhani stoppage. So, I requested for the Ranchi Rajdhani Express which passes through a part of the district. My humble submission is for stoppage of Ranchi Rajdhani Express either at Muri or at Jhalda station.

Lastly, an Express train comes to Delhi from Purulia. There was reservation in Purulia station which is the district headquarters but it has been withdrawn. The poor people are facing a lot of difficulties to come to Delhi for the better treatment or for any other purposes. So, the reservation quota which was introduced before, it should be continued on.

Lastly, there are many obstacles, deficiencies and lacunae in regard to this matter which should be improved. We are saying that Railways are the lifeline for the nation and it should be continued.

17.18 hrs.

*SHRI PRASANTA KUMAR MAJUMDAR (BALURGHAT) : Respected Chairman Sir, 65 years have passed since our independence – In the beginning the district of Dinajpur in West Bengal was devoid of any railway connectivity. People of the region had fought a long battle to get railway lines constructed there. In the later years, late Barkat Saheb and recently Hon. Mamata Banerjee did a lot to help this place get its due in as far as railways is concerned. On one hand, the common people played a commendable role and on the other, these leaders did well to support the cause.

But still there are many problems. People want direct connectivity with the capital city of the state, Kolkata. But what is the ground reality? One train starts at 5 am in the morning, only thrice a week, for Kolkata. But it is very difficult for the passengers coming from nearby villages to catch that train so early. Again at 10.30 pm it returns from Kolkata. That too is a very odd hour. Thus through you, I would like to request Hon. Railway Minister to reschedule the train so that it helps the passengers concerned. There is another train in the evening called link rail that connects Malda with Gaur. The starting time of this train is 5.05 am but it never comes before 7 am because a single train comes to Balurghat via Siliguri from Jangalmahal. At Balurghat one engine is connected and then it moves ahead. There is no surety that it would reach in time because there may be so many problems midway. Everyday it runs late as a result of which by the time passengers reach Malda, Gaur Express already leaves the station. No other train wants to pick up the passengers who are left out. Thus my request would be to either extend the Gaur Express or introduce a new train from Kolkata to Balurghat.

The conditions of the platform are also very poor in many places. In Gangarampur, the passengers face a lot of hardships while boarding the trains, particularly aged people face more problems. The platform floors are not cemented. If the rail department does not have funds then I can very humbly submit that a part of my MPLADS fund can be utilized for the purpose, to raise the level of the platform.

Thirdly, the railway line must be extended from Balurghat upto Hili, so that the North-Eastern states of the country, Guwahati of Assam, Manipur, Agartala of Tripura are reached in less time. Bangladesh is only 250 km to 300 km. from this point. Hili has an India Bangladesh border check point. Hili is divided into two parts. One part falls under Balurghat, West Bengal and the other part is in Hakimpur in Dinajpur district of Bangladesh. In the Bangladesh part of Hili there is good rail way network which goes upto Dhaka. If we connect both the parts of Hili, we can cut short the distance of approximately 300 km to reach Agartala. So the train can run through that region. In future it will lead to better cooperation between the countries. Bangladesh will come closer to the North Eastern states like Tripura. Moreover trade and commerce will flourish in the entire region due to better connectivity. The goods manufactured in India as well as in Bangladesh can be transported to countries like Bhutan and Nepal while products from those nations can be imported to our country. With more and more trading activities, ties among all these countries will be strengthened and many perennial problems can be solved. Both India and Bangladesh will develop nationally as well as internationally. If that happens then it would be very easy to reach, the North Eastern states from Delhi too. The areas of Bengal and Bihar through which the train will pass can also develop vigorously. Hon. Railway Minister is aware of the needs of my constituency very well. He has visited the area. Thus my request to him is to help the region progress and the only way to do so is to extend the rail network upto Hili. In this age of globalization if the railway connectivity is improved, people of the country will prosper all the more. The North Eastern states will become easily accessible.

I have another issue to raise. Few days back I had received a letter from the railway officials of New Jalpaiguri. It said that we were welcome to attend the meeting that was to be held in February to raise our concerns and grievances, if any. But the meeting was never held. Thus I urge upon the Minister to hold such meetings regularly so that we can express our views and give suggestions for the betterment of rail services.

I would like to congratulate him for reducing the passenger fares but want to oppose the hike in freight charges. Today price rise is rampant. People are facing great difficulties and are reeling under increased burden of living. If freight charge increases, it pushes up prices of essential commodities which is not in favour of the common people. So if freight rates are lowered, it can help them a lot because low freight charge will arrest escalation of prices and lead to overall prosperity. The Minister should pay heed to this aspect for the benefit of the train passengers and the people at large.

With these words, I thank you for allowing me to participate in this discussion.

डॉ. संजीव गणेश नाईक (ठाणे): सभापति जी, नये मंत्री जी मुकुल राय साहब तो सदन में नहीं हैं लेकिन हमारे सोलंकी साहब और मुनियप्पा साहब हैं, वे इस बात को ठीक ढंग से नोट कर लेंगे क्योंकि पिछले तीन साल से हम इस बात को सदन में रख रहे हैं, मेरे ख्याल से हमारे सभी सहयोगी इस बात को सदन में बहुत समय से रख रहे हैं, अभी वे कितने खुश हैं, कितने नहीं हैं, यह बात वे अपने अपने भाषण में बताएंगे लेकिन मैं अभी अपने संसदीय क्षेत्र ठाणे के बारे में कहना चाहूंगा, अभी छत्रपति शिवाजी टर्मिनल जिसे उस वक्त विक्टोरिया टर्मिनल कहा जाता था, वहां से ठाणे 1853 में सबसे पहली रेलवे चली, अभी तक वह स्टेशन बहुत

तकलीफों से गुजर रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि ठाणे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन पिछले बजट सत्र में ममता दीदी ने डिवलेअर किया था लेकिन उसके बारे में क्या हो रहा है, होने वाला है या नहीं होने वाला है, कुछ पता नहीं चल रहा है। एक बार बता दीजिए जिससे हम वहां के लोगों को बताएं कि होने वाला है और अगर नहीं होने वाला है तो नहीं होने वाला हम बता देंगे। लेकिन हम कब तक लोगों को दिलासा देते रहेंगे? इस बारे में माननीय मंत्री जी हमें जरूर कुछ बताएं।[a46]

ठाणा स्टेशन मुम्बई के बाद सबसे बड़ा स्टेशन है। संजय निरुपम जी ने कहा कि मुम्बई के बाद ठाणा स्टेशन है जहां सेंट्रल से जुड़कर नार्थ और साउथ में रेल जाती है। पिछले सालों से बहुत डिमांड है कि यहां स्टापेज होना चाहिए लेकिन टेक्नीकल कारण बताकर नहीं दिया जाता है। मैं विनती करता हूं कि यह हो सकता है इसलिए आप इस पर जरूर गौर करें। खास तौर से साउथ और नार्थ में जाने वाली ट्रेनों के बारे में सोलंकी साहब ने कोशिश की है कि रेल गुजरात, राजस्थान में जाए। यहां स्टापेज नहीं मिल पा रहा है, मेरी विनती है कि इस पर गौर करें।

महोदय, हमने रेल विभाग से निवेदन किया था कि ठाणा और मुल्तुर स्टेशन के बीच कोपरी एक्सेशन आफ स्टेशन कर दीजिए। आप या तो मुल्तुर का एक्सेशन कर दीजिए या ठाणा का एक्सेशन कर दीजिए क्योंकि बीच में एक स्टेशन होना बहुत जरूरी है। मैं विनती करता हूं कि कोपरी स्टेशन के बारे में लोकल कारपोरेशन इस बारे में सर्वे कर रही है और यह रेलवे की भी मदद करना चाहती है। यह शहर 35 लाख आबादी का है और यहां एक ही स्टेशन है। मेरी रिक्वेस्ट है कि इस पर जरूर गौर करें।

महोदय, भेन्द्र और मीरा रोड, दो स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन डिवलेअर किया गया। मेरे ख्याल से सभी सांसद जानना चाहते हैं कि आदर्श रेलवे स्टेशन क्या होता है, इसकी क्या डेफिनेशन है? अभी तक यह किसी को पता नहीं है। मैं चाहता हूं कि आप इस पर ध्यान दें।

मुम्बई में लोकल ट्रेन चलती है। आपने नौ डिब्बे किए, 12 किए। मुम्बई में जिस तरह से आबादी बढ़ रही है, मेरा निवेदन है कि सभी लोकल ट्रेन 15 डिब्बे की होनी चाहिए। पिछले कुछ दिनों मुम्बई में हादसा हुआ और उससे मुम्बई की आवाजाही ठप्प हो गई थी। ऐसे वक्त में जनता की अपेक्षा थी कि मंत्री जी आए या चेयरमैन आफ रेलवे आए। वहां आकर कोई पूछे कि क्या दिक्कत है लेकिन कोई नहीं आया। यह हमारे लिए बहुत दुख की बात है। हम लोगों को फेस नहीं कर पा रहे हैं। हम उन्हें कैसे कहें कि यह देश की आर्थिक राजधानी है और यहां कोई भी नहीं आया। मैं चाहता हूं कि आप आइए और देखिए कि डिजास्टर मैनेजमेंट नाम की कोई चीज हमारे देश में है या नहीं। वहां एक जगह आग लग गई, फायर फाइटिंग के लिए सब लोग आए और चार-पांच दिन रेल नहीं चली जिसके कारण लाखों लोगों को बड़ी तकलीफ से गुजरना पड़ा। आपने देखा होगा कि ट्रेन में भर कर लोग जा रहे हैं जिसकी वजह से चार लोग मर गए। मैं चाहता हूं कि इस पर सरकार गौर करें। माननीय मंत्री जी आप सांसद सत्र के बाद भी आ सकते हैं।

महोदय, मुम्बई में नार्थ, ईस्ट, साउथ वैस्ट से लोग आते हैं। अब यहां सैंकड जनरेशन है लेकिन छुट्टी वाले दिन रिजर्वेशन नहीं मिलता है क्योंकि ट्रेन कम चलती हैं। रेल विभाग ने हुए डीसी टु एसी किया है, आबादी बढ़ रही है इसलिए इस चीज को ध्यान में रखकर नई ट्रेनें देने तो निश्चित रूप से मुम्बई, ठाणा, नबीमुम्बई, मीरा रोड और भेन्द्र के लोगों को फायदा होगा। हम पिछले दो साल से जो चीज मांग रहे हैं वह अभी तक पूरी नहीं हो पा रही है। इस साल बजट में सरकार ने बहुत अच्छे प्रावधान किए हैं। हमें उम्मीद है कि इसे ध्यान में रखकर सरकार इस पर गौर करेगी। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहान (साबरकांठा): महोदय, आपने मुझे डिमांड्स फार ग्रांट्स आन रेलवे पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। आप जानते हैं कि रेलवे विकास की धरोहर है। जहां रेल गुजरती है वहां विकास पनपता है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र साबरकांठा की बात कहता हूँ, यहां रेलवे की सुविधा नहीं के बराबर है। यह क्षेत्र आदिवासी, दलित और आर्थिक रूप से पिछड़े लोगों का क्षेत्र है। अपर्याप्त रेलवे सुविधा के कारण इस क्षेत्र का विकास नहीं हुआ है। मैं आपको उदाहरण देना चाहता हूँ कि हमें 11 साल आंदोलन के बाद एक ब्रॉडगेज रेलवे लाइन मोड़सा से नडियाड मिली। यहां दिन में एक बार ट्रेन आती है। रात को 10 बजे आती है और सुबह 6 बजे चली जाती है।[r47] और मोड़सा से नडियाड का अंतर 104 किलोमीटर है। उसे तय करने में वह चार घंटे लगाती है। यानी लगभग 25 किलोमीटर प्रति घंटा का समय लगता है। उस गाड़ी में बैठने के लिए कौन तैयार होगा, उसके बजाय यदि हम ट्रेक्टर में बैठकर जाएंगे तो पहले पहुंच जायेंगे, हमारी ऐसी स्थिति है। हम आपके माध्यम से कहना चाहते हैं कि हम पिछड़े हैं, बिछड़े हैं तो क्या हमें विकास का अधिकार नहीं है। हमें रेलवे की सुविधा मिलनी चाहिए। आज हमारे संसदीय क्षेत्र में गुड्स फैसिलिटी के लिए जो रैक पाइंट होता है, वैसे एक भी पाइंट नहीं है। पहले जो हिम्मतनगर में था, उसे भी आज बंद कर दिया गया है। उसकी वजह से किसान परेशान हैं, कृषि प्रभावित हो रही है, समय पर खाद नहीं मिल रही है और इसकी वजह से किसान आंदोलन करते हैं। लेकिन कोई फायदा नहीं हो रहा है। यहां आदरणीय रेल मंत्री, श्री भरतसिंह सोलंकी जी बैठे हैं।

सभापति महोदय : आपके गुजरात के हैं।

श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहान : वह हमारे क्षेत्र से बहुत परिचित हैं।

सभापति महोदय : वह आपकी व्यथा को सुनेंगे और उसका समाधान ढूँढेंगे।

श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहान : मैं आपसे विनती करता हूँ कि आप हमारी मांगों पर ध्यान दें।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि जो मानवरहित समपार हैं, आप उन्हें जो बंद करने का निर्णय कर रहे हैं, उसमें आपको कुछ ऑप्शन जरूर देना चाहिए। बिना कलक्टर की मंजूरी, बिना गांव पंचायत की मंजूरी, गांव वालों को विश्वास में लिये बिना या उन्हें कोई ऑप्शन दिये बिना यदि आप समपार बंद करते हैं तो उसकी वजह से किसानों और महिलाओं को बहुत ज्यादा तकलीफ होती है। हमारे यहां हिम्मतनगर और खेडबड़ा के बीच 121-सी मानवरहित समपार है, जिसे आपने बंद कर दिया। उसकी वजह से वहां के पांच-छः गांवों के किसान हैरान और परेशान हो रहे हैं। इसे लेकर बीच में जनांदोलन भी हुआ। मैं जब इस बारे में अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड को मिला तो उन्होंने कहा कि यदि आपके कलक्टर लिखकर देंगे कि इसे खोल दिया जाएगा तो हम खोल देंगे। अब वहां के कलक्टर ने भी लिखकर दे दिया है कि इसे खोलने की जरूरत है। लेकिन उसके बाद भी कोई परिणाम नहीं निकला है। आज मैं आदरणीय रेल मंत्री जी से रिक्वेस्ट करता हूँ कि इस मामले को आप देखें और हमारी इस समस्या का समाधान करें।

इसके अलावा हिम्मतनगर-खेड़बड़ा जो रेल लाइन है, उसे अम्बा जी और आबूरोड तक बढ़ाया जाए, चूंकि हमारे यहां अम्बाजी शक्तिपीठ हैं। वहां हर साल लाखों यात्री आते हैं। यदि वह सुविधा मिल जाए तो जो हमारा ट्राइबल एरिया है, उन्हें ट्रेन का लाभ मिलेगा। क्योंकि वहां आज भी कई ऐसे लोग हैं, जो कभी ट्रेन में बैठे नहीं हैं, जिन्होंने ट्रेन देखी तक नहीं है। ऐसा हमारा इलाका है।

इसके अलावा मोड़ासा- शाभलाजी रेलवे स्टेशन की कनेक्टिविटी का काम शुरू किया जाए और मोड़ासा हमारे क्षेत्र से न मुम्बई जाने की कोई सुविधा है और न दिल्ली जाने की कोई सुविधा है और जो एक ट्रेन मोड़ासा-नडियाड है, यदि उसकी समय सारणी में बदलाव किया जाए और नडियाड से हमें मुम्बई जाने की कोई कनेक्टिविटी मिल जाए तो काफी फायदा होगा। हम चाहते हैं कि आप हमारी इस मांग पर गौर करें।

इसके अलावा मैं कहना चाहता हूँ कि जब भी हम किसी रेल की मांग करते हैं तो माननीय मंत्री जी कहते हैं कि हमारे पास धनराशि की कमी है। यदि ऐसा है तो पीपीपी मोड पर कोई ट्रेन चलाने के बारे में सोचा जाए या प्रैक्टिस रेल भी शुरू की जाए। इसके लिए चाहे आपको कुछ भी करना पड़े, लेकिन आप हमारे क्षेत्र का विकास जरूर करें। दिल्ली-अहमदाबाद राजधानी एक ट्रेन है, उसमें पेट्री कार की सुविधा नहीं है। कृपया उसे उस ट्रेन में लगाया जाए।

महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

SHRI MANICKA TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Mr. Chairman, Sir, I stand here to support the Grants which have been demanded by the hon. Minister of Railways.

While doing so, I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister the importance of Tamil Nadu as the coastal State and the railway infrastructure in Tamil Nadu, that plays a major role.

After 1950, when the Integral Coach Factory in Perambur was set up, there is not even a single coach factory that was set up in Tamil Nadu for the past 60 years. Year after year, there have been demands in the House that Tamil Nadu should be given its due share in the Railway infrastructure. But for the past three years, we have been hearing the same words from the Ministers. The very important freight corridor project has not been announced; the Mumbai-Delhi and Ludhiana-Kolkata corridors which are going to attract very massive investment in that region are scheduled to be completed in 2016. The then Railway Minister had assured that Chennai will be made as a nodal point for linking Bengaluru, Kolkata and Mumbai. [48] Not even small works have started there. Making Chennai as a nodal point will create a lot of opportunities for the Southern States which will have their due shares.

When we speak of gauge conversion, Madurai to Kanyakumari section is not at all looked after. Railways usually neglect that area for gauge conversion. Year after year we hear that Virudhunagar-Manamadurai gauge conversion will be completed but deadline after deadline is being shifted. We would like the two important projects; Podanur-Pollachi in Coimbatore-Dindigul section and Tiruvarur-Karaikudi, to be completed as early as possible. Manamadurai-Virudhunagar project also has to be completed as early as possible. In this year's Budget speech the hon. Minister assured that this project will be completed.

We speak of Madurai, particularly Madurai Meenakshi, to be developed as a hub in the Southern part of Tamil Nadu. As you know, it is a great temple town. But Madurai does not get that much of attention from the Railways. We would request the Government to give Madurai its due share, particularly Tuticorin-Chennai, Madurai-Chennai and Madurai-Kanyakumari sections are to be given more importance in the years to come.

Creating container terminals and inland freight stations at Virudhunagar and Radhakrishnapuram will encourage more industrial activities in the Southern part of Tamil Nadu.

I would like to make a few requests which we have taken up with the Railway administration. One such very small but important thing is having water facilities at the railway stations. Smaller works are not being taken up at small stations. I do not want to waste the time of the House by mentioning those kinds of work. It is important to understand that when a public representative takes the railway officials to the place and he is assured that in six months' time the work such as creating water facility or putting up lights or roofs at the stations, will be completed but nothing happens after six months, it gives a very wrong impression of handling of their work. Railway does not end in Delhi, Chennai, Mumbai or Kolkata. It has a lot of stations which need to be taken care of. A lot of passengers travelling in rural areas also need to be given that kind of importance. Drinking water facility is not provided at major small stations.

With this, I would like to make two–three important requests to the Minister.

- Introduction of New Express Train from Sengottai to Mysore *via* Madurai-Dindigul, Karur, Namakkal and Salem.
- Introduction of a Passenger Train from Kanyakumari to Madurai

- Tirunelveli-Bangalore day time Express Train.
- Tuticorin-Chennai day time Express Train
- Vivek Express, which runs from Kanyakumari to Delhi, to be made as a Daily Express.
- Train which runs from Nagercoil to Bangalore be made as a Daily Express.

There are still a lot of requests to be made.[\[R49\]](#)

Since, there is not much time available, I will only mention two or three important things. There is Sivakasi town, which is famous for its small scale industries. It needs to be connected with Coimbatore by a daily passenger train. The Shencottai-Madurai passenger train may be extended up to Coimbatore. The lines of Trichy-Shencottai, Shencottai-Erode and Shencottai-Bangalore have to be connected. Rameshwaram-Shencottai has to be connected with daily train. The broad gauge conversion between Tirunelveli-Tenkasi and Shencottai-Punnalur lines need to be completed as early as possible.

Now, I would like to thank you and the hon. Minister for giving me this opportunity.

SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM): Sir. I take this opportunity to draw the attention of the Minister to some of the problems faced by the Keralites, who are living in Delhi every year as also some of the issues being faced by the people of my constituency.

With the closure of schools and colleges for summer vacations, thousands of Malayali families travel from Delhi to Kerala. The only mode of transport they could choose is the Railways. There are other modes of transport but they are expensive. These people who want to travel with their families face huge problem regarding reservation. They find that even the scheduled trains as well as trains like Duranto and Millennium carry a waiting list of around 300 in all the classes till the end of July.

The present berth capacity of trains running daily between Delhi and Kerala or biweekly is not adequate even to cater to the lean season. During the off season itself, the Keralites going from Delhi to Kerala are not able to get the reservation. Then, we can imagine the situation during the summer vacation. This problem is being faced not only by about 30 lakhs Malayalies who are living here and go to Kerala once a year but also the Government and the public sector employees who want to go to Kerala for summer vacation on LTC. There are unscrupulous travel agents, who are exploiting the situation and squeezing a lot of money from these people.

There are special trains, which have been allotted to North, East and West areas but no special trains have been allotted to Kerala during the summer vacations. I feel that it is a step-motherly treatment towards the State of Kerala. So, my request to the Minister is that special trains should be allotted during the summer vacations as there are about 30 lakh Keralites who go to their home State of Kerala.

I would like to draw your attention to one more aspect. There are a lot of projects which have been announced, especially, concerning my constituency, namely, Kottayam, in the Railway Budget of 2011-12. I am grateful to you for this, but none of these projects could be started. For example, there are about seven railway stations which were declared *Aadarsh* stations. After the declaration, tenders were called and they were also awarded but the work could not start due to lack of money. There is a total mismatch between the money and the proposed projects. A lot of projects have been announced but the money for those projects have not been allotted at all.

I am grateful to you for one more thing. An announcement was made for one pilgrim shelter in Kottayam railway station. Its estimated cost is about Rs. 72 lakhs and the Division was asked to construct it.[\[MSOffice50\]](#) The money allotted for the total Division is around Rs.6 crore to Rs.7 crore so I think they will not be able to do a single work of Rs.72 lakh. This work has to be completed within three months' time before the next Sabarimala pilgrimage season starts. My only request is that specific funds should be allotted for the construction of this pilgrimage shelter because crores and crores of pilgrims stop in Kottayam and then go to Sabarimala by road.

As regards multi-functional complex, the announcement was made during 2010. It was a good proposal but it has not yet started. I would request the Minister to tell us whether this will be started or not. If there is any technical problem, you tell it to the people or to this august House that due to some technical problem you are going to shelve this proposal. Otherwise, people would remain in dark.

Regarding doubling work, as you know, the Railways get maximum revenue from Kottayam Railway Station in Kerala. The maximum traffic is from Ernakulam to Kayamkulam, *i.e.*, Ernakulam, Etamannur, Kottayam, Changnacherry, Thiruvalla, Kayamkulam, etc. This route has the maximum traffic. But we are not able to do doubling on this route mainly because of lack of money as also due to land problem. The land has become so limited and so precious that no one would like to part with the land in this thickly populated area. The traffic is very heavy in this area. My request would be to have an automatic switching system in this area. In the long run, it will benefit the Railways and the people of Kerala.

With these few words, I support the Demands for Grants of Railways.

DR. TARUN MANDAL (JAYNAGAR): Sir, I rise to support the Demands for Grants of Railways for 2012-13. While supporting the Demands, I would like to request the Railway Minister to give proper attention for quick redressal of some of the problems of my area and also in general of the Railways.

Sir, I hail from an area called Sundarbans, South 24 Parganas District of West Bengal which is a world heritage site. It contains two very important pilgrimage sites – Ghutiari Sharif and Ganga Sagar. The southern section of the Eastern Railway runs trains in that sector but they are very inadequate in number. I would request the Railway Minister to increase the frequency of trains as also increase the number of coaches in the trains. He should add, at least, one more ladies compartment in each 12-coach train. Earlier it was a thinking that the local trains which run more than 100 kilometres, at least, toilets should be added in those trains. Therefore, this demand should be considered.

Then, due to the development of some tracks in some particular divisions the distance between the platforms and the Railway coach has increased which is causing frequent accidents. So, that should be rectified immediately to prevent more accidents. The level crossings which are unmanned should be converted into manned level crossings immediately in my area.

I would give special thanks to the Ministry of Railways as also the Railway Minister for taking up some projects particularly in the Sundarbans areas. They are extension of railway line up to Goshaba, Basanti, Kultoli, etc. I would request that this work should be completed as early as possible.

As regards recruitment, I have heard that 1.54 lakh jobs are still remaining vacant in the Railways. Many of the unemployed youths from my Constituency are applying for these jobs. The Railways being one of the largest Government industries, it can employ a large number of unemployed youths not only of my constituency but also of the entire country. Therefore, it should be properly looked into. [r51]

A large number of people from West Bengal goes to Kerala to find employment as skilled and unskilled workers. So, the Thiruvananthapuram – Howrah Express which now runs bi-weekly should be made regular, or some new trains should be introduced for that line. In the Benaras Division, I would like to mention that in two trains, namely, the Sadbhavna Express and Shramjeevi Express, a stoppage in the Srikrishna Nagar station should be given, because it falls in the Badlapur Sub-Division which is a very important Sub-Division in the district.

There is a long pending work of broad gauge conversion in the Lumding-Silchar-Agartala Division in the North Eastern Region. That should be immediately done to give relief to the local commuters from their difficulties.

Corruption is an area in the Railway, if it can be prevented and contained then a lot of revenue can be saved and funds also can be generated and there would be no need for increase in the fares of the Railways. Safety and security is an area of concern for the Railways because it is the lifeline of India. So, in that respect, particularly renovation and over-hauling of the existing tracks and the old bridges should immediately be done by the Railways.

I hope, the hon. Railway Minister would take into account all these points and also take proper action.

श्री रामकिशुन (चन्दौली): महोदय, वर्ष 2012-13 की रेलवे की अनुदान की मांगों पर बोलने के लिए आपने मुझे अवसर प्रदान किया है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पिछले बजट में पूर्व रेल मंत्री ममता बैनर्जी जी ने घोषणा की थी कि जनपद चन्दौली में रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाएगा। एक साल हो गया है, लेकिन उस पर किसी प्रकार का काम शुरू नहीं हुआ है। जनपद चन्दौली तीन-चार रेलवे लाइनों से घिरा हुआ है। कई ओवर ब्रिज बनाए जाने हैं। चन्दौली मुख्यालय है, सैयद राजा के पास है और मटकुड़ा रेलवे फाटक पर घंटों जाम होता है। इसी प्रकार वाराणसी जनपद में भी करिअप्पा मार्ग, जो बहुत महत्वपूर्ण मार्ग है, वहां ओवर ब्रिज नहीं है। गाजीपुर और वाराणसी मार्ग पर आसापुर चौराहे के रेलवे फाटक पर बनाया जाना है। वहां घंटों जाम रहता है। दूसरा वहां कजाकपुरा मोड़ है,

जहां बनारस रेलवे लाइन गाजीपुर जाती है। वहां दो-दो घंटे जाम लग जाता है। यहां ओवर ब्रिज बनाए जाने की जरूरत है। वाराणसी सांस्कृतिक, धार्मिक राजधानी है और बड़ी संख्या में लोग आते हैं। जाम में पर्यटक फंस जाते हैं और दूसरी तरह की भी कई परेशानियां होती हैं। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पूर्वांचल का महत्वपूर्ण शहर है। उसके जाम की समस्या को देख कर जो ओवर ब्रिज प्रस्तावित हैं, उन्हें बनाने का काम शुरू किया जाए।

दूसरा मुगलसराय रेलवे स्टेशन के बारे में है। 13 हजार रेलवे कर्मचारी हैं मुगलसराय रेलवे स्टेशन पर और आधा दर्जन से ज्यादा रेलवे कॉलोनियां हैं और उनके पार्क, उनके बच्चों का स्कूल और कॉलेज जर्जर और क्षतिग्रस्त अवस्था में हैं। पिछली बरसात के दिनों में पानी रेलवे की कॉलोनिनों में भर गया था। उसको ठीक करवाने का काम किया जाना चाहिए। आपके एक रेलवे के स्कूल में इंटर कॉलेज चलता है, जहां सीबीएससी की मान्यता नहीं रहने से वह यूपी बोर्ड का विद्यालय है। हम चाहेंगे कि उसे सीबीएससी की मान्यता मिले और एक डिग्री कॉलेज जहां रेलवे इम्प्लायी इतनी बड़ी संख्या में हैं, उसको डिग्री कॉलेज बनाने का काम करें।

रेलवे का एक 50 बैड का अस्पताल है। उसका आधुनिकीकरण करवाने की जरूरत है। जब कोई रेल इम्प्लायी गंभीर बीमारी से परेशान हो जाता है तो उसको लिलूवा हावड़ा जाना पड़ता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि उस अस्पताल का आधुनिकीकरण किया जाए।

सभापति महोदय, एक बात किसानों से जुड़ी है। चंदौली में अक्सर खाद की कमी हो जाती है। कमी इसलिए होती है कि खाद का जो रैक प्वाइंट है, वह बनारस में उतरता है और बनारस से विभिन्न जनपदों में खाद जाती है। चंदौली में पहले से ही माल गोदाम है, मुगलसराय, व्यास नगर में है।[\[r52\]](#)

अगर वहां खाद का एक रैक प्वाइंट बन जाए और किसानों को वहीं से खाद मिलने लगे तो बनारस में जो जाम हो जाता है, उस जाम से हम बच जाएंगे और किसानों को खाद आसानी से मिल सकती है।

मुगलसराय में चार रेलवे लाईनें हैं- मुगलसराय-गया रेलवे लाईन, मुगलसराय-पटना रेलवे लाईन, मुगलसराय-बनारस रेलवे लाईन, मुगलसराय-मिर्जापुर रेलवे लाईन। इस तरह हमारा जनपद चार-पांच भागों में बंटा हुआ है। उस पर बहुत-से मानव रहित रेलवे क्रासिंग हैं। कुछ क्रासिंग ऐसी हैं जिनसे बड़ी संख्या में लोग आते-जाते हैं। मानव रहित होने से वहां दर्जनों दुर्घटनाएं हुई हैं। हृदयपुर गांव है, सहरोइयां गांव है, इसके अलावे और कई ऐसे गांव हैं जहां इसकी जरूरत है। जहां सड़कें बन गयी हैं वहां मानव रहित रेलवे क्रासिंग के स्थान पर ओवरब्रिज बनाया जाए।

सभापति महोदय : अब संक्षिप्त करें।

श्री रामकिशुन : सभापति महोदय, मैं बस दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर लूंगा। चौथी बात है, जनपद मुख्यालय में ट्रेनों का ठहराव हमारा जनपद बने सत्रह वर्ष हो गए। पर, वहां कोई ट्रेन नहीं रुकती है। सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से चाहता हूँ कि जो लोकल ट्रेनें चलती हैं, उन्हें जिला मुख्यालय पर रोक दें। जिला मुख्यालय में कलक्टर, एस.पी. बैठते हैं। हमारा जनपद नवसल प्रभावित है। अगर उसको आप नहीं बनाते हैं तो निश्चित तौर पर वहां के लोगों को, अस्पताल जाने वाले लोगों को दिक्कत होती है। इसलिए मैं आपके माध्यम से चाहता हूँ कि जिला मुख्यालय पर ट्रेनों का ठहराव हो।

सभापति महोदय : संक्षिप्त करें।

श्री रामकिशुन : सभापति महोदय, मैं एक बात और संक्षेप में कहना चाहता हूँ कि आपकी रेलवे की सैंकड़ों एकड़ जमीन खाली पड़ी है। जब मुगलसराय रेलवे लाईन का निर्माण हो रहा था तो सैयद राजा रेलवे स्टेशन के पास रेलवे की 140 एकड़ जमीन खाली पड़ी हुई है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय से कहना चाहता हूँ कि उस जमीन को खाली पड़े हुए 50 वर्षों से ज्यादा हो गया। मैं चाहता हूँ कि या तो आप राज्य सरकार को जमीन दे दें। राज्य सरकार उस पर एम्स बना दे, अस्पताल बना दे या फिर केन्द्र सरकार को जमीन उपलब्ध करा दें या आप स्वयं उस पर यदि रेलवे का कोई छोटा-मोटा कारखाना बनाना चाहते हैं तो देने का काम करें।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि आजकल आप रेलवे स्टेशनों को ठेकेदारों को देना चाहते हैं। इससे बहुत ही गंभीर संकट पैदा होगा।

सभापति महोदय : संक्षिप्त करें। अब आपका समय पूरा हो गया।

श्री रामकिशुन : सभापति महोदय, बस अब दो प्वाइंट है। उसे सुन लें। एक तुलसी आश्रम है। तुलसीदास जी के नाम पर उस स्टेशन का नाम रखा गया। उस स्टेशन के टिकट वितरण और टिकट संग्रह का काम आप ठेकेदारों को दे देंगे। महोदय, वहां प्रवचन होता है। बड़े पैमाने पर वहां धार्मिक कार्यक्रम आयोजित होते हैं। ऐसे स्टेशन को आप ठेकेदारों को देना चाहते हैं, यह बहुत ही गलत है।

अन्त में, मैं कहूंगा कि उत्तर प्रदेश से, बिहार से और तमाम पूर्वी भारत के लोग फ़रीदाबाद में काम करते हैं, व्यापार करते हैं। फ़रीदाबाद में कम से कम पूर्वी और उत्तर भारत के लोग लाखों की संख्या में रहते हैं। उन्हें फ़रीदाबाद से पूर्व की ओर जाने के लिए कोई गाड़ी नहीं मिलती है। फ़रीदाबाद एन.सी.आर. के अंतर्गत आता है। वहां के लोगों ने वहां पूर्वांचल महाकुम्भ नाम से एक सभा की थी। इसमें उनकी मांग है कि फ़रीदाबाद से एक गाड़ी पूर्व के लिए, मुगलसराय के लिए, बनारस के लिए, गोरखपुर के लिए, बिहार के पटना के लिए चलाने का काम करें।

आपने बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं अनुदान की मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूँ।

श्री धनंजय सिंह (जौनपुर): माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेलवे अनुदान मांगों पर अपनी बात रखने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को पद ग्रहण करने के लिए बधाई देता हूँ। मैं बहुत संक्षेप में बातें करना चाहूँगा। वैसे भी मैं देख रहा हूँ कि आप समय बहुत कम दे रहे हैं। मैं अपनी क्षेत्रीय समस्याओं, अपने जनपद से संबंधित कुछ विषयों पर आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा।

माननीय सभापति महोदय जी, हमारा जनपद लगभग 50 लाख की आबादी वाला जनपद है। हमारे जिले से कई प्रमुख मेल, एक्सप्रेस ट्रेनों गुजरती हैं, पर वे जिला मुख्यालय पर ठहरती नहीं हैं। मेल, एक्सप्रेस ट्रेनों के जिलों पर, जिलों के मुख्यालय पर ठहराव के मानक बनाए गए थे। मैं माननीय मंत्री जी से कम से कम यह जरूर चाहूँगा कि जो ठहराव के मानक बनाए गए थे, उस आधार पर हमारे जिले से जो भी मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों गुजरती हैं, उसको जिला मुख्यालय पर अवश्य रूकने का प्रबन्ध सुनिश्चित किया जाए। हमारे शहर में दो स्टेशन हैं- एक जौनपुर सिटी स्टेशन, और जौनपुर जंक्शन। दोनों से बहुत-सी प्रमुख ट्रेनों गुजरती हैं और वहां डबल लाईन भी हैं।[MSOffice53]

18.00 hrs.

मैं चाहूँगा कि दोनों स्टेशनों को अपग्रेड किया जाए। हमारे यहां पांच रेलवे ओवर ब्रिज की बहुत ही महत्वपूर्ण आवश्यकता है। इस संदर्भ में मैंने माननीय मंत्री जी से भी और इनसे पहले ममता जी थी, उनको भी मैंने पत्र लिख कर कई बार आग्रह किया था। इस सदन के अंदर भी मैंने कहा था।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, it is six o'clock now. I have four more hon. Members to speak on the Demands for Grants (Railways). If the House agrees, the time of the House may be extended by half an hour.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

MR. CHAIRMAN: The time of the House is extended by half an hour.

18.01 hrs.

(Dr. M. Thambidurai in the Chair)

श्री धनंजय सिंह : हमारे जनपद में पांच रेलवे ओवर ब्रिज बनने हैं। अभी उत्तर प्रदेश की नवगठित सरकार ने कहा है कि जो भी रेलवे ओवर ब्रिज के प्रोजेक्ट पैंडिंग हैं, उन पर अगर रेल मंत्रालय पैसा देता है तो उसे पैसा देकर बनवाने के लिए तुरंत अग्रिम कार्यवाही करेंगे। हमारे जिले में चार रेलवे ओवर ब्रिज बनने हैं। उसमें एक जौनपुर सिटी रेलवे क्राँसिंग, जो लुम्बिनी-दुर्गा मार्ग पर स्थित है, जिसमें हमारा विध्याचल धाम भी है। उस पर बहुत ज्यादा आवागमन है। ये स्टेट हाइवे हैं और नेशनल हाइवे के लिए भी प्रयोज्य है। इस पर ओवर ब्रिज बनना अत्यंत आवश्यक है, क्योंकि हमारा पूरा शहर जाम हो जाता है। एन.एच. 231 पर जगदीशपुर रेलवे क्राँसिंग है, बनारस और जौनपुर के एन.एच. 231 पर बहुत ज्यादा आवागमन है। इसलिए यहां भी बहुत ज्यादा जाम की समस्या होती है। मुनियप्पा जी, रेल राज्य मंत्री यहां पर बैठे हुए हैं। ये हमारे यहां चुनाव के दरम्यान गए भी थे और वहां पर कुछ घोषणाएं भी की थीं। आप यहां पर उपस्थित हैं, अपनी घोषणाओं पर ध्यान देते हुए एन.एच. 231 पर जगदीशपुर रेलवे क्राँसिंग, एन.एच. 231 पर ही नई गंज रेलवे क्राँसिंग और जौनपुर-शाहगंज मार्ग के चौकियाँ बाई पास पर एन.आर. और एन.ई.आर. दोनों रेलवे क्राँसिंग वहां पर हैं। आप वहां से बॉय रोड भी गुजरे थे। वहां पर एक ही ओवर ब्रिज से दोनों रेलवे लाईनों को जोड़ा जा सकता है। जौनपुर-इलाहाबाद पर एक मुंगराबाद शाहपुर हमारा बहुत बड़ा कस्बा है, वहां पर भी एक रेलवे ओवर ब्रिज की अत्यंत आवश्यकता है। हमारे जिले में जो मानव रहित रेलवे क्राँसिंग है, उसकी तखनऊ से बनारस तक डबल लाइन हो गई है और उस पर इलैक्ट्रीफिकेशन का काम भी हो रहा है। जितने भी मानव रहित रेलवे क्राँसिंग्स हैं, वहां पर एक्सीडेंट्स बढ़ जाएंगे। इनका सर्वे करा लिया जाए, जहां पर आवागमन अधिक है, उन रेलवे क्राँसिंग्स को फाटक युक्त किया जाए और वहां पर मानव की व्यवस्था की जाए। हमारी एक बहुत महत्वपूर्ण मांग है, जिसके लिए हम कई बार सदन में कह चुके हैं। जौनपुर से लगभग चार लाख की आबादी जौनपुर से मुंबई और आसपास के इलाके में रहती है। जौनपुर से मुंबई के लिए एक स्पेशल ट्रेन अगर चलाई जाए तो हमारे क्षेत्र केवासियों के लिए आपकी बहुत ही कृपा होगी। निश्चित रूप से मैं आपसे कहूँगा कि उससे रेवेन्यू लॉस नहीं होगा, रेल विभाग को उससे रेवेन्यू बढ़ेगा ही, घटेगा नहीं।

हमारे यहां एक खेता सरॉय जंक्शन है। हाल ही में रेल मंत्री जी से आग्रह करके पीआरएस सिस्टम के लिए कहा गया था। ममता जी ने सदन के अंदर इसकी घोषणा की थी कि सांसद अपने संसदीय क्षेत्र में एक पीआरएस सिस्टम कर सकते हैं। हम लोगों ने खेता सरॉय के लिए कहा था। मैं चाहूँगा कि खेता सरॉय रेलवे स्टेशन को बेहतर बनाया जाए, उसे अपग्रेड भी किया जाए। वहां पर पहले एक टून एक्सप्रेस 13009 अप रूका करती थी, डाउन रूकती है, 9 अप रूकनी बंद हो गई है। मैंने रेल मंत्री जी को पत्र लिख कर भी दिया था कि आप वहां उसे रूकवा दें, क्योंकि वहां कम से कम दस से बीस लाख रूपए का व्यवसाय प्रभावित हुआ है। वहां पर 9अप रोकने की व्यवस्था कराएं। वहां पर गोदान एक्सप्रेस 11055/59अप है। गोदान एक्सप्रेस 11060/56डाउन है, इसे रोकना चाहिए। जनता एक्सप्रेस 13039/14236 डाउन को भी रोकना चाहिए। बरेली पैसेंजर 14266 के लिए भी कुछ व्यवस्था की जाए, क्योंकि वहां दो लाख की आबादी प्रभावित होती है। जिला मुख्यालय वहां से लगभग तीस किलोमीटर की दूरी पर है। साबरमती एक्सप्रेस भी रोकने की बात है। मैं आपसे कहूँगा कि वहां पर किसी भी प्रकार का कोई राजस्व नुकसान नहीं होने वाला है। हमारे संज्ञान में एक बात बार-बार आती है, क्योंकि हमारे यहां बहुत दूर से लोग आते हैं, वहां पर जहरखुराने की शिकायत बहुत आती है। जहरखुराने की शिकायत ठीक है, वहां पर घटनाएं होती हैं। मेरा यह कहना है कि जब रिकवरी हो जाती है, इस गिरोह के लोग पकड़े जाते हैं, माल बरामद हो जाता है, उसमें कई लोग भुक्तभोगी होते हैं। मेरा आपसे आग्रह है कि ऐसे मामलों का त्वरित निस्तारण कराया जाए, क्योंकि उनका सामान जो लोग लेकर आते हैं, वे सारा बाहर पड़ा हुआ खराब होता रहता है। वह खराब न होने पाये और उसको तुरन्त निस्तारित करके वापस कर दिया जाये। इस सम्बन्ध में जी.आर.पी. के लिए निर्देश जारी करने की कृपा करें।

निश्चित तौर पर मैंने जो मांगें रखी हैं, मैं माननीय मंत्री जी को आपके माध्यम से रिटिन में दे देना चाहता हूँ, इन पर जरूर अमल किया जाये। मुनियप्पा जी हमारे जिले में 2-3 बार गये हैं, इन्होंने जरूर कुछ घोषणाएं की हैं। मैं उनसे जरूर चाहूँगा कि इस सम्बन्ध में कुछ करें।

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER (PONNANI): Mr. Chairman, Sir thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion.

I would like to raise a very important burning issue pertaining to my constituency and district Malappuram in Kerala. It is the biggest district in Kerala. There were two unloading points of food supplies of the Railways to the FCI. One was in my constituency, Kuttipuram and the other one was Angadipuram. The Railways raised a kind of technical problem in unloading at two points. They have stopped it and because of that the entire district suffered and the food supply was adversely affected. People were making a lot of hue and cry on that. The situation was aggravated. In the last season, the hon. Minister of State in the Ministry of Railways and the hon. Minister in-charge of FCI, Shri K.V. Thomas, had some discussions. They took a decision to maintain the *status quo*. Again, unloading started and two-three wagons came. Today, I got information that they have again stopped it. I realize that Railways may have their technical problem. I have full confidence that the hon. Minister of State in the Ministry of Railways, Shri Muniyappaji, will give a sympathetic listening and he will take speedy action. I would humbly request the hon. Minister to maintain the *status quo*. If that is not done then the poor people, who are depending on the ration, will suffer like anything. This is my humble submission to the hon. Minister. The hon. Minister should take appropriate action. I would even suggest that a high-level meeting in the presence of the hon. Minister of Railways and the Minister in-charge of FCI may kindly be arranged so that we can take a final decision on that. We had an interim discussion on this. Finally, it was agreed that the nearby station, viz., Thirunnavaya, would be expanded and the FCI godown will be constructed on a war footing level. So, on that also, I would request that a time-bound action may kindly be taken to ensure that also so that we can make a permanent settlement.

Sir, I do not want to take much time of the House. As far as Kerala is concerned, we are having our genuine grievances. Unfortunately, things are moving in a very slow manner. In the Railways, we have introduced many types of things like high speed trains, mail express and many other things. As far as development projects are concerned, it is still like the old passenger train. We have to make that also in a speedy manner.

Sir, the hon. Minister has announced very good things. UPA Government I and II have made a lot of good announcements. The people appreciated the Railway Budget also. But, unfortunately, things are not moving in a fast manner. They are dead slow. The people were appreciating the Railway Budget. However, as far as passengers amenities are concerned, nothing has been done. So, I would request the hon. Minister to take emergent action to fulfill the promises made by him. If promises are not fulfilled, then it will adversely affect the credibility of the Government. I hope that the Government will realize this as far as Kerala State is concerned.

Sir, the hon. Minister knows it fully well and he has been to Kerala. He knows the persons of Kerala and he realizes our difficulties. Our reasonable requests like Special Zone, timely completion of the Palakkad Coach Factory, completion of Cherthala Wagon Factory and high-speed rail corridor project will be considered sympathetically by the hon. Minister. I hope the Government will take proper action in all these kinds of things.

Sir, now, I would like to say something about stoppage of trains. In the last Budget also the hon. Minister had said that there were some difficulties and MPs should not press for that. This is a burning issue as far as all the MPs are concerned. Now, three years are over for the present UPA-II Government and only two years are remaining. I would humbly request you that at least have discussions with the MPs. You may not be in a position to consider all the demands. [t54] We may make so many demands. But, at least to satisfy our voters, the people, kindly allow a few stoppages as per our request.

Mr. Minister, you may have your own difficulties. But, as the people's representatives, we are also having the difficulties. The hon. Minister Shri Muniappa, a seasoned politician, can very well understand our difficulties. So, I humbly request you to convene a meeting of all the Members of Parliament individually in this regard and consider what best you can do in this regard. We are not insisting on everything. All of our demands need not be considered but take a lenient view on that also. I am having full confidence that the Government will consider our request.

With this hope, I conclude my speech.

SHRI CHARLES DIAS (NOMINATED): Mr. Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me an opportunity to speak on this subject.

Sir, first of all, I would like to bring to the kind notice of our hon. Railway Minister the pathetic condition of the Ernakulam

Railway Junction Station. This station has been included in the list for raising it to "World Standard" station. This Railway Station really lacks the basic amenities. The passengers' lobby is shabby. There are not even enough toilet facilities. There is not even waiting room. People are stranded here and there. Two years back, a lady, who was trying to go to bath room, went to the tracks for bathing under the taps and she died there. It is because of lack of facilities that these kinds of happenings are taking place.

Regarding emergency quota release, the Members of Parliament from Kerala have given a memorandum to the hon. Minister. There is an Area Manager's Office at Ernakulam. So far, the emergency quotas were released from that Station. But, recently, there was some problem taking place. The passengers, who need emergency tickets for many chartered trains or trains passing through Ernakulam Railway Junction Station, are asked to fax their request to Thiruvananthapuram Divisional Office. The poor people want to go to hospitals. There are many patients who want to go to hospitals in Thiruvananthapuram and other places. They have to go to the FAX centre to send their request. This has created a lot of difficulties for them.

Then, there is one more thing. Just now, my friend Shri Basheer has raised that issue regarding stoppage of trains. Nearby Ernakulam, there is another place called Tripunithura. It is a municipality. Lakhs of industries are concentrated in that area. Only two passenger trains are stopped there. Thousands of passengers every day are forced to come to Ernakulam Railway Junction Station to catch their daily trains for commuting. This has created a lot of difficulties for them. It is a long-pending demand of the people from that area to allow stoppage in that municipal area of Tripunithura.

From Kerala, there are thousands of passengers who are traveling to Bangalore. Now, they are depending on buses. It is our long-pending demand that one more daily train has to be started from Thiruvananthapuram to Bengaluru.

Regarding doubling, I would like to mention that the Thiruvananthapuram-Ernakulam stretch has a distance of 230 kms. Now, it takes five hours to cover this distance. If the doubling work is completed, it can be covered within three to three-and-a-half hours. The trains are stranded here and there. So, the doubling work between these stations has to be completed soon.

Sir, with these words, I support the Demands for Grants for 2012-13.

डॉ. राजन सुशान्त (कांगड़ा): महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं एक पर्वतीय राज्य से आता हूँ। मैंने कई बार अपने राज्य हिमाचल प्रदेश की रेलवे से संबंधित समस्याओं को इस माननीय सदन में उठाया है, लेकिन मैं गहरे अफसोस के साथ कह रहा हूँ कि रेल मंत्रालय ने हमारी मांगों की ओर बिल्कुल भी ध्यान नहीं दिया है। हिमाचल प्रदेश की लगभग 200 किलोमीटर सीमा तिब्बत और चीन के साथ लगती है। आज मैं समझता हूँ कि भारत को सबसे ज्यादा खतरा है तो वह चीन से है, चीन बिल्कुल तैयारी में तिब्बत के पास हमारे पड़ोस में बैठा है। जब भी वह आक्रमण करेगा तो आधे घंटे के अंदर वह हिमाचल प्रदेश की सीमा में घुस जायेगा। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि भारत की सुरक्षा की दृष्टि से जहाँ अरुणाचल प्रदेश, उत्तरांचल, जम्मू-कश्मीर को मजबूत करना जरूरी है, वहीं हिमाचल प्रदेश को भी मजबूत करना जरूरी है। [p55]

मेरी मांग है कि सुरक्षा की दृष्टि से चार रेल लाइनें बहुत जल्दी बिछाई जाएं। पहले तो पठानकोट-जोगिन्दरनगर रेल लाइन को ब्राडगेज करना होगा और इसको मण्डी, कुल्लू से लाहौलस्पिति, तिब्बत की सीमा तक ले जाना होगा। दूसरा, कालका से शिमला रेल लाइन को ब्राडगेज करना होगा और इसको रामपुर, किन्नौर से तिब्बत की सीमा तक ले जाना होगा। तीसरा, चण्डीगढ़ से बिलासपुर और मण्डी को जोड़ना होगा। चौथा, पठानकोट से नूरपुर, चम्बा, पांगी लाहौलस्पिति और तिब्बत की सीमा तक ले जाना अतिआवश्यक होगा।

इसके साथ ही सभापति महोदय जी पर्यटन, जन-सुविधा और औद्योगिकरण की दृष्टि से भी मैं और चार लाइनों की मांग बड़े समय से कर रहा हूँ।

नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन को तलवाड़ा से स्थाणा, खटियाड़, घमेटा, फतेहपुर, रैहन, राजातालाब से जसूर तक बनाया जाए।

चण्डीगढ़ से बड्डी, बरोटीवाला, पौण्टासाहिब, देहरादून रेल लाइन बनाई जाए।

चण्डीगढ़ से बिलासपुर, हमीरपुर, ज्वालाजी लाइन बनाएं।

नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन में एक लाइन उना से हमीरपुर, ज्वालाजी और दूसरी लाइन अम्ब से नादौन, ज्वालाजी बनाएं।

इसके साथ-साथ हमारे इसी लाइन पर रेलवे फाटक और रेलवे पुलों की मांग हम बड़े समय से कर रहे हैं। मुख्यतौर पर, कण्डवाल, तलाड़ा, गुरियाल, लाड़थ, मारण्डा, पंचरूखी क्षेत्र और तरेहल में मैं मांग कर रहा हूँ कि रेलवे पुल और रेल क्रासिंग दें। इसीतरह से सभापति महोदय जी हमारे इस रेल लाइन पर पहाड़ी रेल लाइन है। रेलगाड़ियां बहुत पुरानी हैं। कई के इंजन खराब हो चुके हैं। मेरी प्रार्थना है कि इंजन बदल कर इसमें सात नई रेल गाड़ियां चलाई जाएं। पठानकोट स्टेशन पर हिमाचल प्रदेश के यात्रियों के लिए टिकट विंडो खोली जाए। हमारा पहाड़ी राज्य है। वहां जंगल भी बहुत हैं इसलिए जिला कांगड़ा और चम्बा में एक रेल कोच फैक्ट्री दी जाए। सभी स्टेशनों पर सभी सुविधाएं दी जाएं। अभी रेल मंत्री जी नए-नए आए हैं उनसे मेरी प्रार्थना है कि आप निश्चित तौर पर इस पहाड़ी राज्य को रेलवे के नेटवर्क से जोड़ कर हमारा उपकार करें।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सभापति महोदय रेल मंत्री महोदय ने जो डिमांड प्रस्तुत किया है जो बारहवीं योजना के प्रथम वर्ष के लिए है। बारहवीं योजना के शुरुआत में इस तरह की डिमांड, देश में सवाल उठा रहे हैं, हिमाचल प्रदेश को जोड़ने का, तिब्बत की सीमा पर रेल लाइन पढ़वाने का, जम्मू-कश्मीर के लिए माननीय सदस्य बोल रहे थे और नार्थ-ईस्ट के जो सात सिस्टर स्टेट्स हैं-अरुणाचल प्रदेश, नागालैंड, मेघालय, मणिपुर, मिजोरम सबकी राजधानियों को जोड़ने के लिए। हम यह सपना देखते हैं कि ये कब जुटेंगे। जो डिमांड आप लाए हैं उसमें कहां प्रावधान है? यह हम जानना चाहते हैं। हम सपना देखते हैं दिल्ली से कोलकाता, दिल्ली से चेन्नई, दिल्ली से मुंबई, शाम में खाना खा कर दूरन्तों ट्रेन में सो जाएं और सुबह इडली, होसा, मछली खाने के लिए कोलकाता में पहुंचें। यह कब होने वाला है। हिन्दुस्तान के लोग इस तरह का नक्शा देखना चाहते हैं। अभी हाल में हमने सुना कि अनिल काकोदकर कमेटी और पितरौदा कमेटी इसकी रिपोर्ट में जो पांच मुल समस्याएं हैं और समाधान के लिए यह भी है कि सुरक्षा का क्या होगा? जो अनमैन्ड गुमटियां हैं उन पर कब तक काम होगा? जब तक काम नहीं मिले तब तक यहां के लोगों को ऐविसडेंट से मुक्ति नहीं मिल सकती है। बहुत ज्यादा खतरा और दुर्घटनाएं हो रही हैं। हमारा सवाल लंबित है। इस पर हम जानना चाहेंगे कि साठ हजार करोड़ रुपये या इकसठ हजार करोड़ रुपये की डिमांड से क्या होने वाला है? इनको बजटरी सपोर्ट ज्यादा दी जाए क्योंकि माननीय सदस्य अपने क्षेत्र में रेल लाइन जनता को दिखाना चाहते हैं। हम चाहते हैं कि स्टेशनों का आधुनिकीकरण हो। [\[MSOffice56\]](#)

हम चाहते हैं कि ज्यादा लोगों को दुंतो गाड़ियां उपलब्ध हों। देश में रेल का विस्तार हो और पैसंजर्स की ज्यादा सुरक्षा हो, इस सबके लिए हमारा समर्थन है।

माननीय मंत्री जी ने ऐलान किया कि इन्होंने निगमानी तंत्र बनाया है। चालू योजनाएं जल्दी-जल्दी लागू हों, यह देखा जाएगा। हम सवाल उठाते हैं कि पटना में एक सेतु बन रहा है। उस समय के प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी ने उसका शिलान्यास किया था। उसे कितने वर्ष हो गए, वह कब पूरा होगा? अभी वहां जो महात्मा गांधी सेतु पुल है, वह बूढ़ा हो गया है। वह कब टूट जाएगा, पता नहीं। उस पर गाड़ियों का जाम लगा रहता है। परसों अखबार में आया था कि वहां महाजाम हो गया। रेल कम रोड ब्रिज कब बनेगा। पटना के पुल के कुछ पाया बन गए हैं। उसकी उपेक्षा क्यों हो रही है? जब तक वह पुल नहीं बनेगा, उत्तर बिहार, दक्षिण बिहार की लाइफ लाइन खत्म हो जाने वाली है। हाहाकार मचेगा। भारत सरकार इसे गंभीरता से नहीं ले रही है। राज्य सरकार भारत सरकार और भारत सरकार राज्य सरकार को कहती है। लेकिन जब पुल टूटेगा तो हाहाकार मचेगा। इससे उत्तर बिहार, दक्षिण बिहार का कनेक्शन खत्म हो जाएगा। पटना में दीघा घाट में जो सेतु बन रहा है, रेल कम रोड ब्रिज कब पूरा होगा, कैसे होगा, हम इस बारे में हर शैशन में सवाल करते हैं। यह कहा गया कि वह वर्ष 2012 में पूरा होगा, लेकिन अब सुनते हैं कि वह वर्ष 2013 में नहीं 2014 में पूरा होगा। देर होने से कुछ योजनाओं के दाम सौ फीसदी बढ़ गए। समय पर परियोजना पूरी नहीं होने से लोगों की तकलीफ में वृद्धि तो होती ही है, लेकिन उसके दाम भी बढ़ते जाते हैं, रिवाइज्ड एस्टीमेट बढ़ता जाता है। इसके लिए कौन जवाबदेह है? मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी साफ करें कि पटना में गंगा नदी में जो पुल बनना है, वह कब पूरा होगा। इसी तरह हाजीपुर-सुगौली-वैशाली को जोड़ने के लिए रेल लाइन, छपरा-मुजफ्फरपुर रेल लाइन, मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी रेल लाइन का अटल जी ने वर्ष 2004 में शिलान्यास किया था। आठ वर्ष हो गए, उसे थोड़ा-थोड़ा करके बढ़ाया जा रहा है। क्या उसे सौ वर्ष में पूरा करेंगे? 134 किलोमीटर, 300 करोड़ की रेल लाइन कब पूरी होगी। वह क्यों नहीं पूरी हो रही है?

अभी नामा नागेश्वर राव बोल रहे थे कि एक लाख रुपये का आवंटन होता है। इस तरह वह कितने वर्ष में पूरा होगा। हम देखना चाहते हैं कि हाजीपुर-सुगौली-वैशाली, छपरा-मुजफ्फरपुर, मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी पर रेल चले।

नेशनल ग्रीनबिलिटेशन एंड ग्रीनटैलमेंट पॉलिसी, 2007 को भारत सरकार ने स्वीकार किया है, रेलवे ने भी स्वीकार किया है कि जिस किसान की जमीन जाएगी, उसके परिवार के एक सदस्य को रेलवे की तरफ से नौकरी मिलेगी। वह क्यों नहीं लागू हो रहा है? आपने इसे स्वीकार किया है, लेकिन जब सरजर्मी पर किसानों को लाभ होने वाला है तो उनकी जमीन औने-पौने भाव पर ले लेंगे। उन्हें नौकरी देने का प्रोवोजन किया गया है। आप बताएं कि हाजीपुर-सुगौली और मुजफ्फरपुर-छपरा रेल लाइन में कितने किसानों की जमीन गई है। मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी कितने किसानों की जमीन गई है। आपने मांग की है कि नौकरी के लिए दरखास्त दी जाए। कितनी दरखास्तें आईं, कितने लोगों को नौकरी मिली, यह हम जानना चाहते हैं। सरकार बताए कि वह रेल लाइन कब पूरी होगी और जिन किसानों की जमीनें गई हैं, उन्हें कब नौकरी मिलेगी।

हमारे इलाके में हाजीपुर से मुजफ्फरपुर रेल लाइन है। बीच में नया हॉल्ट हुआ है जिसका नाम बेनीपट्टी पीड़ापुर। मुजफ्फरपुर से मोतीपुर के बीच एक स्टेशन नरियार है। यह दोनों अभी हॉल्ट ही हैं। [\[r57\]](#)

इसे कितने वर्ष हो गये? यह स्टेशन का दर्जा कब प्राप्त करेगा? नरियार-हाजीपुर, मुजफ्फरपुर और मोतिहारी के बीच और मुजफ्फरपुर से हाजीपुर के बीच बेनीपट्टी पीड़ापुर कब हॉल्ट बनेगा? हमने इस बारे में कई बार लिखा-पढ़ी की है, सवाल उठाया है, लेकिन उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई है। मोतिपुर से महाबल के बीच मोहम्मदपुर बलमी नया हॉल्ट स्टेशन बनाने के लिए सब लिखा-पढ़ी, सर्वे आदि सारी औपचारिकताएं पूरी हो गयी हैं, लेकिन अभी तक उसका नामो-निशान नहीं हुआ है। हम जानना चाहते हैं कि उसकी कब शुरुआत होगी। पिपराहा स्टेशन के एक तरफ गुमटी है और दूसरी तरफ है ही नहीं। ऐसा कहीं अंधेर हुआ है। इस तरफ, उस तरफ आने-जाने के लिए सड़कें हैं, लेकिन गुमटी नहीं है। वहां आर-पार करने के लिए गाड़ियों का प्रबंध नहीं है। इसलिए पिपराहा स्टेशन के पश्चिम साई और वीरपुर गांव में आर-पार जाने के लिए एक सम्पर्क का प्रबंध होना चाहिए। यह वहां के लोगों की बहुत जबरदस्त मांग है। इसके साथ-साथ मोतिपुर रेलवे स्टेशन है जहां न पानी है, न पाखाना है और न ही रोशनी है। इसके साथ-साथ वहां प्लेफार्म काफी नीचा हो गया है। वह पुराने डिजाइन का है और भारी लाइन होने से गाड़ी काफी ऊंची हो गयी है। उस पर चढ़ने में लोगों को काफी परेशानी होती है। निचले प्लेटफार्म से लोग कैसे चढ़ेंगे और उतरेंगे? वहां एक्सीडेंट का खतरा है। इसलिए हम जानना चाहते हैं कि वह स्टेशन नये हिसाब से कैसे बनेगा? पानी, पाखाना, प्रकाश, प्रतीक्षालय आदि की व्यवस्था कैसे होगी? इतना ही नहीं, ट्रेनों का ठहराव, कांटी स्टेशन पर, मोतिपुर स्टेशन पर रेलवे ओवरब्रिज बनना चाहिए, लोग इसकी मांग कर रहे हैं। कांटीपुर में इंटरसिटी ट्रेन चलती है। लोग कहते हैं कि उसका ठहराव नहीं है। वहां थर्मल पावर प्लांट है, बहुत जागरूक जगह है, लेकिन वहां इंटरसिटी ट्रेन रुकती नहीं है। मोतिपुर में भी लोग कई ट्रेनों के ठहराव की मांग कर

रहे हैं, वहां सप्त कृति रुकती है। ...(व्यवधान) अन्य गाड़ियां नहीं रुकती हैं। ...(व्यवधान)

में एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please wind up. We have to complete by 6.30 p.m.

डॉ. स्युवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): मैं अंतिम बात कह रहा हूं। मुजफ्फरपुर से दिल्ली एक और ट्रेन वैशाली और सप्त कृति की तरह होनी चाहिए। मुजफ्फरपुर से वैशाली अच्छी ट्रेन है। सप्त कृति भी अच्छी ट्रेन है, लेकिन मुजफ्फरपुर से दिल्ली के लिए एक और टुंतो गाड़ी की मांग है। वहां ट्रेनों की बड़ी कमी है। शिगनापुर में शनि देवता हैं। मैं शिरडी में साई बाबा के मंदिर में गया था। वहां लोग कहते हैं कि रेल लाइन को शिगनापुर से जोड़ा जाये। इससे सभी तरफ शांति होगी, नहीं तो एवसीडेंट होगा। शिगनापुर में शानिचराय देवता का स्थान है। उसे रेल लाइन से जोड़ना चाहिए। शिरडी से शिगनापुर और शिगनापुर से पुणे तक रेल लाइन बननी चाहिए। इसका आप सर्वेक्षण शुरू कराइये। मुजफ्फरपुर से जसवंतपुर और मुजफ्फरपुर से विशाखापट्टनम सप्ताह में एक दिन गाड़ी है, उसे दो दिन किया जाये।

आप ट्रेन की आवाजाही देखिये कि तीन महीने पहले ही सप्ताहिक गाड़ियों में जगह भर जाती है। उसे दोहरा दिया जाये जिससे दूर के यात्री जो उत्तर, दक्षिण भारत पढ़ने जाते हैं, उन्हें लाभ होगा, आने-जाने में सहूलियत होगी।

रेल का विस्तार हो और उपेक्षित क्षेत्र में रेल लाइन और रेलों की सुविधा, रेल की संरक्षा और सुरक्षा-व्यवस्था मजबूत हो, इसका हम समर्थन करते हैं। माननीय सदस्य जो सवाल उठा रहे हैं, उसका जवाब भी तो आप दीजिए कि हम विचार कर रहे हैं, देख रहे हैं। वहां काम क्या होगा, यह हम देखेंगे। माननीय सदस्यों ने जो सवाल उठाया है, उसका लिखित में आप जवाब भेजिये।

इन्हें शब्दों के साथ डिमांड पास हो। मैं रेल के विस्तार के लिए आपको शुभकामनाएं देता हूं।