

>

Title: Further combined discussion on the resolution regarding 3rd Report of the Railway Convention Committee; Budget (Railways) -2013-14; Demands for Grants in respect of Budget (Railways) 2013-14; Supplementary Demands for Grants in respect of Budget (Railways) - 2012-13 and Demands for Excess Grants in respect of Budget (Railways) for 2010-11 (Discussion not concluded).

MADAM CHAIRMAN: The House shall now, take up Item No. 9 to 13 together.

Shri Ganesh Singh.

श्री गणेश सिंह (सतना): अध्यक्ष महोदया, कल रेल बजट की चर्चा प्रारम्भ करते हुए मैं कह रहा था कि देश को रेल मंत्री जी से बहुत उम्मीदें थीं। लेकिन उन्होंने भी उसी तरह निराश किया, जैसे पूर्व के रेल मंत्रियों ने किया था। इसीलिए मैंने कहा था कि यह बजट अदूरदर्शी तथा निराशाजनक है। 17 वर्षों के बाद रेल मंत्री, श्री पवन कुमार बंसल जी ने खुद रेल की ड्राइविंग सीट पर बैठकर आगे बढ़ाया। अभी तक तो वह एसी फर्स्ट क्लास में बैठकर सिर्फ रेल की यात्रा को देख रहे थे। लेकिन पहली बार उन्होंने ड्राइविंग सीट पर बैठकर इसे चलाने की कोशिश की। लेकिन मुझे लगता है कि इतने बड़े देश में जिस दिशा में उन्हें रेल को

14.06 hrs.

(Shri Francisco Cosme Sardinha *in the Chair*)

ड्राइव करना चाहिए था, उस दिशा में वह रेल को ड्राइव नहीं कर पाये। वास्तव में रेल की जो समस्या है और जो हमारे सामने चुनौतियां हैं, उन चुनौतियों के बारे में उन्होंने अपने भाषण में जरूर कहा है, लेकिन जब रेल बजट की गहराई में जाकर मैंने देखा तो मुझे लगा कि उन तमाम सुविधाओं को जुटाने के लिए बहुत धीमा प्रयास इस बजट में किया गया है और ऐसा लगता जैसे "खोदा पहाड़ और निकली चुड़िया"। ऐसा लग रहा था कि कांग्रेस के पास 17 वर्षों के बाद रेल मंत्रालय आया है और अब वह पूरी तरह से देश को ध्यान में रखकर इसे आगे बढ़ाने का काम करेंगे। आज देश के सामने रेलवे का नेटवर्क 64,600 किलोमीटर है। लगभग 12,335 से अधिक गाड़ियां चल रही हैं। आठ हजार से ज्यादा रेलवे स्टेशंस हैं। दो करोड़ से ज्यादा लोग योजना यात्रा करते हैं। लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि सुविधाएं कितनी हैं एक तरफ आप कहते हैं कि हमारी रेलवे वन मिलियन क्लब में शामिल हो चुकी है। जहां रूस, चाइना और अमरीका हैं। आज चाइना की तुलना अगर हम अपने देश से करें तो हम देखते हैं कि हमसे बाद में चाइना में रेल नेटवर्क शुरू हुआ था। 1947 में हमारा नेटवर्क 53396 किलोमीटर था। 63 वर्षों में देश में हम सिर्फ नौ हजार किलोमीटर नई रेल लाइन बना पाये हैं और कहा जा रहा है कि हम चीन से आगे विश्व स्तर पर अपनी रेलवे को ले जायेंगे। चीन में माल ढुलाई का रूट 120 किलोमीटर प्रति घंटा है। जबकि हमारे 26 किलोमीटर प्रति घंटा है। उनकी गाड़ियां यात्रियों को लेकर 300 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से चलती हैं और हमारे यहां 80-90 किलोमीटर प्रति घंटे से ज्यादा नहीं चल पा रही हैं। यह हालत शताब्दी और राजधानी जैसी गाड़ियों की है। बाकि गाड़ियों की बात ही मत करें, हम कैसे चीन से तुलना कर सकते हैं। दस हजार मीट्रिक टन भार लेकर हमारी माल गाड़ी चलेगी और ट्रैक की क्या पोजीशन है, ट्रैक की हालत कितनी खराब है। हमें रेल लाइनों के सुदृढीकरण का काम करना चाहिए था। हमें रेलों की संरक्षा और सुरक्षा के लिए काम करना चाहिए था, हमें इसके आधुनिकीकरण के लिए काम करना चाहिए था। हमें यात्रियों के लिए सुविधाएं जुटाने का काम करना चाहिए था। जो ऑन गोंडिंग प्रोजेक्ट है, उन्हें हम समय पर कैसे पूरा करें, हमारे सामने यह चुनौती थी। लेकिन आपने बजट में जो प्रावधान कर दिया है कि अभी तक जो रेल लाइनों के निर्माण का काम चल रहा था, उसे भी हम कम करेंगे। पहले जो आमामान परिवर्तन हो रहा था, उसमें भी आपने कम कर दिया। मात्र 30 परसेंट रेलवे ट्रैक का अभी तक विद्युतीकरण हो पाया है, इससे बड़ी असफलता और क्या हो सकती है।

महोदय, आपकी सरकार रोज एक तरफ डीजल के दाम बढ़ा रही है और आप कह रहे हैं उसकी वजह से हम माल भाड़े में हम फ्यूएल चार्ज लगायेंगे और आपने फ्यूएल चार्ज लगा दिया। फ्यूएल चार्ज लगाकर आप 4200 करोड़ रुपये वसूल करेंगे और रेलवे का खर्चा मात्र 840 करोड़ रुपये हो रहा है। 840 करोड़ रुपये रेलवे अधिभार देगा और आप 4200 करोड़ रुपये लोगों से ले रहे हैं। यह कहां का न्याय है। आपने 20 जनवरी को यात्री किराया बढ़ा दिया और फिर उसके बाद आपने बजट पेश किया तो उसमें भी आपने टिकट कैंसिलेशन, तत्काल में और आरक्षण में पैसे बढ़ाकर क्यूली करने का काम किया। इसलिए मैं कह रहा हूँ कि यह बजट पूरी तरह से दिशाहीन है।

श्री रघुदयाल, पूर्व प्रबंध निदेशक, कानकोट में रह रहे हैं। उन्होंने इस बात को कहा है कि इस बार भी रेल बजट वैसा ही है, जैसा वह हमेशा होता है। वही वायदे, वही दावे, वही परियोजनाएं और खस्ता हालत से उबारने का कोई ठोस प्रयास नहीं किया गया है। रेल बजट गलत पट्टी पर आ गया है तो निश्चित तौर पर एक्सिडेंट होना ही है। जब रेल बजट गलत पट्टी पर आया तो निश्चित तौर पर विस्फोट होगा और वह उस समय देखने को मिला जब सांसदगण रेल मंत्री जी के बजट भाषण के समय वेल में आ कर अपना विरोध जाहिर कर रहे थे। इसीलिए मैं कहना चाहता हूँ कि यह क्यों हुआ था। आज रेल मंत्री जी कह रहे हैं कि हमने रेलवे के लिए पैसे जुटाने के लिए व्यवस्था की है। हम प्राइवेट सेक्टर से पैसा लेंगे। पीपीपी मॉडल में पैसा मांगेंगे। आप कहां से पैसा लाएंगे? रेल का जो शेयर है, वह रोज डायन हो रहा है। आपको पैसा कौन देगा? आपको किस काम के लिए पैसा देगा? आपने जिस पक्षपातपूर्ण तरीके से इस रेल बजट को प्रस्तुत किया है, मैं उसमें साफ-साफ कहना चाहता हूँ कि आपको उस दिशा में बहुत गंभीरता से प्रयास करना चाहिए। मध्य प्रदेश में रेल का जो नेटवर्क है, वह लगभग पांच हजार किलोमीटर है। पांच हजार किलोमीटर रेल नेटवर्क में आपने क्या दिया है? मैं आपको बताना चाहता हूँ कि आपने वहां पर सिर्फ दो गाड़ियां दी हैं। आपने 66 नई गाड़ियों की घोषणा की है। 66 नई गाड़ियों में आपने केवल दो गाड़ियां दी हैं और वह भी सप्ताह में एक-एक दिन के लिए दी हैं। मैं कहना नहीं चाहता हूँ कि मेरा उन क्षेत्रों से और क्षेत्रों के सांसदों से कोई विरोध है, भले ही वे मेरी पार्टी के नहीं हैं। लेकिन मुझे लगता है कि कहीं न कहीं पक्षपात हुआ है, इसलिए मैं उस बात को कह रहा हूँ। चंडीगढ़ से इंदौर और जबलपुर से यशवंतपुर, आपने जो दो गाड़ियां दी हैं वह पर्याप्त नहीं है। 26 गाड़ियों के फेरे बढ़ाए हैं। एक गाड़ी इंदौर-अमृतसर जो दो दिन की थी, उसको आपने बढ़ाने का काम किया है, जबलपुर-अमरावती को सात दिन का किया है। 26 नई पैसेंजर ट्रेनों चालू की हैं लेकिन मध्य प्रदेश को एक भी नहीं दी हैं। आठ मेमू गाड़ियों में से एक भी नहीं दी है। 57 गाड़ियों का विस्तार किया है, जिसमें जबलपुर-जयपुर को अजमेर तक बढ़ाने का काम किया है। आखिरकार यह सब क्या है? यह कैसा बजट है? यह पक्षपातपूर्ण बजट क्यों है? मंत्री जी ने हरियाणा, चंडीगढ़ और पंजाब में दो नए कारखाने दे दिए हैं। दो स्थापना के कारखाने दे दिए हैं, एक विद्युतीकरण का काम सैंक्शन कर दिया है, तीन नई रेल लाइनें दे दी हैं, दो दोहरीकरण दे दिए हैं, नौ एक्प्रेस गाड़ियां दे दी हैं, दो पैसेंजर ट्रेनें दे दी हैं, चार डेम्-मेमू

गाड़ियां दे दी हैं, तीन गाड़ियों का विस्तार कर दिया है, तीन गाड़ियों के फेरे बढ़ा दिए हैं। राजस्थान को 12 ट्रेनों दे दी हैं, हमें कोई आपत्ति नहीं है लेकिन कहीं न कहीं पक्षपात दिख रहा है। आपने दिल्ली को नौ ट्रेन दे दी हैं। मुझे लगता है कि यह पक्षपात है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि आपको इसमें गंभीरता से देखना चाहिए।

मैंने कल भी निवेदन किया था कि यह रेल बजट रूपी गाड़ी जो पवन कुमार बंसल जी ने चलाई थी, वह रायबरेली, अमेठी से होते हुए हरियाणा, चंडीगढ़ चली गई है। वह मध्य प्रदेश की तरफ गई ही नहीं है। जबकि मध्य प्रदेश देश के हृदय स्थल में है और मध्य प्रदेश को हम मजबूत नहीं करेंगे तो पूरब को पश्चिम से नहीं जोड़ पाएंगे, उत्तर से दक्षिण को नहीं जोड़ पाएंगे, क्योंकि वह मध्य में है। वहीं से सारा रेल नेटवर्क चलता है। अगर वह कमजोर रहेगा तो आपका रेल नेटवर्क हमेशा कहीं न कहीं बाधित होता रहेगा।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि किराए-भाड़े में जो वृद्धि हुई है, 22 जनवरी को आपने 21 प्रतिशत किराया बढ़ा दिया है और 6,600 करोड़ रुपये का अधिभार आपने आम आदमी पर लगा दिया है। आप उस आम आदमी की दुहाई देते हैं। माल भाड़े में 5.8 प्रतिशत फ्यूल चार्ज लगा कर आपने 4200 करोड़ रुपये वसूलने का लक्ष्य रखा है। जब कि डीजल में मात्र 850 रुपये अतिरिक्त भार लग रहा है। टिकट के आरक्षण, कैंसलेशन, तत्काल में दस से सौ रुपये तक बढ़ा दिए हैं। जिसमें से 486 करोड़ रुपये का आपको अतिरिक्त लाभ होने वाला है।

अभी मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि आखिरकार उन महत्वपूर्ण परियोजनाओं का क्या हुआ? रेलवे की जो 918 परियोजनाएं स्वीकृत हैं, उनमें से आपने मात्र 347 परियोजनाओं को वित्तीय सहायता देने की बात कही है, जिसमें 1 लाख 47 हजार करोड़ रुपये देने हैं। लेकिन बाकी की परियोजनाओं का क्या हुआ? एक अखबार ने लिखा है कि सैंकड़ों परियोजनाओं से हाथ खींचा। आखिरकार यह क्या हो रहा है? आप एक तरफ कहते हैं कि प्रधानमंत्री जी ने आपको बधाई दी है कि आपने रेल के नेटवर्क को बढ़ाने की बात कही है, आपने सुविधा जुटाने की बात कही है। प्रधान मंत्री जी ने कहा है कि आप मितव्ययिता बरत रहे हैं। दूसरी तरफ जो ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं, उनको आप ब्लॉक कर रहे हैं। जो 250 स्वीकृत नई रेल लाइनें भी जो अधूरी हैं, आप उनको बंद करने जा रहे हैं। 225 आमान परिवर्तन के काम रोकने जा रहे हैं। आपने कहा है कि मात्र 347 परियोजनाओं को वित्तीय सहायता देने का काम करेंगे। मैं इसी में कहना चाहता हूँ कि इसमें लगभग 9 लाख करोड़ रुपये चाहिए। आप पैसा कहां से लाएंगे? आपके पास पैसा कहां है? आपने देश को नहीं बताया। बजट खण्ड, जहां पर माननीय राहुल गांधी जी गए थे, और कह रहे थे कि साहब बजट खण्ड बहुत पिछड़ा हुआ जिला है, बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। बजट खण्ड बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। वहां से सन् 1997-98 में एक रेल लाइन ललितपुर-सिंगरौली के निर्माण करने की बात हुई थी, जो बुन्देलखंड और विंध्य क्षेत्र की लाइफलाइन है। यह बिल्कुल सही बात है। वह 541 किलोमीटर की रेल लाइन है, आज तक उसमें पूरी तरह से काम नहीं हो पाया है, अभी तक उसमें मात्र 25 परसेंट काम हुआ है। जहां से वह रेल रूट जाना था, ललितपुर से टीकमगढ़, छतरपुर, पन्ना, सतना, रीवा, सीधी और सिंगरौली, अभी कहीं कुछ पता ही नहीं है। वहां पन्ना से सतना को जोड़ने का एक आंदोलन चल रहा है। वहां के विधायक ने 70 किलोमीटर की पदयात्रा की, हजारों लोग उनके साथ थे। आखिरकार लोग चाहते हैं, ये बहुत महत्वपूर्ण परियोजना जल्द पूरी हो जाए। सिंगरौली कोल और विद्युत पॉवर का हब है और ललितपुर से सिंगरौली रेल लाइन जायेगी तो जो कोयला उत्पादन होता है, वह सीधे इसी रूट से आएगा। रेलवे की आमदनी ज्यादा होगी, इसमें खर्च भी कम होगा, कोयले का भाव कम हो जाएगा। ये परियोजनाएं बहुत महत्वपूर्ण हैं, लेकिन उनको आपने कभी इसमें महत्व नहीं दिया। इस साल आप मात्र 45 करोड़ रूपए दे रहे हैं, कहां 1,000 करोड़ रूपए की योजना है, आप 45 करोड़ रूपए देकर, ऊंट के मुंह में जीरा के बराबर पैसा देकर काम करना चाह रहे हैं।

पिछली बार रेल मंत्री जी ने हमारी नेता सुषमा स्वराज जी के क्षेत्र में घोषणा की थी, कि हम सांची में एक कारखाना देंगे, लेकिन आज तक उसका कुछ पता नहीं है। एक साल बीत गया। आपने मिसरोद में एक नया कारखाना देने की बात कही थी, उसका भी पता नहीं है। आपने भोपाल में मेडिकल कॉलेज खोलने की बात की, उसका भी पता नहीं है। आपने इन्दौर से रीवा के लिए सप्ताह के तीन दिन, दिन की एक गाड़ी दी थी, जो अभी 3 मार्च से शुरू हुई है। यह 18 घंटे तक चलेगी, लेकिन इसमें एक भी स्लीपर कोच नहीं है। अब चेयर कार में 18 घंटे बैठकर कौन चलेगा, क्या वह जिंदा बचेगा? मैं समझना चाहता हूँ कि रेलवे किस तरह का काम करना चाहती है? मेरी मांग है कि इस ट्रेन को सप्ताह भर करिए और उसमें सभी श्रेणियों में स्लीपर लगाइए, तब तो वह गाड़ी चलने लायक है, अन्यथा उसे बंद ही कर दीजिए। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ।

रेल मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल): आप किस गाड़ी की बात कर रहे हैं?

श्री गणेश सिंह : इन्दौर से रीवा। संरक्षा एवं सुरक्षा का बड़ा सवाल है, मैं इसको विशेष रूप से कहूंगा। रेल की सुरक्षा के संबंध में डॉ० अनिल काकोडकर जी ने अपनी रिपोर्ट दी और रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए सैम पिट्रोदा जी ने एक अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। उन लोगों ने कहा कि लगभग 5.60 लाख करोड़ रूपए लगेंगे, तब जाकर रेलवे ट्रैक पर आएगा। यही सच्चाई है, लेकिन आपने इनको महत्व नहीं दिया। एक तरफ आप 10,797 समपार फाटक बंद करने वाले हैं, बंद कर दीजिए, लेकिन आप वहां अंडर ब्रिज, ओवर ब्रिज बनायेंगे या नहीं। आपने कहा कि हमारे पास पैसा नहीं है। 3,700 करोड़ रूपए आपको केंद्रीय सड़क निधि से मिलने चाहिए, लेकिन आपको मात्र 1,100 करोड़ रूपए मिले, बाकी का पैसा कहां से आएगा? आपने उम्मीद की है कि राज्य सरकारें शेर करेगी, राज्य सरकारें तब शेर करेगी जब राज्य सरकारों को आप महत्व देने का काम करेंगे। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश की विधानसभा ने एक संकल्प पारित किया था, उसमें सभी पार्टियों के विधायक हैं, हम लोग हर बार कहते हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि उसमें उन्होंने ललितपुर-सिंगरौली की बात की थी, इस रेल लाइन को जल्दी से पूरा किया जाए। राजकोट गाड़ी नंबर 1463, 1465 को जबलपुर से सतना, रीवा तक बढ़ाया जाए। हावड़ा जबलपुर शक्तिपुंज को भोपाल तक बढ़ाया जाए। इन्दौर से मनमाड़ वाया खरगौन सेधवा रेल लाइन का विस्तार किया जाए। ग्वालियर श्योपुर मीटरगेज को ब्राडगेज में परिवर्तन किया जाए। भिंड से कोच वाया लहार नयी रेल लाइन का निर्माण कराया जाए। उज्जैन से भुसावल वाया भोपाल फास्ट ट्रेन शुरू की जाए। सिंगरौली से भोपाल वाया बीना नयी ट्रेन शुरू की जाए। सागर से मकरोनिया रेलवे स्टेशन से बड़ा मलेहय छतरपुर खजुराहो तक नयी रेल लाइन स्वीकृत की जाए। पन्ना रेल लिंक को सतना से जोड़ा जाए। भोपाल हावड़ा एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाए। उज्जैन से वाराणसी वाया भोपाल कटनी एक नयी ट्रेन चलाई जाए। ये विधान सभा के पारित प्रस्ताव हैं, जिन पर मैं आपसे निवेदन कर रहा हूँ। इसी तरह से मुलताई से नटखेर नयी रेल लाइन, सिंगरौली से कटनी सतना के लिए एक नयी रेल यात्री गाड़ी दी जाए। रीवा-आनन्द विहार रेवांचल एक्सप्रेस को जैतवाय में स्टॉपेज दिया जाए। इन्दौर-हावड़ा-क्षिप्र एक्सप्रेस को पूरे सप्ताह भर कया जाए। एक और मामला इसी के साथ जुड़ा हुआ था, इन्दौर-पूना गाड़ी को सप्ताह में तीन दिन बढ़ाकर प्रतिदिन किया जाये और इसे चिंचवड में स्टॉपेज दिया जाये। इंदौर-नागपुर को रायपुर तक बढ़ाया जाए। इंदौर-दाहोद रेल लाईन बिछाने के लिए बजट में प्रावधान किया जाए। प्रधान मंत्री जी ने इसका शिलान्यास किया था। प्रधान मंत्री जी शिलान्यास करें, इसके बावजूद रेलवे भूल जाए, इससे बड़ा मजाक और क्या हो सकता है? सिंगरौली में दूसरा प्लेटफॉर्म बने चूँकि वह पॉवर हब है, कोयले का हब है और इतनी बड़ी संख्या में यात्री आते हैं कि एक रेलवे स्टेशन में एक प्लेटफॉर्म है। कम से कम दो प्लेटफॉर्म होने चाहिए।

महोदय, अब मैं अपने लोक सभा क्षेत्र के संबंध में विशेष रूप से कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। मैंने माननीय पवन कुमार बंसल साहब से व्यक्तिगत रूप से मुलाकात की थी। मैं रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी का सदस्य भी हूँ। हम लोगों ने अलग से बैठक की। सभी माननीय सदस्यों ने लिखकर दिया, स्टैंडिंग कमेटी ने रिकमंड भी किया, लेकिन आपके रेल के अधिकारियों ने लगता है कि आपको बताया नहीं। व्यक्तिगत रूप से जब मैं आपसे मिला तो मैंने आपसे निवेदन किया, लेकिन उसको भी आप भूल गए। लगातार हमारे यहाँ से एक मांग हो रही थी कि रीवा-सतना से मुम्बई की एक ट्रेन हो जिसके लिए आपने कहा भी था कि देंगे। हमारे यहाँ के लोग व्यापारिक दृष्टिकोण से मुम्बई जाते हैं, दवाई के लिए और इलाज के लिए वहाँ जाते हैं और वहाँ से जितनी गाड़ियाँ अप-डाउन की चलती हैं, उन सारी गाड़ियों में जगह नहीं मिलती। इलाहाबाद 200 किलोमीटर है, जबलपुर 200 किलोमीटर है, वहाँ के यात्रियों को कभी किसी गाड़ी में जगह नहीं मिलती। अप-डाउन की गाड़ियों के लिए हमने कई बार कहा कि सभी श्रेणियों में वीआईपी कोटा दे दीजिए जो पहले थे ताकि वहाँ के यात्रियों को कुछ लाभ मिले। 25000 यात्री रोज सतना रेलवे स्टेशन से आते-जाते हैं लेकिन उनको आरक्षण सुविधा का लाभ नहीं मिल रहा है।

महोदय, सतना में टर्मिनल और आरक्षण सुविधा की लंबे समय से हम मांग कर रहे हैं। यह वाक्यी वहाँ के लिए बहुत ज़रूरी है। यह सुविधा वहाँ होनी चाहिए। यहाँ रीवा से आनन्द विहार के लिए एक ट्रेन चलती है। एक ही ट्रेन है जो दिल्ली से हमारे क्षेत्र को कनेक्ट करती है और वह सुपरफास्ट है। उसकी इतनी खराब हालत है कि पछिये मत। अभी 3 मार्च को उस गाड़ी में हमारे क्षेत्र के पूर्व विधायक श्री प्रभाकर सिंह यात्रा कर रहे थे। इलाहाबाद में उनकी अटैची चोरी चली गई। मैं खुद जाता हूँ तो मैं खुद दो लड़के रखता हूँ ताकि वे सब सामान को व्यवस्थित रखें और देखते रहें। कॉन्वैज, खटमल और वूहे तो खूब मिलते हैं। बाथरूम में पानी की टोटी चलती नहीं और इतनी बदबू कि हालत खराब है। किस तरह से यात्रा पूरी होती है, इस संबंध में मैंने कई बार रेल बोर्ड के चेयरमैन को और जो मੈम्बर ट्रैफिक हैं, उनको लिखकर दिया, निवेदन किया, लेकिन दुर्भाग्य है कि उनके कान में आज तक जूँ नहीं रेंगी। आज तक उस गाड़ी को ठीक नहीं कर पाए। वह इतनी खराब है और वह सुपरफास्ट गाड़ी है। एक तरफ आप कहते हैं कि हम विश्वस्तरीय गाड़ियाँ बनाएँगे लेकिन विश्व स्तरीय गाड़ियाँ कैसे बनाएँगे? उन गाड़ियों के डिब्बे तक आप बदल नहीं पाए। सुपरफास्ट गाड़ियों की हालत यह है कि आप निश्चित तौर पर यात्रियों से पैसा ज़रूर ज्यादा लेंगे लेकिन इसके बावजूद भी उनको सुविधाएँ देने का काम नहीं करेंगे। 58 रेलवे स्टेशन आपने विश्वस्तरीय बनाए हैं जहाँ से आपको 50 करोड़ रुपये की आमदनी साल में हो रही है। मैं दावे के साथ कहता हूँ कि पूरे देश में उन रेलवे स्टेशनों में से किसी एक स्टेशन का नाम बता दीजिए जहाँ विश्वस्तरीय सुविधाएँ हों। अकेले नई दिल्ली के लिए मैं कहता हूँ जो भारत की राजधानी का रेलवे स्टेशन है। क्या वह विश्वस्तरीय है? वहाँ स्टेशन में आर.ओ. का पानी तक नहीं मिल रहा है। और आप क्या देंगे? बदबू के अलावा स्टेशनों में और क्या है? अभी इलाहाबाद भी विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन है। वहाँ पर क्या हुआ? कुम्भ के यात्रियों के साथ क्या दुर्घटना हुई? आपका रेल पुल टूट गया। उसमें लोग मर गए, हताहत हुए।

श्री पवन कुमार बंसल : रेल पुल नहीं टूटा।

श्री गणेश सिंह : कुछ टूटा है।

श्री पवन कुमार बंसल : आप थोड़ा सा फ़ैक्ट्स देख लीजिए, पुल टूटा नहीं है।

श्री गणेश सिंह : अखबारों में मैंने जो पढ़ा उसमें लगा कि रेलवे का पुल क्षतिग्रस्त हुआ, उसी से लोग नीचे गिरे। ...(व्यवधान)

श्री दारा सिंह चौहान : सत्वाई यह नहीं है।

श्री गणेश सिंह : अब क्या है क्या नहीं है, लेकिन दुर्घटना हुई या नहीं, लोग मरे या नहीं?

श्री पवन कुमार बंसल : पुल नहीं टूटा। ...(व्यवधान)

श्री दारा सिंह चौहान : माननीय सदस्य अपने शब्द वापस लीजिए।

श्री गणेश सिंह : अगर पुल नहीं टूटा तो मैं अपने शब्द वापस लेता हूँ।

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Thank you.

श्री गणेश सिंह : महोदय, रीवा से जबलपुर जाने वाली इंटरसिटी के लिए मैंने निवेदन किया था कि उसमें बगहाई और झुकेही में स्टापेज देना था। रीवा-सतना रेलमार्ग के अंतर्गत जमुना और मैहर कटनी के मार्ग में घुनवाड़ा में नए रेलवे स्टेशन की मांग वहाँ की जनता ने बड़ा आंदोलन करके किया है। लेकिन आज तक उनकी सुनवाई नहीं हुई। इसी तरह से हमारे कई गाँव हैं जो रेलवे लाइन के उस पार हैं, उनकी खेती उस पार है, लेकिन वहाँ आने जाने के लिए कोई सुविधा नहीं है। अब आप फाटक भी बंद कर रहे हैं लेकिन वहाँ अंडरब्रिज नहीं बना रहे हैं। ऐसे ही सतना से आने चलकर गोबरॉव गाँव है, एक धतूरा है मैहर के आने चलकर और एक सौरा गाँव है। ऐसे कई गाँव हैं जिनके लिए मैं पहले लिखकर दे चुका हूँ। वहाँ पर अंडरब्रिज बनाए जाने का काम किया जाना चाहिए। मानिकपुर से झाँसी एक ऐसा रेल रूट है जिसका आज तक विद्युतीकरण नहीं हुआ, वह ऐसा रूट है जहाँ पर दोहरी लाईन नहीं हुई। उस रास्ते में चलने वाली सब गाड़ियाँ डिले हो रही हैं। आखिरकार ऐसा क्यों हो रहा है? हमारी रीवा और सतना से चलने वाली जितनी ट्रेनें हैं, नैनी रेलवे स्टेशन पर उन्हें घण्टो रोक दिया जाता है। इलाहाबाद वाले उनको कभी नोटिस में नहीं लेते हैं। फिर जब फोन करते हैं तब उसे आगे बढ़ाने का काम करते हैं। इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि कुछ ऐसे ट्रेव्स हैं जो बहुत व्यस्त हैं। बनारस, इलाहाबाद से होते हुए मुम्बई तक का हमारा ट्रैक है। यह बहुत बिजी है। यहां से दो सौ गाड़ियाँ रोज चलती हैं। सतना एक रेलवे स्टेशन है दो सौ किलोमीटर जबलपुर और दो सौ किलोमीटर इलाहाबाद के मध्य में है। कई गाड़ियों का टैक्नीकल स्टॉपेज है, लेकिन कमर्शियल स्टॉपेज नहीं है। इलाहाबाद से मुम्बई एक ट्रेन चलती है। उस ट्रेन के लिए डीजल और स्टाफ हमारे यहां से ले रहे हैं, लेकिन वहां के पैसेंजर को नहीं ले रहे हैं। यह कैसा न्याय है? कहां का न्याय है? किस तरह से आप रेलवे को चलाएंगे?

आज रेलवे की जो स्थिति है, खान-पान की व्यवस्था, सफाई की व्यवस्था, यात्रियों की सुरक्षा की व्यवस्था, जिस तरह से अवैध वैंडरों की भरमार है। रेलवे की तरफ से जो खाना मिलता है, उसकी ववालिटी ठीक नहीं है। इसका ठेकेदार कौन है? कपड़े धोने वाला ठेकेदार कौन है? लेकिन धोने वाला कौन आदमी है? उनमें बदबू आती है। पैसा तो आखिरकार पैसेंजर से लिया जाता है और रेलवे उनका भुगतान भी करती है, लेकिन फिर भी वह ठीक काम क्यों नहीं कर रहे हैं? कई बार मैंने स्वयं कम्प्लेंट की है, लेकिन आज तक उन पर कोई कार्रवाई नहीं हुई?

MR. CHAIRMAN : Hon. Member, please conclude now.

श्री गणेश सिंह : महोदय, मैं निवेदन कर रहा हूँ कि जो हालात हैं, उनको कौन ठीक करेगा? किस को कहेंगे कि वह हालात ठीक करे? पवन कुमार बंसल जी बहुत सीनियर मिनिस्टर हैं, बहुत जानकार आदमी हैं और उनसे बड़ी उम्मीद है कि वे रेलवे को ठीक ट्रैक पर लाकर खड़ा करेंगे। लेकिन मुझे लगता नहीं है। रेलवे का जो विकास नहीं हो रहा है, उसमें बड़ा रोल अधिकारियों की नादिरशाही का भी है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please conclude. You have made your point.

श्री गणेश सिंह : यह अधिकारी आपके कंट्रोल में नहीं हैं। इनमें इतनी अफसरशाही हो चुकी है कि यह अपनी मनमानी करते चले जा रहे हैं। जब तक आप इन पर लगाम नहीं लगाओगे, जब तक इन पर नियंत्रण नहीं करोगे, जब तक ये जनता की तकलीफ को नहीं समझेंगे, राज्य सरकार के प्रस्तावों पर विचार नहीं करेंगे, कैसे आप सही दिशा में रेलवे को ले जाने का काम कर पाएंगे। इसलिए मेरी विनती है कि यह रेल बजट आपका पहला रेल बजट है। यह हो सकता है कि आपको समय कम मिला हो, लेकिन अभी आप अनुपूर्क मांगों को सदन में लेकर आएं। अभी यह रेल बजट स्टैंडिंग कमेटी में भी जाएगा।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shrimati Annu Tandon.

श्री गणेश सिंह : अभी वह रिक्मण्ड करेंगे। मेरा निवेदन है कि इसे रिव्यू कीजिए, इस पर पुनर्विचार कीजिए। आपने जो यात्री किराया बढ़ाया है, उसे वापस कीजिए। फ्यूल चार्ज खत्म कीजिए। फ्यूल चार्ज अगर लेना है तो उतना ही लीजिए, जितना आप दे रहे हैं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Now, nothing will go on record. I have given you enough time.

*(Interruptions) अँ/**

* DR. MIRZA MEHBOOB BEG (ANANTNAG): Unfortunately after 1947 Jammu & Kashmir State got disconnected from rest of the world as our road connectivity to Muzafar-ABAD (POK), Jammu-Sialkot, Kargil-Askardoo, Poonch-Rawalkote all closed down for political reasons. Our only link to rest of the country is Srinagar-Jammu Road. Four Prime Ministers laid foundation stones from both ends (Kashmir and Jammu) to connect Kashmir valley through Railway. Still this has not happened. I would urge upon the Railway Ministry to complete this long-standing project so that Kashmir gets connected to rest of the country. Physical connectivity can lead to mental connect which is the need of the hour.

And also connect erstwhile Doda District and Rajouri, Poonch and inter-connect valley of Kashmir through Rail.

I would also demand halt station at MONGHAL (Anantnag) which is the demand of the local population. I must also thank you Mr. Minister that you have given a lot of space to J&K State in your Budget speech.

* Speech was laid on the Table

*DR. RATNA DE (HOOGHLY): I express my views on the Budget (Railways). New Railway Minister, Shri Pawan Kumar Bansal immediately after taking over the reins of the Ministry has hiked the fares of railway passengers by 20%. This is unheard of in the annals of history of Railways in the country. As far as I am concerned, it is adding salt to injury as poor, needy and downtrodden are already reeling under acute price of essential goods, petroleum products.

Now with the Railway Budget, he has presented, he has hiked fares of other things, namely tatkal charges, reservation and cancellation charges. This not fair at all by any standards or norms.

Having expressed my displeasure on the Railway Budget and the State of Affairs of Railways, I would like to state that West Bengal has given a raw deal in the Budget. Except a few cosmetic additions, nothing concrete has been announced for West Bengal. No new rail line, no gauge conversion, no mention of doubling of line, no new survey, no mention of Tarakeswar-Mogre line which was proposed in last year, no new PRS. HWH to Serampore via Dankuni and Singur as proposed in the last year Budget. But there is no mention of it here.

There is no mention of new lines and trains in economically backwardness district and Maoist affect areas.

As everyone is aware, Railways being the life line of our nation, it has a daunting task of catering to needs of the whole country. When Miss Mamata Banerjee was the Hon'ble Railway Minister, she did not increase the fares of passengers considering the plight of aam aadmi due to rise in prices of every items particularly essential food items, petroleum products etc.

* Speech was laid on the Table

Some features of the Railway Budget, I wish to appreciate. They are these. There has been a setting up of companies of women RPF personnel and another eight companies are going to be formed with a view to strengthen the security of women passengers and 10% RPF vacancies are being reserved for women.

An amount of Rs.100 crores has been earmarked for improving stations in New Delhi. I would suggest that Railways should also make efforts and earmark funds for improving the conditions of other major stations in other parts of the country.

Railway Minister has made an announcement for setting up of new coach manufacturing and maintenance facilities in various places but there is no mention of any place in West Bengal. I condemn this.

There is a mention in the Railway Budget that the safety fund is inadequate. If that is the case, where would the funds collection before the Railway Budget and where the Railway Budget would go. Would the Hon'ble Minister respond to this? How would he propose to ensure safety of Railways passengers with the Railway safety fund in inadequate?

I wish that Government generate more funds for safety and for other pressing purposes without hiking the passenger fares further or collecting indirectly through Tatkal, cancellation and reservation charges and burden the poor and downtrodden.

There is a need to ensure cleanliness in railway stations across the country. It is difficult task. I agree but efforts should be made in that direction if the Minister wants to improve the image of Railways in the country.

The Railways is the cheapest economic means of transportation in our country and it is an important vehicle for the poorest of poor. It is an engine for growth. There is denying of the fact our Railway network is one of the largest in the universe. There is lack of toilets and waiting halls, benches etc. in most of the major Railway Stations and small stations.

I would strongly urge the Railway Minister to give utmost importance and priority to the pending projects an ensuring manned level crossing across the country and ensure its completion early.

In the end, I would only expect this Government and the Hon'ble Railway Minister to roll back the passenger fares particularly of sleeper class and also take back the hike in cancellation and reservation charges as it has burdened the poor to a very great extent. With these words I conclude.

ओशी श्रीपाद येसो नाईक (उत्तर गोवा): माननीय रेल मंत्री जी ने 2013-14 का बजट पेश करते हुए कहा कि भारतीय रेल एक अत्यंत महत्वपूर्ण संगठन है जो राष्ट्र को जोड़ने में अतुलनीय भूमिका अदा कर रहा है। राष्ट्र को स्वतंत्र रूप से 65 साल हो गए हैं किंतु अभी भी देश के विभिन्न क्षेत्रों में महत्वपूर्ण स्थल रेलवे से नहीं जुड़े हैं। गत वर्ष इसी सदन में रेल बजट पर बोलते हुए मैंने कई सुझाव और मांगें रखी थीं पर उनमें से एक पर भी अमल नहीं हुआ। उदाहरण के लिए मैं महाराष्ट्र के सोलापुर से तुलजापुर (मात्र 48 कि.मी.) नई लाईन डाल कर रेल शुरू करने की मांग की थी। पहले इसका सर्वे भी हुआ है। यहां हर दिन माता तुलजा भवानी के दर्शन के लिए हजारों भक्त आते हैं। पूर्णिमा के दिन तो लाखों की संख्या में भक्त आते हैं। आवागमन की सुविधा के अभाव से परेशान रहते हैं। माननीय सचिव साहब ने अपने भाषण में इसकी मांग की है। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि यह रेल मार्ग बनाकर माँ तुलजा भवानी और जनता का आशीर्वाद ले ले।

माननीय मंत्री जी ने प्रत्यक्ष किराया न बढ़ाकर सर्विसे चार्ज, कैंसलेशन चार्ज, तत्काल चार्ज लगाकर खाद्य और अन्य वस्तुओं की कीमत बढ़ाई जिससे मंहगाई और बढ़ेगी। मंहगाई से जनता पहले ही त्रस्त है। इसमें आपने मंहगाई बढ़ाने वाला बजट प्रस्तुत किया है। रेल यात्रा करने के लिए यदि 6 महीने पहले बुकिंग करने के बाद भी टिकट कंफर्म नहीं हो पा रही है। गाड़ियां कम और मांग ज्यादा हो गई है। जो गाड़ियां चल रही हैं उनका रखरखाव, साफ-सफाई और खानपान का स्तर भी गिर गया है। जनता रेलवे की लापरवाही से व असुविधाओं से परेशान है।

, पूरा देश संरक्षा और सुरक्षा के बारे में चिंतित है। इलाहाबाद में कुंभ के समय पुल टूटने से बड़ी दुर्घटना हो गई। कई लोग मर गए, कई घायल हो गए हैं। सुरक्षा की जिम्मेदारी किसकी थी। अनेक स्थानों पर अभी भी "अनमैन् गेट्स" हैं, जहां प्रतिदिन दुर्घटना में लोग मरे जा रहे हैं। यहां ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज की जरूरत है। दुर्घटना रोकने के लिए कोंकण रेलवे में एक सुरक्षा कवच किया था जिसे लगाने के बाद गाड़ियां अपने आप रुक जाती हैं। दुर्घटना से बचते हैं। क्या यह सुरक्षा कवच सभी गाड़ियों में लग चुका है। डॉ. अनिल काकोडकर और सैम पित्रोदा की समिति की सिफारिशें लागू करना आवश्यक है।

* Speech was laid on the Table

मैंने पिछले रेल बजट के भाषण में अपने प्रदेश गोवा के लिए "प्लेस ऑन व्हील" ट्रेन की मांग की थी। मडगांव स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन का दर्जा दिया गया था। लेकिन वहां कुछ भी काम शुरू नहीं हुआ है। वैसे ही करमली स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की मांग की थी। लेकिन आज तक कुछ भी कार्यवाही नहीं हुई है।

मैं गोवा से निराश हूँ। गोवा विश्व का एक महत्वपूर्ण पर्यटन स्थल माना गया है। हिन्दुस्तान से नहीं, बल्कि पूरे विश्व के पर्यटक यहां आते हैं। यहां कोंकण रेलवे रेल की सुविधाएं अपर्याप्त हैं। यहां 6 महीने पहले टिकट बुकिंग करने के बाद भी टिकट कंफर्म नहीं होती। गाड़ियां कम, प्रवासी ज्यादा हैं। इसीलिए मैं इसी संदर्भ में निम्न प्रस्ताव रखना चाहता हूँ :-

1. कोंकण रेल की लाईन डबल किया जाए ताकि गोवा-मुम्बई, गोवा-मंगलौर, वसई-तिरुवेन्द्रम तक गाड़ियां चलाने की सुविधा हो।
2. पणजी गोवा की राजधानी है। इसके लिए नजदीक स्टेशन करमली (ओल्ड गोवा) है। दिल्ली, मुम्बई, मंगलौर से आने वाली गाड़ियां यहां रुकती नहीं। वह मडगांव स्टेशन पर ही रुकती है। न रुकने के कारण पर्यटक और गोवा के लोगों को तीन घंटे का ज्यादा वक्त देना पड़ता है। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि यह सभी गाड़ियों करमली स्टेशन पर रुकवाई जाए। कई गाड़ियां थिवी स्टेशन पर भी रुकती नहीं हैं। उत्तर गोवा का यह एकमात्र स्टेशन है। यहां नहीं रुकी तो मडगांव जा के फिर 40 कि.मी. वापस आना पड़ता है। वर्तमान रेल सुविधा अपर्याप्त है।

गोवा में कोंकण रेल आने से पहले दक्षिण-पश्चिम रेल चलती थी। उस रूट का मीटर गेज में रूपांतर करने के बाद ज्यादा गाड़ियां फिर शुरू नहीं की गईं। गोवा के कंज्यूमर एसोसिएशन ने गोवा से दिल्ली तक अपनी मांगें पढ़वाईं। किंतु कुछ भी कार्यवाही नहीं हुई। मैं मांग करता हूँ कि :-

1. वास्को-डी-गामा से मियाज वापस फास्ट पैसेंजर ट्रेन जो पहले चलती थी वह फिर शुरू किया जाए।
2. प्रतिदिन वास्को-डी-गामा से तिरुपति, सिकंदराबाद फास्ट गाड़ी चलाई जाए।
3. वास्को-डी-गामा बीजापुर-सोलापुर-बीजापुर प्रतिदिन एक्सप्रेस चलाई जाए।
4. "गोमांतक एक्सप्रेस" नाम से प्रतिदिन वास्को-मुम्बई सीएसटी चलाई जाए।
5. वास्को-यशवंतपुर सप्ताह में जो गाड़ी चलती है वह गाड़ी प्रतिदिन चलाई जाए। उसका नाम "दूधसागर एक्सप्रेस" दिया जाए।

6. वास्को-हावड़ा अमरावती एक्सप्रेस जो सप्ताह में चार दिन चलती है उसे प्रतिदिन चलाया जाए। उसमें पेन्ट्री की व्यवस्था दी जाए।

7. गाड़ी सं. 17312/17311 जो वास्को से चैन्नई जाती है। जो एक बार जाती है उसे सप्ताह में दो बार चलाया जाए और उसका नामकरण "दूधसागर एक्सप्रेस" किया जाए।

8. साउथ-वेस्टर्न रेल का सावर्डे स्टेशन आदर्श स्टेशन बनवाया जाए।

पूरे विश्व में से आने वाले पर्यटकों की सेवा के लिए अच्छी सुविधाएं उपलब्ध कराने की जरूरत है। स्टेशनों की मरम्मत करनी पड़ेगी। रेल मंत्री जी ने पिछले दो साल पहले मडगांव स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन का दर्जा दिया था। लेकिन आज तक यहां काम शुरू ही नहीं हुआ है। करमली स्टेशन जो राजधानी स्टेशन है उसे आदर्श स्टेशन का दर्जा देने की हम मांग करते हैं। इन सभी रेलवे स्टेशनों का काम करके सही मायने में गोवा वर्ल्ड क्लास टूरिस्ट स्टेशन बनाने में आप सहयोग देंगे। ऐसी अपेक्षा रखता हूँ।

***DR. TUSHAR CHAUDHARY (BARDOLI) :** First of all, I would like to heartily thank the Hon'ble Minister of Railway, Shri Pawan Kumar Bansal for presenting a very progressive and dynamic Rail Budget. The Rail Budget has brought its own share of optimism for the people of Gujarat as the State is set to get a Rail Neer bottling plant and I am thankful to Hon'ble Railway Minister for the initiative. I fully support all the proposals in the Railway Budget. Simultaneously, I would like to put forth some suggestions also to be incorporated in the Railway Budget proposals which are as follows :

Surat is a very important industrial and commercial centre in the country yielding huge revenues for the Railways. In Gujarat, Surat city is known as financially and economically developed city and has developed as an important industrial hub for Diamond Industries, Textile Manufacturing Units, Corporate Sectors like Reliance Group, NTPC, ESSAR Group, L&T, ADANI Group, KRIBHCO, a Fertilizer Complex to manufacture Urea, Ammonia & Bio-fertilizers, ONGC, a Public Sector Undertaking under Government of India at Hazira area in Surat. Surat is also having Asia's biggest Sugar factories. I would like to request that the funds for converting Surat Railway Station into a "World Class Railway Station" as announced earlier may kindly be allocated in the current Budget 2013-14.

Bardoli in District Surat has been the "Karma Bhoomi" of the "Iron Man of India, Late Shri Sardar Vallabhbhai Patel". Bardoli is also having the biggest Sugar factories and has developed as an important industrial hub for Diamond Industries and Textiles Manufacturing Units. I shall feel grateful, if Hon'ble Railway Minister considers Bardoli Railway Station under the "Multi Functional Complex Scheme".

A permanent post of A.C.M. at Class-I employee level at Surat Railway Station is absolutely required considering the size of traffic and commerce this city handles.

Goods Yard of Surat Railway Station should be shifted to Udhna or Bhestan Railway Station to solve the Surat intra-city traffic problem.

Number of daily trains from Surat to Ahmedabad and Mumbai is required to be increased to solve the dearth of trains in morning originating from Surat.

Frequency of Surat-Amarwati Express, Surat-Mahuva Express, Surat-Bhagalpur, Surat-Mujjafarpur Express, Amrawati Express, Surat-Puri Express, Bandra-Ajmer Express, Surat Tapti Ganga Train, Memo Train from Surat to Vapi, Bandra Ajmer Express, etc. should be increased mostly to daily basis as currently these trains are running once or twice a week only.

Railway may please provide and increase emergency quota of Surat in various classes in Surashtra Mail, Duranto Express, Bandra Bhavnagar Express, Trivandrum-New Delhi, Bhavnagar Kakinada Express, Train No.2288 Kochivali, Sampark Kranti, Golden Temple Train, Flying Rani Express, Suryanagari Express, 2953 August Kranti Express, Baroda

Express, Gujarat Mail and Aaravali Express, No. 2951 Rajdhani Express, Dehradun Express, Bandra Avadh Express, Gujarat Queen, Paschim Express for Surat due to which passengers are suffering badly.

Some of the Express trains, namely, Duranto Express, Trivandrum-New Delhi Express, Sampark Kranti, may be provided stoppage at Surat Railway Station and Valsad Vadodara Intercity at Udhna Railway Station.

In my constituency Bardoli, Umarpada and Mangrol Tehsils are mainly undeveloped and tribal areas. These areas have no industry and other modern sustainable employment sources for the people. A major chunk of population, especially younger people go daily to Kosamba, Ankleshwar and Surat, which are industrially developed areas, for employment and education. A narrow gauge train runs once a day and passes through Umarpada, Kosamba and Mangrol Tehsils of my constituency. Earlier this train used to run more frequently which has reduced drastically now. I would request to increase the frequency of this Umarpada-Kosamba train at least to twice each in morning and evening according to the convenience of general public to facilitate better commuting in this otherwise backward area and approve conversion of this narrow gauge line into broad gauge line in this Budget. In this regard, I submit a newspaper clipping published in, a leading newspaper 'Gujarat Mitra' to Hon'ble Railway Minister.

Another important point I would like to mention here is that more than one lakh people living in and around the area of Uchhal Tehsil in Surat which is served by Bhadbhuja Railway crossing situated near Songarh. The railway crossing opens only for 12 hours (from 7 a.m. to 7 p.m.) during the day time and remains closed during the whole night. Due to this, vehicles cannot pass in an emergency situation during night. Most of the villages in this area are connected with this Railway crossing only to the outside world. The opening and closing of the said Railway crossing should be increased to 24 hours by posting permanent suitable staff for whole day.

The number of current ticket and reservation windows at Surat Station should be increased. The east side of Surat Station should be developed for amenities. Provision of pure drinking water at platforms of Surat station should be made. RPF Police Station may be shifted to ground floor of Platform No.1 at Surat Railway Station for better law and order situation. Entrance and exist gates of Surat Railway Station should be made broad and easily accessible for passenger. Udhana station may be developed as a terminus to ease traffic situation at Surat station and nearby Municipal areas.

There is an urgent need to construct Railway Over Bridge near some of the Railway Stations like Sachin Railway Station, Sayan and Kim Railway Stations at Vadodara Division.

Gujarat Queen may be extended upto Mahesana along with provision of extra AC Chair car.

One more 2nd Class Sleeper Reservation Coach be added to Surat Bhusaval Passenger train.

One 2 tier AC Coach may be added to Tapti Ganga Train, Surat-Bhagalpur Express, Surat-Varanasi Express.

Railway Crossing gates at Gangadhra Bardoli Road, Godadara-Dindoli near Sachin village and Sayan are vary narrow which may be widened alongwith development of surrounding roads.

A few new trains may please be started. Surat –Nandubar-Surat MEMU/DEMU between 7.15 and 15.35 hrs; Surat-Sirdi-Nasik via Jalgoan, Surat-Amravati passenger Daily, Surat-Puri Express Daily, Local Train from Surat to Navapur on Bhusaval track may be started.

The implementation of construction of Udhna-Jalgaon double Rail Line may be monitored and supervised properly for early completion.

Vyara is the headquarters of the Tapi District and Vyara Railway Station has been declared as a modern Railway station during last financial year. At present, only a foot-over bridge exist on Vyara Railway platform. A foot-over bridge for connecting outer north and south side of Vyara and Tapi villages is required so that the natives may cross over the line without using railway platform. Earlier, there were two railway road crossings near Vyara Railway Station, which were closed and due to this the people from both sides are forced to walk about three kilometers to reach their destination. I would request to construct an outer foot-over bridge from north side to south side of Vyara Railway Station to connect the two locations for convenience of the people.

At Vyara-Songarh National Highway-6, near Virpur village, there is only one Railway crossing, which results in heavy traffic jams on both sides of border in Gujarat and Maharastra. As the area witnesses passage of heavy commercial vehicles and is also used by light vehicles of the natives of the area, an underpass structure below the railway line near the existing railway crossing is required and must be approved in the current Budget 2013-14.

I am sure, Hon'ble Railway Minister will kindly consider all of my suggestions and will incorporate them in the Railway Budget. I once again congratulate Hon'ble Minister for presenting an "Aam Aadmi Ka Rail Budget".

श्रीमती अन्नू टन्डन (उन्नाव): महोदय, मैं आपकी आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया।

मैं खास कर एक बात कहना चाहती हूँ।...**(व्यवधान)**

MR. CHAIRMAN: Nothing is going on record. Why are you wasting time of the House?

*(Interruptions) â€¦**

MR. CHAIRMAN: Hon. Member, nothing is going on record.

*(Interruptions) â€¦**

श्रीमती अन्नू टन्डन : सभापति महोदय, मैं एक बात कहना चाहती हूँ कि राजनैतिक दृष्टिकोण से देखा जाए और वर्ष 2014 के चुनाव को ध्यान में रखा जाए तो विपक्ष जो कह रहा है या मीडिया में जो कहा जा रहा है। इन सब बातों को देख कर शायद लगेगा कि बजट में मजा नहीं आया, लोगों को लगता होगा। चूंकि वह चाहते थे कि बड़े-बड़े सपने बुने जाएं, बड़े-बड़े वायदे किए जाएं, बड़े-बड़े आश्वासन दिए जाएं, लेकिन सही बात तो यह है कि मैं माननीय मंत्री जी का धन्यवाद देना चाहती हूँ कि इन्होंने एक बहुत ही प्रैक्टिकल, प्रैगमेटिक और संतुलित बजट पेश किया है, जिसमें सिर्फ आज की बात नहीं की है, कल की सुरक्षा की भी बात की गयी है। योजना आयोग ने 12वीं प्लान में रेलवे के लिए 5.19 लाख करोड़ रुपये निर्धारित किए हैं। भारतीय रेलवे के लिए यह उसका महत्व दर्शाता है। एक लाख करोड़ रुपये पीपीपी के माध्यम से और 1.05 लाख करोड़ रुपये आंतरिक संसाधनों के माध्यम से जुटाने की बात कही गयी है। मुझे लगता है कि अगर हिन्दुस्तान और भारतीय रेल का जो यह परिवार है, वह चाहेगा तो यह नामुमकिन नहीं है, बहुत आराम से मुमकिन है। लेकिन मैं मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहूंगी कि जब आंतरिक संसाधन जुटाने की बात हो तो सामान्य रेल किराये के ऊपर जरूर ध्यान रखें। वर्ष 2013-14 के लिए 63,363 करोड़ रुपये के प्लान इन्वेस्टमेंट की बात की गयी है जो कि पिछले साल से 3,263 करोड़ रुपये अधिक है। यह भी इसका एक महत्व दर्शाता है।

अभी हमारे माननीय सदस्य महोदय कह रहे थे कि चीन और रूस के साथ हिन्दुस्तान भी बिलियन टन फ्रेट के क्लब में आ रहा है। मेरे ख्याल से इस बारे में जो एक आत्मविश्वास और गर्व के साथ मंत्री महोदय जी बता रहे थे तो हमें भी गर्व महसूस हुआ। यह बात तो साबित हो जाती है कि देश का विकास हो रहा है तभी हम बिलियन टन फ्रेट की बात कर सकते हैं, नहीं तो हम कम फ्रेट की बात करते। विकास न होता तो यह बात कैसे होती?

रेल टिकट पर सीधे बढ़ोतरी न कर के फ्रेट में नौ प्रतिशत की वृद्धि कर के 94,000 करोड़ रुपये का लक्ष्य रखा गया है जो बिल्कुल सही है।

इस वित्त वर्ष में 3,000 करोड़ रुपये का ऋण ब्याज सहित वित्त मंत्रालय को वापस किया गया। इस पर जब मंत्री महोदय जी चर्चा कर रहे थे तब उनकी आवाज़ में जो खुशी और आत्मविश्वास झलक रहा था, वह भी साफ नज़र आ रहा था। मुझे बेहद खुशी है कि रेल विभाग एवं मंत्रालय अब सही हाथ एवं सही दिशा में हैं।

मैं इस वर्ष के प्रस्तावित 67 नयी एक्सप्रेस गाड़ियां, 26 नयी पैसेंजर गाड़ियां, 8 डी.ई.एम.यू. सेवाएं और 57 गाड़ियों के चालन-क्षेत्र में विस्तार का स्वागत करती हूँ। साथ ही, मैं आशा करती हूँ कि जो नयी एक्सप्रेस गाड़ियां जैसे कि बांद्रा टर्मिनस-रामनगर एक्सप्रेस व जयपुर-लखनऊ एक्सप्रेस मेरे संसदीय क्षेत्र से गुज़रेगी। उन का ठहराव भी हमारे संसदीय क्षेत्र उन्नाव से किया जाए।

इसके साथ कमज़ोर वर्गों व अलग तरह से जो सक्षम व्यक्ति हैं, उन के लिए निर्धारित 47,000 रिक्त पदों को भरने व बैंकलॉन को समाप्त करने का जो निर्णय लिया गया है, वह सराहनीय है। बहुत दिनों से इस का इंतज़ार था और इससे उन्हें फायदा होगा।

सभापति महोदय, इसी बात पर मैं एक बात रखना चाहती हूँ। आप के द्वारा अपनी सरकार से और इस सदन से अनुरोध करना चाहती हूँ कि इन लोगों की बात जिन के बारे में मैं बात कर रही हूँ, इन लोगों के लिए विकलांग शब्द का इस्तेमाल न किया जाए। विकलांग शब्द जब प्रयोग किया जाता है तो थोड़ा-सा अपमानजनक-सा

साबित होता है। मेरा मानना है कि ऐसे भाई-बहनों को अलग तरह से सक्षम माना जाए तो वह ज्यादा अच्छा रहेगा। अक्सर हम लोग जब यह चर्चा करते हैं तो बार-बार उन्हें विकलांग क्यों कहते हैं?

माननीय रेल मंत्री द्वारा इस बजट में सत्रह रेल पुलों का पुनर्स्थापन शामिल है जिसकी मैं खास सराहना करती हूँ। इसकी वजह यह है कि उन्नाव और कानपुर के बीच सन् 1875 में अंग्रेजों के ज़माने में यह रेलवे का पुल बना था। आप सोच सकते हैं कि इतने सालों में उस की आज क्या हालत होगी। हम बस यह प्रार्थना करते हैं कि इन सत्रह पुलों में वह पुल भी शामिल हो ताकि आगे हम कोई नुकसान न भुगतें।

हमें रेल की जरूरत क्यों पड़ती है? इसकी जरूरत लोगों को इधर-उधर ले जाने में या माल इधर-उधर ले जाने में पड़ती है। जब माल इधर-उधर जाता है तो औद्योगिक विकास की बात होती है लेकिन इन्सान जब इधर-उधर जाता है तो उसके कई कारण होते हैं। इन्सानों के मूवमेंट के लिए, ह्यूमन ट्रैफिक बढ़ाने के लिए मेरे ख्याल से पर्यटन एक बहुत ही अहम भूमिका निभा सकता है। दस लाख से अधिक की जनसंख्या को सेवित करने वाले धार्मिक या पर्यटन की दृष्टि से सौन्दर्यीकरण के लिए मंत्री जी ने जिन 104 महत्वपूर्ण स्टेशनों के नाम चयन करके बताया है, उससे केवल रेल यात्रियों को ही सुविधा नहीं मिलेगी बल्कि इससे वहां का विकास भी होगा और लोगों को वहां पर रोजगार भी मिलेंगे।

इसी क्रम में मैं बताना चाहती हूँ कि ऐतिहासिक व धार्मिक दृष्टि से जिस तरह के स्थल उन्नाव में मौजूद हैं, उनकी पहचान बढ़ाने के लिए हमें पर्यटन बढ़ाना पड़ेगा और इस में रेल मंत्रालय हमारी काफी मदद कर सकता है। कहने का तात्पर्य यह है कि मेरी मांग जायज़ है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहती हूँ कि उन्नाव में व उन्नाव जैसे भारत के सभी जिलों में पर्यटन को मद्देनज़र रखते हुए रेल नेटवर्क व सुविधाएं बढ़ाने पर विचार करें।

उन्नाव जैसी ऐतिहासिक भूमि, शहीदों की भूमि, साहित्यकारों व रण-विजयों की धरती हमारे हिन्दुस्तान में गिनी-चुनी हैं। उन्नाव कलम, कोपीन और कृपाण की धरती कही जाती है। लव-कुश की जन्मस्थली, जानकी कुंड, माता कुशवती देवी का प्राचीन मंदिर, सफ़ीपुर का 400 सालों से ज्यादा पुराना इमामबाड़ा, राजा राव राम बख्श का किला, राजा सातन पासी का किला, महर्षि परशुराम की जन्मभूमि, पंडित सूर्यकांत त्रिपाठी 'निराला', मौलाना हसरत मोहानी, पंडित प्रताप नारायण मिश्र, शिव मंगल सिंह सुमन, रमई काका, भगवती चरण वर्मा और अनेकों कवियों और साहित्यकारों की ये जन्मस्थली रही है। उन के साथ अमर शहीद चन्द्रशेखर आज़ाद, अमर शहीद राजा राव राम बख्श, अमर शहीद गुलाब सिंह लोधी, ठाकुर जसा सिंह से लेकर पंडित विश्वम्भर दयालु त्रिपाठी और हबीबुर्रहमान अंसारी जैसे आज़ादी की लड़ाई लड़ने वाले उन्नाव के वीर और राजनैतिक हस्तियां पैदा हुई हैं। आजादी एक्सप्रेस नामक शैक्षणिक पर्यटक गाड़ी चलाने का प्रस्ताव, जिससे वे स्थल आपस में जोड़े जा सकें, जो स्वतंत्रता संग्राम से जुड़े हैं, वह एक बहुत ही सराहनीय कदम है। इससे हमारे युवकों को उन स्थानों की यात्रा की प्रेरणा तो मिलेगी, पर साथ में उन स्थलों का विकास और रोजगार भी बढ़ेगा।

सभापति महोदय, इसमें मैं मंत्री महोदय से आपके द्वारा यह अनुरोध करना चाहती हूँ कि उन्नाव को भी शामिल किया जाए। दूर देशों से, खासकर साइबेरिया से सात समुंदर पार करके बहुत सुन्दर चिड़ियां हमारे यहां पर प्रियदर्शनी पक्षी विहार में आते हैं। पर्यटन स्थल और रेलवे के लिए यह एक अत्यंत महत्वपूर्ण जिला होने में उन्नाव में कोई कमी नहीं है। फिर भी बहुत सालों से बहुत कमियां रही हैं। जिस तरह का काम हम चाहते थे, उस तरीके का काम नहीं हुआ है। फिर भी इतने सालों में नज़रअंदाज किए जाने के बावजूद मैं यह नहीं कहूंगी कि तीन सालों में मंत्रालय ने हमारा सहयोग नहीं किया। कई ट्रेनों यहां पर रुकें, लेकिन पर्याप्त नहीं। अभी तक हम संतुष्ट नहीं हैं। ट्रेने रुकवाने की फैहरिस्त और लोकल जो ट्रेनों की बोगिया बढ़ाने की बातें हैं, वह मैंने पूरी फैहरिस्त मंत्री महोदय को दी है। मैं आशा करती हूँ कि मेरे जिले के तीस लाख जो लोग हैं, उनकी आवाज मेरे माध्यम से उनके पास पहुंच चुकी होगी।

मैं अपने लोक सभा क्षेत्र उन्नाव के संदर्भ में एक उदाहरण के तौर पर पेश करना चाहती हूँ कि वह एक जंक्शन तो है, लेकिन उसके बावजूद जो आम नागरिक है, वह एक्सप्रेस ट्रेन या दूरदराज के लिए जो फास्ट ट्रेने हैं, उनको पकड़ने के लिए या तो लखनऊ जाता है या कानपुर जाता है। आप अभी जो नयी ट्रेनें चालू करवाने जा रहे हैं, उसका ठहराव उन्नाव में हो, ऐसी मैं गुज़ारिश कर चुकी हूँ।

मैं माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तावित रेल सुरक्षा संबंधित जो उपाय हैं, उनका स्वागत करती हूँ। बहुत सारी उन्होंने जैसे स्पार्ट है, सेल्फ प्रोपैल्ड एवसीडेंट रिक्लीफ ट्रेनें हैं, क्रेज़-वर्दी एलएवबी है, इन सब का मैं स्वागत करती हूँ। सब कुछ अगर सही ढंग से किया जाता है तो भी हादसे क्यों होते हैं। अभी हमारे एक माननीय सदस्य इसका जिक्र भी कर रहे थे। अभी हाल ही में मैं भी इलाहाबाद महाकुंभ में गई थी। वहां जो हादसा हुआ है, उसके दर्द लोगों से मिल कर व्यक्तिगत तौर पर महसूस किए। उस हादसे में वृद्ध महिलाएं और कई बच्चे भी मरे हैं। कम्पैनेशन के अलावा भावी योजनाओं में और अधिक कंटीजेंसी मार्जिन रखने में माननीय रेल मंत्री जी की सोच बहुत ही सराहनीय है, उसका मैं स्वागत करती हूँ। इस हादसे के बावजूद मैंने वहां के रेलवे के प्लेटफॉर्म पर आवागमन और रेलवे द्वारा किए गए इंतजाम की इतनी तारीफ़ सुनी कि मुझे बहुत ही अच्छा लगा। पता चला कि राज्य सरकार के साथ मिल कर रेलवे वालों ने प्लानिंग तो बहुत बढ़िया की थी, परन्तु उस दिन रविवार का दिन था और संगम में नहाने वालों की संख्या बहुत ज्यादा थी। उस संगम में नहान करने वाले लोगों के बीच में स्टैमपीड हो गया। जब स्टैमपीड हुआ तो दो लोग मरे और अनेक घायल हुए। उन्हें हॉस्पिटल पहुंचाया गया। नतीजा यह हुआ कि महाकुंभ की व्यवस्था करने वाले जो अधिकारी थे, जो इंतजाम करने वाले थे, उन्होंने वहां से नहान करने वाले लोगों को स्टेशन की तरफ भेज दिया और वह भी सिविल लाइंस की तरफ, जो स्टेशन के सिविल लाइंस की तरफ है, वहां पर भेजा, जहां पर सिर्फ आरक्षित रेल यात्रियों का जाना तय था। जब भीड़ वहां पहुंची तो वहां पर इंतज़ामात ठीक नहीं थे। उसकी वजह यह हुई कि जो पैदल यात्री चलने वाले, एफओबी था, उसके ऊपर भीड़ ज्यादा हो गई। अगर ये समय से रेलवे के अधिकारियों को सूचना दे देते तो उसका पर्याप्त इंतजाम बहुत आराम से हो सकता था और ये हादसा न होता। लोग मरे, लेकिन स्टैमपीड में भी मरे और एफओबी पर चढ़ने वाले लोग भी मरे। लेकिन उसकी गिनती एक ही तरफ हो गई। यह कलंक रेलवे के ऊपर लगा, जिसके लिए मुझे काफी दुःख हुआ, वहां पर देखने के बाद।

इससे हमें सिर्फ एक ही सीख मिलती है कि हादसे के बाद नहीं, अगर तुरंत उसी वक्त लोगों के बीच में कोऑर्डिनेशन और समन्वय बना दिया जाए तो इस तरीके का कलंक कभी किसी के ऊपर नहीं लगेगा। समन्वय की बहुत आवश्यकता है। इस हादसे में महिला और बच्चे कई मरे और उनकी सुरक्षा के लिए जो पहलू मंत्री महोदय ने रखे, वे सराहनीय हैं। माननीय मंत्री महोदय को मैं खासकर धन्यवाद देना चाहती हूँ कि उन्होंने महिलाओं की सुरक्षा के ऊपर खास ध्यान देते हुए आरपीएफ की महिलाओं की भर्ती बढ़ाने की बात की है, लेकिन आरपीएफ की भर्ती बढ़ाने में चार कम्पनियों का गठन और दस प्रतिशत रिक्तियां महिलाओं से आरक्षित करने की बात की गई है। इसमें मैं उनसे अनुरोध करना चाहती हूँ, अगर आप 35 परसेंट नहीं कर सकते हैं, तो कम से कम बीस परसेंट या पच्चीस परसेंट रिक्तियां महिलाओं के लिए आरक्षित करें तो बहुत अच्छा होगा, क्योंकि बहुत सी महिलाएं वहां चलती हैं और उनके अधिक मात्रा में वहां रहने पर महिलाओं को काफी सुरक्षा महसूस होगी।

एक आम मुसाफिर की चर्चा क्या होती है? उसकी चर्चा होती है, बुकिंग से लेकर महफूज सफर हो जाए, उसे साफ बिस्तर मिल जाए, उसका लैंड्रिन-बाथरूम स्वच्छ हो, ताजा खाना मिल जाए, समय पर पानी मिल जाए और जगह पर आप पहुंच जाएं। बजट भाषण में आप अगर देखें तो मंत्री महोदय ने खासकर बहुत विस्तार से इसके ऊपर चर्चा की। इससे यह लगता है कि उनका इरादा बहुत साफ है। इससे उम्मीद ही नहीं हमारा विश्वास भी जाना है।

अंत में मैं अपने वीर जवानों एवं शहीदों को जो रेल मंत्रालय ने श्रद्धांजलि के रूप में मुफ्त रेल यात्रा की सुविधा उनके वृद्ध माता-पिता के लिए दी है, उसके लिए मैं सलाम करना चाहती हूँ और संसद की तरफ से उनको हृदय से धन्यवाद देना चाहती हूँ। इस बजट का सही क्रियान्वयन एक अहम कदम होगा, ताकि इसका लाभ भारतवासियों को मिल सके।

महोदय, इसी संदर्भ में मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहूँगी कि बजट 2012-13 की नयी लाइन सर्वेक्षण सूची में जो उन्नाव को दी हुयी दो रेल लाइनें थीं, उन्नाव-पुरवा-मौरावा-लखनऊ और दूसरा सफीपुर (उन्नाव-पीलीभीत खंड पर) बिठूर स्टेशन वालों का सर्वेक्षण जल्द से जल्द करवाने की कृपा करें। हमारे क्षेत्र के लोग इसका इंतजार कर रहे हैं। मैं मानती हूँ कि इस काम में समय लगता है, लेकिन अब एक साल गुजर गया है। मैं उम्मीद करती हूँ कि इस पर काम जल्दी से जल्दी शुरू होगा।

माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा पेश किए बजट 2013-14 का समर्थन करती हूँ और अपनी बात को यहीं समाप्त करती हूँ,

***श्री राम सिंह राठवा (छोटा उदयपुर):** हम हर वक्त अलग-अलग बात करते हैं, कभी-कभी चुनाव को ध्यान में रखकर घोषणा करते हैं और योजना को लागू करने और पूरी करने में 10 से 12 साल लग जाते हैं। आज भी कई लाइनें 10 से 15 साल के विलम्ब में पड़ी हैं। उनको पूरा करने में रेलवे ने कभी ठोस कदम नहीं उठाया। हम घोषणा करते हैं। बाद में विलम्ब होने की वजह से धनराशि बढ़ जाती है और बढ़ी हुई धनराशि की वजह से काम रुका पड़ा रहता है।

जहां सब कुछ होते हुए भी रेल मंत्रालय कुछ करना ही नहीं चाहता है ऐसा मेरा मानना है और मैं रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि आज से करीब 150 साल पहले नेरोगेज़ रेल लाइन शुरू हुई थी। गुजरात की सबसे पुरानी रेल लाइन डभोई मीयांगाम से शुरू हुई थी। धरि-धरि प्रताप नगर, छोटा उदयपुर-डभोई-चाणोद-चांपानेर-अंकलेश्वर-जंबुसर-पादरा-पावी माईन्स-शीवराजपुर-समताला-टीबा-मालसर आदि कई नेरोगेज़ रेल लाइन शुरू हुई थीं। आज भी कुछ रेल लाइन चल रही हैं।

अमान परिवर्तन की परियोजना के अंतर्गत पादरा-जंबुसर शामिल किया जाए और उनको दहेज तक जोड़ने के लिए नया लाइन डाला जाए। इस बजट में राजपीपला-केवडीया नया लाइन घोषित किया है उसका मैं स्वागत करता हूँ और मेरा सुझाव है कि इस लाइन को तणखला तक लाया जाए, क्योंकि तणखला तक लाइन है।

मेरा निवेदन है कि डभोई एन.जी. हैरीटेज पार्क बना कर डभोई से जितनी भी नेरोगेज़ लाइनें चल रही थी कुछ बंद है, उन सभी नेरोगेज़ रेल लाइनों पर हैरीटेज गाड़ियां चलाई जाए या तो सभी लाइनों में परिवर्तन किया जाए।

हैरीटेज कॉरीडोर के संदर्भ में यह उल्लेखनीय है कि भारत का एकमात्र रेलवे ट्रेनिंग कॉलेज गुजरात के बरोडा में स्थित है। इस कॉरीडोर के बन जाने से इलाके में स्थानीय, राष्ट्रीय एवं अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। नेरोगेज़ रेलवे लाइन का नेटवर्क यहां असें से है उसका यथोचित रखरखाव और संरक्षण बहुत जरूरी है। हम नयी रेलवे लाइन, नए रेल गाड़ियों का स्वागत करते हैं। साथ ही साथ यह भी चाहते हैं कि पुराने रेल की लाइनों और पुरानी गाड़ियों पर भी रेल मंत्री समय रहते ध्यान दें, ताकि खराब हालत में पड़े रेलवे के हालत में सुधार हो और साथ ही साथ इनका संरक्षण हो सके। इस इलाके में यह हैरीटेज कॉरीडोर बन जाने से यह ट्रायबल बेल्ट और यहां रहने वाले लोगों को बहुत सी सुविधाएं मिल सकेंगी और विकास भी अच्छे से हो सकेगा।

देश में बहुत तीर्थस्थान हैं जहां श्रद्धालु लोग पूजा अर्चना के लिए जाते हैं। गुजराती में एक कहावत है "काशी का मरण और सूरत का लोभन" करने का मतलब यह है कि अगर काशी में मृत्यु हुई तो भाग्यवान है जैसे अगर भोजन करना है तो सूरत का वो भी भाग्यवान होता है। यह ऐसा एक बहुत बड़ा तीर्थ है, जहां देश के कई हिस्सों से लोग गुजरात के डभोई से 16 कि.मी. दूरी पर नर्मदा किनारे चाणोद तीर्थ में आते हैं। चाणोद पूजापाठ के लिए अलग महत्व है। देश-परदेश से लोग सर्वपितृ श्राद्ध पूजा के लिए आते हैं। अपने देश में तीन स्थान ऐसे हैं, जैसे गया में सिर्फ पितृ श्राद्ध होता है। सिद्धपुरा में मातृ श्राद्ध होता है, लेकिन चाणोद में सर्व पितृ श्राद्ध होता है। ऐसे महत्वपूर्ण तीर्थ स्थान के लिए पहले नेरोगेज़ भी थी, अभी बंद है। इस बंद नेरोगेज़ लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए और डभोई से चाणोद लाइन तुरन्त चालू की जाए।

जब देश की आजादी की लड़ाई चल रही थी तब कहीं जानी-मानी हस्तियों ने नर्मदा के किनारे चाणोद में गुप्तवास किया था, जिनमें तात्या टोपे भी थे। ऐसे ऐतिहासिक और तीर्थ स्थान के महत्व को देखते हुए और हैरीटेज लाइन के महत्व को बढ़ावा देने की कृपा करके इस बजट में घोषणा करने का मेरा अनुरोध है।

मैं मा. रेल मंत्री महोदय जी का ध्यान देश के अधिकांश बहुत आदिवासी क्षेत्र में रेल परियोजनाओं के प्रति उदासीनता और अत्यधिक विलम्ब से चल रहे कार्यों के प्रति आकर्षित करना चाहता हूँ।

मेरा संसदीय क्षेत्र छोटा उदयपुर जो गुजरात के बहुत आदिवासी क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता है। गुजरात और मध्य प्रदेश के आदिवासी क्षेत्र के बीच सीधे सम्पर्क के लिए छोटा उदयपुर से धार तक की नई रेल लाइन चालू करने के लिए परियोजना चल रही है, वो बहुत लम्बे समय से धीमी गति चल रही है और अत्यधिक विलम्ब से इसका कार्य हो रहा है। यह योजना संपन्न होने के बाद आदिवासी क्षेत्र के लिए अत्यंत लाभप्रद साबित होगी।

मा. रेल मंत्री महोदय जी से निवेदन करता हूँ कि वे स्वयं इस परियोजना को शीघ्रतापूर्वक नई रेल लाइन चालू करने के लिए हस्तक्षेप करे छोटा उदयपुर और धार के स्थानीय आदिवासी लोगों को देश की मुख्य धारा से जोड़ा जा सकेगा वे इस प्रस्ताव को रेल बजट में रखकर छोटा उदयपुर से धार तक की नई रेल लाइन चालू करने के लिए यह योजना रेल बजट में शामिल करें और इस योजना को देय वित्तीय सहायता का आबंटन किया जाए ताकि पश्चिम भारत के आदिवासी संभाग को रेल सम्पर्क से जोड़ा जाए।

पूनापनगर से छोटा उदयपुर अभी ट्रेन दिन में दो बार चल रही है, उसको बढ़ाकर पांच बार चलाया जाए।

*** SHRI R. THAMARASELVAN (DHARMAPURI) :** At the outset, I would like to put it here that the Hon'ble Minister gave some happiness and some disappointment for the State of Tamil Nadu. The people of Tamil Nadu expected much from the Hon'ble Railway Minister being the last Railway Budget of the UPA II. However, I would like to say here that one should be happy with what he has got and pursue for what he has not achieved or got it.

I am thankful to the Hon'ble Railway Minister that finally the railways acceded to the much long pending demand of the people of my parliamentary constituency for a railway line between Morapur and Dharmapuri and included in the budget for updating of the survey. This is the long pending demand of the people living in my constituency. If this project is implemented, the people from the headquarter of Dharmapuri district i.e. Dharmapuri town and surrounding towns will be benefited and it would also generate a lot of resources for the Railways as these routes are highly economically viable because of the geographical structures connecting places of importance with regard to religion, commerce and tourism.

Following are the few railway projects concerning my Dharmapur parliamentary constituency which need your special attention as these have been hanging for many decades and I desire that these may be taken up on an urgent basis.

Through my earlier letter in connection with the previous meeting convened by you, I have made representation to augment or implement the following demands of people of my constituency and I reiterate again herein to consider and implement them on an urgent basis :

Construction of Rail over-bridges at following places are urgently required :

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

Although, these rail over-bridges have been sanctioned, yet, there is an urgent need to complete these over bridges at above places. All these places fall under Bangalore Division of South Western Railways and under Salem Division of Southern Railway. The construction of these over bridges is very essential as public passing through these gates are finding it very difficult to commute.

There is also need to construct a level crossing at Sivanalli under Salem Division of Southern Railways. In the absence of level crossing at Sivanalli, people from more than 30 villages have to take the risk of their lives by crossing un-manned level crossing. There is a sizeable population in each of these 30 villages. The vehicular movement has increased and thereby the accidents have also increased at the above unmanned level crossing.

The route for the new train to be run between Nagarcoil-Bangalore-Nagarcoil announced in the budget for 2013-14 is via Madurai-Trichy-Namakkal-Salem-Jolarpettai-Bangalore. However, if the route of the said new train is made as Bangalore-Hosur-Dharmapuri-Salem-Namakkal-Trichy-Madurai-Nagarcoil, the demand of the several lakh rail commuters can be met. Therefore, it is urged that the route of the said new train may please be fixed as aforesaid instead of the route announced in the budget for the said train.

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

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

whereas it does not have a stoppage at many important stations in Tamil Nadu.

Dharmapuri Railway Station under control of Bangalore Division of South-Western Railway serves the people of both Dharmapuri and Kanyakumari heading towards Bangalore, Mumbai, Thiruvananthapuram etc. However, it does not have a stop for train No.6537/6538 Bangalore-Mangalore-Bangalore Express. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister to direct the concerned authorities to make a stoppage for this train at Dharmapuri.

There has been a popular demand for stoppage of train no. 16537/16538 running between Bangalore and Kanyakumari (Nagarcoil) Express at Dharmapuri, and also to enhance its frequency on daily basis instead of twice in a week as there is huge volume of passenger traffic between Nagarcoil and Bangalore daily.

Stoppage of train intercity running between Bangalore - Ernakulam - Bangalore(12677-12678) Mysore- Mayladuthurai- Mysore(16231-16232) at Palacode .It has been a long pending demand of the people of this area which is one of the biggest taluks in the Dharmapuri district. Palacode is a big commercial centre having big sugar mill, etc. Being a big commercial centre, the movement of people from here to many places across the state and other parts of the country is quite high. Moreover, passenger traffic to industrial towns like Coimbatore, Tirupur, etc. from here is quite high. Therefore, if a stoppage is allowed for this train at Palacode, both the people and the railways will benefit immensely. Therefore, stoppage at Palacode for this train be provided.

Presently there is no reservation facility at Palacode railway station and the people have to visit Dharmapuri railway station which is more than 25 kms away from Palacode. In the absence of reservation facility at Palacode, the businessmen of this area, students and others are affected badly and they are forced to look out for other mode of transportation. Therefore, if a reservation counter is opened at Palacode railway station, both the people and the railways will benefit handsomely.

Dharmapuri being close to Bangalore, the capital of Karnataka, passenger traffic to and fro (Dharmapuri-Bangalore-Dharmapuri) is quite high as in the case of traffic to all other state capitals in the country from its neighbouring areas. Presently the said passenger train is only plying between Bangalore-Hosur-Bangalore. If this train is extended upto Dharmapuri, several hundreds of people can travel daily on both sides from Dharmapuri to Bangalore and Bangalore to Dharmapuri. Therefore, this train be extended upto Dharmapuri.

I urge upon the Hon'ble Railway Minister to look into these long pending demands of the people of my parliamentary constituency as he has considered the new railway line between Morappur and Dharmapuri.

श्री राम सिंह करवां (चुरु): रेल बजट में इस बार उम्मीदें कुछ ज्यादा थी, लम्बे समय पश्चात् कांग्रेस पार्टी का मंत्री रेल बजट पेश कर रहा है, लेकिन इस बार भी रेल बजट वैसा ही है जैसा वह हमेशा होता है। वहीं वायदे, वहीं दावे, वहीं परियोजनाएं और रेल के खस्ता हालात से उबरने का कोई ठोस प्रस्ताव नहीं। 20 वर्ष पूर्व चीन प्रति किलोमीटर यात्री के लिहाज से भारतीय रेल से 15 वर्ष पीछे था, अब चीनी रेलवे के पास 90,000 किलोमीटर का रेल मार्ग है और अब वह भारतीय रेल से 50 वर्ष आगे है। आज रेल की आर्थिक स्थिति बहुत बुरी है, जो रेलवे हमारी अर्थव्यवस्था का इंजन बन सकती थी, वह एयर इंडिया की तरह बोझ बन जाने के हालात पैदा हो गए हैं। रेल मंत्री जी ने कुछ समय पहले यात्री किराए की वृद्धि की थी, अब किराया नहीं बढ़ाने का श्रेय लेने का प्रयास कर रहे हैं। बजट में रेल बजट में यात्री किराया नहीं बढ़ाया गया है लेकिन अन्य जरूरतों से यात्री को मंहगा कर दिया गया है। मालभाड़े में 5 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। भारत दुनिया का ऐसा देश बन गया है जहां रेलवे का माल ढोने का भाड़ा सबसे ज्यादा है। भविष्य में भी डीजल की कीमत के आधार पर माल भाड़ा नियंत्रित होगा, बजट में हर वर्ष यात्री किराए में 6 फीसदी तक की वृद्धि के संकेत दिए हैं।

मैरे संसदीय क्षेत्र की जनता नई गाड़ियां चलाने एवं उनके विस्तार की मांग वर्षों से कर रही है। जोधपुर से दिल्ली सराय रोहिल्ला गाड़ी नम्बर 22481/22482 सुपर फास्ट गाड़ी का संचालन प्रतिदिन करते हुए इसे हरिद्वार तक, बान्द्रा से जम्मू तबी 19027/19028 विवेक एक्स. साप्ताहिक का संचालन सप्ताह में तीन दिन, हावड़ा-जैसलमेर 12371/12372 साप्ताहिक को सप्ताह में तीन दिन, सूरत से चंडीगढ़ एक्सप्रेस गाड़ी वाया अहमदाबाद-जोधपुर-डेगाना-सादुलपुर-हिसार, बान्द्रा से हरिद्वार एक्सप्रेस वाया अहमदाबाद-जोधपुर-चुरु, अमृतसर से मुम्बई वाया हिसार-सादुलपुर-रतनगढ़-जोधपुर, दिल्ली सराय रोहिल्ला-सुजानगढ़ 14705/14706 सालासर एक्सप्रेस का विस्तार लाडनू तक करते हुए छपर ठहराव किया जाए, जोधपुर-बान्द्रा सूर्यनगरी एक्सप्रेस 12479/12480 का विस्तार रतनगढ़-सादुलपुर, हैदराबाद से हजरत निजामुद्दीन गाड़ी नम्बर 12721/12722 दक्षिण एक्सप्रेस का विस्तार बीकानेर तक, जोधपुर-रेवाड़ी सवारी गाड़ी 54809/54810 का विस्तार दिल्ली सराय रोहिल्ला तक, लुधियाना से हिसार 05401/05402 सवारी गाड़ी का विस्तार डेगाना तक, बाड़मेर-जोधपुर सवारी गाड़ी 54815/54816 का विस्तार रतनगढ़ होते हुए रेवाड़ी तक, बजट में घोषित रतनगढ़-बीकानेर पैरेंजर ट्रेन को सादुलपुर तक, गोरखपुर-हिसार गोरखधाम सुपर फास्ट गाड़ी का विस्तार सादुलपुर तक, बीकानेर से गौहाटी वाया रतनगढ़ सुपर फास्ट, बीकानेर से हावड़ा वाया रतनगढ़ दुरन्तो एक्सप्रेस, रेवाड़ी-बीकानेर साधारण सवारी गाड़ी, बीकानेर-जयपुर गाड़ी वाया रतनगढ़-डेगाना-फुलेय होकर चलाई जावे। डेगाना-सादुलपुर के बीच 6-7 कोच की डी.ई.एम.यू. सवारी गाड़ी के प्रतिदिन 2-2 फेरे लगाए जाए। सादुलपुर ज. के पूर्व व पश्चिम साईड में सी-142 व सी-144 पर निर्मित मानव सहित रेल क्रासिंग पर रेल उपरिपुल का निर्माण, चुरु जं. के पूर्वी साईड में चुरु-सादुलपुर रेल मार्ग पर (चुरु-राजगढ़ सड़क पर) निर्मित मानव सहित रेल क्रासिंग पर रेल उपरिपुल निर्माण, सादुलपुर-हिसार खंड पर मानव सहित समपार सी-43 को यथावत रखने, मोहर-दीपलाना स्टेशनों के मध्य (सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड) सोती बड़ी हॉल्ट स्टेशन कायम करने, सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड पर गोगामेड़ी-भादरा के मध्य रेल कि.मी. 105 के पास, जहां रेलवे वार्डर निर्मित है, सरदारगढ़िया हॉल्ट स्टेशन कायम करने, सादुलपुर-हिसार खंड पर झूपा-सिवानी के मध्य सैनीवास हॉल्ट स्टेशन कायम करने, उ.प. रेलवे सादुलपुर जं. व सुजागढ़ स्टेशनों के पश्चिमी साईड में आबाद बस्तियों को जोड़ने के लिए फुट ब्रिज, चुरु जं. पर निर्मित रेलवे कॉलोनी को जोड़ने वाली फुट ओवर ब्रिज से प्लेटफार्म नं. 1 व 2 पर सीढियाँ निर्माण, सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड पर तहसील भादरा स्टेशन के पश्चिम साईड में फुट

ओवर ब्रिज, चुरु जं. एवं सादुलपुर जं. पर यात्रियों की भीड़ को देखते हुए आरक्षण केन्द्रों पर एक-एक अतिरिक्त टिकट खिड़कियां चालू करने, सादुलपुर जं. के सी-142 के निकट एकत्रित गन्दे पानी को आबादी से अन्यत्र दूर निकासी हेतु नाला निर्माण। पिछले रेल बजटों में घोषित नई रेल लाइन परियोजना सरदारशहर-हनुमानगढ़, सीकर-नोखा, भिवानी-पिलानी-चुरु, सूरतगढ़-सरदारशहर-सादुलपुर, चुरु-तारानगर-नौहर का सर्वेक्षण किया जा चुका है, लेकिन इनमें से किसी एक भी नई रेल लाइन डालने की परियोजना का बजट में चर्चा तक नहीं है। ये महत्वपूर्ण रेल लाइन हैं, जो काफी बड़े भाग को रेल सेवाओं से जोड़ने का काम करेंगी। आपकी योजना मानव रहित समपार के स्थान पर रेल अंडर पास का निर्माण की है। यह काम तो आप करने जा रहे हैं लेकिन उन स्थानों, सड़क मार्गों व कटानी रास्तों का क्या होगा, जहां 40-40 किलोमीटर तक रेल समपार नहीं है। गांव एक तरफ हैं व गांव की कृषि भूमि रेल लाइन के दूसरी तरफ उन किसानों के समक्ष विकट संकट है, वे खेतों में जाए तो कैसे जाए।

रेलवे का सौ साल पुराना रेल कानून आज भी लागू है, इसे बदला जाना चाहिए। इन रेल अंडर पास पर होने वाला व्यय रेल को वहन करना चाहिए। वर्तमान में 4x3.60 मीटर साइज के रेल अंडर पास का निर्माण किया जा रहा है। इस साइज में बड़े वाहन, चारा लाने वाले वाहन क्लेस नहीं कर सकते। उक्त साइज के अंडर पास के स्थान पर 5x4 मीटर के अंडर पास का निर्माण किया जाए। निम्न स्थानों पर रेल अंडर पास की मांग काफी समय से की जा रही है। हनुमानगढ़-सादुलपुर खंड पर ताल खां की ढाणी-7, 9 आरपीएम 60/4-5, नौहर-सोती बड़ी 80/4-5, सरदारगढ़िया-45 एसएमआर व ढाणी बेरवाल 105/5-4, कालाना से मोमनवास-डोबी 102/12-14, भनाई-सिधमुख 136/13-14, सिधमुख-चबुकिया ताल 44/11-12, सिधमुख-चुबकिया ताल 146/1-6, ढिगारला-घणाड 153/6-7, चैनपुरा छोटा-हांसियावास 156/7-8, ख्याली-भगेला, पहाड़सर-नरवासी 165/7"-8, भगेला-चैनपुरा गुलपुरा-मिड़ीरेडवान, गुलपुरा-तूदी, गुलपुरा-लुटानासदासुख 169/13, सादुलपुर-रेवाड़ी खंड पर किरतान-बेवड़/भैंसी, भोजाण-बेवड़ कातरी-बेवड़, रड़वा-कान्दराण 215/01, रामपुरा शहर 192/9, गुलवा-रामपुरा 196/7-8, सादुलपुर-रतनगढ़ खंड पर रतनसरा-खुडेराबीकान-जान्दवा 309/0-1, खारिया-खुडेरा चारणान, जुहारपुरा गांव के पास और सिरसला गांव के उत्तर साईड में, हिसार-सादुलपुर खंड पर लसेड़ी-मिठी रेडवान 56/5-6, एन.एच. 65 से लुटाना पूर्ण, लुटाना अमीचन्द व लुटाना सदासुख के ग्रामीण रेल अंडर ब्रिज के लिए धरने पर बैठे हैं, रतनगढ़-सरदारशहर खंड पर उदासर-मेहयासर 34/1-2, कल्याणपुरा साजनसर 37/1-2 एवं 38/1-2, रतनगढ़-भानूदा 5/1-2, रतनगढ़-सिकराती 3/8-9, पाबूसर-मातासर 19/2-3, रूपलीसर-मांगासर 24/9, रूपलीसर-खिलेरिया 22/4, घोटड़िया-गोगासर 14/7-8, गोलसर-गोगासर 11/1-2, नौसरिया-कांगड़ 7/3-4 पर अंडर ब्रिजों की मांग कर रहे हैं, काफी स्थानों पर लोग धरने पर बैठे हैं।

*** SHRI SUKHDEV SINGH (FATEHGARH SAHIB) :** First of all, I congratulate to Hon'ble Minister of Railways Shri Pawan Kumar Bansal for presenting balanced railway budget.

I appreciate the action taken by the Hon'ble Minister for special security providing the women perform their journey by railway. In these times the women of the country do not feel secure when they are moving alone from home. The Hon'ble Minister has taken steps for the security and dignity of the women passengers.

I appreciate the action taken by Railway Minister regarding the station serving a population of more than one million or those serving place of religious importance for immediate attention to all aspects related to cleanliness, progressive extension of bio-toilets on train extension of UTS, ATVM.

I have made a request to Hon'ble Rail Minister regarding upgrading of more railway stations. I also make a request for some genuine demands of my constituency.

Hon'ble Railway Minister going to establish Railway Bottling Plant in the country but ignored Punjab. I made a request that a Rail Neer Bottling Plant may be establish at Sirhind, Punjab.

Sirhind Railway Station was declared Adarsh Station in last budget and the work is going at a very slow pace. There is a need to complete the work speedily.

Khanna is known as a big Grain market in India, please declare a freight corridor at Khanna, Punjab and Khanna railway station also declared as Adarsh Railway Station.

I made a request to Railway Minister to provide Jansatabadi from Amritsar to Delhi and Delhi to Amritsar. It is a matter of record that two Satabadi are successfully running on Delhi Amritsar track but there is no train like Jansatabadi for middle class and poor people.

Escalators are moving successfully in Metro Station but a lift system may be provided at small station and junction for the handicapped and old age peoples.

A Mobile Ticket Van may be provided in rural and remote areas of my constituency.

There is no doubt the catering facilities have improved but Hon'ble Minister knows very well that it needs more

improvement.

It is a matter of record that most of foreigners visit Punjab, they must do the Holy Darshan of Golden Temple. So there is need to set up facilities like a Executive lounge at Amritsar.

***श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला (खजुराहो):** रेल मंत्री महोदय द्वारा पेश किए गए रेल बजट 2013-14 पर सदन में चर्चा की जा रही है। मेरे पूर्ववर्ती वक्ताओं द्वारा बजट के संदर्भ में बहुत कुछ कहा गया है। लेकिन एक बात सुनिश्चित है कि रेलवे विकास की वाहिनी है। रेलवे के सम्पर्क मात्र से उस क्षेत्र के विकास की संभावना बढ़ जाती है। किंतु खेद से कहना पड़ता है कि हम जब स्वतंत्र हुए तब हमको अंग्रेजों द्वारा 54 हजार कि.मी. रेल लाइन सौंपी गई थी। लेकिन हमारे स्वतंत्रता के 65 साल बाद हम केवल 11 हजार कि.मी. ही रेल लाइन बिछा पाए हैं। इस पर हमें विचार और चिंतन करने की आवश्यकता है। रेलवे द्वारा 12 हजार 180 रेलगाड़ियों के द्वारा करीब 2 करोड़ 30 लाख यात्रियों द्वारा प्रतिदिन आवागमन किया जाता है। लेकिन हमारी बढ़ती जनसंख्या के दबाव को झेलने के लिए यह स्थिति संतोषजनक नहीं कही जा सकती।

हमारे खंड प्रायः जैसे देश में अभी भी केवल 7 हजार से कुछ अधिक रेलवे स्टेशन हैं। इसकी संख्या और नई पट्टी बिछाने की जरूरत को देखते हुए सरकार को इस पर ध्यान केन्द्रित करने की आवश्यकता है।

लेकिन सरकार द्वारा संसाधनों के अभाव की बात कहकर रेलवे के विस्तार की उपेक्षा की जा रही है। अभी हाल ही में रेलवे में आमूलचूल परिवर्तन लाने के लिए डॉ. अनिल काकोडकर तथा सैम पिट्रोदा समिति का गठन किया गया। उन्होंने अपनी रिपोर्ट में सिफारिश की है। उनको देखते हुए सरकार केवल लोकप्रिय घोषणा तो कर रही है लेकिन इन घोषित परियोजनाओं को पूरा करने पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। उनके आकलन के अनुसार पूर्व घोषित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 1 लाख 47 हजार करोड़ रुपए चाहिए। सरकार ने स्वयं माना है कि रेलवे वित्तीय संकट से जूझ रही है। फिर घोषणाएं क्यों की जा रही हैं। सरकार ने रेलवे बजट में भाड़ा न बढ़ाने की बात कही है किंतु बजट से दो महीने पहले ही रेल भाड़ा बढ़ाकर रेल यात्रियों से 6600 करोड़ रुपए की उगाही का इंतजाम कर लिया गया है। डीजल की मूल्यवृद्धि के कारण रेलवे पर 3300 करोड़ रुपए का बोझ पड़ा है। इसके लिए सरकार ने प्रत्यक्ष मूल्यवृद्धि करने की बजाय पीछे का रास्ता चुना। रेल मंत्री ने आरक्षण शुल्क, तत्काल सेवा तथा टिकट निरस्तीकरण शुल्क में बेहिसाब बढ़ोतरी करके देश की जनता को बरगलाने का प्रयास किया है। डीजल की मूल्यवृद्धि को रेलभाड़े तथा मालभाड़े से जोड़ने के कारण आने भी रेल टिकट तथा मालभाड़े के दाम बढ़ेंगे। इससे महंगाई में और इजाफा होगा। रेल मंत्री ने माल भाड़े टैरिफ में 5 प्रतिशत बढ़ोतरी करने का प्रस्ताव भी दिया है। यह भविष्य में लोगों पर पड़ने वाले बोझ का सूचक है। इसलिए रेलमंत्री द्वारा लोगों पर कोई बोझ नहीं डाला, यह कहना गलत है।

रेल मंत्री ने कई नई गाड़ियों की घोषणा की है, कई गाड़ियों का विस्तार किया लेकिन हमारे मध्य प्रदेश की इस रेल बजट में उपेक्षा की गई है। रेलवे पूरे देश की सम्पत्ति है। इसका समावेशी और समन्यायी विवरण और फैलाव होना चाहिए। किसी प्रदेश विशेष पर ध्यान केन्द्रित करने से रेलवे का सांविधिक विकास अवरुद्ध हुआ है। इससे कई क्षेत्र विकास में पिछड़ गए हैं। इसलिए क्षेत्र विशेष पर ध्यान केन्द्रित करने की इस परिपाटी को अब बदलने की आवश्यकता है।

मेरे अपने संसदीय क्षेत्र खजुराहो जो कि एक विश्वस्तरीय पर्यटन स्थल है, यहां पर देश-विदेश से बड़ी संख्या में पर्यटक आते-जाते हैं। उनके परिवहन के लिए रेलवे द्वारा उचित प्रबंध किया गया तो यहां के पर्यटन व्यवसाय को बढ़ावा मिल सकता है। खजुराहो स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन का दर्जा देकर इसके विकास की प्रत्यक्ष कार्ययोजना बनाने की मैं रेल मंत्री महोदय से मांग करता हूं। देश के प्रमुख स्थानों, पर्यटन स्थलों और देश के राज्य की राजधानियों से खजुराहो रेलवे स्टेशन को जोड़ने के लिए नई ट्रेनों का परिचालन करने की मांग सरकार से करता हूं।

मेरा क्षेत्र पिछड़े क्षेत्र में आता है, इस क्षेत्र के विकास के लिए स्थानीय स्तर पर यात्री ट्रेनों का परिचालन बढ़ाने की आवश्यकता है। साथ ही, यहां पर रोजगार सृजित करने के लिए रेलवे द्वारा सीमेंट स्लीपर निर्माण या अन्य रेलवे द्वारा संचालित उद्योग स्थापित करने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, मैं अपने संसदीय क्षेत्र की रेलवे संबंधी कुछ आवश्यक और महत्वपूर्ण मांगों, जिनको पूर्ण करने के लिए क्षेत्र की जनता पिछले कई वर्षों से मांग और संघर्ष करती आ रही है और मैं भी समय-समय पर सदन में उठाता रहा हूं, उनकी ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं।

***श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला (खजुराहो):** रेल मंत्री महोदय द्वारा पेश किए गए रेल बजट 2013-14 पर सदन में चर्चा की जा रही है। मेरे पूर्ववर्ती वक्ताओं द्वारा बजट के संदर्भ में बहुत कुछ कहा गया है। लेकिन एक बात सुनिश्चित है कि रेलवे विकास की वाहिनी है। रेलवे के सम्पर्क मात्र से उस क्षेत्र के विकास की संभावना बढ़ जाती है। किंतु खेद से कहना पड़ता है कि हम जब स्वतंत्र हुए तब हमको अंग्रेजों द्वारा 54 हजार कि.मी. रेल लाइन सौंपी गई थी। लेकिन हमारे स्वतंत्रता के 65 साल बाद हम केवल 11 हजार कि.मी. ही रेल लाइन बिछा पाए हैं। इस पर हमें विचार और चिंतन करने की आवश्यकता है। रेलवे द्वारा 12 हजार 180 रेलगाड़ियों के द्वारा करीब 2 करोड़ 30 लाख यात्रियों द्वारा प्रतिदिन आवागमन किया जाता है। लेकिन हमारी बढ़ती जनसंख्या के दबाव को झेलने के लिए यह स्थिति संतोषजनक नहीं कही जा सकती।

हमारे खंड प्रायः जैसे देश में अभी भी केवल 7 हजार से कुछ अधिक रेलवे स्टेशन हैं। इसकी संख्या और नई पटरी बिछाने की जरूरत को देखते हुए सरकार को इस पर ध्यान केन्द्रित करने की आवश्यकता है। लेकिन सरकार द्वारा संसाधनों के अभाव की बात कहकर रेलवे के विस्तार की उपेक्षा की जा रही है। अभी हाल ही में रेलवे में आमूलचूल परिवर्तन लाने के लिए डॉ. अनिल काकोडकर तथा सैम पित्रोदा समिति का गठन किया गया। उन्होंने अपनी रिपोर्ट में सिफारिश की है। उनको देखते हुए सरकार केवल लोकप्रिय घोषणा तो कर रही है लेकिन इन घोषित परियोजनाओं को पूरा करने पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। उनके आकलन के अनुसार पूर्व घोषित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 1 लाख 47 हजार करोड़ रुपए चाहिए। सरकार ने स्वयं माना है कि रेलवे वित्तीय संकट से जूझ रही है। फिर घोषणाएं क्यों की जा रही हैं। सरकार ने रेलवे बजट में भाड़ा न बढ़ाने की बात कही है किंतु बजट से दो महीने पहले ही रेल भाड़ा बढ़ाकर रेल यात्रियों से 6600 करोड़ रुपए की उगाही का इंतजाम कर लिया गया है। डीजल की मूल्यवृद्धि के कारण रेलवे पर 3300 करोड़ रुपए का बोझ पड़ा है। इसके लिए सरकार ने प्रत्यक्ष मूल्यवृद्धि करने की बजाय पीछे का रास्ता चुना। रेल मंत्री ने आरक्षण शुल्क, तत्काल सेवा तथा टिकट निरस्तीकरण शुल्क में बेहिसाब बढ़ोतरी करके देश की जनता को बर्गलाने का प्रयास किया है। डीजल की मूल्यवृद्धि को रेलभाड़े तथा मालभाड़े से जोड़ने के कारण आगे भी रेल टिकट तथा मालभाड़े के दाम बढ़ेंगे। इससे महंगाई में और इजाफा होगा। रेल मंत्री ने माल भाड़े टैरिफ में 5 प्रतिशत बढ़ोतरी करने का प्रस्ताव भी दिया है। यह भविष्य में लोगों पर पड़ने वाले बोझ का सूचक है। इसलिए रेलमंत्री द्वारा लोगों पर कोई बोझ नहीं डाला, यह कहना गलत है।

रेल मंत्री ने कई नई गाड़ियों की घोषणा की है, कई गाड़ियों का विस्तार किया लेकिन हमारे मध्य प्रदेश की इस रेल बजट में उपेक्षा की गई है। रेलवे पूरे देश की सम्पत्ति है। इसका समावेशी और समन्यायी विवरण और फैलाव होना चाहिए। किसी प्रदेश विशेष पर ध्यान केन्द्रित करने से रेलवे का सांविधिक विकास अवरुद्ध हुआ है। इससे कई क्षेत्र विकास में पिछड़ गए हैं। इसलिए क्षेत्र विशेष पर ध्यान केन्द्रित करने की इस परिपाटी को अब बदलने की आवश्यकता है।

मेरे अपने संसदीय क्षेत्र खजुराहो जो कि एक विश्वस्तरीय पर्यटन स्थल है, यहां पर देश-विदेश से बड़ी संख्या में पर्यटक आते-जाते हैं। उनके परिवहन के लिए रेलवे द्वारा उचित प्रबंध किया गया तो यहां के पर्यटन व्यवसाय को बढ़ावा मिल सकता है। खजुराहो स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन का दर्जा देकर इसके विकास की प्रत्यक्ष कार्ययोजना बनाने की मैं रेल मंत्री महोदय से मांग करता हूं। देश के प्रमुख स्थानों, पर्यटन स्थलों और देश के राज्य की राजधानियों से खजुराहो रेलवे स्टेशन को जोड़ने के लिए नई ट्रेनों का परिचालन करने की मांग सरकार से करता हूं।

मेरा क्षेत्र पिछड़े क्षेत्र में आता है, इस क्षेत्र के विकास के लिए स्थानीय स्तर पर यात्री ट्रेनों का परिचालन बढ़ाने की आवश्यकता है। साथ ही, यहां पर रोजगार सृजित करने के लिए रेलवे द्वारा सीमेंट स्लीपर निर्माण या अन्य रेलवे द्वारा संचालित उद्योग स्थापित करने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, मैं अपने संसदीय क्षेत्र की रेलवे संबंधी कुछ आवश्यक और महत्वपूर्ण मांगों, जिनको पूर्ण करने के लिए क्षेत्र की जनता पिछले कई वर्षों से मांग और संघर्ष करती आ रही है और मैं भी समय-समय पर सदन में उठाता रहा हूं, उनकी ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं

***श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला (खजुराहो):** रेल मंत्री महोदय द्वारा पेश किए गए रेल बजट 2013-14 पर सदन में चर्चा की जा रही है। मेरे पूर्ववर्ती वक्ताओं द्वारा बजट के संदर्भ में बहुत कुछ कहा गया है। लेकिन एक बात सुनिश्चित है कि रेलवे विकास की वाहिनी है। रेलवे के सम्पर्क मात्र से उस क्षेत्र के विकास की संभावना बढ़ जाती है। किंतु खेद से कहना पड़ता है कि हम जब स्वतंत्र हुए तब हमको अंग्रेजों द्वारा 54 हजार कि.मी. रेल लाइन सौंपी गई थी। लेकिन हमारे स्वतंत्रता के 65 साल बाद हम केवल 11 हजार कि.मी. ही रेल लाइन बिछा पाए हैं। इस पर हमें विचार और चिंतन करने की आवश्यकता है। रेलवे द्वारा 12 हजार 180 रेलगाड़ियों के द्वारा करीब 2 करोड़ 30 लाख यात्रियों द्वारा प्रतिदिन आवागमन किया जाता है। लेकिन हमारी बढ़ती जनसंख्या के दबाव को झेलने के लिए यह स्थिति संतोषजनक नहीं कही जा सकती।

हमारे खंड प्रायः जैसे देश में अभी भी केवल 7 हजार से कुछ अधिक रेलवे स्टेशन हैं। इसकी संख्या और नई पटरी बिछाने की जरूरत को देखते हुए सरकार को इस

पर ध्यान केन्द्रित करने की आवश्यकता है।

लेकिन सरकार द्वारा संसाधनों के अभाव की बात कहकर रेलवे के विस्तार की उपेक्षा की जा रही है। अभी हाल ही में रेलवे में आमूलचूल परिवर्तन लाने के लिए डॉ. अनिल काकोडकर तथा सैम पिट्रोदा समिति का गठन किया गया। उन्होंने अपनी रिपोर्ट में सिफारिश की है। उनको देखते हुए सरकार केवल लोकप्रिय घोषणा तो कर रही है लेकिन इन घोषित परियोजनाओं को पूरा करने पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। उनके आकलन के अनुसार पूर्व घोषित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 1 लाख 47 हजार करोड़ रुपए चाहिए। सरकार ने स्वयं माना है कि रेलवे वित्तीय संकट से जूझ रही है। फिर घोषणाएं क्यों की जा रही हैं। सरकार ने रेलवे बजट में भाड़ा न बढ़ाने की बात कही है किंतु बजट से दो महीने पहले ही रेल भाड़ा बढ़ाकर रेल यात्रियों से 6600 करोड़ रुपए की उगाही का इंतजाम कर लिया गया है। डीजल की मूल्यवृद्धि के कारण रेलवे पर 3300 करोड़ रुपए का बोझ पड़ा है। इसके लिए सरकार ने प्रत्यक्ष मूल्यवृद्धि करने की बजाय पीछे का रास्ता चुना। रेल मंत्री ने आरक्षण शुल्क, तत्काल सेवा तथा टिकट निरस्तीकरण शुल्क में बेहिसाब बढ़ोतरी करके देश की जनता को बरगलाने का प्रयास किया है। डीजल की मूल्यवृद्धि को रेलभाड़े तथा मालभाड़े से जोड़ने के कारण आने भी रेल टिकट तथा मालभाड़े के दाम बढ़ेंगे। इससे महंगाई में और इजाफा होगा। रेल मंत्री ने माल भाड़े टैरिफ में 5 प्रतिशत बढ़ोतरी करने का प्रस्ताव भी दिया है। यह भविष्य में लोगों पर पड़ने वाले बोझ का सूचक है। इसलिए रेलमंत्री द्वारा लोगों पर कोई बोझ नहीं डाला, यह कहना गलत है।

रेल मंत्री ने कई नई गाड़ियों की घोषणा की है, कई गाड़ियों का विस्तार किया लेकिन हमारे मध्य प्रदेश की इस रेल बजट में उपेक्षा की गई है। रेलवे पूरे देश की सम्पत्ति है। इसका समावेशी और समन्यायी विवरण और फैलाव होना चाहिए। किसी प्रदेश विशेष पर ध्यान केन्द्रित करने से रेलवे का सांविधिक विकास अवरुद्ध हुआ है। इससे कई क्षेत्र विकास में पिछड़ गए हैं। इसलिए क्षेत्र विशेष पर ध्यान केन्द्रित करने की इस परिपाटी को अब बदलने की आवश्यकता है।

मेरे अपने संसदीय क्षेत्र खजुराहो जो कि एक विश्वस्तरीय पर्यटन स्थल है, यहां पर देश-विदेश से बड़ी संख्या में पर्यटक आते-जाते हैं। उनके परिवहन के लिए रेलवे द्वारा उचित प्रबंध किया गया तो यहां के पर्यटन व्यवसाय को बढ़ावा मिल सकता है। खजुराहो स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन का दर्जा देकर इसके विकास की प्रत्यक्ष कार्ययोजना बनाने की मैं रेल मंत्री महोदय से मांग करता हूं। देश के प्रमुख स्थानों, पर्यटन स्थलों और देश के राज्य की राजधानियों से खजुराहो रेलवे स्टेशन को जोड़ने के लिए नई ट्रेनों का परिचालन करने की मांग सरकार से करता हूं।

मेरा क्षेत्र पिछड़े क्षेत्र में आता है, इस क्षेत्र के विकास के लिए स्थानीय स्तर पर यात्री ट्रेनों का परिचालन बढ़ाने की आवश्यकता है। साथ ही, यहां पर योजना सृजित करने के लिए रेलवे द्वारा सीमेंट स्लीपर निर्माण या अन्य रेलवे द्वारा संचालित उद्योग स्थापित करने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, मैं अपने संसदीय क्षेत्र की रेलवे संबंधी कुछ आवश्यक और महत्वपूर्ण मांगों, जिनको पूर्ण करने के लिए क्षेत्र की जनता पिछले कई वर्षों से मांग और संघर्ष करती आ रही है और मैं भी समय-समय पर सदन में उठाता रहा हूं, उनकी ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं।

कटनी जंक्शन के विकास एवं यात्री सुविधाओं की दृष्टि से कई वर्षों से लंबित मांगों को पूर्ण किए जाने की मैं मांग करता हूं जो इस प्रकार हैं -

कटनी जंक्शन से नई रेल गाड़ियां चलाने के लिए एवं उनके समुचित परीक्षण एवं धुलाई हेतु वॉशिंग पिट का निर्माण किए जाने की आवश्यकता है।

कटनी जं. के अंतर्गत केएमजेड मुड़वारा में रेलवे माल गोदाम है जो शहर के बीच में होने के कारण आम जनता को भारी परेशानी हो रही है। अतः इस माल गोदाम को तत्काल यहां से स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता है। यह भी बहुत पुरानी मांग है।

कटनी एवं इसके पास के गांव एवं शहरों से हजारों लोग प्रतिदिन स्वास्थ्य की दृष्टि से इलाज कराने के लिए नागपुर जाते हैं। किंतु नागपुर के लिए सुविधाजनक रेल सम्पर्क न होने के कारण जनता को काफी कठिनाई होती है। अतः कटनी जं. से नागपुर के लिए सीधे रेल सेवा प्रारंभ की जाए। इससे रेलवे के राजस्व में भारी बढ़ोतरी होगी।

कटनी जं. के अंतर्गत केएमजेड से मझगंवा फाटक के मध्य स्थित कैलवारा फाटक पर आर.यू.बी. की बहुप्रतीक्षित मांग को पूर्ण करते हुए ब्रिज निर्माण करवाया जाए।

कटनी जं. से पटवारा के मध्य लमतारा फाटक और केएमजेड से हरदुआ के मध्य मझगंवा फाटक पर स्वीकृत आर.ओ.बी. शीघ्र बनाए जाने की मैं मांग करता हूं।

कटनी जं. बहुत ही व्यस्ततम रेलवे स्टेशन है। यहां यात्रियों की संख्या को देखते हुए मैं रेलवे स्टेशन के पास ही अलग से सर्वसुविधा युक्त रिजर्वेशन बिल्डिंग बनाए जाने की मांग करता हूं।

रीवा से जबलपुर जाने वाली इंटरसिटी में भारी भीड़ को देखते हुए इसमें एक अतिरिक्त ए.सी. चैयरकार कोच लगाने की मैं मांग करता हूं।

चिरमिरी से चंदिया तक चलने वाली गाड़ी संख्या 58221 एवं 58222 को चंदिया से केएमजेड तक बढ़ाए जाने की मैं मांग करता हूं।

कटनी जं. पर गाड़ी सं. 12141/12142, 11055/11056, 11059/11060, 12165/12166, 12539/12540 का ठहराव देने की मैं मांग करता हूं तथा प्रस्ताव समय-सारणी सभी में लंबित है, इसको शीघ्र स्वीकृत कराए जाने की मैं मांग करता हूं।

दमोह से भोपाल चलने वाली राजरानी एक्सप्रेस को दमोह के स्थान पर केएमजेड मुड़वारा से भोपाल तक चलाए जाने की मैं मांग करता हूं, ताकि यात्रियों का दबाव कम हो सके।

कटनी जं. स्टेशन पर स्थित पूछताछ कार्यालय पूर्णतः अनुपयोगी है। यात्रियों को गाड़ियों की सही स्थिति जानने में काफी कठिनाई होती है। अतः इस पूछताछ कार्यालय को किसी अन्य उपयुक्त स्थल पर बनाए जाने की मैं मांग करता हूं।

यात्रियों के आवागमन की सुविधा की दृष्टि से कटनी जं. स्टेशन पर प्लेटफार्म क्र. 1 से 06 तक आधुनिकतम फुट ओवर ब्रिज बनाए जाने की मैं मांग करता हूं।

कटनी जं. पर यात्रियों की मांग एवं आवश्यकता को देखते हुए मैं कटनी जं. पर गाड़ी सं. 12141/12142 (पटना-राजेन्द्र नगर-पटना), 11055/11056 (गोदान एक्स.), 11059/11060 (गोदान एक्सप्रेस), 12165/12166 (रत्नागिरी), 12539/12540 (यशवंतपुर-लखनऊ-यशवंतपुर) का ठहराव देने की मांग करता हूं।

कटनी-बीना रेल खंड पर शीघ्र रेलवे स्टेशन पर सवरे कटनी की ओर जाने के लिए कोई भी यात्री गाड़ी नहीं है, जिससे जनता को काफी कठिनाई होती है। अतः मैं शीघ्र रेलवे

स्टेशन पर कुर्ना-बनारस (11071/11072), दमोदर एक्स. (12181/12182), दमोदर एक्स. की मांग करता हूँ। यह जबलपुर मंडल की है और यह जबलपुर जाकर खड़ी हो जाती है, यदि इसका ठहराव सीठी पर हो जाता है तो कटनी-जबलपुर के लिए लोगों को सुविधा होगी।

भोपाल-बिलासपुर पैसेंजर यात्री गाड़ी का ठहराव पटौदा रेलवे स्टेशन पर देने की मैं मांग मा. रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ।

कटनी जं. के अंतर्गत आने वाले सीठी रेलवे स्टेशन पर यात्री प्रतीक्षालय न होने के कारण लोगों को काफी कठिनाई होती है। अतः मैं मांग करता हूँ कि सीठी रेलवे स्टेशन पर प्रतीक्षालय बनाया जाए।

कटनी जं. के अंतर्गत आने वाले खन्ना बंजारी रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का भारी अभाव है। इस स्टेशन पर यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने तथा यहां से गुजरने वाली सामाहिक गाड़ियों का खन्ना बंजारी रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिए जाने की मैं मांग करता हूँ।

कटनी जं. के अंतर्गत आने वाले खन्ना बंजारी रेलवे स्टेशन का नाम बदले जाने की मांग यहां की जनता द्वारा वर्षों से की जाती रही है। मैं भी इसका समर्थन करता हूँ और सरकार से मांग करता हूँ कि खन्ना बंजारी रेलवे स्टेशन का नाम बदलकर बरही किया जाए।

कटनी जं. एवं केएमजेड मुड़वारा स्टेशन से आने-जाने वाली गाड़ी नं. 15159/15160 (सरनाथ एक्स), 11905/11906 (क्षिप्र एक्स), 12823/12824 (सम्पर्क कृति), 18207/18208 (जयपुर-दुर्ग), 12549/12550 (जम्मूतवी-दुर्ग), 11072/11073 (कामायनी एक्स), 18204/18205 तथा 18202/18203 ये सभी गाड़ियां जबलपुर को टच नहीं करती हैं। अतः मैं इन सभी यात्री गाड़ियों के ई-व्यू (इमरजेंसी कोटा) एरिया मैनेजर, एन.के.जे. कटनी को आवंटित करने की मांग रेल मंत्री जी से करता हूँ।

बुंदेलखंड क्षेत्र की पहली रेलवे लाइन जो ललितपुर, टीकमगढ़, छतरपुर, पन्ना, सतना को जोड़ने वाली है। इस ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन का काम बजट के अभाव में पिछले 15 वर्षों से लंबित पड़ा हुआ है। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि इस परियोजना को पर्याप्त बजट उपलब्ध कराकर शीघ्र पूरा किया जाए।

पन्ना-सतना रेलवे लाइन के निर्माण में किसी प्रकार का व्यवधान नहीं है। इसको चालू करने के लिए जनांदोलन चल रहे हैं। जनता की मांग को देखते हुए तत्काल इस योजना पर कार्य आरंभ किया जाए और शीघ्र पूरा किया जाए।

छतरपुर को रेल डिवीजन की मांग वर्षों से होती आ रही है। ललितपुर-टीकमगढ़, छतरपुर-खजुराहो, छतरपुर-सागर-भोपाल, खजुराहो-पन्ना-सतना-न्यू लाइन, सतना-मानकपुर, सतना-शैवा-सिंगरौली-न्यू लाइन, सतना-कटनी, दमोह-हटा-पन्ना-खजुराहो-न्यू लाइन, उक्त सभी रेल लाइनें छतरपुर से गुजरती हैं। अतः यह आवश्यक है कि छतरपुर को रेल डिवीजन बनाया जाए और मैं जनता की इस मांग का पुरजोर समर्थन करता हूँ।

छतरपुर-सागर-भोपाल रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है। परन्तु बजट में इस रेल लाइन के निर्माण के लिए प्रावधान नहीं किया गया है। मेरी मांग है कि इस रेलवे लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र प्रारंभ किया जाए। इस रेल लाइन के निर्माण से बुंदेलखंड की जनता रेल द्वारा सीधे भोपाल से जुड़ सकेगी।

इसी प्रकार, दमोह-हटा-पन्ना एवं दमोह-हटा-खजुराहो न्यू रेलवे लाइन के लिए बजट आवंटित कर इस पर निर्माण कार्य शीघ्र किया जाए।

छतरपुर और ईशानगर के बीच की दूरी लगभग 25 कि.मी. है और इस बीच कई ग्राम जैसे पनोठ, राहोडमा, दाडरी आदि पड़ते हैं जिनकी आबादी भी काफी है। रेलवे स्टेशन न होने के कारण यहां के लोगों को काफी कठिनाई होती है। अतः मेरी मांग है कि छतरपुर और ईशानगर के बीच में एक नया रेलवे स्टेशन बनाया जाए ताकि बीच के ग्रामवासियों को रेल सुविधा का लाभ मिल सके।

छतरपुर रेलवे स्टेशन के निर्माण के साथ यहां आरक्षण भवन, माल गोदाम और गुड्स साइडिंग निर्माण का कार्य शीघ्र आरंभ कराने की मैं सरकार से मांग करता हूँ।

मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री जी मेरी मांगों पर गंभीरतापूर्वक विचार करेंगे और उनको शीघ्र पूरा करने के लिए आवश्यक कार्यवाही करने का कष्ट करेंगे।

***SHRI SHER SINGH GHUBAYA: (FEROZEPUR):** Hon. Chairman, Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget (2013-2014).

Sir, since we attained Independence, a person from Punjab has become the Railway Minister for the first time. People from Punjab and Chandigarh had great hopes from him. We hoped that justice, which has generally not been done to Punjab, will be done at least this time. However, Sir, all our hopes have been dashed to the ground as our just and genuine demands have again been ignored.

Sir, the Railway Budget has not lived up to the expectations of the people of Punjab. Train-connectivity of various areas of Punjab to Delhi and Chandigarh has not been provided. The people of Ferozepur had demanded a Shatabdi train to Delhi. However, only an Inter-city train has been provided which will not even have any First Class coach. This announcement has fallen short of our expectations.

Fazilka lies on the Indo-Pak border. The demand for a Shatabdi train from Fazilka to Delhi has also been turned down.

Sir, a few passenger trains have been announced for Punjab and Chandigarh but they fall far short of our needs. Sixty years of indifference towards Punjab still continues. I urge upon the Hon. Minister to do away with this discrimination towards Punjab.

Sir, for the Annual Plan, a sum of `63,663 crores has been earmarked. The Government claims that 500 kms of new

railway lines will be laid. However, Punjab doesn't find a mention here. Ferozepur needs to be connected to Amritsar by Railway network. Similarly, Patti needs railway connectivity with Ferozepur. The existing route is very long and circuitous.

Ferozepur-Amritsar connectivity is the need of the hour. It is a distance of only 100 kms. This long-pending demand has been conveniently ignored.

Sir, during the NDA rule under Shri Vajpayee, the Abohar-Fazilka rail-link had been announced. Work has started on this route after 15 years. When will it be completed?

Sir, there is an urgent need of railway over-bridges in Punjab. Sir, Punjab is a densely populated state. Muktsar is a major town. But, it has no railway over-bridge on the Muktsar-Amritsar road. Faridkot also needs an over-bridge. At Talwandi also, an over-bridge is urgently needed. Due to manned level-crossings, long traffic jams have become the order of the day. So, I request the hon. Minister to bail out the people of these areas by constructing over-bridges at these places.

Sir, the Jalalabad-Muktsar railway line is also the need of the hour. At some places, gauge-conversion is also needed. Chandigarh is the capital of Punjab. But it has no rail-connectivity with many areas & towns of Punjab. A Ferozepur-Chandigarh train is urgently needed. Fazilka-Chandigarh train *via* Muktsar is also the need of the hour. Kapurthala and Tarn Taran must also be linked by train to the capital city of Chandigarh. Sir, we want to be proud of the fact that the hon. Railway Minister hails from our state. However, the hon. Minister must give us the opportunity to feel so by accepting the genuine demands of Punjab. However, his refusal to connect Amritsar to Ferozepur has been a dampener. He must provide justice and relief to the people of Punjab.

Chairman, Sir, Punjab is a thickly populated state. At several unmanned railway crossings, dangerous accidents take place. These result in loss of precious lives. Sometimes, even mini-buses carrying school-children have collided with trains and dozens of innocent lives have been lost. So, all unmanned level-crossings must be converted into manned level-crossings. It will also provide employment to the poor local people. It will also save human lives. At other places, over-bridges and under-passes must be constructed.

Chairman, Sir, doubling of railway lines at several places in Punjab is needed urgently. In Punjab, railway lines were mostly laid decades ago. Movement of lakhs of tonnes of stored wheat and rice is required. Hence, doubling of railway lines is the crying need of the hour. Single line creates problems for passengers as well as for the transportation of goods.

Sir, lakhs of vacancies are yet to be filled in the Railways. Railways, however, is dragging its feet on this issue. When will these posts be filled? Sir, the youth in Punjab is getting addicted to drugs. We must provide employment to our youth so that they do not go astray.

MR. CHAIRMAN: Please conclude, you have got only one minute more.

SHRI SHER SINGH GHUBAYA: Chairman, Sir, I want to raise only two more points.

Sir, some old railway stations have been closed down by the Railways. Sir, these stations must be made functional again.

Sir, a train plies from Ganganagar to Sarai Rohila. Abohar, Malout, Bathinda, Gidderbaha and Mansa fall on the route. Sikh pilgrims visit Shri Hazoor Shahib. Halts of this train should be provided at these stations to cater to the needs of Sikh brothers. Trains that ply twice or thrice a week must be converted into daily trains. Their frequency must be increased. Sir, Ferozepur-Ganganagar train had been started. It passes through densely populated areas like Guru Har Sahai, Mandi Lado *etc.* These are 8 to 10 stations which are important and halts of this train must be provided at each station so that the people of the area can avail the railway facilities.

14.54 hrs.

(Mr. Deputy Speaker *in the Chair*)

Sir, in Ferozepur division, there are very few ticket counters at the station. Over the years, population has increased by leaps and bounds. Army too has its major headquarter here. So, more ticket-counters should be opened at the station. Defence people should have a separate ticket-counter so that civilians do not face problems.

Chairman Sir, Fazilka-Delhi and Ferozepur-Delhi Shatabdi trains must be started at the earliest. All district

headquarters must be connected by train to Chandigarh so that people can gain out of it.

Sir, these just and genuine demands of Punjab must be accepted by the hon. Railway Minister. I will provide him a list of our other demands in writing.

* **SHRI PREM DAS RAI (SIKKIM)** : I support the railway budget. However, following the tradition of previous rail budgets, the State of Sikkim has yet again not found a mention in the Budget speech of the Hon'ble Minister. We have been ignored for long and the people of Sikkim join me to raise our voice against this unfortunate neglect. It is disappointing that even after 37 years of joining the Indian Union, Sikkim is yet to be connected to the rest of India by rail.

For our beautiful mountain state, tourism is one of the most important service industries. We have created world-class tourist destinations and despite being denied a rail link for all these years, the number of tourists has been steadily increasing. To maintain this growth momentum, the rail link is very crucial.

The Hon'ble Minister has proudly announced that for the first time, the State of Arunachal will be brought into the rail network. It would be helpful if he can make a commitment to make a similar announcement for the State of Sikkim in his next budget speech. The work on the rail link from Sevoke in North Bengal to Rangpo in Sikkim, which was commissioned in 2010, must be hastened. Repeated questioning on this front only elicits words which sermonizes everlasting hope; with no action on the ground. I must impress upon the Hon'ble Minister to ensure speedy completion of the railway link. I cannot overemphasize now strategic this rail link will become in time to come. Perhaps we who come from that area are able to appreciate this. Not so from New Delhi.

However, it cannot be ignored that railway projects in the mountains must be sensitive to the environment and the delicate balance of nature must be maintained. The mountains present a new set of challenges for constructing rail infrastructure and a specialized body should be entrusted with their management. For this purpose, as has been proposed in my earlier speeches and letters, I re-propose that a special mountain unit be created within the Railway Ministry, which oversees the execution of railway projects in the mountains. This must be further strengthened by linking it to research institutions like the IITs or NITs. We have one being set up in Sikkim, perhaps that can be called upon to play this all important role.

We share over 3,000 kilometers of Himalaya borders with China. China will soon bring a railway line to almost our border head at Nathu-La. It is a matter of great concern that China has almost encircled Indian border areas through rail and road network. Connecting Sikkim with the Indian rail network is not only important for our state's economy, but also strategically important for India. I urge the Hon'ble Minister to declare the Sevoke-Rangpo rail link a Project of National Importance with dedicated financial package.

The people of Sikkim, the Government and our leader and Chief Minister, Shri Pawan Chamling will support this venture as proposed for national and regional benefit.

With these words, I support the budget proposals and amendments.

* **SHRI N. PEETHAMBARA KURUP (KOLLAM)** : The railway budget has a new vision and has given more importance

to develop Indian Railways with modern technology.

The railway budget shows that while 65% of its income is generated from freight charges 27% is accrued from the passenger fare and rest of the 7% is earned from other sources. It also indicates 37% of its income is utilized for giving salaries, 18% for fuel, 16% for giving pension to the ex-employees and 29% of the income is utilized to meet other expenses. Even though the passenger fare has not been increased the freight charges has been increased through the railway budget.

I would like to extend my sincere thanks on behalf of the people of Kerala to Hon'ble Minister of Railways for acceding our request and introducing the two new passenger trains (i) from Punalur to Guruvayoor and (ii) from Shornur to Kozhikkode in Kerala. I would also like to express my sincere thanks on behalf of the people of Kerala for introducing two new weekly trains i.e. (i) from Mumbai Lokmanya Tilak to Kochuveli and (ii) from Visakhapatnam to Kollam. The amount of Rs.56 crore allocated for the establishment of coach factory at Palakkad will speed up the construction work. The budget allocation for the Rolling Stock Factory in Alleppey is a welcome move and will enrich the people of Kerala. It is heartening to note that the doubling up of railway line from Piravam road to Kuruppanthara has found its place in the time-bound completion projects. The doubling up work of railway line from Meenakshipuram to Palakkad, Gauge conversion work from Punalur to Edamon, the decision to complete 6 k.m. route from Ankamali to Kaladi in the Sabari line and the proposed survey for the Shornur-Mangalapuram third line are welcome move. Hon'ble Minister has tried to make budget popular as well as in consonance with the new age. The decision to set up a skill development training institute at Kollam under the Indian Railways is a matter of happiness for the people of Kerala.

Even though the railway is facing acute financial constraints Hon'ble Minister has taken care for safety aspects, women's protection, modernization of railway stations, ensuring clean food, diversification of ticket booking facilities, increasing the facilities of travelers etc. The budget aims to get an investment of one lakh crore rupees from private investors during the 12th Plan period. Our country has reached the billion select club of China, U.S. and Russia by attaining new strides in the freight sector of Indian Railways. The Budget envisages to earn resources through joint rail ventures in collaboration with ports, industries, mines etc. The budget also envisages to implement corporate safety project during the next 10 years. In order to increase the safety of the passengers fire extinguishers will be provided in the guard room, air conditioned coaches, pantry car etc. More women police will be appointed in lady's compartments. Ten per cent vacancies in the Railway Protection Force will be reserved for women. The decision to introduce e-ticketing facility through mobile, opening of internet reservation facility 23 hours in a day will help to reduce corruption and will enhance the facility of ticket reservation. The decision to establish an Energy Management Company to encourage green power projects is a welcome move. It is heartening to note the Indian Railways has won the national energy protection award. The decision to prevent the use of plastic and encourage the use of recycled paper in catering service of the trains will be welcomed by the passengers. Hon'ble Minister has stated that he could find that railway stations and the trains are really dirty. The assurance given by the Hon'ble Minister to take necessary steps to get the railway stations and trains cleaned is really encouraging.

However, there is no mention of long distance trains or allocation of amount in the railway budget as expected by Kerala. Even though Kerala had sought for 25 new trains the announcement of few trains pained the people of Kerala. The amount allocated in the current railway budget for Kerala is only Rs.200 crore while the budget allocation during the last year was Rs.470 crore. The amount of Rs.68 crore allocated for completion of doubling up of the railway line is a very paltry sum. The amount allocated for electrification work in Kerala by the Indian Railways during the period 2013-14 is only Rs.18.1 crore.

I would like to draw the attention of the Hon'ble Minister of Railways to the following discrepancies in the Indian Railways :-

It would be difficult to stand in the platforms because of the nauseating smell emanating from the human discrete in our railway tracks. The human discrete not only corrode the railway lines but also results in health hazard to the travelers. Hence the project of bio-toilets should be implemented at the earliest.

The railway coaches running in the Kerala bound trains are outdated and infested with rats and cockroaches. It is true even in the case of air conditioned coaches of Kerala bound trains. Many a times the air conditioner do not work resulting lot of inconvenience to the passengers. There have been number of instances where the bags of the passengers have been cut by the rodents. Many of the removable side glass of the toilets of the coaches have been missing resulting in lot of inconvenience to the lady passengers to go to the toilets. Even though the cleaning of the toilets have been privatized the toilets are not cleaned at various stations. Many a times there will not be water in the toilets of the trains. Pipes and taps are missing in the toilets of a number of trains. Window shutters do not close properly resulting in entry of dust, cold and hot air into the bogies. It is, therefore, requested that the Kerala bound trains should be replaced with new coaches.

It has been told to the passengers in the air conditioned coaches that warm clothes issued to them are never washed/dry cleaned. It is needless to mention that it will result in spread of diseases amongst the passengers using such uncleaned warm clothes. Passengers are being told that the Indian Railways has dispensed with the issue of towels in the trains.

Coach display boards should be introduced in all platforms of atleast important railways stations so as to enable passengers especially elders to locate correct bogies and board the train.

The gauge conversion work of Kollam-Shenkotta railway line should be expedited.

Since a lot of foreign tourists are visiting Kollam, the Kollam Railway station should be modernized to that of international standard. Keeping in view the historical importance the Chinese Palace in Kollam should be renovated and protected as a historical palace.

The doubling up work and the electrification work of railway lines should be completed in a time bound manner.

With these words, I would like to support the Railway Budget 2013-14 introduced by the Minister of Railways.

* SHRI SANJAY DINA PATIL (MUMBAI NORTH EAST) : I demand Elevated suburban Railway Corridor from Chhatrapati Shivaji Terminus to Kalyan Junction on suburban main line.

There is one weekly and one for other 4 days in week train to Jammu from Mumbai. It takes too much time to travel on this long route. Jammu is a holy place (Vaishno Devi) and Kashmir is the Tourist place, and the said route covers Himachal Pradesh, Punjab and Dehli also. Hence, considering the volume of passengers on this route, one more AC Super Fast Train is necessary from Mumbai to Jammu.

Lakhs of people from India and foreign countries, as pilgrims and tourists visit the famous Shrines viz. Yamunotri, Gangotri, Kedarnath and Badrinath and religious places in Haridwar, Rishikesh, Hemkund Sahib, Uttarkashi, Nandadevi, Agheshwar and most attractive and beautiful Garhwal Himalayas, Almora, Ranikhet etc. are important places of tourism. As there is no direct Super Fast Train between Mumbai and Dehradun and between Mumbai to Kathgodam, the passengers have to face too much hardships. Hence, daily superfast trains from Mumbai to Dehradun and Super Fast Train from Mumbai to Kathgodam via Mathura are very necessary.

The train Ala Express (Train No.4313) from Lokmanya Tilak Terminus, Mumbai to Bareilly, is running only once in a week. The quantum of passengers for this train is large. However, the train does not meet the heavy demand of the large waiting passengers, hailing mostly from district Chandusi, Bisoli, Tundla, Aligarh, Badaun, Bareilly, Pilibhit, Shahjahanpur, Moradabad. These districts are having population about 20 to 25 lakhs and these people are affected due to the shortage of train service. It is, therefore, necessary to start daily Ala Hazrat from Lokmanya Tilak Terminus, Mumbai to Bareilly, for the convenience of the people.

New Daily Superfast Express from CST Mumbai-Trivandrum via Kottayam-Tiruvalla should be provided.

Frequency of 2201/2202 LTT Kurla-Kochuveli Garib Rath may be increased from Bi-weekly to Daily.

Tirupati being a holy place, lakhs of people from Mumbai intend to visit Tirupati, during all the seasons. However, there is no direct train available to go to Tirupati and the five indirect trains going to Tirupati are always crowded with passengers, keeping back a long queue of waiting listed passengers. Hence, the people of Mumbai always find very inconvenient and difficult to travel to Tirupati and they demand for a direct train from Mumbai to Tirupati.

Trains No.2188 Garib Rath Super Fast is presently running from CST Mumbai to Jabalpur, twice in a week to be extended upto Allahabad : The said train is officially extended upto Allahabad but still it is running upto Jabalpur only. There is no direct train from Mumbai to Ayodhya, the Holy birth place of Lord Shriram. Therefore, the said Garib Rath No.2188 train should be extended from Jabalpur to Ayodhya/Faizabad via Allahabad, Jaunpur, Shahganj, Ambedkar Nagar to Ayodhya and the services of the said train should be made daily.

The new train No. 12293 Duranto/Garib Rath has started w.e.f. 11th March 2012 is very useful for the passengers. However, it is necessary to be extended upto Varanasi, taking into consideration the demand of the people.

Train No. 2161 Lashkar Express running from Lokmanya Tilak Terminus, Mumbai. The rounds of the said train required to be increased by thrice in the week and the said train should be extended upto Mathura Junction, the Holy Birth place of Shri Krishna which will also cover Vrindavan etc.

There are only two trains for Kutch Bhuj region in Gujarat and there is no single super fast train on this route. The

official time of the said train is 17:00 hours. The actual distance is only 850 kms. Therefore, it is necessary to start a Duranto train and one super fast train to Kutch Bhuj. In addition to this the Dadar, Mumbai to Bhuj train is required to run daily, considering the volume of the passengers.

There is a constant demand from the public for Train No.12171 Dn. Running between LTT Kurla, Mumbai to Haridwar twice in a week. The volume of the waiting list passengers is also very high. Hence, this train should run daily, to meet the demand of public.

The special reservation quota is granted to number of categories of people. However, special quota is not awarded to the ladies. Taking into consideration the volume of lady passengers, it is necessary to have special reservation quota for the ladies.

Most of the time, the eatable items provided in the Rail journey are not warm and fresh. Most of the passengers are having complaints on this issue. On enquiries with the catering staff it is revealed that these items are not prepared or cooked in the canteens on platforms but obtained from outside. With a view to make available fresh and warm eatable items to the commuters they should be permitted to cook in the canteen on platform.

The present system of 4 months (120 days) advance reservation period is inconvenient for the commuters. It creates many problems to the passengers, since it is very difficult to chalk out journey schedule 4 months in advance. For the convenience of passengers the advance booking period is necessary to reduce it to 30 days or 45 days. It will help to solve many problems faced by long journey passengers.

Pantry car facility is necessary to provide in all mail/express trains which covers the journey for more than 12 hours. It is seen that in the trains which are running more than 1500 kms. are not provided with pantry car facilities.

There should be a separate coach for Tatkal Passengers, since they pay more than other passengers. This system was earlier in existence. However, it is stopped presently. The waiting list passengers run into the reserved class compartments and this tendency causes number of inconveniences to the Tatkal Ticket Passengers.

Faizabad Express (12563/64) running from L.T.T. Mumbai to Faizabad only once in a week. Looking at the load of passengers on the route of the Faizabad Express Train, it should be made daily. The said train is the only direct train for two holy places viz. Allahabad & Ayodhya from Mumbai.

The eastern Mumbai suburbans and the areas of New Mumbai are developing very fast. The people of these areas have to go to Mumbai Central to catch train for Delhi. It is very inconvenient for them. Hence for the convenience of the citizen residing in eastern suburbans and in New Mumbai one train like Rajdhani Express from L.T.T. Kurla, Mumbai to Delhi should be started, for the convenience of the people.

Presently there are only 3 trains going to Chennai from Mumbai. There is no any other super fast train for Chennai. Hence, for the convenience of people one AC super fast train for Chennai from Mumbai is necessary.

For Mangalore there are only 2 trains running with heavy load of passengers. Considering the strong demand of people, one AC super fast train is required for Mangalore from Mumbai.

One more train is urgently required from Mumbai to Madgaon on Konkan Railway which covers the belt of Konkan Region.

In all the Mail and Express trains cleaning staff must run within the trains. The cleaning staff is not available even in Haridwar Express and Garibrath (1209/10) which causes inconveniences and creates problem to the passengers.

Frequency of Indore-Pune-Indore Express may be increased from the present 3 days in a week to daily, since it always keep the considerable passengers on the waiting list in all category of classes.

Kindly give halt to Mail/Express trains at Kopar (high level) for the trains running through Vasai Raod station on Konkan Railway, as it will give benefit to use trains by the people residing nearby Thane.

The Railway passengers consisting of ladies and senior citizens find it very difficult to climb the steps of the Railway Bridges. With a view to provide some relief and convenience to such passengers the new Railway bridges should have ramps instead of steps. At the same time the old Railway Bridges required to be provided either with Lift Systems or with ramps system.

Previously, the local train service from Kurla station, Mumbai to Panvel, New Mumbai was in existence. But the same is discontinued since long. Navi Mumbai has developed rapidly and new residential complexes, educational institutes and medical colleges have been established in New Mumbai. New I.T. complexes, Government Offices, Commercial establishments, Iron market, fruit market, grain market and vegetable market have come up in New Mumbai. Apart from this, in the adjacent area of Bandra-Kurla complex, Bandra (East), number of Government Offices, Corporate Offices, I.T. park and Diamond Business centers are functioning and inviting number of people from outside.

Kurla is very near and convenient Railway station for these people. Kurla Railway station being a centralized railway station and well connected with other stations like C.S.T. Mumbai and New Mumbai and other places, it always remains overcrowded with Rail Commuters and it finds very difficult to catch trains to go to New Mumbai. Hence the Local Train service from Kurla to Panvel is absolutely necessary for the convenience of the people.

Construction of ROB at Vikhroli Railway station crossing is the urgent need of the people of Vikhroli, since it will connect the East and West parts of Vikhroli and reduce the traffic congestion on Ghatkopar and Vikhroli-Jogeshwari Linking Bridges. Construction of ROB at Vidyavihar Railway Station is also essential for convenience of the people.

The people residing in the Central Suburban from Ghatkopar, Bhandup and Mulund etc. do not have convenient Rail route to go to Koparkhairane, Vashi and other places in New Mumbai. They have either to go to Kurla or Thane Railway Station to catch the train. To make them easy and to avail of convenient rail route, it is necessary to introduce ring round train route from C.S.T. to Thane to Koparkhairane to Vashi to C.S.T.

The present railway terminus at LTT Kurla and CST are over burdened and over pressured. To cater the ever demanding requirement of the Rail passengers, the time has come to search some other proper place for a new Railway Terminus. In this context, the Diva is the right choice for construction of a new Terminus. There is plenty of open land at Diva to construct a new Railway Terminus. Hence, it is necessary to chalk out proposal to construct new Railway Terminus at Diva.

Presently the DMU Rail service from Thane to Vasai is in existence. Taking into consideration the increasing need of the people of Thane and the looms owners and workers in Bhiwandi it is necessary to have a regular train service from Thane to Vasai, via Diva. Thane city is the district place of the vast Thane district. The office of the Collector of Thane is situated at Thane and all other related offices providing civil services are centralized at Thane. As such, the people of Thane District including remote places of Vasai and Boisar have to visit Thane for their various works. Hence, this route will be very fruitful to the people of Thane, Bhiwandi, Vasai and Boisar etc.

Presently all the ticket windows are crowded with passengers in a long standing queues. The main reason for these queues is that more than 50% of booking windows are found to be closed due to non-availability of staff. This position is require to be improved for the sake of convenience of the rail passengers. The passengers have to waste their valuable time in standing in the queues to purchase tickets. To solve this problem proper arrangements have to be done to keep open all the Booking windows.

For giving immediate medical treatment to the victims of Rail accidents, the availability of Medical Officers at the Railway Stations is necessary. Hence, the Medical Officers should be posted at least at the important Railway stations such as L.T.T., Kurla, Ghatkopar, Bhandup, Mulund, Thane and Kalyan railway stations etc.

It is observed that the Sleeper Class Compartments are not properly maintained by the Railway Staff. The passengers are having serious and repeated complaints in this respect. Hence, the concerned official of Railway should be directed to maintain the Sleeper Class Compartment properly.

The height of most of the platforms on Local Railway Station in Mumbai is raised. However the height of the roofs of the sheds on platform are not raised proportionately. Due to which many times, during the peak hours it causes suffocation to the passengers. Therefore, it is necessary to raise the height of roofs of the sheds proportionately to the raised platforms.

The toilet facilities should be provided on both the ends of all the platforms, since the length of the platforms are now increased to accommodate the increased number of rakes.

All the FOBs should be connected with ramps/escalators/lifts for the convenience of the senior citizens and disabled passengers.

Most of the ticket windows are closed for the reason of lack of staff, which causes serious problems to passengers. It is, therefore, necessary to make provision to keep all the ticket windows open for all the times in the interest of passengers and Railway too, since it gives revenue to Railways.

There is need provide sufficient fund for the projects of Mumbai Railway Vikas Corporation and Mumbai Urban Transport Projects and to complete the projects on priority.

Redevelopment of all the old Railway Stations should be done with proper planning.

The construction of platforms on the both sides of the track on crowded local Railway Stations should be undertaken.

A Special unit should be formed with the help of Railway Authorities and State Government to provide immediate medical help to the victims of Railway accidents.

Steps to be taken to increase appropriate number of lavatories, urinals and fans and lights and benches, taking into consideration the ever increasing number of suburban Railway passengers.

Efforts should be made to accelerate the working system of Railway Claim Tribunal to get compensation early to the victims of Railway accidents. For immediate disposal of the claims, sufficient number of tribunal offices along with requisite staff should be created.

All suburban Railway stations should be provided with sufficient number of drinking water taps and all under construction Railway FOB and Sheds should be completed on priority.

Efforts should be made to provide sufficient number of foot over bridges and underground subways on the suburban Railway stations.

Taking into consideration the large number of passengers, there is a need of having an independent Zone for Mumbai suburban section.

The heights of the platforms of suburban Railway stations should be maintained ideally within the prescribed limits, keeping in view the heights of platforms vis-à-vis heights of coaches.

To give halt to mail/express train at Kopar Railway Station in Mumbai Division on Central Railway, I would request your honour to kindly consider the above suggestions and take suitable decision on the above issues, before declaration of the current Railway Budget and oblige.

***THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI ADHIR CHOWDHURY):** Respected Deputy Speaker Sir, we are discussing the Railway Budget 2013-14. The reply to this debate will be given by Hon. Railway Minister of India, Shri Pawan Bansal ji. I have sought your permission to intervene in the discussion and you have kindly allowed me to speak. I thank you for that I don't wish to go into details but will only say a few words. More Hon. Members will speak on this and our Hon. Minister will come up with a detailed reply. he has presented the Railway Budget and one thing is clear that this year's budget is a very balanced budget which will have far-reaching impact. There is a proper direction in this budget. However, after the budget was presented, criticisms have poured in from different quarters, different political parties. While listening to these criticisms and analyzing the facts and figures, I have felt that I would be failing in my duties if I do not give answers to some issues. Sir, it has been alleged that this Rail Budget is anti-people and it is a budget tailor made for Rae Bareilly. Sir, Rae Bareilly is part of a state; so if a work is done in Rae Bareilly, it is actually done in the state of Uttar Pradesh, I believe. But it is very surprising that the name of Rae Bareilly is being mentioned time and again deliberately, only to attack Congress President Sonia Gandhi ji. On one hand it is called Rae Bareilly's budget and on the other hand it is called a budget of deprivation. Naturally, I felt that there should be more clarity in the views and understandings of respected speakers who are raising the issues in this debate. I have great respect for all Hon. Members and I am no one to criticize them but when I look at the Rail Budget, I find that as alleged, the state of West Bengal has not been discriminated against. Sir, I hail from West Bengal. Once Barkat Gani Khan Chowdhury was the Rail Minister from this state. For the first time, people of Bengal witnessed that in what manner, utilizing the portfolio of Railway Minister, the lost glory and heritage of a state could be revived. He undertook a stunning turnaround. The entire state started to progress and prosper with the help of the railways. Under his leadership, people were introduced to a new dawn.

He was the Cabinet Minister of Railways. Since then, there have been three Cabinet Ministers from West Bengal viz Smt. Mamata Banerjee, Shri Dinesh Trivedi, Shri Mukul Roy. I am the Minister of state. There was another MoS, Railways after independence from Bengal, probably he was Parimal Ghosh. Naturally, the people of West Bengal expect a lot whenever a Bengali Cabinet Minister takes charge.

Sir, I want to remind everyone of the statement made by the former Railway Minister Shri Dinesh Trivedi. He had said that the Department of Railways, the railway system has gone into the Intensive Care Unit and he has to bring the railways out of that ICU. I repeat, this was said by Shri Dinesh Trivedi, who was in-charge of railways. Then, Shri Mukul Roy took over as Railway Minister, we found that the losses of the department have touched the sky in the passenger services it was to the tune of about Rs.25,000 crore. Therefore, the burden of bringing out the department from the ICU now rests on the shoulders of our new Minister Bansal ji. He has to revive it and make it healthy again. He needs some time for this. He is no magician who can do wonders in merely 4 months (*Interruptions*) No, no this is just intervention. I cannot give the whole reply. Hon. Minister is here. He is my senior.

I just want to say one thing. When Bansal ji is trying his best to refurbish the maligned image of railways, all of us should whole-heartedly cooperate with him and give him some more time to organise everything. He is yet to be tested and tried. He does'nt have any magic wand in his hand. Every problem cannot be solved in a jiffy, we must accept this fact and our Minister is also saying this very frankly. Sir, we have just introduced only 87 new trains as we did not want to follow a populist path. For the first time, it is announced in the budget that a committed fund has to be provided earmarked for the 347 pending projects so that these can be completed in a time bound manner while insuring requisite funds for the 12th Five Year Plan. Sir, I am shocked to hear the criticisms and allegations that are being leveled against us by the Members of Trinamool Congress Party. They are saying that Bengal has been altogether neglected.

There are 3 railway zones in West Bengal – Eastern Zone, South – Eastern Zone, and North East Frontier Zone. In this years plan outlay, Rs.4742.91 crores Rs.2853.9 crores and Rs.4268.14 crores have been earmarked for the Eastern, South-Eastern and Northern Frontier Zones respectively. In spite of this, if anyone says that Bengal has been deprived, it cannot be accepted. When approximately Rs.10,000 crores in all has been allocated for the 3 zones involving Bengal, one cannot possibly point a finger at us and if someone criticizes us for alleged neglect then I am sorry to say, but I think that the budget document has not been meticulously studied by Hon. Members. So I would request them to go through the budget once again.

Sir, you must be aware of the fact, that before Trinamool Congress came to power in West Bengal, agitations were held mostly on 3 issues –Singur, Nandigram and Jangalmahal. People of Singur had expected that some big projects would come up at Singur as the Railway Minister at that time was the Trinamool Congress leader. Since the closure of Tata Nano factory, they had hoped that the Rail Ministry would be setting up its factory on the disputed land and pay compensation to the displaced persons. A Kisan-Vision Project was announced in that year's Rail Budget. In the year 2009, the foundation stone was laid but since then there has been no progress so far. The location is also not suitable for any big construction because the approach road is so narrow that trucks cannot smoothly enter into there. So the agency which had come forward to complete the project has withdrawn resulting in shelving of this Kisan-Vision Project. Thus people of Singur were disheartened as the promise made by the then Railway Minister was not fulfilled.

Sir, let me talk about another project. You must have heard of Jangalmahal. Yesterday, Hon. Members from West Bengal were saying that nothing has been announced for Jangalmahal. Sir, one rail project is Bhadutala – Jhargram via Lalgarh, can be mentioned here. Sir, as you know, Lalgarh is the nerve centre of Jangalmahal. It came into focus due to the naxalite activities. People of that area had supported Trinamool Congress and had high hopes from Trinamool Government and its leadership as Smt. Mamata Banerjee had made tall promises when she was the Railway Minister. A decision was taken for a special rail project in that area worth 289 crore rupees. But that promise did not see the light of the day. The revised cost was not determined during her tenure. It was said that there will be cost – sharing i.e half the cost will be borne by the State Government. But to date, not a single paisa has been released by the State Government. Thus this project too is about to be shelved. Even then Hon. Rail Minister Bansal ji has allocated Rs. one crore for this project which may not actually take off. This gesture of Bansal ji must be appreciated and I thank him for that. Money is not important, important is the intention. He at least made a provision in the budget for this project.

You are aware that review is done in railways at least thrice a year. Every project and provision is analysed. So fund is not a problem; it can be managed from even supplementary grant. But we should look at the intention, the will of Hon. Minister. When a promise made by the State Government was belied, the Railway Ministry took it upon itself – this is praiseworthy.

Sir, you know that Nandigram in West Bengal is a well known place. The then Railway Minister had declared that a Wagon Component Factory would be set up at Jellingham in Nandigram. with joint venture of Steel Authority of India and Burn Standard Co. Ltd. 35 hectares of land was identified, feasibility report was approved, proposal was mooted by the Registrar of Companies, road connectively was improved by Haldia Development Authority, survey work was completed, permission was given by the Irrigation Department. But the road is yet to be widened because the district administration has not given us due sanction. Production is slated to be started by 2015-16. Despite of all the work has not started in a desired manner and so uncertainty remains there, this year's Rail Budget has allocated Rs. 10 crores for that project. So the question arises

that why should we criticize a Government which is taking so much pain to extend a helping hand to all the pending projects of the state announced by the former Railway Ministers. Sir, out of the 347 projects that will be given committed funds in the 12th Plan, 67 projects belongs West Bengal. Sir, this Government did not ask TMC to leave Railway Ministry. They abandoned the Ministry out of their own will, and which might have been more dear to them. But 35 items have been allotted to West Bengal in this years budget. Out of the 67 new express trains, 6 new trains have been introduced in West Bengal in addition tgo passenger trains. This is no mean feat. Besides, 18 additional services have been extended to Kolkata and in 80 services, the number of rail coach has been increased from 9 to 12 ie. people will get the facility of 240 new coaches.

Sir, we know that railway overbridges are constructed on a cost – sharing basis. The name ROB itself signifies that it is a property of the railways. We were astonished to see that the bridge was inaugurated by Chief Minister of West Bengal without informing the railway department. This is ridiculous. She is a former Rail Minister. As such she should pay due respect to the rules and conventions of the Ministry; that was expected of her. But she did not follow any rule while inaugurating the bridge keeping us in complete darkness.

Sir, another issue is regarding the hilly areas of West Bengal, the Darjiling hills. We call Kanchenjunga the queen of hills. The area comprising Darjiling, Sikkim is a great tourist spot. The toy trains run in the area under the aegis of Darjiling –Himalayan railways. UNESCO has recognized the toy train as world heritage. For the last 2.5 years, this toy train service is not operational. It is plying in some routes, but the direct service from hill to valley has been completely stopped due to various reasons like land slide, earthquakes etc. The tracks have been badly damaged and have not been repaired. This toy train ride was the biggest attraction for the visitors. So I request the Ministry of Railways, not only as an MoS, but also as a common man, an ardent nature lover, a tourist, to revive this service immediately because we have a special love and affection for Darjiling hills. Keeping the emotions of our people in view and the attachment which we have for that region, this toy train service should be started as early as possible.

Before concluding Sir, I'd just say that I congratulate the Ministry for this budget. Letters were written to all the Hon. Members of West Bengal when this budget was being prepared and their suggestions and proposals were sought. But barring a few, none had responded. I reiterate, we all want to take the railways to new heights. This is not our private property. Railways is a property of the nation, of the people of this country. This is Indian railways, this is our national pride. So I seek everybody's cooperation in our journey towards a new beginning. Let us come together to take railways forward . With these words, I conclude my intervention.

श्री अजय कुमार (जमशेदपुर): उपाध्यक्ष जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका प्रदान किया। इसके साथ ही मैं आपसे यहां से बोलने की अनुमति चाहूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय: ठीक है।

श्री अजय कुमार : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री पवन कुमार बंसल जी, रेल राज्य मंत्री अधीर रंजन जी और रेलवे बोर्ड के चेयरमैन साहब को मैं अपने क्षेत्र में ओबीज़ बनाने के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा और हमारे स्टेशंस के आधुनिकीकरण के लिए भी उन्हें धन्यवाद देना चाहूंगा। लेकिन झारखंड के लोगों की काफी शिकायतें हैं। रेलवे बजट में 9 हजार करोड़ की व्यवस्था कोयला और आयरन-ओर निकालने के लिए की गयी है। हम लोगों का पूरा कैपिटल एक्सपेंडिचर सिर्फ झारखंड या खासतौर से पूर्वी झारखंड या उड़ीसा के क्षेत्र को है। हमें तो सिर्फ इस्तेमाल किया गया है और अगर कैपिटल इन्वेस्टमेंट है तो वह सिर्फ आयरन-ओर या कोयला निकालने के लिए है। रेलवे बजट का 40 प्रतिशत फ्रंट रेवेन्यू झारखंड से आता है। लेकिन अगर हमारी संख्या कम है तो उसका कैपिटल एक्सपेंडिचर भी एक प्रतिशत से कम है। आप कोयला निकालने का काम छोड़ दीजिए। आप तो उसी क्षेत्र से हैं तो आपसे अनुरोध है कि आप दबाव डाल दीजिएगा कि जिस तरह से हम लोगों का रेल मंत्रालय का खर्चा है वह बहुत ही अफसोसजनक है। अभी मंत्री जी ने कहा था कि पंजाब के पास बहुत सारी ट्रेन हैं, बंगाल के पास बहुत सारी ट्रेन हैं, काफी काम यूपी में भी हो रहा है, तो सर, बाकी देश के बारे में भी चिंता करने की आवश्यकता है।

झारखंड में बोकारो, रांची, धनबाद, जमशेदपुर या टाटानग से बंगलौर, अजमेर, जयपुर आदि के लिए ट्रेन की व्यवस्था नहीं की गयी है। मैं एक राजनीतिक पार्टी की हेंसियत से नहीं बल्कि पूरे झारखंड की तरफ से कहना चाहूंगा कि पिछले 25-30 सालों से झारखंड को नजर-अंदाज किया जा रहा है। अगर हमें ट्रेन मिलती है तो वह भी कोलकाता से झारखंड को पार करती है, तब वह ट्रेन मिलती है लेकिन झारखंड के लिए कोई ट्रेन नहीं है। मेरे संसदीय क्षेत्र में काफी सालों से मांग हो रही है कि भागलपुर के लिए, जयनगर के लिए, अमृतसर के लिए, छपरा के लिए ट्रेन चलाई जाएं। झारखंड के लोग छोटी-छोटी बातों में, जैसे ओवर-ब्रिज मिल जाए, तो खुश हो जाते हैं। अगर आपकी आमदनी हमारे क्षेत्र से ज्यादा है तो ऐसी स्थिति नहीं होनी चाहिए कि हम लोगों को सिर्फ रेवेन्यू बढ़ाने के लिए यूज किया जाए, लेकिन पैसेंजर के लिए कोई सुविधा न हो। काफी सालों से पुरुषोत्तम के लिए घाटशिला से छोटा सा हॉल्ट मांगा, जिसके लिए 30-40 सालों से लोग आंदोलन कर रहे हैं लेकिन उसकी व्यवस्था नहीं की गयी है।

अगर हम सरायकेला और हजारीबाग क्षेत्र का विकास करना चाहते हैं तो वहां पर रेलवे लाइन बनाने की आवश्यकता है। हम माननीय अधीर चौधरी जी और माननीय पवन बंसल साहब को यह कहना चाहेंगे कि हमारे क्षेत्र में छोटा-छोटा काम तो कर दीजिए, जैसे चकुलिया में ओवर-ब्रिज के बारे में मैंने कहा है, लेकिन उसे भी नजर-अंदाज किया जाता है। पांच साल पहले एक बजट पास हुआ था कि चकुलिया से बुरामाला लाइन के लिए जो उड़ीसा से हम लोगों को झारखंड के पूर्वी क्षेत्र

को कनेक्ट करती है, उसके बारे में किसी भी बजट में पैसे की व्यवस्था नहीं की गयी है। पांच साल पहले बजट में अनाउंस हो चुका है, वहां पर लाइन बनने से उड़ीसा में जो 200 किलोमीटर दूर से घूमकर जाना पड़ता है वह 80 किलोमीटर ही रह जाएगा और हम लोग ईस्टर्न कोरीडोर के माध्यम से विशाखापटनम हो या चैन्नई हो, वहां के लोगों को फायदा होगा, लेकिन उसकी व्यवस्था नहीं की गयी है। चकरधरपुर इस देश का सबसे बड़ा रेवेन्यू जेनरेट करने वाला डिवीजन है, हम माननीय पवन बंसल जी से विनती करेंगे की इसकी व्यवस्था आप करें, वहां पर दो ट्रेन सांतलकांची से अजमेर अनाउंस की गयी थी वह भी कोलकाता से जाते हुए दिल्ली के लिए हैं। अगर झारखंड दिल्ली और चंडीगढ़ के बीच में होता या कहीं और होता तो उसका विकास होता, लेकिन ऐसा नहीं है, यह बहुत अफसोसजनक है, चकरधरपुर में इंटरसिटी की बात जो पिछले बजट में अनाउंस हुई थी वह अभी तक शुरू नहीं हुई है, उसे जल्दी से शुरू किया जाए। हम यह नहीं कह रहे हैं कि आप जोन मत बनाइये। आपने पॉलिटेक्निकल कंसीडरेशन पर जोन बना दिये लेकिन कम से कम झारखंड में एक जोन तो बना दीजिए, जब आप हमारे प्रदेश से इतना ज्यादा पैसा कमा रहे हैं तो वहां भी बनाइये।

दूसरी बात है कि फैक्ट्री हर जगह बनती है, हमारे जमशेदपुर-टाटानगर से सब लोग रेलवे फैक्ट्री को सप्लाय करते हैं, एवशन से लेकर वहां सभी बड़े-बड़े उद्योग हैं, पाइपेट उद्योग हैं, लेकिन आप वहां पर फैक्ट्री स्थापित करने के लिए कोई कारगर कदम नहीं उठा रहे हैं।

अगर हमें नक्सलवाद के खिलाफ कारगर लड़ाई करनी है तो रेलवे एक महत्वपूर्ण टूल है। एक तो हमारे क्षेत्र से खनन निकालना और दूसरे वहां पैसा खर्च न करना, इस तरह से नक्सलवाद से कैसे लड़ा जाएगा, जितने भी नक्सल क्षेत्र हैं वे आदिवासी बहुल क्षेत्र हैं। अगर आप वहां विकास चाहते हैं तो वहां रेल लाइये। जिस इलाके में रेलवे लाइन शुरू हुआ, उस इलाके में नक्सलवाद एकदम खत्म हो गया। वहां व्यापार बढ़ेगा, तो रोजगार भी बढ़ेगा। आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी को कहना चाहता हूं कि झारखंड, पूर्वी उड़ीसा या छत्तीसगढ़ को इस तरह से नजरअंदाज करना उचित नहीं है। मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने शहीदों के परिवार वालों के लिए गैलेंटरी अवार्ड के तहत छूट दी है, लेकिन उसमें एक छोटी सी त्रुटि है, क्योंकि मैं भी पुलिस आफिसर था और राष्ट्रपति जी से पदक भी मिला है, उन्होंने एक डिफरेंसिएशन सेना और पुलिस के पदक के बीच में किए किया है। मेरा कहना है कि संसद में जो घटना घटी थी, उसमें पुलिस वाले शहीद हुए और माओवाद से लड़ते हुए या दूसरी जगहों पर सेना के लोग भी शहीद हुए। पुलिस की वीरता और सेना की वीरता के बीच में भेदभाव करना उचित नहीं है। वीरता तो वीरता ही है। मैं यही अनुरोध करूंगा कि इस विषय पर गंभीरता से सोचा जाए। हमारे कई पुलिस अधिकारी मुझसे मिले थे। सिर्फ यही मांग थी कि हमने भी देश की सेवा में जान दी है, इसलिए सेना और उनमें कोई फर्क नहीं मानना चाहिए।

कुछ दिन पहले मेरे बेटे ने कुंभ मेले जाने के लिए अनरिजर्व्ड कम्पार्टमेंट में जाने का अनुभव लिया था। मैं यही कहना चाहता हूं कि हम तो एसी फर्स्ट क्लास में जाते हैं। हर ट्रेन में एक या दो अनरिजर्व्ड कम्पार्टमेंट लगता है। यदि हम बाकी सुविधाओं को छोड़ कर इनकी संख्या बढ़ा देंगे, तो गरीब लोगों के लिए यह सबसे बड़ा कारगर कदम होगा। हम देखते हैं कि छपरा और पटना वाली ट्रेन में लोग घुस-घुस कर जाते हैं। अनरिजर्व्ड कम्पार्टमेंट्स के डिब्बे बढ़ाने की अति आवश्यकता है।

मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि सफाई पर उन्होंने काफी ध्यान दिया है, लेकिन आपके मंत्री ने ही कहा है कि इंडियन रेलवे इज दि बिग्नेस्ट ओपन टायलेट। अगर हमें सफाई पर कारगर कदम उठाने हैं, तो ओपन टायलेट के सिस्टम को रोकना पड़ेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हुआ अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (महेशाणा): उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने कुछ विचार रेलवे बजट 2013-14 के लिए रखना चाहती हूं। आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस भी है और मैं महिला सदस्य के नाते चाहती हूं कि मंत्री जी इसे नजरअंदाज न करके गौर करें।

महोदय, आज तक जितने भी बजट पेश किए गए हैं सभी में नई-नई घोषणाएं की गई हैं। बजट में की गई घोषणाएं पूरी नहीं होती हैं और नई घोषणाएं कर दी जाती हैं। रेलवे ने भी कुछ ऐसे ही वायदे पिछले साल किए थे, जिन्हें अभी तक पूरा नहीं किया गया है तथा नई घोषणाओं का ऐलान कर दिया गया है, फिर चाहे नई ट्रेन चलाने का मामला हो या नए ट्रेक बिछाने का मामला हो। रेलवे के पास पहले से ही दस साल आने की परियोजनाएं पड़ी हैं जो आज तक पूरी नहीं हुई हैं। उनके साथ ही दूसरी नई घोषणाएं कर दी गई हैं। सुरक्षा, सफाई और आधुनिकीकरण में लगातार रेलवे तंत्र पिछड़ता चला जा रहा है। डेडिकेटेड फ्रेट कोरिडोर महत्वपूर्ण परियोजना आगे नहीं बढ़ पा रही है। रेलवे मंत्री जी नई घोषणाएं करते जा रहे हैं, लेकिन पिछले बजट में आईआईएम और एनआईडी के साथ रेलवे कोच डिजाइन और रिसर्च के बारे में एमओयू भी हुए थे, लेकिन आज तक इस प्रोजेक्ट में कोई प्रगति नहीं हुई है। गुजरात में देश की सबसे ज्यादा 1663 किलोमीटर लम्बी दरियाई सीमा है। मंत्री जी गुजरात देश का ग्नेथ ईजन हैं और इसलिए मैं कहना चाहती हूं कि यहां 42 बंदरगाह हैं और देश का 34 प्रतिशत कार्गो कांडला पोर्ट से ही हैंडल किया जाता है, लेकिन गुजरात सरकार की बंदरगाहों को न जोड़ने की बात करके गुजरात के साथ अन्याय हुआ है। अहमदाबाद को पश्चिम रेलवे का हैडक्वार्टर बनाने की बात आज तक लम्बित है। गुजरात को भारत के उत्तर-दक्षिण के साथ जोड़ने वाली ट्रेनों की सुविधा नहीं मिल पाई है। ओरखा-गुवाहाटी ट्रेन को प्रतिदिन चलाने की बात नहीं बन पाई है। छपड़ा-सीढ़ी जैसे धार्मिक स्थलों पर आने-जाने के लिए कोई ट्रेन सुविधा नहीं मिल रही है। अहमदाबाद को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की बात आज तक लम्बित है। अहमदाबाद से एक भी नई लम्बी दूरी की ट्रेन हमें नहीं मिल पाई है। गुजरात देश का इंडस्ट्रियल स्टेट बन गया है। इसके कारण भारत के अन्य राज्यों से मजदूर और मध्यम वर्गीय व्यापारी लोग गुजरात के भिन्न भिन्न शहरों में काम काज के लिए बसते हैं। उनके आवागमन के लिए नई ट्रेन्स की तथा लंबी दूरी वाली ट्रेन्स को शुरू करने और उसको बढ़ावा देने की आवश्यकता है लेकिन सिर्फ 4 पैसेंजर ट्रेन्स देकर गुजरात के हाथ में एक झुनझुना पकड़ा दिया गया है।

अंकलेश्वर को रिकलड डवलपमेंट सेंटर बनाने की बात की गई है पर नॉर्थ गुजरात के पाटन, पालनपुर, मेहसाना से मुंबई और सूरत आने जाने के लिए रेल सुविधा की मांग की घोर उपेक्षा की गई है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र मेहसाना जो मिल्क, इंडस्ट्रियल ऑयल सिटी तथा उंझा जो एशिया की सबसे बड़ी मसाला मंडी है, एवं धार्मिक स्थल भी है वहां पूरे भारत भर से लोग बसते हैं। उनके आने जाने की सुविधा तथा सभी गाड़ियों के ठहराव के लिए कुछ भी प्रावधान नहीं किए गए हैं। गांधीनगर जो गुजरात की राजधानी है, उसको कोई रेल सुविधा से संतुष्ट नहीं किया गया है।

कड़ी जो कॉन्टन सिटी कहलाती है और बहुवराजी जो बड़ा धार्मिक शक्तिस्थल है, वहां आने जाने के लिए अहमदाबाद से कलोल होके चाणसमा, रनुज तक की ट्रेन्स की सुविधा में जो कमी की गई है, उसको फिर से चालू किया जाए क्योंकि बहुवराजी में मारुति उद्योग जापान की कंपनी के सहयोग से लगाया जा रहा है।

साबरमती रेलवे स्टेशन के अपग्रेडेशन करने की बात आज भी लंबित है तथा अहमदाबाद में ट्रेफिक की समस्या आज भी हल नहीं हुई है।

एनयुईटी के मुताबिक रेलवे ओवर ब्रिज बनाने की गुजरात की दरखास्त आज तक लंबित है। ट्रेनों की फ्रीक्वेंसी, नई ट्रेनों की शुरुआत करने में गुजरात की सरासर अपेक्षा हुई है। रेल विकास से वंचित मेहसाना से तारेगा, पालनपुर से अम्बाजी, खेडब्रह्मा, आबुशेड नई रेल लाइनें बिछाने का काम आज भी कागजों में ही चल रहा है। कलोल, कड़ी, उंझा, बहुवराजी के आदर्श स्टेशनों के पुराने वादे भी वादे ही बन कर रह गए हैं। उनमें आज तक कोई तरक्की नहीं हुई है।

रेलवे लाइनों के आमाम परिवर्तन के बारे में गुजरात की दरखास्तें भी स्वीकार नहीं हुई हैं। रेलवे लाइनों के दोहरीकरण में भी गुजरात के साथ अन्याय हुआ है।

आम जनता तक पीने के पानी को पहुंचाने वाली गुजरात सरकार की 26 दरखास्तें आज भी केन्द्र सरकार के रेलवे मंत्रालय के पास लंबित हैं जिससे हम आम लोगों को पानी जैसी बुनियादी सुविधाएं भी मुहैया नहीं करवा पा रहे हैं। उभरता हुआ नया मध्यम वर्ग जिसे आजकल महत्वाकांक्षी भारत एसपीरिबल इंडिया कहा जाता है। इस बजट के तहत रेल मंत्री जी ने सरचार्ज डालकर उनकी भी जेब ढीली कर दी है। रेल मंत्री जी ने सैकड़ों परियोजनाओं से अपना हाथ खींच लिया है जिसमें 130 नई लाइनें और 225 आमाम परिवर्तन की लाइनें अधूरी ही छोड़ दी हैं। यात्रियों को इस बजट से सुरक्षा की कोई गारंटी नहीं मिल रही है।

महिलाओं के साथ बढ़ती हुई घटनाओं की तादाद को देखते हुए आरपीएफ में महिलाओं के लिए दस प्रतिशत रिजर्वेशन देने की घोषणा अपर्याप्त है। आज चूंकि अन्तर्राष्ट्रीय महिला दिवस भी है, स्थानीय संस्थाओं में और कई जगहों में 33 प्रतिशत और पचास प्रतिशत की बात महिलाओं के लिए कहते हैं तो हम चाहेंगे कि दस से बीस प्रतिशत रिजर्वेशन देने की घोषणा भी की जाए। खन्ना कमेटी की सिफारिशों में रेल मंत्रालय ने कुछ प्रगति नहीं की है। किराया बढ़ाकर सफर महंगा कर दिया है। भारतीय रेलवे सही ट्रैक पर नहीं चल रही है। इसीलिए मैं इस बजट को जनविरोधी कहती हूं। रेलवे का ऑपरेशन रेशियो क्या है, वह स्पष्ट किया जाए और हमारी बातों पर गौर किया जाए। 2009 से लेकर आज 2013 हो गया है। कई बार चार मंत्री बदल चुके हैं। हर रेल मंत्री के पास हमने अपनी मांग रखी है लेकिन आज तक वह लम्बित पड़ी हुई है। मैं आशा करूंगी कि आज अन्तर्राष्ट्रीय महिला दिवस के मौके पर मंत्री जी भी यहां बैठें हैं और वे हमारी बात पर गौर करेंगे, यही हमारा उनसे निवेदन है।

***श्री कमल किशोर "कमांडो" (बहराइच):** रेल मंत्री द्वारा बहुत अच्छा रेल बजट पेश किया गया है, मैं उसका समर्थन करता हूं और साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत पूर्वोत्तर रेलवे से संबंधित निम्न विकास कार्यों की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। इन परियोजनाओं का क्रियान्वयन किए जाने हेतु अतिरिक्त अनुदान की जरूरत है। मेरा यह संसदीय क्षेत्र विकास व आर्थिक रूप से काफी पिछड़ा हुआ है, इसलिए मेरा आग्रह है इस क्षेत्र को एक विशेष दर्जा देते हुए अतिरिक्त धन आवंटित किया जाए ताकि समस्त योजनाएं जनहित में पूरी हो सकें।

गोण्डा से बहराइच के बीच में आमाम परिवर्तन की गति बहुत धीमी है। यह परियोजना 10 वर्ष पहले शुरू की गई है, कार्य प्रगति पर है। रेलवे को पर्याप्त निधि आवंटित करनी चाहिए जिससे कार्य में तेजी आ सके।

बहराइच-नानपास-नेपाल गंज रोड स्वीकृति हो चुके हैं, लेकिन धन के अभाव के कारण इस परियोजना पर कार्य प्रारंभ नहीं हो सका है। यह रेल मार्ग रूपईडीहा बार्डर से नेपाल व भारत को जोड़ता है और इस रास्ते हजारों की संख्या में यात्री आते-जाते हैं, इस रेल मार्ग के बनने से रेल विभाग बहुत लाभ होगा व राजस्व में भी बढ़ोतरी होगी।

बुढ़वल-बहराइच आमाम परिवर्तन के लिए सर्वे हो चुका है। इस सम्बन्ध में केस फाईल योजना आयोग में पड़ी है। मेरा आग्रह है कि इस क्षेत्र के गरीब लोग भी बड़ी लाईन पर रेल की यात्रा कर सकें, उन्हें भी रेल पर बैठने का अवसर प्राप्त हो सके। इसे अविलम्ब कार्यान्वित किया जाए।

यात्रियों की भीड़ को देखते हुए दिल्ली से मुम्बई के बीच अतिरिक्त एक्सप्रेस गाड़ी, दिल्ली, लखनऊ के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी तथा दिल्ली गोरखपुर के बीच में एक अतिरिक्त रेलगाड़ी को शुरू किया जाए*

बहराइच रेलवे स्टेशन आदर्श स्टेशन बन गया है, लेकिन अभी तक कोई भी कार्य चालू नहीं हुआ है। इस स्टेशन पर जल्दी समस्त सुविधाओं को अतिशीघ्र चालू किया जाए ताकि यात्रियों को पर्याप्त लाभ मिल सके।

संज्ञानवा से दोहरीघाट रेल मार्ग को बड़ी लाइन में परिवर्तित किए जाने संबंधी रेल मंत्रालय सलाहकार समिति की बैठक दिनांक 22.01.2013 में चर्चा भी हुई थी, इसे डीएम प्रोजेक्ट के रूप में आमान-परिवर्तन के लिए जहां तक मेरी जानकारी है, सर्वे हो चुका है। स्थानीय लोगों की मांग पर इस योजना को अतिशीघ्र चालू किया जाना अति आवश्यक है।

गोण्डा से बहराइच होते हुए सीतापुर को जाने वाली लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तन किया जाना अति आवश्यक है। इस क्षेत्र में अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के ज्यादातर लोग निवास करते हैं। इस रेल मार्ग के आमान-परिवर्तन होने से इन गरीब लोगों को भी रेल में यात्रा करने का अवसर प्राप्त होगा और वे रेल यात्रा का अनुभव ले सकेंगे।

गोरखपुर से लखनऊ डबलिंग कार्य करीब-करीब पूरा हो गया है। अतः इस लाइन पर महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां, राजधानी एक्सप्रेस जैसी गाड़ियों को चलाने की तथा स्पीड बढ़ाने की अति आवश्यकता है।

अत्यधिक ट्रेफिक लोड के कारण इंटरसिटी ट्रेन को जगतबेला रेलवे स्टेशन पर रुकने का प्रावधान करने की जरूरत है तथा आरक्षण एवं यात्री सुविधा प्रदान करना आवश्यक है, इससे रेलवे के राजस्व में बढ़ोतरी होगी।

बहराइच-गोण्डा रेलमार्ग कि.मी. 8 निकट सपना भद्रा, सुहेलदेव वितौरा पर बने पुल-कम-पैसेज जैसा विगत कई वर्षों से स्थापित है, को पूर्व की भांति ही पुल डिजाइन करके निर्माण किए जाने की अति आवश्यकता है।

बहराइच जिले में यार्ड, एक माल एवं सवारी डिब्बा कारखाने का निर्माण किया जाना चाहिए, जहां उपयुक्त अवसरचना और अन्य सुविधाएं हों। राज्य सरकार भूमि और अन्य सुविधाएं उपलब्ध करा सकती है।

महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों के समय पालन व निगरानी रखने के लिए क्षेत्रीय रेलवे के स्तर पर निगरानी तंत्र की स्थापना की जानी चाहिए।

कैलाश पुरी हॉल्ट व गायघाट पर रेलवे हॉल्ट की स्वीकृति हो चुकी है जो एम.पी.लैड्स फंड से होना है। इस संबंध में रेलवे की मदद की भी जरूरत है।

बुढ़वल बहराइच लाइन को शीघ्र पूरा करने व इसका नेपाल गंज, श्रावस्ती, सिरसिया, तुलसीपुर व गोरखपुर तक आमान परिवर्तन करके रेल लाइन का विस्तार करने की जरूरत है।

बरहज बाजार जिला देवरिया में रेलवे आरक्षण सुविधा एवं बरहज रेलवे स्टेशन को आदर्श बनाने की आवश्यकता है।

गोरखपुर से नई दिल्ली व मुम्बई के मध्य अन्य तीव्र गति की रेलगाड़ियां चलाने हेतु क्षेत्रीय रेलवे प्रस्ताव बनाकर केन्द्र सरकार के पास भेजे।

बहराइच जिले में यात्री रेलगाड़ियों में सवारी डिब्बों की कमी है, आम जनता बहुत कठिनाई से यात्रा करती है। इसलिए इस राज्य में यात्री रेलगाड़ियों में अधिक सवारी डिब्बे उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

रेलगाड़ियों के अन्दर सफाई अभी तक संतोषजनक नहीं है, उसमें सुधार की जरूरत है।

विभिन्न क्षेत्रों और परियोजनाओं के लिए धन के आबंटन के मानदंड बताए जाएं।

जोनल रेलवे द्वारा जनता, प्रतिनिधियों की मांग के आधार पर नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण/रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाओं के लिए जोनल रेलवे स्तर पर सर्वेक्षण रिपोर्ट की जाती है और जांच हेतु रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत की जाती है। लेकिन उत्तर प्रदेश के बहराइच क्षेत्र में अब तक क्या-क्या सर्वेक्षण हुआ है।

मिर्हीपुरवा एवं रायबोझा रेलवे स्टेशनों के बीच गायघाट पर रेलवे हॉल्ट स्टेशन की अति आवश्यकता है।

गोण्डा से बहराइच स्टेशनों के बीच में आमान-परिवर्तन पूर्वा से लेकर गोरखपुर रेलवे स्टेशनों के मध्य आमान-परिवर्तन की आवश्यकता है।

बहराइच रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाए जाने हेतु कार्य बड़ी धीमी गति से चल रहा है। इस कार्य में जनहित में तीव्रता लाने की अति आवश्यकता है।

यात्रियों की सुविधा के लिए मटेरा रेलवे स्टेशन पर एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव की अति आवश्यकता है।

यात्रियों को रेलवे आरक्षण के लिए दूर जाना पड़ता है, इसलिए मिर्हीपुरवा रेलवे स्टेशन पर आरक्षण केन्द्र स्थापित किए जाने की व्यवस्था करें।

सभी रेलवे स्टेशनों पर स्टेशन सलाहकार समिति का गठन किया जाए।

विछिया रेलवे स्टेशन पर गोकुल एक्सप्रेस का टिकट उपलब्ध कराने की व्यवस्था करें।

पूर्वोत्तर रेलवे के अंतर्गत अनेक स्थानों पर निपूयोज्य स्केप की निलामी कराने की जरूरत है।

बहराइच रेलवे स्टेशन पर पड़ी भूमि पर गौशाला एवं यात्री रैन बसेरा निर्माण कराए जाने की व्यवस्था करें, ताकि सामाजिक कार्य में एक नया मील पत्थर साबित स्थापित हो सके।

पूर्वोत्तर रेलवे के बड़हतगंज व उरुआ, गोला में यात्रियों की सुविधा के लिए रेल आरक्षण स्थापित किया जाना बहुत जरूरी है। इस संबंध में रेल प्रशासन अविनाम्ब कार्यवाही करें।

गोरखपुर से लखनऊ डबलिंग का कार्य करीब-करीब पूरा हो गया है। अतः जो महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां इस मार्ग पर चलती हैं, उनकी स्पीड बढ़ाने की जरूरत है ताकि यात्री अपने गंतव्य पर पहले की अपेक्षा जल्दी पहुंच सकें।

***श्री सज्जन वर्मा (देवास):** वर्ष 2013-2014 के रेल बजट का मैं स्वागत करता हूँ। निश्चित रूप से यह बजट आम नागरिकों के लिए हितकारी है। इसलिए देश के तमाम लोगों ने इसका दिल से स्वागत किया है। 17 वर्षों के पश्चात् कांग्रेस के व्यक्ति के हाथ में रेल मंत्रालय का प्रभार आया है, इस हेतु देश की जनता में बड़ी उत्सुकता थी कि कहीं बड़ा कठोर बजट तो नहीं आएगा, कहीं रेल यात्रा के किराए में बढ़ोतरी तो नहीं की जाएगी, पर रेल मंत्री श्री पवन बंसल जी ने एक बहुत ही सरल रेल बजट प्रस्तुत कर देश की जनता के मन को मोह लिया है। इस बजट में कहीं कोई किराया बढ़ोतरी की बात की, ना ही कहीं कोई अधिभार जनता पर लादने की कोशिश की गई, बल्कि रेल यात्रा को अच्छा खाना कैसे मिले तथा रेलों की साफ-सफाई अच्छे स्तर की कैसे मिले, रेलवे स्टेशनों को कैसे उन्नत किया जाए, यात्रियों की सुरक्षा का इंतजाम कैसे बेहतर किया जाए, इन सभी बातों के लिए बजट में प्रावधान किए गए हैं। नई रेल लाइन के सर्वे की घोषणा की गई है, पुरानी परियोजनाओं को पूरा करने की दिशा में एक कदम बढ़ाया गया है।

इस बजट में कुछ विसंगतियां भी हैं जिसकी तरफ मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहूंगा। जैसे हजारों की संख्या में मानव रहित रेल क्रॉसिंगों को बंद करने का निर्णय सूझ-बूझ के साथ नहीं लिया गया है क्योंकि कई रेल क्रॉसिंग ऐसी जगह हैं जहां किसान का घर एक तरफ है उसके खेत दूसरी तरफ है वह फसल काट कर अपने घर तक कैसे लाए, दूसरा पहलू है ग्रामीण क्षेत्रों में हॉस्पिटल दूर है, बीमार को हॉस्पिटल ले जाना हो तो कई किलोमीटर का चक्कर लगाकर ले जाना पड़ता है, क्योंकि रेलवे क्रॉसिंग बंद होता है।

अतः मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि कुछ ऐसा सिस्टम बनाया जाए कि ट्रेन आने के 10 मिनट पहले क्रॉसिंग का गेट ऑटोमेटिक बंद हो जाए तथा रेल निकलने के बाद गेट खुल जाए।

इसके साथ ही मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ समस्याओं की तरफ मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कर रहा हूँ, इस आशा और विश्वास के साथ कि अति शीघ्र इनका निराकरण कर दिया जाएगा।

पिछले बजट सत्र 2012-13 में रामगंज मंडी-झांसावाड़ व्हाया आगर होते हुए उज्जैन तक रेलवे लाईन के सर्वे की घोषणा की गई। परन्तु एक वर्ष बीत जाने के बाद सर्वे कार्य प्रारंभ नहीं हुआ। आग्रह है कि आगर (शाजापुर) में सर्वे कार्यालय अतिशीघ्र खुलवाने का निर्देश जारी करें। ज्ञात हो कि यह रेलवे लाइन भेरे संसदीय क्षेत्र देवास और संसदीय क्षेत्र उज्जैन को कवर करती है जो एस.सी. में रिजर्व है।

बजट सत्र 2013-2014 में देवास से हाटपिलिया होते हुए सोनकच्छ से आष्टा सिहोर होते हुए भोपाल नई रेल लाइन (यह क्षेत्र रेल लाइन से वंचित हैं) सर्वे हेतु निवेदन किया गया था जो स्वीकार हो चुका है कृपया अतिशीघ्र कार्य प्रारंभ करने हेतु निर्देश जारी करें।

पुड़ी-बलासाड ट्रेन का ठहराव शुजालपुर में दिया जाए, गाड़ी संख्या 19325 एवं 19326 इंदौर-अमृतसर का ठहराव शाजापुर में दिया जाए, ट्रेन नं. 19053 एवं 19054 सूरत-मुजफ्फरपुर का ठहराव शाजापुर में दिया जाए, ट्रेन नं. 19239 एवं 19328 इंदौर-नागपुर- इंदौर का ठहराव बैरख में दिया जाए, ट्रेन नं. 14323 एवं 14324 इंदौर-हबीबगंज-इंदौर का ठहराव बैरख में दिया जाए, ट्रेन नं. 11471 एवं 11472 जबलपुर-इंदौर -V%0oÅ%Å%0oÅ%Å%0oÅ%Å@ -+Å%oÅ%oÅ%Å' Å%oÅ@ नाईट का ठहराव कालापील में दिया जाए, शाजापुर जिला मुख्यालय पर आरक्षण टिकट एवं सामान्य टिकट एक ही काउन्टर से दिए जाते हैं, जिसे अलग-अलग किया जाए। ट्रेन 59379 एवं 59380 इंदौर मवसी इंदौर, मवसी में चार घंटे तक रुकी रहती है जिसे शाजापुर तक बढ़ाया जाना चाहिए।

रोड अंडर ब्रिज (सब-वे) लेवल क्रॉसिंग नं. 80 उज्जैन भोपाल सेक्शन नियर शाजापुर का निर्माण कराया जाए। रोड अंडर ब्रिज (सब-वे) लेवल क्रॉसिंग नं. 31 इंदौर देवास सेक्शन नियर देवास का निर्माण किया जाए।

अतः मेरा अनुरोध है कि जनहित को ध्यान में रखते हुए उक्त प्रस्तावित मांगों को पूरा कराए जाने की कृपा करेंगे।

***श्री हंसराज गं. अहीर (चंद्रपुर):** मैं 2013-14 के रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त करता हूँ। इस बजट में मंत्री जी ने रेल सेवा का विस्तार कर अधिकाधिक क्षेत्र में रेल सेवा उपलब्ध कराने हेतु कोई नई ट्रिप्टि, दिशा नहीं दी है। जिन्हें रेल सेवा उपलब्ध है उन्हें ही इस बजट में सुविधा के बारे में सोचा गया। यह दुर्भाग्य है कि ब्रिटिश काल में जो रेल मार्ग बने, उसमें बहुत बढ़ोतरी नहीं हुई। हम उन लोगों को रेल सुविधा उपलब्ध कराने में असफल साबित हो रहे हैं जिन्हें अभी तक रेल का दर्शन ही नहीं हुआ है। आजादी के 65 साल बाद भी हम यह कार्य नहीं कर सके। जिन-जिन जनप्रतिनिधि या सांसदों द्वारा ऐसे प्रस्ताव भेजे गए, उन पर विचार नहीं हुआ है, तो अमल नहीं हुआ है। जिन क्षेत्रों में आदिवासी ग्रामीण लोग रहते हैं, उन वनबहुल, पहाड़ी व दुर्गम क्षेत्रों में रेल की मांग, नई लाइनें जहां पूर्व मंत्रियों ने घोषणा की, उन लाइनें हेतु भी इस बजट में प्रावधान नहीं हुआ। जैसे बलारशाह से सुरजागढ़ सर्वे हुआ। आरमोरी-वडसा, गडचिरोली सर्वे पूर्ण हुआ। माणिकगढ़ आदिलाबाद इन नई लाइनों का सर्वे हुआ। 2008-09 में घोषणा हुई। राज्य सरकार अपना हिस्सा देने हेतु पत्र दे चुकी है। फिर भी बजट में प्रावधान नहीं हुआ। 2008-09 में बलारशाह से मुम्बई हेतु सेवाग्राम एक्स. लिंक एक्सप्रेस के रूप में चलने हेतु घोषणा हुई। अभी तक इस गाड़ी के 7 डिब्बे बलारशाह से वर्धा स्टेशन तक नहीं छोड़े गए। 3-4 डिब्बे पैसेंजर गाड़ी को जोड़कर भेजे जा रहे हैं। 5 वर्षों से यही चल रहा है। 7 डिब्बों की अलग से गाड़ी छोड़ी जाए। नंदीग्राम एक्सप्रेस नागपुर-मुम्बई चलती है। नागपुर से अन्य अनेक गाड़ियां मुम्बई चलती हैं। जिन्हें 12-13 घंटे का समय लगता है। इस गाड़ी को वाया नांदेड़ 22-24 घंटे लगते हैं। इस गाड़ी का उपयोग नागपुर से मुम्बई कम होता है। यह देखते हुए इस गाड़ी को बलारशाह-मुम्बई वाया नांदेड़ चलाया जाए, लाभ में चलेगी तथा इसी गाड़ी को मनमाड़ से होते हुए जो गुजरती है। यहां से कुछ डिब्बे अलग कर मुम्बई तथा पूना के लिए लिंक एक्सप्रेस के रूप में चलाई जाए। नई गाड़ियों में बलारशाह वाया चंद्रपुर-वर्धा से होकर नागपुर के लिए शटल ट्रेन या मेमो गाड़ी चलाएं। इस मार्ग पर भारी ट्रैफिक है। कुछ गाड़ियों का विस्तार करने की मांग करता हूँ। तेलंगाना गाड़ी जो सिकन्दराबाद, कागजनगर तक चलती है इस गाड़ी को चांदाफोर्ट या बलारशाह स्टेशन तक चलाएं। जी.टी.एक्सप्रेस चेन्नई से दिल्ली तक चलती है। जिसको आगे अमृतसर तक

विस्तार करें। यशवंतपुर-बिलासपुर गाड़ी को आगे हावड़ा तक चलाएं, जिसे हफ्ते में तीन दिन से बढ़ाकर हर दिन चलाया जाए।

चंद्रपुर स्टेशन से चांदाफोर्ट स्टेशन का अंतर 1.5 कि.मी. होगा। इन दोनों स्टेशनों को जोड़ने हेतु नई 1.5 कि.मी. रेल लाइन बिछाने की तथा आवश्यक सर्वे की घोषणा हो। कुछ शहरों के बीच गुड्स शेड रेलवे स्टेशन पर है जिन्हें स्टेशन तथा शहरों से कुछ अंतर पर स्थापित करने की जरूरत है। वणी शहर के बीच स्टेशन पर ही कोयला जैसी प्रदूषणकारी वस्तुओं का लदान होने से वणी शहर में भारी समस्या खड़ी हुई है। इस गुड्स शेड को कुछ आगे अंतर पर 5 कि.मी. की दूरी पर स्थापित करें।

कई रेल मार्गों पर जो गेट बने हैं उन्हें बंद किया जा रहा है। ग्रामीणों को दिक्कत होगी। इस पर गेटमैन दें या अंडरब्रिज (आर.यू.बी.) बनाएं। रेल गेट बंद ना करें। वणी आदिलाबाद मार्ग पर पिंपलखुटी स्टेशन के पास गेट था जिसे बंद किया गया इस गेट को पुनः शुरू करें। बलारशाह से चांदाफोर्ट-नागभीड मार्ग पर विद्युतीकरण तथा दूसरी रेलवे लाइन, यह लाइन गेज परिवर्तन की गई थी और जिस पर बने स्टेशन प्लेटफॉर्म पुराने हैं, उन्हें उंचा करने की जरूरत है। जबलपुर-नैनपुर-बालाघाट मार्ग पर गेज परिवर्तन हो रहा है। अधिकाधिक धनराशि का प्रावधान कर जल्द से जल्द पूरा करें। एक नई गाड़ी हैदराबाद से चांदाफोर्ट होकर हावड़ा तक चलाए तथा माणिकगढ़ से गड़वांदूर रेल लाइन पर गाड़ी चलाए। जिस लाइन पर सिर्फ गुड्स गाड़ियां चलती हैं, पैसेंजर चलाने हेतु जांच करें, प्रारंभ करें मुर्तिजापुर-यवतमाल रेल मार्ग का गेज परिवर्तन तथा यवतमाल से वणी हेतु नई रेल लाइन का सर्वे कराने हेतु प्रावधान करें।

रेल के डिब्बों में हो रहे अत्याचार, हमले, महिलाओं की असुरक्षा तथा ट्रेन से फेंककर हो रही हत्याएं, मारपीट, लूटपाट के मामले बार-बार सामने आ रहे हैं। इस पर अंकुश लगाने हेतु हर डिब्बों में सीसीटीवी कैमरे लगाए जाएं तथा स्टेशनों पर भी सीसीटीवी कैमरों की संख्या बढ़ाई जाए।

***श्री राकेश सचान (फतेहपुर):** इस रेल बजट में मेरे क्षेत्र फतेहपुर की उपेक्षा की गई है। फतेहपुर जनपद दिल्ली-हावड़ा की मेन रेलवे लाइन के बीच में स्थित फतेहपुर जनपद की आबादी 40 लाख की है, परन्तु रेलवे की उपेक्षाओं के कारण यहां की जनता को दिक्कतों में डाली है।

फतेहपुर व बिन्दकी रोड़ स्टेशनों से 15-20 हजार दैनिक यात्री कानपुर एवं इलाहाबाद अपने रोजगार व अन्य कार्यों के लिए जाते हैं साथ ही उच्च शिक्षा के लिए यहां के छात्र व छात्राएं भी काफी संख्या में शिक्षा के लिए रोज आते व जाते हैं। इन सभी लोगों की परेशानियों को देखते हुए इलाहाबाद से प्राप्त: फतेहपुर-कानपुर के लिए इंटरसिटी एक्सप्रेस गाड़ी को चलाया जाए। जिससे जनपद के यात्रियों को सुविधा होगी एवं रेलवे को राजस्व का लाभ भी होगा। वर्ष 2012-13 के बजट में घोषित कानपुर से इलाहाबाद एक गाड़ी चलायी जा चुकी है।

दिल्ली से प्राप्त: 6.50 पर नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस के बाद रात्रि में लाल किला एक्सप्रेस ही सीधी गाड़ी फतेहपुर के लिए है और इसी प्रकार फतेहपुर से दिल्ली के लिए रात्रि 10.50 बजे प्रयागराज एक्सप्रेस के बाद प्राप्त: तूफान एक्सप्रेस है। जबकि इस बीच में दिल्ली व इलाहाबाद के बीच में 15 गाड़ियां फतेहपुर से गुजरती हैं और इन गाड़ियों का फतेहपुर में ठहराव नहीं होने से फतेहपुर के यात्रियों को लम्बी दूरी की गाड़ियों को पकड़ने के लिए कानपुर जाना पड़ता है। जिससे ज्यादा समय व ज्यादा पैसे खर्च करने के बावजूद लोगों को काफी असुविधा होती है और इससे रेलवे को भी राजस्व की हानि उठानी पड़ती है। यदि फतेहपुर स्टेशन पर महाबोधी, लिच्छवी व झारखंड व स्वर्णजयन्ती एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव दोनों दिशाओं से फतेहपुर कर दिया जाता है तो रेलवे को राजस्व का फायदा होगा। साथ ही, यहां के यात्रियों को भी लम्बी दूरी की यात्राओं के लिए भी नहीं भटकना पड़ेगा।

फतेहपुर रेलवे स्टेशन पर एक टिकट काउंटर की संख्या को बढ़ाया जाए साथ ही, एम.एस.टी. के लिए एक अलग काउंटर खोला जाए। फतेहपुर स्टेशन पर आरक्षण काउंटर की संख्या को बढ़ाया जाए तथा यहां पर हो रही असुविधाओं एवं भ्रष्टाचार को समाप्त कराया जाए।

फतेहपुर रेलवे स्टेशन से होने वाली वार्षिक आय को देखते हुए मॉडल रेलवे के स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। स्टेशन के प्लेटफॉर्म नम्बर 4 का लेबल उंचा करके प्लेटफॉर्म में शेड का भी निर्माण किया जाए।

बिन्दकी रोड़ स्टेशन में स्वर्णजयन्ती, संगम व झारखंड एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए। खागा स्टेशन में झारखंड एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए।

कुंवरपुर-बिन्दकी सड़क, ऑन, खागा और बहरामपुर रेलवे स्टेशन की प्रमुख सड़कों पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए। फतेहपुर व बिन्दकी रोड़ स्टेशनों पर निर्माणाधीन ओवर ब्रिजों में इन दोनों स्टेशनों पर सीधे पहुंचने के लिए सीढ़ियों का भी निर्माण किया जाए जिससे यात्रियों को सीधे स्टेशन में पहुंचने की सुविधा मिल सके।

फतेहपुर स्टेशन में पूछताछ कार्यालय शुरू किया जाए तथा टेलीफोन पर स्थानीय पूछताछ की व्यवस्था की जाए। फतेहपुर-कानपुर पैसेंजर जो प्राप्त: 7 बजे चलकर 10 बजे कानपुर पहुंच कर पूरे दिन खड़ी रहकर सांय 6 बजे कानपुर से चलकर रात्रि 8.30 बजे फतेहपुर पहुंचती है। फतेहपुर रात्रि में खड़ी रहती है। इस गाड़ी को दिन में कानपुर से एक बार फिर चलाकर फतेहपुर तक के फेरे को बढ़ाया जाए जिससे इस गाड़ी का उपयोग भी दिन में हो सकेगा और इससे रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होगी।

जाड़े के दिनों में कोहरे के कारण 2 से 3 माह के लिए चौरी-चौरा, तूफान, लाल किला व जनता एक्सप्रेस गाड़ियों को निरस्त कर दिया जाता है जिससे फतेहपुर के यात्रियों को काफी असुविधा होती है। अतः इन गाड़ियों को निरस्त न करके कम दूरी पर कानपुर तक चलाया जाए।

इलाहाबाद से वाया फतेहपुर होते हुए अजमेर शरीफ से एक नई एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाए। इलाहाबाद मुम्बई एक्सप्रेस वाया फतेहपुर-कानपुर-झांसी होकर सीजनल चलायी जाती है उसे प्रतिदिन किया जाए।

बिन्दकी (फतेहपुर) स्टेशन पर चौरी-चौरा एक्सप्रेस का दोनों तरफ से ठहराव प्रदान किया जाए। कानपुर-बांदा रेल लाइन में जहानाबाद-घाटमपुर (मार्ग), कानपुर

नगर में एक नया आर.ओ.बी. पुल स्वीकृत किया जाए।

फतेहपुर रेलवे स्टेशन पर समस्त प्लेटफार्मों पर 2-2 वाटर कूलर लगवाए जाएं, जिससे गर्मियों में यात्रियों को ठंडा पानी मिल सके।

इटावा-औरंगा-भोगनीपुर-घाटमपुर-जहानाबाद-बकेवर होते हुए बिन्दकी रोड़ तक 184 कि.मी. नई रेलवे लाइन बनायी जाए जिससे इस पिछड़े हुए क्षेत्र का विकास होगा। साथ ही, दिल्ली-हाबड़ा लाइन में दबाव भी कम होगा। घाटमपुर एवं भोगनीपुर में लग रहे नए पावर प्लांटों में रेलवे के सहयोग से कार्य जल्द होगा तथा रेलवे के राजस्व में वृद्धि होगी।

घाटमपुर, कानपुर नगर स्टेशन को उल्लिखित कर शेड बनाया जाए तथा वहां पर पानी की समुचित व्यवस्था की जाए। फतेहपुर-लखनऊ के बीच में कानपुर होकर एक सीधी ई.एम.यू. गाड़ी को चलाया जाए, जो फतेहपुर से प्रातः चलकर सायं फतेहपुर वापस आए।

फतेहपुर जनपद की रेल समस्याओं को मैं पहले भी पूर्व रेल बजट में उठा चुका हूँ, परन्तु इस पर अब तक कोई प्रगति नहीं हो सकी है।

अतः आपसे आग्रह है कि रेलवे इस पर त्वरित कार्यवाही करके इन समस्याओं को दूर कराए, जिससे फतेहपुर की जनता को इसका लाभ प्राप्त हो सके और इससे रेलवे को राजस्व भी अत्यधिक मिल सके।

***SHRI RAYAPATI SAMBASIVA RAO (GUNTUR)** : At the very outset, I would like to highlight a fact that this is the first Budget presented by a Congress Railway Minister in 15 years.

The new Railway Minister, Shri Pawan Kumar Bansal may be having his own compulsions in running his Ministry and hence his reasoning for hiking the fares of railway passengers by 20%. When I think of over 90% poor and downtrodden who use railways as the cheap mode of transport, I think that it is not the right thing to do. Instead he should have thought of increasing the revenue of Railways by some other means for implementation of various schemes, including improving the safety of passengers.

Now, I would come to Guntur division, a part of South Central Railways and which has been neglected in this Railway Budget.

Taking care of Guntur division would undoubtedly help and rejuvenate the growth, sustenance and development of the Guntur division as this all important division finds no place in the 2013-14 Rail Budget.

Now, I would state about doubling and electrification project of Guntur (Nallapadu)-Nadikudi-Nalgonda-Bibi Nagar, which has been awaiting appraisal of the Planning Commission. If and when implemented, this project would not only satisfy the aspirations of the local travelling public of my parliamentary constituency, Guntur but would also reduce already super saturated Vijayawada-Kazipet section. It may be aptly explained in road traffic parlance as touching *bumper-to-bumper*.

Next, there is a mention in this year's Railway Budget about the introduction of a bi-weekly Express train between Kakinada and Mumbai but unfortunately, there is no mention of its route. Hence, it would not be out of place to request the hon. Minister to see that this bi-weekly Express runs via Guntur-Nadikudi-Nalgonda and Bibi Nagar or via Guntur-Guntakal-Wadi so that the people of my parliamentary constituency, Guntur are benefited.

There is no dearth of trains to Shirdi Sai Nagar via Vijayawada-Kazipet-Secunderabad route. There is a proposal in this year's Budget to increase the frequency of the Train No.17213/17214-Narasapur-Nagarsol (Near Sai Nagar Shiridi) Train No.17213/17214 to daily. Here, I would like to mention and to draw the attention of the hon. Rail Minister, Shri Bansal that he may instruct the authorities to see that this train passes via Guntur-Nadikudi-Nalgonda and Bibi Nagar-Secunderabad, which would be of immense help to the people of the region.

If there is one train or route which is very essential, it should be Guntur-Chennai-Guntur. Unfortunately, there is no direct train between Chennai and Guntur and vice versa from dawn to dusk. There is also a need for a Guntur-Chennai-Guntur Intercity Express train starting at Guntur in the early morning hours.

Previously Secunderabad-Tenali-Secunderabad, Nagarjuna Express is running between Tenali, Guntur-Secunderabad, which

caters to the needs of the passengers of this region. To the dismay of passengers in the Guntur region, after the extension of Janmabhoomi Express to Secunderabad via Guntur, Nadikudi, Nagarjuna Express was stopped with the result passengers of the region are put to a lot of inconvenience and hardship to get any accommodation in the long distance run Janmabhoomi Express between Visakhapatnam-Secunderabad. As the hon. Minister is aware, there is an ever growing rush between Tenali, Guntur-Secunderabad and hence, an immediate and urgent measure should be taken to revive Nagarjuna Express.

I would like to bring to the notice of the hon. Minister that there is only one night Narayanadri Express between Secunderabad and Tirupati, which runs via Guntur. Though there is a Guntur-Tirupati Passenger Train, it takes long hours to reach Tirupati and that too, there is no reservation facility.

Added to this, there is no express train connecting Bapatla, Chirala, Ongole, Nellore route from Guntur during the day time. Hence, an Intercity Express train between Guntur-Tirupati-Guntur has become absolutely essential as the same would help the student community and workers and employees to reach their destination in between where the train starts and where it ends.

Likewise, regarding women, 10% RPF vacancies are proposed to be reserved for women. I wholeheartedly appreciate this effort of the Railway Minister. Another redeeming feature is about issue of passes for freedom fighters. As per the announcement, their passes can now be renewed every 3 years. Earlier, renewal was done every year.

I would also make a request of manning all the unmanned level-crossings of the country, which may be a Herculean task but for a dynamic and innovative Minister like Shri Pawan Kumar Bansal, nothing is impossible or unattainable. Next comes the cleanliness of railway stations, which I think, would be taken care of under the new Railway Minister's regime. I would strongly urge the Rail Minister to ensure safety and security of rail travelers.

Coming to my constituency, Guntur. I would say that I have brought out the deficiencies and shortcomings with high hopes that the able Railway Minister, who has the foresight and will to change the map of railways in the country, would correct the same in the Supplementary Railway Budget which would make the traveling public and people of my parliamentary constituency, Guntur and the region to benefit.

Almost all the projects, I have raised are viable. Hence, I would like to plead and request the hon. Minister on behalf of the people of my parliamentary constituency, Guntur as well as on my own behalf to consider the issues raised by me and ensure its implementation as early as possible.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): Thank you, Sir. The entire nation is congratulating the hon. Minister of Railways for announcing a realistic Budget for 2013-14.

Sir, I am glad to say that it is for the first time that Arunachal Pradesh will be taken into the Railway Map and my State Assam will get first ever double lining from Kamakhya to Bongaigaon.

उपाध्यक्ष महोदय : आप अगले दिन इसको जारी रखेंगे। अब प्राइवेट मैम्बर्स बिल लेंगे।

वेद (व्यवधान)

