

>

Title: 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 SPEAKER: Now, we can take up the discussion on Railway Budget. Shri Lalit Mohan Suklabaidya to continue.

...(Interruptions)

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): Madam, although I am happy that all the States of North East will soon be coming on the railway map, but at the same time, I express my deep concern because various projects of the North East are either stalled or inordinately delayed.

Madam, Dullabcharra to Charagi railway extension work was taken up and survey was completed some years back, but after that, no work was done. This time also, we have got a line – Patharkandi to Kanmum. I request the Government to see that these two are taken up in this Budget itself. I would request the Government to take up these two railway lines, because they will connect the remotest area of Barak Valley; and the people will be coming closer to the mainland.

Madam, I repeatedly requested for resumption of Karimganj-Bangladesh link through Mahisasan in Assam. This is an old railway line and it is not a new one. We have railway infrastructure and that is to be re-constructed. I would request the hon. Minister to take up this because it is not there in this Budget. This will help in the development of trade and commerce of the area.

Madam, the gauge conversion of Rangiya-Murkongselek will be completed this year for which we are happy but unfortunately the conversion of Lumding-Silchar is going to be delayed further. It was to be completed by 2007, then in 2009, then in 2012 and finally we were told that it will be given to us as a New Year gift of 2014. In the completion list, which the hon. Railway Minister has given in the House, it has not been mentioned which means that it will not be completed up to 31st March. However, hon. Railway Minister has expressed his desire to complete it immediately after 31st March. So, it is going to be delayed again. I have visited the construction site along with the hon. Minister of the Government of Assam. I found that if the speed with which the work is going on continues, then it will be completed in six months. I would request the hon. Railway Minister or the Minister of State in the Ministry of Railways to visit the site as it is a long pending national project which requires to be completed soon for the people of Barak Valley. Madam, this is 180 Kms. line and it takes 14 hours to cross this line whereas in other parts of the country this much distance can be covered in two hours. So, this work has to be completed as soon as possible.

Another national project which is running behind the schedule is Bogibeel project. It is an important link between North and South banks of Assam. It is yet to be completed. I would request the hon. Minister to take note of it and kindly take action for its completion as soon as possible.

Madam, we are happy that we have been given three new trains this time. In this connection, I wish to say that in the earlier Budget a new train from Kamakhya to Mumbai was given to us but that train ran for a few weeks only and after that it was suspended because of its sub-standard coaches. Now, these coaches are occupying the parking space of Kamakhya station. We expect that this time whatever train we get, it should run properly.

Madam, earlier we were given a number of assurances like multifunctional complexes at Guwahati, Silchar and Dibrugarh, diagnostic centre at several stations and most importantly the conversion of Guwahati railway hospital into a medical college. These are lying in Railway Intensive Care Unit and are not coming out.

One assurance regarding construction of a Wagon Factory at Guwahati has come out of the Railway Intensive Care Unit. I had reminded the hon. Minister of it during the last Railway Budget and the hon. Minister informed me in writing that an initial sum of Rs.180 crore has been sanctioned for starting the Wagon Factory on PPP basis. I would request the hon. Minister to start construction of this wagon factory as it will absorb a large number of unemployed people. Railway is concerned about employment generation and that is why I would request the hon. Minister to start it immediately.

Railways have proposed to establish 25 skill-development centres and I am happy that three of these centres will be established in my State.

Madam, there is one sentimental demand which I have raised in the House a number of times and that is regarding re-naming Silchar Station as Bhasha Sahid Station because eleven persons laid their lives on this station for the cause of

language. For their supreme sacrifice, Bengali language was recognised as the official language of Barak Valley. These martyrs are recognised all over the world and they find a place in the history. Our demand was refused, we then protested but after that we did not get any response. The then Railway Minister interfered in my speech made in this House and she told that she had received the request and she had been looking into it. But after that, we did not hear anything. I do not know the reason. I do not know whether they want to deny it or delay it. We know that in recent past, many stations are named after many famous persons. If so, why could Silchar Station not be renamed? I would request once again the hon. Railway Minister to consider renaming the Silchar Station as Bhasha Shahid Station.

Madam, though many stations have been converted into model stations and have been given a face-lift, yet there are many stations which require upgradation. The most urgent requirement is maintaining cleanliness and hygienic conditions at the small stations for the comfort of passengers. The Waiting Halls at all the stations require urgent attention. Therefore, I would request the Government to fulfil the need of the passengers by providing all basic amenities required by them during journey.

The Railways touch almost all corners of the country. The Railways can tackle the growing unemployment. Therefore, the Railway employees should be from all corners of the country. So, kindly consider recruiting lower category staff area-wise. If it is done, the Railway employees will be spread all over the country and that will not be centralised. I would request the hon. Railway Minister to consider this.

These are some of the points which need urgent attention. I would again request the hon. Railway Minister to visit the broad gauge construction site and ensure that it is completed within six months. I know Rs.100 crore were not released last year for this project. This time, I know that the hon. Railway Minister is hopeful that he will get all the funds from the Government of India. At the same time, I would request the hon. Finance Minister also to kindly provide the funds required for conversion to broad gauge.

***SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD):** Before presenting the Railway Budget, Railway has already raised the freight charges as well as the passenger charges. In this Budget also, Railway raised the freight charges. Though it is stated that there is no charges on passenger charges of Super Fast train, Reservation charges, charges on cancellation of tickets, charges on Tatkal tickets etc. are all raised. This is really a burden on the Railway passengers and common people. So new charges have to be withdrawn.

Railways has taken a decision of private participation in almost all the projects either in the construction of lines or in the construction of new Railway stations or new coach factories. Railway is the largest public undertaking in our country. It is really a symbol of national integration. The success of the Railway is due to the participation of the people and the cooperation of lakhs of workers. But, now-a-days, Government has taken a new liberal policy, as a result large number of workers are denied employment. There were about 17 lakh workers earlier but now it has declined to 13 lakhs. It adversely affects the security and protection of Railway. So these changes in the policy have to be reviewed. We witness number of accidents now-a-days in Railway. More RPF persons have to be deputed. Railway should consult with the State Governments also with regard to protective measures that has to be taken.

I like to mention some of the issues in Kerala. Kerala is neglected in this Railway Budget badly. So I like to give the following suggestions in this regard:

- a) More funds should be allocated for the Palakkad Coach Factory and Allapuzha Wagon Factory and the time bound road maps should be drawn to complete the project.
- b) Number of surveys have already been included in the earlier budget. But most of them are not completed. The Kanhangad-Panathoor survey is over. Railway Board has accepted and it has been sent to the Planning Commission's appraisal. So I would like to speed up the work and allot funds in this Budget. The Panathoor-Kanniyoor survey was included in the last Budget. The survey is in progress. I would request to speed up this survey as early as possible.
- c) The other important services are Thalassery-Mysore, Kannur-Matanoor, Guruvayoor-Thanoor, Nilamboor-Manchangad and Angamali-Sabri. Railway should give due importance to these surveys.
- d) There is a mistake on the part of the Railway officers that a new line Kaniyoor-Kotikulam is included. There is no need of such line because this Kanhangad-Panathoor-Kanniyoor line is in progress.

It is sad to say that new trains are very less and no important trains are included. So I suggest to include the

following items :-

A new train from Trivandrum to Mangalore.

A new passenger train from Calicut to Mangalore or Kannur to Mangalore.

The frequency of Lokmanya Tilak and Kochivelli should be increased from one to two.

The frequency of Chandigarh to Kochivelli should be increased from one to two.

The frequency of Rajdhani and Samparak Kranti should be increased for one more day.

A new train from Cochin to Bangalore.

The Executive Passenger Train from Ernakulam to Kannur should be extended to Mangalore.

Janashatabadi train from Alleppey to Kannur should be extended to Mangalore.

There should be new train from Chennai to Mangalore.

A tourist train from Kanyakumari, Karnataka, Kerala to Goa.

In order to make better passenger connectivity in northern part of Kerala, a demo service should be started from Shornur to Mangalore or Calicut to Mangalore.

More funds should be allotted for the doubling and electrification. There are about 80 acres of land in Bekal Railway station premises and Bekal is a national tourist destination. So Bekal or Kotikulam should be declared as the tourist destination station.

Since Kasaragod is the last end of the State, a stoppage to Rajdhani should be given to Kasaragod. Though number of stations are declared as Adarsh stations such as Manjeshwar-Kasaragod, Kanhangad, Nileshtar, Cheruvathur, Payanoor, Payangadi, no new projects or facilities are provided. So I request to atleast allot one crores rupees for such station. In other stations, the minimum facilities such as upgradation of platform, new shelters, drinking water facilities etc. has to be provided.

I would like to request the Hon'ble Minister to consider these issues especially the issue of northern Malabar or Kerala.

***श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर):** सरकार का प्रारंभिक लक्ष्य सबसे कमजोर आदमी को सहायता प्रदान कर उसका स्तर सुधारने की कोशिश है। मध्य प्रदेश की स्थिति कुछ ऐसी ही रेल के परिप्रेक्ष्य में है। रेलवे घनत्व की दृष्टि से मध्य प्रदेश अंतिम पायदानों पर आता है। ऐसे में उसे राष्ट्रीय स्तर पर लाने हेतु विशेष प्रयासों की आवश्यकता है, न केवल मध्य प्रदेश वरन् ऐसे अन्य राज्यों को भी इस तरह विशेष प्रोत्साहन दिए जाने की आवश्यकता है।

भारतीय रेल के भविष्य विशेषकर उपर्युक्त परिस्थितियों का आंकलन करते हुए यदि हम इस रेल बजट को देखते हैं तो ऐसा प्रतीत होता है कि यथास्थिति स्थापित करने अथवा कुछ करने के स्थान पर कुछ न करना बेहतर होगा। इस विचार से बनाया गया बजट प्रतीत होता है। मेरे मत में यदि हम सम्पूर्ण बजट की समीक्षा करें तो रेलवे की वित्तीय स्थिति सुधारने हेतु कोई स्थायी निदान अथवा योजनाएं संरचित करने का कोई प्रयास दृष्टिगोचर नहीं होता है, केवल यात्री भाड़ा व माल भाड़ा बढ़ाए जाने या केन्द्रीय बजट से अपेक्षा किए जाने के स्थान पर स्थायी रूप से ऐसी योजनाओं पर ध्यान केन्द्रित किया जाना आवश्यक था जिससे न केवल रेलवे की माल भाड़ा ढुलाई की क्षमता बढ़े वरन् यात्री यातायात से भी लाभ प्राप्त किया जा सके। ऐसे में डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर के साथ-साथ ऐसे वैकल्पिक मार्गों का चयन कर उनके उन्नयन पर खर्च किया जाना आवश्यक था, बनिस्पद इसके कि कहीं तीसरी लाइन डाली जाए अथवा बुलेट ट्रेन चलाई जावे। यात्री गाड़ियों की गति 160 किमी तक किए जाने से ज्यादा यह महत्वपूर्ण है कि वैकल्पिक मार्ग खोज कर मुख्य लाइनों पर से यातायात का दबाव कम कर अन्य गाड़ियां चलाई जावे। मैं उदाहरण देना चाहूंगी कि यदि रतलाम खण्ड का आमन परिवर्तन उच्च प्राथमिकता के आधार पर किया जाता है तो न केवल उत्तर से दक्षिण की ओर सबसे कम दूरी वाला मार्ग उपलब्ध होगा वरन् अन्य क्षेत्रों का भी एक दूसरे से इस वैकल्पिक मार्ग से सम्पर्क स्थापित हो सकेगा। ऐसे अनेक मार्ग भारतीय रेलवे पर उपलब्ध हैं, आवश्यकता है उन्हें इस दृष्टि से देखने की। ऐसे वैकल्पिक मार्गों के निर्माण में न केवल लागत कम आएगी वरन् निर्माण में भी अल्प समय लगेगा व खर्च की गई रकम पर इन मार्गों की उपयोगिता से लाभ भी जल्दी प्राप्त हो सकेगा।

आकड़ों के मायाजाल को दूर रखते हुए हम यदि सामान्य व्यक्ति के दृष्टि से बजट की समीक्षा करें तो केवल तत्कालीन उपाय करते हुए रेलवे की आय को यथास्थिति में लाने का प्रयत्न किया गया है। रेलवे की वास्तविक आमदनी माल यातायात से होती है। बजट भाषण में भी मंत्री महोदय ने यह स्पष्ट किया है कि यात्री यातायात से रेल विभाग को घाटा ही होता है। परन्तु बजट में किराया बढ़ाने के अलावा इस घाटे को किस तरह से पाटा जा सकता है इस हेतु अन्य कोई उपाय नहीं सुझाए गए हैं। यदि इस संबंध में कोई कार्यवाई की गई होती तो रेल भविष्य की दृष्टि से यह अच्छा होता।

रेल यातायात आम व्यक्ति के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है तथा वह इस पर सबसे ज्यादा निर्भर रहता है। ऐसे में स्वाभाविक तौर पर किराए में वृद्धि सामान्य व्यक्ति के बजट को प्रभावित करेगी। सीधे तथा परोक्ष रूप से बढ़ोतरी का असर बहुत ज्यादा होगा तथा बढ़ोतरी भविष्य में भी होने की संभावनाओं के द्वार खोल देने से व्यक्ति आशंकित रहेगा।

यात्री सुरक्षा की दृष्टि से सुरक्षा बलों की संख्या बढ़ाने विशेषतः महिला सुरक्षा कर्मियों की नियुक्ति का मैं स्वागत करती हूँ परन्तु केवल नियुक्ति ही काफी नहीं है। नियुक्त व्यक्ति अपने कर्तव्यों का पालन ईमानदारी से करे यह सुनिश्चित किया जाना भी आवश्यक है। ऐसे कई अवसर आए हैं जिसमें यह देखा गया है कि प्रारम्भिक स्टेशन से सुरक्षाकर्मी यात्री डिब्बों में चलते तो हैं परन्तु कुछ दूरी पश्चात उतरकर दूसरी गाड़ी से वापस अपने मूल स्थान लौट जाते हैं। ऐसे अनेक उदाहरण उपलब्ध हैं। ऐसे में सुरक्षा व्यवस्था केवल कागजों पर ही सीमित हो जाती है। यहां मैं इस बात का भी उल्लेख करना चाहूंगी कि अधिकतर दुर्घटनाएं अथवा चोरियों की वारदातें ऐसे व्यक्तियों के माध्यम से होती हैं जो सुरक्षाकर्मियों के सम्पर्क में रहते हैं। यह स्थिति बागडार द्वारा खेत खाने के समान है। उपनगरीय यात्री गाड़ियों में महिलाओं की सुरक्षा की विशेष व्यवस्था की जानी चाहिए।

नई यात्री गाड़ियों की घोषणा में इंदौर को दी गई सुविधाओं का मैं स्वागत करती हूँ। साथ ही इस तथ्य को भी मैं रेखांकित करना चाहूंगी कि ऐसे कई सुझाव जिनमें विभाग को कोई अतिरिक्त संसाधन जुटाने की आवश्यकता नहीं थी तथा जिनसे यात्री डिब्बों की उपयोगिता क्षमता बढ़ाई जा सकती थी को अनदेखा किया गया है जैसे इन्दौर-नागपुर यात्री गाड़ी को रायपुर तक बढ़ाया जाना तथा इन्दौर-पुणे यात्री गाड़ी को नियमित किया जाना, इंदौर से पटना की ओर जाने वाली यात्री गाड़ी को नियमित करने तथा दरभंगा तक बढ़ाए जाने के साथ ही कोंकण रेलवे होते हुए दक्षिण के लिए यात्री गाड़ी की मांग को भी वर्षों से अनदेखा किया जा रहा है। मैं आग्रह करना चाहूंगी कि माननीय रेल मंत्री महोदय इस संबंध में भी घोषणा करें।

***श्री भाउसाहेब राजाराम वाकचौर (शिरडी):** दिल्ली और इसके निकटवर्ती क्षेत्रों से एक बड़ी संख्या में श्रद्धालु श्री साई बाबा के दर्शन हेतु शिरडी जाते हैं लेकिन उन्हें रेल आरक्षण न मिलने के कारण बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। हालांकि पवित्र तीर्थ धाम शिरडी में रेलवे स्टेशन स्थापित कर दिया गया है, लेकिन राजधानी दिल्ली से शिरडी के लिए प्रतिदिन सुपरफास्ट टुंठो रेलगाड़ी चलाए जाने की व्यवस्था अब तक नहीं हो पाई है, जिस कारण दिल्ली व इसके निकटवर्ती क्षेत्रों के श्रद्धालुओं को शिरडी आवागमन में बड़ी दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है।

अतः मेरा अनुरोध है कि श्रद्धालुओं की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए राजधानी दिल्ली से शिरडी के लिए दोनों तरफ से प्रतिदिन टुंठो एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाए जाने, राजधानी दिल्ली से मनमाड़/कोपरगांव से गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों की सभी श्रेणियों में आरक्षण का कोटा बढ़ाए जाने और कोपरगांव में सभी रेलगाड़ियों का कम से कम 5 मिनट का स्टॉपेज दिए जाने हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए।

विश्व प्रसिद्ध श्रीसाई बाबा के तीर्थ धाम शिरडी में देश के विभिन्न हिस्सों से ही नहीं बल्कि विदेश से भी प्रतिदिन बड़ी संख्या में सभी धर्मों के श्रद्धालु दर्शनार्थ के लिए जाते हैं। लेकिन इन श्रद्धालुओं के लिए विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम के निकटवर्ती रेलवे स्टेशन कॉपरगांव एवं नागरसुल में मूलभूत सुविधाओं का भारी अभाव है। इन दोनों रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा देकर सुन्दर और अधिक सुविधा सम्पन्न बनाकर मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध करवाए जाने की आवश्यकता है।

साई बाबा के दर्शनार्थ विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम आने वाले श्रद्धालुओं के लिए सभी सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में कॉपरगांव/मनमाड़ के लिए सभी श्रेणियों के लिए सीट की उपलब्धता बढ़ाए जाने एवं कॉपरगांव स्टेशन पर सम्पर्क कृति एक्सप्रेस (2629) एवं पुणे-गोरखपुर एक्सप्रेस (1037) तथा यशवंतपुर-बंगलौर-हजरत निजामुद्दीन सहित सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है।

नाशिक और पूना तथा मनमाड़-शाहपुर वाया अकोला और बेलापुर वाया नेवासा परती वैद्यनाथ के बीच नई रेल लाइन बिछाने की मांग पिछले काफी से की जा रही है। लेकिन, अब तक इन लाइनों का निर्माण नहीं किया गया है।

इस रेल बजट में भले ही सीधे-सीधे किराया न बढ़ाया गया, बल्कि टिकट रिजर्वेशन, तत्काल और कैंसिलेशन चार्ज में बढ़ोतरी करने से कहीं न कहीं यात्रियों की जेब हल्की की गई है। इस प्रकार से किरायों में अप्रत्यक्ष तरीके से जो वृद्धि की गई है वह उचित नहीं है।

इसके अलावा माल भाड़े में भी इजाफा करके लोगों पर महंगाई का असर डाला गया है। इससे यह साफ है कि कई चीजों की कीमतों में इजाफा होगा और बाजार में महंगाई भी बढ़ेगी तथा माल भाड़े के बढ़ने से चीजों पर जो असर पड़ेगा, उसका खामियाजा आम आदमी को उठाना होगा। इस प्रकार से इस रेल बजट से गरीब और मिडल क्लास को फायदा नहीं होगा।

माल भाड़े में वृद्धि आगे चलकर किसानों के लिए भी महंगी साबित होगी क्योंकि उर्वरक की दुलाई का खर्च बढ़ेगा। इससे सरकार का उर्वरक सब्सिडी बिल बढ़ जाएगा। पहले ही सरकार पर 61 हजार करोड़ रुपए का सब्सिडी बिल है, जिसे कम करने में वह जुटी हुई है। देश में उर्वरक की दुलाई बढ़े पैमाने पर रेलवे से ही की जाती है। ऐसे में इसका बोझ देश के किसानों पर डालने का कदम उठाया जा सकता है, जो गरीब किसानों के हित में उचित नहीं होगा।

माल भाड़े में 5-8 प्रतिशत की वृद्धि का खामियाजा अंततः आम जनता को ही उठाना पड़ेगा। इससे आने वाले दिनों में न सिर्फ सीमेंट, स्टील बल्कि पेट्रोलियम उत्पादों की कीमतों में भी वृद्धि होने की आशंका है। सीमेंट व स्टील सहित तमाम औद्योगिक उत्पादों की दुलाई बढ़ने से घर बनाने से लेकर टीवी, फ्रिज तक महंगे होने का अनुमान है। इससे महंगाई की दर में और वृद्धि निश्चित रूप से होगी।

स्टील कम्पनियों का कहना है कि माल भाड़ा बढ़ने से घरेलू बाजार में स्टील की कीमतें पांच से आठ प्रतिशत तक बढ़ सकती हैं। स्टील उद्योग के लिए यह दोहरी मार है, क्योंकि उसे कोयले के साथ ही एक अन्य प्रमुख कच्चा माल आयरन की दुलाई पर भी ज्यादा खर्च करना पड़ेगा। स्टील से बनने वाले सारे उपकरणों पर इसका प्रभाव पड़ेगा। सीमेंट कम्पनियों पर भी दोहरी मार झेलनी होगी। रेल भाड़े में वृद्धि से सीमेंट की 50 किलो वाली बोरी सात रुपए तक महंगी हो सकती है।

सीमेंट कम्पनियों का भी कहना है कि उनकी लागत बढ़ेगी। स्टील और सीमेंट की खुदरा कीमत बढ़ने से आम आदमी के लिए घर बनाना महंगा हो जाएगा। यही नहीं कोयले की दुलाई का बोझ बिजली कम्पनियों को भी उठाना होगा।

मेरा अनुरोध है कि मैं निम्नांकित सुझावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए आवश्यक कदम उठाए जाएं-

- कर्नाटक एक्सप्रेस में बेलापुर के रेल यात्रियों को सामान्य डिब्बों में यात्रा प्रदान किए जाने की सुविधा प्रदान की जाए।
- कोल्हापुर-धनबाद साप्ताहिक रेल को पुणे-मनमाड़-खंडवा-इटारसी होकर धनबाद चलाया जाए।

- बेलापुर से दौंड तक मासिक सीजन पास की अनुमति प्रदान की जाए।
- साईं नगर रेलवे स्टेशन से बंगलौर, अहमदाबाद साप्ताहिक रेल को सप्ताह में तीन बार चलाया जाए और इस रेल सेवा को अजमेर, जयपुर, जोधपुर तक बढ़ाया जाए।
- साईं नगर-तिरुपति रेल सेवा को सोलापुर-दौंड होकर सप्ताह में दो बार चलाया जाए।
- सोलापुर-साईं नगर जयपुर साप्ताहिक हॉलीडे एक्सप्रेस भोपाल मार्ग से चलाया जाए।
- साईं नगर पुणे मुंबई फास्ट पैसेंजर को अलग से चलाया जाए।
- पुणे-अमृतसर एक्सप्रेस साप्ताहिक चलायी जाए।
- पुणे-मनमाड़ पैसेंजर को सीधे कल्याण या इंगतपुरी तक चलाया जाए।
- कोल्हापुर-धनबाद एक्सप्रेस साप्ताहिक रेल को साईंनगर में ठहराव दिया जाए।
- विश्वात्मक जंगली महाराज आश्रम, शिरडी के लिए विशेष धार्मिक रेलगाड़ी चलाई जाए।
- दौंड-मनमाड़-औरंगाबाद होते हुए अहमदाबाद-राजकोट-गांधीधाम के लिए नई रेल गाड़ी चलाई जाए।
- शिरडी-अहमदनगर-अजमेर-जोधपुर के लिए नई रेलगाड़ी चलाई जाए।
- शिरडी से अजमेर के लिए नई रेलगाड़ी चलाई जाए।
- रोटेगांव से पुणताम्बा तक नई रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।
- श्रीरामपुर (बेलापुर रेलवे स्टेशन) जिसके निकट हजरत सैयद शाह कदूर दरगाह शरीफ है, वहां पर रेलवे द्वारा भवन का निर्माण न किया जाए।
- साईं बाबा के दर्शनार्थ विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम आने वाले श्रद्धालुओं के लिए सभी सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में कॉपरगांव/मनमाड़ के लिए सभी श्रेणियों के लिए सीट की उपलब्धता बढ़ाई जाए।
- साईं बाबा के दर्शनार्थ विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम आने वाले श्रद्धालुओं के लिए कॉपरगांव स्टेशन पर सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस (2629) एवं पुणे-गोरखपुर एक्सप्रेस (1037) तथा यशवंतपुर-बंगलौर-हजरत निजामुद्दीन सहित सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दिया जाए।
- विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम की पवित्र महत्ता को देखते हुए कॉपरगांव रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा दिया जाए तथा इस स्टेशन को सुन्दर और अधिक सुविधा सम्पन्न बनाकर वहां आने वाले श्रद्धालुओं को सभी आवश्यक मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं।
- विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम के लिए विशेष एक्सप्रेस रेलगाड़ी दिल्ली से शिरडी और शिरडी से दिल्ली के लिए प्रतिदिन चलाई जाए।
- देवगिरी एक्सप्रेस के साथ पुणे-मुडखर एक्सप्रेस (1321) में अतिरिक्त कोच लगाए जाएं।
- दौंड-मनमाड़-मुम्बई रेलगाड़ी में थ्री टायर कोच लगाए जाएं।
- शिरडी-मुंबई फास्ट यात्री गाड़ी में 7 के स्थान पर 18 कोच लगाए जाएं।
- पुणे-मनमाड़ (1601) यात्री गाड़ी को कल्याण तक बढ़ाया जाए।
- 2113/2114 पुणे-नागपुर गरीब रथ का ठहराव बेलापुर में दिया जाए।
- कोल्हापुर-धनबाद साप्ताहिक एक्सप्रेस का ठहराव बेलापुर में दिया जाए।
- सभी रेलगाड़ियों का ठहराव बेलापुर में दिया जाए।
- विश्व प्रसिद्ध साईं बाबा शिरडी धाम के निकटवर्ती नागरसुल स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा दिए जाने और इस स्टेशन को सुन्दर और अधिक सुविधा सम्पन्न बनाकर दक्षिण भारत से प्रतिदिन हजारों की संख्या में वहां आने वाले श्रद्धालुओं को सभी आवश्यक मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं।
- विश्व प्रसिद्ध साईं बाबा शिरडी धाम को दिल्ली से शीघ्र सुपरफास्ट रेल द्वारा जोड़ा जाए।
- शिरडी और दिल्ली के बीच प्राथमिकता के आधार पर एक नई सुपर फास्ट रेलगाड़ी प्रतिदिन चलाई जाए।
- महाराष्ट्र में विभिन्न रेलवे लाइन पर चालू सर्वेक्षण के लिए धन आवंटित किया जाए।
- महाराष्ट्र के अन्तर्गत आने वाले सभी रेलवे मण्डलों में संयंत्रों और उपकरणों तथा रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जाए।
- शिरडी आने वाली रेलगाड़ियों में आरक्षण कोटा बढ़ाया जाए।
- कॉपरगांव स्टेशन पर और प्लेटफार्म का निर्माण किया जाए।

- शिरडी में रेलवे स्पेयर पार्ट विनिर्माण इकाई स्थापित की जाए।
- इंडियन रेलवे कैंटरिंग एंड टूरिज्म कॉन्पोरेशन द्वारा देश के प्रमुख धार्मिक तीर्थ स्थलों विशेषतः विश्व प्रसिद्ध साईं बाबा शिरडी धाम के लिए स्पेशल पैकेज टूर तैयार करते हुए राजधानी दिल्ली से शिरडी तक वातानुकूलित रेलगाड़ी चलाई जाए।
- महाराष्ट्र के अंतर्गत रेलवे के विभिन्न जोन्स में रेल मार्ग के अनुपात में गैंगमैन की नियुक्ति की जाए।
- महाराष्ट्र राज्य के अंतर्गत आने वाले विभिन्न रेलवे डिवीजन में ऐसे रेलवे नेट जहां पर कोई रेलवे कर्मचारी तैनात नहीं है, पर विशेषतः रात्रि में रेलवे कर्मचारी तैनात किए जाएं।
- महाराष्ट्र राज्य में विशेषकर शिरडी शहर में रेलवे कोच फैक्ट्री की स्थापना की जाए।
- शिरडी के सभी पर्यटन स्थलों की रेल नेटवर्क से जोड़ा जाए।
- महाराष्ट्र राज्य में "पैलेस आन व्हील्स" तरह की रेलगाड़ी चलाई जाए।
- महाराष्ट्र राज्य में पर्याप्त संख्या में रेलगाड़ियां उपलब्ध करवायी जाएं।
- महाराष्ट्र में समय पर रेल ओवर ब्रिज/अंडर ब्रिज का निर्माण किया जाए।
- महाराष्ट्र में नई लाइन बिछाने का कार्य समय पर पूरा किया जाए।
- पट्टीपुरी भक्तों का रेलवे में दी जाने वाली 50 प्रतिशत की सहायता शिरडी साईं भक्तों को भी दी जाए।
- पुणे-नागपुर गरीब रथ (2113) को कॉपरगांव में ठहराव दिया जाए।
- पुणे-गोरखपुर एक्सप्रेस (1037) को कॉपरगांव में ठहराव दिया जाए।
- कॉपरगांव में उच्च स्तरीय प्लेटफार्म के लिए 25 बीसीएन लेंथ बनायी जाए।
- कॉपरगांव में 20 बीसीएन के लिए शर्ड कवर्ड का प्रावधान किया जाए।
- कॉपरगांव में 15 बीसीएन हेतु गोदाम स्टोरेज की क्षमता बढ़ाई जाए।
- कॉपरगांव में श्रमिकों व यात्रियों के लिए पेयजल का प्रावधान किया जाए।
- महाराष्ट्र राज्य के सभी बड़े स्टेशनों पर एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दिया जाए।
- महाराष्ट्र राज्य के रेलवे स्टेशनों पर पानी के कूलर की समुचित व्यवस्था की जाए।
- महाराष्ट्र के महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर उद्घोषणा प्रणाली को सुदृढ़ किया जाए।
- महाराष्ट्र राज्य के शिरडी शहर में गुर्दा प्रत्यारोपण, हृदय शल्य चिकित्सा और कैंसर की जांच तथा इलाज के विशेष उपचार सहित एक पूर्णतः सुसज्जित रेलवे अस्पताल स्थापित किया जाए।
- रेल बजट में महाराष्ट्र राज्य के साथ किए गए अन्याय को दूर किया जाए।
- महाराष्ट्र राज्य के विभिन्न रेलवे जोन्स के अंतर्गत आने वाले रेलवे क्रासिंग की समुचित चौकीदारी की व्यवस्था की जाए।
- मनमाड़-दौंड रेलवे लाइन का दोहरीकरण किया जाए।
- बीजापुर-पंढरपुर रेल लाइन का निर्माण किया जाए।
- मोहोल-पंढरपुर रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।
- कोल्हापुर-रत्नागिरी रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।
- कोल्हापुर-राजापुर रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।
- कोल्हापुर-निपनई-सावंतवाडी रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।
- छिपलुन-कराड रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।
- लोनन्द-फोलटन-बारामती रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।
- फोलटन-पंढरपुर रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।
- नासिक और पूना के बीच नई रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।

- मनमाड-शाहपुर वाया अकोला नई रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।
- बेतापुर वाया नेवासा परली वैद्यनाथ नई रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।
- महाराष्ट्र राज्य के जिला मुख्यालयों के रेलवे स्टेशनों पर कवर्ड पार्किंग तथा अन्य सुविधाएं उपलब्ध करवायी जाएं।
- शिरडी संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले रेलवे स्टेशनों की मरम्मत और अनुरक्षण किया जाए।
- महाराष्ट्र राज्य में विशेषकर शिरडी संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्म पर कवर शेड उपलब्ध करवाए जाए।
- महाराष्ट्र राज्य में विशेषकर शिरडी संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले रेलवे स्टेशनों पर पर्याप्त पेयजल उपलब्ध करवाया जाए।
- महाराष्ट्र राज्य में विशेषकर शिरडी संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत सभी रेलवे स्टेशनों पर सफाई व्यवस्था में सुधार किया जाए।

यह हमारे लिए चिंता का विषय है कि हाल में रेल दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई है। यह सही है कि दुर्घटनाओं में अधिकतम दुर्घटनाएं मानवीय भूल के कारण होती हैं। एक जानकारी के अनुसार रेलवे में लगभग 17 हजार चालकों की कमी है। इसके अलावा 16 जॉस में लगभग तीन हजार से पांच सौ ऐसे चालक हैं जो स्टेशनों पर चपरासी व कार ड्राइवर्स का काम कर रहे हैं। थकावट व नींद पूरी न होने से दुर्घटना का भय बना रहता है।

अतः मेरा अनुरोध है कि वह इस तरफ गंभीरता से विचार करें और चालकों के रिक्त पदों को तुरन्त भरने हेतु आवश्यक कदम उठाए एवं यह भी सुनिश्चित करें कि रेल चालकों को अन्य कामों में न लगाकर केवल उनके लिए निर्धारित रेल चालक के कार्य में ही लगाया जाए।

माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि मेरे उपर्युक्त बिन्दुओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए आवश्यक कार्यवाही करने की कृपा करें।

***श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर):** रेल अनुदान बजट पर जो गिराशा पूर्वाचल को हुई है वह शब्दों में कहने लायक नहीं है। पूर्वोत्तर रेलवे अधिक आबादी व बेरोजगारी वाला क्षेत्र है जहां से रोजगार के लिए काफी लोग रोजगार हेतु देश के कोने-कोने में जाते हैं और रेलवे की आय बढ़ाते हैं। अकेले हमारे संसदीय क्षेत्र के जनपद बलिया और देवरिया में गोरखपुर-छपरा-भटनी-वाराणसी, वाराणसी-बलिया, बलिया-छपरा रेल लाइनों पर प्रचलन है। हमारे दोनों जनपद में जनता को लगा कि हमारे यहां से गुजरने वाली ट्रेनों में मुझे चढ़ने का अवसर मिलेगा। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि को-इंटरसिटी जैसी ट्रेनों को भी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर नहीं रोका जा रहा है। हमारे क्षेत्र के हजारों लोगों ने 2 बार 14-14 घंटा रेल चक्का जाम किया। 8 बार से अधिक रेवती रेलवे स्टेशन, सलेमपुर रेलवे स्टेशन और वेतथरा, भाटपार, वनकटा, किड़हियापुर रेलवे स्टेशनों पर गाड़ियों के ठहराव हेतु आन्दोलन किया। परन्तु विभाग मौन है, लगता है जब तक कोई अप्रिय घटना नहीं होगी तब तक विभाग नहीं चलेगा। जनता की मांग है कि रेवती रेलवे स्टेशन पर 15159/60 द्वारा दुर्ग-सारनाथ एक्सप्रेस, 13105/06 बलिया-सियालदह एक्सप्रेस, जिसका प्रस्ताव भी विभाग ने मुख्यालय भेजा है, को रोका जाए। रेवती स्टेशन पर 15133/34 बलिया-वाराणसी पैसेन्जर एवं 55137/38 बलिया-शाहगंज पैसेन्जर को छपरा तक विस्तार, प्रस्तावित 15111/12 छपरा-वाराणसी इन्टर सिटी एक्सप्रेस का ठहराव रेवती कराया जाए। स्टेशन पर प्लेटफार्म काफी नीचा है, इसे बनाया जाए तथा यात्री शेड बनाया जाए। वेतथरा रोड स्टेशन पर प्लेटफार्म बढ़ाया जाए तथा 12537/38 बापूधाम, 15021/22 शांतीमार, 11037/38 गोरखपुर-पुणे एक्सप्रेसों का ठहराव किया जाए। किड़हियापुर रेलवे स्टेशन का प्लेटफार्म बड़ी लाइन होने के बाद काफी नीचा है। रोज लोग घायल होते हैं, इसे ऊंचा किया जाए तथा 1503/04 वाराणसी-गोरखपुर इंटरसिटी का ठहराव किया जाए। सलेमपुर रेलवे स्टेशन पर गोदान, दुर्ग, पुणे, बापूधाम एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव किया जाए। मैं बार-बार तत्कालीन मंत्री से मिलता रहा, जन भावनाओं से अवगत कराता रहा, परन्तु अब तक जन भावनाओं को न्याय नहीं मिला। मैं तो अब मजबूर होता जा रहा हूँ कि जन आंदोलन का नेतृत्व खुद करूँ। इसी तरह सभी रुटों पर मानव रहित समपार है जहां आए दिन दुर्घटनाएं होती हैं उन्हें बनाने के बजाए बंद करना इस सरकार व मंत्रालय को महंगा पड़ेगा। मैं मंत्रालय को पुनः विचार कर उक्त मांगों को मानने का आग्रह करता हूँ।

श्री रेवती रमण सिंह (इलाहाबाद): माननीय अध्यक्ष जी, मैं आप को धन्यवाद देता हूँ। ववैश्वन आवर में तो आप सवाल नहीं पूछने देतीं, लेकिन इसमें आपने हमें बुलाया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

मान्यवर, यह इक्कीसवीं सदी चल रही है। इक्कीसवीं सदी में बंसल जी बने हैं रेल मंत्री। मैं इन को अपनी ओर से हार्दिक बधाई देता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि रेलवे में जो कठिनाइयां हैं, वे उन कठिनाइयों को दूर करेंगे। आज भी देश में उन्नीसवीं सदी की रेल चल रही है। इस में केवल एक फर्क रह गया है कि कोयले के इंजन के बजाय इस समय डीजल और बिजली के इंजन लगे हुए हैं। मैं बधाई दूंगा स्वर्गीय माधव राव सिंधिया को जो रेल मंत्री थे। इन्होंने भारत में शताब्दी एक्सप्रेस और राजधानी एक्सप्रेस चलाने का काम किया। राजधानी एक्सप्रेस देश की सबसे महत्वपूर्ण, प्रिस्टिजियस और प्रभावी ट्रेन है। मान्यवर, मुझे अफसोस है क्योंकि आज इस बजट में हम उम्मीद कर रहे थे कि मंत्री जी कोई ऐसी घोषणा करेंगे जिससे यह लगे कि आने वाले दिनों में भारतीय रेल का भविष्य उज्ज्वल दिखाई पड़ेगा। माननीय मंत्री जी, मैं अमेरिका, यूरोप की बात नहीं कर रहा हूँ। मैं साउथ ईस्ट एशिया की बात कर रहा हूँ। चीन, कोरिया और जापान जैसे देश बुलेट ट्रेन चला रहे हैं। आप के पास संसाधन नहीं हैं। आपका रोना है कि हमारे पास संसाधन नहीं हैं, हम कहां से संसाधन लाएंगे? यह काम सरकार का है। यह काम आपका है। आप ने कुछ दिन पहले अखबारों में बयान दिया था कि दिल्ली से मुम्बई तक दो सौ किलो मीटर प्रति घंटा की रफ्तार से ट्रेन चलाने पर हम विचार कर रहे हैं तो मैंने आप से मिल कर आग्रह किया था कि आप यह भी विचार कर लीजिएगा कि दिल्ली से हावड़ा तक जो ग्रेड कॉर्ड है, इस पर भी ऐसी ही ट्रेन चला दें।

मुझे बड़ा अफसोस होता है, मैं जब चाइना, जापान और कोरिया को देखता हूँ। भारत रेलवे में पहले चीन से कहीं आने था, लेकिन आज हम चीन से क्या मुकाबला करें। चीन में बुलेट ट्रेन साढ़े तीन सौ किलोमीटर प्रति घंटा के हिसाब चल रही है। उस बुलेट ट्रेन से चीन अपनी फौजों को लद्दाख से वहां चंद घंटों में पहुंचा रहा है। हम अपनी राजधानी से अगर भेजना चाहें तो यहां से दिल्ली से डिब्रुगढ़ 37 घंटे लगते हैं। हमारे जो पूर्वांचल के राज्य हैं, आपने नागालैंड और मणिपुर में चलाया, लेकिन उससे कोई फायदा नहीं होगा। ये रेलवे ढाई करोड़ व्यक्तियों को प्रतिदिन ले जाती हैं। सबसे ज्यादा नौकरी, सार्वजनिक उद्यम वाला सबसे बड़ा उद्योग है। इस उद्योग ने सबसे ज्यादा नौकरी भी दे रखी है।

मैं आपको एक बात की और बधाई देना चाहता हूँ, इस साल आपने कहा कि एक लाख लोगों को आप नौकरी देंगे, लेकिन आप विचार तो करिए। यहां यूपीए की चेयरपर्सन सोनिया गांधी जी भी बैठी हैं। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि अगर आपको बजट की कमी है, 1924 में रेलवे 70 फीसदी जनरल बजट को कंटीब्यूट करता था। यहां लालू यादव जी बैठे हैं, जब ये रेल मंत्री थे, उस समय इन्होंने 79 करोड़ रुपए जनरल बजट में, चाहे जहां से फायदा करके लाकर दिया। ...(व्यवधान) कहां गए, ये तो आप देख रहे हैं, इसकी जिम्मेदारी हमारी नहीं है। चीन में बैंकों से एक प्रतिशत ऋण लेकर सब बुलेट ट्रेन चलाईं। उन्होंने सब ट्रेक्स बदल दिए, सब का नवीनीकरण कर दिया। अब वहां पर कोई ट्रेक पुराना नहीं है, सब ट्रेक नए हैं। लेकिन आपके यहां अभी भी सब ट्रेक बदले नहीं जा सके। आपकी एक बहुत ही महत्वाकांक्षी योजना है - डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर। दिल्ली से मुंबई का जापान के "जायको" ने फाइनेंस कर दिया, लेकिन जो ईस्टर्न कोरीडोर है, उसका आपने इस बजट में कहीं जिक्र नहीं किया।

मैं आपसे मांग करना चाहता हूँ कि जैसे आपने वेस्टर्न कोरीडोर का किया है, ईस्टर्न कोरीडोर का भी, जो सबसे ज्यादा जरूरी है, इसे कब पूरा करेंगे? यह बहुत आवश्यक है, ये अगर खाली कागज पर ही चलता रहे तो ये कब पूरा होगा? मैं अगर डिटेल्स बताने लंगू तो आप देखेंगे कि आपकी जो योजनाएं चल रही हैं, अगर उनमें आपको पैसा खर्च करना हो। आजादी के बाद सड़कों की चार लाख किलोमीटर 11 गुना बढ़ोतरी हुई है। 44 लाख किलोमीटर सड़कें पहुंच गई हैं। रेलवे का जो विस्तार हुआ है, वह 54 हजार किलोमीटर से बढ़ कर मात्र 20 प्रतिशत बढ़ा है, 64 हजार किलोमीटर हुआ है। लेकिन सड़क से भी ज्यादा लोग रेल से चलते हैं। अगर आप रेलगाड़ियों को ठीक कर दें तो लोग हवाईजहाज से न चल कर रेल से चलना पसंद करेंगे। लेकिन आपकी रेल का कोई ठिकाना नहीं है। हम लोग इलाहाबाद से आते हैं, 45 मिनट गाजियाबाद से दिल्ली आने में लगते हैं। कभी-कभी एक घंटा भी लगता है, 15 किलोमीटर की दूरी है। जरा अंदाज कर लीजिए कि गाजियाबाद से यहां आने में 45-50 मिनट, एक घंटा लगता है और दूरी मात्र 15 किलोमीटर है। आपकी ट्रेन कब समय पर आएगी, कब नहीं आएगी, कोई नहीं जानता है। जब आप फोन करिये तो कहते हैं कि ट्रेन राइट टाइम है। अगर आप स्टेशन पर पहुंच गये तो कहीं ट्रेन का अता-पता नहीं है, कई घण्टे आप स्टेशन पर बैठे रहिये। यह आधुनिक युग है, प्लेन में हवाई-अड्डे पर जाने से पहले पता लग जाता है कि प्लेन कितना लेट है तो आपकी ट्रेन का क्यों पता नहीं चल सकता? क्यों नहीं आप वाकी-टॉकी देते हैं, ताकि वहां पर पता लग जाये कि ट्रेन किस समय वहां आ रही है, उसका

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

मुसाफिरों को सही पता लग जाये। मैं यह चाहता हूँ कि आप पैबन्ड लगाने का काम बन्द करिये, उसमें सर्जरी की जरूरत है, ऑपरेशन की जरूरत है, आमूल-चूल परिवर्तन करने की जरूरत है। रेलवे आज सबसे महत्वपूर्ण हमारी इकाई है। अगर आप रेलवे को ठीक कर दें तो जनरल बजट में आप बहुत बड़ा कंटीब्यूशन स्वयं कर सकते हैं, आपको जनरल बजट पर मुनहसर नहीं रहना पड़ेगा, लेकिन कुछ ट्रेनों की आप घोषणा करते हैं, कुछ कामों की आप घोषणा करते हैं और वे घोषणाएं कभी पूरी नहीं होतीं। जो पूर्व रेल मंत्री थे, मैं उनकी बात कर रहा हूँ, आपको तो हम अभी नहीं कह सकते, आप तो नये हैं, काबिल आदमी हैं, आपकी मैंने तारीफ की है और आपसे उम्मीद भी है, लेकिन मैं बताऊं कि मुलायम सिंह जी हमारे नेता हैं, इनके यहां ग्वालियर से मैनपुरी तक एक रेलवे लाइन 1996 से बन रही है और दूरी कितनी है-120 किलोमीटर। देवेगौड़ा जी जब प्रधानमंत्री थे, तब गये थे, अब्दुल कलाम जी भी गये थे और रामविलास पासवान जी भी गये थे...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव (मैनपुरी): लालू जी कुछ भी नहीं बोले...(व्यवधान)

श्री रेवती रमण सिंह: लेकिन आज तक वह परियोजना पूरी नहीं हुई। आपसे आग्रह है कि वह परियोजना समयबद्ध रूप से इस साल नहीं तो अगले साल तक जरूर पूरी करा दें। ...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : मैनपुरी के लिए 19 किलोमीटर लम्बी लाईन बची है। मैनपुरी को जोड़ने के लिए केवल 19 किलोमीटर की दूरी है और वह 19 किलोमीटर दूरी की लाईन सालों से नहीं बन पा रही है, बताइये।

श्री रेवती रमण सिंह : नहीं, अभी कर देंगे। अभी जब बोलेंगे तो जरूर घोषणा कर देंगे। आज सदन में घोषणा कर देंगे कि आपकी रेलवे लाइन इसी साल बन जाएगी।

मान्यवर, मैं एक बात आपके माध्यम से यह कहना चाहूंगा कि नई परियोजनाओं की आप मेहरबानी करके घोषणा मत करिये, जो पुरानी परियोजनाएं चल रही हैं, उनको समयबद्ध तरीके से पूरी कराने की घोषणा करिये, जिससे कि इस सदन को भी पता लगे और देश को भी पता लगे कि देश में जो परियोजनाएं आज वर्षों से, 10 साल से चल रही हैं, वे समयबद्ध तरीके से पूरी हो जाएंगी।

मैं आपसे एक आग्रह करना चाहता हूँ कि मान लीजिए, आपने रायबरेली में कोई काम कर दिया तो पूरे सदन में हल्ला होने लगता है कि काम सोनिया जी के यहां हो रहा है। मैं आपसे एक आग्रह करता हूँ ...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : अगर वहां काम हो रहा है तो उस पर हमें एतराज नहीं है।

श्री रेवती रमण सिंह : हमको कहां एतराज है, और लोग हल्ला करते हैं। वहां आप करिये, जरूर करिये, वह उत्तर प्रदेश का ही हिस्सा है और ये यू.पी.ए. की चेयरमैन हैं। इलाहाबाद एक बहुत ही महत्वपूर्ण जगह है, लालबहादुर शास्त्री जी कांग्रेस के ही नेता थे और पहले रेल मंत्री थे, बाद में वे देश के प्रधानमंत्री भी बने।...(व्यवधान) मैं रेल मंत्री की बात बता रहा हूँ, मैं कहना चाहता हूँ कि इलाहाबाद से पांच प्रधानमंत्री हुए। वहां पर एक पब्लिक सैक्टर की टी.एस.एल. कंपनी है, मैंने आपसे कई बार आग्रह किया, उस टी.एस.एल. कंपनी में फेब्रिकेशन का काम होता था और जब तक शास्त्री जी जीवित थे, उसमें रेलवे का भी काम होता था। मैंने आपसे आग्रह किया कि वह पब्लिक सैक्टर की कंपनी है, जो उत्तर प्रदेश में बन्द है। उसको फिर से चला दीजिए और रेलवे का कुछ काम दीजिए, चाहे पहिया बनाने का काम दीजिए, चाहे मालगाड़ी का डिब्बा बनाने का काम दीजिए, ताकि वह जीवित हो जाये। वह पुनर्जीवित हो जाए, वह चलने लगे। शास्त्री जी की की हुयी एक कृत है, वह समाप्त न हो। मैं आपसे यहीं आग्रह करूंगा।

मान्यवर, हमने कहीं यह आलोचना नहीं की कि आपने भाड़ा बढ़ा दिया, इसे बढ़ाना जरूरी है, यह इसलिए जरूरी है कि अगर रेलवे को बजट नहीं मिलेगा तो रेलवे कोई काम नहीं कर पाएगा। बजट के लिए आपने इसे बढ़ाया लेकिन रेल भाड़े के साथ-साथ आपने सुविधाएं नहीं बढ़ायीं। बंसल जी, आप कभी सेकंड क्लास के वेटिंग रूम में जाकर देखिए, वहां का वेटिंग रूम आज भी बहुत गंदा है, सामान्यतः कोई भी नागरिक, जिसे थोड़ा सा भी हाइजिन का ख्याल होगा, वह उस बाथरूम में नहीं जा पाएगा। इसके लिए स्पेशल व्यवस्था करिए। खान-पान में वही दाल, भात, सब्जी है, उसमें कुछ नया करिए। उसमें डोसा दीजिए, जिसमें चेयरमैन साहब, तम्बिदुरई जी भी जाकर खा सकें। उसमें इडली बनवाइए, सांभर बनवाइए, कुछ नया करिए। वही खाना, वही थाती, वही गंदगी स्टेशनों पर है, शुद्ध पीने का पानी भी

स्टेशनों पर नहीं है, 21वीं, सदी आ गयी है, लेकिन शुद्ध पीने का पानी हम लोगों को नहीं दे पा रहे हैं, इससे बड़ी बात और क्या हो सकती है? इससे बड़ी और क्या हरकत आपकी रेलवे कर सकती है कि शुद्ध पानी नहीं दे सकती है, मुसाफिरों को ठंडा पानी गर्मी में नहीं दे सकती है? मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि आप अपने कार्यकाल में, अभी एक साल का समय शेष है, कुछ ऐसा काम करिए जो आम जनता को भी दिखायी पड़े, आम जनता को भी उसका एहसास हो।

मैं कुछ बातें और कहना चाहूँगा। इलाहाबाद एक महत्वपूर्ण जगह है। ... (ल्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Shri Rewati Raman Singh, there are many Members to speak from your Party. If you are going to take more time, then we may not accommodate other Members from your Party.

SHRI REWATI RAMAN SINGH : Sir, it is as good as saying 'Sit down'

MR. CHAIRMAN: No, no. It is not like that. I am just informing you that other Members will not be getting time to speak.

SHRI REWATI RAMAN SINGH Sir, I am the first speaker from my Party and you are bounding me.

MR. CHAIRMAN: There are eight Members to speak from your Party.

SHRI REWATI RAMAN SINGH : If you say, I will sit down.

MR. CHAIRMAN: No, no. You take your own time; I have no problem. But other Members from your Party may not get much time.

SHRI REWATI RAMAN SINGH : Sir, this discussion is going to be taken up tomorrow also.

माननीय मंत्री जी, इलाहाबाद एक महत्वपूर्ण जगह है। मैं ममता बनर्जी जी को भी बधाई दूँगा, वह आज रेल मंत्री नहीं हैं, उन्होंने दूंतो ट्रेन इलाहाबाद के लिए चलाई। पहले एनाउंस नहीं किया, जब मैं खड़ा होकर बोला तो उन्होंने कहा कि इलाहाबाद के लिए भी चलेगी। हम आपसे आग्रह कर रहे हैं कि दूंतो को इलाहाबाद से योजना चला दीजिए। इलाहाबाद से मुंबई हफ्ते में दो दिन चलती है और तीन दिन यहां से चलती है। कुंभ मेले में आप गए थे, अगर दूंतो चलती होती तो काफी मुसाफिर प्रयागराज के अलावा दूंतो से भी सफर कर सकते थे। आपने तमाम स्टेशनों की घोषणा की। मैं आपसे आग्रह करूँगा कि इस साल कुंभ मेला में 15 लाख विदेशी अंग्रेज लोग आए थे, उन्होंने कुंभ मेला में गंगा स्नान किया। अमेरिका, इंग्लैंड, जर्मनी, फ्रांस, स्पेन से लोग आए थे। हम आपसे यह आग्रह कर रहे हैं, पहले भी आग्रह किया था कि वहां एस्कलेटर लगवा दीजिए। आप उस समय मंत्री नहीं थे, मैंने रेलवे बोर्ड वालों से तय करवा दिया था कि ये दिसंबर में लगा दिए जाएंगे, लेकिन उन्होंने नहीं लगाया।

मान्यवर मंत्री जी, मैं आता हूँ, जाता हूँ, रोज स्टेशन पर इसके बारे में पूछता हूँ। इलाहाबाद स्टेशन पर जो दुर्घटना हुयी, वह दुर्भाग्यपूर्ण थी। मैं इस पर राजनीति नहीं करना चाहता हूँ। इलाहाबाद को अंतर्राष्ट्रीय स्टेशन या मॉडल स्टेशन बनाइए। हर छः साल में वहां अर्द्ध-कुंभ मेला लगता है, कुंभ मेला लगता है। मैं एक बात और कहूँगा कि आते-जाते ट्रेन से देखता हूँ कि इटावा का स्टेशन बहुत पुराना है। यह अंग्रेजों का बनाया हुआ स्टेशन है, उसको भी शीमॉडर्न करा करके एक अच्छा इक्वीसर्वी सदी का स्टेशन बनवा दीजिए। मैं हमेशा देखता हूँ कि वही अंग्रेजों का बनाया हुआ स्टेशन है। इलाहाबाद स्टेशन को लाल बहादुर शास्त्री और पंडित जवाहरलाल नेहरू जी ने नया बनवाने का काम किया था। मैं यह भी चाहूँगा कि माणिकपुर से चित्तूर, झांसी की लाइन का दोहरीकरण कराया जाए। मैं आपको एक अवसर की बात बताऊँ कि इलाहाबाद से लखनऊ की दूरी मात्र 200 किलोमीटर है। जो एक्सप्रेस ट्रेन चलती है, वे छः घंटे में या पांच घंटे में वहां पहुंचाती हैं। स्पीड एक घंटे में चालीस किलोमीटर हुई। उस ट्रेन का क्या मतलब हुआ? मैं बहुत दिनों से आग्रह कर रहा हूँ कि इलाहाबाद से प्रतापगढ़ तक डबल लाइन करा दीजिए। जो तमाम ग्रेड कॉर्ड की आप की ट्रेनें हैं, बनारस, प्रतापगढ़, रायबरेली, इलाहाबाद होते हुए दिल्ली चली आंएंगी और ग्रेड कॉर्ड पर जाम नहीं लगेगी। उस पर विचार कीजिए। यह लाइन 50-60 किलोमीटर लंबी है। अपनी ग्रेड कॉर्ड को चोक करने से बचाने के लिए क्या आप 50-60 किलोमीटर लाइन भी नहीं बना सकते हैं? जो ट्रेंस छः घंटे में इतनी दूरी तय कर रही हैं उनको बंद कर दीजिए। लोगों को एक्सप्रेस का पैसा देना पड़ता है। गोमती एक्सप्रेस को बंद करवा दीजिए। क्या मजाक है?

मान्यवर, इसी के साथ-साथ मैं आपसे आग्रह करूँगा कि आपने घोषणा की है कि वर्ष 2017 में डेडीकेटेड कॉरिडोर बन कर तैयार हो जाएगा। आप उसकी समीक्षा कर लें। हम आते-जाते देखते हैं कि दिल्ली, कानपुर, गाजियाबाद जितने रास्ते इसके बीच में पड़ते हैं, उसमें कहीं कोई काम शुरू नहीं हुआ है तो वर्ष 2017 में आप इसे कैसे पूरा कर देंगे। मान्यवर इसी के साथ-साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप का ऑपरेटिंग कॉस्ट 95 फीसदी है। इसको घटा कर 75 फीसदी पर लाइए। जब यह 75 फीसदी होगा तो रेलवे के लिए कुछ बचेगा।

प्रयाग घाट इलाहाबाद में है। नैनी, दारागंज, और रामबाग से ट्रेनें चलवा दीजिए जिससे जिन पैसेंजर्स को इलाहाबाद जंक्शन में जाना पड़ता है वहां उनको नहीं जाना पड़ेगा। वे अपने करीब के स्टेशन से गाड़ी पकड़ कर चले जाएंगे। मैंने आपसे आग्रह किया था कि इलाहाबाद में कुंभ मेला और अर्द्ध कुंभ मेला लगता है। आपने रामबाग के कॉन्सिग के लिए 52 करोड़ रुपये एलॉट करने के लिए कहा था और उस पर इसी साल काम शुरू हो जाएगा, जिससे वहां जाम न लगे। इसमें तो आपने घोषणा नहीं किया है। इसी के साथ-साथ, मैं चाहूँगा कि आप उसकी भी घोषणा कर दें तो बड़ी कृपा होगी। मैं यह भी कहना चाहूँगा कि आज रेलवे में सुरक्षा की बहुत ही आवश्यकता है। आज भी रेलवे के अंदर ऐसी घटनाएं हो रही हैं, दुर्घटनाएं हो रही हैं, तमाम लोगों की जाने चली जा रही हैं, उनके लिए आपने इसमें कोई चर्चा नहीं की है कि इस साल 2013-14 में कोई ऐक्सिडेंट होने वाला नहीं है, अगर कोई ऐक्सिडेंट होगा तो उसे रोकने के लिए हम पहले से प्रयास करेंगे।

मान्यवर, आपने दिखाया है कि आपको डीजल पर भारी खर्चा करना पड़ता है। मैं आपसे आग्रह करूँगा कि उसका विकल्प है। अगर आप ज्यादा लाइनों का विद्युतीकरण करा कर, ज्यादा बिजली से चलने वाली ट्रेनें चला दें तो आपको डीजल नहीं खरीदना पड़ेगा। आप का डीजल का खर्च बचेगा। आप पहले उस पर विचार कर के, उस पर पैसा खर्च कर के, आपको एक बार पैसा जरूर लगेगा, लेकिन ट्रेनें तेजी से चलने लगेगी और उस पर आपका खर्चा भी बहुत कम आएगा, डीजल का भार हट जाएगा।

मान्यवर, मैं यह बात कह कर अपनी बात खत्म करूंगा कि आपने घोषणा की थी कि ईटावा में कानपुर शताब्दी ट्रेन रुकेगी। वह कानपुर शताब्दी ट्रेन रुकी या नहीं, इसे दिखवा दीजिए। अगर संभव हो तो उसे इलाहाबाद तक बढ़ा दीजिए। आपके पास आमदनी के दो ही जरिए हैं - एक, पैसेंजर किराए में वृद्धि करके और दूसरा, माल भाड़े में वृद्धि करके। आपने अभी माल भाड़े में बढ़ोतरी की है। हिन्दुस्तान में माल भाड़े की दुलाई के लिए सबसे ज्यादा किराया देना पड़ता है। उससे महंगाई बढ़ेगी, आम आदमी प्रभावित होगा और ज्यादा लोग रोड से अपना माल ट्रांसपोर्ट करेंगे। आपको घाटा होने लगेगा। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि माल भाड़े में बढ़ोतरी कम करें जिससे ज्यादा से ज्यादा लोग अपने माल की दुलाई रेलवे से कर सकें।

मैं कुछ सुझाव देना चाहूंगा जिससे आप रेलवे की आमदनी बढ़ा सकें। स्कैप बहुत निकलता है। अगर आप उसे भारी पैमाने पर बेचने का काम करें तो उससे आमदनी होगी। पूरे देश में आपकी जमीनें खाली पड़ी हुई हैं। उनका बंदोबस्त कीजिए या उनमें कुछ बनवा दीजिए तो उससे भी आमदनी होगी। अगर सब ट्रेनों के डिब्बों पर विज्ञापन लगाएंगे तो उससे भी आमदनी होगी। हमने आपको यह वैकल्पिक बात बताई है।

अगर जनरल बोगी की हालत देखें, जैसे ट्रेक्टर में बेचने ले जाने के लिए भूसा भरा जाता है, उस तरह आदमी उसमें भरता है, एक के ऊपर एक आदमी होता है। उसमें चढ़ने में कठिनाई होती है और अगर किसी तरह चढ़ गए तो काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। मैं आग्रह करता हूँ कि हर ट्रेन में, चाहे मेल, एक्सप्रेस या पैसेंजर ट्रेन हो, जनरल बोगी के डिब्बे बढ़ाने का काम कीजिए जिससे आम आदमी को कम से कम बैठने का स्थान मिल सके।

हर ट्रेन में महिलाओं के लिए अलग से बोगी लगाने का काम कीजिए जिनमें सिर्फ महिलाएं अपने बच्चों के साथ सफर कर सकें।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ बजट का समर्थन करता हूँ।

***DR. SANJEEV GANESH NAIK (THANE):** Hon'ble Minister have stated that Railways have struggled to generate resources to meet its operational expenditure and this has hindered investment in planned activities like safety, capacity and passenger amenities. The operating ratio in 2011-12 was 94.9%. However this is expected to fall significantly to 88.8% in 2012-13.

The Minister proposes a plan investment of Rs.63,363 crore in 2013-14. The main focus of the investment would be doubling of tracks, safety and passenger and staff welfare. Compared with 2012-13, this would be a 5%. About 500 km of new lines, 750 km of doubling and 450 km gauge conversion is targeted in 2013-14. Raising of Rs.1000 crores through PPP for both the Rail Land Development Authority and Station Development Corporation in 2013-14.

The following are the important demands of my Parliamentary Constituency:-

- Status of work regarding development of Thane railway station into "World Class Station". It was announced during the budget session of 2009-10 by Ms. Mamata Banerjee Madam – Former Union Minister for Railway.
- Two new Foot over Bridges (6 meter wide) to be sanctioned at Thane Railway Station.
- Thane-Kasara local service to be started as early as possible.
- To install more A.T.V.M. machines at Thane Railway Station as long queues are often seen at Ticket Vending windows and also ATVM machines.
- Parsik railway station to be sanctioned between Kalwa and Mumbra Railway stations.
- To start the extension of existing Foot Over Bridge (FOB), which lands between platform No. 1 and 2 at Thane Railway Station, as early as possible.
- The height of the platform at Thane Railway Station should be increased as the existing height is very low which increases the risk of accidents.
- Number of toilets should be increased at Thane Railway Station. Currently there are only two toilets which are always in unhygienic state and also not cleaned properly.
- To start local service from Thane to Vasai via Diva, as commuters have to go to Diva Station for boarding Diva-Vasai Train.
- Shed on Platform No.7 and 8 is incomplete (i.e.) half of the platform towards C.S.T. end which should be done till end of the platform (upto C.S.T. end).
- To increase frequency of Garib Rath and Duranto Express, which are currently scheduled bi-weekly.
- More ticket vending windows to be started near the S.T. Depot side (Thane West) at the station as to avoid

long queue and burden from the existing ticket vending windows as this will also help and prove to be of great convenience to the commuters coming from the Cidco Bus Depot and S.T. Depot.

-Special ticket vending window to be introduced at the both sides of the station for senior citizens and physically handicap commuters at Thane Railway Station.

- Walk through metal detectors to be installed at all the gates at Thane station in order to ensure security.

- Introduce new trains plying between Kurla to Thane and Thane to Kurla to Panvel.

- Starting Madgaon Nagpur via Shegaon train on the eve of centenary celebration of great Sant Gajanan Maharaj of Shegaon near Akola Junction Central Railway.

- Halt to all long distance trains at Thane Railway station.

- Increasing Frequency of local trains between Thane to Karjat and Karjat to Thane.

- The proposal of escalators has already been passed by Railways for Thane Railway Station, but still no progress regarding the same has been seen.

- LCD TV has been installed at the station but the number of LCD TVs seems to be insufficient. So, number of LCD TVs' should be increased of Thane Railway Station.

- Ticket windows on SATIS Bridge have been already sanctioned by Railways. These windows should be started as soon as possible

- New railway station should be built between Thane and Mulund near Mental Hospital at Kopri.

- To give stoppage to Mandvi Express Train No. 10103 & 10104 at Vilvade Station in Ratnagiri District. Vilvade station having connect around 30-40 villages.

-To change departure point of Diva Madgao Passenger Train No. KR5 from Diva to Thane Railway Station.

- To increase number of bogies (i.e. 18 to 20) instead of 12 for RajyaRani Express (Dadar-Sawantwadi).

- Digha railway station to be sanctioned between Airoli and Thane Railway Stations.

- Mowgli dam at Iltanpada, Digha, Navi Mumbai, to be handed over to N.M.M.C.

- Increase more ticket vending windows at the both sides of all Navi Mumbai Railway Stations.

- Ticket fare card to be installed at ticket vending windows at all Navi Mumbai Stations.

- Lack of security was reported by the ladies commuters due to absence of police staff in ladies coach for harbour line trains i.e. Thane – Panvel Trains and Thane-Vashi Trains.

- To appoint doctors and also provide medical facilities including Ambulance services at all the Railway Stations in Navi Mumbai.

- Currently all trains on harbor line are of nine boogies which should be increased and made fifteen bogies.

- To start direct train service to Haridwar from Mumbai as there are lakhs of devotees who visit Haridwar and Chardham.

- Increase the frequency of local to and fro Borivali/Andheri to move from track No. 5 and 6 during peak hours.

- More trains to start for Borivali/Andheri/Dadar/Churchgate during peak hours.

- Increase in breadth of F.O.B. (Virar Side) at Bhayander Station and there is only one side to get down on the platform No. 3 and 4, so to make an additional staircase on the other wide as there is huge load on this bridge during peak hours.

-Construction of subway at Bhayander station and Mira Road station.

-Renovation of Bhayander/Mira Road railway station.

- Availability of shuttle/express tickets of Gujarat bound trains to be provided at Mira road and Bhayander station.
- Vapi passenger train stopping at Bhayander in the morning should have a stoppage at Bhayander while on its way towards Bandra.
- At least one Mail train going towards Surat should have stoppage at Bhayander as many service class people travel on this route and should have stoppage at Bhayander while on its way towards Mumbai Central.
- From last 30 years there is no train between Andheri to Virar between 12.08 a.m. to 12.41 a.m. i.e. almost 33 minutes, so you are requested to kindly keep one train between these periods.
- Kindly make some arrangements from Bhayander west side for platform No. 1 and 2 for handicapped and senior citizens who are not able to use foot over bridge.
- In case of an accident, passengers should be taken to the hospital immediately and then Panchanama to be done.
- More compartments for ladies, ladies coach converting into gents after 11 p.m. should be kept as ladies coach for full 24 hours.
- Pole No. 9 and 10 are near Railway tracks between Mira Road and Dahisar which leads to mishaps. Can something be done about this?
- Bhayander bound local trains should not stop between Borivali-Bhayander.
- Improve the quality of foods/eatables at tea stalls.
- Cleaning of trains and platforms to be done on regular basis and maintaining all electric fixtures regularly which are not working.
- Increase the time period to 24 hrs. for the seats reserved for senior citizens instead of i.e. 12 pm to 3 pm and increase the number of seats in each compartments or kindly allot the half coach just like handicap coach.
- The entire vendor at the station and nearby station premises to be removed for easy movement and safety of passengers.
- Passenger from Bhayander/Mira Road are not allowed to enter in Churchgate bound trains and simultaneously while during nights trains coming from Churchgate to Virar passengers block the doors by sitting near and do not allow the other passengers to board the trains. Kindly depute some RPF staff at platforms for a close watch on miscreators and give some relief to the passengers.
- Allow deaf and dumb public in handicap compartment. Individuals who are handicapped and disabled with legs should be given preferences in sitting, old trains racks having smaller handicap compartments should be bigger.
- Proper announcement in local trains.
- All passengers and some mail trains should be stopped at Bhayander station in both up and down direction, so that load on Borivali station can be reduced.
- Weather shed at Bhayander (West) North side Ticket counter.
- Installation of train timetable TV screen on every entrance of station.
- Construction of toilets on Platform 1 and 2 south side is very slow. Toilets on platform No.3 & 4 north side is completed but not open for passengers.
- No toilets facilities on Platform No. 5.
- Toilet on Platform No. 6 south sides are operative but very unhygienic.

- Tube lights brightness on platform No. 3 and 4 is very dim.
- No tube lights on the extended part of platform No. 5 north side.
- No weather sheds on the extended part of platform No. 6 north side.
- No first aid and Ambulance facilities for Railway accident victims at Bhayander/Mira Road station.
- Waiting rooms for passengers stuck up at the station at night time.
- Escalators facilities on Bhayander/Mira Road Railway Station on North and South side.
- To give halt to all locals at Mira Road Railway Station.

***SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD):** Indian Railways is a major symbol of our national unity and integrity as it is such a vehicle which brings people of all regions in the country together. If there is one big organization which since independence successfully united our people and brought them under one umbrella irrespective of region, religion, caste creed, language etc, it is none other than Railways.

The country had eagerly expected this time Railway budget would take a different shape and show a more national face with a new congress Railway minister after 17 years unlike the previous budgets presented by regional satraps who had only regional agenda aimed at more achieving their political goals. This Budget achieved neither of the above and only once again landed the people in the same old predicament of traveling in the same trains with the same uncomfot and rusted system where even in AC coaches the rats and the cockroaches make their dens and dwelling.

I am saying this because the Govt. once again has failed to exploit the opportunity of giving priority of creating much needed infrastructure to Railway.

I have been pressing for the better rail network across the country as the present Railway Route Length Density (RRLD) is very poor, a 19.27 Km and that it is not uniformal in the country. But the Railway minister seems to have a backward vision and not moved forward and hesitant to take any visionary steps in this direction giving a clear indication of bankruptcy of congress in innovative thinking and thereby taking Indian Railways forward.

It is just like a old wine in new bottle. Hence he has showed no direction for radical changes in approach and seriousness to address key concerns. It can very visibly be seen in the Railway Ministers failure to augment money from somewhere. If this is the situation how can he raise the resources for modernization and more importantly for safety and other passenger amenities.

In the present scenario of terrorist threats all major stations in the country are unsafe and vulnerable. There is nothing concrete in the budget addressing this sensitive issue. There is a talk in the budget to put in place a corporate safety plan for 10 years. No clear cut road map is indicated in this regard.

Though some new line projects are announced all appear to be linked to a political motives.

Govt. has made a fake claim that fares were not being increased. After raising the fares by 20% recently this budget has definitely added to the fares further, which may be found in trick full hike in the supplementary charges on tatkal, Express Train reservation and ticket cancellation charges. It is nothing but a wolf in the garb of cow. In addition to this the fuel surcharge results in the fares going up twice a year. The 5% hike in freight charges across the board would have an escalating effect on inflation apart from having an adverse impact on prices of essential commodities as a result in linkage of freight charges to fuel adjustment component (FAC).

A look towards financial performance gives a clear picture of Railways in the march of reverse direction. It is very glaring that targets on at least three key fronts that brings revenues to Railways corpus were revised downwards during the year. Freight loading target from 1025 million tone to 1007 MT, freight earning target from Rs.89339 cr to Rs.85976 cr which is a reduction of Rs.3383 cr and revenue to passenger fares at Rs.32500 cr which is a decrease of Rs.3573 cr from the budget estimate. One should know this is despite a fare hike effected in over a month back and 20% freight hike in March 2012.

As usual and like in the previous budgets my state of Karnataka continues to be figured in the list of the step motherly treated states by UPA Govt. I am at pains to tell this House that out of 22 new line projects so fervently announced by Railway minister not one finds its place for Karnataka. The people of Hubli-Dharwad and other neighboring places are once

again utterly disappointed over Dharwad-Belgaum new line project not included, despite the CM Karnataka writing to Railway minister of a clear assurance to share 50% cost with free land. Though Gadag-Wadi, Chikkaballapur-Gouribidnur, Shrinivaspur-Madanpalli and Chikkaballapur- Putparty are announced they are subject to approval by necessary authorities is a repeated unlaughable joke and nothing.

Though my incessant efforts and pressing demands of the region partly met with a satisfactory response by Railway Minister in form of Hubli-Mumbai weekly train and frequency of Yeshwantpur-Nizamuddin Sampark Kranti express increased to 4 days, nothing soothing found in the budget. Hubli-Mumbai weekly train serves like a lollypop to children compared to the huge daily traveling traffic to Mumbai from Hubli and hence I strongly urge the Railway minister to make this train at least a tri weekly to offset the loss of Challuky express being extended up to Pondyichery and Tiravennalli in Tamilnadu.

I have been demanding carving Gulbarga and Mangalore as new Railway Divisions and bring them under SWR but to a failure again. People of this region do not understand why this justified demand not given its due respect.

The demand of people of both Gulbarga and Hubli for starting a new train connecting these cities is not considered again. I urge this Govt. to honour this demand before people come on streets and agitate for this.

Dharwad in Karnataka is a district Hqr and major connecting enroute railway station which stops all the major express trains but with a poor amenities at its disposal. Though some minor works have been carried out recently which is not enough, I urge this Govt. to release more funds and equip this station on the lines of Yeshwantpur in Bangalore so that it can be a starting and terminal point for many new trains.

श्री यथा मोहन सिंह (पूर्वी चम्पारण): सम्माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। भारतीय रेल विश्व की दूसरी सबसे बड़ी रेल व्यवस्था है। यह प्रतिदिन ढाई करोड़ यात्रियों को अपने गंतव्य स्थान तक पहुंचाती है। इसमें 14 लाख कर्मचारी काम कर रहे हैं। लेकिन दुर्भाग्य है कि वर्ष 2010 तक जो रेल दुधारू गाय समझी जाती थी, अब उस पर कर्ज है। उसके विकास की गति भी दो वर्षों से धीमी हुई है। उसकी आधे से ज्यादा परियोजनाएं अपने लक्ष्य तक नहीं पहुंच पाई हैं। सुरक्षा और कुंभ की चर्चा हो रही थी। सुरक्षा की चर्चा बराबर होती है क्योंकि ऐक्सीडेंट्स होते हैं। आश्चर्य होता है कि पिछले चार वर्षों के अंदर पूरी दुनिया में रेलों में जितनी दुर्घटनाएं हुईं, उनमें से 15 प्रतिशत दुर्घटनाएं हमारे देश में हुईं। यहां 21 हजार रेलवे फाटक हैं, 13 हजार अनमैन्ड हैं। उसके लिए पांच हजार करोड़ रुपये चाहिए ताकि ओवर ब्रिज, अंडर ब्रिज का निर्माण किया जा सके।

13.00 hrs

हम सड़क निधि से उसमें एक हजार करोड़ रुपये प्रतिवर्ष देते हैं। अब दुर्घटनाएं कैसे रुकें। कुंभ की चर्चा हो रही थी। राजनीतिक कारणों से चाहे जो भी आरोप लगे, लेकिन हम लोग भी ट्रेन में जाते हैं। सामान्यतः प्लेटफार्म पर यदि दो हजार पैसेंजर हैं और दो-चार मिनट पहले प्लेटफार्म बदलने की सूचना आती है, तो हम जैसे लोगों की क्या स्थिति होगी? एक हजार यात्री हैं और दो-तीन मिनट पहले प्लेटफार्म बदला जायेगा, यह सूचना आने पर हजार लोगों में भी भगदड़ मच जाती है और जहां लाखों लोग स्टेशन पर हैं और पांच मिनट पहले प्लेटफार्म बदलने, तीन से छः और छः से तीन किया जायेगा, तो क्या होगा? मेरी विनती है कि जब ट्रेन किसी प्लेटफार्म पर आती है, अचानक प्लेटफार्म बदलना, यह भी रेलवे की अव्यवस्था का एक सबसे बड़ा उदाहरण है। इसे किस प्रकार ठीक किया जायेगा, इसकी चिंता निश्चित रूप से करनी चाहिए।

माननीय रेल मंत्री जी रेलवे की चिंता करेंगे, ऐसा विश्वास उनके रेल मंत्री बनने के बाद देश में जगा था। अब आर्थिक सुधार और चुनाव, दोनों के बीच संतुलन बैठाने के कारण मैं मानता हूँ कि इस बजट को सुपर फास्ट की तरह होना चाहिए, वैया न होकर आपकी जो पैसेंजर ट्रेन चलती है, उस तरह का यह बजट बन गया है। इसमें मनरेगा के मजदूरों को रोजगार देने की बात आती है। ...**(व्यवधान)**

MR. CHAIRMAN : I request the Members to speak very briefly because there are many speakers who want to participate in this debate.

श्री यथा मोहन सिंह : सभापति महोदय, मैं अभी तीन या चार मिनट ही बोला हूँ। मनरेगा असफल हो रहा है। उसमें राशि भी नहीं बढ़ायी गयी है। इसमें कितना भ्रष्टाचार है, कितनी अव्यवस्था है, किस प्रकार से यह योजना फेल हो रही है, हम कैसे रोजगार देंगे? ...**(व्यवधान)**

MR. CHAIRMAN: You speak about Railway. Why are you speaking about MNREGA?

श्री यथा मोहन सिंह : महोदय, मैं बिहार से आता हूँ। ...**(व्यवधान)** रेलवे बजट में यह आया है। ...**(व्यवधान)** महोदय, आपने इसे निश्चित रूप से देखा होगा। ...**(व्यवधान)** आप हम लोगों के नेता हैं। ...**(व्यवधान)** आपने जरूर देखा होगा। ...**(व्यवधान)**

MR. CHAIRMAN: You can speak about all these things when we take up the discussion on the General Budget. Now, you speak on Railway.

श्री यथा मोहन सिंह : रेल को मनरेगा से जोड़ने की बात की गयी है, जो निश्चित रूप से पूरा नहीं होने वाला है।

महोदय, मैं बिहार से आता हूँ और बिहार में रेल निर्माण की 26 परियोजनाएं हैं, जो ऑन गोजंग प्रोजेक्ट्स हैं। किसी भी परियोजना को पर्याप्त राशि नहीं दी गयी।

पटना के गंगा रेल पुल को 640 करोड़ रुपये चाहिए थे, लेकिन केवल 180 करोड़ रुपये ही दिये गये। यह हमारी बहुत महत्वकांक्षी योजना है, इसी

तरह मुंबई के रेल पुल के लिए 502 करोड़ रुपये चाहिए थे, लेकिन 175 करोड़ रुपये ही दिये गये। कोसी पुल के लिए 50 करोड़ रुपये चाहिए थे, जबकि केवल 3 करोड़ रुपये दिये गये। सुगौली की संधि इतिहास प्रसिद्ध है। सुगौली को हाजीपुर से रेल लाइन जोड़ने की मांग अंग्रेजों के जमाने में हुई। जब अटल जी देश के प्रधान मंत्री बने, तो इसे मंजूरी मिली। यह काम कई वर्षों से चल रहा है। उसे 118 करोड़ रुपये चाहिए थे, लेकिन केवल 20 करोड़ रुपये ही मिले।

इसी तरह से मोतिहारी और सीतामढ़ी 200 करोड़ रुपये की योजना है, लेकिन उन्हें एक करोड़ रुपये दिया गया है। पिछले बजट में भी एक करोड़ रुपया दिया गया है और इस बजट में भी एक करोड़ रुपया दिया गया है। मेरा आपसे निवेदन है कि ये सब अति महत्वपूर्ण योजनाएं हैं, इसलिए इनकी राशि निश्चित रूप से बढ़ानी चाहिए। अब पुलों का पुनर्निर्माण करने की बात है। मुजफ्फरपुर से बाल्मीकि नगर तक 19 जर्जर पुल हैं। छः वर्ष पहले इसके पुनर्निर्माण की बात हुई। इनके लिए जो पैसे दिये गये, उनमें से वर्ष 2012-13 तक छः या साढ़े छः करोड़ रुपये खर्च हुए। इसके लिए आठ करोड़ रुपये चाहिए थे, लेकिन एक करोड़ रुपया ही दिया गया है। ऐसे 19 पुल हैं, जो जर्जर हालत में हैं। वहां किसी समय भी दुर्घटना हो सकती है। मैं इस ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा।

चम्पारण और महात्मा गांधी, इन दोनों से पता नहीं सरकार को क्या नफरत है, यह समझ में नहीं आता। चम्पारण 12-14 वर्ष पहले बड़ी रेल लाइन बनी थी और बड़ी लाइन बनने के बाद उस पर सिर्फ मालगाड़ी दौड़ती है। मुजफ्फरपुर से जब दिल्ली की ओर आते हैं, चम्पारण बिहार का सबसे घनी आबादी का इलाका है। नेपाल के लोग भी मोतिहारी आकर ही ट्रेन पकड़ते हैं। अब मुजफ्फरपुर से दिल्ली आने के लिए दो रेल खंड हैं--एक, मुजफ्फरपुर-छपरा-गोरखपुर और दूसरा मुजफ्फरपुर-मोतिहारी-नरकटियागंज-गोरखपुर।

जब आदरणीय नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे, तो उन्होंने सप्त कृति ट्रेन चलायी। दूसरी घोषणा हुई कि सम्पर्क कृति चलाएंगे। जब आदरणीय लालू जी रेल मंत्री बने, तो उस ट्रेन को छपरा की ओर ले गये। मुजफ्फरपुर से छपरा-सीवान-गोरखपुर होकर 20 जोड़ी ट्रेनें चलती हैं। यह अच्छी बात है, चलनी चाहिए। लेकिन मोतिहारी-बापूधाम रेल खंड पर चलने वाली सप्त कृति ट्रेन, जिसमें आज हम लोग पाँच सांसद आए हैं, दो लोग सेकेंड एसी में आए हैं, एक दिन तो एक सांसद को भी थर्ड एसी में सीट एलॉट हुआ। इसमें एक बोगी है, जिसमें आधा फर्स्ट एसी और आधा सेकेंड एसी है। महोदय, मेरी मांग है कि उस रेल खंड पर और दूसरी तेज ट्रेनें चलायी जाएं। सप्त कृति ट्रेन में फर्स्ट एसी और सेकेंड एसी की बोगी निश्चित रूप से जोड़ी जानी चाहिए... (व्यवधान) एक ही बोगी उसमें लगी है। वह रूट आठ-नौ सांसदों का है। एक चकिया रेलवे स्टेशन है, जिसके बगल में विश्व का सबसे ऊँचा बौद्ध स्तूप है। इसका दर्जा बी-ग्रेड का है। उस स्टेशन को एक आदर्श स्टेशन बनाया जाए। चकिया और मोतिहारी, ये दोनों घनी आबादी वाले इलाके हैं। वहाँ ऊपरी सड़क पुल के लिए सात करोड़ से अधिक रुपया चाहिए। बीस-बीस लाख पहले मिला था तथा इस बार सैंतीस-सैंतीस लाख रुपए मिले हैं। चम्पारण के अन्दर चकिया, मेहसी, पिपरा, जीवधारा, बापूधाम मोतिहारी, जो महात्मा गांधी की कर्मभूमि है, इन चारों स्टेशनों पर जब पर्यटक जाते हैं, पर्यटक बड़ी संख्या में वहाँ जाते हैं, जब कोई पैसेंजर जाता है, वहाँ रेलवे स्टेशन की जो सड़कें हैं, उनकी हालत ऐसी है कि रिविशा उलटता है, गाड़ियों का स्पीड कम हो जाता है, कूड़े का अम्बार लगा हुआ है। इन सड़कों की हालत बहुत खराब है। आप इस रूट में तेज ट्रेन चलाइए, यह मेरी विनती है। आप 22 जोड़ी ट्रेनें पंजाब और हरियाणा में चलाइए, मुझे कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन, मुजफ्फरपुर-बापूधाम-मोतिहारी-नरकटियागंज रेल खंड पर निश्चित रूप से एक दूसरी तेज रफ्तार की गाड़ी चलनी चाहिए, यह मेरी विनती है। चम्पारण महात्मा गांधी जी की कर्मभूमि है। आप रायबरेली में कुछ भी कीजिए, इसमें मुझे कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन महात्मा गांधी जी की कर्मभूमि, चम्पारण की विनता निश्चित रूप से कीजिए।

SHRI H.D. DEVEGOWDA (HASSAN): Hon. Chairman, Sir, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to some of the pending works which have been lingering over the last 18 years. I do not want to take much of the valuable time of the House.

Sir, the hon. Railway Minister has made certain efforts to improve the Railways by giving more amenities to the traveling public, but at the same time he has also expressed his difficulty about mobilizing the resources. I do not want to quote the figures, but I know the difficulty because some of the works which have been sanctioned in the Eighth Plan, Ninth Plan are still going on. The demand is so much. I do agree when some people try to say that increasing the passenger freight will adversely affect the common man, but at the same time the people's demand is to give more train facilities as it is cheaper than all other modes of transport, whether air or road transport. That is why so much of demand is there from all sections of this House.

We must admit that from the last 15 years, they have not made any efforts to mobilize the resources. That is why, nobody wants to increase the freight charges. That is how, the Railways are suffering. I am not going to blame anybody. Everybody wants to earn popularity. But, this time, you have made some efforts. I welcome the pre-Budget increase in some of the freights because I know the difficulty. When you have short duration, you want to raise the resources. At the same time, there is so much of criticism by the entire House thinking that this is going to adversely affect the common man and going to increase the inflation. It is an issue about which everybody is concerned but looking at the quantum of pending works, resource mobilisation and, further, the amenities which you have to provide to the travelling public, it is a biggest task. What you want, you have listed all those things. The intention is good. After 18 years, I met you in the Rail Bhawan. I had never gone to the Rail Bhawan during this period. When Narasimha Rao was the Prime Minister, I went there. You were

good enough to ask me not to come but I wanted to personally see and convince you.

Now I come to the railway line from Mangalore to Chennai. These are two major harbours that are going to be connected. You are announcing various schemes like the Eastern Corridor etc. Government's intention is there; I have no objection. I am not to say that that area is going to be developed and not this area. But the only thing I would like to emphasise is that from Mangalore to Chennai, two major harbours are going to be connected *via* Bengaluru Hassan and Mangalore. About this route, I had taken the decision during my period in 1996-97. I explained it to the hon. Minister. So, it is still lingering. There is a dispute between the National Highways Authority and the Railway authorities whether it is going to be underpass or overpass. This is one of the major difficulties with these two departments. Both are Central Government departments. Your goodself should try to contact the Minister of Road Transport and Highways, and kindly speed up the decision. It should not be further delayed. That is my humble request.

The other one is that, in my home town, I am facing the difficulties. There are 18 trains from Mysore to various destinations. They are going through my home town. There is a railway platform where there is no crossing and the other side of the platform has not been raised. There are so many accidents. People actually curse me. I have never participated in the discussion on the Railway Budget hitherto. Only for this purpose, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister, kindly issue necessary direction to your officers to see that firstly the work on the platform on the other side should be immediately taken up and see that the work is finished. And an overbridge should also be provided. Otherwise, in my home town I am suffering with the criticism of the travelling public.

Sir, I am going to raise two-three other points; that is all. I do not want to make a lengthy speech. One of the doubling programmes which we have included in 1996-97, till today it has not been concluded. Mysore and Bengaluru, your goodself knows, are two important cities. I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister that it is still lingering. Mysore and Bengaluru doubling work is one of the best facilities we are going to provide for the tourists. Not even one kilometre electrification has been done in Karnataka. There is railway electrification up to Jolarpet. It has been completed from Jolarpet to Bengaluru. But from Bengaluru to Mysore it has not been completed. May I request the hon. Railway Minister – wherever the small bits are there –complete the doubling work? The electrification of Bengaluru to Mysore is one of the very essential needs. Please take note of this.

Another point is this. When Madam, Gandhi was contested in 1978, she had announced the connection between Chikmagalur, Sakleshpur and Kadur. During my period 1996-97, I also sanctioned this project but still it is not going to be operational. These are the two things that I am trying to bring to the notice of the hon. Railway Minister.

One more thing that I would like to bring to the notice of the hon. Minister and that is regarding the Railway Workshop at Hubli. Sir, that workshop is there. During the British period more than 5000 workers are there. Some sort of dispute was arisen there during my period about the Railway Zone. I am not going to discuss that issue. It has been settled. At that time, I had provided Rs. 50 crore. Out of that money they have spent about Rs. 30 crore for the purpose of for workshop for making the coach factory constructing goods wagon and the passenger wagons. There were four or five coach factories at that time. You can go through the then Budget. All these things have been there. At that time the Railway Board had taken a decision about manufacturing of Railway goods wagons. We have spent Rs. 30 crore on that but still nothing has been done. I am not going to say as to where a new coach factory has to be opened for the construction of railway bogies. I am not bothered about that. Let it be opened anywhere in our own country. I am not jealous about that. Please look into it.

We are demanding a push-pull train or whatever the new name it has been given from Arsikere to Mysore. I do not want to say anything beyond this. I hope and trust that the hon. Railway Minister will take care of these things. Sir, you have to do something immediately about the platform work and solve the dispute between the National Highways and the Railway authorities so that the rest of the work is completed. It can be pushed through from Mangalore to Chennai which will be a major corridor. It will help the entire area's industrial production. I have only requested it to you with all sincerity. Even if you increase 5 paise or 10 paise more for super class or first class passengers, I am not bothered. People are so pressurising me to raise this issue in the Parliament. The bus charge is Rs.180 and the Railway fare is Rs. 35 or Rs. 40. Everybody wants this facility. I am telling this in the House itself and it is no fear for me. You are the only person whom we will trust that you will do something for these neglected ones.

***SHRI P.T. THOMAS:** Being a member of Kerala, the extreme south of India, I am very happy to join this budget discussion of Indian Railways. The Budget which is introduced in this August House is a notable one. Indian railway is one

of the largest railway networks in the world. Today more than 14 lakh employees are working in this largest public sector undertaking. Indian Railways is one of the pivot point of our national integration.

The Railway budget 2013-14 provided 67 new express trains and 27 passenger trains and 8 DEMUs. The operating ratio of Indian railways is 88.8 per cent and even giving the dividend in the rate of 4 per cent. The present budget ensures that within one year 1200 km electrification works will be completed. This is a good initiative which is taken by the railways.

The assurance given by the Railway Minister in the present budget that 47000 vacancies for weaker sections and physically challenged will be filled up is a welcome step. Since the last several years these vacancies were pending ideal. The unemployed youth who are looking for a job is very much indebted to the Railway Minister.

Being southernmost part of the country, our state Kerala is needed much more consideration from the part of Indian Railway. The allotment to Kerala has reduced in such a manner. I am requesting the hon'ble Minister to consider more allotment to the Kerala state. It is to be pointed out that not only new trains as well as the extension of services also is not up to the mark.

The budget allocation to Palghat rail coach factory is 59 crores but we expect more allotment. A separate railway zone is our long pending which is not at all considered. It is very unfortunate. Coming to Cherathala wagon factory only an amount which is below 1 crore is too little.

I am coming from very remote part of Kerala, Idukki where there is no rail connectivity. I am requesting the Railway Minister to expedite the survey works of Kochi-Madurai line which passes through Idukki to Tamil Nadu. If this line will come true, it is in the first time we will come under the railway network.

The most important issue which Kerala is facing is the doubling of lines. From Mangalore to Traivandrum 7 km doubling work is pending since last many years and Ernakulam to Kottayam as well as via Alleppey the doubling works are progressing very slowly. We need immediate intervention from hon'ble Minister's side. The two important demands are very crucial.

Tens of thousands Keralites are living almost in all the states of our country. The demand for increasing the frequency of trains from major cities to Kerala should be considered favourably. I request the minister to consider for one more daily train from Delhi to Trivandrum.

Indian railway is giving much importance to the sports persons but it is not up to the mark. Therefore, I am requesting to recruit more sports persons in Indian railways.

***श्रीमती सीमा उपाध्याय (फतेहपुर सीकरी):** मैं माननीय रेल मंत्री जी को अपने संसदीय क्षेत्र की रेलवे से सम्बंधित निम्नलिखित प्रमुख समस्याओं से अवगत कराना चाहती हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी, वर्तमान में मैं फतेहपुर सीकरी, लोक सभा क्षेत्र से संसद सदस्या हूँ, जो कि विश्व के मानचित्र पर दर्ज ऐतिहासिक स्थान है। जहां पर शेख सलीम विस्ती की दरगाह व विश्व धरोहर बुलन्द दरवाजा है व इसे बादशाह अकबर महान की राजधानी के नाम से जाना जाता है। जहां सैकड़ों की संख्या में पर्यटक प्रतिदिन आते हैं। फतेहपुर सीकरी, रेलवे स्टेशन पर पर्यटकों के हिसाब से सुविधाएं नहीं हैं, व स्टेशन के आस-पास हर समय गंदगी बनी रहती है एवं रेलवे स्टेशन के पास रेलवे की धरोहर, काफी जमीन स्टेशन के पास खाली पड़ी हुई है, जिस पर कच्चे का कूड़ा कचरा एकत्रित होता रहता है। फतेहपुर सीकरी के साथ-साथ आगरा भी पर्यटन की दृष्टि से काफी मशहूर हैं, जनपद आगरा काफी बड़ी है, वहां पर नौजवानों के खेलने के लिए सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं, क्षेत्रीय जनता द्वारा काफी लम्बे अरसे से, फतेहपुर सीकरी में स्टेडियम बनाए जाने हेतु प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं व भ्रमण के दौरान क्षेत्रीय युवाओं द्वारा मुझ से मांग रहती है कि फतेहपुर सीकरी में स्टेडियम बनाए जाने से स्टेशन के पास कूड़ा-कचरा नहीं रहेगा व पर्यटन की स्थिति से काफी सुन्दर व सुसज्जित लगेगा।

माननीय रेल मंत्री जी अतः मेरा आपसे अनुरोध है कि उपरोक्त विषय को अपने व्यक्तिगत संज्ञान में लेते हुए फतेहपुर सीकरी में स्टेडियम बनाए जाने हेतु खाली जमीन का सर्वे के लिए सम्बंधित अधिकारियों को आदेशित करने की कृपा करें तथा स्टेडियम बनाए जाने हेतु स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें।

माननीय रेल मंत्री जी मेरे संसदीय क्षेत्रान्तर्गत विधानसभा, फतेहपुर सीकरी के ब्लॉक-बितपुरी रेलवे स्टेशन से रायभा रेलवे स्टेशन की दूरी लगभग-12 किमी. है। दोनों रेलवे स्टेशनों के मध्य में अरतौनी प्याऊ रुनकता से मलपुरा तक सड़क मार्ग है, जिस पर लगभग दो दर्जन गांव स्थापित हैं तथा करीब इतने ही अन्य गांव भी अन्य सम्पर्क मार्गों के साथ नागर पर एक-दूसरे से जुड़ते हैं। आपस में जुड़े व नागर गांव के चारों ओर बसे सड़ाई, कुकथला, रसूलपुर, भिलावटी, कठवारी, खड़वाई,

अटूस, पनवारी, सदरवन, अंगूठी, लोहकरेरा, सहता आदि अन्य लगभग दो दर्जन इन गांवों की जनता के लिए पर्याप्त रूप से आवागमन के साधन नहीं हैं, न ही कोई बस अड्डा है और न ही कोई निकटतम रेलवे स्टेशन है। अनेक गांवों का नागर मध्य बिन्दु है, जहां से दोनों रेलवे स्टेशनों बिचपुरी व रायभा की दूरियां लगभग 6-7 किमी. हैं।

अतः कृपया जनहित में जनसुविधाओं को ध्यान में रखते हुए आपसे अनुरोध है कि नागर गांव पर रेलवे का एक रेलवे उपस्टेशन बनाए जाने हेतु प्रभावी आवश्यक कार्यवाही करने की कृपा करें।

माननीय रेल मंत्री जी आपके कृपालू संज्ञान में लाना चाहूंगी कि निर्माणाधीन आगरा-बाह-इटावा रेलवे लाइन के पास बसे गांव गोपालपुरा, कुकथरी पर समपार हेतु क्रासिंग बनाई गई है। वह क्रासिंग से जो सड़क बनाई गई है वह बहुत ही घुमावदार है, जिससे आवागमन कर रहे व्यक्ति एक-दूसरे का नहीं देख पाते हैं। इस स्थिति में गम्भीर दुर्घटना होने की खतरा बना रहता है। इस संबंध में ग्रामीणजनों की अनवरत शिकायतें प्राप्त हो रही हैं। जिसमें ग्रामीणजनों ने अनुरोध किया है कि सड़क का चौड़ीकरण करके डिवाइडर बनाए जाने से दुर्घटनाएं नहीं हो पाएंगी।

अतः मेरा आपसे अनुरोध है कि ग्रामीणजनों की उक्त गम्भीर समस्या को दृष्टिगत रखते हुए जनहित में सड़क का चौड़ीकरण कर डिवाइडर बनाए जाने हेतु सम्बंधित अधिकारियों को शीघ्रतिशीघ्र आदेशित करने की कृपा करें।

माननीय रेल मंत्री जी स्वीकृत बाह यार्ड के आगरा छोर पर पुल के प्रस्ताव में ऊंचाई 10 फुट की गई है, जिससे क्षेत्रीय किसानों व गांव वालों के आवागमन में काफी समस्या होने के बावत में मुझे अवगत कराया गया है कि हमारी कृषि उपयोग होने वाले वाहन उक्त पुल से नहीं निकल पाएंगे।

अतः मेरा आपसे साग्रह अनुरोध है कि क्षेत्रीय किसानों व जनता के हित में उक्त पुल की ऊंचाई 10 फुट से 12 फुट तथा लम्बाई 15 फुट कराने हेतु सम्बंधित अधिकारियों को आदेशित करने की कृपा करें।

माननीय रेल मंत्री जी आपके कृपालू संज्ञान में लाना है कि मेरे गृह जनपद हाथरस में हाथरस जंक्शन पर गोमती एक्सप्रेस के ठहराव हेतु काफी लम्बे समय से अनुरोध किया जा रहा है। दिनांक 18.01.2013 को जनपद आगरा में महापबंधक, उत्तर-मध्य रेलवे, इलाहाबाद के साथ हुई बैठक में महापबंधक जी ने उक्त ट्रेन को हाथरस जंक्शन रोकने हेतु आश्वस्त किया था। आपके संज्ञान में यह भी लाना है कि जनपद हाथरस की सीमा में उक्त ट्रेन का किसी भी स्टेशन पर ठहराव नहीं है। इसलिए मेरे द्वारा दिनांक 29.11.2012 को माननीय केन्द्रीय रेल मंत्री, भारत सरकार व दिनांक 18.08.2011 व 29.11.2012 को माननीय रेल राज्य मंत्री, भारत सरकार, नई दिल्ली को संबोधित पत्र के परिप्रेक्ष्य में माननीय केन्द्रीय रेल मंत्री जी एवं माननीय रेल राज्य मंत्री जी के कार्यालय पत्रांक क्रमशः एमआर/ए/766/2012 दिनांक 10.12.2012 रे.मं./ए/1053/2011 दिनांक 15.09.2011 व रे.रा.मं.(के)/ए/93/2012 दिनांक 21.12.2012 का पत्र प्राप्त हुआ, जिसमें अवगत कराया गया कि मामले की जांच कराई जा रही है। समय की अधिकता के पश्चात् भी कार्यवाही अभी तक अपेक्षित है।

अतः कृपया आपसे अनुरोध है कि क्षेत्रीय जनता की अपेक्षानुसार जनहित में गोमती एक्सप्रेस ट्रेन का हाथरस जंक्शन रेलवे स्टेशन पर ठहराव कराए जाने हेतु शीघ्रतिशीघ्र सम्बंधित अधिकारियों को आदेशित करें।

माननीय रेल मंत्री जी आपके कृपालू संज्ञान में लाना है कि मेरे गृह जनपद हाथरस में एनएच-93 हाथरस (मथुरा-कासगंज मार्ग) पर स्वीकृत ओवर ब्रिज पर निर्माण कार्य प्रारम्भ नहीं हो पा रहा है। दिनांक 28.06.2011 को तत्कालीन महापबंधक, उत्तर-मध्य रेलवे, इलाहाबाद के साथ हुई आगरा में बैठक के दौरान मैंने हाथरस में तालाब चौराहे पर एनएच-93 मार्ग (मथुरा-कासगंज रेलवे लाइन) पर जनपद हाथरस की जनता की मांग पर कई-कई घंटे जाम से परेशान क्षेत्रीय लोगों की समस्या को ध्यान में रखते हुए ओवर ब्रिज की मांग की थी तथा प्रस्ताव भी दिया था। उक्त प्रस्ताव के संबंध में मेरे संज्ञान में लाया गया कि एनएच-93 (मथुरा-कासगंज रेलवे लाइन) तालाब चौराहे पर ओवर ब्रिज की स्वीकृति प्रदान की गई है। लेकिन प्रदेश सरकार द्वारा सहयोग न करने की वजह से कार्य प्रारम्भ नहीं किया जा रहा है, जिससे ट्रैफिक हर समय बना रहता है। अतः मेरा आपसे अनुरोध है कि क्षेत्रीय जनता को जाम से निजात दिलाने हेतु जनहित में उक्त स्वीकृत ओवर ब्रिज का कार्य शीघ्रतिशीघ्र प्रारम्भ कराने की कृपा करें।

माननीय रेल मंत्री जी आपके कृपालू संज्ञान में लाना है कि निर्माणाधीन आगरा-बाह-इटावा रेलवे मार्ग पर मेरे संसदीय क्षेत्रान्तर्गत विधानसभा बाह के गांव पूठा वरीता, ब्लॉक-जैतपुर में फाटक पर ऊंचाई अधिक होने के कारण वाहनों के आवागमन व जनता के आवागमन में काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है, जिसकी अनवरत शिकायतें मुझे प्राप्त हो रही हैं। अतः मेरा आपसे साग्रह अनुरोध है कि उक्त स्थान पर रैम्प (ढलान) बन जाने से ग्रामीण जनों के आवागमन हेतु समस्या का निदान हो जाएगा। उक्त विषय के संबंध में आप कृपया सम्बंधित अधिकारियों को आदेशित करने की कृपा करें।

माननीय रेल मंत्री जी आपके कृपालू संज्ञान में लाना है कि मेरे गृह जनपद हाथरस में विधानसभा सिकन्दराऊ में छपरा एक्सप्रेस के ठहराव हेतु काफी लम्बे समय से अनुरोध किया जा रहा है, जिसके संदर्भ में मैंने अपने पत्र दिनांक 29.11.2012 को माननीय रेल मंत्री, भारत सरकार व दिनांक 18.08.2011 व 29.11.2012 को माननीय रेल राज्य मंत्री, भारत सरकार, नई दिल्ली को संबोधित पत्र के परिप्रेक्ष्य में माननीय केन्द्रीय रेल मंत्री जी एवं माननीय रेल राज्य मंत्री जी के कार्यालय पत्रांक क्रमशः- एमआर/ए/764/2012 दिनांक 10.12.2012, रे.मं./ए/1052/2011 दिनांक 15.09.2011 व रे.रा.मं.(के)/ए/91/2012 दिनांक 21.12.2012 का पत्र प्राप्त हुआ। जिसमें अवगत कराया गया है कि मामले की जांच कराई जा रही है। समय की अधिकता के पश्चात् भी कार्यवाही अभी तक अपेक्षित है। अतः कृपया आपसे अनुरोध है कि जनहित में सिकन्दराऊ, रेलवे स्टेशन पर मथुरा-छपरा एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव कराए जाने हेतु अपने स्तर से प्रभावी आवश्यक कार्यवाही करने की कृपा करें।

माननीय रेल मंत्री जी आपके कृपालू संज्ञान में लाना है कि निर्माणाधीन आगरा-बाह-इटावा रेल मार्ग पर मेरे संसदीय क्षेत्रान्तर्गत, विधानसभा-फतेहाबाद के गांव पलिया पर स्वीकृत फाटक का कार्य प्रारम्भ कराने हेतु काफी लम्बे समय से अनुरोध किया गया है। जिसके संदर्भ में दिनांक 29.11.2012 को माननीय केन्द्रीय रेल मंत्री, भारत सरकार, नई दिल्ली को संबोधित पत्र के परिप्रेक्ष्य में माननीय केन्द्रीय रेल मंत्री जी, के कार्यालय पत्रांक एम.आर./ए/765/2012 दिनांक 10.12.2012 का पत्र प्राप्त हुआ। जिसमें अवगत कराया गया कि मामल को दिखवा रहा हूँ। समय की अधिकता के पश्चात् भी कार्यवाही अभी तक अपेक्षित है। अतः कृपया आपसे अनुरोध है कि क्षेत्रीय जनता की अपेक्षानुसार जनहित में निर्माणाधीन आगरा-बाह-इटावा रेल मार्ग स्थित गांव पलिया, फतेहाबाद पर क्रासिंग हेतु फाटक का स्थगित निर्माण कार्य को पुनः प्रारम्भ कराए जाने हेतु सम्बंधित अधिकारियों को शीघ्र आदेशित करने की कृपा करें।

आगरा मण्डल से गुजरने वाली सभी गाड़ियों में आपातकालीन कोटा बढ़ाया जाना सुनिश्चित किया जाए।

आगरा-लखनऊ तक चलने वाली इंटरसिटी में वर्तमान में एसी कोच के अतिरिक्त एक अन्य एसी कोच बढ़ाया जाना सुनिश्चित किया जाए।

आगरा फोर्ट-अहमदाबाद एक सप्ताह में तीन दिन चलने वाली ट्रेन को जनहित में प्रतिदिन चलाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

आगरा से काठगोदाम तक चलने वाली ट्रेन अपरिहार्य कारणों से बंद कर दी गई थी। जनहित में वर्तमान में बंद आगरा-काठगोदाम ट्रेन का चलाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

अवध एक्सप्रेस में काफी समय से दो वर्थ हैं, इनकी संख्या में वृद्धि कर 20 की जानी चाहिए।

फतेहपुर सीकरी रेलवे स्टेशन से आगरा तक के लिए एक एएमयू (शटल) रेल का संचालन होना चाहिए।

फतेहपुर सीकरी रेलवे स्टेशन पर महाराजा एक्सप्रेस के अतिरिक्त अन्य एक्सप्रेस ट्रेनों का स्टॉपेज कराया जाए।

आगरा फोर्ट-अहमदाबाद ट्रेन को प्रतिदिन चलाया जाए एवं अछनेरा जंक्शन पर ठहराव कराया जाए।

आगरा-जयपुर शताब्दी एक्सप्रेस का अछनेरा जंक्शन पर ठहराव कराना अति आवश्यक है।

कासगंज-अछनेरा पैसेंजर ट्रेन को आगरा फोर्ट तक चलाया जाए।

आगरा छावनी से जाजऊ, सैंया तक शटल पैसेंजर ट्रेन को सुबह-शाम चलाया जाए।

आगरा-बाह-इटावा निर्माणाधीन रेलवे लाइन पर फतेहाबाद, शमशाबाद व जैतपुर पर रेलवे स्टेशन बनाया जाए।

आगरा फोर्ट से कोटा के लिए शताब्दी गाड़ी चलाई जाए एवं फतेहपुर सीकरी में पर्यटकों की सुविधा हेतु ठहराव कराया जाए।

***श्री कपिल मुनि करवारिया (फूलपुर):** रेल मंत्री माननीय पवन कुमार बंसल जी को पहला रेल बजट प्रस्तुत करने की बधाई देता हूँ, परन्तु मैं रेल बजट में रेलवे के विकास एवं आधुनिकीकरण तथा लम्बित परियोजनाओं को गति देने के लिए कोई अतिरिक्त प्रावधान न किए जाने की आलोचना करता हूँ। आज हम इक्कीसवीं सदी के विकसित भारत की कल्पना करते हैं और विकास एवं आधुनिकीकरण का दम्भ भरते हैं तथा सबसे बड़े रेल नेटवर्क होने पर गौरवान्वित होते हैं, परन्तु वास्तविकता यह है कि आज भी ट्रेनों की संरक्षा, सुरक्षा एवं समय पालन तथा हाई स्पीड ट्रेनों के मामले में हम अन्य देशों की तुलना में कहीं नहीं ठहरते। ट्रेनों की टोटलतीफी के मामले में हमारी विशिष्ट पहचान आज भी कायम है, इसे सुधारने के लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में रेलवे द्वारा स्वीकृत दोहरीकरण के प्रस्ताव आज तक लम्बित हैं, इसके लिए भी बजट में कोई अतिरिक्त प्रावधान नहीं किया गया है। इलाहाबाद में जनवरी 2013 में सम्पन्न होने वाले कुम्भ मेले के लिए तीन वर्ष पूर्व से ही मैंने निरन्तर रेलवे परामर्शदात्री समिति की बैठक में इलाहाबाद (संगम) के नजदीक दारागंज, झूंसी, प्रयाग, प्रयागघाट, इलाहाबाद सिटी, नैनी, इलाहाबाद जंक्शन एवं सूबेदारगंज स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाओं के विस्तार एवं यात्री सुविधाओं की वृद्धि के लिए मोतीलाल नेहरू राष्ट्रीय प्रौद्योगिकी संस्थान, तेलियरगंज के पास उपरिगामी सेतु, नगर पंचायत फूलपुर में उपरिगामी सेतु, सराय गोपाल में उपरिगामी सेतु, आईईआरटी प्रयाग स्टेशन के समीप उपरिगामी सेतु और सूबेदारगंज एवं झूंसी स्टेशनों पर फुट ओवर ब्रिज तथा दारागंज, झूंसी, प्रयाग, प्रयागघाट, फाफामऊ, नैनी, इलाहाबाद जंक्शन तथा सूबेदारगंज आदि कुम्भ मेला क्षेत्र के समीपस्थ स्टेशनों पर प्राथमिक उपचार केन्द्र, यात्री विश्रामालय तथा अन्य आधारभूत सुविधाओं की मांग की थी।

मेरे द्वारा किंगत तीन वर्षों से निरन्तर अनुरोध के बाद भी रेल मंत्रालय बेहतर व्यवस्था नहीं करा सका, जिससे महाकुम्भ मेले से पुण्य लाभ लेकर लौट रहे 37 श्रद्धालुओं व यात्रियों की इलाहाबाद जंक्शन पर दिनांक 10.02.2013 को भगदड़ में दर्दनाक मौत हो गई तथा सैंकड़ों घायल हो गए और रेल मंत्रालय द्वारा रेलवे स्टेशनों पर संरक्षा एवं सुरक्षा के लिए गए तमाम दावे तार-तार हुए।

रेलवे द्वारा समपारों पर संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए रेल संरक्षा निधि में वृद्धि न करके समपारों को बंद करने की अनुशंसा की गई है। समपारों को बंद करने से ग्रामीण क्षेत्रों के किसानों, मजदूरों एवं व्यापारियों को होने वाली असुविधा की ओर ध्यान नहीं दिया गया है।

इलाहाबाद-लखनऊ राजमार्ग पर स्थित ग्राम समहई, फूलपुर उर्फ जगापुर, भीटी, पन्नूपुर, मारुफपुर, कोराली, सरायराह, पिपरौध, शंकरदहा इत्यादि गांवों के लिए प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजनांतर्गत पक्की सड़क निर्मित है। इसी सड़क मार्ग पर इलाहाबाद-लखनऊ रेलवे लाइन है जिसको पार करने हेतु मानव रहित रेलवे गेट नं. 10सी निर्मित है, जिसका प्रयोग करके उपरोक्त गांवों के लोग आते-जाते हैं। उक्त मानव रहित रेलवे गेट नम्बर 10सी के दोनों तरफ रेलवे के द्वारा पत्थर गाड़कर आवगमन को बंद कर दिया गया है जिसकी वजह से अपने संसाधन से आने जाने वाले लोगों का आवगमन बंद हो गया है। मानव रहित गेट नं. 10सी को ग्रामीणों के हित में पत्थर हटाकर पुनः चालू कराया जाए।

इलाहाबाद-फैजाबाद रेल मार्ग पर स्थित दयालपुर हाट स्टेशन को वर्ष 2006 में आर्थिक नुकसान के कारण बन्द कर दिया गया है। इलाहाबाद शहर के नजदीकी क्षेत्र होने एवं आस-पास के क्षेत्रों का विकास होने से दयालपुर करबा विकसित हुआ है। दयालपुर के आस-पास से प्रतिदिन सैंकड़ों छात्र व्यवसायी एवं कर्मचारी इलाहाबाद आते जाते हैं। उक्त स्टेशन का पुनः संचालन शुरू करने से सैंकड़ों छात्रों, किसानों एवं व्यापारियों के लिए रेल यात्रा सुलभ हो सकेगी।

इलाहाबाद-वाराणसी मार्ग पर रामनाथपुर स्टेशन के पास स्थित फाटक को रामनाथपुर गांव के समीप के मार्ग पर न बनाकर गांव से लगभग एक किमी. की दूरी पर बनाया गया है। गांव के समीप मुख्य मार्ग से दूर होने के कारण इसका उपयोग नगण्य है। रेल मंत्रालय द्वारा उक्त तथ्यों को स्वीकार करने के बाद भी आर्थिक कारणों से इसे शिफ्ट नहीं किया जा रहा है। क्षेत्रीय निवासियों के हित में इसे रामनाथपुर ग्राम के समीप मुख्य मार्ग पर शिफ्ट किया जाए और लागत की धनराशि

रेलवे द्वारा वहन की जाए।

पिछले बजट में इलाहाबाद जिले के स्टेशनों झूंसी, दारागंज, प्रयाग, प्रयागघाट, तातगोपालगंज तथा नैनी को आदर्श स्टेशन घोषित किया गया था और इनके बहुमुखी विकास की बात की गई थी, परन्तु खेद का विषय है कि एक वर्ष के बाद भी इन आदर्श स्टेशनों पर कोई भी निर्माण कार्य नहीं शुरू कराया गया है।

रेल यात्रा के समय यात्रियों को मिलने वाली खान-पान की वस्तुओं के अत्यंत घटिया क्वालिटी की होने की बात रेल मंत्री जी द्वारा अपने अभिभाषण में स्वीकार की गई है परन्तु आज तक कोई कैटरिंग नीति नहीं बनायी गई है। खान-पान सेवा में सुधार न होने से यात्री घटिया एवं खराब आहार ग्रहण करने के लिए विवश है। इसे रोकने के लिए बजट में कोई योजना नहीं बनाई गई है।

रेल बजट में साफ-सफाई की बेहतर व्यवस्था पर जोर देने की बात कही गई है परन्तु शौचालय, कोच, प्लेटफार्म, रिटायरिंग रूम तथा वेटिंग हॉलों की स्थिति किसी से छिपी नहीं है। बजट में जैविक शौचालयों की व्यवस्था करने की बात कही गई है, परन्तु आज भी प्रथम एवं द्वितीय वातानुकूलित श्रेणी तक की बोगियों में स्वच्छ पेयजल व शौचालय की स्थिति दयनीय है। लम्बी दूरी की गाड़ियों में स्टेशनों पर ट्रेनों में जलापूर्ति की नियमिति व स्थायी व्यवस्था न होने से लम्बी दूरी की गाड़ियों में गर्मियों में जलापूर्ति की गम्भीर समस्या उत्पन्न हो जाती है। इसके लिए बजट में कोई योजना नहीं है।

ट्रेनों में विगत वर्षों में छेड़खानी की घटनाओं में वृद्धि हुई है। बढ़ती छेड़खानी की घटनाओं को रोकने के लिए महिला आरपीएफ बटालियन के गठन की घोषणा की गई है लेकिन आरपीएफ की हेल्पलाइन बनाने एवं कोचों में इसका नम्बर अंकित करने जैसी स्थायी व्यवस्था नहीं है।

देश इस वर्ष पं. मोतीलाल नेहरू जी एवं पं. मदन मोहन मालवीय जी की 150 वीं जयन्ती मना रहा है, परन्तु इनकी स्मृति में इलाहाबाद में बजट में कोई भी रेल परियोजना शुरू नहीं की गई है।

रेल बजट 2013 में यात्रियों की सुरक्षा एवं आधुनिकीकरण और लम्बित परियोजनाओं को गतिशील बनाने के लिए कोई योजना नहीं है। यात्री किराया व मालभाड़ा बढ़ाकर भी यात्री सुविधाओं में वृद्धि के लिए कुछ भी नहीं किया गया है। बजट अत्यंत निराशाजनक है। अतः मैं इस बजट का विरोध करता हूँ।

***डॉ. किरीट प्रेमजीभाई सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम):** मैं गुजरात के अहमदाबाद वेस्ट, संसदीय क्षेत्र से प्रतिनिधित्व करता हूँ। आजादी के बाद रेलवे का गुजरात के प्रति सौतेला व्यवहार हुआ है। गुजरात के सूरत, वडोदरा, अहमदाबाद जैसे बड़े शहर उत्तर भारत एवं अन्य प्रमुख प्रदेशों को जोड़ते हैं इसके अलावा है, उत्तर गुजरात प्रदेश, जो पाकिस्तान के साथ अंतर्राष्ट्रीय सीमा के तहत जुड़ा हुआ है और गुजरात का सौराष्ट्र प्रदेश जहां विशाल समुद्री तट है। ये दोनों प्रदेशों में रेल सुविधा सिर्फ नाम मात्र को है जो कि ब्रिटिश गर्वनमेंट के वक्त बना हुआ है। आजाद भारत में दो प्रदेशों में बहुत कम रेलवे का विकास हुआ है।

मेरा निवेदन है कि पाकिस्तान के साथ संवेदनशील बार्डर और समुद्री तट होने की वजह से केन्द्र सरकार को वहां रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर मुहैया कराना चाहिए, ताकि देश की रक्षा एवं उत्तरी भारत को बंदरगाहों की वजह से व्यापार को बढ़ावा मिल सके। गुजरात के लिए मेरी प्रमुख मांगें इस प्रकार हैं।

अहमदाबाद और मुंबई के बीच रेल ट्रैफिक पूरे देश में सबसे ज्यादा है। हाईस्पीड रेल सेवा (बुलेट ट्रेन) अहमदाबाद-मुंबई के बीच चलाने के लिए पहले बजटों में घोषणा भी हुई थी। सर्वे भी किया गया है, पर उसका क्रियान्वयन कब होगा, उसका इस बजट में कोई जिक्र नहीं किया गया। मेरी मांग है कि ये एक राष्ट्रीय परियोजना है उसे जल्द पूरी करने में घोषण शीघ्र ही होनी चाहिए।

उत्तर गुजरात में 95 फीसदी से ज्यादा यातायात सड़क मार्ग से होता है। मैं दुख के साथ बताना चाहता हूँ कि चानसभा, कंबोई से हारिज तक की रेल लाइन कुछ साल पहले निकाले गए हैं। ये उत्तर गुजरात के प्रति अन्याय है। मेरी मांग है कि चानसभा-हारिज रेल ट्रेक को ब्रॉडगेज में पुनः प्रस्तावित करके, उसे राधनपुर के साथ जोड़ा जाए, ताकि कंडला बंदरगाह के साथ एक नया रेलमार्ग प्रस्थापित हो सके। मेरी यह भी मांग है कि पिछले बजट में कलोल, बहुवराजी, चाणसभा से रणज रेल लाइन को ब्रॉडगेज परिवर्तन के लिए जो सर्वे का वादा किया था उसे पूर्ण करके ब्रॉडगेज लाइन में शीघ्र परिवर्तन किया जाए।

इस साल 2013-14 के रेल बजट की प्रस्तुति में भी गुजरात के प्रति अन्याय का सिलसिला जारी रहा है। प्रोजेक्ट ऑफ नेशनल इम्पोर्टेन्स में गुजरात को एक भी नहीं दिया गया है। बॉर्डर एरिया कनेक्टिविटी में गुजरात बार्डर स्टेट होते हुए भी एक भी लाइन नहीं दी गई है। रेल बेस्ड इण्डस्ट्रीज में रायबरेली को पिछले साल कोच फैक्ट्री दी गई थी और इस बजट में फोर्डव्हील फैक्ट्री दी गई है, जबकि गुजरात में ऐसी इण्डस्ट्री होते हुए भी एक भी फैक्ट्री नहीं दी गई है।

डबलिंग में पालनपुर-सामरवीयाली को घोषित किया है, मगर अन्य डबलिंग लाइन सरकार बनाएगी, जबकि यहाँ पीपीपी मॉडल पर बनाना है। मेरी मांग है कि यह भी डबलिंग सरकारी खजाने से होना चाहिए। सन 2012-13 में नई 36 लाइन पूरी करने की घोषणा की गई है मगर गुजरात में एक भी लाइन नहीं दी गई है। 2012-13 में 14 लाइन का गेज कन्वर्जन का वादा किया है, जिसमें गुजरात का एक भी कन्वर्जन नहीं है। 2012-13 में देश में 67 लाइनों को डबलिंग करने का इशारा जताया है, जिसमें गुजरात से एक भी नहीं है। मेमू एवं डेमू ट्रेनों में से 57 घोषणा में गुजरात से एक भी नहीं है।

रेल मंत्री जी ने रेल सर्वे में कुछ छुट-पुट घोषणाएं की हैं मगर इसमें कोई ज्यादा घोषणाएं नहीं हैं। अहमदाबाद को पश्चिम रेल का हडवार्टर बनाने की पुरानी मांग पर कोई विचार नहीं किया गया है। अहमदाबाद को इन्टरनेशनल स्तर का स्टेशन बनाने का वादा, वादा ही रह गया है। अहमदाबाद-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस का स्टॉपेज साबरमती स्टेशन देने की पुरानी मांग पर कोई घोषणा नहीं की गयी है। साबरमती रेलवे स्टेशन काफी बड़ा विस्तार को कवर कर सकता है और महात्मा गांधी जी ने साबरमती आश्रम से आजादी की लड़ाई चलाई थी। यह भी एक ऐतिहासिक स्थल है और गुजरात राज्य का पाटनगर गांधीनगर भी साबरमती रेलवे स्टेशन

से नजदीक होते हुए यहां राजधानी का स्टॉपेज देना एक महत्वपूर्ण एवं लोगों की सुविधा के लिए निर्णय होगा। इसलिए मेरी मांग है कि राजधानी का स्टॉपेज, साबरमती रेलवे स्टेशन को शीघ्र ही दिया जाए। गुजरात के सौराष्ट्र में अहमदाबाद, राजकोट और जामनगर के लिए शताब्दी ट्रेन दी जानी चाहिए।

श्री जगदीश शर्मा (जहानाबाद): सभापति महोदय, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। रेल बजट पर जब भी चर्चा होती है, पूरे देश का ध्यान रेल बजट की लगा रहता है। जब-जब रेल बजट आता है, माननीय रेल मंत्री रेल मंत्री शुरुआत ही करते हैं अपने भाषण से कि देश के जो पिछड़े इलाके हैं सामाजिक और आर्थिक रूप से, उन क्षेत्रों के विकास में रेलवे प्राथमिकता के साथ जाएगा। जब बंसल साहब रेल मंत्री बने, हमने उन्हें मुबारकबाद दी, हम उनकी इज्जत करते हैं और सदन में बहुत वर्षों से इन्हें देखने का मौका मिला है, बहुत ही शांति और अनुभवी हैं लेकिन पता नहीं क्यों इस बार, मैं आरोप नहीं लगा रहा हूँ लेकिन जब आप रेल बजट का सम्यक अध्ययन करेंगे तो पायेंगे कि रेल बजट में बिहार जैसे पिछड़े राज्य के साथ इस बार घोर अन्याय और भेदभावपूर्ण कार्रवाई हुई है। यह उम्मीद बिहारवासियों को बंसल साहब से नहीं थी। हमने इनके सामान्य बजट की सराहना की है। हमारी पार्टी जनता दल(युनाइटेड) दल ने जब इनका सामान्य बजट आया तो उसे सराहा और इन्हें धन्यवाद दिया। लेकिन जब इनका रेल बजट आया तो उसमें बिहार के लिए कुछ नहीं दिया गया। जितने रेल हैं वे पहले से ही बिहार में चल रही हैं। मैं नाम गिनाना नहीं चाहता हूँ। मैं मानता था कि इस बार जो रेल मंत्री हुए हैं वे बहुत पुराने सांसद हैं और बिहार की जनता की पीड़ा को जानते हैं। यहां लोक सभा में जितने सांसद खासतौर से रेल से जुड़े हुए हैं, जिनके यहां रेल का काम नहीं होता है, रेल बजट में जिनके इलाके का प्रबंध नहीं होता है, उस सांसद को इलाके में कमजोर समझा जाता है। यह एक कंसेप्ट है और बिहार के साथ जिसकी इतनी बड़ी आबादी है और जो बिहार मुख्यमंत्री नीतीश कुमार जी की अनुवाई में सर्वांगीण विकास कर रहा है, हम उम्मीद करेंगे कि जब माननीय मंत्री जी का रेल बजट पर भाषण होगा तो बिहार के साथ जो अन्याय हुआ है, अपने भाषण में उसकी भरपाई करने का प्रबंध करेंगे और बिहार को भरोसा दिलाएंगे।

बंसल साहब यूनिजन टैटरी से आते हैं, आज माननीय नीतीश कुमार जी सदन में नहीं हैं। आप उनके समय का रेल बजट देखिये, मैंने उस बजट का अध्ययन किया है। उसमें बिहार के साथ-साथ उन्होंने पूरे देश का ध्यान रखा। महोदय, मैं जहानाबाद से आता हूँ जो पूरी तरह से नक्सल प्रभावित क्षेत्र है। माननीय सोनिया जी यहां से अभी चली गयी हैं। वे वर्ष 1998 में यहां गयी थीं और मैं भी उनके साथ गया था। चार रेल परियोजनाओं के सर्वेक्षण का काम पूरा हुआ। मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ कि यूपीए(2) में उन चारों का सर्वेक्षण शुरू हुआ। बेहटा से औरंगाबाद, इस्लामपुर से बोधगया वाया मानपुर, बिहार शरीफ से जहानाबाद होकर एक कंगनसराय और जहानाबाद से किंजर, ये चार रेल लाइनें अंतर्राष्ट्रीय महत्व की हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि कम से कम बोधगया को तो शुरू कराने का आश्वासन दीजिए। बोधगया अंतर्राष्ट्रीय स्थान है और उसके लिए आपको जापान से भी मदद मिलेगी। जो दूसरी परियोजनाएं हैं उन्हें भी आप शुरू करने का आदेश दीजिए। जिससे देश और बिहार के लोग जानें कि जो नक्सल प्रभावित इलाके हैं वहां सरकार विकास के काम में आगे बढ़ रही है।

आपका राष्ट्रीय राजमार्ग एनएच-110 राजाबाजार-जहानाबाद से कौंस करता है लेकिन रेलवे ओवरब्रिज नहीं होने के कारण वहां जाम लगा रहता है। राज्य सरकार ने इसके लिए प्रस्ताव दिया है। इसका दायित्व रेलवे का है और वहां आरओबी बनाना आपकी जवाबदेही है चूंकि राष्ट्रीय राजमार्ग निकल रहा है साथ ही पटना-गया रेलवे लाइन है। महोदय, देश के कई स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने की पिछली सरकार ने घोषणा की। जो पटना का रेल-खंड है उसमें मकदमपुर और टेहटा दो स्टेशन हैं। मैं मांग करता हूँ कि मकदमपुर और टेहटा जो स्टेशन हैं पटना-गया रेलवे खंड का उसमें मकदमपुर और टेहटा को आदर्श स्टेशन का दर्जा दिया जाए। इंटरसिटी ट्रेन टेहटा स्टेशन पर नहीं रुकती है। वह सभी स्टेशनों पर रुकती है, लेकिन टेहटा स्टेशन पर नहीं रुकती है।

MR. CHAIRMAN: Please wind up. Many Members are waiting for their turn to speak.

श्री जगदीश शर्मा : महोदय, मैं अपनी बात समाप्त करने जा रहा हूँ।

गंगा-दामोदर एक्सप्रेस धनबाद तक चलती है। धनबाद में यह रुक जाती है। हम आग्रह करेंगे कि जहानाबाद गया के लाखों लोग कोलकाता में रोजगार या व्यवसाय करते हैं। आपने न्यू कोलकाता स्टेशन बनाया है, इसलिए इस ट्रेन को धनबाद से आगे बढ़ाइए। एक ट्रेन पटना से होकर जहानाबाद होते हुए दिल्ली और कोलकाता तक ले जाइए। पश्चिम चम्पारन में नरकटियागंज और बागाह में आरओबी स्वीकृत है और घोषणा की गई थी कि वर्ष 2014 तक पूरा कर देंगे, लेकिन आज तक टेंडर नहीं हुआ है। यही हाल हमारी पार्टी की सदस्या श्रीमती अश्वमेघ के यहां का है। इनके यहां 32 नम्बर गुमटी पर आरओबी बनना था,

इसमें भी टेंडर नहीं हुआ है। मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि इस बार मंत्री महोदय घोषणा करें कि क्षेत्र में कम से कम दो-दो पीआरएस, नहीं तो एक-एक पीआरएस जैसे पहले मिला था, देना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Sir, I would seek your permission to speak from this seat.

MR. CHAIRMAN: Okay. Be very brief and conclude your speech within five minutes

SHRI M.B. RAJESH : Thank you very much, Sir. At the outset, I would like to share the general feeling that has been created by the Railway Budget in my State of Kerala right from the Minister, who is in-charge of Rail in the State to the common man. Unfortunately, the feeling is that the injustice has been done to the State of Kerala. But I earnestly hope that the Railway Minister, Shri Pawan Kumar Bansalji, who is a reasonable person and who has been accommodative, will rectify that mistake; and justice will be done to Kerala.

Secondly, I would like to raise an issue once again, which had been raised by me in the last three-four years in this House 13 times. That is nothing but Palakkad Coach Factory Project. The hon. Defence Minister, Shri Antonyji is here; and he knows well the entire history of the Palakkad Coach Factory. The Coach Factory was promised to us in 1980 by the then Prime Minister, Shrimati Indira Gandhi. But unfortunately, that project went to Kapurthala in Punjab instead of Palakkad. After waiting for long 28 years, during the UPA-I period, when Laluji was the hon. Railway Minister, the Palakkad Coach Factory Project was again announced along with Raebareli Coach Factory Project. Now, the Raebareli Coach Factory has started production; and I have no complaint about it. That is due to the pressure exerted that the Raebareli Factory has started production. But in Palakkad, we can see only the foundation stone. The foundation stone was laid one year back but nothing has happened since that time.

Sir, the land has been made available by the Government of Kerala, which the Railways had taken over and now, that is to be sold. Now, we are waiting for the global tender and other procedures. But in the last one year, the global tender and other procedures have not been completed. We got the Cabinet clearance for the PPP project. Though we have got some ideological differences on the PPP projects, still I do not oppose the PPP project because I want that Coach Factory to be a reality. That is why I am not opposing the PPP. But the reality is that no major PPP projects has been materialized in the Railways. That is the history; and that is the reality.

In this regard, therefore, I would like to make an important proposal to the hon. Railway Minister for the consideration of the Railways. In my informal talks with the people concerned with the Steel Authority of India (SAIL), I came to know that the SAIL is willing to be a partner in the Palakkad Rail Coach Factory Project. Now, it is for the Government of India and the Railways to take a decision to respond positively. If the Railways respond positively and if the Railways take initiative, I hope that the Steel Authority of India is willing to become a partner in the Rail Coach Factory. Now the ball is in the court of the hon. Railway Minister and the Railways. If the hon. Railway Minister responds positively, then I believe that this coach factory project can be made a reality without any further delay. This has been delayed for 33 years. We have been waiting for the last 33 years and now we are looking for a global tender and looking for a private partner but we have not been able to find an appropriate private partner. So, in this situation if such an offer comes from the Steel Authority of India or if the Railways approach the Steel Authority of India and if the Railways accept the Steel Authority of India's proposal, then that would be a great relief and this will help to materialise this important project. This is the third issue and I hope that in his reply, the Railway Minister will respond to this proposal.

And, lastly, I would conclude with these things that there have been media reports about closure of a railway station in Palakkad constituency and in Palakkad Division. The name of that railway station is Mankara. I am not sure whether such a decision has been taken or not but, Sir, this is not an ordinary place and this is not an ordinary railway station. Though I belong to a different political party, CPI-M, I respect Sir Chettur Shankaran Nair. Sir Chettur Shankaran Nair was the one and only Malayali President of All-India Congress Committee. So, this place is the place of Sir Chettur Shankaran Nair and after becoming the President of AICC, he came to that railway station. He was accorded a warm welcome. So, this railway station and this place has got an historical importance. So, at least in the name of respected Sir Chettur Shankaran Nair, the former AICC President, I request the hon. Railway Minister that if such a decision has been taken, do not take such a decision. Please do not close down the Mankara railway station.

I would like to conclude while once again appealing to the Railway Minister that the feeling of injustice that has been done to the State of Kerala, the injustice that has been done in the case of Rail Coach Factory at Palakkad, that injustice will be done away with and justice will be done to the State of Kerala.

श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल): सभापति महोदय, मुझे रेल बजट पर बोलने का आपने मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। बजट 2013-14 के संदर्भ में मैं रेल मंत्री जी को बहुत बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी ने राष्ट्रीय महत्व की परियोजना के रूप में टनकपुर-बागेश्वर की पहचान की है, राष्ट्र कौशल कार्यक्रम में देह्यदून को स्थान दिया है, उत्तराखंड के लोगों को ऋषिकेश और डोयवाला के बीच सीधा सम्पर्क मुहैया कराने की मांग उन्होंने पूरी कर दी है और हमारे उत्तराखंड के अंदर जो हाथी कट जाते थे, उनके लिए भी उन्होंने एक बाईपास स्वीकृत किया है जिससे हाथी मरेगे नहीं और उनकी रक्षा होगी। इसके लिए भी मैं मंत्री जी को बहुत बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ। हरिद्वार से देह्यदून, नजीमाबाद से कोटद्वार रेलवे लाइन का दोहरीकरण स्वीकृत कर दिया है। अमृतसर-लालकुआ-बांद्रा-टर्मिनस यमनगर, बांद्रा टर्मिनस हरिद्वार के लिए आपने नई गाड़ी स्वीकृत की है। बरेली-लालकुआ पैसेंजर ट्रेन आपने स्वीकृत की है।

श्रीगंगानगर-हरिद्वार एक्सप्रेस का विस्तार ऋषिकेश तक किया गया है। देहरादून-मदुरई-चंडीगढ़ एक्सप्रेस को बढ़ाकर आपने दो दिन कर दिया है। इन सभी को आपने स्वीकृत किया है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को दिल से धन्यवाद देना चाहता हूँ।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि मंत्री जी ने अपने बजट के अंदर ऋषिकेश प्रयाग रेलवे लाइन 2013-14 के लिए 5 करोड़ रुपये स्वीकृत किये हैं। यह एक ऐसी रेलवे लाइन है जिसको आम भारतीय चाहता है कि मैं बद्दीनाथ की यात्रा सम्पन्न करूं। पहले लोग जब बद्दीनाथ की यात्रा के लिए जाते थे तो वे आपस में अपना श्राद्ध करके जाते थे क्योंकि उनको यह लगता था कि शायद हम लौटें या न लौटें। वह बड़ा दुर्गम मार्ग था परंतु आज मंत्री जी की यह इच्छा है कि वहां पर रेलवे लाइन बने। उत्तराखंड की जनता की यह इच्छा है कि वहां रेलवे लाइन बने। इसलिए ऋषिकेश- प्रयाग के लिए थ्री-डाइमेंशनल सर्वे के लिए मंत्री जी ने 5 करोड़ रुपये की राशि स्वीकृत की है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को बहुत बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं यह भी बताना चाहूंगा कि इससे पूरे देश का जो गरीब आदमी है, जो हमारा संत समाज है, आज उसके अंदर यह विश्वास पैदा हुआ है कि हमारी सरकार ने काफी दुर्गम मार्ग में यात्रा को सुगम करके उनका हृदय जीता है, उनकी मनोभावना पूरी की है। इसके साथ साथ हमारे उत्तराखंड का विकास भी होगा। जो यात्री रेल में बैठकर जाएंगे उनके अंदर यह भाव जरूर पैदा होंगे। मैं माननीय अध्यक्ष महोदय मीरा कुमार जी की कविता आपके सामने रखना चाहता हूँ-

न रहे रैदास

न रही वो कठौती वो कंगन

कहां, किसका मन है अब चंगा?

बहुत उदास बहती है गंगा।

सहस्त्रों दिए

तेरा दिए हर शाम मां के नाम

तेराए जिसने पत्थर के शालीग्राम

शायद उसी की सोच में

बहुत उदास बहती है गंगा।

शब्द बेमानी

आरती में मूढ सुर नहीं शोर है

पतित पावनी को घेरे मलीनता घोर है

समेटे यह कलुष तेरा मेरा

बहुत उदास बहती है गंगा।

कर सकूं तेरी आरती इस लायक कर दे, माँ

पूणों के बीहड़ में वसन्त के रंग भर दे, माँ

उंगली थामे रख, मेले में मत छोड़ अकेले

मेरे संग आ, मां गंगा

मेरे संग आ, ओ मेरी मां गंगा

महोदय, मीरा कुमार जी की यह कविता दर्शाती है कि गंगा की वेदना और धारा का अवलोकन और दर्शन करते हुए रेल ऋषिकेश से गणप्रयाग जाएगी। यह हमारे लिए बहुत गौरव का विषय होगा। हेमकुंड साहब, सिखों का परम धाम है, वहां भी लोग यात्रा कर सकेंगे। मैं समझता हूँ कि बद्दीनाथ, केदारनाथ, हेमकुंड साहब तीनों स्थानों पर यात्रा होगी तो उत्तराखंड का बहुत विकास होगा, देश बहुत लाभान्वित होगा। मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि आज कल हमारे देश में डायबिटीस से ग्रस्त लोगों की संख्या बढ़ती जा रही है इसलिए रेल में डायबिटिक फूड का प्रबंध होना चाहिए। जिस तरह से वेजीटेरियन और नॉन-वेजीटेरियन भोजन है उसी तरह से डायबिटिक भोजन भी होना चाहिए। मंत्री जी अगर यह काम करवाएंगे तो यात्रियों को बहुत लाभ होगा।

महोदय, उत्तराखंड के बहुत व्यंजन हैं, मेरी मांग है कि जब उत्तराखंड रेल का सफर हो, इन व्यंजनों को शामिल किया जाए। सब्जी, जिसे कंडाली कहते हैं, बिट्टुघास से बनाई जाती है और बहुत स्वादिष्ट होती है। अगर इसे मंडवे की रोटी के साथ खाया जाए, तो कहना ही क्या है। जख्ख्या के साथ सब्जी खाई जाती है, भरी रोटी होती है। इसी तरह बहुत से व्यंजन हैं जिसे उत्तराखंड रेल यात्रा के दौरान परोसा जा सकता है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि टायलेट्स साफ होने चाहिए। चीन में जब रेलगाड़ी स्टेशन पर रुकती है तो ऑटोमेटिकली

टायलेट्स के दरवाजे बंद हो जाते हैं ताकि स्टेशन पर गंदगी न हो। मेरा निवेदन है कि इस प्रकार के प्रावधान होने तो स्टेशन पर गंदगी कम होगी। बायोलॉजिकल टायलेट्स बनाए जाएं, जिस तरह से हवाई जहाज में टायलेट्स वैक्यूम से साफ कर दिया जाता है उसी प्रकार रेल में भी होने चाहिए। आपने देखा होगा कि स्टेशन पर छत होती है, क्यों नहीं उसके ऊपर मल्टी स्टोरी रेलवे स्टेशन बनाए जाते हैं? इस पर मोटल्स, शॉपिंग सेंटर बनाए जाने चाहिए ताकि कोई भी व्यक्ति शापिंग कर सके और मोटल्स में रह सके। रेलवे स्टेशन की ऊपरी जगह का पूरा उपयोग होना चाहिए ताकि रेलवे को इससे फायदा हो सके।

महोदय, मेरी मांग है कि सुपर फास्ट ट्रेनें चलाई जाएं, डेडिकेटेड कोरिडोर बनाए जाएं। अभी हाल ही में मुझे जापान जाने का मौका मिला और सुपर फास्ट ट्रेन में बैठने का मौका मिला। पांच मिनट में ट्रेन का दरवाजा खुला, हम बैठे और ट्रेन चल दी। लोगों ने बताया कि अगर एक मिनट भी ट्रेन लेट होती है तो टेलीविजन पर सरकार और रेल मंत्रालय माफी मांगते हैं कि हमारी गलती से एक मिनट ट्रेन लेट हो गई। मेरे कहने का मतलब है कि वहां रेल इतनी समय की पाबंद है। हमें इसका भी अनुकरण करना चाहिए क्योंकि अगर रेल निश्चित समय से पहुंचेगी तो देश के काम समय से होंगे।

महोदय, मेरा आग्रह है कि उत्तराखंड में जो स्टेशन बनें उनमें उत्तराखंड की कला का उपयोग होना चाहिए। यहां 12 स्टेशन बनेंगे, मेरा निवेदन है कि इनमें उत्तराखंड की झलक हो। जहां आजादी की लड़ाई लड़ी गई, वहां के स्टेशनों को संग्रहालय के रूप में बनाया जाना चाहिए। रूस के स्टेशनों को एक म्यूजियम के रूप में डेवलप किया गया है। हमारे देश में भी जहां आजादी की लड़ाई लड़ी गई, उन स्टेशनों को स्वतंत्रता सेनानियों को समर्पित करते हुए उनके बड़े चित्र लगाए जाएं ताकि यात्रियों को पता चले कि यहां किस प्रकार से लोगों ने बलिदान दिया है।

शहीदों की चिताओं पर लगेंगे हर बरस मेले

वतन पर मरने वालों का यहीं बाकी निशां होगा।

महोदय, मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि देश की सीमाओं को छोड़कर शांति रेल के रूप में भारत की सीमाओं को पार करते हुए विदेशों में जाना चाहिए। अगर कोलकाता से बांग्ला देश का पैसेज लिया जाए तो दस घंटे में त्रिपुरा पहुंच सकते हैं और वैसे रेल घूमकर जाती है तो तीन दिन का समय लेती है। अगर हमें अंतर्राष्ट्रीय क्षेत्र में घुसने का मौका मिले तो कोलकाता से त्रिपुरा, म्यांमार होते हुए थाईलैंड जा सकते हैं और मलेशिया तक कनेक्टिविटी मिल सकती है। इस तरह से यात्री सिंगापुर तक पहुंच सकते हैं। इस तरह के प्रयास होने चाहिए ताकि रेल देश की सीमा पार करते हुए तिरंगे को फहराते हुए, भारत के स्वाभिमान को आगे बढ़ाते हुए विदेशों में जा सके।

इसके साथ-साथ मैं यह भी आग्रह करूंगा कि जो रामनगर से हरिद्वार चलने वाली ट्रेन हैं, उसे धामपुर में हॉल्ट दिया जाए। रामनगर, काशीपुर, लालकुआं, हल्द्वानी स्टेशनों को नार्थ जोन में लाने का मंत्री जी प्रयास करें, क्योंकि यह नार्थ-ईस्ट जोन में है। बाकी उत्तराखंड के सारे स्टेशन नार्थ जोन में हैं। केवल रामनगर, काशीपुर, लालकुआं, हल्द्वानी स्टेशन नार्थ-ईस्टर्न जोन में हैं, जिससे अनेक समस्याएं पैदा होती हैं। काशीपुर-बरेली के बीच में चलने वाली ट्रेन रामनगर से चलाई जाए। जो रामनगर से सीधी चंडीगढ़ रेल सेवा है, वह बहाल की जाए। इसके साथ-साथ दिल्ली से रामनगर के बीच में फर्स्ट एसी कोचेज लगाई जाएं, जिससे कि कॉर्बेट पार्क देखने वालों को लाभ मिलेगा। इसी के साथ सेम डे रिजर्वेशन फैसिलिटी भी इसमें रिस्टोर की जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ और यहीं कहूंगा कि मंत्री जी ने बहुत काम किया है और आगे भी करेंगे। अंत में रेल बजट का समर्थन करते हुए कहना चाहता हूँ -

" पीर पर्वत सी पिघलनी चाहिए, इस रेलवे से कोई गंगा निकलनी चाहिए। मेरे सीने में न सही तो तेरे सीने में ही सही, कहीं भी आग लेकिन आग जलनी चाहिए। सिर्फ हंगामा करना मेरा मकसद नहीं, मेरी यह कोशिश है कि यह सूरत बदलनी चाहिए। मंत्री जी की यह कोशिश है कि यह सूरत बदलनी चाहिए।"

***SHRI ANAND PRAKASH PARANJPE (KALYAN):** I belong to Kalyan (Maharashtra) Parliamentary Constituency. Maharashtra is a state where first train on the Indian sub-continent steamed off Mumbai to Thane on April 16, 1853 in Central Railway. The Hon'ble Minister has tried to accommodate many works in Railway Budget like safety and security by setting up Railway Safety fund. Surplus expected to increase with operating ratio projected to fall to 88.8% in 2012-13 and 87.8% by 2013-14. Added 500 km of new lines, 750 km of doubling and 450 km gauge conversion is targeted in 2013-14.

Passenger Amenities in which identification of 104 stations, serving population of more than one million or those serving places of religious/tourist important for immediate attention. There are other aspects related to cleanliness, setting up Rail Neer bottling plants at 6 places, upgradation of another 60 stations as Adarsh Station in addition to 980 already selected, providing free wi-fi facility on several trains, provision of 179 escalators and 400 lifts at A-1 and other major stations for differently abled passengers. The upgradation of IRCTC ticketing system will be able to support 7200 tickets per minute as against 2000 tickets per minute today. For providing hygienic food, arrangements are tied up with food testing laboratories in addition to third party audit. State of the art base kitchens are proposed to be set up in railway premises. For promotion of Rail Tourism, executive lounges are going to set up in the country and launching of multi-modal travel package with cooperation of state Government of Jammu and Kashmir. Government is planning to generate Rs. One lakh crore through PPP route during the 12th plan. Special emphasis has been given to Rail based industries to meet the increasing demand ,

reduce dependence on imports and to generate employment opportunities. Multi-disciplinary training institute at Nagpur will be set up for imparting training in rail related electronics.

New projects have been proposed like laying of new lines, gauge conversion, doubling and electrification. Surveys for 59 projects will be undertaken in the year 2013-14. New trains have been started.

In this budget less emphasis was given to state of Maharashtra, the reasons best known to the authorities. No new Railway lines will be going to be laid in the year 2013-14, likewise no doubling of tracks and no electrification of line in Maharashtra. Only 4 surveys for the new projects will be taken up out of 59.

There is very thin Railway network in Maharashtra. No direct connectivity between major stations like Pune-Nasik, Pune-Aurangabad, Kolhapur-Aurangabad, Solapur-Nagpur, Solapur-Nasik, Ahmadnagar-Mumbai.

20 surveys have been carried out but no new line except Wardha Yavatmal-Nanded was sanctioned during the last 15 years.

Despite Maharashtra Govt. agreeing for 50% of the cost, the work of Manmad-Indore is not sanctioned.

No doubling project was sanctioned during the last 15 years except Bhigwan-Gulbarg which is given to RVNL and progressing at a very slow pace.

No production unit is based in Maharashtra for manufacture of coaches, diesel loco, electric engine and wheels. I hope Maharashtra gets one of these soon.

Work on world class station (Thane) is still not progressing in Maharashtra.

In Delhi to decongest the Railway Station Govt. has decided to setup three new Railway Terminus but not a single one in Mumbai.

In the last budget the then Hon'ble Minister had informed that Mumbai Rail Vikas Corporation has successfully completed its flagship project of MUTP Phase I costing Rs. 4500 crore with cooperation of Government of Maharashtra. The work on MUTP Phase II at a cost of Rs. 5,300 crore is also progressing well. A road map for MUTP III has been prepared to further strengthen and augment the suburban rail infrastructure and MRVC would carry out feasibility study for construction of faster corridors on CSTM-Panvel and Virar-Vasai-Diva-Panvel to Navi Mumbai Airport will be also be examined. But I am surprised to see that no mention of MUTP Phase III has been in the Budget.

The work of integrated security system have stopped for want of funds.

The following are the important demands related to my Parliamentary Constituency.

- India's first green field new Coaching Terminal on Railway land situated at Thakurli near Kalyan Junction in PPP Mode, is strategically and geographically an important location as train plying on 3 directions pass through Kalyan Junction namely south-east bound trains, north-east bound trains and Konkan railways.
- Elevated suburban Railway Corridor from Chhatrapati Shivaji Terminus to Kalyan Junction on suburban main line.
- Starting of suburban services on mainline between Diva Jn to CSTM.
- Extension of 15 Coach EMU Services between CSTM to Kalyan Jn upto Karjat and Kasara.
- First AC EMU Service on Mumbai Suburban services as declared by you should be from CSTM to Kalyan Jn.
- Extended Thane Station between Thane & Mulund on suburban Main line.
- 72 new additional service has been introduced out of which 50 on Western Railway and 22 on Central Railway. All the 22 services are on Harbour line of Central Railway. No service has been increased on Main line i.e. CSTM-Karjat-Khopoli, CSTM - Kasara. The new service should be introduced on Main Line too.
- Dombivali and Kalyan junctions are A1 stations in Mumbai Division but there is no facility of escalators. The escalators should be installed at the earliest.
- There is long pending demand of ROB at Diva Junction (Thane Municipal Corporation) on 50-50 cost sharing. It should be constructed immediately.
- The total funds allotted for Central Railways under passenger amenities PH-53 is a meager Rs. 73 crore for the 2013-14

for Central Railway with its urban traffic catering to 40 lakhs commuters daily. Considering the big volume of traffic passengers, the allocation should be increased to atleast Rs.150 crores.

- No work has been started for doubling of Kalyan-Kasara 3rd line as announced in 2011-12 Railway Budget.

- Survey of Kalyan –Karjat 3rd line kindly be done at the earliest and work to be started at the earliest.

- Ticketing is another area of concern which needs your attention and intervention. Lack of ticket windows on suburban stations is a concern. ATVM's were introduced for quick and easy ticketing for commuter but it is proving to be a nightmare with more 50% of ATVM's are faulty and have maintenance problems. CVM's are popular means of ticketing and should continue to stay.

- Inclusion of Diva-Panvel and Diva-Vasai under suburban main line system.

- To start new services for Kalyan Jn to Panvel and Kalyan to Vasai suburban services.

With these words I support the Railway Budget 2013-14. Mumbai.

श्री संजय सिंह चौहान (बिजनौर): सभापति महोदय, आदरणीय रेल मंत्री जी का मैं बहुत आभारी हूँ और रेल बजट की प्रशंसा करता हूँ। रेल मंत्री जी के चेहरे पर जो एक देवत्व का भाव है, वह जिस दिन रेल मंत्री बने, उस दिन एक बड़ी खुशी की लहर सबके मन में फैल गई और हमारे मन में भी खुशी की लहर फैल गई। मैं अपने गृह नगर मुजफ्फरनगर में था तो लोगों ने कहा कि अब तो बंसल जी रेल मंत्री बन गये हैं, 65 सालों से हम पश्चिम के लोग जो दर्द भुगत रहे हैं, उसमें जरूर कुछ न कुछ कमी आयेगी। कुछ तो हुआ, लेकिन मैं चंद शब्दों में कुछ बातें माननीय रेल मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी दिल्ली की आबादी जिस तरह से लगातार बढ़ रही है, मैं समझता हूँ कि दिल्ली की फटने की स्थिति हो रही है। अगर जल्दी ही कोई दूरगामी योजना नहीं बनाई गई तो अब से बीस साल बाद दिल्ली में घुसना बहुत मुश्किल हो जायेगा और उसमें रेल का योगदान सबसे ज्यादा हो सकता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि एक दूरगामी योजना जो आप 2024 की लेकर चले हैं, पहले वर्ष 2010 में आदरणीय ममता बनर्जी ने 2010 से 2020 का विजन दिया था, लेकिन वह बढ़कर 2024 हो गया।

मेरा निवेदन यह है कि एक रेलवे लाइन जिसका निवेदन हमने मंत्री जी से बजट आने के पूर्व भी किया था, यह एक मात्र रेलवे लाइन है जो दिल्ली से सहारनपुर जाती है, आज तक न उसका दोहरीकरण हुआ, न उसका विद्युतीकरण हुआ। इस बार भी आदरणीय मंत्री जी ने उसकी घोषणा की है, लेकिन वह दिल्ली से न होकर शाहदरा, शामली और टपरी है। वह शामली से टपरी तक हो गई, लेकिन दिल्ली-शाहदरा से शामली तक रह गई है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसकी घोषणा शाहदरा से की जाए और जो पहले घोषणा हुई है, उसमें दौशला से टपरी, सहारनपुर तक होना था, लेकिन वह मुजफ्फरनगर तक हुई थी। लेकिन इस बार के बजट में दौशला, मुजफ्फरनगर का भी जिक्र नहीं है। माननीय मंत्री जी बड़ा कठिन है, आजकल लोकतंत्र मजबूत होता जा रहा है। घोषणाएं हो जाती हैं, एक लाइन की घोषणा दौशला से हस्तिनापुर के लिए हुई थी, जो बाद में बिजनौर तक जाती है। हस्तिनापुर एक बहुत बड़ा तीर्थस्थल है। 2009-2010 में एक घोषणा दौशला से पानीपत के लिए हुई थी। अब लोकतंत्र इतना मजबूत हो गया है कि आजकल लोग जहां कहीं भी गांव में जाते हैं, वे पूछते हैं कि उस घोषणा का क्या हुआ। जो घोषणाएं मेरे से पूर्व हुई हैं, मेरे बहुत सम्मानित और तजुबेकार वरिष्ठ सदस्य थे, उन्होंने मांग की है कि जो घोषणाएं हुई हैं, जब मंत्री जी जवाब दें तो उनका स्पष्टीकरण जरूर हो, क्योंकि बहुत सी योजनाएं तो ऐसी हैं कि जो बाबाओं ने अपने पोतों को बताई थीं और वे पोते भी अब बाबा बन गये, लेकिन उन योजनाओं पर काम नहीं हुआ।

मेरा निवेदन यह है कि नई लाइनों में एक मेरठ से बिजनौर तक लाइन हो। मेरठ से हस्तिनापुर की वर्तमान स्थिति क्या है, इसका पता चल जाए। दौशला-हस्तिनापुर-पानीपत रेल लाइन की रेल बजट में घोषणा हुई थी, इसके बारे में जानकारी दी जाए। एक लाइन है मुजफ्फरनगर-रूड़की, लोगों को तीस किलोमीटर फालतू चल कर जाना पड़ता है, बहुत पहले इसका सर्वे हुआ था, अगर नई लाइन बन जाए तो उससे बहुत अच्छा होगा। मौअज्जमपुर नारायण जंक्शन पर एक डायवर्जन बन जाए तो बहुत फर्क पड़ सकता है। दिल्ली-शाहदरा-बागपत-शामली-सहारनपुर, कोसी-जाजमपट्टी वाया बरसाना-नंदग्राम-गोवर्धन लाइनों तक विद्युतीकरण किया जाए। मथुरा बहुत बड़ा धार्मिक स्थल है, हमारी सरकार को भी बहुत नीचा देखना पड़ता है, जब गोवर्धन में लाखों लोग परिक्रमा करने जाते हैं और वापसी में ट्रेनों की छत के ऊपर बैठ कर व लटकर कर आते हैं। ...(व्यवधान) इस पर ध्यान दिया जाए। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि बहुत सी छोटी-छोटी चीजों के लिए हमें मंत्री जी को कष्ट देना पड़ता है। मंत्री जी अपने अधिकारियों को भी यह कहें कि सांसद जो छोटी-मोटी समस्याएं रखें, उन पर तो वे निर्णय ले सकते हैं। मेरी मांग है कि मोदीनगर में स्टॉपेज के लिए इंदौर एक्सप्रेस, ओखा देहशदून एक्सप्रेस, कोचुवेली एक्सप्रेस, इंदौर अमृतसर एक्सप्रेस, निजामुद्दीन एक्सप्रेस मोदीनगर में रोकी जाएं। मुजफ्फरनगर के लिए बलसाढ़-हरिद्वारा एक्सप्रेस, आनंद विहार-जम्मूतवी एक्सप्रेस, लोकमान्य टर्मिनल- हरिद्वारा एक्सप्रेस का स्टॉपेज दिया जाए। चंदोक रेलवे स्टेशन पर लखनऊ-चण्डीगढ़ एक्सप्रेस रूक रही थी, लेकिन पिछले तीन महीने से उसका स्टॉपेज नहीं हो रहा है। कोलकता-जम्मूतवी एक्सप्रेस, बालावली पर रूकनी चाहिए। सहारनपुर-दिल्ली ट्रेन खंडरावली स्टेशन पर रूकनी चाहिए।

सभापति जी, मेरा निवेदन है कि कोहरे के कारण ट्रेनों का रोका जाना ऐसा है, जैसे उस इलाके के लोग दोयम दर्जे के नागरिक बना दिए हैं। कोहरे में बड़ी-बड़ी राजधानी या शताब्दी ट्रेनें तो नहीं रूकती हैं, लेकिन कोहरे पड़े या न पड़े, एक तारीख फिक्स कर रखी है कि 15 दिसंबर से फरवरी तक फलां-फलां ट्रेनें बंद रहेंगी। उस इलाके के लोगों को भारी कष्ट का सामना करना पड़ता है। दिल्ली शामली एक्सप्रेस बंद हो जाती है, गढ़वाल एक्सप्रेस जो कोटद्वारा से दिल्ली तक जाती है, वह बंद हो जाती है। लखनऊ एक्सप्रेस जो लखनऊ से चण्डीगढ़ जाती है, वह भी कोहरे के कारण बंद हो जाती है। इसका कुछ समाधान होना चाहिए। शामली-दिल्ली,

दिल्ली-हरिद्वार, सहारनपुर-दिल्ली और सहारनपुर-दिल्ली ट्रेनों में कोचों की संख्या बढ़नी चाहिए। हम चाहते हैं कि हमारे क्षेत्रों में भी आदर्श स्टेशन हों। बिजनौर, चांदपुर, नजीबाबाद, चंदक, खतौली, रूहाना एवं झालू आदि स्टेशन आदर्श स्टेशन की सूची में आएं।

माननीय सभापति जी, एक ट्रेन बिजनौर से सुबह दिल्ली आती थी, उसे बिना किसी वजह के शाम को दिल्ली के लिए कर दिया गया है। किसी को अगर दिल्ली काम है तो उसको एक रात पहले दिल्ली आना पड़ेगा। हमारा निवेदन यह है कि जो ट्रेन पहले सुबह बिजनौर से दिल्ली चलती थी, वह सुबह के समय ही आए और शाम को यहां से वापस जाए। बडौत रेलवे स्टेशन पर ओवर ब्रिज की आवश्यकता है। दिल्ली-मेरठ-सहारनपुर रेल रूट नियर एनएच-58 पर रेलपुल की ऊंचाई बढ़ाई जाए। दिल्ली आगरा रेल रूट पोल नं. 1424ए 28/50 रेल गेट का निर्माण होना आवश्यक है। मुजफ्फरनगर, चांदपुर, बिजनौर में ओवरब्रिज का निर्माण होना आवश्यक है। चांदपुर रेलवे स्टेशन प्लेटफार्म नं. 1 पर तीन श्रेटर को बढ़ाया जाए व प्लेटफार्म नं. 2 पर एक प्रतीक्षालय का निर्माण किया जाए। मुजफ्फरनगर रेलवे स्टेशन पर मंडी की तरफ एक अतिरिक्त टिकट काउंटर खोला जाए। विश्व विख्यात पर्यटक जैन तीर्थ जम्बूद्वीप-हरिनापुर में रेलवे रिजर्वेशन काउंटर खुलवाने की कृपा करें।

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): सभापति जी, आपने हमें रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद करते हैं। सभापति जी, चूंकि रेल इस देश की लाइफ लाइन कही जाती है, इसलिए रेलवे मंत्री से लोगों की बड़ी अपेक्षाएं हैं।

महोदय, हम तो उत्तर प्रदेश से आते हैं, जहां अपवादस्वरूप कभी किसी को रेल मंत्री बनने का मौका मिला। उस प्रदेश के लोग जिन्हें एक बार नहीं, अनेकों बार रेल मंत्रालय संभालने का मौका मिला, जब वे लोग सवाल खड़े करते हैं तो थोड़ा अजीब सा जरूर लगता है। मैं नाम नहीं लेना चाहता हूं, उसमें बिहार है, बंगाल है और बहुत सारे लोग हैं... (व्यवधान) मैंने कहा कि अपवादस्वरूप एक बार जनेश्वर मिश्रा जी कम समय के लिए रेल मंत्री बने थे।

माननीय मंत्री जी सोच रहे होंगे कि इस रेल बजट पर हमें बड़ी बधाइयां मिलेंगी। रेल से लोगों की बहुत अपेक्षाएँ हैं, रेल लोगों से सीधे जुड़ी है और जब अपेक्षा ज्यादा होती है तो उपेक्षा भी होना स्वाभाविक है, हो सकता है कि सबकी अपेक्षाएँ पूरी न हों।

महोदय, मैं मऊ से आता हूँ, वह उत्तर प्रदेश और पूर्वांचल का सबसे पिछड़ा इलाका है। जहां आजादी के चौंसठ साल में आज तक एक नहीं अनेकों सांसद हुये, जिनको बहुत आगे जाने का मौका मिला, केंद्र की सरकार में भी रहने का मौका मिला, लेकिन मऊ जनपद का दुर्भाग्य था, जो वह दिल्ली से सीधे नहीं जुड़ पाया। मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि पहली बार आपने मऊ के पिछड़ेपन को, बुनकरों की नगरी को, वहां के लोगों की पीड़ा को समझा और पहली बार आपने मऊ से दिल्ली को जोड़ने का काम किया। इसके लिए मैं अपनी तरफ से और अपने संसदीय क्षेत्र की तरफ से आपको तहे दिल से बधाई देता हूँ। बधाई केवल मऊ से नहीं, बल्कि मऊ से चलकर जिस रास्ते से, खासकर अलीगढ़ यूनिवर्सिटी, जिसकी देश और दुनिया में अपनी पहचान है, वहां के तमाम प्रोफेसर्स ने मीटिंग की, क्योंकि वह ट्रेन अलीगढ़ यूनिवर्सिटी होकर जाएगी, इसलिए वहां के तमाम प्रोफेसर्स ने आपको बधाई दी। वह पेपर कटिंग सबको भेजी है।

माननीय मंत्री जी, बहुत सारे पैसेजर्स, जो ढाई करोड़ लोग डेली सफर करते हैं, आज भी बहुत सारी वैकेंसीज खाली पड़ी हैं। मंत्री जी, मऊ जनपद पूर्वांचल का सबसे पिछड़ा होने के साथ-साथ बुनकर बाहुल्य इलाका है। बुनकर अपने कारोबार के लिए दक्षिण भारत जाते हैं, कानपुर के जाते हैं... (व्यवधान) बिहार के भी जाते होंगे, जो ट्रेन आपने मऊ से चलायी है, मैं चाहूंगा कि मऊ, मोहम्मदाबाद, आजमगढ़, शाहगंज, लखनऊ, कानपुर, अलीगढ़ होते हुए वह आनंद विहार पहुंचे, जहां से आपने इसे चलाया है। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी, पहली बार इसको लेकर इतनी उत्सुकता है। मऊ के लोगों में तो खुशी है ही, आजमगढ़ के लोग भी खुश हैं, शाहगंज, जौनपुर के लोग भी खुश हैं और इस रास्ते में पड़ने वाले अलीगढ़ और कानपुर सहित सभी जगह के लोग खुश हैं। माननीय मंत्री जी आपने इसे हफ्ते में दो दिन के लिए दिया है, बहुत दिनों बाद यहां के लोगों को ट्रेन मिली है, एक नहीं दर्जनों सांसद वहां से आते हैं, इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि इस ट्रेन को कम से प्रतिदिन चलायें। हम लोगों के लिए, वहां के सांसदों के लिए भी एक ही ट्रेन है, जिससे सीधे लोकसभा की कार्यवाही में अटेंड करने का हमें मौका मिल सकता है।

हमने माननीय मंत्री जी से दक्षिण भारत के लिए एक ट्रेन की मांग की थी। चूंकि जो बुनकर हैं, महाराष्ट्र में कारोबार खत्म होने के बाद दक्षिण भारत में चेन्नई, बंगलुरु, सिकंदराबाद, हैदराबाद से कारोबार के लिए जुड़ते हैं। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी इसे चाहते थे, लेकिन कहीं न कहीं संसाधन की कमी के नाते शायद आप नहीं ट्रेन नहीं दे पाए होंगे। यह आपकी मजबूरी हो सकती है, लेकिन सुझाव के तौर पर माननीय मंत्री जी मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूँ। आपने ट्रेन का विस्तार किया, आप चाहते तो जहां के आप मंत्री हैं, जहां से आप चुनकर आते हैं, भारत सरकार के मंत्री हैं, आप चाहते तो वहां एक नहीं अनेकों ट्रेन आप चला सकते थे। यह आपका विशेषाधिकार था, लेकिन शायद संसाधन की कमी के नाते शायद आप सीधे नहीं जोड़ पाए। जैसे निजामुद्दीन से मडगांव की ट्रेन है, जो बहुत महत्वपूर्ण ट्रेन है, लेकिन संसाधन की कमी के नाते आपने नयी ट्रेन न चलाकर, आपने इसका चंडीगढ़ तक विस्तार किया... (व्यवधान) उसका उपयोग ठीक है। ... (व्यवधान) वह ट्रेन दिल्ली होकर ही चंडीगढ़ जाएगी।

रेल मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल): यहाँ जगह नहीं रहती, तब हम वहाँ लेकर गए हैं।

श्री दारा सिंह चौहान : महोदय, गोरखपुर से प्रतिदिन साउथ के लिए ट्रेन चलती हैं। गोरखपुर से साउथ के जसवंतपुर, बंगलौर के लिए एक ट्रेन चलती है। बंगलौर इस देश का बड़ा महत्वपूर्ण शहर है जहाँ इंजीनियर नौकरी करने के लिए जाते हैं और कारोबार में भी लगे हैं। वहाँ पढ़ने वाले बच्चे भी आने जाने की दुर्बलस्था के कारण वहाँ आ-जा नहीं सकते हैं। उनको दिल्ली आना पड़ता है। मैं माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि गोरखपुर से साउथ के जसवंतपुर के लिए जो ट्रेन है, प्रतिदिन होने के बाद एक एक्स्ट्रा ट्रेन चलाई गई साउथ से गोरखपुर के लिए, जो हर रविवार को 5.10 बजे गोरखपुर पहुँचती है। वह ट्रेन वहाँ 48 घंटे गोरखपुर में खड़ी रहती है। उस ट्रेन को आप मऊ, आजमगढ़ या मडुवाडी, बनारस से इलाहाबाद, कहीं भी ले जाकर आप उसकी धुलाई सफाई करा सकते हैं। आप उसे लखनऊ ले जाकर उस ट्रेन की सफाई कराकर, फिर वापस मऊ होकर जब दो दिन बाद वह ट्रेन जाती है, वहाँ तक आप इसे चला सकते हैं। अभी वह ट्रेन रविवार को सुबह 5.10 पर आती है और मंगलवार को 8.10 बजे जाती है। फिर वह ट्रेन गोरखपुर से जसवंतपुर को जाती है। मैं चाहता हूँ कि 48 घंटे वह ट्रेन जो बेकार खड़ी रहती है, अगर आपकी कृपादृष्टि वहाँ पर हो जाए तो मैं समझता हूँ कि गोरखपुर से लेकर भटनी, देवरिया, मऊ, आजमगढ़ होकर आप उसे चला सकते हैं। आप चाहें तो बनारस से भी ले जा सकते हैं अगर कहीं धुलाई की दिक्कत है। आजमगढ़ में धुलाई की सुविधा है। लखनऊ ले जा सकते हैं। इससे वहाँ के लोगों को आने-

जाने का साधन मिल सकता है और गोरखपुर से लोहान जाने की भी सुविधा मिल सकती है। इससे किसी का कोई नुकसान भी नहीं होगा, यह मेरा अपना सुझाव है।

13.57 hrs (Mr. Deputy Speaker in the Chair)

माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं मंत्री जी के संज्ञान में मैं लाना चाहता हूँ कि पिछले रेल बजट में मऊ टर्मिनल की घोषणा हुई थी, चूँकि मऊ बहुत ही महत्वपूर्ण व्यावसायिक नगर होने के नाते भी वहाँ से कोई ट्रेन नहीं थी। मैं आपको बधाई दूँगा कि आपने उस टर्मिनल को बनाने के लिए लगभग 15 करोड़ रुपये दिये हैं, प्रोजेक्ट सैंवशन किया है। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि लगभग 55 करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट वहाँ आया था और लगभग 10 लाख रुपये टोकन मनी आपने वहाँ डाला है। मैं सारी जनता की तरफ से कहना चाहता हूँ कि इसके मऊ आने से बहुत लोगों का फायदा होगा। वहाँ कम से कम इतना पैसा जरूर आप दें कि एक बढ़िया टर्मिनल बनने में कहीं अवरोध पैदा न हो। महोदय, मऊ का जो ज़ीरो बी गेट है, जहाँ से मऊ की 80 फीसदी आबादी पश्चिम की तरफ रहती है और पूर्व की तरफ कलैक्टर तथा दूसरे कार्यालय हैं। 80 फीसदी बुनकरों की आबादी इधर रहती है और वह ज़ीरो बी गेट दिन में 48 बार बंद रहता है। मैंने एक बार नहीं, कई बार कहा कि वहाँ पर आर.ओ.बी. होना चाहिए। मैंने यह भी कहा कि जब लोग कहते हैं कि टैविनकली फ़ीज़ीबल नहीं है, तो मैं कहना चाहता हूँ कि जब समुद्र में बाँद्रा में पुल बन सकता है, तो मऊ में प्लाईओवर क्यों नहीं बन सकता है? इसलिए मेरा निवेदन है कि वह आर.ओ.बी. जितना जल्द हो जाए, चाहे अंडरपास बन जाए, चाहे आर.ओ.बी. की फ़ीज़ीबिलिटी है तो वह बनना चाहिए।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि इंदारा से लेकर दोहरीघाट 32 किलोमीटर जो छोटी लाईन अंग्रेज़ों के ज़माने की है, हमने उसकी कई बार यहाँ मांग की। आज योजना आयोग में वह फ़ाईल पड़ी हुई है। मैं समझता हूँ कि दोहरीघाट से लेकर मऊ तक तय करने में चार महत्वपूर्ण टाउन एरिया पड़ते हैं। मैं समझता हूँ कि प्लानिंग कमीशन से जितना जल्द प्रयास करके उस पर धन आबंटित करके उसको ब्राडगेज में परिवर्तित करने का काम शुरू करें तो अच्छा होगा। एक बात और मैं सुझाव के तौर पर कहना चाहता हूँ।

14.00 hrs

माननीय मंत्री जी ने जेटीबीएस बढ़ाने की बात की है कि जेटीबीएस को बढ़ाया जाएगा। लेकिन जेटीबीएस को लेकर लोगों में शंका है। आप जब देते हैं तो कहते हैं कि पूरे देश में बेरोजगारी बढ़ रही है। रेलवे का कैम्पस देश के कई महत्वपूर्ण जगहों पर देश में है, वहाँ जेटीबीएस वाले अपना कार्यालय टिकट के लिए खोलते हैं तो लोगों में अविश्वास पैदा होता है। मैं माननीय मंत्री जी को बधाई दूँगा कि आज भी रेलवे पर देश की जनता को बड़ा भरोसा है। जब रेलवे के कैम्पस के बाहर आप जेटीबीएस खोलने के लिए रेंट पर देते हैं तो लोग वहाँ टिकट लेने नहीं जाते हैं, बल्कि उनका प्रयास होता है कि सीधे रेलवे की टिकट खिड़की से वे टिकट खरीदें। इसलिए माननीय मंत्री जी से मैं मांग करता हूँ कि पूरे देश में कर्मचारियों की कमी के नाते आपके काउण्टर खाली रहते हैं, उनको भाड़े पर देकर खुलवाने का काम करें। इससे रेलवे को टिकट पर कहीं नुकसान नहीं होने वाला है।

महोदय, मैं चाहूँगा कि छपरा से चेन्नई को एक ट्रेन गंगा-कावेरी जाती है। यदि उसे एक दिन मऊ से जोड़ देंगे, छपरा-मऊ होकर के तो मैं समझता हूँ कि बलिया से लेकर मऊ तक के लोगों को इससे फायदा होगा। माननीय मंत्री जी पिछली बार बजट में आदर्श स्टेशन की बात हुई थी। मैंने लिखित रूप से दिया था कि मेरे संसदीय क्षेत्र कासरा जो बहुत ही महत्वपूर्ण तहसील है और मुख्यालय है, उसको आदर्श स्टेशन बनाने की मैंने मांग की थी, उसको जितना जल्दी हो सकता है, उसको कशने का काम करें। इन्हीं शब्दों के साथ चूँकि रेल मंत्री को माननीय प्रधानमंत्री और वित्त मंत्री कई बार बधाई दे चुके हैं तो मैं यह भी चाहूँगा कि भारत सरकार के प्रधानमंत्री और वित्त मंत्री रेलवे की तरफ ज़रूर ध्यान दें, ज्यादा पैसा दें, जिससे रेलवे की जो परियोजनाएं लम्बित हैं, उनको शुरू किया जाए। आजमगढ़ हमारी कमिश्नरी का मुख्यालय है। वहाँ चार साल से आरओबी बन रहा है। चार-पांच साल हो गए हैं, वह इतनी धीमी गति से बन रहा है, मैं चाहता हूँ कि उसको जल्दी बनवाने का निर्देश जारी किया जाए। सैकण्ड प्लेटफ़ॉर्म जहाँ पैसेंजर जाते हैं और उनको उतरने में काफी परेशानी होती है, खास कर के महिला और बूढ़े लोगों को। रेलवे की सफ़ाई और सुरक्षा के बारे में कहा गया है, जिसको पूरा किया जाए।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : श्री लालू प्रसाद।

श्री लालू प्रसाद (सारण): महोदय, मंत्री जी यहाँ मौजूद नहीं हैं। किस को भाषण सुनाएंगे? इससे तो अच्छा है कि लिख कर के दे दिया जाए।...*(व्यवधान)* रेड्डी जी क्या जानते हैं? मंत्री जी को बुलाइए।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : इनकी बात रिकार्ड में नहीं जाएगी।

...*(व्यवधान)* *

श्री लालू प्रसाद : यहाँ रेल बजट पर बहस हो रही है। आप मंत्री जी को बुलाइए।...*(व्यवधान)* यह अच्छी बात नहीं है।...*(व्यवधान)*

श्री दारा सिंह चौहान : मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देते हुए कहना चाहता हूँ कि मऊ स्टेशन के पश्चिम में एक टिकट खिड़की खोली जाए, एक फ़ुट ओवर ब्रिज बनाने की कृपा करें, जिससे लोगों को आने-जाने में और ट्रेन पकड़ने में सुविधा हो। इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया।

श्री लालू प्रसाद : महोदय, मुझे लम्बा-चौड़ा भाषण नहीं करना है। भारतीय रेल भारत की लाइफ लाइन है। इसमें गरीब से लेकर अमीर तक सभी लोग इसमें सवारी करते हैं और इसका इस्तेमाल करते हैं। विकास के मामले में, इंफ़्रास्ट्रक्चर में भारतीय रेल की उपेक्षा नहीं की जा सकती है। वर्ष 2004 में डॉ. राकेश मोहन कमेट्री ने भारतीय रेल की दुर्दशा के संबंध में कीचड़ में फंसने का जो रिपोर्ट किया उस रिपोर्ट को माननीय मंत्री जी को पढ़ना चाहिए। वर्ष 2004 में डॉ. राकेश मोहन ने सुझाव दिया था कि भाड़ा बढ़ाना पड़ेगा। उस समय सरकार ने रेलवे में बहुत सारे पदों को समाप्त किया था। रेल की हालत बंद से बदतर थी। हमारा भारतीय रेल जिसे मैंनापकर से लेकर अन्य चीज़ों में सोने की विड़िया माना जाता है, इसे निजी क्षेत्र को सौंपने की बात हो रही थी। महोदय, उस समय भारतीय रेल कैपिटल मेनटेंस के

लिए डिभिडेड देने की स्थिति में नहीं थी। इसकी हालत बंद से बदतर थी। जब मैं रेल मंत्री के रूप में आया तो मैंने समीक्षा की। माननीय मंत्री जी और सभी को उन चीजों को देखना चाहिए। मंत्री बदलने के बाद हर मंत्री और पदाधिकारी अपने-अपने दिमाग का इस्तेमाल करते हैं। इसका नतीजा है कि भारतीय रेल आज फिर दलदल में फंस गया है। वैसे भी दुनिया की नजर भारतीय रेल पर लगी हुई है कि कैसे इसे निजी क्षेत्र में ले लें। फिर हमारी क्या हालत होगी?

महोदय, मैं मानता हूँ कि इंडियन रेल ह्यूज कंजेशन में है। भारतीय रेल की इन्जीरिंग लाइन में ह्यूज कंजेशन है। पैसेंजर का भाड़ा बढ़ाने से, यात्रियों का खून निकालने से भारतीय रेल का कार्याकल्प होने वाला नहीं है। आज भारतीय रेल को येना पड़ रहा है। मुझे भी कभी-कभी आंसू आ जाते हैं। इस रेलवे को बिना भारत सरकार के सामने हाथ पसारें हुए हमने काम किया। हम कभी भारत सरकार के पास भीख मांगने नहीं गए, बल्कि अकेले भारतीय रेल के सभी रेलकर्मी एक परिवार के रूप से इसी भारतीय रेल को बिना हॉरिफिकरी के 60,000 सरप्लस अर्निंग आया। इसको लोगों ने चैलेंज किया। मैं उनका नाम लेना नहीं चाहता हूँ। हमें बदनाम करने की कोशिश की गयी कि यह बाज़ीगरी है। महोदय, हम जो भी मज़ाक कर लें लेकिन हार्वर्ड, अमेरिका, सिंगापुर, अहमदाबाद आदि जगहों पर जहां हमारे बच्चे पढ़ने जाते थे वहां के लोग लालू यादव से पढ़ने आए कि क्या करामात हुई कि भारतीय रेल ने आज सरप्लस कमाई की है? इसलिए महोदय, हम ने उन्हें यह बताया। लोगों ने हम से पूछा कि अगर आप रेल मंत्री नहीं रहेंगे तो फिर क्या होगा? हम ने कहा कि हमारे जो भी साथी आएंगे, हम लोगों ने जो लकीर खींचा है, उस पर निश्चित रूप से वे लोग आगे बढ़ेंगे। भारतीय रेल में ह्यूज कंजेशन है।

आज रोज का एकमात्र यही बहस है कि भाड़ा बढ़ाओ, भाड़ा बढ़ाओ। आज रेलवे में कॉन्ट्रैक्टर का पेमेन्ट नहीं हो रहा है? इसका कैसे निर्वहन होगा? जो काम हो रहा है उसका पेमेन्ट भी नहीं हो पा रहा है। क्या यह रेल आगे बढ़ने वाला है? महोदय, हम लोगों ने इसलिए समीक्षा की थी कि हम भाड़ा नहीं बढ़ाएंगे। हमने भारतीय रेल में चोरी को रोकना, गाड़ी को रोक कर रेंड किया, रेंड कर पाया कि भारतीय रेल में कितने माफिया गिरोह हैं। इसका नतीजा हुआ कि बिना भारत सरकार से मांगे हुए हम आगे बढ़ने लगे और हम ने डिभिडेन्ड भी देना शुरू किया। हम ने रेल कर्मचारियों को बोनस दिया।

रेलवे स्टेशनों पर काम करने वाले हमारे जो कुली हैं, वे रोते थे। जब कोई कुली अपनी बेटी की शादी करने के लिए कहीं जाते थे तो लोग पूछते थे कि लड़की का बाप क्या करता है तो लोग बोलते थे कि वह पोर्टर है, कुली है। तब वे लोग कहते थे कि नहीं, हम कुली की बेटी से शादी नहीं करेंगे। हमने फर्स्ट ग्रेड का स्टेटस दिया, गरीब लोगों को दिया। कई लोगों ने हमारे मंत्री न रहने के बाद छोड़ दिया। ह्यूज कंजेशन, भाड़ा बढ़ाना नहीं। आपने देखा होगा, सभी माननीय सदस्यों ने इन चीजों को पढ़ा होगा। पैसेंजर गाड़ी, एक्सप्रेस, राजधानी और शताब्दी निकालने में, हमारी जो जर्सी गाय मालगाड़ी है, बुश ट्रेन, जिसको सोने की चिड़िया बोलते हैं, लूप लाइन में डाल देते हैं। यह पौडिंग में रहेगी, माल गाड़ी नहीं चलेगी। वहीं पर माल की चोरी होती है, वहां से सारा माल निकाल देते हैं। ह्यूज कंजेशन को एवाइड करने के लिए पढ़ना चाहिए, देखना चाहिए। अपने पुराने साथियों के बताए हुए रास्ते की समीक्षा करनी चाहिए। उसे इस्टीमेट में फेंक दिया। इसलिए माननीय प्रधानमंत्री, मनमोहन सिंह जी, मैडम सोनिया गांधी जी हम लोगों ने यह किया था कि ह्यूज कंजेशन को रोकने के लिए डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर बनाना पड़ेगा, जिसमें बुश ट्रेन चलेगी। बुश ट्रेन लूप लाइन में नहीं जाएगी, लुधियाना से लेकर हावड़ा, कवरिंग ऑल पार्स ऑफ कोलकाता इन्वेलुडिंग हल्दिया, बिना किसी की जमीन लिए हुए, अगर उसमें कोई बड़ा शहर पड़ता है तो उसे हम डायवर्ट कर देंगे। हम जनता का दिल नहीं दुखाएंगे। पार्लियामेंट के रिकार्ड में हैं, हमने कहा कि हम कहीं से भीख नहीं मांगेंगे। हम अपने पैरों पर अपनी कमाई से इस्टर्न कोरीडोर का निर्माण करेंगे। चीन से माल आ रहा है, यहां से बाहर माल जा रहा है... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: आप रेल बजट पर बोलिए।

श्री लालू प्रसाद : हम रेलवे पर ही बोल रहे हैं, आप थोड़ी बात सुना करिए। आप ऊंचे पद पर हैं, इसलिए मैं आपका आदर करता हूँ। कोलकाता पोर्ट में चीन से आता है। ये सारे गुड्स हमें मिलते हैं, गुड्स हम भेजते हैं तो कवरिंग ऑल पार्स ऑफ कोलकाता इन्वेलुडिंग हल्दिया, इस्टर्न कोरीडोर। हमने इस काम को शुरू भी किया। आप मुगलसराय से आगे जाएं, अर्थ वर्क का काम हमने शुरू करवाया। वेस्टर्न कोरीडोर, दिल्ली टू हावड़ा, दिल्ली टू मुंबई, वेस्टर्न कोरीडोर को बढ़ाना था। जापान के प्रधान मंत्री देश के प्रधान मंत्री में समझौता कि वेस्टर्न कोरीडोर में बहुत कम इंटरस्ट में आपको इसमें हम पैसा देंगे। मैं जापान गया और काम शुरू कराया, लेकिन हम लोग हट गए, काम बंद हो गया। माननीय सदस्यगण, 80 परसेंट माल, देश के गुड्स रोड से जा रहे हैं, ट्रक से जा रहा है। हम रोड पर पैसा खर्च कर रहे हैं। व्यापारी चाहते हैं कि रेल का रेट हमें मिले, इसीलिए डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर था। हम जब तक अपने बिज़नेस को मजबूत नहीं करेंगे, रोड का माल रेल पर शिप्ट नहीं करेंगे, क्या भाड़ा बढ़ाने से बढ़ेगा। लोगों का दिल दुखाने से बढ़ेगा। सीनियर सिटिजन का भाड़ा बढ़ाने से बढ़ेगा। यह रुकने वाला नहीं है। हम रेल से माल को ले जाना चाहते हैं। वेयर हाउसिंग का पढ़िए, इसका कागज निकालिए। वेयर हाउसिंग बनाना था। हमने माल को उठा कर वेयर हाउसिंग में रख कर वहां पहुंचाना था। इन्होंने उसे बंद कर दिया।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं जानता हूँ कि समय कम है। डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर अगर जल्दी नहीं बना, भारत सरकार का कैबिनेट का डिजीजन है कि इसी वेस्टर्न कोरीडोर पर इंडरट्रियल हब बनेगा। वह कहां चला गया? मंत्री बदल जाते हैं, एक-दूसरे को दोष देकर निकल जाते हैं। मैं किसी को दोष देना नहीं चाहता, मैं नाम लेना भी नहीं चाहता। रेल मंत्री की ड्यूटी, जैसे हमारे सैनिक सीमा पर एलर्ट होकर काम करता रहता है, इन्हें भी इसी तरह से काम करना चाहिए। किसी रेल मंत्री को फोन करिए, वह मिल जाए तो बताइए। किसी ऑफिसर को फोन करिये, कोई मिल जाये तो बताइये, एक वेयरमैन हैं, वे कभी-कभी मिल जाते हैं... (व्यवधान) नहीं मिलते हैं। लालू प्रसाद जब रेल मंत्री थे तो चाहे बी.जे.पी. का एम.पी. हो, कोई एम.पी. हो, सब लोगों का काम हम करते थे, सब की बात सुनते थे... (व्यवधान) नहीं, सब लोगों की, बी.एस.पी. का तो पूरा अधिकार ही था।

आप माल को ढोइये। जब तक हम रेल में रोड का माल नहीं लाएंगे, तब तक काम नहीं चलेगा। आज हर व्यापारी चाहता है, हमने व्यापारियों का समूह बनाया था कि क्या हार्डशिप है, हमको बताओ और उनको कॉन्फिडेंस में लेकर हमने काम किया था। देश का जो भी पैसा है, जिस देश में जा रहा है, महोदय, सुन लीजिए, देश का पैसा विदेश में जाएगा तो कहां से नौकरी मिलेगी, कहां से रोजगार मिलेगा। चक्का हमको लेना है, वही लेना है, विदेश से ले रहे हो, एक जगह का यहां का छोड़कर विदेश से आ रहा है, देश का पैसा विदेश में जा रहा है तो लालू यादव का ऐलान था कि हम चक्का बनाने का कारखाना खोलेंगे, हम लोको इंजन, डीजल का लोको इंजन हम बाहर से ले रहे हैं, पैसा बाहर जमा कर रहे हैं और अपने बेटों को नौकरी बाहर लगा रहे हैं, इसलिए देश में छपरा हो या कोई भी जगह हो, चाहे रायबरेली हो या केरल हो, इसलिए चक्के का कारखाना हमने हल्दिया सोन दरियापुर में जल्दी बनवाया। यह जो प्रॉवेट... (व्यवधान) चक्के का कारखाना बनकर तो तैयार हो गया, लेकिन उसे टेकओवर नहीं कर रहे हैं। मढ़ौरा में डीजल का लोको कोई नहीं ले रहा, मधेपुरा में, शरद जी नहीं हैं, हमने पैसा दे दिया, सारा कुछ हो गया, मधेपुरा, मढ़ौरा और देहरी-ओन-सोन, Note down. There is a Dehri On Sone in Bihar. बोनी का कपलर, वह पैसा हमने देहरी-ओन-सोन का प्रधानमंत्री जी से लिया। हम अगर खाली स्कैप बेच देंगे तो चार सौ करोड़ रुपये हमारे खजाने में आएगा। नई रेलवे लाइनों बिहार की, दीया से सोनपुर तक, वह ब्रिज होना था और मध्य बिहार को जोड़ने के लिए हमारा 2012 में पूरा तैयार हो जाना था, लेकिन नहीं बना। नई रेलवे लाइनों का जो चारों तरफ बिहार में जाल बिछाया था, वह बिहार में ही जलेबी की तरह नहीं घूमती। बिहार में दी हुई रेल देश में चारों तरफ जाती है, सब राज्यों को मिलती है। खाली आप बोल देते हो, रायबरेली में सोनिया जी के क्षेत्र में यह हो गया, सोनिया जी के क्षेत्र में अगर गई तो जलेबी की तरह गाड़ी नहीं घूमेगी, वहां से वह दूसरे राज्यों में भी आएगी-जाएगी।

सबसे ज्यादा नैग्लैविटेड इलाका उत्तर प्रदेश का है। मुलायम सिंह यादव जी का रेल में मैनपुरी इलाका है। मैं स्वीकार करता हूँ, हमने समय पर काम करवाया था, लेकिन वहाँ वह नहीं हुआ, क्योंकि, बीच में कोई लैंड का झगड़ा लगा हुआ था। मैनपुरी हमारा मजबूत इलाका है। बिहार की जितनी भी हमारी, माता मुण्डेश्वरी से लेकर आरा तक सैवशंड स्कीम्स हैं, इनको पूरा करिये।

मैं आलोचना नहीं कर रहा हूँ... (व्यवधान) समर्थन वापस करिये, देवी जी, अभी आप आराम करिये, आप बहुत बोलती हो। आप हमारे मामले में टोका-टोकी मत करो।... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य, आसन की ओर देखिये।

श्री लालू प्रसाद : मैं आलोचना नहीं कर रहा हूँ। यह देश सब का है, यह रेल हमारी है, यह सब की रेल है, इसलिए इसकी समीक्षा करिये। सोनपुर में पूर्वोत्तर रेलवे का रेलवे महाविद्यालय है, उसको टेकओवर करने का फैसला था, लेकिन आज तक टेकओवर नहीं किया, क्यों नहीं किया? उस समय बोलते हैं कि बिहार में सब जा रहा है, हमारा कहना है कि बिहार में जा रहा है तो सब देश में जा रहा है। आज तक बिहार की घोर उपेक्षा हुई है, इसलिए भारतीय रेल के लिए हम यह नहीं कहते कि पवन बंसल जी रेल विलम्ब से चला रहे हैं। सब जगह टिकटों की ब्लैक मार्केटिंग हो रही है। आप चाहे तो उसे ले लीजिए। कोई एमपी दस बर्थ का रिजर्वेशन तो कराके देखे, कहीं नहीं हो रहा है। चारों तरफ अराजकता की स्थिति है। भारतीय रेल को मजबूती के साथ चलाना है। इस रेल को हमने बनाया है, सींचा है। आपरेटिंग रेश्यो नीचे क्यों, सर्व कम, मुनाफाबेसी, भारत सरकार कहां से देगी, पैसा कहां है?

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया समाप्त कीजिए।

श्री लालू प्रसाद : मंत्री जी, सावधान रहिए। देश का अधिकार छीनकर, इस पर बराबर बहस चल रही है कि भाड़ा बढ़ाने की अलग से अथारिटी बननी चाहिए। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया समाप्त कीजिए।

श्री लालू प्रसाद : हम ऐसा होने नहीं देंगे और भारतीय रेल को निजी क्षेत्र में जाने नहीं देंगे। यह बहुत बड़ी साजिश है कि भारतीय रेल को निजी क्षेत्र में कॉर्पोरेट ले ले ताकि इसका नाश हो जाये। क्या यह मामूली बात है? ... (व्यवधान) लालू यादव को सुनने के लिए इंतजार होता था और हम लेक्चर देते थे। हमारी भारतीय रेल आज लाइफ लाइन है। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया समाप्त कीजिए।

श्री लालू प्रसाद : कैसे हम रेलवे को समाप्त कर दें? ... (व्यवधान) हम भाषण समाप्त कर रहे हैं। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आपको समाप्त नहीं कर रहे हैं। समय हो गया है, अब भाषण समाप्त कीजिए।

श्री लालू प्रसाद : रेलवे के रेल मंत्री का काम देश की जनता तय करती है, वह देखती है, वह आप पूछिये। इनसे सर्टिफिकेट मत लीजिए। ये सब ₹^* करने वाले लोग हैं। ... (व्यवधान) सारा ₹^* रेल को बाधित करते हैं। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह शब्द हटा दीजिएगा।

श्री लालू प्रसाद : हम इसका समर्थन करते हैं। इसे पास करेंगे, लेकिन इन सब चीजों को पहिए।

***SHRI C. RAJENDRAN (CHENNAI SOUTH):** Being the first Railway Budget presented by a Minister belonging to the Congress Party, after 17 long years, he has succumbed to political compulsions. He has announced many new trains to some specific States, and also some new infrastructural facilities to some particular area of a State, at the cost of other States of the country.

Though the Railway Minister has not increased the passenger fares. In this Budget, he has increased surcharges and reservation/cancellation charges, making rail travel very expensive. I want to remind the House that the Railway Minister had in fact increased the passenger fares by 20%, just about 35 days prior to the presentation of the Railway Budget.

The expensive railway travel is due to the increase in additional charges on the superfast trains and on tatkal tickets, and higher reservation/cancellation charges. He has further mentioned in this budget speech that the freight charges would be linked directly to the diesel prices. This proposal to link freight rates to any charges in diesel prices from April this year, would lead to nearly 5-6% hike in freight rates.

He has also cautioned the country that in future, passenger fares would also be linked to fluctuation in diesel prices, and that it would be effected once in six months. It means that the passenger fares would be revised twice a year, depending on the diesel prices. This will put the common man into further difficulties. This will affect the poor and the middle class travelers the most.

Moreover, the increase in freight rates would definitely have an impact on inflation. The indirect increase in passenger fares

and the increase in freight rates will cause a rise in the prices of essential commodities. Our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Amma had said that the Railway Budget is inflationary in nature, uninspiring and devoid of long term perspective for the infrastructural development of our country. Dr. Amma had further said that it is encroaching upon the rights of the States because the Railway Ministry is trying to appropriate fund allocation towards MGNREGS for its needs, which is very unfair and interfering in the decision-making powers of the local bodies and the State Govts. This autocratic style of functioning of the Railway Ministry must be strongly objected to and stopped.

The Hon'ble Railway Minister has announced new projects that include seven new lines, 10 doubling and five electrification projects. Apart from this, he has also proposed to take up 22 new line projects, one gauge conversion and one doubling project. He has ordered survey for 59 new lines, five gauge conversions and 25 doubling projects.

He has proposed to introduce 67 new Express Trains, 26 passenger trains, five MEMU, 8 DEMU services and also he is going to extend the services of 57 trains, apart from increasing the frequency of some trains.

Though I welcome these announcements, I would like to remind that many projects are pending to be completed that were sanctioned several years ago. Some are on-going in Tamil Nadu for the last many years, and they are not completed. All such projects are delayed due to paucity of funds, resulting in further cost escalation. This being the case, the further announcements are aimed at hoodwinking the public. I feel that they are going to remain more as announcements alone.

Passenger fare hike and freight tariff increase would drive up prices of commodities and raw materials. This freight increase would increase the pressure on State electricity utilities. There is no high speed freight corridor that has been proposed in the peninsular India including Tamil Nadu, which is the crying need of the hour. The Railway Minister should take notice of this and try to sanction one or two high speed freight corridors for Tamil Nadu.

Whenever we think of rail travel, the filthy toilets, dirty station area, unhygienic food, cockroach-ridden coaches come to our mind. The entire Indian Railways - Railway platforms, coaches or trains - lack hygiene. We receive a lot of complaints about lack of hygiene at railway stations and platforms. This is the case with most of the running trains, including prestigious Duranto and Rajdhani Trains. The Railway Minister may look into this and do the needful.

Robbery and thefts in running trains is continuing to be a cause of worry; some effective measures need to be taken and CRPF men should be posted on all the coaches of the running trains, especially during nights. This will ensure safety of women passengers also.

The food served in the trains is not of good quality. We always get complaints that bad quality food is served at high prices. Though a new Catering Policy is introduced, there is no improvement in the quality of food supplied, nor is hygienic food served to the passengers. I request the Minister to give a close and serious look at it. I welcome the proposal of the Railway Minister to set up food testing laboratories and state-of-the-art base kitchens in the Railway premises. At the same time, this should not be the end, but it should be the beginning of a better food for passengers and quality food at affordable prices should not be compromised at all.

During the last year's Budget speech, I mentioned about a demand for stoppage of Mail/Express trains, in both the directions, at Tirusoollam Suburban Railway Station, where we have Chennai Airport. People from southern districts of Tamil Nadu have been facing severe hardship catching domestic flights from Chennai Airport. This could be avoided if all the trains are made to stop for two minutes at Tirusoollam Railway Station, in both directions.

I am a Member of Parliament from South Chennai Parliamentary Constituency. In Chennai, the MRTS Phase-II project is going on. It has so far been covered only up to Velacherry. This project was sanctioned 30 years ago, and still it has not been completed, with paltry allocations in successive Railway Budgets. It was supposed to go St. Thomas Mount. I demand that it is completed this year with more allocation of funds.

Chromepet Railway Station is becoming a very big hub in South Chennai. There is a growing population in this area and this area being very vast, people find it difficult to get connected from the Chromepet Railway Station to the Bus stand. Hence, I request that a foot over-bridge may kindly be constructed to ease congestion and for easy connectivity. I request the hon'ble Railway Minister to pay attention to this very seriously and concede to these demands.

The city of Chennai is offering huge employment opportunities, and people from all over the country came in search of employment and also for setting up their own businesses. Many people from Rajasthan had established their own businesses in Chennai and its suburbs since the past many decades. They settled down in Chennai, and for generations together, they are living in Chennai. The irony of the situation is that we have only one express train going to Jodhpur from

Chennai which runs only once a week. People find it very difficult to go to Jodhpur, in the absence of a daily train. Hence, to cater to the needs of the people going to Jodhpur, I request the Railway Minister to kindly make this as a daily train or at least to increase the frequency to thrice a week, which will at least partially alleviate the suffering of those people. I have raised this demand, many times in the past, in this House, but this is not considered yet.

In the Chennai Suburban Railway Section, there is a station called Tambaram Sanatorium. On many occasions in the past, I raised the demand for changing the name of Tambaram Sanatorium Station as Chitlapakkam Station. Tambaram Sanatorium Railway Station is in Chitlapakkam area. Chitlapakkam is a fast-developing residential town panchayat. This Railway Station caters to the needs of those people living in Chitlapakkam Town Panchayat and surrounding areas. So, it is very apt that Tambaram Sanatorium Station is renamed as Chitlapakkam Railway Station.

Tambaram is a major station through which all the south-bound trains go. This Tambaram Station lacks modern facilities. Hence, I request the hon. Railway Minister to immediately sanction more funds for the modernization/ upgradation of Tambaram Railway Station.

I request the Hon'ble Railway Minister to consider all these demands and allocate sufficient funds and sanction so that they are taken up and completed during this year.

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): Sir, I rise to oppose the Railway Budget. I must say that this was a very disappointing Budget.

We thought that Shri Pawan Bansal has no constituency; he has no State to cater to; like the earlier Ministers, he will present a favourable balanced Budget. But unfortunately, it seems that he has been brought to this post just to increase the burden on the common people.

Earlier, he increased the passenger fares by 21 per cent and raised Rs.6,600 crore. Again, in this Railway Budget, he has increased the charges for reservation, cancellation, Tatkal, etc. by another 5-6 per cent, thereby trying to raise Rs.600 crore.

The Railways is the main carrier of the country. We see that he has increased the cost of transporting diesel, kerosene, LPG by six per cent. This will make these items costlier; this was done only to raise money. That is why, I say that this is a pedestrian Budget. I expected that Shri Bansal would present a vision of Railways for the next ten years, like Kumari Mamata Banerjee had presented a Vision-2020, but there is no vision in this Budget.

The countries are built on the railway system. America, Canada and now China are being built on their railway systems. But in India, we have failed because in 65 years after freedom, we have added only 10,000 route kms. to make it 65,000 kms. Now, look at Brazil – how it is expanding its railway network, being a large country. That is how, the economic prosperity travels to the hinterland.

But here, Shri Pawan Bansal has no such intentions, other than raising more money for the Railways. He should have been an accountant instead of being the Railway Minister. He has no vision on how the Railways should go.

Look at the Japanese bullet trains – Shinkansen. In the last 17 years, there has not been a single accident on Shinkansen, though it runs at the speed of 250-300 kms. per hour. Now, they have introduced magnetic levitation technology, where the wheels do not touch the rails. We have not talked about China which was 20 years back, 15 years behind us. Now it is 40 years ahead of us in Railways. Where is the Railway Minister's vision of a future? If you go to Tokyo, over the Central Station there is a 20 storied house. We have not thought of building world-class railway station. There is no mention of a vision for the future. That is why I am disappointed.

Sir, one of the major reasons of congestion on our freight routes is the archaic signalling system. In airports, planes take off and land within a spell of one minute. Here, one train passes then the signal becomes green and then after 20 minutes another train will pass. All lines are getting clogged. He has not talked of modernising the signalling system; connecting the

whole thing by optical fibre so that the Chairman Railway Board, sitting in his chamber would know which train is moving on a moving board. No thought of modernising the Railways for the benefit of the people is there.

Sir, the Railways are going, how will we transport? Lines are clogged. How will we ensure food security? The way Railways are going, I do not know whether they will be in a position to pay bonus to its 14 lakh employees in the current year in spite of all the money he is trying. The tracks, the rolling stocks, the platforms, terminals, all of these need modernisation. How can we get money? Yes, Gross Budgetary support has to be increased but if we can reduce the operating ratio in the Railways, we can get money from the whole world. You may look at the Metros. In different cities Metros are being built. Japanese JAICA is giving money for Metros, even for Delhi Metro. We are getting money for the dedicated freight corridor between Mumbai and Delhi. Money is not the factor. The factor is whether you will modernise the whole structure. You still have a Railway Board. It is a continuation of the legacy of the British system. We do not need a Railway Board. If all the Ministries can run with one Secretary, why do we need a Railway Board? Railway Board is there only so that they can have big bungalows and the bungalow peons can serve the wives of the Railway officers. They hold on to the archaic principles and that is how Railway is not going forward.

Shri Pawan Bansal has said that he is a frequent traveller on Railways. Where does he travel, Sir? He travels between Delhi and Chandigarh on Shatabdi Express, Executive class. He has added one Anubhuti Class for greater comfort. Has he ever travelled by a local train? He may come to Kolkata and go from Sealdah to Barrackpore. Human beings are herded into trains like cattle and there is no relief for them. The Minister has said that he will only add 18 suburban trains to Kolkata; 72 to Mumbai and only 18 to Kolkata. Why? Kolkata should have had more suburban trains. He is not thinking of that.

Sir, unfortunately, this Railway Budget is to kill Bengal. You may have an anger, an issue with TMC but why penalise the people of Bengal for that purpose? I will give you an example and you will be astounded. Kolkata has so much population that the suburban railway is not being able to carry the load. Ms. Mamata Banerjee, as the Railway Minister, had announced a series of metro projects connecting the Centre of Kolkata to different parts. I will now quote the figure to show this Railway Budget is an attempt to kill the Bengal and Kolkata. He should not travel to Kolkata as angry people may show black flags to him. There is a line extension of Metro Railway from Dum Dum-Baranagar-Nawapara to NSCBI Airport. It was Rs.3040 crore and only Rs.30 crore have been given. That means, it will take hundred years to complete the project. As regards Kolkata Circular railway – Dum Dum Cantonment to NSCBI Airport – against Rs.573 crore project, he has given only Rs.24 crore. Is it alms? As regards Joka to BBD Bagh – for Rs.2619 crore project, he has given only Rs.45 crore; Nawapara-Barasat via Airport – Rs.2394 crore project, he has given only 170 crore; Boranagar - Barrackpore to Barrackpore and Dashineswar through my Constituency – against Rs.2069 crore project, he has given only Rs.10 crore. If I was not democratic, I would have sat in hunger strike in front of his room in protest against the way he has deprived the people of Kolkata of having good transport. As regards East-West Metro, when we were in the Ministry of Urban Development, this project was under this Ministry. Around 80 per cent of the work overhead had completed. It is a Rs.4874 crore project to be funded by JICA, do you know how much money he has given? He has given only Rs.100 crore. Will the project ever get completed? It will take 48 years to complete this project. I have never seen such a cruel joke on the people of a State.

Sir, West Bengal had some no railway districts. Kumari Mamata Banerjee had tried to give projects like Laxmikantapur to Namkhana which was a Rs.546 crore project and he has given only Rs.5 crore. For all these projects, money was sanctioned and put on the Pink Book. For three years, they had budget and now they will get Rs.5 crore. Tarakeswar to Bishnupur is a very important sector but it has no railway line. It is a Rs.1500 crore project and only Rs.20 crore have been given. Then Tarakeswar to Furfura Sharif was a Rs.527 crore project and he has given only 2 crore. Hashabad to Hingal Ganj right up to Sunderbans – for Rs.260 crore project, he has given only Rs.10 crore. What a cruel joke on West Bengal it is.

Now again Kumari Mamata Banerjee had announced some factories. Nawapara Metro Coaches Repair Workshop in my constituency – for Rs.147 crore, he has given only Rs.1 crore. Dankuni Factory for manufacture of components for E&T locos – for Rs.265 crore project, he has given only Rs.19 crore; Kanchrepara New Rail Coach Manufacturing Unit, it was Rs.864 crore project and he has given only Rs.2.94 crore. Then Haldia Factory for Diesel EMUs – for Rs.122 crore project, he has given only Rs.10 crore.

Then, again on South-Eastern Railway, Kumari Mamata planned a railway line through Jangal Mahal, a Maoist infested area – Bhadutola to Jhargram via Lalgargh right in the heart of Maoist area. It is a Rs.289 crore project. But the Railway Minister has given only Rs.1 crore. It is a joke on the Maoist affected people. On Tumluk-Digha – Rs.1075 crore and he has given only Rs.15 crore and for Digha-Jaleswar connecting West Bengal to Odisha, it is a Rs.553 crore project and he has given only Rs.1 crore. Howrah to Furfura Sharif, which is the biggest Muslim pilgrimage – for Rs.535 crore project, he has given only Rs.4 crore. It is the cruellest joke on the people of the State.

Look at how trains have been deprived. A survey for new lines – 59 and none for West Bengal; gauge conversion projects – 5 and none for West Bengal; doubling projects – 25 surveys and none for West Bengal; new lines – 7 and none for West Bengal; doubling – 10 and none for West Bengal; and electrification – 5 and none for West Bengal. Twenty five new projects on socio-economic considerations have been announced, but none for the State of West Bengal. In respect of new express trains, 67 of them have been announced, but only four for the State of West Bengal – one bi-weekly, and three weekly. What a joke on the people of Bengal! But this joke has not been played only on the people of Bengal. Such a joke has been played on the people of almost all the States in the country. When the Railway Budget was being presented, the hon. Members from the State of Uttar Pradesh stood up and said that they were against this Budget. The hon. Members from the State of Bihar stood up and complained that the people of their State have been discriminated against. Take the case of Maharashtra. Shri Sharad Pawar himself complained at the UPA meeting that the people of the State of Maharashtra were totally unhappy with the Railway Budget. Now, whom Shri Bansal has made happy in this Budget? He has made happy the people of two cities – Delhi and Chandigarh. So, this is not a Budget but a tale of two cities! The hon. Railway Minister is a pious man and so he has to pay obeisance to the Pope and that is why Rae Bareilly has been promised another factory. The Pope of the Congressmen stays in Rae Bareilly. Again, doubling of the line from Rae Bareilly to Amethi has been announced. (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude now.

PROF. SAUGATA ROY : Let us take the case of Khunti which is in the State of Jharkhand. Your State also has been deprived and so you should sympathise with us. There is no justice and no vision in this Budget. What this Budget will do is add to the inflation rate and result in rise in prices.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You may please conclude now.

पू. सौगत राय : सर, यह क्या हो रहा है? आप भी सोचिए। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : हम सोच रहे हैं और समय भी देख रहे हैं।

â€¦ (व्यवधान)

PROF. SAUGATA ROY : Sir, I am making my last point and then I will conclude. Most of the former Railway Ministers of this country were great men. One of them was the late Jagjivan Ram. He had announced that all *Paani Panres* would be from the Dalit community. It was an attempt at eliminating untouchability. The late Madhav Rao Scindia introduced foiled packs for railway food. The late Madhu Dandavate, as Railway Minister, introduced cushions for second class sleepers, previously it was all wooden. Then came Shri Lalu Yadav and he decided to accord a status to the coolies in the railways which was mentioned. Ms Mamata Banerjee allowed *izzat* tickets for Rs. 25 to poor people and also gave the rights to the MPs to give certificates. She also introduced the Duranto train to which a second class coach also was attached for poor people. Shri Lalu Yadav introduced Garib Rath and Ms. Mamata Banerjee introduced Duranto. Ms. Mamata Banerjee also gave the vision 2020. Which class is Shri Pawan Bansal catering to? He is saying that there will be an exclusive lounge in Delhi where the rich can sit... (Interruptions)

Sir, the Railways is one of the major modes of transport in this country. About two crore people travel on Railways everyday. Those who are rich can travel by plane but for the poor there is no transport other than the Railways to travel... (Interruptions)

उपाध्यक्ष महोदय : आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

â€¦ (व्यवधान)

पू. सौगत राय : उपाध्यक्ष महोदय, आपके कमरे में साढ़े तीन बजे मीटिंग है। मुझे भी वहां जाना है। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय, आप मुझे एक मिनट बोलने का मौका दीजिए। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अभी बहुत सारे माननीय सदस्य बोलने वाले हैं, इसलिए आप अपनी बात जल्दी खत्म कीजिए।

â€¦ (व्यवधान)

पू. सौगत राय : शास्त्री जी को भूल गये। ... (व्यवधान) The late Lal Bahadur Shastri resigned over a Railway accident at Allahabad. Recently during the Kumbh Mela around 17 people died in a Railway accident and the Railway Minister does not talk of resignation. There are no "Shastris" and no "Jagjivan Rams" any longer in this country. There are no principles. Even after the death of 17 people in a accident in the railway platform while going for the Kumbh Mela, the hon. Railway Minister does

not talk of resignation.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude now.

प्रो. सौगत राय : इसलिए इस बजट में कमेंट करने के लिए कुछ नहीं है। यह बजट बड़े लोगों के लिए है। यह एंटी पीपल बजट है। यह पश्चिम बंगाल को मारने का बजट है। यह बजट आम आदमी का नहीं है। यह बड़े लोग जो शताब्दी में जायेंगे ... (व्यवधान) उनके लिए बजट है। इसका मैं पुरजोर तौर से विरोध करता हूँ और आशा करता हूँ कि आप भी मुझे समर्थन करेंगे।

*** SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL):** I support the Rail Budget for the year 2013-14 presented by the Hon'ble Minister of Railways. I hasten to thank him on behalf of the people of my constituency for the introduction of new Express trains:- Chennai-Palani Express (daily), Palani-Tiruchendur passenger (daily) and The extension of Madurai-Dindigul passenger to Palani.

The train services to Palani, one of the six abodes of Lord Muruga (Sraavan) will help the devotees from all over India will have direct link.

For the first time in the history of Railway Budgets the Minister of Railway has introduced 14 trains to Tamil Nadu and so I wish to thank him for his timely efforts.

I welcome the announcement for an educational tourist train called Azadi for places connected with freedom movement.

I also wish to congratulate the railway Minister for his announcement to introduce totally 67 Express trains, 26 passenger services, 8 Demu services, 5 Memu services, 57 trains extended and 24 trains frequency.

It is to be noted that freight rates have been hiked slightly about 5.79 per cent yielding Rs. 4200/-crores. A notable feature is that the passenger fares are not touched.

The number of passenger trains has increased from 8897 in 2001-02 to 12335 in 2011-12 and the losses were from Rs.4955 crore in 2011-12 to Rs. 24600 crore in 2012-13.

Due to the dedicated and disciplined service of 14 lakh strong 'Rail Parivar' we are enjoying safe journey. We welcome the announcement that 1.52 lakh vacancies will be filled.

There is only one track between Chennai and Kanyakumari from the time of Britishers. As there is no double line the entire south Tamil Nadu is economically backward. To cover the distance of 742 kms it takes 13 hours for the journey. The ticket fare will be half when compared to bus fares.

Between Chennai and Madurai route, double line is available between Chennai and Tambaram and between Dindigul and Madurai. Between Chengalpattu and Villupuram the total distance is 103 km and the double track work will be completed before 31.3.2013.

The total distance between Villupuram to Dindigul is 273 kms. the project has been entrusted to RAIL VIKAS NIGAM LTD. for execution. It is said that work on Ariyar-Valadi (51 km) is in progress. Tenders for works between Villupuram-Vridhachalam (54km) and Vridhachalam-Ariyalur (53 km) have been processed. Ariyalur-Valadi double track is to be completed during 2012-13. In this section land acquisition work is not yet completed. The total amount for double track would be more than 900 crores. So far very small amount has been allotted and I urge upon the Railway Minister to allot the balance amount at one time so that the track between Villupuram and Madurai double track will be completed and more than 10 train services will be introduced daily between Chennai and Madurai.

Shri Lalu Prasad Yadav while he was the Railway Minister had announced during the year 2008 that a passenger train service would be introduced between Shencottai and Erode. I urge upon the Hon'ble Railway Minister to introduce the service even without delay by converting the proposed passenger train to Express train to facilitate the passengers from Shencottai Virudhnagar, Madurai, Dindigul, Kanrur, Erode.

Coach Indication Board should be placed in all platforms so that the passengers could easily locate their compartments.

It is almost very essential to arrange close circuit TV so that the RPF will easily monitor the movement of passengers.

In most of the stations, the platform level is low naturally elders and ladies find it difficult to board the train and alight especially during night hours. Hence, the platform surface should be raised wherever necessary.

***SHRI P. VISWANATHAN (KANCHEEPURAM):** After 17 years the Railway Ministry has come to Congress and Hon'ble Mr. Pawan Kumar Bansal has become Railway Minister after successfully completing his tenure as Minister in Parliamentary Affairs and Minister of State in Finance Ministry. This was celebrated in my constituency by distributing sweets to the public by our Congress Party workers. I have become the Member of Parliament in Kancheepuram Reserved Constituence after serving for the Congress Party for more than 29 years in various capacities.

While welcoming the Railway Budget presented by the Hon'ble Union Minister for Railways Mr. Pawan K. Bansal without any hike in passenger fares, the request for certain urgent matters raised before the last railway budget (2012-13) has not been considered this year also pertaining to my Constituency. I request the Hon'ble Minister to consider the following long pending demands of the people of my constituency very seriously. The land acquisition for the new train route from Chennai to Puducherry via Mamallapuram is in progress. I request the Hon'ble Railway Minister to take necessary steps for speedy implementation of this project.

Southern Railway - Completed alignment for the Two new train routes; The Southern Railway has completed the alignment for the following two routes: Chingleput - Mahabalipuram – Kalpakkam- Pondicherry- Cuddalore and Chennai – Perungudi - ECR -Mahabalipuram – Kalpakkam – Pondicherry - Cuddalore.

This East Coast Road route is essential and important for gearing of the income from passenger fare as well as increased freight charges. The ECR route covers Mahabalipuram which is a heritage city and attracts tourist income in forest also. The DAE establishments at Kalpakkam which is one of the prestigious establishments will also be benefited. The Cheyyur UMPP is falling in this route requires freight services for providing infrastructure to the mega power plant. Cuddalore is having one of the largest chemical Parks, SIPCOT and also geared up for providing a huge textile park which requires freight service facilities. I request the Hon'ble Minister for implementation of this project in the interest of public.

New Line Project of Avadi to Guduvancherry: My sincere thanks to Smt. Sonia Gandhiji and Dr. Manmohan Singh, Hon'ble Prime Minister for approving this project which passes through my Parliamentary Constituency.

The Railway Ministry had recommended 85 new line projects to Planning Commission for approval during the previous Railway Budget 2012-13. I whole heartedly welcome that this project of New line has been included in the Current Railway Budget 2013-14. The new line project of Avadi-Guduvancherry –via Sriperumbudur and Oragadam will be beneficial to large population due to the proximity to Sriperumbudur and Oragadam due to the presence of large industrial parks, MNC companies, heavy industries and automobile industries. I wish that this project should be implemented speedily in the interest of public.

Avadi +Poonamalle +Irunkattukottai +Sriperumbudur +Oragadam to Kancheepuram via Sunguvarchatram, Enathur, Rajakulam: I request the Hon'ble Minister to extend the new line from Sriperumbudur to Kancheepuram via Sunguvarchatram, Enathru and Rajakulam. According to history, Kancheepuram is one of the beautiful cities out of the 7 cities regarded as wonderful. Dharmabala is the architect and founder of Dhakshinaseela University in Kancheepuram well before the establishment of Nalanda University. The principles of Panchsheel was popularized by the Gaudhama Buddha from Kancheepuram only. Kancheepuram is not only the city of Education. Bhodidhama of Kancheepuram has taken the material art and medicine to China. Yuwan Swang has visited Kancheepuram. Being one of the historical place in India, the extension of new line from Sriperumbudur to Kancheepuram is justified in the interest of the public.

Chennai Beach to Chengalpattu New Service Extended to Kancheepuram: In the Railway Budget speech, our Hon'ble Railway Minister has mentioned that in Chennai area, there is a proposal to run 18 additional services. Out of the 18 additional services announced, I would like to request the Hon'ble Minister that Chennai Beach to Chingleput service can be extended to Kancheepuram. This will benefit the students, employees, pilgrims who are visiting nearby Mahabalipuram and the general public.

Pending Electrification Thakolam to Arakonam: I request the Hon'ble Minister to implement the long pending Thakolam to Arakonam 7 kms electrification immediately since all the disputes have been settled or resolved.

Rail Over Bridge (ROB) at LC 54, Tambaram- Villupuram Road: The Rail Over Bridge at LC 54, Tambaram-Villupuram Road is almost on the verge of completion. I request the Hon'ble Minister to speed up the completion of bridge work and request him to inaugurate at the earliest.

Bangalore to Cuddalore (via) Kancheepuram – Melmaruvathur – Pondicherry: A proposal for the new train between Cuddalore to Bangalore via Melmaruvathur –Kancheepuram has to be considered favourably for immediate

implementation.

Extension upto Kanchipuram of early morning train departing from Chennai from Chennai Beach

Station: Kancheepuram attracts thousands of tourists from all over the country and abroad. The nearest main city is Chennai. Many people want to visit the important places in Kancheepuram within a day and return to Chennai by the evening. In order to facilitate such tourists and also attract more tourists, the first train departing early morning from Chennai Beach Station for Chingleput can be extended upto Kancheepuram. This may be considered on top priority and necessary steps to be taken immediately.

Railway Reservation Centre for Siruseri IT Park:

Siruseri is a south eastern suburb of Chennai, in Kancheepuram District. It is located between Navalur and Kelampakkam. Siruseri is one of the prestigious and biggest IT corridors along old Mahabalipuram Road in Kancheepuram Parliamentary Constituency. A railway reservation centre is urgently required to cater the needs of the residents as well as the floating population. The people residing in Siruseri have come from several states in India, a Railway Centre is essential in public interest.

I hope that Hon'ble Railway Minister will look into the matter and implement the pending projects at the earliest in the interest of public.

-
-
-
-
-

SHRIMATI INGRID MCLEOD (NOMINATED): At the outset, I extend my thanks to the Hon'ble Railway Minister for making provision in the Railway Budget 2013-14 for the setting up of Rail Neer Water Bottling Plant at Bilaspur, Chhattisgarh, creating four companies of women RPF personnel to strengthen especially, the security of women passengers and running the women special local trains escorted by women RPF staff in Metropolitan cities.

I would like to avail this opportunity to make the following demands for my area:

(i) There is an urgent need for a Medical College in S.E.C.R.Zone. It may be mentioned here that the Railways are self sufficient in employment of trained Medical staff. However, after the formation of S.E.C.R.Zone there is tremendous pressure on the Railway Hospitals. There is an urgent need to upgrade the Medical Services provided to Railway Staff in S.E.C.R. The establishment of a medical college will greatly supplement the Medical Services already being provided by S.E.C.R. Also it will give a much needed boost to the efforts to acquire trained Medical Staff.

(ii) Central Railway Hospital at Bilaspur under S.E.C.R. needs to be upgraded in consonance with its status. Specialist doctors should be posted here and clinical/medical facilities like CT Scan, MRI, digital X-ray, color sonography, blood bank should also be provided.

(iii) Provision should be made for New Coaching Terminal at Uslapur, Bilaspur to facilitate the stoppage of required number of express trains;

(iv) Provision should be made for Yatri Niwas at Bilaspur;

(v) Railways has made a provision of Rs. 2.5 crore for provision of astro-turf hockey stadium in Bilaspur, but the work on this project is yet to commence. This work should immediately be started and completed.

(vi) All major inter-railway tournaments are held at Bilaspur. Therefore, multipurpose indoor stadium should be established at Bilaspur;

(vii) Ongoing construction work of RUB at Tarbahar railway crossing & ROB at Lalkhadan in Bilaspur should be expedited and completed at the earliest to obviate the problems being faced by the common people.

(viii) Pantry car should be attached to all the long distance trains.

(ix) Train No. 18517 running between Korba and Vishakhapatnam with one AC-II Coach, one AC-III coach and six sleeper coaches should run with two AC-II coaches, two AC-III Coaches and ten Sleeper Coaches. Its frequency should be increased to run daily and be given a stoppage at Sarogbundiya station;

I hope the Hon'ble Railway Minister would kindly include these demands in the present Railway Budget in the larger public interest .

***श्रीमती यशोधरा राजे सिंधिया (ग्वालियर):** फिलहाल मैं आपको यह बतलाना चाहती हूँ कि ग्वालियर ऐतिहासिक और पर्यटन की दृष्टि से ही नहीं, शिक्षा और तकनीकी विकास की दृष्टि से भी एक तेजी से उभरता हुआ महानगर है। यहां व्यावसायिक विकास बड़ी तेजी से हो रहा है। साथ ही यह राजस्थान और उत्तर प्रदेश के महत्वपूर्ण नगरों का एक प्रवेश द्वार भी है।

इतना कुछ होते हुए भी ग्वालियर रेलवे स्टेशन और रेल सुविधाओं का विकास बहुत ही कम हुआ है। एक ओर जहां ग्वालियर रेलवे स्टेशन को पर्यटन के नजरिये से अत्याधुनिक, सुन्दर और विकसित बनाने की जरूरत है, वहीं दूसरी ओर सबसे महत्वपूर्ण बात है इस शहर को व्यावसायिक रेल परिवहन से जोड़ना। मौजूदा समय में ग्वालियर स्टेशन पर स्थित पार्सल एवं माल-प्रेषण सुविधाएं बाबा आदम जमाने की हैं जबकि व्यावसायिक गतिविधियां तेजी से बढ़ रही हैं।

उल्लेखनीय है कि ग्वालियर, सीमा सुरक्षा बल और वायु सेना का भी एक महत्वपूर्ण केन्द्र है। अतः सामरिक दृष्टिकोण से भी ग्वालियर में माल एवं सामरिक परिवहन के लिए एक अत्याधुनिक "नर्व-सेंटर " विकसित करने की जरूरत है। रेल परिवहन सुविधा के अभाव में ग्वालियर से गुजरने वाले महत्वपूर्ण राष्ट्रीय राजमार्ग - आगरा-बॉम्बे मार्ग - पर ट्रकों और मालवाहक वाहनों का तांता लगा रहता है जिससे लोगों को होने वाली असुविधा के साथ-साथ इस क्षेत्र में पर्यावरण को भी नुकसान पहुंच रहा है। इससे चम्बल क्षेत्र के जलजीवों और वन्यजीवों को तो खतरा है ही, साथ ही इस पूरे बेल्ट में स्थित अनेक ऐतिहासिक और पुरातात्विक महत्व के स्थलों पर भी संकट मंडराने लगा है।

मेरा प्रस्ताव यह है कि ग्वालियर स्टेशन के अत्याधुनिक विकास के साथ ही वहां से मात्र 10 किलोमीटर दूर स्थित व्यावसायिक क्षेत्र रायूर में रेल पार्सल एवं मालगोदाम के लिए एक व्यापक प्रोजेक्ट मंजूर किया जाए जिससे लोगों को शीघ्र एवं किफायती तरीके से माल भेजने की सुविधा प्राप्त हो। मेरा पूरा विश्वास है कि इस अधोसंरचना के विकास पर प्रारंभ में भले ही थोड़ा भारी निवेश करना पड़े, लेकिन इससे रेलवे को अंततः पर्याप्त राजस्व प्राप्त होगा।

ग्वालियर प्रदेश का व्यापारिक, शैक्षणिक एवं पर्यटन की दृष्टि से प्रमुख शहर है। इसलिए ग्वालियर, सबलगढ़ से श्योपुर तक चलने वाली नैरोगेज लाइन सुदूरवर्ती ग्रामीण क्षेत्रों से आवागमन का सस्ता एवं मुख्य साधन है। उक्त मार्ग पर चलने वाली नैरोगेज ट्रेन अत्यंत जीर्ण-शीर्ण स्थिति में चल रही है। इसके रखरखाव का कोई ध्यान नहीं रखा जाता है। जबकि यह देश से चलने वाली नैरोगेज ट्रेनों में से एक है, जो पर्यटन की दृष्टि से भी अपना एक विशिष्ट स्थान रखती है। जिसके उन्नयन एवं विकास के लिए ठोस कदम उठाए जाने की सख्त आवश्यकता है। जिसमें से निम्न समस्याओं पर त्वरित कार्यवाही हेतु आपसे अनुरोध है-

- ☞ ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर पार्किंग व यातायात की व्यवस्था अत्यंत जर्जर है जिससे यात्रियों एवं विदेशी पर्यटकों को असुविधा का सामना करना पड़ता है।
- ☞ प्लेटफार्म क्रमांक 4 को मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित किए जाने हेतु सम्मति किया गया था, इस योजना के अंतर्गत मिलने वाली सुविधाएं अभी तक नहीं मिली हैं।
- ☞ प्लेटफार्म क्रमांक एक एवं चार के बाहर सरकुलैटिंग एरिया अभी तक विकसित नहीं किया गया है।
- ☞ बिरतानगर, रायरू रेलवे स्टेशन के विकास का कार्य काफी धीमी गति से चल रहा है, इसे शीघ्र पूर्ण किए जाने हेतु प्रभावी कदम उठाए जाने चाहिए।
- ☞ ग्वालियर सबलगढ़ श्योपुर चलने वाली नैरोगेज ट्रेन का रखरखाव कोई ध्यान नहीं दिया जाता है।
- ☞ ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर राजधानी, संपर्क कृति एवं अन्य ट्रेनों का हॉल्ट प्रदान किए जाने हेतु अनुरोध है।
- ☞ ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर वी.आई.पी. कोटा बढ़ाए जाने हेतु अनुरोध किया गया है।
- ☞ भिंड से ग्वालियर आने वाली ट्रेन को काफी समय तक आउटर पर खड़ा रहना पड़ता है। यात्रियों की सुविधा हेतु नए प्लेटफार्म का निर्माण किया जाना आवश्यक है।

पिछले कई वर्षों से मैं ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर जन सुविधाओं के विकास एवं विस्तार के लिए संघर्षरत हूँ। जिसके लिए मैं कई बार माननीय मंत्री और माननीय अध्यक्ष रेलवे बोर्ड से मिलकर, ज्ञापन देकर एवं पत्र लिखकर जन समस्याओं के बारे में अवगत करा चुकी हूँ। लेकिन समस्याएं ज्यों की त्यों बाचें खड़ी हैं और दिन-प्रतिदिन बढ़ती जा रही हैं। मेरे द्वारा भेजे गए पत्रों के उत्तर में रेलवे विभाग द्वारा ग्वालियर के दो मुख्य स्टेशन रायरू एवं बिरला नगर के बारे में रेलवे द्वारा बताया गया कि रायरू स्टेशन पर गुड्स कॉम्प्लेक्स और नए स्टेशन भवन बनाने का कार्य भी स्वीकृत हो गया है। तटबंध के लिए मिट्टी संबंधी कार्य, सड़क एवं चारदीवारी का कार्य पूरा हो चुका है। प्लेटफार्म के निर्माण (450x4 एम और 450x8 एम) और यार्ड की दूसरी तरफ नए स्टेशन भवन का निर्माण कार्य पूर्णता पर है। नए स्टेशन भवन के आरंभ होने के बाद जब पुराने स्टेशन भवन को तोड़ा जाएगा, तभी गुड्स कॉम्प्लेक्स के शेष कार्य को पूरा किया जाएगा।

मेरे प्रतिनिधि ने मौके पर जाकर उपरोक्त कार्य की निम्न रिपोर्ट दी-

माल गोदाम निर्माण एवं नया स्टेशन भवन बनाए जाने का कार्य वर्ष 2009 में स्वीकृत किया गया था।

रेलवे स्टेशन का भवन बनाने का कार्य लगभग एक माह पूर्व प्रारंभ हुआ है।

इसके साथ ही 290 मी. लंबे प्लेटफार्म का निर्माण कार्य प्रगति पर है। इसमें मिट्टी डालकर फर्श करने का कार्य किया जाना है।

सड़क एवं चारदीवार कार्य किया जाना शेष है। माल गोदाम की तरफ अभी सिर्फ लूप लाईन डाली गई है।

नया स्टेशन भवन बनने के बाद उसके चालू होने के उपरांत पुराने भवन को तोड़कर माल गोदाम बनाने का कार्य प्रारंभ किया जाएगा।

कार्य की प्रगति अत्यंत धीमी है।

रेलवे ने यह भी बताया कि बिरला नगर रेलवे स्टेशन पर रेलवे लूप लाईन नया स्टेशन भवन, ऊपरी पुल, प्लेटफार्म इत्यादि बनाने के लिए कार्य स्वीकृत कर दिया गया है। नया स्टेशन भवन, चार्जर, फुट ओवर ब्रिज, पुराने स्टेशन भवन को तोड़ने का कार्य पूरा हो गया है। जबकि प्लेटफार्म पर सायबान का कार्य प्रगति पर है। बिजली के खंभों को शिफ्ट करने के बाद ट्रेक को जोड़ने और उससे संबंधित कार्य को किया जाएगा। मार्च, 2013 तक कार्य को पूरा करने का प्रयास किए जा रहे हैं।

मेरे प्रतिनिधि ने मौके पर जाकर उपरोक्त कार्य की निम्न रिपोर्ट दी-

पुराना फुट ओवर ब्रिज अभी खड़ा है।

प्लेटफार्म बनाने का कार्य कुछ समय पहले शुरू हुआ था, वर्तमान में कार्य बंद है।

टॉयलेट निर्माण का कार्य प्रारंभ हुआ था, यह भी कार्य बंद है। उपरोक्त के अतिरिक्त बिरला नगर स्टेशन पर निम्न कार्य आवश्यक हैं।

स्टेशन पर ग्रेड की लंबाई यात्री संख्या को दृष्टिगत रखते हुए अत्यंत कम तथा वर्तमान ग्रेड जर्जर अवस्था में है।

प्लेटफार्म पर यात्रियों को बैठने के लिए लगाई गई कुर्सियां/बेंचों की स्थिति अत्यंत खराब है, एवं संख्या भी बहुत कम है।

टिकट वितरण हेतु केवल एक ही खिड़की है, जिससे यात्रियों को भारी असुविधा होती है। एक खिड़की और होनी चाहिए।

आरक्षण कार्यालय नहीं है। यहां पर आरक्षण कार्यालय की भी आवश्यकता है।

स्टेशन पर प्लेटफार्म क्रमांक एक से (बिरलानगर स्टेशन पर झांसी की तरफ से साईन बोर्ड के पास से) प्लेटफार्म क्रमांक 2 जाने के लिए यात्रियों को तब अत्यंत परेशानी का सामना करना पड़ता है, जब प्लेटफार्म क्रमांक 1 पर ट्रेन खड़ी हो। इस समस्या का समाधान पुण्या फुट ओवर ब्रिज जो अभी लगा है उसे हटा कर यहां लगाया जा सकता है।

प्लेटफार्म पर पीने के पानी की अत्यंत समस्या है। एक पुरानी टंकी लगा रखी है, जिसका पानी चारों तरफ फैल रहा है। इसकी समुचित व्यवस्था होनी चाहिए।

पूरे स्टेशन पर जगह-जगह गंदगी का ढेर है, झाड़ी आदि खड़ी हुई हैं। यहां पर सफाई न होने का प्रमुख कारण यह है कि यहां पर केवल एक पार्ट टाइम सफाई कर्मचारी है जिसे केवल 600/- रुपए वेतन मिलता है। इस कारण उस कर्मचारी के भरोसे सफाई संभव नहीं है।

स्टेशन पर आर.पी.एफ./जी.आर.पी. की व्यवस्था न होने के कारण आए दिन होने वाली जेब कटी एवं अन्य आपराधिक वास्तवों पर नियंत्रण नहीं हो पा रहा है।

मेश कहने का तात्पर्य है कि सरकार द्वारा, रेलवे अधिकारियों द्वारा जो दावे किए जाते हैं उनसे आम जनता की भावनाओं को ठेस पहुंचती है। अब मैं अपनी बातों को समाप्त करना चाहती हूँ यह कहते हुए कि कृपया उपरोक्त विषयों के संबंध में ग्वालियर स्टेशन के विकास एवं विस्तार हेतु समुचित कार्यवाही करने का कष्ट करें।

श्री प्रेमदास (इटावा): आज रेल बजट पर चर्चा हो रही है। रेल देश में आने-जाने का सबसे बड़ा साधन है। हम लोग जब क्षेत्र में जाते हैं, आम आदमी हम लोगों से पूछता है कि रेल बजट में नया क्या मिला। आपसे कहना चाहता हूँ कि हर सांसद के क्षेत्र में 2-2 गाड़ियों को रूकवाने की व्यवस्था करे। किराया बढ़ाया, हम लोगों ने कोई विरोध नहीं किया, क्योंकि आवश्यकता थी। आप रेल मंत्री हुए तो लोगों को लगा कि नया कुछ होगा। लेकिन बजट में आपने नया कुछ नहीं किया। गरीबों के लिए जनरल डिब्बे बढ़ाए जाएं। आज देश 21वीं शताब्दी में जी रहा है और रेल विभाग अभी उसी प्रकार चल रहा है। रेलगाड़ियों में आए-दिन चोरी की घटनाएं होती हैं। उनको रोका जाए।

माल कोरीडोर आप दिल्ली से कलकत्ता के लिए बना रहे हैं। इसका कार्य तेजी से चलाया जाए जिससे जल्दी-जल्दी आने-जाने की गति तेज हो सके।

अभी बहुत कुछ करने की आवश्यकता है। सड़क रोड़ फोर लाइन बन गए। आठ लाइन की तैयारी चल रही है और कहीं पर पूर्णता पर है। लेकिन रेल आज भी उसी तरह है। खाने का सुधार और समय पर आने-जाने का सही समय निर्धारित हो। इटावा आदर्श स्टेशन है उसको अच्छा बनाने की कार्यवाही करे।

सांसदों की समस्या को महत्व दिया जाए। क्योंकि असली जनता की समस्या उन्हीं को मालूम होती है। मेरी निम्न मांगों को पूरा किया जाए – कानपुर-दिल्ली शताब्दी को इटावा में रोका जाए; इटावा में पैदल पुल बनाया जाए; हमारे क्षेत्र इटावा में एक अछूता स्टेशन पड़ता है; उस पर एक ऊंचाहार गाड़ी को अप और डाउन पर रोका जाए और दिबियापुर स्टेशन दिल्ली कानपुर के बीच में है। जहां पर भारत सरकार का एक एनटीपीसी प्लांट है और गेल प्लांट है। लखनऊ शताब्दी को रोका जाए।

***SHRI E.G. SUGAVANAM (KRISHNAGIRI):** Hon'ble Deputy Speaker Sir, On behalf of my DMK Parliamentary Party, I have great pleasure in speaking on the Railway Budget for the year 2013-2014 and I support the same.

Our Hon'ble Railway Minister, Shri Pawan Kumar Bansal has presented his maiden Budget and took all steps to improve the present status and financial condition of the railways. Assuming charge as Union Minister of Railways, he announced fare hike ranging from 2 paise to 10 paise per km. in all classes of passengers, as it was long overdue. However, in the rail budget, though the base fares are unchanged he has hiked supplementary charges for superfast trains, like reservation,

tatkal, and other charges so as to generate a revenue of Rs. 483 crore. People are already burdened with the earlier hike and further hike will adversely affect the passengers. In addition to that, across-the-board hike of 5.8% in freight rates desired to raise a additional revenue of Rs.4,200/-crore. This fare hike will ultimately push up the prices of all essential commodities. Our Hon'ble Leader, former Chief Minister of Tamilnadu, Dr. Kalaignar has rightly termed that 'the budget gives both pleasure and displeasure to the people'.

I am glad to say that railways fully repaid a loan of Rs.3,000 cr. Higher targets for freight traffic and passenger growth can be attained only by improving its services. For the year 2012-2013, railways later slashed the original targets of freight traffic. Major chunk of revenue of railways comes from freight traffic. Frequent hike in freight rates will discourage movement of cargo by train and the major chunk of goods traffic meant for railway will divert to roadways. Procedures should be simplified and goods should be reached to the respective destinations at the earliest possible time. Railways should take concerted efforts

to load more freight. Construction of dedicated freight corridors should be expedited. Production of more freight wagons and rakes should be augmented.

The proposal to introduce 67 new express, 26 passenger, 8 DEMU and 5 MEMU services, first AC EMU rake to Mumbai, increasing the rake length from 9 to 12 cars, extension of 57 trains and increasing the frequency of 24 trains and out of which 14 new trains to Tamilnadu is a welcome step.

Railways could meet the target of new lines and electrification during XI Plan period but fell short of the targets for doubling and gauge conversion. The delay in allocation of funds for projects results in delay in completion and leads to cost escalation. Steps should be taken to complete the ongoing and pending projects in a time-bound manner.

Safety is the primary concern for railways and travelling public. Large number of train accidents, namely, derailment, head-on-collision, ramming with the stationary vehicle, trespassing at unmanned level crossing, low visibility, human error are on the increase in the last few years. The preventive steps taken by the railways to avoid such increasing accidents are inadequate. The recommendations made by the Committees headed by Dr. Anil Kakodkar and Shri Sam Pitroda for improving safety and bringing about modernization of Railways have to be taken into consideration for implementation on priority. Accidents on the level crossings are unabated. Elimination of level crossings will not solve the problem. Some of the level crossings need to be converted into Road Over Bridges (ROB) and Road Under Bridges (RUB) or as manned level crossings, depending upon flow of traffic at the location. Railways should undertake proper study before closing the unmanned level crossings. Introduction of Train Protection Warning System on automatic signaling systems, improvement of signaling, Train Collision Avoidance System (TCAS), etc., will address the issue to some extent.

The first ever rail link to connect Arunachal Pradesh and proposal to Manipur of Northeastern state is a welcome step. Bringing of railway related activities under MGNREGA will promote more employment opportunities in the rural areas.

Safety of women passengers is another cause of concern. They are afraid of theft, chain snatching, eve teasing, etc. in trains and stations. Reservation of 10% vacancies of women RPF personnel will improve the confidence of women travelling in trains and improve their safety. Extension of internet booking hours, E-ticketing through mobile phones, introduction of executive lounge at seven more stations will greatly help the frequent rail travelers.

A number of vacancies in railways have not been filled up since long and it has added much pressure on the existing staff. The proposal to fill 1.52 lakh vacancies should be expedited. Out of which, allocation to weaker sections and physically challenged is widely welcomed. Besides, I urge upon the Railway Minister to give adequate preference to the pending cases of compassionate appointments.

The onboard facilities like provision of announcements, electronic display boards, neat and clean toilets, quality food remains a distant dream to the train passengers. Complaints are accumulated relating to quality of food served in trains and stations and there is no proper monitoring regarding its quality. Being frequent train traveller, Shri Bansalji knows the pathetic condition of ordinary passengers. Therefore, I urge upon him to take immediate steps to improve the quality of food. Complimentary passes to the sports personalities who have excelled in various sports events and Police Gallantry awardees are much deserved. As regards, setting up of six new Rail Neer bottling plants, I urge upon the Hon'ble Minister to quicken the Palur Plant in Tamil Nadu which was announced in the last budget.

The physically challenged people are facing much difficulty in their train journeys. In most of the railway stations, there is no facility for ramps, lifts, escalators, etc. I shall, therefore, request Hon'ble Minister to provide the above facilities in all railway stations in towns/cities.

Enhancement of fund allocation to railway staff quarters is a welcome step. The railway quarters are not in a good living condition. All necessary basic facilities should be provided there and provision of hostel facilities to single women railway employees at all divisional headquarters is a welcome step. This facility may be extended to the railway stations located in cities and towns also or in the station complexes itself.

Another important point is regarding Salem Division. Though this Division was started only few years ago, it was not provided with adequate staff and infrastructural facilities thereby hindering its functioning. I therefore urge upon Hon'ble Railway Minister to allocate adequate funds to the Salem Division to improve its functioning/facilities.

I have some specific demands in respect of my Krishnagiri District/Constituency, Tamilnadu. The demand for laying of new railway line between Jolarpettai – Tirupathur – Kandili – Barugur – Orappam – Krishnagiri – Sulagiri – Hosur (101 kms) is long pending issue for more than decades and remains a distant dream to the people. Based on this, a Survey was ordered by the Railways and its Report was submitted to the Railway Board on 27-05-2008 and it was announced during the Railway Budget Speech in February 2010. Thereafter, as per the advice from the Railway Board, an Updated Survey was completed and its Report was sent to the Railway Board on 31-01-2011 and the total cost of the project was estimated at Rs.687.92 crore. However, no adequate funds were sanctioned for carrying out this project so far.

Since majority of the products meant for exports Viz., fruits, vegetables, flowers, electronic goods and other perishable items produced here are sent through road or airlifted to various parts of the country and abroad. Absence of a rail link in this route has been an impediment to the district's industrial growth. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister to allocate adequate funds for this project.

There has been a long pending from demand for introduction of a Daily Express Train between Nagercoil – Bangalore *Via*. Madurai – Tiruchirappalli – Salem - Hosur. On the contrary, the Hon'ble Minister in his budget speech announced Nagercoil – Madurai – Tiruchirappalli–Salem–Jolarpettai – Bangalore Express Train. If this train runs *Via*. Jolarpettia, large number of people who are working in and around Hosur will be deprived of this train facility and greatly suffer.

Sir, Operating the Nagercoil – Bangalore Express *Via*. Madurai – Tiruchirappalli – Salem - Hosur will greatly help the people living in and around and working in the industrial hub of Hosur. It is also requested to operate this train as Overnight Express leaving both the destinations between 1500 and 1800 hrs. reaching both the destinations between 0500 hrs. and 0800 hrs. Otherwise, the frequency of the existing Nagercoil – Bangalore Train (16537/16538) may be increased from Weekly to Daily.

Besides, the following proposals are pending since long and it has been represented to the Hon'ble Railway Minister time and again:-

- Stoppage of all trains in Samalpatti & Kallavi Dasampatti in Krishnagiri District;
- Introduction of Coimbatore – Hosur - Bangalore Inter City Express;
- Increase of coaches in Mysore – Mayiladuthurai Express (from 19 to 24);
- Introduction of Hosur – Erode Passenger Train;
- Deployment of RPF at Hosur Railway Station;
- Extension of Bangalore – Anekal Train upto Hosur;
- Doubling and Electrification of Bangalore – Hosur - Salem Railway Line;
- The new Railway line between Katpadi-Thiruvannamalai-Villupuram, announced during the last Railway Budget, has

not become operational. I urge that the new line may be made functional soon.

I shall, therefore, urge upon the Hon'ble Minister to kindly consider the above proposals and order implementation of the same during this year itself.

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

***SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI):** At the very outset, I would like to congratulate the Hon'ble Railway Minister, Shri Pawan Kumar Bansal for presenting a growth oriented maiden budget for the year 2013-14. It is happy to note that he is the first Congress Minister to do so in 17 years and take steps to strengthen this vital segment of our transport infrastructure and also kick started stalled investment in the economy and striving hard to bring back the Railways into the right track.

Due to austerity measures taken by the Railways, it has been able to fully repay its loan of Rs. 3,000 crore and its operating ratio is likely to increase to 87.8% during 2013-14. It is also very happy to note that Indian Railways is set to achieve milestone of entering the select club of railways with over 1 million ton freight loading. At present, only the Chinese, Russian and the US Railways have this distinction. Indian Railways have joined another select club of railways which run freight trains of more than 10,000 load.

As regards passenger traffic, the hike in tariff announced in January was overdue for several years and if it had not been implemented, railways would become bankrupt. Presently, as expected, the Rail Budget 2013-14 did not propose any further hike in passenger fares. The Minister has announced only a marginal increase in reservation fee, supplementary charges for superfast trains, cancellation and tatkal charges which are aimed to improve the passenger services by pushing out the increasing tout menace. As regards freight traffic, higher targets were fixed for the year 2013-14.

In this Budget, Hon'ble Minister has announced introduction of 67 new express trains, 26 new passenger trains, 8 DEMU and 5 MEMU services. Further extension of 57 trains and increasing frequency of 24 trains is a welcome step. As regards Tamil Nadu, I thank Bansalji for announcing 14 new trains and extension of six existing trains to the State and also increasing the frequency of few trains. He has also announced 72 additional services in Mumbai and 18 in Kolkata being introduced. However, no such announcement was made for Chennai. As the suburban service between Chennai Beach – Tambaram –Chengalpat, is much congested, additional services are urgently required. Moreover, increase in length of rake from 9 to 12 cars only for 30 services in Chennai is inadequate. I urge upon the Hon'ble Minister that for Chennai all 9 cars should be converted into 12 cars.

500 km. new lines, 750 km. doubling, 450 km. gauge conversion is targeted in 2013-14. In this connection, I would like to submit that the BG line between Madurai –Tirunelveli- Kanyakumari is the lifeline of our country. People from all parts of the country visits Madurai, Tirunelveli, Kanyakumari and other places of tourism and religious importance *en route* in Tamil Nadu throughout the year. However, they are facing lot of difficulties due to inadequate train facilities. Railways are not

able to introduce more trains in this route because of non-completion of doubling work.

As regards this Section doubling survey was announced in the Budget for the year 2011-12 and the Survey Work between Madurai –Maniyachi is completed. The work is presently going on the sections between Maniyachi –Tirunelveli and Tirunelveli –Kanyakumari. It has been time and again reiterated that this section is an inevitable link between north - south viz, from Kashmir to Kanyakumari and it will boost the overall development of our country.

I shall humbly urge the Hon'ble Minister to kindly allocate necessary funds for doubling of Madurai – Tirunelveli –Kanyakumari Broad Gauge Section and open this doubling section for traffic at the earliest.

The proposal to bring Arunachal into rail network and connectivity to Mizoram of Norhteast is a great milestone in Indian Railways.

The women police force is very less and women feel much insecurity while traveling in Railways. The proposal of 10% reservation for women in RPF is a welcome step. Setting of up another 8 companies of RPF personnel especially women would improve safety and security of women passengers. The proposal to set up Rail Based Industries viz. Wheel factory at Rai Bareli, MEMU at Rajasthan, Coach Manufacturing Unit at Haryana and Wagon Maintenance Workshop in Kalhandi will resolve the problem of shortage of wagons, coaches and other rolling stock to a great extent. However, I am sorry to state that as regards Tamil Nadu, no such railway production units were announced since many long years.

Cleanliness and hygiene of trains and stations reached a very low standard. Coaches and stations are filthy and passengers are facing lot of difficulties to stay in platforms to travel in trains. Replacement of new coaches in place of old coaches which are lying in a bad condition along with rat and mosquito menace are putting much suffering to the passengers. The proposal for the extension of On Board Housekeeping Scheme and Clean Train Stations to more stations and trains is a welcome step.

Rail travel has remained a nightmare to the physically challenged persons. The proposals regarding provision of large number of new escalators, lifts, Braille stickers indicating the layout of coaches, battery operated wheel chairs at more stations, wheelchair-friendly coaches will greatly help the differently abled people traveling in trains.

The new proposals viz. SMS alert system to provide updates on reservation status, e-ticketing system, new system to support 7,200 tickets per minute up from 2,000 now and from 40,000 users to 1.2 lakh, linking train tickets with Aadhar cards in order to keep out touts, free wi-fi facility on select trains are important passenger amenities widely welcomed.

Safety is one of the primary concerns for the erailways passenger. The recommendataions of Kakodkar and Sam Pitroda Committees should not be overlooked and they should be implemented in *letter and spirit*. Elimination of 10,797 level crossings during 12th Plan period should be given a serious thought. Simply elimination of level crossings will not solve the purpose and it will greatly affect the road users and the villagers residing nearby. Railways may consider outsourcing of level crossings which will generate employment opportunities. Meaning the level crossing will not incur much amount to the railways than the compensation being paid currently on the accidents victims at the level crossings. Modern technologies like implementation of Train Protection Warning System on Automatic Signal System, installation of Anti-Collision Devices, and Vigilance Control Devices, comprehensive Fire and Smoke Detection system in coaches and setting up of Railway Safety Authority will go a long way in improving the railway safety. Often incidents of theft and robberies are reported in railways. Proper coordination should be ensured between GRP and RPF in order to protect the law and order and railway properties.

The food served in Railways is often unhygienic and sub-standard. Every day, large numbers of complaints are coming regarding the quality of food items. Time and again, Railways increase cost of food items, however, the quality is not improved. Surprise and frequent checks should be carried out to inspect the quality of food items and any violation in standards are to be dealt with seriously. Rail Neer is not adequately stocked in railway stations and trains and the passengers are forced to buy other brands by paying higher price. Adequate steps should be taken to ensure easy availability of rail neer which will boost more revenue to the Railways.

It is a matter of grave concern that railway properties are often targeted. Coaches are damaged and gutted in various parts of the country in the event of bandh, vandalism, rail-roko agitations, etc. by vested interests and anti-social elements. This has resulted in huge loss of revenue to the railways. To avoid such losses, I urge upon the Hon'ble Minister to instruct the State Governments to deal firmly with those who are damaging railway properties and damages are liable to be recovered from the individual/organizations responsible.

The proposals regarding setting up of Railway Energy management Company, new windmill plants and provision of solar power to 1,000 level crossings will considerably solve the fuel bill problem of railways. Shri Bansalji has announced

setting up of six more Rail Neer bottling plants in the country. In this connection, I would like to submit that in the last budget, a Rail Neer Plant at Palur and a new coaching terminal at Nemam, Tamil Nadu were announced. I urge upon the Hon'ble Minister to allocate adequate funds and to expedite the two projects.

As regards staff welfare measure, the Minister enhanced fund allocation by Rs. 300 crore for railway staff quarters by setting up of hostels for single women railway employees at all divisional headquarters. Railway staff quarters are lying in a very dilapidated condition and the allottees are facing lot of difficulties. Besides, construction of new staff quarters, existing quarters should be renovated and more facilities should be provided there and improvement of the condition of barrack for PRF personnel should be speeded up. He also announced 1.52 lakh vacancies in Railways will be filled up, out of which 47,000 will be for weaker sections and physically challenged. This is a welcome step. In this regard, I would like to point out that large number of candidates of compassionate appointments are running from *pillar to post* to get their railway job due to the demise of their beloved ones in service. I urge upon the Hon'ble Minister to kindly give high priority to compassionate appointments to light their families.

There are certain long pending demands of the people of Tamil Nadu which I have listed below for your kind consideration.

First I would like to thank the Ministry of Railway for inaugurating the Tirunelveli – Tenkasi BG line (68kms) for traffic on September 25, 2012 at an estimated cost of Rs. 220 crore. This has become a big tourism and industrial boom of this region. In this regard, I would like to point out that on MG line there used to be two trains running on this Section. After BG conversion only one train is running. There is huge traffic in this section. People are feeling much relying and using this train for safety, security and also it is economical. One train is not sufficient to cater to the growing traffic. Therefore, I urge upon Hon'ble Minister to operate one more train between Tirunelveli – Tenkasi new BG line.

Since long, there is demand for a Daily Express Train between Nagercoil- Bangalore Via Madurai – Tiruchirappalli – Salem – Hosur. I am thankful to Bansalji for announcing a new daily train. However, the proposed service would be from Nagercoil - Madurai – Tiruchirappalli – Salem - Jolarpettai –Bangalore. If this train runs via. Jolarpettai, large number of people from southern Tamil Nadu who are working in and around Hosur will be deprived of this train service and would be put into much hardship.

Therefore, I suggest the Hon'ble Minister either to operate the Nagercoil – Bangalore Express via.:- (i) Madurai – Tiruchirappalli – Salem - Hosur for 3-4days; (or) (ii) Madurai – Tiruchirappalli – Salem - Jolarpettai for 3-4 days; (or) (iii) Increase the frequency of the existing Nagercoil –Bangalore Train (16537/16538) from Weekly to Daily, Which will greatly help the people of southern Tamil Nadu working in and around the industrial hub of Hosur.

I express my hearty thanks to the Railway Minister for the new line from Sankarankoil to Tirunelveli by covering Veerasigamani, Semthamaram, Surandai, V.K. Pudur, Alangulam, Maranthai, Pudur, Pettai and Tirunelveli. Please allot adequate fund for early survey of this new line.

Thisayanvilai is a town panchayat located in the Radhapuram Taluk of my Tirunelveli District, Tamil Nadu. Thisayanvilai is surrounded by Uvari, Perumanal, Kuthankuzhi, Kooduthali, Koottupanai, Thomaiyarpuram, Idinthakarai, Kootapuzhi, Koothankulam and Panchal having a population of 1,00,000 people, mostly consists of fishermen folk. Number of schools are located in Thisayanvilai and the literacy rate is 77%, higher than the national average of 59.5%. However, Thisayanvilai is presently not connected with rail facility. Moreover, the people are facing lot of difficulties to book their tickets in the absence of a PRS counter and there is a long pending demand for the same and it is an essential one. Oral permission was given by the DRM Office, Madurai for its opening. Location for it was identified at the Post Office in Thisayanvilai and necessary arrangements were made for its opening and they require grant of permission from Railway Board. Hence, I humbly urge upon the Hon'ble Minister of Railways to grant necessary permission for opening of a PRS centre at Thisayanvilai Town, Tamil Nadu.

I thank the Ministry of Railways for providing stoppage of Ananthapuri Express at N. Panagudi Station. But that is not sufficient to meet the flow of Passenger traffic there. Therefore, there is a persistent demand to provide stoppage for another express train at N. Panagudi. Moreover, many times passengers to and from N. Panagudi face lot of problems in getting the reserved tickets because N. Panagudi is not added in the 'PRS Computer System'. Therefore necessary instructions may please be issued for adding the N. Panagudi Station in the system.

Nanguneri is a pilgrimage centre and Special Economic Zone is coming there. Nanguneri Vanumamalai Math, Thirukurundudi Temple, Uvari Church, Koonthakulam Birds Sanctuary, SEZ – Nanguneri and Kalakadu Tiger Resort are nearer there and with the result, the passenger traffic at Nanguneri is also heavy. Therefore, there is genuine demand to provide stoppage of at least two more express trains at Nanguneri Railway station.

Apart from this, the below long demands may kindly be considered favourably :-

- Reopening/Provision of Railway Station at Maharajanagar, Kavalkinaru, Melakallur, Pavorchatram in Tirunelveli District, Tamil Nadu;
- Provision of roof shed to the entire new platform in the Tirunelveli Railway Station and Foot-Over-Bridge (FOB) and Escalator to connect all platforms and adequate funds need to be allotted for the purpose;
- As there is huge rush of passengers in Tirunelveli Railway Station, the existing five platforms are not sufficient to cope with incoming-outgoing trains. It is kindly requested to increase the number of platform from 5 to 7 ;
- Stoppage of all important trains at Palayamkottai, Kovilpatti, Melapalayam and Valliyur railway stations and provision to increase berth/seat quota and all basic facilities in those stations ;
- Constructions of (i) Road Over Bridge (ROB) near Thatchanallur Railway Crossing at Thatchanallur –Madurai road, (ii) Kulavankarpuram Rly Crossing at Tirunelveli – Trivandrum road, (iii) to expedite ROB at Tenkasi near Tenkasi Railway Station;
- Increase in the frequency of (i) Tirunelveli –Hapa (12997/12998 – Hapa Express), (ii) Nagercoil – Tirunelveli –H. Nizamuddin (12641/21642 - Tirukkural Express), (iii) Chennai – Vasco & Chennai – Hubli (17311/17312 &17317/17314) Express as a daily express;
- Increase in the number of Coaches in (i) Nellai, (ii) Kanyakumari, and (iii) Anandhapuri Express Trains and introduction of Special Trains during seasons, summer/winter vacations and festival times and provision of *First AC Coach* in Nellai Express;
- Immediate need to develop Royapuram Railway Station as third Railway Terminus of Chennai and to ensure operation of all trains going to southern districts from Egmore Railway Station only;
- New Inter-city Express from Nagercoil- Tirunelveli –Madurai;
- New Railway Line from Kanyakumari – Tiruchendur Via.Kundankulam, Tisaiyanvillai;

***DR. PADMADINHA BAJIRAO PATIL (OSMANABAD):** The survey of new Broad-gauge railway line between Solapur-Jalgaon via Osmanabad, Beed, Jalna and Aurangabad districts is completed and has been submitted to the Railway Board at New Delhi.

Tuljapur is a major pilgrimage center of entire Maharashtra and South Peninsula. Millions of devotees visit Tuljapur to offer their reverence to almighty Kulswamini Tuljabhawani.

Tuljapur is also pivotal in providing connection to Marathwada region which has presently inadequate connection facility through railway network. The proposed railway line will help millions of devotees to visit Tuljapur and also help in developing Marathwada region.

This route will also act as an alternative corridor for North-South railway network as presently North-South railway link is one of the busiest corridors. This will help in reducing the journey time to North –South route as compared to present link. This link is important for the economically backward region of Osmanabad District.

Additionally, it has been proposed in the Railway Budget to extend the Mumbai-Osmanabad-Latur train upto Nanded. Considering the fact that this train service is already inadequate to meet the demands of passengers from Latur and Osmanabad District, it is not prudent. Instead a new train service from Nanded to Mumbai via Latur-Osmanabad should be started immediately.

***श्री हरिश्चंद्र चव्हाण (दिंडोरी):** महाराष्ट्र के रेल में आने वाला पूर्वावित रेल मार्ग "मनमाड व्हाया मालेगांव नरडाणा इंदौर" यह रेल मार्ग कई वर्षों से पूर्णवित हो रहा है जिसके लिए महाराष्ट्र सरकार भी प्रदेश के भीतर होने वाले प्रोजेक्ट में लगने वाली पचास प्रतिशत की धनराशि अदा कर रही है। परन्तु अभी तक इस मार्ग का

कार्य शुरू नहीं किया गया है और उक्त रेलमार्ग योजना आयोग में विचारधीन भी है, और नासिक रोड़-पुणे, नासिक रोड़-सूरत और नासिक रोड़-डहाणू, यह नए रेलमार्ग बहुत दिनों से प्रतिष्ठित हैं। मेरी आपसे प्रार्थना है कि इन रेल मार्गों को जल्द से जल्द मंजूरी प्रदान करके कार्य को त्वरित शुरू करें।

मेरी दूसरी मांग यह है कि मध्य रेल जलगांव के केले उत्पादक किसानों के लिए शुरू की गई "होर्टीकल्चर एक्सप्रेस" जैसी ही नासिक के अंगूर और प्याज उत्पादक किसानों के लिए भी "होर्टीकल्चर एक्सप्रेस" ट्रेन शुरू की जाए। मैं यह भी सूचित करना चाहता हूँ कि अशिया खंड के सबसे ज्यादा अंगूर और प्याज उत्पादन करने वाले नासिक क्षेत्र के किसानों को न्याय मिलेगा। "मुम्बई सी.एस.टी. मध्य रेल व्हाया नासिक रोड़, मनमाड़, भुसावल, ग्वालियर से नई दिल्ली" के बीच "मुम्बई राजधानी" या "ऑगस्ट कृति राजधानी" इस दर्जे की सुपरफास्ट ट्रेन शुरू की जाए। इन मांगों को मैं पिछले कई वर्षों से लगातार उठा रहा हूँ, सरकार इन मांगों को पूरा करेगी ऐसी मैं आशा करता हूँ।

मैं बताना चाहता हूँ कि 1 जुलाई के टाईम सिड्यूल के तहत निम्नलिखित मनमाड़ जंक्शन पर रुकने वाली 27 गाड़ियों के रुकने का समय 5 मिनट से घटाकर दो मिनट किया गया है। (12809, 12322, 18029, 11015, 12141, 11057, 12879, 12745, 12811, 22848, 11093, 11067, 11069, 12165, 15017, 12741, 12519, 12534, 12546, 12362, 15611, 11071, 12617, 12161, 15102, 18610, 12105)। आप सोच सकते हैं कि इन दो मिनटों में महिलाएं, बुजुर्ग व्यक्ति, बच्चे अथवा पेशेंट गाड़ी में कैसे उतर या चढ़ सकते हैं। जबकि मनमाड़ एक बड़ा जंक्शन है जो 8 ब्लॉक कवर करता है। आस-पास के किसान मनमाड़ जंक्शन से ही अपने बीज व अन्य उत्पादनों को पूरे देश के मंडियों में भेजते हैं, रेलवे के इस नियम के कारण किसान अपने उत्पादों को नहीं भेज पाते हैं। मैं यह भी सूचित करना चाहता हूँ कि रेलवे को प्रतिदिन 1.5 लाख रुपए का नफा होता है जो कि 40 लाख रुपए प्रति महीना है। मैं इस बात से आश्चर्य चकित होता हूँ कि 70 से 80 प्रतिशत सामान इन्हीं ट्रेनों पर लोड होता है। 800 से 1000 व्यक्ति इसे लोड करने के लिए प्रतिदिन कार्यरत रहते हैं लेकिन अब वे बेरोजगार होने की स्थिति में हैं।

भुसावल से पुणे के बीच चलने वाली रेल नम्बर 11025 "भुसावल-पुणे एक्सप्रेस" ट्रेन को भी नांदगांव, तासलगांव, निफाड में व वाराणसी से एल.टी.टी. लोकमान्य तिलक टर्मिनल के बीच चलने वाली रेल नम्बर 11072 कामायनी एक्सप्रेस को नांदगांव, तासलगांव व निफाड में रोकने का स्टाप दिया जाए। सद्यस्थिति में मनमाड़ से चलने वाली रेल नम्बर 22102 "राज्यराणी एक्सप्रेस" नांदगांव से शुरू की जाए और आगे दादर तक बढ़ाई जाए। मुम्बई सी.एस.टी. नांदेड चलने वाली तपोवन एक्सप्रेस 17617, मुम्बई-सिकन्दराबाद चलने वाली देवगिरि एक्सप्रेस 17058, दादर से औरंगाबाद चलने वाली जनशताब्दी एक्सप्रेस 12071, कोल्हापुर से धनबाद चलने वाली दक्षभूमि एक्सप्रेस 11045 को नगरसुल स्टेशन पर स्टॉप दिया जाए। जालना से नगरसुल तक चलने वाली जालना डेमो पैसेंजर 77683 को इगतपुरी तक चलाया जाए। क्योंकि यह गाड़ी सुबह नौ बजे से लेकर शाम 5.45 तक नगरसुल स्टेशन पर ही खड़ी रहती है। गत वर्ष के रेल बजट 2011 में नासिक रोड़ से मुम्बई सी.एस.टी. के दरम्यान सरकार ने कुसुमाग्रज नामक ट्रेन शुरू करने की घोषणा की थी। परन्तु अभी तक उक्त मार्ग दरम्यान ट्रेन शुरू नहीं की गई है। कुसुमाग्रज नासिक (महाराष्ट्र) के शौर साहित्यिक थे, कृपया उक्त गाड़ी को भी तुरन्त शुरू करें।

मुम्बई-हरिद्वार रेल नम्बर 12171, यह गाड़ी सोमवार और गुरुवार ऐसे दो दिन ही चलती है, यह ट्रेन प्रतिदिन चलाई जाए और इसमें पेन्ट्रीकार की भी सुविधा प्रदान की जाए, जिससे आने वाले 2015 के कुंभ मेले में उत्तर भारत से आने वाले साधु-संत व भक्तों को सुविधा प्राप्त हो सके।

नासिक जिले के किसानों को देश के विभिन्न जगह पर प्याज भेजने के लिए आज की तारीख में बहुत कम रेक्स उपलब्ध हैं। इसी कारण ज्यादातर प्याज मार्केट में न जाने के कारण किसानों को भारी मात्रा में नुकसान होता है।

गत वर्ष 2011 के बजट में नासिक रोड़ स्टेशन का आधुनिकीकरण करने की भी घोषणा की गई थी, परन्तु अभी तक स्टेशन का आधुनिकीकरण नहीं हुआ है। मेरी सरकार से प्रार्थना है कि नासिक रोड़ स्टेशन और उसके साथ-साथ मनमाड़ स्टेशन का भी आधुनिकीकरण कराया जाए। बढ़ती जनसंख्या और बढ़ती ट्रेनों का विस्तार और उसके साथ 2015 के कुंभ मेले को ध्यान में रखते हुए इन दो स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जाए।

नासिक-औरंगाबाद राजमार्ग-30 पर स्थित कोटमगांव (तहसील येवला), येवल-नांदगांव राजमार्ग-25 पर स्थित वडगांव चौकी, नांदगांव (तहसील नांदगांव) के मध्य में स्थित है तथा यहां से मालेगांव-औरंगाबाद राजमार्ग-16 होकर गुजरता है, तथा भगूर (तहसील नासिक) इन रेलवे क्रासिंगों की जगह पर फ्लाईओवर ब्रिज न होने के कारण लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। कृपया जिला नासिक में आने वाले नांदगांव, वडगांव चौकी, कोटमगांव, भगूर में रेलवे क्रासिंग फ्लाईओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए। नगरसुल तहसील येवला (जिला नासिक) रेलवे क्रासिंग गेट के अभाव में दुर्घटना होती रहती है, इसलिए त्वरित रेलवे क्रासिंग गेट, सिग्नल और सिविलीटी गार्ड का प्रबंध किया जाए।

बढ़ती जनसंख्या व बढ़ती ट्रेनों का विस्तार और उसके साथ 2015 के कुंभ मेले को ध्यान में रखते हुए "ओढ़ा" स्टॉप (जिला नासिक) को नया रेल टर्मिनल बनाया जाए। अभी 2013 के कुंभ मेले में इलाहाबाद जंक्शन पर भारी भीड़ के कारण जो अपघात हुआ, उसे देखते हुए नासिक जिले में ओढ़ा स्टॉप को टर्मिनल बनाया जाए। नगरसुल स्टेशन दक्षिण मध्य रेलवे का आखिरी स्टेशन है, वहां से शिरडी मात्र 37 किलोमीटर है। अतः शिरडी यात्रियों की सुविधा के लिए नगरसुल स्टेशन को टर्मिनल बनाया जाए।

मेरी और एक यह भी मांग है कि चांदवड (तहसील-चांदवड, जिला नासिक) शिक्षा का एक प्रमुख स्थल है और जहां पूरे देश से हजारों विद्यार्थी आते हैं। विद्यार्थियों की सुविधा के लिए चांदवड में टिकट बुकिंग काउंटर चालू कराया जाए।

अंत में आपसे आग्रह करता हूँ और आशा करता हूँ कि मेरे द्वारा रखी गई मांगों को सरकार पूर्ण करवाएगी।

*SHRI C. SIVASAMI (TIRUPPUR): Sir, first, I would like to express my thanks for giving me an opportunity to speak on this discussion of the Railway Budget 2013-2014. The railways is important for the development of the country. The development of the railways is the basis for the development of the country. Sir, in my constituency, many consultative

meetings are held under the chairmanship of the GM of Southern Railways, and the DRM of Salem Division, in the presence of some Hon'ble members of Parliament. The opinions of Hon'ble members of Parliament were also heard.

At the present situation, people and people's representatives have to approach the officials for expressing their needs and grievances. This situation has to be changed if the railways want to understand the real need of the people. That is, the officials have to go the residential areas of people and to interact with the people and People's representatives to understand their real needs. In each and every constituency of a member of Parliament, a particular railway station has to be considered and in that railways station, senior officials of the railways have to visit and they have to interact with the people and people's representatives to understand their real needs. Only then will development take place. Sir, it is my duty to point out this fact sir.

Sir, in the name of reforms, many new types of train services like Duronto Express trains are introduced. I welcome this initiative. Duronto railways service is introduced to provide speedy journey from one source station to another destination station. If the journey has to be fast, the speed of the train has to be increased. For example, a train traveling at the speed of one hundred kilometers per hour has to be modernized to travel at the speed of two hundred kilometers per hour. Instead of doing so, many stations in the route are reduced to reduce the duration of the journey.

Sir, if you enquire whether the newly announced Duronto express trains are beneficial to the people, I would humbly reply that it is not benefiting the people. Whether it is the Duronto express running between Coimbatore and Chennai or the Duronto express running between Madurai and Chennai, people are not benefited. If the Duronto express running between Coimbatore and Chennai stops at Tiruppur and Erode stations, it will benefit a large number of people. Similarly, if the Duronto express running between Madurai and Chennai stops at Dindigul and Karur, it will also benefit a large number of people in the real sense. Therefore, the service of Duronto express has to be changed into intercity level. The train has to stop at many stations. Otherwise, it will benefit the people only for name sake. Sir, I would like to bring the attention of the minister to reconsider the decision with respect to the Duronto express.

Sir, earlier, so many projects were announced for the city of Erode. Former Minister, E.V. K.S. Elangovan held a function at Erode Samraj Nagar city. A train service between Erode and Samraj Nagar, and another train service between Erode and Palani was introduced. These projects did not get any importance in this budget. Many new projects are announced. They are not of much importance. The projects of Erode-Chamraj Nagar, and Erode-Palani have to be considered and have to be given importance by the Minister.

Sir, a new train from Coimbatore to Rameshwaram was announced on weekly basis. I welcome this initiative. I request you that this service has to enhance as a daily service instead of a weekly service. Ooty is a centre of tourist importance. It is in Nilgiri district. The train which runs to Ooty often breaks down. Therefore a new train has to be given to Ooty.

Oothukuli is an important town in my constituency Tiruppur. The town is well known for dairy products such as butter, ghee and cur. These dairy products are exported to many states. But no proper facility is given to the people to export their products. The people have to utilize the service of two trains having the numbers – 6107 and 6865. In these trains, SLR coaches are provided which are very small for their need. Therefore, sir, I request you to convert SLR coaches into big coaches like VPU coaches.

Similarly sir, I would like to speak about Thirisoolam railway station at Chennai. This station is very nearby Chennai airport. If there is a station at Thirisoolam it will benefit people from southern states to reach airport conveniently. Therefore sir, efforts need to be taken to stop trains at Thirisoolam station at Chennai.

Former railways Minister Madam Mamta Banerjee introduced a new scheme called 'Izath' for the welfare of the poor and the downtrodden. It will enable people to travel up to one hundred and fifty kilometers at the rate of Rupees Twenty five. It seems that this scheme is not implemented now. Hon'ble minister has to clarify whether this scheme is in vogue now or not. Similarly, a big work shop of the railways is present at Golden rock, at Tiruchirappalli city of Tamil Nadu. Considerable amount of land is available at the above said workshop which can be utilized for establishing a coach manufacturing factory at Tiruchirappalli. Sir, I reiterate that a coach manufacturing factory has to be established at Tiruchirappalli.

15.00 hrs

Tiruppur is an industrial hub which is known for its exports. The city yields foreign exchange up to Rupees ten thousand crore to the country. Therefore, a new express train from Tiruppur to Chennai is needed. Sir, during the last four

years, we have been persuading the Government for introducing a train service from Tiruppur to Chennai, but our demand was not given attention. Along with some other members of Parliament, I went to meet the Chairman of the Ministry of Railways. Sir, he might have or might not have considered our demand for a new train. That is a different issue. But the Chairman did not give us due respect. Sir, he says, "Thousand of people are asking for new trains. Can we be able to give all the trains?" If such a person is occupying the office of the chairperson, how is it possible for the railways to implement all the projects efficiently? I would like to ask this question sir.

Sir, we need a new express train from Tiruppur to Chennai. The express train service from Trivandrum to Chennai, that is, trains having number 2623 and 2624, pass through Tiruppur. If there is a station in Tiruppur, it will benefit the people of Tiruppur to a large extent. Similarly Yahsvantipur Kochivel Express trains, having the numbers 2257, 2258, 6315 and 2660, also have to stop at Tiruppur. Tiruppur is a growing industrial city. Exports are carried out at international level from Tiruppur. If the Tiruppur railways station is modernized and if its infrastructure is enhanced, it will facilitate exports from Tiruppur and it will enable the traders to trade at international level more efficiently. More foreign traders would like to visit Tiruppur if the railway infrastructure is enhanced for Tiruppur. In brief, modernization of the railway station at Tiruppur will strengthen the export industry in Tiruppur, which is beneficial to the country. Therefore, I request the Hon'ble Minister to take steps accordingly. With these words, I conclude my speech.

***SHRIMATI J. HELEN DAVIDSON (KANYAKUMARI):** I would like to say that I support the Government on this discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways) and I have some points to raise in the greater interest of the people of Tamil Nadu and my constituency. I first of all thank the Union Government for fulfilling the 18 years long demand for a daily train between Bangalore and Nagercoil via Madurai, Tiruchirapalli and for a weekly train between Puducherry and Kanyakumari by announcing them in this railway budget. Only surveys for some new lines for Tamil Nadu have been announced in this budget. There is no mention about doubling projects and fund allotment for Tamil Nadu. Though the Hon'ble Railway Minister came forward with couple of new trains and extension and increase in frequency of some trains, there were hardly some words about the infrastructure facilities of Railways in Tamil Nadu to receive more trains and increase the speed of the trains in future. In the previous railway budget there was an announcement for new surveys for line doubling projects linking Madurai-Tirunelveli-Kanyakumari along with electrification and Trivandrum and Kanyakumari and the electrification of Coimbatore- Mettupalayam route and surveys for new lines (Chennai to Sriperumbudur Via Guindy, Poonamallee; Kanchipuram –Thiruvannmalai-Katpadi, Kumbakonam –Andimadam –Jayankondam –Vridhachalam, Thanjavur to Pudukottai via Fandarvakottai, Attipattu-Ennore Sea Port and Dindigul-Kumuli via Bodinayakkanur) and I requested the Government to allot enough funds for doubling the Madurai-Tirunelveli-Kanyakumari along with electrification, and Trivandrum and Kanyakumari during the discussion on the Supplementary Demands for Grants in the previous year too. But the Ministry of Railways has deceived the people of entire Tamil Nadu in this regard. Only surveys are announced for Tamil Nadu in the Railway Budgets during the past eight years, and hardly some new lines and doubling projects are announced. Even though some new lines and doubling projects were announced in the previous years, works will move at a snail's speed in Tamil Nadu.

I request the Ministry of Railways to place Automatic Ticket vending Machines, Cion operated Ticket vending Machines in all railway stations in Tamil Nadu, and it must be done first in Kanyakumari and the Railways know that it is a renowned tourist and spiritual destination, and the thousands of pilgrims and tourists visit this spot every day by different means of transportation, but the railway department does not seem to be interested in developing this railway station. The railway station here is not in a condition to park any train for maintenance. The major problem in this railway is not having water facilities. The trains reaching Kanyakumari Railway station are brought back to Nagercoil junction railway station for maintenance for since past 33 years, which is 18 kilometers far away from Kanyakumari. And as there is vast area available in Kanyakumari Railway Station, it can be developed as a '**Terminal railway station**' with Coaching Maintenance Terminal facility, where trains operated up to Tirunelveli, Trivandrum and Nagercoil Railway Stations can be extended up to Kanyakumari.

In 2008-09 Railway Budget, the Railway Ministry had announced a survey for a new broad gauge line connecting Karaikudi and Kanyakumari via Ramanathapuram and Tuticorin along the East Coast. Subsequently, the Ministry invited bids for the survey. But in this budget also no word has been mentioned regarding this project. Hence I request the Union Government to sanction enough funds for laying a new broad gauge line connecting Karaikudi and Kanyakumari via Ramanathapuram and Tuticorin along the East Coast.

Hon'ble Minister in this budget speech has mentioned about improvements of tourist and religious destinations. We say that Our Nation is the best example for Unity in Diversity among other nations in the world. Adding more power to the word 'Integrity', the railway should operate a train from Kanyakumari (Tourist & Spiritual spot) to Velankanni (Shrine) via Madurai (Meenakshi Amman Temple), Tiruchirappalli (Srirangam Temple), Thanjavur (Temple City), Nagappattinam (Nagore Dhaka). So it would be a wonder for the world to see the people belonging to major religions of the world sit together and travel to their pilgrimage destinations in a train when this Kanyakumari – Velankanni Train is operated via Madurai, Tiruchirappalli, Thanjavur and Nagappattinam.

Hon'ble Minister has mentioned in this budget speech that Indian Railways is playing an unparalleled role in integrating the nation from Baramulla in the north and Kanyakumari in the south. But I say this line has not become alive until and unless the Railway Ministry increases the frequency of 12641/12642 Thirukural Express from Bi-weekly to daily.

Thirukural Express became very popular among lakhs of people from North and South parts of the nation as well as tourists from National Capital, as this is the only direct train from New Delhi to South and Central Tamil Nadu. As the train has proved to be success, constant efforts have been made from different quarters to increase the frequency of this train. Since the train is operated only once in a week, people find difficulties in getting reservation in the train. The situation becomes worse, especially during summer vacation and other festive seasons.

The fact is that any train introduced up to Chennai Central is not much use of the people of South and Central Tamil Nadu as Chennai is geographically situated at the Northern tip of Tamil Nadu State. The major portion of Tamil Nadu is beyond Chennai and one has to undertake a travel of another 720 km beyond Chennai towards South to reach Kanyakumari.

Hence, it is very much necessary to increase the frequency of H. Nizamuddin –Kanyakumari (12641/12642) Thirukkural Express as daily in order to cater the need of public. And the people of **Kanyakumari, Tirunelveli, Tuticorin, Virudhnagar, Madurai, Tiruchirappalli, Villupuram, Kanchipuram and Tiruvallur districts** will be benefited a lot by increasing the frequency of this train as a daily express. Most of the people of Tamil Nadu working in and around Vijaywada, Nagpur, Itarsi, Bhopal, Jhansi, Agra and New Delhi will also be benefited. And by having its frequency increased, we will have an additional connectivity to Chennai and North part of India too.

And the people of Chennai and leaders of various political parties have a strong demand towards the development of Rayapuram Railway Station as a Terminal Railway Station, and so many representations were presented to Hon'ble Minister of Railways, but in this budget the government has not fulfilled the genuine demand of the people of Chennai. Hence I kindly request you to sanction appropriate funds for developing Rayapuram as a Station with all Terminal facilities.

The recently announced Bangalore – Nagercoil daily via Madurai, Tiruchirappalli must be operated via Karur, Namakkal, Salem, Dharmapuri and Hosur. And this train must be made as a SUPER FAST and to reach Bangalore and Nagercoil between 06.00 and 08.00 hrs in both directions. This train should be named as 'Naanjil Nadu' Express.

श्री सी.आर.पाटिल (नवसारी): उपाध्यक्ष महोदय, इस बार जो रेलवे बजट सदन में पेश किया गया है, पूरे देश के लोग जैसे ही यूपीए-2 से नाराज थे और उनकी अपेक्षा थी कि इस बार रेल बजट से उन्हें जरूर कुछ फायदा होगा, लेकिन पूरा देश निराश हुआ है। हमारे अनुराग जी ने यद्यपि उनके राज्य में रेल नहीं है, फिर भी पूरे देश की समस्याओं को समझ कर और अभ्यास करके सदन में रखा। इसके लिए मैं उनके प्रति आभार प्रकट करता हूँ।

महोदय, रेलवे में सुरक्षा के लिए जितनी चिंता की जानी चाहिए थी, वह नहीं की गई है, पिछले बजट के दौरान भी दो हजार करोड़ रुपए की कटौती की गई थी, इस बार लगता था कि पवन बंसल जी इस बजट में कुछ पैसा बढ़ाएंगे और उन्होंने रेलवे सुरक्षा की बात भी कही लेकिन कितना पैसा उन्होंने सुरक्षा के लिए दिया, इसका खुलासा नहीं किया। पूरा देश जानना चाहता है कि सुरक्षा के बारे में आप क्या करना चाहते हैं।

हमारे गुजरात के मुख्यमंत्री जी नरेन्द्र मोदी साहब ने रेलवे के ऊपर एक प्रोजेक्ट बनाया था कि गुजरात में रेलवे कैसे होनी चाहिए। हम उस समय रेल मिनिस्टर त्रिवेदी साहब को मिले थे और पूरा प्रेजेंटेशन गुजरात के सभी सांसदों ने दिया था। रेलवे के दो मिनिस्टर नीतीश कुमार और ममता जी मुख्यमंत्री बन गए। दूसरे रेल मंत्री जैसे लालू जी डि-रेल हो गए, त्रिवेदी जी भी डि-रेल हो गए। अभी बंसल जी आए हैं, वे सीएम बनते हैं या डि-रेल होते हैं, यह तो पता नहीं। अगर उन्होंने रेल के विकास की तरफ ध्यान नहीं दिया, तो कुछ न कुछ गड़बड़ अवश्य हो जाएगी।

मैं यही कहना चाहता हूँ कि प्रेजेंटेशन हमने दिया था, गुजरात के मुख्य मंत्री ने बनाया था और उस पर अगर ध्यान देंगे तो पूरे देश की समस्याएं हल हो सकती हैं और काम आसान हो सकता है। मैं कहना चाहूँगा कि ममता जी ने विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने के लिए बहुत से स्टेशंस का नाम लिया था और पहली बार सूत का नाम नहीं लिया था। हमने उनके पास जब जाकर कहा तो उन्होंने दूसरे बजट में सूत के लिए भी उसको विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने के लिए एनाउंस कर दिया था लेकिन तीसरे बजट के समय उन्होंने कह दिया कि सॉरी, हमने इसके अंदर कुछ नहीं किया। हमें उम्मीद थी कि इस बार पवन बंसल साहब इस पर कुछ प्रकाश डालेंगे। लेकिन वह भी वहां उस दिशा में बिल्कुल साइलेंट रहे हैं। यह काम कब शुरू होगा? इसके ऊपर काम शुरू होना चाहिए।

सूत स्टेशन के प्रथम फ्लोर पर ट्रेन आती थी और लोग देखने आते थे कि यह कैसा स्टेशन है कि इसके प्रथम तल पर ट्रेन आती है। लेकिन आज वहां जो गंदगी देखते हैं और जिस तरह से माहौल बना है कि पूरा सूत खूबसूरत है, देश में उसको दो नम्बर का स्थान मिला है, लेकिन जब स्टेशन को हम देखते हैं तो हमें बहुत शर्म महसूस होती है कि हमारा रेलवे स्टेशन इतना गंदा क्यों है? वहां जो भी टेंडर दिये जाते हैं, उनमें क्या गड़बड़ी होती है, पता ही नहीं चलता। पार्किंग के टेंडर चलते हैं, उसकी डेट पूरी हो जाती है, उसके बाद भी पैसा लिया जाता है। जब हम इसके खिलाफ आवाज उठाते हैं तो उसके बाद क्या एक्शन होता है, पता नहीं चलता। वहां स्टेशन का काम इतना गंदा हो गया है कि वहां पवन बंसल साहब और राहुल गांधी के नाम की टिकट बुक हो जाती है और पूरे पेपर में जब आता है तो जो पेपर वाला बुक करवाता है, उसके ऊपर केस हो जाता है। यह बात तो उल्टा चोर कोतवाल को डांटे, ऐसी बात हो जाती है। इसको देखना चाहिए कि 800 का कोटा है, अगर हमारे यहां तीन चार एमपीज हैं और कांग्रेस के भी हैं और जो मिनिस्टर हैं, मिनिस्टर के नाम से भी अगर विद्दी भेजी जाती है तो भी उसके ऊपर कोई ध्यान नहीं दिया जाता और टिकट बुक नहीं होती। लेकिन अगर किसी दलाल को आप पकड़ लें तो तुंत टिकट मिल जाती है। 800 का कोटा है, अगर कोई एमपी लिखता होगा तो दो तीन के लिए टिकट बुक हो जाती होगी लेकिन ज्यादातर इस सिफारिश की ओर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। अगर आप पैसा दे दो और दलाल से मिल लो तो आपका काम तुंत हो जाता है। इसलिए इस तरफ गौर करना चाहिए। वहां पर बंसल साहब का और राहुल गांधी जी का नाम भी इसी बारे में पेपर में भी छपा था। राजस्थान में भी यही हालत है... (व्यवधान)

मेरा जो संसदीय क्षेत्र है, उसके अंदर सूत और नौसारा जिले भी आते हैं। नौसारा एक नया जिला बना है, उसको करीब 8-9 साल हो गये हैं। जब नया जिला बना है तो वहां ज्यादा लोग रहते होंगे, तभी जिला बना है लेकिन उसको कोई भी सुविधा नहीं दी गई है। वहां पर कोई भी अच्छी ट्रेन्स नहीं रुकती हैं। हमने सूर्यनगरी के लिए, कर्णावती के लिए, शताब्दी के लिए, सभी ट्रेन्स के लिए हमने डिमांड की थी मगर वहां अभी तक कुछ ध्यान नहीं दिया गया है। हमारे यहां गावित साहब भी आते हैं और देखते हैं कि कितनी असुविधा है। जब यूपी. और बिहार से रेल मंत्री केन्द्र में बने थे तो मैं बताना चाहता हूँ कि कई लाख लोग यूपी और बिहार के मेरे संसदीय क्षेत्र में रहते हैं, हम लोगों ने बहुत द्राई किया कि कोई ट्रेन सीधी बिहार या यूपी के लिए जाए। लेकिन तामीगंगा के सिवा अभी तक कोई ट्रेन नहीं है। यदि उस ट्रेन में कोई लेडी चढ़ जाती है तो वह ढाई दिन तक बाथरूम तक नहीं पहुंच सकती है अगर उसको बाथरूम जाना हो क्योंकि बाथरूम तक लोग भरे रहते हैं। अगर किसी भैंस को ट्रक के अंदर लेकर जाते हैं तो उसके लिए नियम है कि 6 से ज्यादा लोग आप नहीं बिठा सकते लेकिन उसमें भी कितने ज्यादा आदमी चढ़ जाते हैं। इसके लिए कोई कानून नहीं है।

मैं बंसल साहब से विनती करता हूँ कि एक बार तामीगंगा में आकर वे बैठें और देखें कि कितनी बुरी हालत है। हमारे यहां से सूत-पुरी, अहमदाबाद-पुरी की ट्रेन चलती है। हमने उसकी वीडियोग्राफिंग की थी। वहां जो लोग चढ़ते हैं और पुलिस जिस तरह से मारती है क्योंकि अंदर जाने के लिए जगह नहीं होती और लोग अपने गांव जाने की कोशिश करते हैं तो पुलिस लाठीचार्ज करती है। हमने जब उसकी वीडियोग्राफी की तो उस कोशिश से लाठीचार्ज तो बंद हो गया है लेकिन ट्रेन नहीं बढ़ी, कोचेज की संख्या नहीं बढ़ी है। ऐसी हर ट्रेन में यही असुविधा है। एक अमरावती-सूत और अमरावती-मुम्बई ये दो ट्रेन राष्ट्रपति प्रतिभा देवी सिंह पाटील ने अमरावती से ये दोनों ट्रेन्स एक दिन चालू कर दी थीं और वीक में दो दिन के लिए यह ट्रेन थी लेकिन ऐसा हुआ कि मुम्बई-अमरावती की ट्रेन डेली हो गई और जो सूत-अमरावती की ट्रेन का दो दिन से तीन दिन हो गया लेकिन हमारी डिमांड थी कि उसको डेली कर देना चाहिए, उसकी बहुत जरूरत है लेकिन वह ट्रेन पड़ी रहती है लेकिन उसको डेली नहीं कर रहे हैं। इसको डेली करने के लिए मैं विनती करता हूँ। पहली बार 14 करोड़ रुपए दिए गए थे और एक साल में 70 करोड़ रुपए दिए। वहां जो बॉटलनेक बनता है, वहां से ट्रेन मध्य प्रदेश, आंध्र प्रदेश, कोलकाता जाती है।

महोदय, मेरी विनती है कि ओखा-पुरी, अहमदाबाद-पुरी, सूत-पुरी ट्रेन को डेली किया जाए। महात्मा गांधी जी ने डांडी मार्च किया था, जो 30 किलोमीटर नवसारी के पास है। नवसारी स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाया जाना चाहिए ताकि लोग आएँ और इस ऐतिहासिक स्थल को विजित करें। मेरी इस मांग पर ध्यान नहीं दिया गया।

महोदय, अब मैं उदना स्टेशन की बात कहना चाहता हूँ। यहां गुड्स यार्ड ने बहुत जगह रोकी है और अब यह सिटी के बीच आ गया है। जब यहां से ट्रक भरकर जाते हैं तो ट्रैफिक की बहुत समस्या हो जाती है। पांच किलोमीटर उदना स्टेशन पर रेलवे की बहुत जगह पड़ी है, एन्क्वैचमेंट हो रहा है, मेरी मांग है कि उदना स्टेशन से गुड्स यार्ड शिफ्ट करना चाहिए। उदना स्टेशन को सैटेलाइट स्टेशन एनाउंस किया गया है। गुड्स यार्ड की जगह को यूज किया जाएगा तो इस स्टेशन पर इतनी सुविधाएं मिलेंगी जो शायद कहीं और नहीं मिल सकेंगी।

महोदय, एक और समस्या पुलिस स्टेशन की है। यह रेलवे स्टेशन के बाहर है। यह जगह शेकता है और इसी कारण पार्किंग की जगह नहीं बचती है। सूत की समृद्धि इतनी है कि यहां सबसे ज्यादा ट्र-व्हीलर और फोर-व्हीलर हैं। यहां रोज इतनी नई गाड़ियां आती हैं कि शायद ही किसी और शहर में आती होंगी। अगर यहां पार्किंग की व्यवस्था नहीं की जाएगी तो बहुत समस्या हो जाएगी। मेरा अनुरोध है रेलवे स्टेशन को प्लेटफार्म नं. 1 पर शिफ्ट करना चाहिए। रेलवे स्टेशन में जो पुलिस स्टेशन है उसे शिफ्ट करके पार्किंग दी जानी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : आप अपनी बात जल्दी समाप्त करें।

श्री सी.आर.पाटिल: महोदय, अभी सात मिनट बाकी हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : सात मिनट नहीं हैं, आपके सामने घड़ी है। आप अपनी बात जल्दी समाप्त करें।

श्री सी.आर.पाटिल : महोदय, गुजरात में कभी कोई बिना टिकट पकड़ा नहीं जाता है। ऐसी हालत में गुजरात को ज्यादा सुविधाएं दी जानी चाहिए क्योंकि रेलवे को सबसे ज्यादा आमदनी गुजरात, सूरत से मिलती है। मैं रेल मंत्री जी से रिविस्ट करता हूँ और मुझे उम्मीद है कि वह जरूर इसके बारे में सोचेंगे।

महोदय, मुम्बई और कोलकाता में लोकल ट्रेनों काफ़ी बढ़ाई है। मेरी मांग है कि सूरत में भी लोकल ट्रेन बढ़ाई जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : आपको एक मिनट का समय बोलने के लिए और दिया जाता है। आप बाकी बातें मंत्री जी को लिखकर दे दीजिए।

श्री सी.आर.पाटिल : महोदय, लोकल ट्रेनों में लोग छत पर बैठकर सफर करते हैं। छत पर सफर करने वालों में अधिकतर 25-30 साल के युवा होते हैं जो गिरने से दुर्घटनाग्रस्त हो जाते हैं, मर जाते हैं और उनके परिवार बर्बाद हो जाते हैं। मेरी मांग है कि लोकल ट्रेनों की संख्या बढ़ाई जाए। अगर मुम्बई में लोकल ट्रेनों की ज्यादा सुविधा दी जा सकती है तो सूरत में क्यों नहीं दी जा सकती है? यहां लोग काम के लिए आते हैं।

महोदय, लोकल ट्रेन बढ़ानी चाहिए। बोगी बढ़ानी चाहिए। जो ट्रेन सूरत से गुजरात जाती है, उसे अहमदाबाद तक शाम तक रोक दिया जाता है। यहां से मेहसाणा 60 किलोमीटर है, अगर यहां तक ट्रेन ले जाएंगे तो बहुत लोगों को उतर गुजरात जाने के लिए सुविधा हो जाएगी। यहां ट्रेन ऐसी ही खड़ी रहती है इस तरह से ट्रेन का यूज़ हो जाएगा।

महोदय, डाकोर गुजरात में ऐसा स्थल है, जहां लाखों लोग दर्शन के लिए आते हैं। यहां से जो ट्रेन जाती है इसे वाया डाकोर जाना चाहिए ताकि जो लोग पूनम के दिन जाते हैं उन्हें सुविधा हो जाए।

***SHRI NALIN KUMAR KATEEL (DAKSHINA KANNADA):** The Hon'ble Minister for Railways has presented the Railway Budget 2013 to Parliament on 26th February. This Budget is a very impractical and imbalanced budget. This budget is disappointing and lacks farsightedness. Railway Minister, Shri Pawan Kumar Bansal ji immediately after taking over the rein of the Ministry has hiked the fares of railway passengers by 20% and other things, namely tatkal charges, reservation and cancellation charges. This is not fair at all by any standards or norms. It is very much disappointing.

It is unheard in the 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 hike of essential goods. Petroleum products.

Having expressed my displeasure on the Railway Budget and the State of affairs of Railways. I would like to state that Karnataka has got a raw deal in the Budget.

I request following proposals to consider in the current year rail budget.:

- Formation of Mangalore Divisional railway and joining with South Western Railway.
- An additional new daily night train between Mangalore and Bangalore (via Hassan).
- Converting the tri-weekly day train between Karwar to Bangalore as daily.
- Commencement of new train from Mangalore to Hyderabad(via Hassan- Arasikere –Chikkajajur- Gunthakal- Kachiguda)
- Discontinuing Karwar -Mangalore day train from Karwar and run between -Mangalore to Bangalore and starting a Vasco –Mangalore Intercity train to cut down the running hours from Mangalore to Bangalore.
- Mangalore-Subramanya Road DEMU train.
- Secondary service terminal at Subramanya Raod station of SWR.

Out of the above, you have announced only one weekly train between Bangalore to Mangalore (route not mentioned)

Hence I urge upon the Railway Minister to take immediate steps to accommodate the following in the Railway Budget this year itself.

- Announcement of formation of Mangalore Divisional railway with Head quarters at Mangalore Junction Railway Station in this Budget year 2013-14. Sufficient fund should be allotted.
- Making Weekly night train as daily train with 21 coaches via Arasikere.

- Converting the existing passenger train as DEMU train between Mangalore to Subramanya Raod.
- Extension of Bhatkal-Tholkur DEMU train up to Subramanya road of SWR.
- Extension of Madgao-Mangalore Intercity train up to Subramanya Road.
- The Mangalore- Hyderabad train route should be via Mangalore central-Hassan –Arasikere-Chikkajajur-Gunthakal-Kachiguda.

I appreciate your initiative in this regard and positive decision/announcement in the forthcoming Supplementary Budget 2013-14.

In the Railway Budget for 2012-13 the survey work for track electrification between Mysore and Mangalore was announced. There is no mention about this work. That is why I request that this project should be taken up and completed in time.

The State Government's persistent demands to create new railway divisions in Mangalore and Gulbarga and bring them under the South Western Railway had been ignored this time too. For better accessibility Elevator facility should be provided at Mangalore Railway station.

To provide the facility of cold storage wagons for Horticultural produce, I request the Railways as there is a lot of Railway's own land available at various railway stations in the country, that land can be utilized to establish the manufacturing unit of Cold Storage Wagons Built Up factory. This will facilitate the better, safest and fastest railway transportation of largest horticultural produce such as Banana, Grapes and vegetables etc.

The budget does not deal with the issue of cleanliness on platforms at all and it is very disappointing. They have increased the Platform ticket fare from Rs. 3 to Rs. 5, although it seems less costly but it is not acceptable as people have to pay such an increased amount for entering and exiting which may lasts a few minutes.

As there is no control over the flow of people into the station by police and there is lack of safety, the Minister has to address this issue by increasing the RPF force.

I feel disappointed that the requirement and demand for more safety to women and children on trains has not been looked into properly. Even the demand for more ladies compartments has been ignored. We require proper maintenance of over bridges that is used to cross the railways tracks and also easy crossing for senior citizens as they have difficulty in climbing stairs but the Minister seems to have forgotten this issue.

Another important aspect is food and beverages which are highly adulterated. Impure drinking water is passed off as potable. We hope that with third party auditing for catering this issue is addressed. Overall Railways integrates the entire country and therefore, they should connect all the districts of the country.

The Budget is pretty disappointing as many issues pertaining to safety and cleanliness on trains have been dealt with very frivolously. Especially cleanliness in coaches is awful and the hygiene in toilets is pathetic. These aspects needs to be addressed on priority basis and some funds allocated.

The women's helpline is a welcome feature, however, this is not enough to provide protection to ladies and elderly especially on long distance trains.

An amount of Rs. 100 crore has been earmarked for improving stations in New Delhi. I would suggest that Railways should also make efforts and earmark adequate funds for improving the conditions of all other major stations in the state of Karnataka.

I would like to suggest that Government should take steps to 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. The above demands of my people should be paid immediate attention by Railway Minister and take steps to address them.

*SHRI P. LINGAM (TENKASI): Sir, On behalf of my party Communist Party of India, I would like to put forward certain points with regard to the Budget (Railways) 2013-2014. Our Hon'ble Minister of Railways has presented this Railway Budget 2013-2014. He said that fare hike would be considered twice in a year. Now, fares were hiked twice in a month. This is a burden on the people. Particularly, before the budget passenger fares and freight rates were hiked. However, in the budget only the hike in freight rates are mentioned. The reservation charges, cancellation charges, tatkal charges are also increased. All these are included in passenger fare because of which passenger fares are also increased. I would like to bring this fact to the attention of the minister.

In India, there are two hundred and forty eight public sector units. The Railways is the most important public sector unit. Our Prime Minister Pandit Jawaharlal Nehru said that public sector units are the temples of India. The Railways are very important. The Railways budget is also very important. It should have coordinated the people, employees and the passengers. On the contrary, this railway budget is based only on politics. It has many shortcomings. It causes disappointment to the people. Therefore, I do not support the budget. Increase in passenger fares and freight rates have to be withdrawn.

The Railways employees are highly neglected. The development of the railways is based on its administration. The administration, in turn, is dependent on its employees. Is it possible for the railways to give qualitative and safe service to the people by having shortage of staff members? Almost one lakh and fifty two thousand vacancies are not filled up. Now, I would like to know about the policy of the railways with regard to its employees. An employee who enters the service

as a Group IV employee has to retire as a Group IV employee. This policy has to be changed. An important decision has been taken with respect to the investment of private sector up to one lakh crore. This appears to be an attempt to privatize this public sector. The railways have to coordinate with the states to enhance its investment.

In order to improve service, it is announced that new lines would be laid up to five hundred kilometers. Last year, it was announced as one thousand kilometer. This decision seems to be withdrawn now. I would like to clarify about it. The length of the new lines has to be increased. More new lines have to be introduced. It is announced that more than thirty one thousand and eight hundred and sixty four unmanned level crossings will be closed. A fence is in place in order to prevent people from entering the crossing. This affects common people and farmers. Therefore, unmanned level crossings should not be closed. They have to be manned. Otherwise, over bridges or subways have to be built in those crossings.

Sir, my constituency is Tenkasi. The railway line runs from Virudhunagar to Sengottai. In this route, there are four important stations- Shankarankovil, Rajapalayam, Srivilliputhur and Tenkasi. Only one passenger train and only one express train, are the two trains running through this route so far. Therefore, the trains are overcrowded now. Earlier you have announced about 'Aadarsh' stations. Rajapalayam railways station was listed as one of the 'Aadarsh' stations. It was mentioned that modernization has been done in Rajapalayam station on 'Aadarsh' model. Sir, I would like to point out that no modernization work has been carried out in Rajapalayam station. It has to be considered.

15.18 hrs (Shrimati Sumitra Mahajan *in the Chair*)

MADAM CHAIRMAN : Mr. Lingam, please sit down. Give the remaining portion of your speech, in writing, to him.

...(Interruptions)

MADAM CHAIRMAN: Mr. Lingam, this is too much.

...(Interruptions)

MADAM CHAIRMAN: Now, Shri Ganeshamurthi.

...(Interruptions)

MADAM CHAIRMAN: Nothing will go on record except the speech of Mr. Ganeshamurthi.

(Interruptions) * * *

MADAM CHAIRMAN: Mr. Lingam, please take your seat. Nothing is going on record.

(Interruptions) * * *

***SHRI MANOHAR TIRKEY (ALIPURDUAR):** Although New Coochbehar, Alipurduar Jn. and New Alipurduar have been declared as Model Station, but New Alipurduar and Alipurduar Jn. stations are awaiting developments. Particularly, New Alipurduar station essentially requires a 3rd platform as at present 13141/13142 Teesta Torsa Express originates from this station. The station platform has been lengthened but a great part of it is yet to be covered with shed. Alipurduar Jn. station building is to be renovated and raised up to match the height of the platforms.

Extend Intercity Express up to Alipurduar Station which has been shortened its journey upto APDJ after BG conversion. Timely running of all trains are to be ensured. A Deluxe Chair Car may be attached to this train to attract tourists.

Extend 12377/12378 Padatik Express (daily), 12753/12754 Chennai Express [weekly] and 15721/15722 Paharia Express upto Alipurduar Jn. which are presently running upto New Jalpaiguri. It is mentioned that rolling stocks for both the trains are kept idle.

Slight modification of route and originating station of 12343/12344 Darjeeling Mail will help a lot the passengers and administration as well. Problems of congestion in station yards can easily be solved by originating this train from Siliguri Junction and running through newly converted Bagdogra-Thankurgunj section upto Kisangunj.

Introduce a Day Special Train having Chair Cars [AC and Non AC] from Dhubri to Kolkata / Sealdah via New Coochbehar and Alipurduar Jn. over newly commissioned BG section via Tufanganj.

Introduce a south bound train to Bangalore/Yashbhanthpur via Vijaywara and Sathya Sai Prasanthi Nilayam originating from Alipurduar Jn. for innumerable poor patients going to avail free and better treatment facilities at the Sathya Sai Super Specialty Hospitals.

Introduce a new train originating from Alipurduar Jn. to Ranchi via Bagdogra, naming after the great martyr 'Birsa Munda' as Vir Birsa Munda Express for serving all the tea garden population and Adivasi people ST of Tari, Dooars and Darjeeling area.

The Kanchan Kanya Express [13149/13150] and North Bengal Express [13147/13148] are very much over crowded. To disperse the wait listed passengers provide one extra 2 AC/3 AC combined coach. Moreover, originating point of the North Bengal Express [13147/13148] and Kanchan Kanya Express [13149/13150] can be extended upto APDJ and NCB respectively, keeping the route unchanged for serving more people without incurring any extra expenditure.

Increase frequency of running of 15661/15662 Ranchi Exp. With introduction of new stoppage at Kalchini, Madarihath, Banarhat and Nagrakata station. Introduce stoppage of 15941/15942 Jhajha Exp. At Binnaguri and Hasimara station and stoppage of 15643/15644 Kamakhya-Puri Exp. at Hasimara, Dalgaon and New Mal Jn. stations.

Introduce new commercial stoppage at Alipurduar Jn. of Poorbottar Sampark Kranti Exp. [12501/12502] for better service to the Military and Para-military personnel working in this area and adjacent areas of Assam, Coochbehar District, Bhutan and Tourists.

Loop lines are very much essential at some station of APDJ-BXT section for easy train handling and punctuality of trains.

Introduce DMU service in between Coochbehar and Changrabandha via APDJ and NMZ and NMX ADDJ to Naxulbari via NMZ, Siliguri Jn., Bagdogra for serving better the people of this backward region.

Introduce at least two Chair Cars [AC and Non AC] in all trains having single over night journey for serving more passengers as well as maintaining on board security.

One PRS at Jorai, Nagrakata and Chalsa stations is a long pending demand of the people of these localities.

There are ample scope of attracting tourists by laying a narrow gauge line from Chalsa to Matali and Samsingh, Alipurduar Jn. to Jayanti on existing alignment and a Toy train may be introduced in this section for avoiding ecological disturbances and loss of wild lives. As the existing route passes through Buxa Tiger Reserve, BG track and trains may not be conducive to safety of wild lives [it is heard that a survey project has been taken up for converting this line into BG]

Presently New Jalpaiguri – Samuktala Road patch doubling and Maynaguri – Jogighopa new line project is progressing very poorly for want of funds. Adequate fund should be arranged for timely completion of these projects.

Prepare underpass in forest areas to avoid accidents of wild animals.

A Sanghati Express train is to be introduced from Alipurduar Jn. to Sealdah via Bangladesh to shorten travel time to reach Kolkata as well as to develop relation between SAARC countries like Bhutan, Bangladesh and India. Necessary move is to be made to the Foreign Ministry, New Delhi in this respect.

Unused Railway land be relinquished for development works.

As I have been reiterating time and again, a new railway line should be set up from Hasimara to Jaigaon to establish railway link with Bhutan so as to develop relation between Bhutan, Bangladesh and India.

***श्री नवीन जिन्दल (कुरुक्षेत्र):** मैं रेल बजट (2013-14) का पुरजोर समर्थन करता हूँ। सबसे पहले मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद करना चाहूंगा कि उन्होंने दिल्ली-कुरुक्षेत्र वाया कैथल ट्रेन देकर कैथलवासियों की वर्षों पुरानी मांग को पूरा किया है। इस बारे में मेरा कहना है कि पहली बार मैंने यह मामला 2005 में उठाया था और हर वर्ष इस मामले को उठाने के पश्चात् इस वर्ष यह संभव हो सका है। मैं इस मौके पर कुरुक्षेत्र संसदीय क्षेत्र की सभी सामाजिक संस्थाओं, व्यापारिक प्रतिष्ठानों व विद्यार्थी समूहों का भी धन्यवाद करना चाहूंगा, जो इस कार्य में मेरे सहायक रहे हैं।

मेरा अब रेल मंत्री से अनुरोध है कि इस ट्रेन को यथाशीघ्र चलाया जाए, जिससे कि इस क्षेत्र के लोगों को इसका भरपूर लाभ मिल सके।

पटियाला-कुरुक्षेत्र व कुरुक्षेत्र-यमुनानगर रेलवे लाइन का सर्वे अपडेट करने की मंजूरी पूर्ववर्ती रेलमंत्री महोदया ने दी थी और उन्होंने अपने रेल बजट 2010-11 में पिछड़े क्षेत्रों को जोड़ने के लिए सामाजिक रूप से वांछनीय परियोजनाओं को शुरू करने की आवश्यकता पर बल दिया था। उन्होंने ऐसी 114 नई रेलवे लाइनों का सर्वे भी करने का आदेश दिया था, जिनमें ये दोनों रेलवे लाइनें भी शामिल थीं। रेल बजट 2011-12 के अपने भाषण में उन्होंने सदन को आश्वासन दिया था कि सामाजिक रूप से वांछनीय सभी 114 परियोजनाएं, जिनका सर्वेक्षण 2010-11 के रेलवे बजट के अनुरूप किया गया था, को 12वीं पंचवर्षीय योजना में शामिल किया जाएगा और इसका वित्त पोषण प्रस्तावित प्रधानमंत्री रेल विकास योजना के माध्यम से किया जाएगा।

मेरा माननीय रेलमंत्री से अनुरोध है कि सदन को दिए गए आश्वासन के अनुरूप पटियाला-कुरुक्षेत्र व कुरुक्षेत्र-यमुनानगर रेलवे लाइन को 12वीं पंचवर्षीय योजना में शीघ्रतिशीघ्र पूरा करके कुरुक्षेत्र संसदीय क्षेत्र की जनता की अपेक्षाओं को पूरा करें। इस लाइन का सर्वे अपडेट होने के पश्चात् पटियाला-कुरुक्षेत्र लाइन का मूल्यांकन करने के लिए योजना आयोग को भेज दिया गया था, जबकि कुरुक्षेत्र-यमुनानगर रेलवे लाइन को मूल्यांकन के लिए योजना आयोग को नहीं भेजा गया है। जबतक यमुनानगर-कुरुक्षेत्र और पटियाला-कुरुक्षेत्र पूरी लाइन नहीं बनेगी, पटियाला-कुरुक्षेत्र लाइन का मूल्यांकन करने का कोई विशेष लाभ इस क्षेत्र को नहीं होगा। अतः मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि कुरुक्षेत्र-यमुनानगर लाइन का भी मूल्यांकन योजना आयोग से तुरंत कराया जाए।

कुरुक्षेत्र एक ऐतिहासिक व धार्मिक नगरी है, जहां पर न केवल भारत से ही अपितु तमाम विश्व के कोने-कोने से लोग यहां अपने पितरों का पिंडदान कराने व सूर्यगृहण पर स्नान करने के लिए आते हैं। हालांकि कुरुक्षेत्र को मॉडर्न स्टेशन बनाने की घोषणा पूर्व रेलमंत्री महोदया जी ने की थी, मगर इस ओर अभी तक कुछ भी कार्य नहीं हुआ है। अतः इस स्टेशन पर तुरंत ऐसे कार्य किए जाएं जिससे लोगों को लगे कि यहां पर कुछ बदलाव आया है। इस वर्ष के रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने ऐसे 104 स्टेशनों की जहां पर जनसंख्या 10 लाख से अधिक हो अथवा धार्मिक व पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थलों की पहचान करने का निर्देश दिया है।

जैसाकि सभी को विदित है कि कुरुक्षेत्र एक धार्मिक एवं ऐतिहासिक स्थल है और भारत से ही नहीं अपितु सारे विश्व के लोग यहां पर आते हैं। अतः कुरुक्षेत्र रेलवे स्टेशन को भी इन स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाए, जिससे कि वहां पर भी आधुनिक सुविधाएं मिल सकें।

यात्रियों विशेषतौर पर विकलांग एवं बुजुर्गों की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने के लिए महत्वपूर्ण स्टेशनों पर 179 एस्केलेटर्स व 400 लिफ्टों को लगाने का प्रस्ताव इस रेल बजट में किया गया है क्योंकि कुरुक्षेत्र में लाखों लोग सूर्य गृहण व अन्य अवसरों पर दूर-दराज से आते हैं, जिनमें भारी संख्या में बुजुर्ग व विकलांग, स्त्री और बच्चे होते हैं। अतः उनकी सुविधा को ध्यान में रखते हुए कुरुक्षेत्र रेलवे स्टेशन पर दो एस्केलेटर और दो लिफ्ट लगाई जाएं। क्योंकि धार्मिक अनुष्ठानों के समय कुरुक्षेत्र रेलवे स्टेशन पर लिफ्ट और एस्केलेटर की व्यवस्था न होने से बुजुर्ग, महिलाओं, बीमार व विकलांग तथा बच्चों को बड़ी कठिनाई होती है। कुरुक्षेत्र को एक आधुनिक स्टेशन बनाने का निर्णय भी लिया गया है, अतः मेरा अनुरोध है कि वहां भी लिफ्ट अथवा एस्केलेटर लगाने की रेल मंत्री घोषणा करें।

पूर्व रेल मंत्री जी ने मेरे अनुरोध पर कुरुक्षेत्र-कैथल-नरवाना रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने के लिए वर्ष 2012-13 में सर्वेक्षण की स्वीकृति दी थी। मेरा अनुरोध है कि सर्वेक्षण पूरा होते ही इस लाइन का शीघ्रतिशीघ्र विद्युतीकरण कराया जाए, ताकि इस इलाके के लोगों को उनकी मांगों के अनुसार कुछ और रेल सुविधाएं प्राप्त

हो सकें।

रेल परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण अधिनियम 1894 के अंतर्गत भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया में काफी लम्बा समय लगता है। अतः महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं के लिए त्वरित आधार पर भूमि अधिग्रहण सुनिश्चित करने के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण एक्ट की तर्ज पर अधिनियम, 1989 में अध्यादेश द्वारा संशोधन किया गया है। इस विषय में मेरा कहना है कि कुरुक्षेत्र-नरवाना रेलवे लाइन कुरुक्षेत्र में घनी आबादी वाले क्षेत्रों से गुजरती है तथा इस लाइन के दोनों ओर रहने वाले लोगों को बहुत दिक्कत पेश आती है।

रेल बजट 2013-14 में रेल भूमि विकास प्राधिकरण तथा भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम के लिए एक हजार करोड़ रुपए का लक्ष्य प्रस्तावित किया गया है। मेरा अनुरोध है कि इस विषय का रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंप दिया जाए। इस लाइन पर इस आबादी वाले क्षेत्र में तीन रेलवे लेवल क्रॉसिंग हैं, जो घंटों बंद रहते हैं, इससे इन लेवल क्रॉसिंग के दोनों ओर ट्रैफिक जाम लगा रहता है। सूर्य गृहण व अन्य उत्सवों पर तो हालात और भी बदतर हो जाती हैं। अतः इस रेलवे लाइन को कुरुक्षेत्र शहर के बाहर से निकाला जाए। यह कहना अतिशयोक्ति नहीं होगी कि जो खर्च इस नई रेलवे लाइन पर आएगा, उससे अधिक पैसा पुण्यानी जमीन का व्यावसायिक प्रयोग कर रेलवे अर्जित कर सकता है। जब तक इस विषय में कोई निर्णय लें, तब तक इन रेलवे क्रॉसिंग को चौड़ा करने का प्रावधान किया जाए, जिससे कुरुक्षेत्र के लोगों को ट्रैफिक जाम से कुछ हद तक छुटकारा मिल सके।

रेलवे को नई रेल लाइनों की तथा सिंगल लाइनों को डबल तथा ट्रिपल या इससे ज्यादा करने की बहुत आवश्यकता है। इस विषय को गंभीरता से लेते हुए, माननीय मंत्री जी ने इस विषय पर एक नई नीति की घोषणा की है, जिसका बहुत स्वागत हुआ है। मेरा सुझाव है कि इस योजना के साथ, रेलवे स्टेशनों तथा माल गोदामों को भी जोड़ दिया जाए और एक ऐसी समुचित नीति बनाई जाए, जिसमें रेलवे की लाइन तथा उसके सभी स्टेशनों तथा माल गोदामों का विकास भी जोड़ा जाए। इन्वेस्टर को रेलवे स्टेशनों, उसके पास की जमीन तथा माल गोदामों की जमीन का कमर्शियल इस्तेमाल करने का अधिकार एक निश्चित समय के लिए दिया जाए। मेरा मानना है कि इस नीति के तहत संपूर्ण रेलवे की सुविधाओं का विकास होगा। हमारे रेलवे स्टेशन विश्व स्तरीय बनेंगे, जिन पर सभी सुविधाएं उपलब्ध होंगी, हमारे माल गोदामों की हालात भी सुधरेगी तथा वह वास्तव में आधुनिक लॉजिस्टिक सेंटर बन पाएंगे।

रेलवे की अनेक योजनाएं संसाधनों की कमी से अधूरी पड़ी हैं और कई योजनाएं इसलिए चालू नहीं की जा सकी क्योंकि रेलवे के पास पर्याप्त पैसा नहीं है। प्रायः देखने में आता है कि डी-रेलमेंट के बाद मालगाड़ी व पैसेंजर गाड़ियों के डिब्बे रेल पटरियों के दोनों ओर सालों पड़े रहते हैं। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि ऐसे डिब्बों को जैसे हैं, वैसे ही के आधार पर तुरन्त निपटान कर दिया जाए।

माननीय रेलमंत्री जी ने भी चंडीगढ़ से दिल्ली आते-जाते देखा होगा कि रेल पट्टी के दोनों ओर बहुत से लोगों ने नाजायाज कब्जा किया हुआ है और वहां पर वह विभिन्न फसलें उगाते हैं। मेरा इस बारे में अनुरोध है कि पीडब्ल्यूआई को निर्देश दिया जाए कि ऐसी भूमि का वह विवरण तैयार कर डीआरएम के यहां जल्द से जल्द दे तथा रेलवे इस भूमि को किसानों को लीज पर देकर अपनी आमदनी बढ़ाए।

अनमैंड रेल क्रॉसिंग पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सबसे अच्छा उपाय है कि उन सबको या तो मैंड रेल क्रॉसिंग से या अंडरपास या ओवर ब्रिज से समाप्त कर दिया जाए। परन्तु लगभग 13000 रेलवे अनमैंड क्रॉसिंग को समाप्त करने के लिए बहुत ज्यादा साधनों की आवश्यकता है। इसको करने के लिए बहुत समय की भी आवश्यकता है। कम समय में तथा सीमित साधनों में मेरा सुझाव है कि रेलवे इन सभी अनमैंड रेल क्रॉसिंग के दोनों तरफ लगभग 2-3 किलोमीटर की दूरी पर रेलवे पट्टी पर एक ऐसा शिवट लगाए कि जब उसके ऊपर से रेल गुजरे तो अनमैंड रेल क्रॉसिंग पर एक हॉर्टिंग लगाता 2-3 मिनट तक बजता रहे। जब तक रेल गाड़ी उसको पार नहीं कर लेती। इसको करने से समय रहते सड़क के उपयोग करने वाली जनता को रेल के आने का संकेत मिल जाएगा तथा वह सचेत हो जाएंगे।

अग्वाल बंधुओं की भावनाओं का आदर करते हुए रेल मंत्री जी ने जो हिंसा-सिरसा वाया अग्वाहा रेलवे लाइन को मंजूरी दी है, उसके लिए मैं उनका, प्रधानमंत्री जी का तथा यूपीए अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी जी का हार्दिक धन्यवाद करता हूँ। मेरा रेलमंत्री जी से अनुरोध है कि इस लाइन पर जल्द से जल्द कार्य शुरू कराया जाए, जिससे कि देश व विदेश में रहने वाले अग्वाल बंधुओं को इस तीर्थ स्थल पर आने के लिए सुविधा हो सके।

आजकल प्रायः हमको रेल से कटकर हाथियों के मरने की सूचना मिलती रहती है। इस विषय पर सबका ध्यान जाता है। यह जरूरी है कि हम इस तरह की सुविधाओं का विकास कर सकें, जिससे इन प्राणियों की जान-माल की हिफाजत हो सके। विदेशों में इन इलाकों में रेल पट्टी के दोनों तरफ बाउंडरी वॉल बनाई जाती है, जो कि शायद कम समय में हमारे यहां पूरी तरह से संभव न हो। इसलिए मेरा विचार है कि जैसे अनमैंड रेल क्रॉसिंग पर मैंने हूटर के प्रावधान का निवेदन किया है, उसी तरह की सुविधा एलिफेंट कोरिडोर में भी दी जाए। इसके अलावा एक निश्चित दूरी पर हाथियों को एक तरफ से दूसरी तरफ जाने के लिए लेवलड अनमैंड क्रॉसिंग का प्रावधान हो। इससे जब भी हाथी एक तरफ से दूसरी तरफ जाएंगे, तब उनका पैर रेलवे पट्टी में नहीं फंसेगा। धीरे-धीरे दोनों तरफ पक्की दीवार का निर्माण किया जाए, जिससे हाथी केवल एक निश्चित जगह पर ही रेल पट्टी को क्रॉस कर सकें।

कुरुक्षेत्र, कैथल और जगाधरी रेलवे स्टेशनों पर भी आधुनिक डिजाईन के वाटर बूथ व आधुनिक जलापान कक्षों का निर्माण किया जाए। कुरुक्षेत्र, यमुनानगर व कैथल रेलवे स्टेशनों पर सैनेटरी व्यवस्था बहुत बुरी हालत में है। कुरुक्षेत्र और यमुनानगर में बैचों की हालत भी खस्ता है। अतः इसे सुधारा जाए व इन स्टेशनों का नवीनीकरण भी किया जाए। क्योंकि कुरुक्षेत्र को मॉडर्न स्टेशन घोषित किया हुआ है तथा यहां पर लाखों की संख्या में पर्यटक आते रहते हैं, अतः यहां से गुजरने वाली सभी गाड़ियों का ठहराव इस स्टेशन पर दिया जाए।

अंत में मैं यूपीए अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी व डा. मनमोहन सिंह जी का भी धन्यवाद करना चाहूंगा, जिनके कुशल मार्ग निर्देशन में ये रेलवे बजट लाया गया है। मैं एक बार फिर इस रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

***SHRI A. GANESHAMURTHI(ERODE):** Hon. Chairperson Madam, thank you for giving me this opportunity to speak on Railway Budget 2013-14, Hon. Railway Minister Shri Pawan Kumar Bansal has presented his maiden budget. I want to appreciate the Budget. Passenger fares have not been hiked in the Budget. Even though the passenger fares have not been increased the reservation and cancellation charges have been increased. Although I want but the indirect are hike stops me in appreciating your efforts. Like in the past, Tamil Nadu has been totally ignored in the present Rail Budget. To mention

particularly, no new schemes have been announced. As mentioned by Hon. Member of Parliament Shri C. Sivasami, Chamarajnagar-Palani Rail Route has been announced in a function by the Former Union Minister Shri E.V.K.S. Elangoan. The Chamarajnagar-Palani rail line has now become Palani -Erode rail line with reduced distance. During the year 2008-2009, Rs.589 crores have been announced as Budget Estimate for this project. But during the meeting between General Manager and Member of Parliament held in November 2012, I asked them the status of this project and I was told that the project has been kept pending.

But while replying to a Question asked by Hon. Member of Parliament Shri Semmalai, the Minister has said that the project has been frozen due to low operational priority. After carrying out due feasibility studies budget estimates were arrived at for the Scheme. I wish to ask the Hon. Railway Minister that how a scheme which was useful before became low prioritized some time later. I do not understand the logic behind it. This is a long pending project. There has been consistent demand for implementation of this project. Original demand was for a railway line between Chamarajnagar and Palani. Since the railway line passes through forests between Chamarajnagar and Sathyamangalam it was said that it will affect the environment. They have stopped all the works with regard to this project even after survey and feasibility studies. Now the work relating to railway line between Palani and Erode has been announced all of a sudden. This has created tension in the minds of the people. I urge the Hon. Minister of Railways that while replying to this debate he should make announcement about the new Railway line in this route between Chamarajnagar and Palani.

Likewise many of the announcements made in the past Railway Budget are still kept pending. I have even mentioned about this in my past speeches during the discussions on Railway Budget. Announcements have been made in the past three Rail Budgets about the construction of an over bridge near Erode at Level Crossing No. 124. Even after starting the tender process, no work has been completed. Between Namakkal and Erode districts, in Cauvery an electric grid station has been installed and because of this lots of vehicular traffic ply in this route. Between Namakkal and Cochin via Erode, Tiruppur and Coimbatore, there is a possibility of construction of a National Highway as the heavy traffic load prevails in this route. But in Erode-Karur Rail route, at the 19th kilometer, because of closure of the Level Crossing No. 16, vehicular traffic is much affected. Hon. Minister of Railways has announced in the Budget that priority shall be given to construct over bridges at all the crossings. This level crossing is a connecting point between three district and provides connectivity upto Cochin. I urge that necessary action be taken. Also at 342nd Km there is bridge over rail route on Cauvery river, bearing No. 33820, there is a 40 year old road, and because of the construction of check dam in Cauvery river, this road was closed. Since the level crossing at this place is closed, people are affected. State Government and the local Panchayat have sought permission for construction of a Bridge in this place, for which I urge the Union Government to give immediate permission. Also at 386th km, the Bridge no 16 was mainly used by two wheelers. The local Panchayat is interested to implement the road project in this area due to heavy vehicular traffic. But they have been denied permission by the Railway Ministry. I urge that permission be granted. Coimbatore-Salem MEMU trains (No. 66602/66603) and Erode-Mettur Dam passenger train (No. 56100/56101) do not have stoppage at Alangaur Railway station. I urge the Minister to take necessary step for making these trains to stop at Alangur Railway station. Amirtha Express train (No. 16644/16645) presently runs between Thiruvananthapuram and Palakkad should be extended up to Erode. Trichy-Karur passenger train should be extended up to Erode. Electrification process should start in Erode-Trichy-Karur rail route. Air-conditioned coaches should be attached to Chennai-Yerkaud Train (No. 66609/66610). Quality of food served in Rail coaches is very poor. They give many reasons for this. In the restaurants outside railway stations only VAT are collected. But in addition to this value added tax, service tax is also collected from the passengers who used these railway canteens. Because of that the rates are high when compared to restaurants located outside the railways premises. I urge that only VAT should be collected from rail passengers as is done by outside agencies. Palani-Erode route is a much waited rail route by the pope of my constituency. There has been a long struggle for implementation of this much awaited project. There has even been a long march from Palani to Chamarajnagar insisting to operationalize this rail route. I urge the Hon. Railway Minister to immediately take notice of this project and do the needful for implementation of the same.

ओशीमती संतोष चौधरी (होशियारपुर): मैं आज गौरवशाली सदन में माननीय रेल मंत्री श्री पवन कुमार बंसल जी द्वारा अपना पहला रेलवे बजट का (2013-14) धन्यवाद प्रस्ताव प्रस्तुत करने पर, अनुमोदन करती हूँ, साथ ही प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी तथा यूपीए चेयरपर्सन का भी धन्यवाद करती हूँ कि पंजाब के कर्मठ, ईमानदार, बफादार तथा ईशदों के सुदृढ़ व्यक्ति को रेल मंत्री बना कर यह सिद्ध कर दिया कि रेलगाड़ी देश प्रांत की जीवन रेखा है तथा तीव्र सामाजिक परिवर्तन एवं आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकती है। जैसे कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र होशियारपुर के लिए आजादी के 66 वर्ष बाद मेरे बार-बार प्रयास करने के बाद, सीधी गाड़ी दिल्ली से होशियारपुर तथा होशियारपुर से दिल्ली का प्रावधान किया गया है। माननीय बंसल जी ने यूपीए सरकार का स्वप्न " तुम्हारी गाड़ी- तुम्हारे द्वारा " पहुंचा कर पिछड़े क्षेत्र होशियारपुर को वरदान दिया है। और आशा करती हूँ कि भविष्य में जिला होशियारपुर का, समूह रेल परिवार, ध्यान रखेगा और इस क्षेत्र के पिछड़ेपन को दूर करेगा। मैं धन्यवाद करता चाहती हूँ जम्मू एक्सप्रेस ट्रेन का नाम बेगमपुरा एक्सप्रेस ट्रेन रखा गया जो कि दलितों के गुरु रविदास महाराज जी के जन्म स्थान बनारस से प्रतिदिन जम्मू चलती है।

माननीय रेलवे मंत्री जी का पंजाब के लिए दी गई उन सभी परियोजनाओं का जो काफी समय से लंबित थी, का भी धन्यवाद करती हूँ। बहुत कुछ सुधार हुए हैं रेल व्यवस्था में, परंतु कुछ बाकी हैं जिन पर विशेष ध्यान देना होगा। होशियारपुर पंजाब का बेकवर्ड जिला है और आजादी के 65 वर्ष बाद दिल्ली से सीधी गाड़ी का आप ने प्रावधान करवाया है, अतः मेरे पिछड़े क्षेत्र को प्रीऑरिटी देते हुए शीघ्रतिशीघ्र गाड़ी चलाने का प्रयास करना। क्योंकि होशियारपुर जिले की रेलवे द्वारा अनदेखी की गई थी, आप के रेल मंत्री बनने से आशा की किरण जागी है। अतः मेन स्टेशन फगवाड़ा (जिला कपूरथला) होशियारपुर, टांडा, जेजो, नसराला, दसूहा तथा मुकेरियाँ के लिए करीब 1 करोड़ का प्रावधान करवा दिया ताकि यात्रियों के तथा सामान का श्रेड, यात्रियों को पानी की सुविधा तथा बैठने की एवं साफ शौचालय की व्यवस्था करवाई जा सके।

न्यू रेल लाईन होशियारपुर से टांडा तथा होशियारपुर से ऊना का सर्वे तो करवा दिया गया परंतु बजट का प्रावधान नहीं हुआ। नंगल-तलवाड़ा रेल लाईन का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है कृपया उस प्रोजेक्ट को पूरा करने का आदेश दीजिए।

फगवाड़ा रेलवे स्टेशन पर बेगमपुरा एक्सप्रेस का ठहराव टांडा में स्वराज एक्सप्रेस, दसूहा में मालवा एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए। मुकेरिया में रेलवे स्टेशन के रख-रखाव का ध्यान जरूरी है। डीएमयू गाड़ियों में टॉयलेट की सुविधा का प्रबंधन करवाया जाए। जनता को बहुत मुश्किलों का सामना करना पड़ता है।

रेलवे क्रासिंग पर होने वाले हादसे से निपटने के लिए फाटक की अति आवश्यकता है। जिन परिवारों का रेलवे की गलती से एक्सीडेंट हुआ है उसके परिवार को नौकरी देनी जरूरी है।

मेरे कांड़ी क्षेत्र में अथवा होशियारपुर रेलवे स्टेशन के आसपास जो जमीन खाली पड़ी है। वहां रेल के कलपूजों का कारखाना लगवाया जाए। अंत में माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देते हुए एक बार फिर अनुरोध करती हूँ कि आर्थिक दृष्टि से जो कमजोर क्षेत्र है उसको पहल दी जाए। होशियारपुर तो हिमाचल का गेट वे है तथा पर्यटक स्थल तथा ऋषि मुनियों की धरती है, रेल द्वारा यातायात को बढ़ावा मिलेगा।

MADAM CHAIRMAN: Hon. Members, I have a list of 66 speakers. So, those who want to lay their written speeches, they can lay them on the Table of the House.

Now, Shri Nama Nageswara Rao.

SHRI NAMA NAGESWARA RAO (KHAMMAM): Thank you, Madam, for giving me this opportunity. Madam Chairperson, the Railway is very, very important for the country. Railway line is the lifeline for the economy of the country.

महोदया, कार्गो ट्रांसपोर्ट आम आदमी के लिए बहुत ही इंपॉर्टेंट है मगर गवर्नमेंट की पॉलिसीज़ की वजह से जो कंट्री की रिव्वायरमेंट है, वह रिव्वायरमेंट फुलफिल करने में गवर्नमेंट पूरी तरह से फेल हो गई। एक समय कार्गो ट्रांसपोर्ट का 80 परसेंट रेलवे से जाता था और 20 परसेंट रोड से जाता था। जिस तरह से पिछले 10-15 सालों से, जब एन.डी.ए. की सरकार के समय में गोल्डन व्वाइलेट का प्रोजेक्ट टेकअप किया था, तो देश भर में रोड्स की फोर लेनिंग को इंप्रूव कर दिया था। उसके बाद से अब 80 परसेंट के बजाय 20 परसेंट कार्गो ट्रांसपोर्ट रेलवे के माध्यम से जा रहा है। जितना भी ट्रांसपोर्टेशन है, वह सारा रोड सैक्टर में चला गया है। इस तरह सरकार का ध्यान नहीं है, अभी भी मंत्री साहब नहीं सुन रहे हैं, मगर कोई बात नहीं। इतने इंपॉर्टेंट सैक्टर को डेवलप करने के लिए गवर्नमेंट और मिनिस्टर का एक विज़न होना चाहिए। मंत्री जी का इस तरह ध्यान होना चाहिए तभी रेलवे लाईन की रिव्वायरमेंट हमारे देश में पूरी होगी।

महोदया, रेल मंत्री जी ने बजट भाषण में पेज 23 में वलॉज़ 76 में एक नई वलॉज़ इंट्रोड्यूस की है - फ्यूल एडजस्टमेंट कंपोनेंट। जब भी इलैक्ट्रिसिटी के दाम बढ़ेंगे, जब भी पेट्रोल या डीज़ल के दाम बढ़ेंगे, जब भी कोयले के दाम बढ़ेंगे तो ऑटोमैटिक फ्लूट चार्जिंग बढ़ेंगे। यह एक नई वलॉज़ अभी इस तरह से इंट्रोड्यूस की है। ये लोग देश की जनता से बिज़नेस करना चाहते हैं। रेलवे एक सर्विस सैक्टर है और जब आम आदमी इस सर्विस सैक्टर को यूज़ कर रहा है, तो उन लोगों को ध्यान में रखते हुए सुविधा देनी चाहिए मगर उसका कोई उल्लेख रेल बजट स्पीच में नहीं है।

इसी तरह से हम देखें तो पेज न. 24 में रेलवे लाईन के इन्फ्रास्ट्रक्चर एक्सपैन्शन की बात है। ... (व्यवधान) मंत्री साहब नहीं सुन रहे हैं।

सभापति महोदया : मंत्री जी सुन रहे हैं।

श्री नामा नागेश्वर राव : हम लोग सिर्फ रिकार्ड के लिए बोल रहे हैं। हम चाहते हैं कि जब हम अपनी बात कह रहे हैं तो मंत्री द्वारा उस पर कुछ ध्यान देने से हमारे देश की और हमारी कांस्टीट्यूंसी की प्राबलम कुछ सॉल्व होगी।

इस रेल बजट स्पीच में इन्फ्रास्ट्रक्चर एक्सपैन्शन कहकर वलाज़ नं. 79 में दिया है। उसमें इन्फ्रास्ट्रक्चर एक्सपैन्शन की बात की गई है। उसके नीचे जो बोला है, हमारी 700 किलोमीटर की जो रेलवे लाईन थी, उसको स्केल डाउन करके हम 470 किलोमीटर नई लाईन बनाएंगे। अभी देश की रिव्वायरमेंट आगे बढ़ने की है, ग्रूथ रेट बढ़ाने के लिए सोचना चाहिए मगर ये तो स्केल डाउन कर रहे हैं। उसी तरह से डबलिंग और गेज कनवर्शन का देखें तो 800 किलोमीटर का जो टारगेट था, उसको स्केल डाउन करके 575 किलोमीटर का दिया है। अगर इसी तरह से बजट रहेगा, तो रेलवे की रिव्वायरमेंट कैसे फुलफिल होगी। पूरे देश में रेलवे की यही प्रबलम है। आंध्र प्रदेश में रेलवे लाईन की पोजीशन बहुत खराब है। आंध्र प्रदेश के कांग्रेस के 32 एम.पीज़ में से 10 मिनिस्टर हैं। आंध्र प्रदेश के लोगों ने सोचा था कि ज़रूर रेलवे बजट में आंध्र प्रदेश को न्याय मिलेगा, कुछ रेलवे लाईनों के लिए बजट प्रोविज़न होगा और कुछ नई रेलवे लाईन आएंगी, यह सब हमने एक्सपेक्ट किया था। इंडीपेंडेंस के बाद यह पहली बार हुआ है कि आंध्र प्रदेश से 10 मिनिस्टर हैं, उसमें कैबिनेट रैंक के भी हैं, स्टेट रैंक के भी हैं। यूपीए गवर्नमेंट में 32 एम.पीज़ कांग्रेस के होने के बाद भी आंध्र प्रदेश के लोगों के साथ बहुत अन्याय हुआ है।

मैडम चेयरपर्सन, अगर कंट्री के हिसाब से देखें तो आंध्र प्रदेश में एक हजार किलोमीटर में से सिर्फ 18 किलोमीटर हमारा है, बाकी राज्यों में 52 किलोमीटर, 42 किलोमीटर इस तरह से है। जिसकी वजह से हम लोगों का डेवलपमेंट नहीं हो पाया है। डेवलपमेंट न होने के लिए यह लोग पूरी तरह से जिम्मेदार हैं। हमारे आंध्र प्रदेश में 14 रेलवे लाइन्स हैं, लेकिन मुझे इन सारी रेलवे लाइन्स के बारे में बोलने के लिए समय नहीं मिलेगा, इसलिए मैं सिर्फ एक रेलवे लाइन के बारे में बोलना चाहता हूँ। जगतियाल से निजामाबाद की रेलवे लाइन का काम बीस साल पहले स्टार्ट किया गया था, लेकिन उसका काम आज तक आधा भी कम्पलीट नहीं हुआ है। इस रेलवे बजट में भी इस रेल लाइन के लिए पैसा नहीं दिया गया है। इसी तरह की हालत एगज़िस्टिंग प्रोजेक्ट्स की है। वही सेम पोजीशन अभी नयी रेलवे लाइन्स की है। मैंने अपनी इस 15वीं लोक सभा में आने के बाद कम से कम 120-130 लैटर्स रेलवे मिनिस्टर को लिखे हैं, रेलवे के अधिकारियों को लैटर्स लिखे हैं।

हमारे खम्मम डिस्ट्रिक्ट में एक रेलवे लाइन का सर्वे हुआ था। भद्राचलम-कुल्लुर रेलवे लाइन का सर्वे 1966 में हुआ था। उसके बाद कई दफा उसका रिवीज़न हुआ था। इस रेलवे लाइन के बनने से रेलवे को बहुत प्रॉफिट होगा। इस रेलवे लाइन का आरओ-आरबी 28 परसेंट है। अगर इस रेल लाइन पर रेलवे एक रुपया खर्च करती है तो उसे 28 रुपये का प्रॉफिट होगा। इस लाइन का आरओ-आरबी 28 परसेंट है। इतनी अच्छी रेलवे लाइन को टेकअप करने के लिए हमने रिवेस्ट किया था। पिछले बजट में भद्राचलम-कुल्लुर रेलवे लाइन को सिर्फ 50 लाख रुपये दिए गए थे। इस बजट में केवल एक करोड़ रुपया ही दिया गया है। जिस प्रोजेक्ट की कॉस्ट 950 करोड़ रुपये है, उसके लिए एक साल में एक करोड़ रुपये दिए जाएंगे तो वह प्रोजेक्ट कैसे पूरा होगा? आप इस तरह से क्यों कर रहे हैं? मेरे पास समय का अभाव है, इसलिए मैं पूरा नहीं पढ़ सकता हूँ, लेकिन आप एक-एक प्रोजेक्ट के लिए 20 लाख रुपये, एक करोड़ रुपये, 1 करोड़ 50 लाख रुपये दे रहे हैं। आप यह क्या कर रहे हैं? इस तरह से बजट देना सही नहीं है। एक प्रोजेक्ट का काम चलते हुए बीस साल हो गए हैं, इस तरह से तो यह प्रोजेक्ट अगले बीस साल में भी पूरा नहीं होगा। इस तरह से सिस्टम नहीं चलेगा। यह लोग कंट्री की रिववायरमेंट के हिसाब से डायरेक्शन नहीं दे पा रहे हैं। यह सरकार और रेलवे की नाकामी है। रेलवे की लोगों को बहुत रिववायरमेंट है। इन सब से बहुत तकलीफ होती है।

मैडम, रेलवे बजट के पहले स्टेट्स के चीफ मिनिस्टर्स के साथ जोनल के जनरल मैनेजर्स की मीटिंग होनी थी, ताकि यह पता लगता कि राज्य की रियल रिववायरमेंट्स क्या हैं? उसकी एक लिस्ट लेने के बारे में इन्होंने सोचा था, लेकिन वह भी यह लोग नहीं ले रहे हैं।

मैडम, हमारी यह हालत है कि हम अपने कान्स्टीट्यूंसी में एक आरओबी नहीं बनवा पा रहे हैं। यह हमारी कंडीशन है। तीन-चार साल में हम लोगों ने कम से कम 130 लैटर्स लिखे हैं। हम लोगों को बहुत तकलीफ होती है, क्योंकि हमारी मांगों पर कोई ध्यान ही नहीं दे रहा है। हम यहां लोगों के वोट से जीतकर आए हैं। इसलिए हमारे ऊपर उन लोगों की जिम्मेदारी बनती है। लेकिन यह लोग इस तरह से करते हैं, जिसके कारण हम लोगों को बहुत दिक्कत होती है। इसलिए हम चाहते हैं कि डिफरेंट वै में सोचने के लिए डायरेक्शन दिया जाना चाहिए। कंट्री की रिववायरमेंट को पूरा करने के लिए डिफरेंट आइडियाज़ को सामने लाना चाहिए। हमारे पड़ोसी देश चीन में एक ट्रेन की एवरेज स्पीड 400 किलोमीटर तक पहुंच गई है, जबकि हमारे यहां 40 किलोमीटर भी नहीं है। हमारे यहां टेक्नोलॉजी डेवलपमेंट की रिववायरमेंट है, फाइनेंशियल की रिववायरमेंट है, कंट्री को रेलवे की बहुत रिववायरमेंट है।

इन सब पर ध्यान देते हुए एक विज़न के साथ, एक आलोचना के साथ, एक नयी नीति के साथ इसे करेंगे तब ही यह फुलफिल होगा अदरवाइज हर साल रेल बजट होगा, हम लोग बात करते जाएंगे, यह रिकॉर्ड होते जाएंगे और फिर पांच सालों में हम लोग इलेक्शन में जाएंगे जिसमें कुछ लोग जीतेंगे, कुछ लोग हारेंगे। मगर, लोगों की प्रॉब्लम्स को, रेलवे की रिववायरमेंट को हम लोग फुलफिल नहीं कर रहे हैं। इसलिए फाइनेंसी, मैं आपके माध्यम से हमारे मिनिस्टर से बोलना चाहता हूँ कि जो भद्राचलम-कुल्लुर रेलवे लाइन है, इस में आप कम से कम 100 करोड़ रुपये दे दीजिए। यह रेलवे लाइन सैक्शन हुआ है। एस.सी., एस.टी. लोगों के रास्ते से यह जाता है। उन लोगों ने आज तक कोई ट्रेन नहीं देखी है। उस एरिया में यह रेलवे लाइन जाती है। वह बैकवर्ड एरिया है इसलिए वहां जरूर देना चाहिए।

सभापति महोदया : अब हो गया। आप ने बहुत अच्छी बात की।

श्री नामा नागेश्वर राव : आंध्र प्रदेश के साथ जो अन्याय हुआ है, अभी बजट को और बढ़ाने के लिए मैं आप के माध्यम से अपने मिनिस्टर को रिवेस्ट कर रहा हूँ। हम मिनिस्टर को क्यों रिवेस्ट कर रहे हैं क्योंकि हम लोगों को बहुत तकलीफ है। इस तकलीफ को जानने के लिए मैं उन से बोल रहा हूँ।

***SHRI T.K.S. ELANGOVA (CHENNAI NORTH):** The Railway Budget is direction-ess, as far as Southern Railway is concerned. the Hon'ble Railway Minister has announced about 14 new trains to various destinations in Tamil Nadu. But, as far as infrastructure is concerned there are not much schemes for Tamil Nadu. Southern Railway was awarded 'Best performing Zone' award for two years consecutively (i.e.) for the years 2010-11 and 2011-12. But the Budgetary allocation for Southern Railway was halved from the previous years. During the last Budget (2012-13) the amount allocated was Rs. 1800 crore. But for this year, the allocation is not even Rs. 1000 crore. This is the reward for the best performing zone.

During the last year's Budget a study was taken up for converting Royapuram Railway Station as a Railway Terminal and a certain sum was allocated for the same. This railway station is situated in my North Chennai Constituency. But, this year's Budget does not speak on the said project.

Likewise, a second unit was announced during the Budget 2011-12, with respect to ICF Chennai. I do not know whether the project will be taken up or not. Hence, I request the Hon'ble Railway Minister to increase the Budgetary allocation for Southern Railway and also to convert the Royapuram Railway Station as another Railway Terminal for Chennai.

I also request the Hon'ble Minister to implement the II unit of ICF Chennai project at the earliest.

***SHRI NILESH NARAYAN RANE (RATNAGIRI SINDHUDURG):** At the outset, I congratulate Shri Pawan Kumar Bansal, the Hon. Minister of Railways for presenting his maiden Railway budget on February 26, 2013. This Rail Budget is significant for two reasons. First, it is the last full-fledged Budget of the present Government and second, after a long time, almost after seventeen years, the Railway Minister deserves all-round praise for making sincere efforts in making Indian Railways a financially viable institution. Through this Budget, the Minister has made his priorities very clear to make Indian Railway, a safe, secured, comfortable and affordable means of transport. For this, the Minister has indicated to upgrade existing facilities, besides adding new services. Indian Railway is poised to innovate itself especially in meeting the needs of the commuting public in the areas of internet booking, a wi-fi facility in trains, special Anubhuti coaches for high end passengers. The Minister has indicated that the new facilities will require further investment of 63000 crore. But, the Minister has not passed on the burden to the passengers.

Indian Railways had been fighting a vicious resources crunch. Previous Railway Ministers took a moral high ground in not raising the passenger's fare, despite the growing operating cost, thus making it financially unviable. Just before the Budget, in the month of January, the Railway Minister went for a hike in fare. He was not feeling at all comfortable to do it before session, being a strong votary of parliamentary democracy. Even then he did. That showed the desperate needs of Indian Railways that could brook no delay. The crunch situation in the Railways, I believe still continues. But even then the Minister did not propose further hike in the passengers fare and thus, relieved the public from further burden.

The Minister is an efficient administrator; he knows the trade quite well. Therefore, he focuss on freight sector, from where the Railways would generate bulk of its revenue. The proposed planned dedicated freight corridor is going to have beneficial impact. The land acquisition process is over and if work schedule gets time-bound priority, it would, no doubt, strengthen the railways finance.

I would also like to touch upon the focus on women safety in the Railway Budget. The Minister made special announcements for safety and security of women passengers. I only expect that the new companies of Women RPF personnel are put in place to dispel insecurity among the travelling women.

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

As Hon. Members are aware, the sole purpose of Konkan Railway was to link the people of this region with Mumbai city as well as other parts of the country, to make the transportation of goods and movement of people easier and faster. But in reality, the people of South mostly Mangalore and Goa regions are more benefited. The irony is that the Konkan Railway which was conceived by the visionary leaders of Konkan and was named after Konkan region is hardly catering to the needs of the people of this region. The saddest part is that most mail/express trains do not stop in many important stations of the region and there is hardly any reservation quota for the people of Konkan region in the trains that pass through this region. Even the facilities of Town Booking Agents (TBAs) in the Konkan Railways are proposed to be dispensed with, creating a lot of inconvenience to the commuting public. As a result, the majority of the people of this region who are below poverty line (BPL), are facing insurmountable difficulties. Besides, Konkan has rich tourism potential because of its natural resources. Rail facilities must help tap the potential for the economic wellbeing of the people of the region and also the country. Therefore, I seek the special attention for Konkan from our Railways Minister from economic and tourism points of view.

I once again crave the indulgence of the Railway Minister to keep the needs of the people of Konkan while replying to the Rail Budget discussion.

श्री अशोक तँवर (सिरसा): धन्यवाद, सभापति महोदया। सबसे पहले तो आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ और मैं रेलवे बजट का पुरजोर समर्थन करता हूँ। मैं आम आदमी की तरफ से रेल मंत्री का बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ। चूँकि वे पूर्व में वित्त राज्य मंत्री रहे हैं तो मैं समझता हूँ कि उन्होंने आम आदमी पर बिना यात्री किश्या बढ़ाये हुए किस तरह से हम ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं दे सकें, यह सुनिश्चित करने का प्रयास किया है।

हमारे सिरसा पार्टियामेंट्री कंस्टीटयुन्सी जो हरियाणा में पड़ता है, वहां के लाखों आवाम की तरफ से मैं धन्यवाद देता हूँ। सिरसा हमारे डेरों की धरती है। यह धार्मिक रूप से बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। डेरा सत्त्वा सौदा, राधास्वामी, बाबा भूमन शाह, जगमालवाली और इसके साथ-साथ तमाम ऐसे डेरें हैं जिसमें हर साल करोड़ों की संख्या में पूरे हिन्दुस्तान से हमारे श्रद्धालु जाते हैं। इस पूरे सिरसा संसदीय क्षेत्र को रेलवे के माध्यम से जोड़ने का जो काम इस बार हुआ है वह बहुत ही ऐतिहासिक है क्योंकि ये नेग्लेवटेड एरिया हैं। ये ऐसे एरिया हैं जहां आज़ादी से ले कर आज तक मांग उठती रही कि इस एरिया को हम रेल के साथ जोड़ें। अगर हम सिरसा संसदीय क्षेत्र की बात करें और इकॉनॉमिक दृष्टि से देखें तो सिरसा संसदीय क्षेत्र का जो हमारा पूरा बैकवर्ड इलाका है जो कहीं न कहीं बॉर्डर के पास पड़ता है, वहां पर बारह प्रतिशत की दर से तरवकी सुनिश्चित हुई है। पूरे हिन्दुस्तान में आज सिरसा कॉन्टन के मामले में नम्बर दो पर है और व्हीट के प्रोडक्शन में नम्बर एक है।

अभी हमारे एक मेम्बर साथी ने थोड़ी देर पहले बात की कि किस तरीके से खाद्यान्न सुरक्षा की दृष्टि से देखें, फुड सिक्यूरिटी की दृष्टि से देखें तो मैं समझता हूँ कि यह एक बहुत ही ऐतिहासिक काम हुआ है। आने वाले समय में इस से किसानों को ताकत मिलेगी। इसके साथ-साथ जो हमारे नेग्लेवटेड एरियाज रहे हैं, बॉर्डरिंग एरियाज हैं, हम चाहे अरुणाचल प्रदेश से लेकर चाहे जम्मू-कश्मीर की बात करें, उसे भी एक बहुत महत्वपूर्ण तरीके से इस बजट में भी और जब से सूपीए की सरकार आयी है, इसको जोड़ने का काम हुआ है। मैं माननीय रेल मंत्री के साथ-साथ श्रीमती सोनिया गांधी जी का, प्रधानमंत्री जी का और राहुल जी का विशेष धन्यवाद करता हूँ कि इस के माध्यम से इन क्षेत्रों पर विशेष फोकस हुआ और सामाजिक-आर्थिक रूप से जो पिछड़े इलाके हैं, उसे इस बार नयी रेलवे लाइन से जोड़ने का काम रखा गया है। भौगोलिक दृष्टि से अगर देखें तो यह जो इलाका है डिफेंस की दृष्टि से बहुत सामरिक महत्व का इलाका है, इसे जोड़ने का जो काम किया गया है और जो संतुलन बनाने की कोशिश की गयी है उसका बहुत-बहुत स्वागत है।

माननीय मंत्री जी ने आई.टी. के माध्यम से भी इस बार जो प्रावधान किया है जिससे हम पैसेंजर्स को ज्यादा से ज्यादा बेनेफिट दे सकें जैसे मोबाइल फोन के माध्यम से ई-टिकटिंग, और दूसरी बेवसाइट के माध्यम से जो टिकट रिज़र्वेशन है, मैं समझता हूँ कि यह एक बहुत ही ऐतिहासिक कदम है जो बहुत लम्बे अर्से के बाद इस तरीके से लिया गया है। इससे जो हमारी नौजवान पीढ़ी है उसे और ज्यादा ताकत मिलेगी तथा ज्यादा सुविधाएं मिलेंगी। साथ-साथ मैं रेल मंत्री जी को इस बात के लिए भी धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने 1,52,000 नयी पोस्ट क्रियेट किया है। इससे रेलवे में हम ज्यादा से ज्यादा सरकारी नौकरियों के माध्यम से रोजगार सुनिश्चित करने की दिशा में इन्होंने कदम उठाया है। इसके साथ-साथ हमारे एस.सी., एस.टी. का जो 47,000 बैकलॉग है और हमारे फिजिकली चैलेंज्ड जो साथी हैं उनका जो बैकलॉग है, वह भी भरने की कोशिश की गयी है।

में समझता हूँ कि नारी सशक्तीकरण की दिशा में एक और महत्वपूर्ण स्वागतयोग्य कदम है कि हम महिलाओं को किस तरीके से ज्यादा सुरक्षा दे सकें, उन्हें ज्यादा इम्प्लॉयमेंट दे सकें, उनका सशक्तीकरण कर सकें, उस दिशा में भी वूमन के लिए आरपीएफ में 10औं रिज़र्वेशन रखा गया है। यह भी एक बहुत ही स्वागतयोग्य कदम है और मैं समझता हूँ कि रेलवे के माध्यम से इस से पूरे देश में और ज्यादा सुरक्षा का माहौल बनेगा।

एक स्टडी के माध्यम से जो मिनिस्ट्री ऑफ एमएसएमई है, उसका यह मानना है कि जो इलाके हैं, खास तौर से सिरसा और दूसरे इस तरीके के बैकवर्ड इलाके हैं, जहां इंडस्ट्रियली ग्रोथ नहीं हुई है। उसको किस तरीके से हम जोड़ने का काम करें। एक बहुत महत्वपूर्ण कारण है कि सिरसा संसदीय क्षेत्र, जो गेहूँ को उत्पादन में, कॉटन, फूट्स, सब्जी और दूसरे जो हमारे फूट प्रोडक्ट्स हैं, उनके उत्पादन में बहुत अग्रणीय है। वहां पर क्यों इस तरह की इंडस्ट्री नहीं आती। उसका एक बहुत बड़ा कारण हमारा जो लोक ऑफ कनेक्टिविटी और स्पेशली रेलवे की बात करें। मैं समझता हूँ कि न केवल इंडस्ट्रियलाइजेशन की बात है, बल्कि शिक्षा, स्वास्थ्य और जो दूसरी सुविधाएं हैं, उनका भी पूरा इस इलाके में अभाव था। इस दिशा में यह एक बहुत महत्वपूर्ण कदम उठाया गया है।

मैं मंत्री महोदय का इस बात के लिए भी धन्यवाद करता हूँ कि इस बार कथिबन 11 नये प्रोजेक्ट हरियाणा में एक लम्बे अर्से के बाद, जिस प्रोजेक्ट की मैं बात कर रहा हूँ, आजादी से लेकर, चाहे वह सिरसा संसदीय क्षेत्र की बात हो या मेवाड़ की बात हो। आजादी से लगातार यह मांग उठती रही और इस बार एक मेज़र हमारा जो एक्विपमेंट है, वह रेल कोच फैक्ट्री है, दूसरे छोटे प्लांट हैं। इसके साथ-साथ जो 25 हमारे नेशनल स्कील डेवलपमेंट प्रोग्राम के माध्यम से नये सेंटर खोलने की बात है, हजारों एकड़ रेलवे की जमीन अलग-अलग समय पर अलग-अलग पिछले चार रेल बजट से हम भी इस बात को देखते थे कि हमारी जो जमीन खराब पड़ी है, शहरों में, जो हर्ट ऑफ द सिटी है, पूरे हिन्दुस्तान के अंदर है। उसको किस तरीके से हम वहां पर कुछ न कुछ इस तरह की योजनाएं चलाएं, जिससे नौजवानों को तकनीकी ज्ञान मिल सके। उसके साथसाथ- होस्पिटल, एजुकेशन है और इस दिशा में सिरसा और तमाम 25 जो हमारे नये सेंटर खोलने की कवायद शुरू हुई है, उससे हमारी नयी पीढ़ी को रोजगार की दिशा में महत्वपूर्ण दिशा मिलेगी। अभी जो हिसार, सिरसा, वाया अगरोहा, फतेहाबाद, इसके लिए भी मैं मंत्री जी का बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ, क्योंकि अगरोहा की अगर बात करें, जो धार्मिक स्थान है। चाहे तलवंडी साबो की बात करें, वहां पर जो पांचवा तख्त सिख धर्म का है, उसको भी मैं समझता हूँ कि रेलवे के माध्यम से जोड़ने की कोशिश करें। उसके साथ-साथ अगरोहा धाम, जहां लाखों श्रद्धालू हर साल जाते हैं और फतेहाबाद, जो सिरसा पार्लियामेंट का हमारा डिस्ट्रिक्ट हैड क्वार्टर है, उसे भी रेलवे के साथ जोड़ने की शुरुआत हुई। मैं समझता हूँ कि आज जितने भी दिल्ली से नेशनल हाईवे जाते हैं, चाहे वह नेशनल हाईवे-वन हो, जो यहां से लेकर पानीपत, अम्बाला होते हुए आगे ऊपर तक जाता है, जम्मू-काश्मीर से जोड़ता है, वहां भी शताब्दी ट्रेन चलती है। नेशनल हाईवे-दो की बात करें, जो यहां से लेकर ईस्टर्न इंडिया में कानपुर होते हुए जाता है, वहां भी शताब्दी और तमाम ट्रेनें हैं। एनएच-आठ की बात करें, जो जयपुर होते हुए नीचे तक जाता है, वहां भी हर तरीके से अच्छा है, जो कनेक्टिविटी की बात है, वह बहुत बेहतर तरीके से है। एनएच-10, जिस पर हमारा रोहतक, हिसार, सिरसा संसदीय क्षेत्र और ये पूरा इलाका पड़ता है, जो बार्डर के साथ जोड़ता है। इसमें ये कवायद शुरू हुई है, इससे और ज्यादा आम आदमी को ताकत मिलेगी और डिफेंस परपस से, जैसे मैंने पहले कहा कि डिफेंस के माध्यम से भी इसको ताकत देने की जो कोशिश हुई है, उसका हम स्वागत करते हैं।

कई अन्य छोटे-मोटे प्रोजेक्ट यहां पर आए हैं, मैं मंत्री जी का उन तमाम प्रोजेक्ट्स के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ। हमारी जो नयी ट्रेन की शुरुआत की गई है, दिल्ली फिरोजपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस, वाया भटिंडा, मैं मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि इसको सिरसा के साथ जोड़ा जाए, क्योंकि हमारे रेलवे लाइन जाखल होते हुए जो दूसरी रेल आती है, द्वाणा, नरवाना, जिन्द, यहां तो बहुत ट्रेनें हैं, लेकिन सिरसा की अगर बात करें, वहां पर कोई अच्छी ट्रेन नहीं है। जिसकी वजह से मैं समझता हूँ कि हर साल सैकड़ों लोग इस रोड के ऊपर दुर्घटनाग्रस्त होते हैं। पूरे हिन्दुस्तान की बात करें तो हजारों की संख्या में हमारे साथियों का इसमें निधन होता है। मेनुअल स्कर्वेजर्स के ऊपर भी मैं सदन का ध्यान आकर्षित करवाना चाहूंगा। आज सात हजार स्टेशन पूरे हिन्दुस्तान में हैं, लेकिन अगर टैक्नोलॉजी के माध्यम से साफ-सफाई की बात करें तो बहुत कम ऐसे स्टेशंस हैं, जहां पर ये सुविधाएं उपलब्ध हैं। इस दिशा में भी पूरी हाउस में और रेल मंत्री जी का आने वाले समय किस तरीके से हम ठोस प्रवधान करके इसको सुनिश्चित कर सकें, इसके ऊपर जरूर सोचने की जरूरत है। हमारे जितने भी प्रोजेक्ट्स आए, इसके साथ-साथ जो पुरानी ट्रेनें चलती हैं, जैसा मैंने कहा कि सिरसा संसदीय क्षेत्र ट्रेन की अगर बात करें, बावजूब इसके कि हम एग्रीकल्चरली बहुत एडवांस हैं। हमारी गोरखधाम एक्सप्रेस उसको सिरसा तक, जो हिसार तक आती है, उसको एक्सटेंड करने की मांग करता हूँ। शताब्दी एक्सप्रेस, जो सप्ताह में चार दिन चलती है, अभी उसको सात दिन दिल्ली से लेकर लुधियाना वाया टोहाना करना चाहिए। अवध असम एक्सप्रेस, नांदेड़ एक्सप्रेस, जो पूरे इस इलाके को नांदेड़ से जोड़ती है, इसे भी देखना चाहिए। मैं इन्हीं तमाम मांगों के साथ-साथ जो आर.ओ.बी. हैं, जिनकी बात अभी की गई, सुरक्षा की दृष्टि से वे तमाम आर.ओ.बीज़. जल्दी से जल्दी बनें, अंडर ब्रिज बनें, इसके लिए जो रिसोर्स हैं, जैसा पूर्व राज्य मंत्री ने, जो हमारे वित्त मंत्री रहे हैं, उन्होंने बताया तो मैं समझता हूँ कि आने वाले समय में किस तरीके से जो वित्तीय घाटा है, उसको दुरुस्त करते हुए बड़े से बड़े प्रोजेक्ट्स, क्योंकि, यह बात सबने रखी है कि आज भी रेल की अगर बात करें तो 4-5 गुना कम किराया रोड के मुकाबले रेलवे में लगता है तो संसाधनों का अच्छे तरीके से दोहन करके हम रेलवे की व्यवस्था पूरे हिन्दुस्तान में वर्ल्ड क्लास बनाने की कोशिश कर सकें, यह हमारी सब की इच्छा है।

***SHRI S. SEMMALAI (SALEM):** Indian Railways, the world's ninth largest employer with over 1.4 million employees, is planning to invest Rs.63,368 crore this year, primarily on expansion of tracks and improving passenger safety. The Railway Minister has said 500 km of new Railway lines would be built and 450 km narrow and medium gauge lines would be converted into broad gauge in 2013-14 fiscal.

Well, it is a laudable announcement. Will the Railway Minister keep up his promise? I doubt very much. Many of the announcements made in the previous Railway Budget remain mostly on paper only, why? In 2002-03, the Railways suffered a loss of Rs.4955 crores. In 2011-12, the loss was to the tune of 22500 crore a nearly five year time higher figure. In 2012-13, the loss is likely to be 24600 crore as admitted by the Railway Minister. With such mounting losses, I ask, where is the feasibility to implement grandiose projects?

The Rail Budget has disappointed the poor and the middle class who use the rail travel most. The Minister's claim that the fares have not been hiked is a cock and bull story as it was already done in January 2013. After 17 years a Congress Minister presenting a Railway Budget raised much hope. But it vanished, as the budget turned about to be a damp squib,

with no relief to passengers and no proposal to accelerate growth.

However, I welcome the Hon'ble Railway Minister's focus on cleanliness, taking up 104 stations for cleanliness and adding bio-toilets in more trains. The innovative announcements of e-ticketing through mobile phone, women passenger safety and improving the catering system, if as promised, implemented would really made Indian Railway a more welcome corporate entity.

In 1997, the Railway announced broad gauge conversion work in Senkottai-Punalur division. Another BG conversion work on Madurai-Bodi Section around in 2009. Palani-Pollachi gauge conversion work, Dindigul-Kottayam Broad Gauge and Madurai-Aruppukottai-Tutucorin Broad Gauge conversion work have neither been started nor completed by Railways. I am quoting a few projects remaining unimplemented because railways have not allocated sufficient funds. On seeing the Railway Budget, I was totally disappointed that Salem Railway Division is fully neglected. No announcement is there about the new trains to be started from Salem to various states and particularly to the southern districts of Tamil Nadu. As an MP of Salem constituency, I appeal to the Hon'ble Railway Minister to operate more trains from Salem to the needy places.

For the ongoing new rail line projects in Tamil Nadu, a sum of Rs.2431 crores is absolutely required. But the allocation for the projects is a mere Rs.108 crore in this year's budget. Without allocating any amount, the Railway Minister announced construction of new rail line between Sriperumbudur-Guduvanchery. With great dismay I am constrained to point out that some six years, the Hon. Railway Minister announced a new rail line from Chennai-Cuddalore via Mahabalipuram, covering a distance of 150 km. The total cost of the project was Rs.800 crore. Till date, Rs.9 crore has been allotted. This year, an amount of Rs.20 crore has been allocated. Against an outlay of Rs.227 crore required to construct new rail line from Thindivanam to Thiruvannamali announced a few year back, only a sum of Rs.72 crore has been allocated and in this year's budget, the allocation was Rs.20 crore only.

What I want to stress is that Railway Minister, in succession used to make attractive announcements during presentation of Railway budget without sufficient funds allocation to Tamil Nadu. It is only a mere paper announcement and no concrete action. Thus, most of the projects remain only on paper. Hon'ble CM of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi Amma has aptly described Railway Budget as disappointing. "Totally lacks any long term perspective with regard to infrastructure development in the country. So far as the high speed freight corridor has been proposed in Peninsular India including Tamil Nadu, which is crying need of the region".

Hence, I think the Railway Minister has tried, but failed miserably to present a good budget.

*** श्री भूदेव चौधरी (जमुई)** : रेल यातायात का सबसे सुगम और सस्ता साधन है। मोटे तौर पर रेलों को आम जनजीवन का हिस्सा माना जाता है। यह हमारी सभ्यता, संस्कृति और राष्ट्रीय एकता का सेतु भी बन गया है। सन् 1853 में मुम्बई के थाने के बीच छोटे रेल मार्ग पर शुरू होकर लगभग 170 वर्ष पूरा करने वाली है। 15 लाख से अधिक कर्मचारी इसमें काम करते हैं। रेल सेवा महंगी होने से जनता की मुश्किलें बढ़ती हैं। एक अजीब बात पिछले कुछ वर्षों से देख रहा हूँ, जब हम गुलाम थे तो इस देश में रेलवे हर साल हजार किलोमीटर से ऊपर बढ़ जाता था। लाईनें बिछ जाती थीं। जबकि गुलाम देश में सर्वे के कोई ठोस साधन नहीं थे। किंतु आज हमारे पास सर्वे के बहुत सामान हैं। हवाई जहाज हैं, हेलीकॉप्टर हैं, जहाज हैं फिर भी रेलवे का ट्रैक बिछाने का काम बिल्कुल नगण्य है।

भारतीय रेल राष्ट्र की जीवन रेखा है और यह आधुनिक भारत का निर्माण करने वाली परस्पर, आर्थिक, राजनीतिक, सामाजिक परिवर्तनों का संगठनात्मक केन्द्र रही है। रेलवे का विकास देश के लिए अत्यंत ही महत्वपूर्ण है। भारतीय रेल प्रतिदिन एक सौ 80 लाख लोगों को ढोती है और हर वर्ष एक हजार सात सौ 39 लाख टन सामान की ढुलाई होती है।

दुर्भाग्य यह है कि जहां देश में सड़कों लम्बाई आजादी के बाद चार लाख किलोमीटर से बढ़कर 44 लाख किलोमीटर तक पहुंच गई है वहीं रेल लाइनों का विस्तार 54 हजार किलोमीटर से बढ़कर मात्र 64 किलोमीटर तक पहुंच सका है। रेलवे के विकास में इस तरह की कोताही आम लोगों के लिए काफी परेशानी का सबब है। इसलिए सरकार को देश के विकास और जनता के हित में कारगर कदम उठाना होगा। देश में स्टेशनों की हालत काफी खराब है।

अब मैं अपने बिहार राज्य के संदर्भ में आपको अवगत कराना चाहता हूँ। बिहार राज्य में कई परियोजनाएं लगभग छह-सात वर्षों से लंबित हैं। बार-बार संसद भवन में इसकी चर्चा होती रही है। किंतु केन्द्र सरकार के सकायात्मक आश्वासन के बाद भी काम में कोई प्रगति नहीं हुई। जहां भी किसी योजना पर काम की शुरुआत हुई है वह बड़ी धीमी गति से चल रही है। हम पिछले साल भी अपने लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत झांझा रेलवे लोको का मामला उठाए थे। यह अंग्रेज के जमाने में बनाया गया है। सौ वर्षों से पुरानी संस्था है जिससे लगभग 18-20 हजार लोगों को रोजगार प्रत्यक्ष, अप्रत्यक्ष रूप से मिल जाता था। लोग खुशहाल नजर आते थे, लेकिन वहां से स्टीम लोको और डीजल लोको हटा दिया गया। हटाने के क्रम में लोगों में भारी आक्रोश था। लोगों ने अनशन एवं धरना का भी प्रदर्शन किया था। उस समय रेल मंत्रालय ने आश्वासन दिया था कि वहां इलेक्ट्रिक सिटी लोको को लोको शैड बना दिया जाएगा जिससे कोई बेरोजगार नहीं बनेंगे। किंतु आज तक वहां कोई काम नहीं हो सका। झांझा के हजारों नौजवान बेरोजगार हो गए। पूर्व रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार एवं रेल राज्य मंत्री स्वर्गीय दिग्विजय सिंह के प्रयास से कुछ काम की शुरुआत हुई। लेकिन काम अधूरा पड़ा हुआ है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि झांझा रेलवे स्टेशन पर इलेक्ट्रिक सिटी लोको का निर्माण कराया जाए। मान्यवर इसी इलाके में जमुई रेलवे स्टेशन है। वहां एक रेस्ट हाउस बनाने वाले थे, वहां की एक जगह है लछुआर जहां दुनिया भर के जैनी पूजा करने आते हैं, जो जमुई स्टेशन से मात्र 4-5 किलोमीटर पर अवस्थित है। वहां यात्रियों को ठहरने का कोई इंतजाम नहीं है। यह पूरा इलाका पिछड़ा हुआ है। इसके लिए जमुई स्टेशन पर एक रेस्ट हाउस का निर्माण कराया जाए,

जो पूर्व से प्रस्तावित है।

- मैं सरकार से मांग करता हूँ कि झाझा रेलवे स्टेशन में विद्युत लोको शैड की स्थापना की जाए।
- निर्मित वाशिंगपीट को चालू कराया जाए।
- झाझा ऊपरी पुल का चौड़ीकरण किया जाए।
- रेलवे उच्च विद्यालय में उ2 की पढ़ाई की शुरुआत की जाए।
- आरक्षण प्रणाली दो शिफ्ट में कराने की व्यवस्था की जाए एवं झाझा स्टेशन को बोर्डिंग आई.डी. उपलब्ध कराया जाए।
- जस्सीडीह से चकाय होते हुए गिरिडीह तक रेल मार्ग का निर्माण कराया जाए।
- झाझा से गया, वाया-सिकन्दरा, अलीगंज, नवादा, रेलवे लाईन का विस्तार किया जाए।
- कटौना हॉल्ट में टिकट काउंटर एवं यात्री शेड का निर्माण कराया जाए।
- आर.पी.एस.एफ. के ट्रेनिंग सेंटर का कार्य पूरा किया जाए।
- जमुई स्टेशन पर शैड, शौचालय एवं पानी की व्यवस्था की जाए।
- हावड़ा-हरिद्वार एक्सप्रेस और हावड़ा-देह्यदून एक्सप्रेस का जमुई रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाए।
- नई दिल्ली से गया तक चलने वाली महाबोधि एक्सप्रेस का विस्तार कर उसे शेखपुरा होते हुए जमालपुर तक चलाया जाए।
- आनन्द विहार (नई दिल्ली) से सासाराम तक जाने वाली गरीब रथ को सप्ताह में तीन दिन परिचालित किया जाए और उसका विस्तार गया, शेखपुरा होते हुए कियूल तक किया जाए।
- हावड़ा-हरिद्वार एक्सप्रेस, विभूति एक्सप्रेस, पटना-पुरी एक्सप्रेस, अकाल तख्त एक्सप्रेस, हावड़ा नागल डैम, गुरुमुखी एक्सप्रेस का ठहराव झाझा रेलवे स्टेशन पर कराया जाए। धनबाद-पटना इंटरसिटी का ठहराव गिदधौर में कराया जाए तथा दादपुर स्टेशन ऊपरी पुल का निर्माण कराया जाए।

माननीय मंत्री मैं आपसे उम्मीद करता हूँ कि हमारे इस पिछड़े इलाके पर विशेष ध्यान देकर रेलवे संबंधी बुनियादी समस्याओं का निराकरण करने की दिशा में कदम उठावेंगे। इसके लिए मैं आपका आभारी रहूँगा।

***SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI):** Last decade was very important in the history of Indian Railway where railway managed to provide services to the country without any substantial increase in the passenger fare. We were very hopeful about performance of Indian Railway in last year because of railway showing willingness for structural changes, modernization and safety. Constitution of high level committees, mentioning of the recommendation of committees in the rail budget speech and to some extent budgetary provisions actually raised our expectations from the Indian Railway. But we have to say unfortunately that though railway figures shows promising growth, the performance of Railway was not up to the elevated expectations. We strongly feel that the coming year is going to be the most crucial year for railway considering its recent past. The organization/Ministry with the glorious history of 150 years is looking at year 2013-14 with the hope of economical stability, safety and modernization. Overall, recent figures shows that the total revenue increased by 20% as compared with same period last year but the railway could not show the considerable improvement in decreasing operating ratio to targeted 85%. Safety is still crucial issue for railway. Rail Budget is generally well known for announcement and promises of many new lines improvements and progressive steps but people look at these promises with suspicion and are always doubt whether these promises will be reality within justified time.

Safety is the area most talked about and least done in the past five years. We had vision 2020, High Level Safety Review Committee, expert group for modernization and since last budget every document and speeches of different railway ministers are constantly mentioning giving first priority to safety and mentioned budgetary provision for it. In spite of all these expert committees and commitments of Hon. Railway Ministers, budgetary provisions for safety measures and accidents related to railway tells different story.

Mumbai suburban rail only has death toll of 6000 people every year i.e. Average 16 people per day. We must look at urgent action to avoid these death tolls. There is no practice of effective independent safety regulation by an independent agency separate from operations. Indian Railway's Safety Council/Commission needs to be the real watchdog with greater powers of inspection, suggestions and to take actions. Kakodkar Committee recommended increasing the power of this commission but we do not see considerable results in last one year.

The safety measures strongly recommended to adopt an advanced signaling system based on continuous track circuiting and cab signaling similar to European train control system Level-II on the entire trunk routes of about 19000 route kilometers. The house would like to know progress in these recommendations. After several directions from courts, reports of high level committees on safety, expert's opinion and several speeches of the respected members, there is no evident improvement in response time after accident. We are loosing the most precious Golden Hour after accident takes place. Emergency medical services near railway premises are not established and where these services are available through other bodies they are not used properly.

We have seen increase in passenger fare after almost a decade. The increment was also not realistic considering the functioning for last few years. Considering the present situation there is no need to specially justify the fare hike also there is no point in opposing the fare hike by any means with ideology.

Railway Ministry has also taken decision to round up the ticket fare to multiples of Rs. 5/-. We request the Hon. Minister to revisit this decision. Railway is the transport route for common man in the country. Many travelers travel with the daily fare of Rs. 5/- especially in Mumbai local. Our minimum currency unit used in retail is 50 paise. It seems really unfair for railway to round up to an amount which is 10 times that of minimum retail coin in the market. Reason given for this rounding up is shortage of change on the ticket counters and ease in operations accounts. We don't found the reason to justify for such a large network like railway which can easily manage for change on the counters with high level deluge with banks instead of charging from the commuters.

After making this provision on the ticket windows, Railway has to charge the same amount for online reservation through IRCTC where electronic transfer of money happens and there is no issue of availability of change. The increment happened a couple of months before the railway budget. It would have been following good practice if the proposal was introduced during the Railway Budget.

After the Sam Pitroda Committee's report, everyone was expecting Indian Railway to be in a new Avatar. ..We think that Indian Railway tried hard for the same, but, we have to say that the progress in modernization is very slow after a year. Technologies, tracks upgradation, signaling system doesn't show tangible results which is evident with the number of mishaps. We are aware that the railway has to maintain its existing overburdened system and keep it running while taking up the agenda of modernization.

Present environment on Indian Railways reveals a grim picture of inadequate performance largely due to poor infrastructure and resources and lack of empowerment at the functional level. Present form of railway organization is more centralized, top heavy and hierarchical along departmental lines much to the detriment of a functional and objective oriented organization. The commitment and passion of its strong workforce of 13.62 lakhs though commendable has done little to translate into productive action due to present environment IR has to be energized with a new type of work culture.

The Railway Board has the unique distinction of being the rule maker, operator and the regulator, all wrapped into one. Functioning of Railway board needs to be streamlined. IR being the agglomerations of institutions in itself it is very difficult to procure information of railway operations by common passenger and concerned person. We are looking forward for railways to periodically publish actions taken on safety measures which will keep them up to date with the information and also to spread the feeling of safety.

Proactive dialogue with common people/passengers: Though Railway is a Government function, it is using age old methods to communicate with the people i.e. announcements at railway stations and printed messages in railway premises which are mainly for warning. Different railway committees are the only platforms for railways to have real communication with the passengers or people who are not railway staff. We expect railway to create discussion platforms for general people so as to spread the information of modern technologies it is adapting, different services it is providing. Railways can also come up with small booklets to update the passengers with the fastest development. Railway premises are one of the top spots to sell of magazines, newspapers and books which will be helpful for railway in this endeavour. This will certainly help Railway to establish good relations with the common people.

Railway commuters have been constantly complaining about catering services in railways. IR has taken a welcome step to launch a toll free number for complaints regarding catering services like food quality and overcharging. Complaint mechanism and departmental monitoring mechanisms are different things altogether. We hope that the Railway will have its own quality control system for aligned services for ensuring better services to the commuters.

Goods transport constitutes major revenue for railway. But porters which constitute major labour force in the entire goods transport are not provided basic facilities. They are not railway employees in legal terms and thus railway can easily say that it doesn't have legal obligation to provide any amenities to them. But they spend their work period in the railway premises and its railway's social responsibility to provide basic facilities to all the people who has their workplace as railway premises. We have been mentioning this issue constantly in the last few rail budget speeches but, on field, there is no considerable improvement.

Railway is said to be in bad economic situation by many media personnel and some of the Hon. Railway Ministers themselves. Considering this fact, the figures of earning are not too disappointing if railway has to run its business as it is doing today. But the entire nation looks at Railway with the expectation of ever evolving and upgrading mechanism. In this context railway has plans pending for thousands of crores. Thus, we cannot be satisfied with the existing performance of increase in earning only. There is no doubt that the finance ministry should continue its policy of supporting basic infrastructure for development, for which railway is very important components. We would request the hon. Finance Minister to provide sufficient funds for long term development of railways.

Railway has proposed different models for raising funds which includes public's contribution and PPP models. But, considering the railways way of functioning (which is autonomous to a larger extend), proceeding with reputed corporate for PPP models are finding difficulties.

Railway's communication with other local bodies and state governments is also very slow and workable agreements are taking long time than expected. Railway needs to develop market oriented outlook if it has to raise funds from market. RORO type of goods trains on truck routes on Konkan Railway (Loading trucks at Kolad – 150 km. away from Mumbai and transporting these entire trucks through railway up to Mangalore) is found helpful for the industry and the railway. If such routes can be organized through terminus outside main city on routes of Mumbai-Delhi/Ahmedabad/Pune/Kolkata/Chennai routes under which loaded trucks can save valuable petroleum fuel and thereby foreign currency. Railway should think of expanding this RORO service on other viable routs.

Commercial Utilization of Land: Indian Railway network occupies a land area measuring about 10.65 lakh acres.

Ninety per cent of this land is directly under utilization and the vacant land (measuring about 1.13 lakh acres) is mostly in the form of a narrow strip along tracks which railways have been utilizing, or plan to utilize, for its expansion. 55 sites having area of 154 hectare amenable for commercial development have been identified. As the commercial development is a market driven activity, to be undertaken with the approval of the State Governments/local authorities, assessment of revenue generation can only be done when specific schemes are taken up for development.

Declaring Pune-Lonavla-Daund-Jejuri as Suburban zone: Because of the high density of population in Pune's urban areas and continuous influx of population people are preferring to live in nearby areas, even up to Daund-Lonavala. There is high number of people who commute daily from these routes to Pune city for daily work. All these parameters are sufficient to declare Pune-Lonavala-Daund-Jejuri as Suburban zone. We request you to do proper survey to check possibilities in this direction.

Third track between Pune and Lonavala: Proposal was approved in 2011-12 Budget but progress is unsatisfactory. This line is practically working as a suburban line but with current infrastructure, frequency is of 1 to 2 hours. Double Track with Electrification on Pune-Miraj-Kolhapur, Double Track with electrification on Daund Manmad Section and Double Track on Karjat Panvel Section.

Introduction of New Shuttle Service between Pune-Jejuri/Nira: Pune has grown very fast towards Saswad-Jejuri areas. There are thousands of people travelling through State Transport, other public transport systems and private service providers. All these options are highly expensive and are not environment friendly. We demand for urgent Shuttle Service on this route.

Reservation Facility at Pimpri, Chinchwad and Akurdi Stations: Pimpri-Chinchwad is an independent municipal corporation with population of 17.5 lakh population which commute directly from these stations or from Pune. There is urgent need for reservation facilities at these railway stations.

New Trains for Pune-Mumbai: Pune-Mumbai continues to be highest revenue earning and most busy rail network. As per the reply during ZRUCC (CR) meeting, trains cannot be started during 1000 to 1500 hrs due to maintenance of track between Pune and Lonavala sections. I urge to relook this decision and increase frequency on this road.

Pune-Mumbai return Ticket: As there is high number of people travelling between Pune and Mumbai, Railway was providing return ticket valid for one day for return journey. Somehow this practice is stopped. Considering the conveyance of both, the passengers and railway administration, this service can be started immediately. (There is already provision for season ticket between Pune-Mumbai, thus there should be not technical problem to start this service).

Pune-Kolhapur Shatabdi Express: Pune and Kolhapur is a duo of cities in vicinity with high number of passengers. Presently, because of four lane highway travel time by road is reduced to 4-4.5 hrs. On the other hand trains passing these two stations are slower and run with inconvenient time for these cities. Thus Shatabdi train should be started for this route.

Pune-Ratnagiri-Wawantwadi Superfast Train: Pune is a growing city and Konkan is major tourist attraction and it is emerging as industrial area. Thus connectivity for these regions is very important for the state as a whole. Because of Ghat of Sahyadri, road connectivity is very inconvenient and unsafe. Thus a Pune Ratnagiri-Sawantwadi Superfast train will boost economic development and tourism at the same time. This route can be planned between Lonavala-Karjat-Panvel-Roha-Khed-Chiplun-Ratnagiri.

Pune-Shirdi Express via Ahmednagar: An important route to connect manor city to the pilgrimage.

Connectivity of Jejuri to Maharashtra: Jejuri is one of the most busiest pilgrimage for the common people from entire Maharashtra. Railway should have intensive plan to connect Jejuri with major stations in Maharashtra.

Other routes of Importance are : Pune-Surat intercity express-with timings 6.30 a.m. to 1.30 p.m. Pune-Surat & 2.30 p.m. to 9.30 p.m. Surat-Pune; Pune-Chennai Superfast Express ; Pune-Bangalore Superfast express via Miraj and Belgaum ; Pune-Bhusaval-Akola-Amravati Express ; Pune-Jammu via Kalyan Vasai Vadodara-Ahmedabad-Jaipur-Jalandhar ; Pune-Guwahati Superfast Train.

Frequency of trains to be increased: 11096-Pune-Jodhpur Ahimsa Express; 12263 Pune Delhi Duranto Express; Pune Ahmedabad Duranto Express; 11097 Poorna Express; 12520 Pune Ernakulum Express; 12135 Pune-Lucknow Express; 12939 Pune Jaipur Express via Ratlam-Sawai Madhvpur.

We are thankful to Railway for taking up steps like, Central Railway sending proposal to Railway Board for approval of flag/halt stations at Tanshet and Umbermali on Kalyan Kasara section ; declaring introduction of 22 EMU suburban trains between Thane-Karjat and Thane-Kasara Section (Declared in budget speech of 2010-11).

New Independent Railway zone for Mumbai: Railway has its own administrative setup and the divisions of railway are established as per this set up. But considering the statistics from Mumbai which comprises 1/3rd of railway's passengers every day, constitutes major chunk of revenue through passenger transport. There is an urgent need to consider Mumbai as a separate zone so that the commuters from Mumbai will get the due priority in railway planning and it will be easier to manage the railway in one major city by single unit.

MUTP -I has completed and MUTP II is progressing. We could see work going on some components of MUTP II are even completed but the pace of these projects is very slow. MUTP can be seen more in discussions than on the field. Indian Railway needs to speed up the process of MUTP.

I request the Indian Railway to consider following demands for Mumbai's suburban Railways:

-Reducing gaps between train and platforms-Local trains running in peak hours put people in dangerous situation because of rush. There is huge gap between railway coach and the platform which is very dangerous for passenger rushing for the train. Many times people are agitated because of this issue and many MPs from Mumbai is following up with the issue with local railway officers. This is high time the ministry should take urgent call to raise the height of the platforms on urgent basis and issue orders in this effect immediately.

- Giving stops at Kapar in Dombivali, between Thane and Kalyan stations to Mail/Express train running through Vasai Road stations and Konkan Railway.

- Provision of double exit system at heavy rush suburban stations like Dadar, Thane, Dombivali, Kalyan, Bandra, Andheri and Borivali stations for convenience of passengers and to prevent the mishaps.

- Considerable number rail accidents and deaths in Mumbai suburban stations is because of crossing the tracks. Foot over bridges which work well for long distance trains are found inconvenient for local transport in Mumbai. Railway should take policy decision to have subways instead of over bridges for convenience of passengers.

- Mumbai Railway Vikas Corporation has the responsibility of development of ambitious railway projects in Mumbai. But it is found that there is ample scope to improve coordination between MMRDA and Ministry of Railways for effective functioning and fast completion of projects. We urge both the agencies to come forward with positive mindset to address urgent needs for Mumbai's Railways.

Konkan Railway is the most ambitious project of Indian Railway and an engineering marvel. The entire state of Maharashtra was please when the first Konkan Railway started in approximately 20 years back. The Konkan Railway is playing key role in connecting Konkan to Mumbai and industrial and business development in the region. But, we as a state had to hope to connect with the region of Konkan beyond the mountains of Sahyadri which is also one of the most important tourist regions of the state. Maharashtra as a state not only shares on language but it has cultural bonds too and we expect railway to consider this fact while planning it. After two decades of starting the Konkan Railway we can see that in practice, Konkan region is not connected to any of the major city in Maharashtra except Mumbai. Konkan Railway is an independent Unit of Railway, thus it is very easy to see the connectivity with rest of the Maharashtra with Railway parameters. There are requests to connect specific cities to places in Konkan but if urged that serious stock taking is required and fundamental actions are needed to connect Konkan to other cities in the state.

At last, I urge the Hon. Rail Minister and the Railway Ministry to consider the demands from Maharashtra to improve rail services in the state.

***श्री नीरज शेखर (बलिया):** 2013-14 के लिए सरकार के द्वारा पेश रेल बजट में पूर्वी उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है। यात्री सुविधाओं, रेल दुर्घटनाओं और यात्रियों की सुरक्षा के लिहाज से यह बजट निराशाजनक है।

प्रत्येक तीसरे दिन रेलवे में छोटी या बड़ी कोई न कोई दुर्घटना होती है। भारतीय रेल में एक साल में औसतन 150 दुर्घटनाएं हर साल होती हैं। रेल मंत्रालय द्वारा तमाम आश्वासनों के बाद भी रेल दुर्घटनाएं रुकने का नाम नहीं ले रही है। पिछले महीने 10 फरवरी को मौनी अमावस्या के कुंभ स्नान के बाद इलाहाबाद स्टेशन पर भगदड़ में 40 से ज्यादा लोग मारे गए और 50 से ज्यादा गंभीर रूप से घायल हुए। मौनी अमावस्या के दिन करीब 3 करोड़ लोगों ने कुंभ में स्नान किया, परन्तु रेलवे को भारी बदइन्तजामी एवं पर्याप्त व्यवस्था न किए जाने से कई दर्जन लोग असमय मौत का शिकार हुए। रेलवे द्वारा 50 कुंभ स्पेशल ट्रेनों को 10 फरवरी को चलाने के लिए एलान किया गया था, पर बदइन्तजामी एवं लापरवाही की वजह से दुर्घटना होने तक सिर्फ 5 ट्रेनें इलाहाबाद से चलाई जा सकी थीं। दुर्घटना घटित होने के बाद न स्टेशन पर एंबुलेंस थी और न ही आपदा प्रबंधन के कोई अन्य साधन। रेलवे की तैयारियां और प्रबंधन महाकुंभ जैसे बड़े आयोजन के लिए अपर्याप्त थे। इसकी पुष्टि इस तथ्य से भी होती है कि 11 फरवरी को आनन-फानन में रेलवे ने 220 कुंभ स्पेशल ट्रेनों को इलाहाबाद से चलाया। अगर रेलवे यही व्यवस्था भगदड़ से पहले कर लेता तो शायद मरे हुए लोगों की जानें बचाई जा सकती थीं। दूसरी गलती जो भगदड़ का तात्कालिक कारण बना, वह था, अंतिम समय में ट्रेन के प्लेटफार्म बदलने की घोषणा। पर रेल मंत्रालय द्वारा बेरहमी से इस दुर्घटना की जिम्मेदारी लेने से पल्ला झाड़ लिया गया और शायद ही दोषी लोगों को सजा मिल

पाएगी, जिनकी वजह से कई लोगों ने अपने परिवार के सदस्यों को हमेशा के लिए खो दिया।

हजारों लोग रेल दुर्घटनाओं में हर साल मारे जाते हैं, परन्तु आज तक "रेल संरक्षा आयोग" का गठन रेलवे द्वारा नहीं किया गया। वर्तमान में जो रेल संरक्षा आयोग है, वह नागरिक विमानन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में है, रेल दुर्घटनाओं के जांच के नियम विमानन मंत्रालय बनाता है, जबकि संबंधित पूछताछ के नियम रेल मंत्रालय की ओर से तय किए जाते हैं। संरक्षा संहिता में बदलाव रेल संरक्षा आयोग से परामर्श के बिना किए जाते हैं। रेल लाइनों की सालाना जांच के लिए रेल संरक्षा आयोग को महाप्रबंधकों की अनुमति लेनी पड़ती है। इससे बड़ी संख्या में दुर्घटनाएं बिना जांच के रह जाती हैं। जबकि रेलवे एक्ट में प्रावधान है कि रेल संरक्षा आयोग दुर्घटना की जांच अपनी मर्जी से कर सकता है। कई ऐसी दुर्घटनाएं होती हैं जिनमें भले किसी की मौत न हुई हो मगर वे गंभीर होती हैं, पर रेलवे एक्ट की धारा 113 एवं 120 के बहाने रेलवे उनकी जांच नहीं करता। रेल संरक्षा आयोग की रिपोर्टों के अनुसार रेल दुर्घटनाएं अक्सर मानक नियमों के पालन न करने से होती हैं। परन्तु रेलवे इस ओर ध्यान नहीं देता है। रेल संरक्षा आयोग को रेलवे के सेफ्टी ऑडिट का अधिकार भी नहीं है। रेल संरक्षा आयोग की कई रिपोर्टों में रेल दुर्घटनाएं रोकने के लिए आधुनिक प्रणालियां लगाने की सिफारिश की गई मगर ये प्रणालियां आज तक नहीं लगाई गई हैं। इनमें, एंटी कोलीजन डिवाइस, ऑटोमैटिक सिस्टम, डाटा लागर्स, स्टेशन यार्डों में ट्रेक सर्किटिंग, इंजनों में ऑडियो-विजुअल डिवाइस आदि शामिल हैं।

परिवहन, पर्यटन एवं संस्कृति संबंधी स्थायी समिति ने 2005 में अपनी 83वीं रिपोर्ट में रेल संरक्षा आयोग का स्वायत्त बनाने के लिए सुझाव दिया था, परन्तु रेल मंत्रालय के विरोध के बाद उसे 2010 में रद्द कर दिया गया था। यह समझ से परे की बात है कि रेलवे सुरक्षा एवं दुर्घटनाओं की सही जांच से क्यों भागना चाहता है। मैं सरकार से गुजारिश करूंगा कि सरकार रेल सुरक्षा के प्रति गंभीर नजरिया अपनाए और स्वायत्त रेल संरक्षा आयोग का गठन किया जाए जिससे लाखों लोगों को जान-माल की सुरक्षा प्रदान की जा सके। रेलवे सेफ्टी कैटेगरी में लगभग 60,000 रिक्तियां हैं। इनको भरने के लिए सालों से कोई खास प्रयास नहीं किए गए।

विगत कुछ सालों में ट्रेनों में यात्रियों को ट्रेनों से बाहर फेंके जाने, महिला यात्रियों के साथ दुर्व्यवहार, छेड़छाड़, रेप के मामले बढ़े हैं। इसमें से बहुत सारे मामलों में रेलवे सुरक्षा बल एवं रेलवे के कर्मचारी दोषी पाए गए हैं। अभी हाल ही में दिल्ली-देहरादून शताब्दी से आर.पी.एफ. के लोगों द्वारा दो यात्रियों को चलती ट्रेन से धक्का देने की घटना सामने आयी थी और इसमें महिला यात्री की मौत हो गयी थी। रेल मंत्रालय ट्रेनों में यात्रियों की सुरक्षा के लिए प्रभावी कदम उठाए एवं महिलाओं से छेड़छाड़ एवं दुर्व्यवहार के मामलों में अति सतर्कता के साथ कार्रवाई सुनिश्चित करने के लिए आदेश निर्गत किया जाए चाहे, उसमें सुरक्षा बलों या रेलवे के लोग ही दोषी क्यों न हों।

विकसित देशों में यात्री ट्रेनों की औसत रफ्तार 200 कि.मी./घंटा है पर हमारे यहां राजधानी एवं शताब्दी जैसी प्रीमियम ट्रेनों की रफ्तार अधिकतम 120 कि.मी. प्रति घंटा है। भारत में 1850 के दशक में ट्रेनें चलनी शुरू हो गयी थी। यहां रेल की शुरुआत के 160 वर्ष के बाद भी न तो एक कि.मी. हाईस्पीड रेलवे नेटवर्क है और ना ही एक भी हाईस्पीड ट्रेनों का परिचालन भारतीय रेल द्वारा अब तक किया गया है। दुनिया के जिन देशों में भारत के बाद रेल लाइनें बिछीं वो दुनिया की सबसे तेज ट्रेनों को सुरक्षित चला रहे हैं। चीन 1948 में आजाद हुआ था परन्तु आज चीन ने अपने यहां 9300 कि.मी. का विश्व का सबसे लंबा हाईस्पीड रेलवे नेटवर्क बना लिया है। चीन दुनिया की सबसे तेज हाईस्पीड ट्रेनें भी चला रहा है। इनकी व्यवहारिक रफ्तार 380 कि.मी. तक है, जबकि प्रायोगिक रफ्तार इससे भी ज्यादा है। हमारे यहां दुनिया का प्राचीनतम रेल नेटवर्क होने के बावजूद ट्रेनों की व्यवहारिक रफ्तार मात्र 40 से 60 कि.मी. प्रति घंटा है। आज यह आवश्यक हो गया है कि भारतीय रेलवे आत्मसमीक्षा करे और देश में हाईस्पीड रेल नेटवर्क एवं हाईस्पीड ट्रेनों की दिशा में ठोस एवं व्यवहारिक कदम उठाए।

रेलवे कैटरिंग एवं ट्रेनों एवं स्टेशनों पर गंदगी की स्थिति बंद से बदतर होती जा रही है। ट्रेनों में खाने की गुणवत्ता दिन ब दिन गिरती जा रही है। ट्रेनों में बेडिंग, बेडशीट, कंबल एवं टॉयलेट की स्थिति में भी विगत वर्षों में कोई सुधार नहीं हुआ है। रेल मंत्री यात्री सुविधाओं एवं रेलवे कैटरिंग को स्तरीय बनाने के दिशा में ठोस कदम सुनिश्चित करें।

रेल बजट में पूर्वी उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा की गयी है। पूर्वी उत्तर प्रदेश के बलिया एवं गाजीपुर जनपदों में आज भी बुनियादी रेल सुविधाओं का अभाव है। खेद का विषय है कि विगत वर्षों में मेरे द्वारा ध्यान आकृष्ट कराए जाने के बावजूद अब तक बलिया एवं गाजीपुर जनपदों की रेल से संबंधित समस्याओं का निराकरण नहीं हुआ। मैंने इस संबंध में 27 फरवरी, 2013 को माननीय रेल मंत्री को मैंने पत्र लिखा है। बलिया एवं गाजीपुर से संबंधित रेल समस्याओं का ब्यौरा इस प्रकार है, जिसे मैं दोहरा रहा हूं और रेल मंत्री इन समस्याओं का गंभीरतापूर्वक संज्ञान लेकर उनके निराकरण हेतु कार्रवाई सुनिश्चित करें।

इलाहाबाद में हाईकोर्ट के साथ-साथ उत्तर प्रदेश के प्रशासनिक कार्यालयों का मुख्यालय होने के कारण गाजीपुर एवं बलिया जनपदों से हजारों लोग इलाहाबाद आते-जाते रहते हैं, किंतु इलाहाबाद के लिए बलिया से कोई ट्रेन सुविधा नहीं होने के कारण यात्रियों को काफी परेशानी होती है। इसलिए बलिया से इलाहाबाद के बीच वाया गाजीपुर बनारस होई कोर्ट एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए। बलिया से नई दिल्ली के लिए वाया मऊ-शाहगंज-लखनऊ एक नई एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए।

सोनपुर-वलसाड एक्सप्रेस के ठहराव हेतु बार-बार लिखने के बावजूद अब तक गाजीपुर एवं बलिया स्टेशनों पर ठहराव के लिए आदेश नहीं जारी किया गया है। बलिया एवं गाजीपुर स्टेशनों पर उक्त ट्रेन का ठहराव सुनिश्चित किया जाए। ज्ञान गंगा रेलगाड़ी का दरभंगा-पुणे के मध्य फेरा बढ़ाकर सप्ताह में कम से कम तीन दिन चलाया जाए।

बलिया जनपद के चित बड़ा गांव, फेफना जंक्शन, सहतवार, सुरेमनपुर एवं कुल्हा स्टेशन एवं गाजीपुर जनपद के गाजीपुर घाट, करीमुद्दीनपुर, युसूफपुर, ताजपुर डेहमा स्टेशन जर्जर हालत में है। बलिया एवं गाजीपुर जनपदों के इन स्टेशनों का पुनरुद्धार एवं नवीनीकरण किया जाए बलिया स्टेशन पर 24 सवारीयानों की लम्बाई का एक वॉशिंग पिट की स्वीकृति मिल गई थी, जिसे स्वर्गीय चन्द्रशेखर जी, पूर्व प्रधानमंत्री, भारत सरकार के प्रयास से स्वीकृत किया गया था, किंतु खेदपूर्वक कहना पड़ता है कि पिछली सरकार के रेल मंत्री द्वारा इसे घटाकर 42 कर दिया गया है। मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि इसे पुनः 24 सवारीयान किया जाए।

स्वतंत्रता संग्राम सेनानी (12561/12562) में बलिया के लिए द्वितीय श्रेणी कोच घटा दिया गया है। इसे बढ़ाकर पूर्ववत् किया जाए। गाजीपुर जिले के युसूफपुर स्टेशन पर हरिहरनाथ एक्सप्रेस एवं गंगा कावेरी ट्रेनों का ठहराव सुनिश्चित किया जाए।

पूर्वी उत्तर प्रदेश के बलिया एवं गाजीपुर जनपदों में कोई रेलवे परियोजना/कारखाना/रेलवे अस्पताल, आजादी के 66 सालों के बाद भी नहीं है। बलिया जनपद में रेल परियोजनाओं एवं अस्पताल स्थापित किया जाए।

सुरेमनपुर स्टेशन पर इंटरसिटी एक्सप्रेस एवं गंगा कावेरी ट्रेनों का ठहराव आवश्यक है। अतः इन ट्रेनों के ठहराव के लिए आदेश निर्गत किया जाए।

सुरेनपुर स्टेशन पर ओवर ब्रिज स्वीकृत है पर बजट के अभाव में बन नहीं पा रहा है। सुरेनपुर स्टेशन पर ओवरब्रिज निर्माण हेतु बजट आवंटित कर निर्माण कार्य अविलम्ब शुरू किया जाए। सारनाथ एक्सप्रेस ट्रेन का बलिया के रेलवे स्टेशन पर ठहराव किया जाए।

शिवगंगा एक्सप्रेस एवं आनन्द विहार - वाराणसी गरीब रथ को बलिया तक बढ़ाया जाए, जिससे लोगों को परेशानियों से निजात दिलाई जा सके। इलाहाबाद-वाराणसी-बलिया-छपरा रेलखंड पर आज भी सिंगल लाइन है और इसका विद्युतीकरण नहीं हुआ है। इलाहाबाद-वाराणसी-बलिया-छपरा रेलखंड का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण सुनिश्चित किया जाए।

मुझे विश्वास है कि बलिया एवं गाजीपुर जनपदों की रेल सुविधाओं के मामले में अब तक हुई उपेक्षा के मद्देनजर माननीय मंत्री जी मेरी मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर शीघ्रतापूर्वक कार्यवाई सुनिश्चित करेंगे।

श्री श्रीफुदीन शारिक (बारामुला): ऑनरेबल मैडम, रेल बजट पर दो दिन से बात हो रही है और वही तजावीज़ बार-बार आ रही हैं, जो इस वक्त जरूरी हैं। मैं बंसल साहब को मुबारकबाद देता हूँ, इन्होंने रेलवे मिनिस्टर का चार्ज ले लिया है और उम्मीद करता हूँ कि इन सारी शिकायत पर और तजावीज़ पर वे गौर कर लेंगे और उन खामियों को दूर करने की कोशिश करेंगे, जो इस वक्त हमारी रेलवे की जो मुश्किलें हैं, उनको दूर करने की कोशिश कर लेंगे।

रेल बजट इन हालात में हमारे मुल्क के इत्सादी सूतेहाल में इससे बेहतर शायद नहीं हो सकता था, जो बजट इन्होंने पेश किया है। रेलवे की हालत अगरचे बड़ी मुश्किल में है, लेकिन मायूसकुन नहीं है, इतिमानबख्श हालत है, मैं यह वसूख से कह सकता हूँ, लेकिन इसको और बेहतर बनाने की जरूरत है। एक बार बिड़ला साहब थे, सनतकार नाजहांनी राज्य सभा के मैम्बर तो रेलवे मिनिस्टर को उन्होंने कहा था कि आप घाटा क्यों दिखा रहे हैं, आप यह सारा रेलवे डिपार्टमेंट हमको दे दो और हम से मुक़रर कर लें, कितना मुनाफा आपको सालाना चाहिए, वह हम दे देंगे और हम इसको ठीक कर लेंगे। अगर एक प्राइवेट सनतकार की हिम्मत थी कि वे रेलवे को नफे पर, मुनाफे पर चला सकता था तो हमारे पास शानदार अधिकारी हैं, रेलवे बोर्ड में, रेलवे डिपार्टमेंट में बहुत ही जहीन लोग हैं तो हमें उनसे यह तवक्का है कि हमें इस खसारे से वे निजात दिलाएंगे।

जहां तक सफाई-सुथराई का ताल्लुक है, उसमें बेहतरी लाने की जरूरत है। रेलवे स्टेशंस को, रेल के डिब्बों को, रेलवे जहां से जाती है, उन जगहों को, वयोंकि, हमने देखा है कि मोटे-मोटे चूहे रेल में बिना टिकट सफर करते रहते हैं और एक जगह से दूसरी जगह जाकर के शायद नेशनल इंटीग्रेशन की भावना हमको दिखा रहे हैं, रेलवे में चूहों की भरमार होती है, उनको कौन देखता है, क्या बात है, यह समझने की बात है।

इसी तरह रेलवे लाइनों की हिफाज़त को यकीनी बनाना है और जब रेलवे स्टेशन पहुंचते हैं तो कहते हैं कि ट्रेन 10 घण्टे लेट है, हमें खेद है, यह हम हमेशा सुनते हैं, यह लेट का सिलसिला बन्द करके अगर पाबन्दी से आप रेल को चलाएंगे तो रेलवे का एतबार लोगों में और भी बढ़ जाएगा। इससे ज्यादा लोगों को सहूलियतें देने की जरूरत है।

इसी तरह आपके हाबे और जो खाने-पीने की चीजें बनाने वाले हैं, उसमें आपने कोई रूल बनाया है कि एक डिवीज़न में दो, एक जोन में दस और सारे मुल्क में 160 के करीब एक आदमी काम ले सकता है। इससे लगता है कि यह चन्द लोगों की इज़ारतदारी बनने वाली है। इसमें गरीब लोगों को ज्यादा आने दीजिए, ताकि वे अपना धन्धा कर लें। रेलवे स्टेशन पर कुछ चाय वगैरह बनायें, उनको दे दें और इस सिस्टम को ठीक तरह से दोबारा देखें।

आपकी रेलवे की जमीनों पर लोगों ने नाजायज़ कब्जा किया है, पता नहीं उस नाजायज़ कब्जे को आप किस तरह बर्दाश्त करते हैं। अगर कुछ नहीं तो फिलहाल उनसे किराया वसूल कर लें, ताकि आमदनी का एक जरिया आपके पास हो। उसको किराये पर दे दें। दूसरे, अगर कहीं हादसा होता है तो सारे अधिकारी पहुंचते हैं, मंत्री पहुंचते हैं, जो मर गया, उसको लाख रुपये दे दो, जो जरूरी हो गया, उसको दस हजार रुपये दे दो और जांच शुरू होगी। बाद में जांच का पता नहीं लगता कि जिम्मेदार कौन था, किसकी वजह से, किसकी गलती से यह हुआ, उसका आज तक किसी को पता नहीं लगा है।

रेलवे स्टेशनों पर दलाली का मामला है। अभी एक माननीय सदस्य टिकट बुकिंग के सिलसिले में कह रहे थे, वहां जाओ तो कहते हैं कि रिजर्वेशन खत्म हो गया। दलाल साहब को मिलो, कुछ पैसे दे दो, तो वह टिकट लेकर आपके पास आएगा।

इसी तरह आपकी खास तवज्जो चाहता हूँ, आप जानते हैं कश्मीर टूरिस्ट स्टेट है और हमारे यहां अमरनाथ जी की यात्रा के लिए लाखों लोग जाते हैं, हमारे यहां वैष्णों देवी जी की यात्रा के लिए एक करोड़ से ज्यादा लोग इस साल गये हैं। रश् बहुत रहता है और मुंबई से शिकायत है कि एक और फास्ट ट्रेन जम्मू के लिए मुंबई से चलाई जानी चाहिए। इसका जबरदस्त मुतालिबा हो रहा है। इसी तरह कटरा से बानहाल को मिलाने के लिए, जब देवगौड़ा साहब प्रधानमंत्री थे, उस समय उन्होंने हमारी रेलवे प्रोजेक्ट का इन्वेस्टमेंट किया था, लेकिन आज तक 15 साल हो गये हैं, अभी तक वह मुकम्मल नहीं हो रहा है। अगर उसकी तरफ आप खास तवज्जो दे दें, तो हम कश्मीर के लोग आपके शुक्रगुजार होंगे और कौमी एकजहती के लिए भी, नेशनल इंटीग्रेशन के लिए भी यह बात अच्छी लगेगी।

मेरे पास एक रिप्रेजेंटेशन आया है, गुजरात के कच्छ इलाके में आंध्र प्रदेश के कुछ लोग पहले वहां माहीगीर के तौर पर आए, वे वहां अब बस रहे हैं। उनको कच्छ से आंध्र प्रदेश की ट्रेन के लिए बार-बार मुतालिबा करते हैं, हमारे पास डेपुटेशन भी लाये, शायद आपको भी मिले होंगे और भी बहुत से दोस्तों को उन्होंने डेपुटेशन दी होगी। आपने जो अफसरों और स्टॉफ की खाली जगह के बारे में कहा, उसमें भर्ती का सिलसिला जल्द आप शुरू करा दें। मेरी खुशीशी गुजारिश है कि बारामुला से कुपवाड़ा और करणा के लिए आप सर्वे करा दें और देख लें कि उसमें कितनी इनकानियत हैं, रेलवे लाइन को आगे बढ़ाने की। इसी तरह हमारा यहां सबसे बड़ी इंडस्ट्री फ्लूट की है और उसको ट्रकों में यहां लाने का किराया बहुत भारी पड़ता है और वह खराब हो जाता है। अगर आप इन इलाकों में हमें सोपयान, बारामुला और रसियाबाद के इलाकों में रेलवे लाइन कनेक्ट कर लें तो हमारे शुक्रगुजार रहेंगे।

मैं आपके इस बजट की हिमायत करता हूँ।

***SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI):** Indian Railways with so many technology developments have been not able to match the speed in comparison to other countries where the trains average a speed of above 650 kms per hour. Out of the 14 new trains announced for Tamil Nadu, most of them are not daily, it is some times weekly once or twice weekly. I would like to know as to how many trains run daily?

Also so many new projects have been announced budget after budget without any time lines? There has been many heldup due to issues in land acquisitions. There is also no time line on conversion of metre gauge to broad gauge.

The railway compartments in the train are very badly maintained even in AC compartments and also the unreserved compartments are very less. The number of coaches for them has also to be increased. The facilities at station has also to be developed. Even today there are number of stations where there is no basic amenities like toilets etc. The platforms of many railway stations are not fully covered with the over head roof. In some places even the platform is not lengthy enough for the passengers to board the train. Thus it is creating huge problems to the senior citizens and children. Most of the railway stations are not having retiring rooms and the existing retiring rooms are not maintained properly.

We should have railway engineering/repairing department in each and every important city which we do not have at present. The engine needs to be towed to far off places for repairs creating problems in maintaining the railway coaches.

The Railway Minister should conduct periodical meetings with the Hon'ble Members of Parliament along with the concerned officials of the Railway department to hear the views of the commuters. It will be very much useful to rectify the mistakes immediately.

Many of the trains start at night and reaches the destination in the morning. After that the coaches are lying at the yards. There coaches may be used as passenger train for the nearby destinations which will be very much useful for the general public.

There are huge unmanned level crossings in all over the country which cause huge accidents resulting loss of life. The Government should come forward to construct ROBs in such places to avoid such accident atleast in future.

In Chennai 'Thirissoolam' Railway station is situated just opposite to Chennai Meenambakkam Airport. Passengers coming from southern part of Tamil Nadu are to get down at Tambaram and to board in EMUs to reach 'Thirissoolam' which creates huge problem. We already requested the Hon'ble Minister of Railways several times for the stoppage of all express trains coming from south part of Tamil Nadu for a minute to facilitate those persons who are taking air journeys for several parts of the country. An assurance have already been given by the Minister of Railways in this House and it is not implemented till now. I once again request the Hon'ble Minister of Railways to take immediate action for stoppage of all express trains at 'Thirissoolam' Railway Station at Chennai.

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER (PONNANI): Thank you for giving me this opportunity. I would like to say that the State of Kerala has been ignored in the Railway Budget. We are totally disappointed. Even though we are not satisfied, we have not lost the hope. We still maintain the hope because we are having that much of confidence in the hon. Minister. After the submission of the Budget, he had given us a patient hearing to our MPs from Kerala. He had given enough time to our Chief Minister and to our Ministers. He had given us a very good hearing. We hope that we will get some relief in his reply. We are anxiously waiting for that.

As far as Kerala is concerned, we all know that Kerala is the only State in India where there is no exclusive railway zone. We have been demanding for that for years together but that has not yet been materialized.

Similarly, Sir, we know that doubling, electrification and automatic signal system is very much essential for the development of the railways. There are many pending proposals. Unfortunately, that has not been given serious consideration so far. We had a discussion with the hon. Minister and he himself admitted that something substantial would be done this time.

As far as introduction of new trains are concerned, we are having a lot of grievances. Considering the time constraint, I do not want to go into the details.

In the previous Railway Budget speech, the Minister had mentioned about the passenger amenities but they have not yet been materialized.

Similarly, Railway Medical College at Thiruvananthapuram, Coach factory at Palakkad, Wagon factory at Cherthala etc. are

also moving at a very dead slow pace. I humbly suggest that expeditious action may kindly be taken in this regard.

As far as Rajdhani Express is concerned, it connects the State capital to the National capital. From our State, one Rajdhani Express is running. In Kerala, it is having stoppage in all the districts except Kasargod and Malappuram districts.

16.00 hrs

Geographically and population-wise, Malappuram is the biggest district in Kerala. So, Rajdhani stoppage may kindly be allowed at Malappuram and Kasargod. I have got some other suggestions about stoppage of trains, which I do not want to elaborate at this juncture.

Towards the end, I wish to point out one thing. Railway is the biggest employer in the country. It has 14 lakh employees. According to the Sachar Committee Report, representation of minority in the railway employment is just about 4.5 per cent. I humbly request the hon. Minister to review the situation. How far have we progressed in that? That also may kindly be taken into consideration.

We admit the limitation of the railways. We are having fund constraint. We require Rs.4.00 lakh crore even to complete the announced projects. In addition to that, we have the Sam Pitroda Commission Report is also there. We require huge commitment for that also. In spite of all this, he is doing his level best to have better performance in the Railways. Anyhow, I humbly submit once again that the case of Kerala requires sympathetic consideration. We hope that in the reply of the hon. Minister, he would give due consideration to this.

-
SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY (GUWAHATI): Madam, I want to say that the Budget speech of the Railway Minister is a very good piece of prose. I must appreciate it. But it is without any substance. It is because the Railway has a huge network and it covers the entire country. While preparing the Railway Budget, the hon. Minister must think of the entire map of India, entire nook and corner of the country. What I have seen in the Budget is that only some portion of the country has been given importance and not all.

The entire North-Eastern Region is a land locked area. The railway is the only connectivity. It is the only connection by which people can go from the North-Eastern region and come to the North Eastern region. In this Budget, no railway line has been sanctioned. No industry of the railways has been given. The hon. Minister has simply repeated what is already there. Nothing is completed. You will be surprised to know that one railway line from Lumding to Barak Valley in Assam, which is called Badarpur, is a bottleneck. It took 17 years to complete a line. But it has not been completed yet. There is no rail line for the proper Arunachal Pradesh. There is just one train Parushrama Ganga Express. The hon. Minister has to extend the line to Parushrama Ganga where lots of people not only from all over the country but from the world go there for pilgrimage. It is just a question of extension of a few kilometres.

I want to mention one thing. A train originates from the Guwahati junction at a right time. Guwahati is the only junction where all the trains start. The trains start at a right time but there is a delay of seven to eight hours while it arrives at the destination. One hon. Member was saying that in Japan if the train is one minute late, the Government is held responsible. They have to give explanation. But who is responsible for this delay of eight to ten hours? Who will give the explanation? These are the points. It is about the long distance trains. It takes two to three days to reach the destination. If there is a

delay of eight to ten hours, what will be the condition of the passengers?

16.04 hrs (Dr. Girija Vyas *in the Chair*)

The North-Eastern region has sensitive States. The General Manager should be a sensitive person. One hon. Member was saying that he had written hundreds of letters but he did not get any response. The same is the condition with us. We get a very little response from the General Manager who is posted there.

Another thing is that the coaches in the trains coming from North Eastern region are in a dilapidated condition. I was informed by some people of the Railway Department that these coaches are sent to the trains running in North Eastern region. If it is so, it is very unfortunate.

We have been praying for electrification of the line repeatedly. I have been praying to the Government for electrification in my speech on the Railway Budget for the last four years. However, electrification of Assam trains has not even been started. The other point is that this is a broad gauge line. Towards the northern parts of Assam, we have one hon. Minister from Arunachal Pradesh here, it connects with the Arunachal Pradesh. In that area there is only one line and that is also of metre gauge. During the season of floods, trains cannot be operated there. So, the hon. Minister should think about it in a positive way, in a scientific way and ensure that the trains run smoothly. The broad gauge line should be completed within a fixed time frame. Otherwise it will not be completed.

The project of a bridge over Brahmaputra, that is the Bogibeel bridge, was an ambitious project started during the time of Shri Atal Bihari Vajpayee. It has not yet been completed. The work is also substandard. Madam, in many parts of the country, trains are run on concessional rates, for example to and from Delhi and other important cities. We want that one Garib Rath from Guwahati to Kolkata and Guwahati to Delhi should be started. If the hon. Minister introduces it, it will be very helpful for the people because most of the people travel from Guwahati to Kolkata and Guwahati to Delhi and to the other places. This is very important. I think the hon. Minister will take care of it.

Guwahati has become a very congested city. Land available there is very small and limited because on one side of the city is river Brahmaputra and on the other side are mountains. If possible, the hon. Minister may think of providing metro rail connectivity between Guwahati city and the suburban areas. This is also very important.

Madam, I want to mention again something regarding the northern part of Assam. Rail connectivity in the Districts of Darrang, Sonitpur, Dhemaji, and Lakhimpur which connect with Arunachal Pradesh, is almost zero. No new trains have been sanctioned by the hon. Minister to connect those Districts. It is very unfortunate because most of the people want to travel by train because it is cheaper. Due to the high price of diesel, it has become very difficult for the poor people to travel by bus. They have got no other means to travel except trains. If all the Districts are connected by train, it will be very helpful for the people of Assam.

There is only a metre gauge train as I have mentioned just now. If you travel by train to these areas, you will feel that you are in the first century or second century of the civilisation. It is like that, Madam. It is very unfortunate. Moreover, there are nearly fifty lakh unemployed youths in the entire Northeastern region.

Madam, through you I want to draw the attention of the hon. Railway Minister to what I have to say. If he is not interested in listening to us, why should we speak at all? If he is not interested in listening to any of our requests, to any of our speeches ...(*Interruptions*)

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Madam Chairman, each and every word of what the hon. Member is saying is being recorded. Sometimes what happens is that some Members even from opposition side come up and ask me for something and I have to respond to that. It is quite possible that it could be you. I have not said earlier that Members have been trying to do that. Three Members from your side have come up to me, gave me papers and wanted to talk to me. Since every word of what you are saying is being recorded, wherever it is necessary I will respond to it. So, please do not make an issue out of it.

MADAM CHAIRMAN : Everybody was listening. Please conclude now.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY : I am referring here to the point that there are 50 lakhs of unemployed youths in the North-Eastern region.

MADAM CHAIRMAN : Please wind up.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY : I am concluding. They have got no other means and they ask for employment in the Railways. But you will be surprised to know that hardly 5-10 per cent get jobs in the Railways. During the time of Kumari Mamata Banerjee, she declared in the Parliament that 50 per cent of jobs will be given to the people of the North-Eastern region, whenever there will be some vacancies. But nothing happened thereafter. The vacancies in the North-Eastern region are being filled up by the people of the other States. This is very unfortunate and I am very sorry. I am, of course, sorry, Mr. Minister, I was very much perturbed by this situation. They apply for jobs in the Railways; they appeared in the interview also, but they never get the jobs; all are talented people – some people passed M.A., and some are degree holders. But they took very sub-standard people – I can prove it also.

So, through you Madam, I would request the hon. Railway Minister that he should take care of the North-Eastern region.

MR. CHAIRMAN: Thank you very much.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY : I am just concluding.

This region is surrounded by various foreign countries. So, if the hon. Railway Minister takes care of the North-Eastern region, the people of North-Eastern region can survive; otherwise not. It is in your hands.

ओशी गोरखनाथ पाण्डेय (भदोही): माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के अभिभाषण बजट प्रस्ताव पर समर्थन करने के लिए तथा देश एवं उत्तर प्रदेश की कुछ समस्याओं एवं सुधार हेतु अपना विचार व्यक्त करना चाहता हूँ।

रेल देश की जीवनरेखा है। आज करोड़ों की संख्या में लोग रेल यात्रा कर देश के कोने-कोने की यात्रा करते हैं किंतु आजादी के 66 वर्षों के बाद भी देश के कुछ क्षेत्रों में विशेषकर गांवों में आज भी बुनियादी सुविधाओं से वंचित है। कहीं दोहरीकरण की समस्या, कहीं ओवर ब्रिज की समस्या, कहीं समपार पर एक्सीडेंट की समस्या तो कहीं ट्रेन रुकने की समस्या तो कहीं स्टेशन विस्तारीकरण एवं सुन्दरीकरण की समस्या तो कहीं नई ट्रेन चलाने की समस्या है। दुर्भाग्य है कि इन सभी समस्याओं से हमारा क्षेत्र जो भदोही उत्तर प्रदेश पूर्वांचल का ग्रामीण इलाका है, पीड़ित है। समस्याओं से ग्रसित आच्छादित है। इनकी चर्चा में पिछले चार वर्षों से कर रहा हूँ।

बड़े दुख एवं अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि दर्जनों बार सदन में माननीय मंत्रीगणों से कहता रहा, दर्जनों बार पत्र लिखकर बजट सत्र में आवाज उठाता रहा किंतु सार्थक कार्यवाही नहीं हुई। पिछले बजट में इलाहाबाद-वाराणसी के मध्य दोहरीकरण रेलवे की घोषणा की गई, सर्वे कराया गया। काम वाराणसी की तरफ से प्रारंभ होकर भदुवाडी तक सीमित रह गया। इसे तत्काल तेजी से कार्य करने एवं पूरा करने की मांग करता हूँ। वर्तमान बजट में भदोही जो देश का प्रमुख कालीन निर्माता-निर्यातक जिला है। भदोही नगर में दैनिक जाम की समस्या के कारण ओवर ब्रिज का प्रस्ताव तो स्वीकृत है किंतु उसे तत्काल कार्य प्रारंभ कर ओवर ब्रिज 2013 तक पूरा कर लिया जाए। ज्ञानपुर रोड़ भदोही जिले का मुख्यालय स्टेशन है। पिछले 4 वर्षों से 15 पत्र विभिन्न चार रेल मंत्रियों को देकर शिवगंगा एक्सप्रेस सुपरफास्ट 12559-12560 का ज्ञानपुर रेलवे स्टेशन पर आप-डाउन ठहराव की मांग करता रहा।

शिवगंगा एक्सप्रेस इलाहाबाद-वाराणसी के मध्य ज्ञानपुर रोड़ रेलवे स्टेशन पर रुकने से जिला मुख्यालय के साथ-साथ विध्यावल, सीता समाहित स्थल तक सेमरा स्थल एवं ताझागृह जैसे धार्मिक, ऐतिहासिक, सांस्कृतिक क्षेत्रों को जोड़ने तथा वर्षों की मांग पूरी होगी। माननीय मंत्री जी इस मांग को प्राथमिकता पर लेकर पूरी करने की कृपा अवश्य करें।

हमारे लोक सभा क्षेत्र भदोही कालीन नगरी के रूप में विश्वविख्यात है। यहां कुछ ट्रेनों पहले रुकती थी, अब नहीं रुकती। कृपया मंत्री जी पूर्वा एक्सप्रेस ट्रेन जो हावड़ा से नई दिल्ली चलती है, इसे प्रतिदिन अप-डाउन पूर्वा एक्सप्रेस भदोही स्टेशन पर रुकने की अनुमति प्रदान करें। इससे यात्री के साथ-साथ कालीन व्यवसाय को भी लाभ मिलेगा। इस ट्रेन को रोकने के लिए भदोही की जनता एवं व्यवसायों ने मांग की है। मैंने पत्र द्वारा मांग की है। गाड़ी संख्या 1465-1466 को भी त्रिसाप्ताहिक करने की मांग की है। इस पर कार्यवाही करने की कृपा करें।

भदोही जनपद उत्तर प्रदेश सुरियावां रेलवे स्टेशन पर गाड़ी संख्या 1071-1072 को ठहराव की मांग ही नहीं आंदोलन किया गया। अधिकारियों ने आश्वासन दिया किंतु आज तक कार्यवाही नहीं हुई। कृपया इसे भी रोकने की कार्यवाही करें। हमारे क्षेत्र भदोही गोरखपुर से कुर्ता मुम्बई काशी एक्सप्रेस ट्रेन चलती है। ट्रेन नं. 15017-15018 बरिया रामपुर स्टेशन पर पहले रुकती थी अब नहीं रुकती। कृपया काशी एक्सप्रेस ट्रेन को बरिया रामपुर स्टेशन पर रुकने की अनुमति प्रदान करें।

माननीय रेल मंत्री ने कई नई ट्रेन चलवाईं। कई स्टेशनों को अपग्रेड कर रहे हैं। हमारे क्षेत्र के ज्ञानपुर रोड़, भदोही, हंडिया, जंघई को अपग्रेड, सुन्दरीकरण एवं विस्तारीकरण करने के लिए सूची में सम्मिलित करने की कृपा करें। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि परसीपुर स्टेशन पर कामायनी एक्सप्रेस एवं बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस अप-डाउन रोकने के लिए जनता की मांग पर कई बार पत्र दिया। किंतु कार्यवाही नहीं हुई। इन दोनों ट्रेनों को अप-डाउन रोकने की अनुमति प्रदान करें।

माधोसिंह स्टेशन वाराणसी इलाहाबाद के मध्य रेलवे जंक्शन है। यहां पर कुछ रैक प्वाइंट प्रारंभ हुए। किंतु कार्यवाही नहीं हुई। कालीन व्यवसाय के साथ-साथ गल्ला (शशनिंग) की आपूर्ति रासायनिक उर्वरक खाद की आपूर्ति हेतु रैक प्वाइंट आवश्यक है। माननीय मंत्री जी कृपया माधोसिंह स्टेशन पर रैक प्वाइंट स्थापना का आदेश प्रदान कर कार्यवाही करने की कृपा करें। हमारा संसदीय क्षेत्र भदोही ग्रामीण अंचल में स्थित है। बहुत सारी समस्याओं से घिरा है किंतु विकास की दौड़ में हम पिछड़ रहे हैं। मेरा आपसे आग्रह है कि कई बार पत्र लिख-लिखकर दिया : उत्तर मामले को दिखवा रहा हूँ, कार्यवाही के लिए भेज दिया गया है, 15 पत्रों के सेट (फोटोस्टेट) कापी के साथ पुनः आप को पत्र दे रहा हूँ।

माननीय मंत्री जी योग्य है, कार्यकुशल है, इच्छाशक्ति भी है। किंतु हम इससे अछूता रहे, हमारा क्षेत्र अछूता रहे, भेदभाव होगा। मैं पुनः आग्रहपूर्वक मांग करता हूँ कि

हमारी सभी मांगों जो मैं पहले पत्र के माध्यम से करता तथा आज जो बजट के अभिभाषण के समय मांग कर रहा हूँ, इसे पूरा कर हमारे क्षेत्र की जनता-जनार्दन की मांग तथा सरकार के प्रति जो आशाएं, उम्मीदें हैं, जिन्हें हमारे माध्यम से आप तक भेजकर उम्मीद लगाए बैठे हैं, इन्हें पूरा करने की कृपा करें।

इन्हीं मांगों के साथ, उम्मीदों के साथ मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तावित बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री समीर भुजबल (नासिक): माननीय सभापति महोदया, आपने मुझे अपनी पार्टी की ओर से रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ। इस बार के रेल बजट में महाराष्ट्र को काफी उम्मीदें थीं, क्योंकि वह रेल को सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला राज्य है। ऐसा लग रहा था कि नये रेल मंत्री श्री पवन कुमार बंसल जी तोहफे के तौर पर मुम्बई के लिए कुछ अच्छी परियोजनाओं की घोषणा करते, लेकिन हमारी अपेक्षाएं धरी की धरी रह गयीं। रेल मंत्री जी से इसलिए भी अपेक्षा थी क्योंकि काफी अर्से के बाद कांग्रेस के किसी रेल मंत्री ने रेल बजट पेश किया है। हालांकि इसके बावजूद हम नाउम्मीद नहीं हुए। हमें भरोसा है कि बंसल साहब रेल बजट का जवाब देते समय जरूर महाराष्ट्र के लोगों की निराशा दूर करेंगे और राज्य को कई नयी रेल परियोजनाओं का तोहफा देंगे।

रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट में कहा था कि रेलवे घाटे में चल रही है, इसलिए रेलवे में ज्यादा सुधार करने के लिए पैसे नहीं हैं। नये प्रोजेक्ट के लिए अगर पैसे नहीं हैं तो कुछ न कुछ हल आपको जरूर निकालना पड़ेगा। सवाल यह भी है कि अगर पुरानी योजनाओं के लिए पैसे नहीं हैं, तो नयी परियोजनाओं की घोषणा कैसे की गयी? आपके बजट में कई नयी रेल परियोजनाओं का समावेश किया गया है, लेकिन उसमें महाराष्ट्र के साथ नाइंसाफी की गयी है। देश में रेल कोच की कमी को देखते हुए मैं पिछले तीन सालों से रेल मंत्री जी से नासिक में रेल वैगन व कोच फैक्टरी लगाने का आग्रह करता आ रहा हूँ, क्योंकि नासिक में रेलवे की 300 एकड़ जमीन खाली पड़ी है। पूर्व रेल मंत्री श्री ई अहमद और मुनियप्पा जी को भी मैंने खत लिखा था। उन्होंने उस खत के जवाब में साफ तौर से कहा कि रेलवे वैगन और कोच फैक्टरी की उत्पादन क्षमता पर्याप्त है, इसलिए अब नयी फैक्टरी लगाने की कोई आवश्यकता नहीं। ऐसे में मेरा सीधा सवाल है कि यदि रेलवे को इतनी जरूरत नहीं है, तो फिर इस साल के रेल बजट में सोनीपत में कोच फैक्टरी, करनाल में कोच पुनः रोशन कार्यशाला जैसी घोषणा बिना मांगे कैसे की गयी? यह तो ठीक वैसे ही हुआ कि जिसने मांगा नहीं, उसे पेट से भी ज्यादा खाना दिया गया, परंतु जो भूखा है, उसे भूखा ही छोड़ दिया गया। मैं मानता हूँ कि नासिक के लिए ऐसी घोषणाएं न करके रेल मंत्री जी ने महाराष्ट्र के साथ अन्याय किया है।

हालांकि, मैं मानता हूँ कि मंत्री जी को मंत्रालय का कामकाज संभाले हुए अभी कुछ दिन ही हुए हैं, लेकिन फिर भी हमने उम्मीद बनाए रखी है। मैं नासिक संसदीय क्षेत्र से आता हूँ और वहां की कुछ समस्याओं से रेलवे मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूँ। रोज़ बड़ी संख्या में व्यापारी, नौकरी करने वाले लोग तथा छात्र नासिक से मुम्बई जाते रहते हैं। परन्तु सत्त्वाइ यह है कि नासिक से शुरू होकर मुम्बई जाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है। इसलिए लगभग पंद्रह हजार लोगों को रोज़ काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। मैं आपसे मांग करता हूँ कि नासिक से मुम्बई के बीच एक जन-शताब्दी ट्रेन चलाने की घोषणा कीजिए, पुणे से मुंबई रोज़ लगभग आठ ट्रेनें चलती हैं, लेकिन नासिक से एक ट्रेन भी नहीं चलती है। लिहाजा मंत्री जी से मेरी दरख्वास्त है कि वे कम-से-कम आश्वासन दें कि मुम्बई के लिए जो नई लाइन के एक्सटेंशन का काम चल रहा है, उसे पूरा होने के बाद कुछ नयी ट्रेनें नासिक से मुम्बई के लिए शुरू की जा सकती हैं। मुम्बई से कसारा लोकल ट्रेन रोज़ चलती है। यदि इस ट्रेन को भी आप नासिक तक एक्सटेंड कर सकें, तो उस से भी नासिक के लोगों को बहुत फायदा हो सकता है। वर्ष 2014-15 में नासिक में महाकुम्भ मेले का आयोजन होने वाला है। इस क्षेत्र में शिरडी, त्र्यम्बकेश्वर जैसे धार्मिक स्थल का होना तथा नासिक का औद्योगिक रूप से विकसित होने के कारण यहां काफी संख्या में देशी-विदेशी पर्यटकों और व्यापारियों का आना-जाना होता है। इस कारण यहां का रेलवे स्टेशन पहले से ही काफी भीड़-भाड़ वाला स्टेशन बना हुआ है। ऐसे में मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि नासिक स्टेशन को अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधा युक्त स्टेशन बनाने की घोषणा करें।

गौरतलब है कि हाल ही में प्रयाग महाकुम्भ के दौरान इलाहाबाद रेलवे स्टेशन पर भयानक हादसा हुआ, जिसमें कई श्रद्धालुओं की जान चली गयी। लिहाजा इससे सबक लेकर, हमें नासिक रेलवे स्टेशन को हर तरह की सुविधा से युक्त करने की जरूरत है ताकि आने वाले महाकुम्भ के दौरान किसी अप्रिय घटना का सामना न करना पड़े। इससे मुझे उम्मीद है कि मंत्री जी इस संदर्भ में महाकुम्भ के लिए कुछ विशेष घोषणाएं अवश्य करेंगे। महाराष्ट्र के नासिक और पुणे शहर की महत्ता से हम सभी वाकिफ हैं।

सभापति महोदया : आप कृपया वाइंड-अप कीजिए।

श्री समीर भुजबल : महोदया, मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि आज तक नासिक और पुणे के बीच सीधी रेल लाइन नहीं बन सकी है। पिछले 25 वर्षों से नासिक और पुणे के बीच सीधी लाइन बिछाने की मांग रेलवे से की जा रही है, परंतु इस मंत्रालय की ओर से इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। पिछले साल इस लाइन के लिए सर्वे भी किया गया था और रेल खंड के लिए महाराष्ट्र सरकार प्रावकलन के पूरे खर्च की 50 प्रतिशत राशि देने के लिए सहमत भी हो गयी थी। इसके बावजूद भी इस पर काम नहीं हुआ। मंत्री महोदय से मेरा आग्रह है कि वे नासिक और पुणे को सीधे जोड़ने के लिए नई रेल लाइन के निर्माण की घोषणा अपने जवाब में करें। मन्माड-इंदौर नयी रेल लाइन के निर्माण की भी उम्मीद थी। मालेगांव-धुलिया-नरडाना- शिरपुर और सेंधवा के बीच लाइन, जो आदिवासी बहुल इलाका है, जिसमें पावरलूम, अनार, अंगूर, कपास, प्याज आदि का उत्पादन होता है। यह लाइन सिर्फ महाराष्ट्र के लिए ही नहीं, बल्कि मध्य प्रदेश के लिए भी फायदेमंद है। इसके लिए महाराष्ट्र सरकार ने 50 प्रतिशत राशि का योगदान देने की बात पहले ही कर दी है। लेकिन मध्य प्रदेश की ओर से इस संबंध में कोई भी खुलासा नहीं किया गया है। वहां के लोगों और सांसदों से भी मैंने बात की है। धुलिया के बीजेपी के सांसद से भी मैंने बात की, उन्होंने भी कहा कि वहां के मुख्यमंत्री से उन्होंने बात की है, लेकिन मध्य प्रदेश जिस डेवलपमेंट की बात करता है, वह उसके लिए पैसा खर्च करने के लिए तैयार नहीं है।...(व्यवधान) मैं दरख्वास्त करूंगा कि बीजेपी के सब सांसदों को आग्रह करूंगा कि यदि वे 50 प्रतिशत राशि इसके लिए देते हैं, तो यह लाइन बन जाएगी।...(व्यवधान)

श्रीमती सुमित्रा महाजन : मैडम, माननीय सदस्य ऐसा नहीं कह सकते। आप अपनी बात कहिए।...(व्यवधान)

सभापति महोदया : भुजबल साहब, आपस में बात नहीं कीजिए।

â€¦(व्यवधान)

सभापति महोदया : भुजबल जी, आप इधर संबोधित कीजिए।

â€¦(व्यवधान)

श्री समीर भुजबल : इसके साथ ही महाराष्ट्र में नागपुर-नागबीर, वरसा देइसगंज, गढ़चिरोली, कयार-चिपलून नई रेलवे लाइन के लिए भी महाराष्ट्र ने पचास प्रतिशत पैसा लगाने की तैयारी की है। महोदया, राज्यराणी एक्सप्रेस को एक साल पूरा हो गया है। जब राज्यराणी एक्सप्रेस की घोषणा हुई तब मुंबई तक ले जाने की बात कही गई थी लेकिन उसे लोकमान्य तिलक तक ले जाया गया है। मेरी मांग है कि इसे मुंबई CST या, कम से कम इसे दादर तक ले जाया जाए। अधिकारियों ने भी हाँ में हाँ मिला कर मान्यता दी थी, लेकिन कुछ कारणों से यह काम अभी तक पूरा नहीं हुआ है। मैं मंत्री जी से दरखवास्त करूंगा कि कम से कम राज्यराणी एक्सप्रेस, जो चालू है, उसे एलटीटी से लेकर दादर तक चलाई जाए। अहमदनगर-बीड-परली के बीच नई रेललाइन का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है, मैं उसकी ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। वर्ष 1995-96 में इस रेललाइन की मंजूरी मिली थी, लेकिन आज तक केवल 15 फीसदी काम ही हो पाया है। मुंबई में लोकल ट्रेन्स की खस्ताहाल स्थिति के मद्देनजर वहां ज्यादा ट्रेन्स चलाने की जरूरत है। महाराष्ट्र सरकार ने अब तक 50 प्रतिशत हिस्सेदारी की छः नई रेललाइनों का प्रस्ताव, कुछ परियोजनाओं जिनमें 40 से 50 प्रतिशत हिस्सेदारी होगी, 13 नई रेललाइनों, तीन गेज कन्वर्जन और सात डबलिंग के प्रस्ताव रेल मंत्रालय को भेजे हुए हैं। मुझे उम्मीद है कि रेल मंत्री जी इन प्रस्तावों पर सकारात्मक विचार करेंगे और उपरोक्त कार्यों को जल्द शुरू करने के लिए संबंधित विभागों को जरूरी दिशा-निर्देश जारी करेंगे। यही अपेक्षा आज मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से करता हूँ।

***SHRI HARIBHAU JAWALE (RAVER):** I want to express my sincere emotions on Rail Budget presented on 26/02/2013 by Hon. Minister Shri, Pawan Kumar Bansalji.

Firstly, I oppose increase and imposing of different types of surcharges levied by back door on Railway Customers. Increase in cancellation charges of tickets is improper because there not, occupancy of seat happens in cancellation of ticket. In this budget Hon. Rail Minister doesn't give anything to railway consumers, he has only made provisions to collect money from all the railway consumers. The passenger fare is the main income-generating source of the Railway. Likewise goods transport earning is better source of income to railway. In past there is always growth in goods transport earning and increase in fare of goods also increased in budget as well as occasionally round a year.

Railway's routine operating systems, punctuality, stations management, cleanliness in running trains and maintenance of the other infrastructure facilities with the developmental and progressive work in Railway will not be done due to restriction imposed on the income itself. Financial provision to sanctioned works is not sufficient to complete that work. Even tender process too can't done by some insufficient financial provision of some works. In Railway Budget, the Government have not proposed any concrete proposals for the up-gradation of the farmers by providing them proper facilities for transportation of their agricultural produce. For smooth transport of horticulture produce there is not any relief and service stated in budget. On the contrary, there is increase in fare of horticulture train. There are no proper loading and unloading bay, improper and small goods sheds without maintenance and lacking for the minimal facilities like lighting, drinking water for loaders/coolies, no proper approach road for goods sheds, improper covered sheds for the material in goods sheds. There was a train from Dadar station to travel Bhusaval, Itarsi, Bhopal at 11.45 pm daily basis Train No. 11057/11058, but Central Railway Authority had changed the departure station of this train from Dadar to Lokmanaya Tilak Terminus. All the Public Representatives, VIP's, Businessman's travel by this train. Everyone can easily catch this train from Dadar station and timing also was very gracious to complete the journey of Mumbai within a day. There is heavy demand from all Public Representatives and Businessmen to start new train from Dadar to Bhopal on same time i.e. 11.45 pm every day. Considering the demand, we hope it will completed by Hon. Railway Minsiter.

The facility for reservation before 120 days should be restricted to some proportions. Partly quota for reservations should be made available before seven days and the rest before two days for tatkal to accommodate all types of passengers, as every passenger cannot plan their journey before the four months in advance.

I put forward my demands and request to envisage the matter. The following are some important issues to be taken care off in due course of time and I am sure Hon. Minsiter Pawan Kumar Bansal will certainly help to resolve these issues.

1. Introduction of Train between Dadar and Bhopal on same time of Train No. 11057/58 i.e. 11.45 pm from Dadar everyday.
2. 50% relief in fare of Horticulture train to all farmers.
3. Establishment of Horticulture Coach and Rail Neer manufacturing plant at Bhusaval.
4. There is huge demand of LTT-Haridwar Train. Currently train no. 11071/72 travel twice in week, this Pilgrimage joiner train must be run on daily basis at earliest.

5. Shegaon and Pandharpur are holy pilgrimage in Maharashtra state. There is demand to start passenger train between Shegaon and Pandharpur.
6. Please provide one Rajdhani Express to cover these stations which may either be terminated at Pune, Shirdi, Nanded or at Mumbai to cover Nasik City (the fourth very important and industrially developed Metro in Maharashtra State).
7. Commercial and Operational halt must be provided to newly announced of train between Mumbai-H. Nizamuddin.
8. Construction of goods shed sanctioned at Bodwad (BDWD) Railway station.
9. Train No. 17639/40 Akola-Kacheguda must be enhanced up to Bhusaval Railway station as this train halts at Akola for 11 hours.
10. There is huge demand of train between Bhusaval and Mumbai. Train No. 12101/12102 Rajyarani Express must be extended up to Bhusaval Railway Station.
11. Full Financial Grant must be provided to Central Railway for complete work of Foot Over Bridge at Bhusaval Station.
12. Stoppage to Train No. 12135/36 Nagpur-Pune Express must be provided at Nandura Railway Station.
13. Stoppage to Train No. 12859/60 Gitanjali Express be provided at Malkapur station.
14. Stoppage to Train No. 12149/50 Patna-Pune Express must be provided at Raver Railway station.,
15. Stoppage of Train No. 11071/72 Kamayani Express must continue at Raver Station on permanent basis for both Up and Down side.
16. The 50% concessional fare awarded for Senior Citizen women for travelling in all classes of Railway may further be enhanced to every lady irrespective of age.
17. To provide New Jan-Sadharan starting from Bhusawal during daytime (starting at about 8.00 AM) for travelling of ladies alone to Mumbai with children, the long standing demands of the civilians of Jalgaon District. This is very long lasting demand of passengers.
18. To provide the facilities of toilets on the platforms where it is still pending. And increase the number of toilets on the stations where it is already provided with keeping close control over cleanliness.
19. Computerized Reservation window at Savda Railway Station of Bhusaval Division.
20. To provide the sufficient Booking Window for the current as well as Reservation Counters specially considering the peak season time or the peak time of the trains.
21. Station and Display Board should be such placed to easily visible and readable, as the trains halt for any station is very short. Sufficient lighting may be provided for clear visibility at night.
22. As the passenger traffic is increasing day by day, it is necessary to provide more coaches for every running train. Hence I request the Minister to please increase the rack length of all trains as it has already operated for some trains.
23. As there are only two general coaches for all the Express and Mail trains and train halt on many of the stations is for very short time passengers find very difficult to board the train. Because of this passengers hurriedly board in the sleeper class coaches and being penalized by the checking squade. Hence I request to issue sleeper class tickets without reservations for current booking for all the mail/express trains.
24. I request Hon. Minister to please introduce one new Jan Sadharan Express stopping at a small station like Pachora and Nandura from Bhusawal to Pune to cater better and cheap journey for students. Or at least extend the Pune passenger terminating at Manmad to Bhusawal.
25. As 12719/12720 Hyderabad-Ajmer Express is passing on loop line from Bhusawal and not halting commercially at Bhusawal should be made available for passengers travelling from Bhusawal and near by vicinity to Ajmer.
26. I request Hon. Minister that there is lot of Railway's own land available at Bhusawal DRM to establish the manufacturing unit of Cold storage Wagon Built up Factory at Bhusawal. This will facilitate the better, safest and fastest railway transportation of largest agricultural produce in this area such as Banana at Raver-Jalgaon and

grapes at close vicinity of Nasik.

27.To provide the Air Conditioned Cargo station at Savda and Raver (the largest growers and suppliers of Banana in Jalgaon District of Maharashtra state in the country) for faster transportation of highly perishable and the cheapest fruit, Banana.

28.To consider the Helper-Vendor working for railway's canteen having experienced of 22-25 years and serving the passengers since long for Railway service regular recruitment under Group IV Category.

29.Extend the Route of Trains 12509/12510 Panchavati Express and 12117/12118 Manmad Ltt Express upto Bhusaval Station.

30.Free Pass for rail journey must be provided to Florence Nightangle award holder.

डॉ. अरविन्द कुमार शर्मा (करनाल): धन्यवाद सभापति महोदया, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

मैडम, मैं रेलवे बजट के बाद करीबन दो दफा माननीय रेल मंत्री जी से मिला। मैंने उनको काम करते देखा, उनके चेहरे पर भाव देखा, उनके दिल में दर्द देखा, हर बार दस-पंद्रह मेम्बर्स ऑफ पार्लियामेंट उनके पास बैठे होते थे। उनके दिल में एक चाहत थी कि मैं ज्यादा से ज्यादा एमपीज को ऑब्लाइज करूं, ज्यादा से ज्यादा सांसदों के लिए कुछ न कुछ करूं चाहे वह पक्ष का हो या विपक्ष का। ऐसा मैंने देखा।...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद (सारण): आप किस मंत्री की बात कह रहे हैं?

डॉ. अरविन्द कुमार शर्मा : मैं बंसल जी की बात कर रहा हूं। आपके लिए बाद में बोलूंगा।

मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि इस रेल बजट में उन्होंने हरियाणा को बहुत कुछ दिया है। 32 साल पहले, सन् 1980-81 में हमने मांग की थी कि हरियाणा के अंदर रेलवे कोच फैक्टरी बने, वह काम वर्ष 2013 में आकर पूरा हुआ और हरियाणा को रेल कोच फैक्टरी मिली। मैं माननीय मंत्री जी को तहेदिल से धन्यवाद देता हूँ। मांग हमने पानीपत-करनाल के लिए की थी, लेकिन कोई बात नहीं, सोनीपत के लिए मिली। माननीय मुख्यमंत्री जी ने वहां जगह ऑफर की और यह फैक्टरी लगेगी, यह एक बहुत बड़ी बात हुई है। फिर भी सांसदों का काम है कि क्षेत्र के लिए, राज्य के लिए मांगते रहें। जितना मर्जी मिल जाए, लेकिन मांगते रहें। मैं मंत्री जी से दरखवास्त करूंगा कि सोनीपत में जो रेल कोच फैक्टरी लगेगी, वह काबिले तारीफ है, लेकिन इसकी एक एंजिलरी यूनिट, चूंकि रेल कोच फैक्टरी बहुत बड़ा मामला है, करनाल और पानीपत में बने क्योंकि यह मैंने मांग रखी थी कि करनाल और पानीपत में रेल कोच फैक्टरी लगे। इसकी एक एंजिलरी यूनिट मेरे संसदीय क्षेत्र में लगाने की कृपा करें, मैं माननीय मंत्री जी का इस बात बहुत शुक्रिया अदा करूंगा।

माननीय मंत्री जी, नेशनल कैपिटल रीजन का जो दर्द है, समस्याएं हैं, उनको आपसे ज्यादा कोई नहीं समझ सकता है। अनेक मंत्री आए, चले गए, कुछ ने समस्या को समझने की कोशिश की, कुछ ने नहीं। अभी कई माननीय सदस्यों ने बताया कि दिल्ली के ऊपर जो जनसंख्या का बोझ बढ़ रहा है, एनसीआर में जो ट्रंसपोर्ट की कमी है, चाहे रेलवे हो या सड़क से हो, उस कमी की वजह से दिल्ली में आबादी बढ़ रही है, इस पर आप गौर करें। मेरा क्षेत्र पानीपत भी एनसीआर में आता है, वहां से लाखों की तादाद में डेली पैसेंजर्स दिल्ली आते हैं। मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि कुछ गाड़ियां और चलाई जाएं, गाड़ियों में ज्यादा फेसिलिटीज दी जाएं। आपने सुना होगा कि एनसीआर में कुंडली-मानेसर-पलवल एक्सप्रेस हाइवे बन रहा है। अगर अर्बन डेवलपमेंट मिनिस्ट्री मेट्रो का प्रोजेक्ट दस साल पहले लेकर आई होती, तो आज हम कहां होते। मेरी दरखवास्त है कि जो कुंडली-मानेसर-पलवल एक्सप्रेस हाइवे बन रहा है, इससे लगता हुआ रेलवे कोई रिग रेलवे ट्रैक बनाएं, जिससे इस समस्या का समाधान हो, उसको आप मेट्रो स्टेशनस से जोड़ें, तो बहुत अच्छी बात होगी। तीनों मंत्रालय - ट्रंसपोर्ट मिनिस्ट्री, अर्बन डेवलपमेंट मिनिस्ट्री और रेलवे मिलकर इस पर काम करें। आप देखेंगे कि आने वाले समय में होना यही है, लेकिन अगर थोड़ा सा पहले गौर करेंगे, तो बहुत अच्छी बात होगी।

एनसीआर के बारे में कहना चाहूंगा कि पानीपत-मेरठ रेल लाइन की मांग कई बार उठी है। हरियाणा को 32 साल बाद कोच फैक्टरी मिली है। हर बार मैं यह बात उठाता रहा हूँ कि पानीपत-मेरठ को रेल लाइन से जोड़ें, क्योंकि मेरे इलाके से हरिद्वार बहुत तादाद में लोग जाते हैं। सन् 2010-2011 के रेल बजट में रेल मंत्री जी ने इसके सर्वे की घोषणा की थी। मैं बताना चाहता हूँ कि सर्वे का काम हो चुका है इसलिए मंत्री जी को इस बार निर्माण कार्य की घोषणा करनी चाहिए थी। मुझे पूरी उम्मीद है कि रेल मंत्री जी अपने जवाब में इसका कोई न कोई रास्ता जरूर दिखाएंगे।

कैथल से करनाल वाया मिसिक का भी सर्वे कराने की घोषणा हुई थी। शायद इसका सर्वे हो गया है, मुझे मालूम नहीं, लेकिन रेल मंत्री जी अपने जवाब में बताएं कि क्या हुआ है। असंद एक ऐसा क्षेत्र है जहां जीरी की बहुत बड़ी मंडी है और 100-150 गांव उससे लगते हैं। यह बहुत पुराना इलाका है और पुरानी मांग है कि असंद को भी रेल लाइन से जोड़ा जाए, चाहे सफ़ीदों-जींद से या करनाल से भी जोड़ सकते हैं। इसलिए असंद को भी जरूर ध्यान में रखें।

हरियाणा के लोगों को, खासकर पानीपत-करनाल के लोगों को बहुत ज्यादा आपसे उम्मीद है कि आप रेल मंत्री बने हैं तो हमारी समस्याओं का समाधान होगा। उनकी उम्मीद पर आप खरे भी उतरे हैं और आगे भी उतरेंगे तथा हमारे इलाके का और ज्यादा ध्यान रखकर काम करेंगे, ऐसी मुझे उम्मीद है।

पिछले साल रेल मंत्री जी ने घोषणा की थी कि 1,25,000 नौकरियां रेलवे में दी जाएंगी। इस बार के रेल बजट में भी मंत्री जी ने यह बात कही है। मैं जानना चाहता हूँ कि ये नौकरियां बैकलॉग हैं या नई नौकरियां देंगे। मैं किसी राज्य का नाम नहीं लेना चाहता, सिर्फ एक सुझाव आपको देना चाहता हूँ। आप नौकरियां राज्यवार सुनिश्चित करें, क्योंकि कई बार ऐसा होता है कि किसी सेंटर में सेटिंग हो जाती है और अधिकतर नौकरियां वहीं चली जाती हैं। इसमें परीक्षा के बाद इंटरव्यू नहीं होता है इसलिए आप कोई ऐसा सिस्टम बनाएं कि हरियाणा में इतनी, पंजाब में इतनी और राज्यवार हर राज्य का डिवीजन हो जाएगा तो अच्छा रहेगा।

आपने मॉडल स्टेशन बनाने की बात कही है। इसमें करनाल और पानीपत को मॉडल स्टेशन बनाया गया है, लेकिन वे पूर्णतः मॉडल स्टेशन नहीं बन पाए हैं। मॉडल स्टेशन बनाने में जो फैसिलिटीज आप प्रोवाइड करते हैं, उनमें सात से दस ऐसी सुविधाएं हैं, जो अभी तक नहीं मिली हैं। आप इसे चेक कराएं और अपने अधिकारियों को भी कहें कि वे मुझसे भी सम्पर्क कर सकते हैं और मैं बता सकता हूँ कि कौन सी सुविधाएं वहां नहीं मिली हैं। रेल मंत्री जी ने और भी मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की है, उसे भी जरूर करना चाहिए।

कई सदस्यों ने यहां एक बात कही है कि कई ट्रेस किसी एक स्टेशन पर घंटों खड़ी रहती हैं। आप इसकी छानबीन कराएं कि जो ट्रेन किसी स्टेशन पर लम्बे समय से खड़ी रहती है, उसे आगे तक ले जाने का काम अगर हो सकता है, तो ले जाना चाहिए। हमारे यहां घरोड़ा एक विधान सभा क्षेत्र है। वहां की एक छोटी सी मांग है कि वहां पर आरओबी या अंडरपास बनाया जाए। रेलवे की टेक्नीकल टीम ने इसके लिए सर्वे किया था और कहा था कि आरओबी सम्भव नहीं है। अगर वह नहीं बन सकता तो वहां अंडरपास बनाया जाए, उसे एलसी 63 घरोड़ा-फुरकल रोड पर मंजूरी मिल चुकी है। मैं तीन-चार साल से इस मांग को उठा रहा हूँ। तीन-चार महीने पहले मंजूरी मिली है। आप जब जवाब दें तो यह बात भी आनी चाहिए और जल्द से जल्द अपनी टेक्नीकल टीम वहां भेजकर इस काम को शुरू कराएं तो बड़ा अच्छा होगा।

मंत्री जी, पहलवान सुशील कुमार आपके रेलवे से कुश्ती लड़ता रहा है और अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर गोल्ड मैडल, सिल्वर मैडल उसने लिये हैं। हमने सुना है कि वर्ष 2020 में ओलम्पिक से कुश्ती को बाहर कर दिया जाएगा। आप बड़े पावरफुल मंत्री हैं, आप माननीय प्रधान मंत्री के जरिये से, स्पोर्ट्स मंत्री जी भी यहां बैठे हैं उनके जरिये से कुश्ती के खेल को बरकरार रखवाएं। कुश्ती के काफी खिलाड़ी रेलवे में हैं और रेलवे के प्रयास से ही वे आगे बढ़ते हैं, इसलिए कुश्ती के खेल को चालू रखा जाए।

हमारे जो ट्रेनों के छोटे-छोटे स्टोपेज हैं, अमृतसर-शताब्दी, हमारे करनाल के लिए स्वर्ण शताब्दी है, चंडीगढ़-बांद्रा एक्सप्रेस, जोकि आपने चंडीगढ़ से चलवाई थी तथा इस बारे में काफी लोग आपसे मिले भी थे और आपने इशारा भी किया था कि मैं चंडीगढ़-बांद्रा एक्सप्रेस के स्टोपेज के बारे में सोचूंगा, इसका भी स्टोपेज दिलवाने की कृपा करें। कालका-शताब्दी, स्वर्ण-शताब्दी पानीपत के लिए है, अमृतसर-शताब्दी के बारे में भी आपने रुचि दिखाई है कि इसे भी आगे करेंगे। रोहतक से पानीपत वाली वाया गुड्डाना-इसराणा ट्रेन आपने चलवा दा, लेकिन उसका स्टेशन इसराणा पर नहीं है। मेरी प्रार्थना है कि उसका स्टेशन इसराणा पर भी करने की कोशिश की जाए। समझलखा रेलवे स्टेशन की कई समस्याएं हैं, साथ ही ट्रेन के स्टोपेज की समस्या है वह लिखकर मैं आपको भिजवा दूंगा। घरोड़ा रेलवे स्टेशन की, नीलोखेड़ी, तयवड़ी की भी समस्याएं हैं, लेकिन आपके आने से इस इलाके में बड़ा जोश है। दिल्ली-चंडीगढ़ लाइन, दिल्ली-अमृतसर लाइन, दिल्ली जम्मूतवी लाइन दिल्ली से हिमाचल को जोड़ती है। यह जो ट्रैक है इन्हें मॉडल ट्रैक के रूप में उभारकर आना चाहिए। लोगों को आपसे बहुत उम्मीद है तथा जितने भी स्टेशन इस बीच में आते हैं आप अपनी तकनीकी टीम लगाकर इन सारे स्टेशनों पर किसी भी प्रकार की कमी नहीं रहने देंगे, ऐसा हमें विश्वास है। दिल्ली से चंडीगढ़, दिल्ली से जम्मूतवी, दिल्ली से अमृतसर, इन दोनों ट्रैकों पर बहुत अच्छे तरीके से आप मॉडल ट्रैक देने की कोशिश करेंगे, जिससे लोग याद रखें कि जब माननीय पवन बंसल जी रेल मंत्री बनकर आये थे तब से इस इलाके में मौजों ही मौजों हो गयीं। मुझे पूरी उम्मीद है कि आप इस इलाके का पूरा-पूरा ध्यान रखेंगे। आपकी बहुत ऊंची सोच है और इसी उम्मीद के साथ हम हरियाणा के लोग पूरा का पूरा मॉडल सिस्टम आपके द्वारा बना हुआ देखना चाहते हैं। रेलवे के 14 से 15 लाख एम्प्लाइज हैं लेकिन जो सेंट्रल रेलवे हॉस्पिटल है वहां आज तक डायग्नोस्टिक टैस्ट की सुविधा नहीं है। वहां एक्सरे, रेडियो डायग्नोस्टिक की सुविधा नहीं है और वहां एम्प्लाइज को दोगुने रेटों पर वे टैस्ट कराने पड़ते हैं। मेरी आपसे विनती है कि इस समस्या का भी आप जल्दी से जल्दी समाधान करने की कोशिश करेंगे। माननीय मंत्री जी एक छोटा सा सेल आप अपने सीनियर ऑफिसर्स का बनाएं, यह बजट से संबंधित नहीं है, रेलवे की समस्याएं पूरे साल की समस्याएं हैं। माननीय सांसदों के लिए आप कोई एक ऐसा सेल बना दें जिससे आपको हम तंग न करें और सेल में जाकर अपनी बात रखें और सेल के पास पावर पूरी हो जिससे वे आपके पास हमारी बात पहुंचाएं। ऐसा सिस्टम है लेकिन प्रभावी नहीं है, मुझे इसका पता है। आप छोटे मंत्री जी की ड्यूटी लगा दें जिससे वह काम अच्छी तरह से हो और सारी चीजों पर नियंत्रण रखकर आप सभी बातों का ध्यान रख सकें।

***SHRI KABINDRA PURKAYASTHA (SILCHAR):** The Railway Budget presented on the 26 March, 2013 by the honourable Railway Minister is neither inspiring nor satisfactory. It is rather partisan because the budget has given thrust on the development of a particular area.

As regards safety of the passengers Hon'ble Minister has said that they would strive to build in a higher level of contingency margin in future planning. Now, the question is of negligence on the part of the Ministry for not taking appropriate measures. The murder of Pritom Bhattacharjee while travelling to Delhi from Guwahati by train in Bihar is a glaring example. This incident created an agitated atmosphere almost throughout the country but without any effect. This proves the helplessness of the Railway Department.

As regards, fare hike, the Hon'ble Minister has said that there will be no hike in passenger fare. But the Minister hiked charges in several items which will be burden on passengers and people. Already the trains fare was increased.

Knowing fully well that the North East is the most backward particularly in respect of communications the Hon'ble Railway Minister did not do justice to the region. The Hon'ble Minister could do more to spread network of Railways in this most undeveloped part of the country.

Through some on-going projects have been mentioned, the most important project of Gauge conversion of Lumding-Silchar which was declared as National Project in 2004 did not get such importance in the speech of the Hon'ble Minister. Simply mentioning the name of the project is not enough. There should have been mentioned the target date of completion, other difficulties relating to the projects and whether there is any constraint of fund etc.

I want to know about the fate of the National Projects. It is a fact that National Projects are so declared when it becomes very important and benefits are gained. A good number of projects have been declared as National Projects in North East but we find no difference between National and a general project when it comes to smooth implementation of these projects.

I would like to mention here regarding one very important project that was declared as National Project by the Hon'ble Prime Minister which is the Lumding-Silchar Gauge conversion project. I take the name Lumding to Silchar as this line connects not only the South Assam but also the adjoining states of Manipur, Tripura and Mizoram. The foundation stone of this project was laid in 1997 by the then Prime Minister and was due to be completed by 2007, but till date as per the version of the respective authorities a huge work remains to be done. Each time, a new dateline is given for last 4 to 5 years, but no positive action is seen on the ground. During my tenure as MP this time, I have met all the Railway Ministers, Chairman of the Railways Board, concerned officials several times. All of them had assured me that the said project would be commissioned by January, 2014, but the ground reality does not match with their assurances.

It is said that there are hurdles in completing the project. What are the hurdles? If a project like this can be completed in the high terrain of Kashmir then why not in our area. Are the Transport lobby interested in delaying the project for their own business interest? Is there lack of coordination, between the Centre and the Government of Assam? If we can closely observe the state of affairs, it clearly shows that there is a lack of coordination between the two Governments being run by the same political entity. My question is when a project is declared as National Project, is it not the responsibility of the Centre to overcome obstacles, if any so that a National Project is completed in due time?

I passionately want this project to be completed within December, 2013 as declared by the Hon'ble Minister and concerned officials engaged with the project.

As regards naming of Silchar Railway Station as Bhasha Shahid Station no steps have been taken. Demand of the whole Barak Valley people to name the Silchar Railway Station in memory of Eleven Martyrs who sacrificed their lives for the sake of Bengali language should be implemented at the earliest. If stations in other states can be named in the name of great persons why not this be done? So I demand that this should be fulfilled immediately.

Lastly, I want to mention the plight of the Railway Passengers of the Southern Assam, Tripura, Manikpur and Mizoram.

Firstly, century old meter gauge line of Barak-Valley is in bad shape causing safety threat.

Secondly, lacking of proper facilities in Railway Stations. Though it was declared that Silchar Railway Station would be converted as a model station, but nothing has been done yet.

Thirdly, the most important matter of security of the passengers. There is no proper network of Railway Police Force and as a result very often dacoity and harassing of passengers are happening. Particularly, the trains running at night have become risky. The Railways should take steps particularly for this region.

Fourthly, the timings of the trains should be adjusted looking to the advantage and safety of the passengers. This is not being done and for this trains and passengers both are suffering.

SHRI NARAHARI MAHATO (PURULIA): Madam, I thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget, 2013-14.

Madam, many hon. Members have so far participated in the Discussion on the Railway Budget for the year 2013-14. I am thankful to you and grateful to you that you have given me a chance to take part in this Discussion.

Madam, this year's Railway Budget has put tremendous burden on the people who are traveling in trains as well as the common people. The interest of the common people has been ignored in this Budget. The Railway Budget has made no serious effort to overcome the financial crisis which is affecting the Indian Railways. This Railway Budget is an anti-people Budget. This has brought out some very anti-democratic policies within. The Government has reserved 30 per cent seats

for *Tatkal* Quota. It is a jugglery of the Budget presented by this Government..

I belong to a backward Parliamentary Constituency, Purulia, in West Bengal adjacent to Jharkhand. When hon. Shri Nitish Kumar was the Railway Minister, when hon. Shri Lalu ji was the Railway Minister, the survey of the railway line from Jharagram to Adra via Bandowan covering the naxal-hit areas, Maoist areas and hilly areas including the Jangal Mahal area has been done and the survey has proved to be a viable one. But till today, after 12 to 13 years, this survey has not been put into force. It has not come up in the Budget. In my Parliamentary Constituency, in my district, there are more than seven blocks where more than 15-20 lakh people are residing. After 66 years of Independence, they do not hear the whistle of a train. This is the beauty of our Independence! I repeat that they do not hear the whistle of a train. There is no railway line in five or six blocks in my district including the Jangal Mahal area which are affected by naxal activities. The people of my district hoped that in the Railway Budget, some projects would be implemented but there is none.

Madam, the hon. Minister of State for the Railways, Shri Adhir Chowdhury wrote a letter to the Members of Parliament of West Bengal saying that if there is any work to be done relating to railway improvement, then, they should write to the Department. Being a Member of Parliament, I put-forth some demands in writing to him. But I have seen that no demand has been included in the Budget. Only a double-line survey from Purulia to Kotshila has been ordered in the Budget. It is said that it would be surveyed. From Purulia to Ranchi, it is just a distance of 122 kms. Already, 88 kms. of the railway line has been made into double-line more than 20 years ago. Only a distance of 34 kms. has not been done. This belongs to the South-Eastern Railway in the Adra Railway Division. Again and again, many demonstrations took place. I again and again appealed to the Railway Minister. It just remains a survey and it is not found in the Budget. My humble submission to the hon. Railway Minister is that it should be done very soon. If this line is made into a double-line, then, Ranchi, Bokaro, Durgapur and Tata City would be connected to Purulia. It would also be viable. The people will benefit very much.

There is a Railway Hospital in my constituency in the Adra Railway Division. It is a very old Railway Division right from the British period. The Gangmen, the keymen, the clerical employees, etc., who are admitted in the Railway Hospital, do not get adequate treatment facilities in the Hospital. They are referred to the South-Eastern Railway General Hospital at Garden Reach, Kolkata.

I would humbly request the hon. Railway Minister to look into the condition of the railway hospital over there and improve the infrastructure of the hospital immediately.

There is an urgent need for construction of an overbridge at Adra Railway Station because more than 4,000 students cross the railway line there from 9.00 a.m. to 10.30 a.m. and from 4.00 p.m. to 5.30 p.m. daily to go to their school and return to their home. This is very essential as it would benefit the school students.

My constituency is very backward. So, I would request the hon. Railway Minister to introduce a Super Fast Train from Purulia to Howrah via Asansol. Then, Bhubaneswar Rajdhani Express and Ranchi Rajdhani Express pass through Bokaro Jalda and Muri. I would request the Railway Minister to either allow a stoppage at Jalda in West Bengal or in Muri in Jharkhad.

Then, the halt station of Purulia should be allowed and another halt station at Sidhi-Jamra should be allowed.

Madam, I would urge upon the Government to fill up all the vacancies in the Railways, including clearing of all the backlog vacancies reserved for the Scheduled Castes, Scheduled Tribes and Other Backward Classes so that this will benefit the poor people belonging to the weaker sections of the society.

***SHRI PRASANTA KUMAR MAJUMDAR (BALURGHAT):** Respected Chairperson Madam, I have been hearing the Railway budget speeches for the last 4 years. People of this country are also aware of the budgetary provisions which have been vividly published in the newspapers and media. The unique thing about the budget is that the names of the projects which are announced in the first year are never found in the subsequent years. Each year, the allocations for various projects get slashed. Thus every time, new projects are announced and next time they are shelved. In my constituency, people were very excited about a particular factory project that was to take shape. There was much expectation among them. But this year, that project has not been mentioned anywhere, nor any funds have been earmarked for it. Do you know what the people think about us? They ask us that why do we say things that are not true? Why can't we speak the truth. We are

people's representatives. How can we break our promises? Factories, industries, doubling of rail lines –all these are announced and then forgotten. If promises cannot be fulfilled then how can people have faith in the Members of Parliament? They criticize us so badly whenever we face them. So I request the Hon. Minister to kindly be truthful to our constituents and only announce projects which can be realized. Do not spread confusion or give hopes to the people unnecessarily. This does not help anyone. Please don't promise what is not possible.

Now, let me talk about my constituency. Sealdah-Gaur express halts at Malda for 15 hours together. It reaches at 6 am and starts again at 9 pm, at night to return to Sealdah. If this train can be extended upto Balurghat, just 100 km away then it can be beneficial to many commuters and the railways can earn revenue as well, as rail line is already there. My district has been covered by the rail network only recently after a long struggle of the people of the area. There are 2 district headquarters viz North Dinajpur and South Dinajpur. Hon. Minister Deepa Dasmunshi hails from that region. Rail service in that place is next to nil. There is only one train which connects Balurghat headquarters with Kolkata, that too starts at 5 O' clock in the morning and people from the rural areas are unable to catch that train. In the evening, there is one link train which goes upto Gaur. Most passengers miss it. I, therefore, request either to extend it upto Balurghat or introduce a new train. You have introduced so many new trains in other places and I am not opposing that. It's good that train services are improving everywhere. New Jalpaiguri – Kolkata Express has been proposed. Why can't you have a new train for Balurghat? There are numerous trains which run between Jalpaiguri and Kolkata already. So why can't you do something for people of my constituency? There are extensive rural areas in our country. You should try to improve rail connectivity in these areas for the benefit of lakhs of passengers who travel from one place to another. Kindly shift your focus to the villages and backward regions instead of concentrating only on the metropolitan areas. Why only Durgam or Rajdhani trains are given priority? Why can't you connect the subdivisions or districts with better rail network? That means you lack vision. You don't have any idea about the increasing population and their rising needs. Only announce those projects which can be actually completed within a stipulated time. Don't promise everything under the sun.

We have been able to include the Eklakhi – Balurghat subline in the Northern Frontier Railways after a long – drawn struggle. But the stations are in extremely poor conditions. There are no waiting rooms, no facilities. Platforms are not cemented and not of adequate heights. Thus it becomes very difficult for women and children to board the trains. Number of trains is also very less. There are many such villages which are devoid of any rail connectivity or passenger amenities. The Ministry must focus on those areas. I request Hon. Minister to go and visit the 2 districts of North Bengal – North and South Dinajpur. You will come to know what the ground reality is. You will know how ill-developed the railway infrastructure in that place is. The area is entirely a bordering area and the issue of security is also involved here. So kindly go and see for yourself the pathetic condition of the region and prepare your budget accordingly. If you are aware of the reality, you will be able to chalk out better plans. It is true that West Bengal has been deprived this time on all counts. No doubt, less promises have been made to Bengal and we do not have high hopes from this budget. I believe that a rail budget should be a balanced budget and all states of the country should be catered to. Passenger fares, freight charges have increased, price of diesel has gone through the roof and this budget is directionless, vision less, focus less. In other parts of the world, the railways are progressing at a fast pace but in India it is lagging behind. The Ministers should visit all the areas to get a hang of things. Only then we can have a developed rail network and serve our people in a better manner.

With these few words I thank you for allowing me to participate in this discussion and conclude my speech.

***श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी):** मैं रेल बजट की चर्चा में माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूँ। रेल हमारे विकास एवं जिंदगी की लाइफ लाइन है। प्रतिवर्ष बजट प्रस्तुत होता है लेकिन कुछ नया नहीं कर पा रहे हैं। देश का हर व्यक्ति चाहता है, रेलभाड़ा बढ़ाए लेकिन सुविधाएं भी मिले जो संभव नहीं हो पाता है। रेल की सुरक्षा, सुरक्षण अति आवश्यक है। रेल में स्टेशन से लेकर कोच तक की सुविधा अच्छी हो समय से और सफाई पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। रेलवे विभागों की बैठकों में पत्र लिखने पर कोई पॉजिटिव जवाब नहीं आता है। हमेशा निगेटिव जवाब मिलता है।

बड़े-बड़े तीर्थ स्थलों, ऐतिहासिक स्थानों को रेल यातायात से जोड़ना चाहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र कौशाम्बी जो दो जिलों को जोड़ता है प्रतापगढ़ एवं कौशाम्बी, जो उत्तर प्रदेश में आता है। दोनों जिले ऐतिहासिक एवं धार्मिक महत्व के शहर हैं। सुश्री ममता बनर्जी तत्कालीन मुख्यमंत्री रही जिन्होंने भरवारी, सिरायू एवं प्रतापगढ़ के कुण्डा हरनामगंज स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने का वायदा किया। उक्त स्टेशनों पर कुछ आंशिक कार्य हुए जिसकी गुणवत्ता का ध्यान नहीं रखा गया है। उक्त तीनों स्टेशनों पर मानक अनुरूप कार्य तत्काल कराया जाए। दूसरा महत्वपूर्ण कार्य हेतु बहुत दिनों से मांग रही है। सिरायू या भरवारी एवं कुण्डा हरनामगंज स्टेशनों पर रैक यार्ड बनाए, गुड्स (मालगाड़ी) चलाई जाए। क्योंकि यूरिया, खाद, अनाज का उतार-चढ़ाव हो सके। साथ ही उत्तर भारत का मशहूर फल अमरूद, आम, आंवला का व्यवसाय साथ ही गंगा-यमुना किनारे स्थापित होने की वजह से तरबूज एवं खरबूजा फल-सब्जियां होती हैं जिसको बाहर अन्य प्रदेशों में भेजा जा सके। कौशाम्बी नया जनपद है। यहां धार्मिक एवं ऐतिहासिक स्थल बहुत हैं। नया जंक्शन स्टेशन सिरायू एवं भरवारी बनाया जाए। यहां कौशाम्बी में राजा उदयन की राजधानी बौद्धिक एवं जैन मुनियों के अतिरिक्त संत मलूकदास, शीतला माँ का बड़ा धाम मंदिर है। आजादी में मौलाना तियाकत अली एवं वीरगंगा दुर्गा भाभी हुई हैं। उक्त आजादी के दिवानों के नाम से ट्रेन चलाई जाए। उक्त तीनों स्टेशन भरवारी, सिरायू एवं कुण्डा हरनाम में प्रमुख मंत्रियों के आवागमन हेतु अच्छी-अच्छी एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव अप एवं डाउन होना चाहिए। भरवारी (कौशाम्बी) जनपद से मुम्बई जाने हेतु एक ट्रेन चलाई जाए। जनपद कौशाम्बी के विकास हेतु जी.टी. रोड़ एवं मुगलसराय से नई दिल्ली रेल लाइन है। जनपद कौशाम्बी मुख्यालय मंसनपुर और अन्य धार्मिक, ऐतिहासिक जगह पहुंचने के लिए फ्लाई ओवर ब्रिज या अंडर ग्राउंड पुल निर्माण रेलवे ट्रैक पर बनाया जाए। रोही भरवारी एवं सिरायू एवं कुण्डा हरनामगंज स्टेशनों के रेलवे क्रॉसिंग पर फ्लाई ओवर ब्रिज या अंडर

ग्राउंड पुल बनाया जाए।

इलाहाबाद से नई दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए या नई दिल्ली-कानपुर शताब्दी ट्रेन को इलाहाबाद तक बढ़ाकर चलाया जाए। सियालदाह एक्सप्रेस (राजधानी) ट्रेन का स्टापेज अप-डाउन इलाहाबाद कराया जाए। लखनऊ-इलाहाबाद के बीच तेज एक्सप्रेस ट्रेन चलाए जो 3 घंटे में पहुंच सके। जिसकी दूरी 200 किमी. है। सुबेदारगंज, प्रयाग (शंकरघाट), नैनी स्टेशनों का विस्तार करके उक्त स्टेशनों से ट्रेन चलाने से इलाहाबाद जंक्शन (स्टेशन) पर दबाव कम होगा। रेलवे की खाती पड़ी जमीन पर अनुसूचित जाति/जनजाति एवं पिछड़े वर्ग के लोगों को आवंटित करें ताकि वह अपने व्यवसाय कर सकें।

***श्री मारोतराव सैनुजी कोवासे (गडचिरोली-चिमूर):** माननीय रेल मंत्री जी ने अपने पहले ही रेल बजट में, आज की हलात में इतना संतुलित रेल बजट प्रस्तुत किया है तथा दूसरी बात यह है कि उन्होंने पिछड़े क्षेत्रों में रेल के परिचालन के लिए उदारता से धन उपलब्ध कराया है।

भारतीय रेल एक अत्यंत महत्वपूर्ण संगठन है, जो राष्ट्र को जोड़ने में अतुलनीय भूमिका अदा करता है। पूरे भारत वर्ष में रेल गाड़ियां सदा गतिशील रहती हैं, जो यात्रियों और माल के संचालन द्वारा हमारे महान राष्ट्र के विकास तथा प्रगति के मार्ग में सहायक का कार्य करती हैं।

मैं रेल मंत्री जी का इसलिए भी शुक्रिया अदा करता हूँ कि अत्यंत पिछड़े संसदीय क्षेत्र, गडचिरोली-चिमूर संसदीय क्षेत्र, जो घोर नक्सलग्रस्त क्षेत्र में शुमार होता है, में पड़ने वाले नागपुर-नागभीड छोटी लाइन को ब्रूंड गेज करने की घोषणा उन्होंने अपने बजट भाषण में की है। मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता इस घोषणा का बहुत लम्बे समय से इंतजार कर रही थी। रेल के पास संसाधन की कमी होते हुए भी उन्होंने इस पिछड़े क्षेत्र की गरीब जनता की फरियाद सुनी तथा इस साल के रेल बजट में मेरे क्षेत्र की जनता की इस मांग को पूरा किया। मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद देता हूँ।

अभी तीन साल पहले के बजट में भी मेरे संसदीय क्षेत्र में पड़ने वाले वडसा से गडचिरोली तक नई रेल लाइन बिछाने के लिए मंजूरी दी थी। पर बड़े दुख के साथ मुझे कहना पड़ रहा है कि इस प्रस्ताव को अभी तक रेलवे बोर्ड की मान्यता नहीं मिली है, जिस कारण पिछले दो साल के बजट में इस मद का धन आवंटन न होने की वजह से काम लगभग ठप पड़ा है। खास बात यह है कि इन दोनों परियोजनाओं में खर्च होने वाले धन का 50 फीसदी भार महाराष्ट्र सरकार उठाने वाली है, इसका बावजूद रेल बोर्ड की मान्यता नहीं होने के कारण इस परियोजना पर काम अभी शुरू नहीं हो पाया है।

देश में जहां-जहां भी नक्सलग्रस्त क्षेत्र हैं, इन इलाकों को तेजी से प्रगति के मार्ग पर लाने की जरूरत है और विकास का सबसे बढ़िया रास्ता है उस क्षेत्र को रेल लाइन से जोड़ना। यहां मैं रेल मंत्री को एक सुझाव देना चाहूंगा। जिस तरह से सीमावर्ती तथा युद्धप्रवण क्षेत्रों में रेल परियोजनाओं को धन आवंटन के लिए विशेष मापदंड लगाए जाते हैं, उसी तरह नक्सलग्रस्त इलाकों में भी धन आवंटन के समय वही मापदंड लगाए जाए। जिससे नक्सलग्रस्त क्षेत्रों में रेल परियोजनाओं के लिए प्राथमिकता के आधार पर फंड उपलब्ध कराया जा सके। अंत में मेरे क्षेत्र की जनता की रेल लाइन के आमाम परिवर्तन करने की घोषणा के लिए रेल मंत्री जी का पुनः धन्यवाद।

संसाधन की कमी तो हमेशा बनी रहेगी पर पिछड़े क्षेत्रों की जनता की अपेक्षा पर खरा उतरना भी जरूरी है। इसलिए पहले से ही प्रगति कर चुके इलाके की अपेक्षा रेल बजट में पिछड़े क्षेत्रों को तरजीह देने की जरूरत है तथा वह काम उन्होंने इस बजट में बखूबी किया है। इसके लिए मैं उनका शुक्रगुजार हूँ।

एक बात मैं और रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वह रेल की सम्पत्ति की तथा रेल यात्रियों की सुरक्षा की ओर अधिक ध्यान दें। अभी कुछ दिन पहले ही इलाहाबाद में चल रहे पवित्र कुंभ मेले में एक दर्दनाक हादसा हुआ। यह बेहद ही दुर्भाग्यपूर्ण घटना थी। अपने भाषण में माननीय रेल मंत्री जी इस पर अफसोस भी जताया है, पर मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि ऐसी घटना दुबारा ना हो इसके लिए वह कदम उठाएं। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि भविष्य में तीर्थयात्रियों के आराम और सुरक्षा की जरूरतों को पूरा करने के लिए प्रयास करें। पीड़ित परिवारों को आर्थिक सहायता प्रदान करके उनके क्षति की पूर्ति नहीं की जा सकती। बस भविष्य में ऐसी घटना ना हो इसलिए रेलवे को पुख्ता इन्तजाम करने चाहिए।

श्री दानवे रावसाहेब पाटील (जालना): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इस बार रेल बजट से महाराष्ट्र को काफी उम्मीद थी क्योंकि काफी प्रकल्प हैं जो आधे अर्धे पड़े हैं। महाराष्ट्र के लोगों को बहुत उम्मीद थी कि इस बार ज्यादा से ज्यादा राशि मिलेगी। इस बार रेल बजट से महाराष्ट्र के लोगों को निराशा हुई है क्योंकि यह सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला राज्य है। महाराष्ट्र जिस हिसाब से राजस्व देता है उस हिसाब से इसे बजट में कुछ नहीं मिला है। यह बताया गया कि रेल घाटे में चल रही है। जहां से राजस्व ज्यादा मिलता है वहां कुछ नहीं दिया गया है और जहां से राजस्व कम मिलता है वहां ज्यादा सुविधाएं देने का काम किया गया है। इस कारण हम कह सकते हैं कि इस बार महाराष्ट्र के साथ रेल बजट में अन्याय हुआ है। पिछले 15 सालों से हम रेल मंत्री जी से मांग करते आ रहे हैं लेकिन हमारी मांग पूरी नहीं होती है और जवाब में कहा जाता है कि यह खाता हमारे पास नहीं है, हमारे साथियों के पास है। लेकिन बहुत दिनों के बाद रेल विभाग कांग्रेस के पास आया था। इसलिए हम लोग भी उम्मीद लगाये बैठे थे कि इस बार हम लोगों को भी कुछ मिलेगा।

मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि पिछली बार ममता जी और तालू जी ने जो बजट रखे थे और उस बजट में जो दिया गया था, इस बार वे पैसे भी नहीं रखे गये हैं। मैं जालना क्षेत्र से आता हूँ। जालना के लोगों की बहुत पुरानी मांग है कि जालना से खामगांव तक जो रेलवे लाइन है, वह 155 किलोमीटर रेल लाइन है। उसका सर्वे हुआ है और 1027 करोड़ रुपये उसकी लागत निर्धारित की गई है। तीन-चार बार इसका सर्वे हुआ है, लेकिन हर बार केवल सर्वे होता है, प्लानिंग कमीशन के पास उसे भेजा जाता है, लेकिन उसके बाद इसका कुछ नहीं होता है। ममता जी ने बोला था कि हमने इसे प्लानिंग कमीशन के पास भेजा है। इसके अलावा जलगांव-शोलापुर एक नई रेल लाइन है, इसका भी तभी सर्वे हुआ था और इस लाइन पर 3161 करोड़ रुपये का खर्चा बताया गया था। लेकिन जलगांव-शोलापुर रेल लाइन के बारे में बजट में घोषणा हुई थी। परंतु इस बार जो बजट आया है, उसमें इस लाइन के बारे में कुछ नहीं कहा गया है। इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से विनती करता हूँ कि इस बजट में जलगांव-शोलापुर-खामगांव-जालना का समावेश किया जाए।

इसके अलावा मैं कहना चाहता हूँ कि महाराष्ट्र में मनमाड, नासिक, औरंगाबाद, जालना और नांदेड जैसे बड़े-बड़े स्टेशंस हैं। लेकिन इन स्टेशनों की हालत बहुत खराब है। मरम्मत के लिए पैसे मांगें, जो पैसे नहीं दिया, उसे छोड़िये, लेकिन जो दिया, उसके बाद जालना स्टेशन का उद्घाटन करने के लिए मंत्री जी को बोला गया। आप तीसरे मंत्री हैं, जिनसे हमने बोला कि स्टेशन का उद्घाटन कीजिए। लेकिन उसका उद्घाटन आज तक नहीं हुआ, दो सालों से स्टेशन बनकर तैयार खड़ा है। इसके अलावा महाराष्ट्र में नगर-बीड-परली-लातूर-नांदेड के सर्वेक्षण का जो काम है, वह अभी तक अधूरा पड़ा है और नासिक-पुणे जो रेल लाइन है, इसके लिए स्टेट गवर्नमेंट ने भी प्रस्ताव भेजा है कि 50 परसेंट राशि महाराष्ट्र सरकार देने वाली है, लेकिन इस बजट में उसका समावेश नहीं किया गया है।

महोदया, शिरडी एक ऐसा स्थान है जहां देश भर से लोग आते हैं। लेकिन शिरडी से नासिक प्रकल्प भी अभी सरकार के पास पड़ा है। मैं आपको जितनी भी लाइनें बता रहा हूँ, ये सारी पहले के बजट में थीं, लेकिन इस बजट में इनका समावेश नहीं किया गया है। जालना एक बहुत अच्छा शहर है। औरंगाबाद में जनशताब्दी आती है और वहां से पचास किलोमीटर की दूरी पर जालना है। जालना क्षेत्र के लोगों की मांग है कि जनशताब्दी जो औरंगाबाद से शुरू होती है, वह जालना से छोड़ी जाए। मुझे उम्मीद है कि आप हमारी उपरोक्त सभी मांगों पर शीघ्र ही ध्यान देंगे।

यही सब पाइंट्स मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष रखना चाहता हूँ।

श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद): सभापति महोदया, मैं वर्ष 2013-14 के रेल बजट की अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने एक प्रगतिशील, संतुलित और आम आदमी का बजट इस देश को देने की कोशिश की है। विपक्षी दलों द्वारा बहुत ढिंढोरा पीटा जा रहा था कि जो किराये में बढ़ोतरी हुई है, उससे देश का आम आदमी बहुत दुखी है। लगभग नौ वर्षों तक लगातार एक से किराये पर यूपीए की सरकार ने इस देश में ट्रेनों चलाई और आंशिक बढ़ोतरी से हर व्यक्ति ने इस बात पर सुकून महसूस किया कि इससे बेहतर सुविधाएं और बेहतर मौके रेलवे को मिलेंगे।

बस बजट में महिलाओं की सुरक्षा के लिए और उनसे जुड़ी अन्य सुविधाओं के लिए बढ़ोतरी की गई है। सुरक्षा में आरपीएफ की चार अतिरिक्त कंपनियों की जो बात कही गई है, मैं समझता हूँ कि यह बहुत ही स्वागत योग्य है। हमारे स्वतंत्रता संग्राम के सेनानियों के लिए जो चिंता आपकी तरफ से आई है, वह बहुत बड़ा निर्णय है। स्वतंत्रता संग्राम के सेनानियों के परिवार जो हर साल लाइन में लग कर अपना पास नवीनीकरण कराते थे, उस समय में बढ़ोतरी कर के उनको तीन वर्षों के अंतराल के बाद पास नवीनीकरण की सुविधा दी है। उसके लिए हम अपनी पार्टी की तरफ से और व्यक्तिगत तौर पर अपनी ओर से धन्यवाद ज्ञापित करते हैं। नैक्स्ट जनरेशन कंप्यूटर प्रणाली जो आपने इस देश को दी है, मैं समझता हूँ कि जहां हमारे विपक्षी दलों की सोच खत्म होती है, वहां से आपने शुरूआत की है। आज प्रति मिनट 72 सौ टिकट बनाने का जो संकल्प आपने अपने मंत्रालय की तरफ से सदन के माध्यम से देश के सामने रखा है, वह बहुत ही अच्छी बात है। हरेक मिनट में 72 सौ टिकट बनाने का लक्ष्य अगली पीढ़ी के लिए एक बहुत बड़ी सौगात है। मैं इसके लिए भी आपको बधाई देता हूँ। राष्ट्रीय कौशल विकास कार्यक्रम में आपने युवाओं को दक्ष बनाने के लिए प्रोग्रामिंग की है। हैण्डिकैप्स के लिए बैकलॉग की 47 हजार भर्तियों के लिए आपने जो बात यहां रखी है, मैं समझता हूँ कि यह उन कमजोर वर्ग के लोगों के लिए, जो बैकलॉग की भर्ती का इंतजार कर रहे हैं, उन हैण्डिकैप्स के लिए, जो लगातार लंबे समय से अपनी भर्ती का इंतजार कर रहे हैं, आपके माध्यम से उनका इंतजार अब खत्म होगा। इसके लिए भी मैं आपका बहुत आभार व्यक्त करता हूँ।

माननीय मंत्री जी, एक और बड़ी महत्वपूर्ण चीज़ जिस पर आम तौर पर किसी व्यक्ति का ध्यान नहीं जा रहा है, पीपीपी मॉडल का कॉन्सेप्ट इस देश में चल रहा है, उस कॉन्सेप्ट को आपने रेलवे में लागू कर के, उसे आगे बढ़ाने की जो कोशिश की है, वह एक बहुत ही स्वागत योग्य कदम है। एक लाख करोड़ रुपये का जो महत्वाकांक्षी लक्ष्य आपने निर्धारित किया है, यह आगे आने वाले समय में रेलवे में बहुत बड़े परिवर्तन का कारण बनेगा। इसके लिए भी आप बधाई और धन्यवाद के पात्र हैं।

मंत्री महोदय, हमारे संसदीय क्षेत्र और मध्य प्रदेश को जो सुविधाएं आपने दी हैं, उसके लिए विशेष रूप से आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ। आपका धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूँ। आपने जबलपुर से यशवंत पुर वाया नागपुर हमें एक साप्ताहिक ट्रेन दी है। इस ट्रेन की बहुत लंबे समय से मांग थी। जबलपुर से हमारे साथी सांसद राकेश सिंह जी बैठे हुए हैं, ये भी इस मांग में लगातार हमारे साथ कंधे से कंधा मिलाते रहे हैं। इस क्षेत्र में पड़ने वाला महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश का जो क्षेत्र है, मैं समझता हूँ कि साप्ताहिक ट्रेन से उसकी भरपाई नहीं हो सकती है। मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि यह जो नई ट्रेन चलाने वाली है, यह सप्ताह में कम से कम तीन दिन ज़रूर चले, जिससे कि वहां के आने-जाने वालों को लाभ मिल सके। एक ट्रेन, जबलपुर-नागपुर-अमरावती, जो सप्ताह में तीन दिन चलती थी, उसको आपने प्रतिदिन किया है। नागपुर में जो पेशेंट जाते हैं, जबलपुर, नरसिंहपुर, इटारसी और छिंदवाड़ा क्षेत्र का जो बीमार व्यक्ति नागपुर जाता है, हमारे यहां नागपुर मेडिकल हब है, उसके लिए आपने इस ट्रेन को प्रति दिन कर के एक बहुत बड़ी सौगात दी है। इसके लिए भी मैं आपका धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ।

माननीय सभापति महोदया, आपके माध्यम से मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ। इटारसी-जबलपुर-मानिकपुर हमारी एक ऐसी रेलवे लाइन है, जिसका इलैक्ट्रिफिकेशन के लिए बहुत लंबे समय से इंतज़ार था। हम लोग लगातार इसकी मांग कर रहे थे। पिछले वर्ष आपने इसको बजट में शामिल किया था। इस साल इस पर 20 करोड़ रुपये की राशि का प्रावधान बजट में किया है। मैं समझता हूँ कि यह राशि पर्याप्त नहीं है। क्योंकि इस लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन न होने के कारण, ट्रेनों का समय बहुत खराब होता है। यह मुंबई-हावड़ा का महत्वपूर्ण ट्रैक है, जहां से लंबी दूरी की ट्रेंस चलती हैं। इसमें बजट की और ज्यादा बढ़ोतरी हो, सदन के माध्यम से मैं ऐसा अनुरोध आपसे करना चाहता हूँ। अन्य बहुत सी मांगें हैं। पिछले साल जो लैवल क्रॉसिंग और आरओबी दिए गए हैं, इस साल भी कुछ आरओबी दिए गए हैं। उन आरओबीज़ का काम समय से चालू हो और समय पर बजट मिले। राज्य सरकारों के साथ को-ऑर्डिनेशन, जो कई बार नहीं हो पाता है क्योंकि कई राज्यों में विपक्षी दलों की सरकारें होती हैं। जैसे मध्य प्रदेश में भाजपा की सरकार है, जो कहती बहुत कुछ है, लेकिन करती कुछ नहीं है। इन परिस्थितियों में मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय अपनी तरफ से एक प्रोग्राम ले कर राज्य सरकार के साथ संपर्क कर के जल्दी से जल्दी आरओबीज़ का निर्माण कराएगी, ऐसा अनुरोध मैं आपसे करना चाहता हूँ।

17.00 hrs (Shri Francisco Cosme Sardinha *in the chair*)

महोदय, हमारी कुछ और महत्वपूर्ण मांगें हैं, कुछ स्टॉपेज की मांगें हैं, उन्हें भी मैं आपके समक्ष रखना चाहता हूँ। वर्ष 2010-11 में तत्कालीन रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में छिन्दवाड़ा-करेली-सागर नई रेल लाइन के सर्वे की बात की थी। वर्ष 1977 से हमारी यह मांग चल रही है। तत्कालीन सांसद हरि विष्णु कामत साहब इस मांग को उठाते रहे हैं। वे बड़े समाजवादी चिंतक रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि वर्ष 2010-11 में जो सर्वे का काम आपके द्वारा लिया गया है, उस पर तेजी से काम हो और आगे आने वाले समय में छिन्दवाड़ा-करेली-सागर रेल लाइन नयी रेल लाइन के रूप में स्वीकृत हो। इससे इस क्षेत्र के लोगों को लाभ मिलेगा, ऐसा मेरा आपसे अनुरोध है।

महोदय, इस रेल बजट में हमें माननीय रेल मंत्री जी से बहुत उम्मीद थी कि हमारे यहां बीना में रिफाइनेरी है, भोपाल हमारे प्रदेश की राजधानी है, इटारसी में ऑर्डिनेंस फैक्ट्री है, सिक्कोरिटी पेपर मिल है, रेलवे का हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा जंक्शन है, बीना-भोपाल-इटारसी के बीच में एक ईएमयू चलेगी, हमें इस बात की बहुत उम्मीद थी। माननीय मंत्री जी आप बहुत अच्छे इंसान हैं और मैं समझता हूँ कि लगभग हर सांसद ने मुक्त कंठ से आपकी प्रशंसा की है। ऐसे मंत्री विरले ही होते हैं, जिनकी हर सांसद प्रशंसा करता है। जब आप अपने बजट भाषण का रिप्लाय देंगे तो हम उम्मीद करेंगे कि इटारसी-भोपाल और बीना के बीच में जो केन्द्र सरकार के संस्थान चल रहे हैं, वहां एक ईएमयू ट्रेन की सौगात आप हमें जरूर देंगे। यह मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ।

महोदय, हमारे कुछ महत्वपूर्ण स्टॉपेज हैं, इटारसी के पास एक सोहागपुर स्टेशन है, वहां ट्रेन संख्या (11463/11464) सोमनाथ एक्सप्रेस का सोहागपुर में स्टॉपेज हो। इसके लिए आपसे बहुत अनुरोध है क्योंकि यह ट्रेन इटारसी के पहले लंबे समय तक खड़ी रहती है। ओवर नाईट ट्रेन हमारी जबलपुर से इंदौर चलती है, बनखेड़ी स्टेशन है, ट्रेन संख्या (11471/11472) का बनखेड़ी में स्टॉपेज दें, इसके लिए मैं आपसे विनम्र अनुरोध करता हूँ। ट्रेन संख्या (12295/12296) संघमित्रा एक्सप्रेस का गाडरवाड़ा स्टेशन पर स्टॉपेज की मैं मांग करता हूँ। एक छोटी ट्रेन फास्ट पैसेंजर चलती है, मेरा आपसे अनुरोध है कि जुन्हेटा और गुरमखेड़ी दो स्टेशन इटारसी और जबलपुर के बीच में हैं, गांव के लोग वहां यात्रा करते हैं, गांव के लोग इस ट्रेन का उपयोग करते हैं। यह जी.एम. लेवल का काम है, अगर आपके यहां से निर्देश जायेगा तो मैं समझता हूँ कि जल्दी ही हमारे जुन्हेटा और गुरमखेड़ी वासियों को लाभ मिलेगा।

महोदय, मध्य प्रदेश का एकमात्र पर्यटन क्षेत्र पचमढ़ी है। पचमढ़ी का स्टेशन पिपरिया लगता है। पिपरिया स्टेशन को मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित किया जाये, पचमढ़ी हमारे मध्य प्रदेश का इकलौता हिल स्टेशन है। उस पिपरिया स्टेशन को अगर आप मॉडल स्टेशन बनायेंगे तो पूरे राष्ट्र और बाहर से भी जो पर्यटक हमारे यहां आते हैं, उन पर्यटकों को सीधा इसका लाभ मिलेगा। माननीय मंत्री जी यह हमारी आपसे प्रार्थना है। उत्तर-दक्षिण कोरिडोर एक बहुत ही महत्वपूर्ण इस देश में हमारी सड़कों की परियोजना है। यह सड़क परियोजना करेली से होकर गुजरती है। उत्तर भारत और दक्षिण भारत को जोड़ने वाले लोग इस ट्रैक के ऊपर, इस कोरिडोर के ऊपर सड़क मार्ग से जाते हैं। इस पर करेली स्टेशन पड़ता है। उस करेली स्टेशन को विकसित किया जाये, मॉडल स्टेशन के रूप में उसका विकास हो, मैं यह भी आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ। अंत में पूरे देश में जनरल बोर्गीज में सफर करने वाले आम आदमी की बात कहता हूँ, जिसकी सबसे ज्यादा चिन्ता आपने की है, हमारी यूपीए की सरकार ने की है। मेरा आपसे अनुरोध है कि एक सीधा आदेश निकलना चाहिए कि जितनी भी एक्सप्रेस ट्रेन्स हैं, लम्बी दूरी की ट्रेन्स हैं, उनमें हर ट्रेन में एक-एक डिब्बा जनरल कैटेगरी के लिए, अनारक्षित वर्ग के लिए, सामान्य आदमी के लिए आप अपने जवाब में जरूर हर ट्रेन में जोड़ेंगे। जिससे आम आदमी जो रिजर्वेशन नहीं करा सकता, उसे सीधी सुविधा ट्रेनों के माध्यम से मिले।

अंत में मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे सभी सांसद जो आपसे निवेदन करते हैं, उनके जो काम हो जाते हैं, आपकी तरफ उस सांसद को अगर पता लगेगा कि आपका यह काम हो गया है तो वह स्वाभाविक रूप से वह जनता को बता सकता है। दूसरे लोग जो वहां पर रूमाल डालने पहुंच जाते हैं, काम करवाया संजय निरूपम जी ने और पता लगा कि कोई और आदमी वहां पर रूमाल लेकर पहुंच गया कि मैंने यह काम करवाया है और भाई परेशान हो रहा है। जो व्यक्ति काम करता है, अगर आपके विभाग की तरफ से उसे समय पर सूचना मिलेगी तो उसकी विश्वसनीयता वहां स्थापित होती है और लोगों को पता लगेगा कि उनका सांसद कोई काम करा रहा है या कोई प्रयास कर रहा है। ऐसा एक मैकेनिज्म डेवलप होना चाहिए। मैं समझता हूँ कि सदन के सारे सांसद इस बात से सहमत होंगे। इससे कम से कम लोगों को पता चल सकेगा कि यह काम किस व्यक्ति ने करवाया है, किस सरकार ने काम करवाया है और किस जगह से यह काम होकर आया है?

अंत में अपनी बात समाप्त करते हुए मैं एक बात आपके लिए कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी ज्यादा उदास होने की जरूरत नहीं है, आप बहुत ताकतवर मंत्री हैं और इस देश की यूपीए की सरकार हमारी मजबूत आदरणीया सोनिया जी के नेतृत्व में चलने वाली सरकार के आप मंत्री हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हमें पतझड़ों की कहानियां सुना-सुना कर न उदास कर, नये मौसम का पता बता, जिससे कम से कम हम सब लोग खुश रह सकें।

आपके मार्गदर्शन में इस देश में रेलवे उत्तरोत्तर प्रगति करे, इस देश में हमारी यूपीए की सरकार, हमारी सोनिया जी की लीडरशिप में, और रेल मंत्रालय आपकी देख-रेख में बहुत प्रगति करे, ऐसी कामना मैं करता हूँ और रेल मंत्रालय का जो बजट प्रस्तुत हुआ है, उसका बहुत समर्थन करता हूँ।

***श्री गोरख प्रसाद जायसवाल (देवरिया):** मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र के पूर्वोत्तर रेलवे के वाराणसी मंडल में स्थित बरहज बाजार-सलेमपुर-भटनी रेलखंड पर चलने वाली यात्री गाड़ी संख्या अप-55101, 55105, 55103, 55145 एवं डाउन 55106, 55102, 55146, 55104 जो बरहज बाजार से सलेमपुर एवं भटनी तक चलती है, जिसे स्थानीय बोलचाल की भाषा में क्षेत्रीय लोग "बरहजिया ट्रेन" कहते हैं (इस मशहूर "बरहजिया ट्रेन" को लाईफ लाइन ट्रेन भी कहा जाता है) की ओर आकर्षित करता हूँ। तत्कालीन ब्रिटिश हुकूमत ने सन 1886 में बरहज के औद्योगिक एवं व्यापारिक महत्व को देखते हुए सलेमपुर से बरहज तक रेल लाइन का निर्माण करवाया और सन 1992 में तत्कालीन रेल मंत्री स्व. जनेश्वर मिश्रा ने इस रेलखंड को ब्रूड गेज में आमामान परिवर्तन किया। इस ग्रामीण एवं अति पिछड़े क्षेत्र में इस ट्रेन से प्रतिदिन हजारों किसानों, छात्र, व्यापारियों एवं अन्य लोगों के आवागमन का एक मात्र साधन यह बरहजिया

ट्रेन है जिसे रेलवे बोर्ड द्वारा घाटे में चलने के कारण बंद करने की कार्यवाही की जा रही है, जो किसी भी दशा में बर्दाश्त योग्य नहीं है। ट्रेन के बंद होने मात्र से क्षेत्र के लोगों की जीवन शैली पर काफी बुरा प्रभाव पड़ेगा। रेलवे सिर्फ व्यवसाय करने के लिए ही नहीं है, अपितु अपने सामाजिक दायित्वों की भी पूर्ति करता है। जब से इन ट्रेनों को रेलवे बोर्ड द्वारा बंद करने की कार्यवाही शुरू की गई है तब से पूरे क्षेत्र में जनान्दोलन शुरू हो गया है। जनता इस जनविरोधी निर्णय के विरुद्ध सड़कों पर उतर आई है, इसलिए इन यात्री गाड़ियों का संचालन जनहित में जारी रखा जाए एवं रेलवे अपने निर्णय को तत्काल वापस ले। अन्यथा मझे भी क्षेत्र की जनता के साथ इस जनविरोधी निर्णय के विरुद्ध रेलभवन पर धरना देना पड़ेगा।

इसके साथ ही, मैंने इन ट्रेनों को रेलवे से कई बार वाराणसी, छपरा, गोरखपुर, लखनऊ तक बढ़ाए जाने की भी मांग की परन्तु अब तक कोई कार्यवाही नहीं हुई। इसके साथ ही वर्ष 2005 के बजट सत्र में स्वीकृत बरहज बाजार-फैजाबाद नई रेल लाईन बिछाये जाने का सर्वेक्षण कार्य पूर्ण होने के बावजूद भी अब तक कार्य आरम्भ नहीं हुआ। इस नए रेल खंड का निर्माण कार्य अविलम्ब आरम्भ कराया जाए एवं बरहज में मालगोदाम की स्थापना, देवरिया सदर स्टेशन पर बिहार सम्पर्क कृति एक्सप्रेस एवं गरीबरथ एक्सप्रेस तथा गौरी बाजार रेलवे स्टेशन पर गाड़ी संख्या 15103 डाउन इंटरसिटी एक्सप्रेस का ठहराव अविलम्ब कराया जाए, मेरे क्षेत्र के साथ रेलवे द्वारा किया जा रहा ये सौतेला व्यवहार असहनीय है।

श्री कामेश्वर बैठा (पलामू): सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। रेल बजट में झारखंड के हमारे संसदीय क्षेत्र पलामू से संबंधित भी कुछ उल्लेख हैं। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद दूँगा। वे सचमुच बधाई के पात्र हैं। हमारे यहाँ बरसों से लंबित बरबादी से होते हुए तिरमिरी की लाईन लंबित पड़ी हुई थी, इसकी स्वीकृति उन्होंने दे दी थी। इसके लिए वे सचमुच में धन्यवाद के पात्र हैं। इसमें कुछ एक-दो और छोटी सुविधाएँ भी दी हैं। एक गढ़वा से रमना तक दोहरी लाईन दी है और गरीब रथ का एक दिन का फेरा बढ़ाया गया है।

महोदय, हम माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहेंगे कि जब माननीय लालू प्रसाद जी तत्कालीन रेल मंत्री थे, उस समय शेरघाटी से डाल्टनगंज के लिए नई रेल लाईन का शिलान्यास किया गया था। उसका सर्वे कार्य हो चुका है। मैंने पिछले बजट सत्र में इस मामले को उठाया था। मैंने चार रेल मंत्रियों को देखा है। तीन रेल मंत्रियों के समय में हम उठाते रहे और मांग करते रहे। अभी हमारे रेल मंत्री माननीय बंसल जी बैठे हुए हैं। मैं इनसे कहना चाहता हूँ कि माननीय लालू प्रसाद जी द्वारा जो नई रेल लाईन का शिलान्यास किया गया था वाया शेरघाटी डाल्टनगंज के लिए, उसका प्रावकलन तैयार है, उसकी राशि तैयार है। हम चाहते हैं कि उसको आप देखें कि सचमुच कहीं मामला लटका हुआ है। बेसब्री से हमारे पलामू संसदीय क्षेत्र के लोग, चतरा संसदीय क्षेत्र के लोग, गया संसदीय क्षेत्र के लोग और औरंगाबाद संसदीय क्षेत्र के लोग इस रेल लाईन का इंतज़ार कर रहे हैं। जब माननीय अपने क्षेत्र में रेल बजट के बाद जाएँगे, तो वहाँ की सारी जनता उनसे पूछेगी। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि हमारा वह जो काम अधूरा पड़ा है, उसको देखें। हमने पिछले रेल मंत्रियों से गुहार की थी। हम समझते हैं कि हमारी गुहार निश्चित तौर पर आप सुनेंगे और तत्काल शेरघाटी डाल्टनगंज रेलवे लाईन की स्वीकृति प्रदान करेंगे और इसी वित्तीय वर्ष में वहाँ काम चालू करेंगे।

दूसरी बात, अपने संसदीय क्षेत्र के लिए मैंने कुछ पीड़ा रखी थी, जनता की भावनाएँ रखी थीं, वहाँ की समस्याएँ रखी थीं कि हमारे यहाँ गढ़वा रोड रेलवे स्टेशन पर चार स्टेट्स की जनता एक साथ जुड़ती है - छत्तीसगढ़, बिहार, झारखंड और उत्तर प्रदेश। वहाँ बिड़ला जी की फैक्ट्री है। वहाँ हज़ारों की संख्या में जनता प्लेटफार्म पर जुटती है। वहाँ प्रतिदिन कुछ न कुछ दुर्घटनाएँ घटती हैं। वहाँ मैंने एक फुट ओवरब्रिज की मांग की थी। हमें आश्वासन भी मिला था कि हाजीपुर से इसका प्रावकलन तैयार करके रेल मंत्रालय को भेज दिया गया है। माननीय मंत्री जी से मैं यह आग्रह करूँगा कि वह जो फुट ओवर ब्रिज है, इसको तुरंत स्वीकृति प्रदान की जाए।

महोदय, मेरी तीसरी मांग है कि कुछ महत्वपूर्ण गाड़ियों के फेरे बढ़ाए जाएँ। झारखण्ड से 14 सांसद लोक सभा में हैं, राज्य सभा में भी सदस्य हैं। झारखण्ड की राजधानी राँची है। झारखण्ड की जनता को दिल्ली की हुकूमत से काम होता है। प्रतिदिन वहाँ की जनता दिल्ली आती है। राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में राँची से तीन दिन चलती है। राजधानी एक्सप्रेस दो दिन गया के रूट से दिल्ली आती है और एक दिन पलामू, चतरा और लातेहार से हो कर आती है। राजधानी में टिकट लेने के लिए महीनों की प्रतीक्षा सूची होती है, तो भी टिकट कन्फर्म नहीं होती है। हम सभी माननीय सांसदों ने पिछले रेल बजट में राजधानी को एक दिन के लिए बढ़ाने की मांग की थी, जो कि हमें दे दी गयी थी। लेकिन अभी तक वह गाड़ी नहीं चलायी गयी है? यह गाड़ी क्यों नहीं चलायी गयी है? हम लोग मंत्री जी से भी मिले थे। हमें बताया गया कि रेक्स नहीं है। हमने कहा कि जब रेक्स नहीं है तो आपने घोषणा क्यों की थी? आपने हमें अब गरीब रथ गाड़ी दी है। लेकिन हमें लगता है कि इसको बिना रेक्स के चलने में सालों लग जाएँगे। इसलिए मेरी माननीय मंत्री जी से मांग है कि आपने पिछले बजट में एक दिन राजधानी बढ़ाने की जो घोषणा की थी, उस राजधानी को तुरंत चलाया जाए।

महोदय, मेरी चौथी मांग है कि हावड़ा-भोपाल एक्सप्रेस तथा हावड़ा-अजमेर एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन चलाने का मैंने अनुरोध किया था। पूर्व-मध्य रेलवे हाजीपुर ने भी महसूस किया था कि दोनों ट्रेन्स लोकप्रिय ट्रेन्स हैं। झारखण्ड के लोगों की भावना के साथ जुड़ी हुई है। इस ट्रेन को चलाया जाए। राँची-दिल्ली-राँची सम्पर्क कृति वाया डाल्टनगंज के दिन के फेरे बढ़ाने की स्वीकृति दी जाए।

महोदय, झारखण्ड विशेषकर राँची से नई दिल्ली के लिए यात्रियों के अनुपात में गाड़ियों की संख्या बहुत कम है। एक स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस चलती है, जो कि कोहरे की वजह से दो महीने से बंद है। हम माननीय मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि क्या स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस के लिए ही कोहड़ा है, बाकी एक्सप्रेस के लिए कोहड़ा नहीं है? क्या झारखण्ड की गाड़ी के लिए ही कोहड़ा है? हमारे यहाँ दिल्ली के लिए कोई परमानेंट गाड़ी नहीं है। केवल एक ही गाड़ी है, जिसकी समय की कोई अवधि नहीं है। इसलिए मेरी मांग है कि स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस को परमानेंट चलाया जाए। गरीब रथ को परमानेंट चलाया जाए। राजधानी को कम से कम सप्ताह में पांच दिन चलाया जाए, अन्यथा जो घोषणा मंत्री जी ने की थी, राजधानी को चार दिन चलाने की, उसको तो पूरा कर दें। दो दिन डाल्टनगंज पलामू होते हुए दो दिन गया के लिए कीजिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं मंत्री जी को धन्यवाद देते हुए कहना चाहता हूँ कि मेरी मांगों को गंभीरतापूर्वक लें और लागू करें।

***श्री आर.के. सिंह पटेल (बाँदा):** महोदय वर्ष 2013-14 के रेल बजट में निम्नलिखित मांगों को सम्मिलित करने का कष्ट करें।

ट्रेन नं. 12176/12177 चम्बल एक्सप्रेस, जो हावड़ा से ग्वालियर/आगरा तक सप्ताह में 4 दिन चलती है, इसे प्रतिदिन कर दिया जाए तथा आगरा से जयपुर होकर अजमेर

तक बढ़ा दिया जाए।

ट्रेन नं. 18203/18204 बेतवा एक्सप्रेस, जो दुर्ग से कानपुर तक सप्ताह में 2 दिन चलती है, इसे प्रतिदिन कर दिया जाए तथा कानपुर से हरिद्वार तक बढ़ा दिया जाए, जिससे वित्कूट से हरिद्वार का सीधा सम्पर्क हो जाए।

ट्रेन नं. 11069/11070 तुलसी एक्सप्रेस, जो इलाहाबाद से लोकमान्य तिलक टर्मिनल (मुम्बई) तक सप्ताह में 2 दिन चलती है, इसे प्रतिदिन कर दिया जाए।

ट्रेन नं. 12535/12536 लखनऊ-रायपुर गरीब रथ, जो रायपुर से लखनऊ तक सप्ताह में 2 दिन चलती है, इसे प्रतिदिन कर दिया जाए।

उत्तर-मध्य रेलवे के मानिकपुर जंक्शन से वित्कूट धाम कर्वी होकर बांदा से झांसी एवं बांदा से कानपुर लाइनों का दोहरीकरण किया जाए।

उत्तर-मध्य रेलवे के वित्कूट धाम कर्वी रेलवे स्टेशन तथा मानिकपुर जंक्शन को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाया जाए तथा स्टेशन भवन का आधुनिकीकरण करने हेतु बजट में सम्मिलित किया जाए।

रीवां-दिल्ली एक्सप्रेस, ट्रेन सं. 12427/12428 का रूट परिवर्तित करके रीवां से मानिकपुर वाया बांदा से कानपुर के रास्ते दिल्ली तक चलाया जाए।

कानपुर-वित्कूट इन्टरसिटी ट्रेन सं. 14109/14110 को कानपुर से लखनऊ तक बढ़ा दिया जाए जिससे वित्कूट से लखनऊ राजधानी तक सीधा आवागमन हो सके।

उत्तर मध्य रेलवे के झांसी, मानिकपुर एवं कानपुर खैराड़ा तक की पुरानी लाइनों में लगे सिग्नल/कंट्रोल सिस्टम को बदलकर नई सिग्नल/कंट्रोल कम्प्यूटराइज्ड सिस्टम चालू किया जाए।

उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस ट्रेन सं. 12447/12448 हजरत निजामुद्दीन-मानिकपुर को प्रतिदिन चलाया जाए।

उदयपुर-खजुराहो ट्रेन सं. 19665/19666 जो वर्तमान में महोबा तक चलती है, उसे ऐतिहासिक एवं धार्मिक पर्यटन स्थल वित्कूट तक बढ़ाया जाए।

*** श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी):** सर्वप्रथम मैं माननीय श्री पवन बंसल एवं श्रीमती सोनिया गांधी जी को धन्यवाद देता हूँ कि मेरे लोकसभा क्षेत्र बाराबंकी के लिए वर्ष 2013-14 के बजट में बाराबंकी गोंडा व बाराबंकी-फैजाबाद समपार संख्या 1ए व 176ए के बदले रेलवे ओवरब्रिज व सब वे का निर्माण तथा बाराबंकी-कानपुर के लिए मेमू ट्रेन का संचालन जैसे कई महत्वपूर्ण कार्य स्वीकृत किए, जिनकी बहुत समय से मांग थी। मेमू ट्रेन का संचालन जल्दी किया जाना अत्यंत आवश्यक है, कृपया जल्द से जल्द समय देकर मेमू ट्रेन का उद्घाटन करने तथा रेलवे ओवरब्रिज से संबंधित घोषणा का क्रियान्वयन करने हेतु मौक़े पर शिलान्यास करने के लिए तिथि निर्धारण करने की कृपा करें।

मैं बजट में दिए गए आंकड़ों की बौछार नहीं करना चाहता। मेरे योग्य साथियों के द्वारा बड़े विस्तार चर्चा की जा चुकी है। बजट पढ़ने के बाद स्पष्ट धारणा बनेगी की यह एक ओर विकास परक ओर निरन्तरता का बजट के साथ-साथ गतिपरक बजट है।

इस बजट में 63,363 करोड़ रुपए का वार्षिक योजना परिव्यय का लक्ष्य रखा गया है, जो अब तक की सबसे सार्वधिक परिव्यय योजना है।

इस रेल बजट में यात्री किराए में पीछे से बढ़ोतरी करने की बात कही जा रही है, लेकिन मैं आम जनता के बीच में रहता हूँ और जो बढ़ोतरी की गई है, वह ज्यादा नहीं है, इससे मैं सहमत हूँ। मैंने न्यूज चैनलों पर भी आम जनता की राय का देखा है, वे भी इससे सहमत हैं। आम जनता यह अपेक्षा करती है कि उनकी यात्रा अच्छी हो, स्टेशन व ट्रेन साफ-सुथरी हो तथा आसानी से सुगम यात्रा की जा सके, जिसमें भारतीय रेल ने अच्छा प्रयास किया है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी के बजट भाषण पर चर्चा के दौरान निम्नलिखित कार्यों को रेल बजट 2012-13 में सम्मिलित कराने का अनुरोध करता हूँ।

माननीय मंत्री जी, मैं जानता हूँ कि ट्रेनों का ठहराव किए जाने पर उनकी गति धीमे हो जाने के कारण रेल संचालकों तथा यात्रियों को परेशानियों का सामना करना पड़ता है, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहूँगा कि रेल केवल उन व्यक्तियों के लिए नहीं है, जो प्रमुख बड़े रेलवे स्टेशनों के निकट रहते हैं। रेल ही यात्रा का एक ऐसा माध्यम है, गांव-गांव को शहरों से जोड़ता है। मैंने माननीय रेल मंत्री जी को कई बार पत्र लिखकर यह अवगत कराया है कि मेरा लोकसभा क्षेत्र अत्यंत पिछड़ा है, मानव संसाधन विकास मंत्रालय के द्वारा भी इसे शैक्षणिक रूप से पिछड़ा घोषित किया जा चुका है। इसके अतिरिक्त बाराबंकी अल्पसंख्यक बाहुल्य तथा बुनकर बाहुल्य क्षेत्र है, यूपीए सरकार सदैव अल्पसंख्यक तथा बुनकरों के हितों को ध्यान में रखने के लिए पूर्णबद्ध है। बाराबंकी के प्रमुख स्टेशनों के माध्यम से ही यहां के बुनकर अपने माल को आसानी से ला व ले जा सकते हैं। मैं किसी राजधानी या शताब्दी जैसी ट्रेनों के ठहराव के सम्बंध में निवेदन न करते हुए निम्न ट्रेनों का ठहराव करने का अनुरोध करता हूँ। आशा है मेरे प्रस्ताव पर माननीय मंत्री जी उचित निर्णय लेंगे-

क्र.सं.	ट्रेन नम्बर का नाम	ठहराव का स्टेशन
1.	12555-12556 (गोरखधाम एक्सप्रेस)	बाराबंकी
2.	18201-18202 (दुर्ग-गोरखधाम एक्सप्रेस)	बाराबंकी
3.	14307-14308 (इलाहाबाद-बरेली पैसेंजर)	मलिहाबाद, बाराबंकी
4.	13237-13238 (पटना मथुरा एक्सप्रेस) 13239 A -13240	बाराबंकी
5.	14205-14206 (फैजाबाद-दिल्ली एक्सप्रेस)	बाराबंकी
6.	15211-15212 (जननायक एक्सप्रेस)	फतेहपुर, बाराबंकी
7.	15209-15210 (सहरसा अमृतसर जनसेवा एक्सप्रेस)	फतेहपुर, बाराबंकी
8.	15210-15211 (अमृतसर सहरसा जनसेवा एक्सप्रेस)	फतेहपुर, बाराबंकी
9.	14015-14016 (सद्भावना एक्सप्रेस)	हैदरगढ़

ट्रेन सं. 12555-12556 (गोरखनाथ एक्सप्रेस) तथा 14205 (फैजाबाद-दिल्ली एक्सप्रेस) का बाराबंकी में ठहराव स्वीकृत कर दिया गया था, लेकिन कुछ दिनों से बाराबंकी के स्टेशन पर उक्त ट्रेनें नहीं रोकी जा रही हैं।

आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने की योजना से देश के सैकड़ों रेलवे स्टेशनों का विकास संभव हुआ है। मेरे लोकसभा क्षेत्र के बाराबंकी स्टेशन को वर्ष 2010 में आदर्श श्रेणी का रेलवे स्टेशन बनाने का निर्णय लिया गया था, लेकिन अभी तक भी बाराबंकी रेलवे स्टेशन का आदर्श श्रेणी रेलवे स्टेशन जैसी कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है, ना तो वातानुकूलित वेटिंगरूम है और ना ही रेल टिकट आरक्षण के लिए अलग से भवन, जिसकी अत्यंत आवश्यकता है।

तत्कालीन रेल मंत्री महोदया जी आपने रेल बजट के दौरान स्वास्थ्य देखभाल अवसंरचना सुविधाओं के विकास का कार्यक्रम रेलवे की भूमि पर स्थापित करने की घोषणा की थी। उसी क्रम में 50 ओपीडी तथा डायग्नोस्टिक सेंटर प्रस्तावित स्थलों में बाराबंकी रेलवे स्टेशन का नाम भी सम्मिलित है। अभी मौके पर इस संबंध में कोई भी कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है। आपसे अनुरोध है, कृपया बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर प्रस्तावित कार्य को तीव्रता से प्रारम्भ कर दिया जाए, बल्कि इन सुविधाओं का विस्तार कर ट्रैमा सेंटर की स्थापना की जाए। मैं आपको बताना चाहूंगा कि बाराबंकी, लखनऊ से मात्र 28 किमी की दूरी पर है। लखनऊ उत्तर रेलवे तथा पूर्वोत्तर रेलवे का डिवीजन मुख्यालय है। यहां से सबसे निकट बाराबंकी रेलवे स्टेशन है, जहां से ही पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर लाइन तथा उत्तर रेलवे की वाराणसी लाइन जाती है। लखनऊ जहां पर दोनों रेल डिवीजन मुख्यालय हैं तथा उत्तर प्रदेश की राजधानी भी होने के कारण चिकित्सा सुविधाओं पर भारी दबाव है। यदि उच्च श्रेणी की चिकित्सा सुविधाएं नजदीक के स्टेशन बाराबंकी में विकसित कर दी जाती हैं, तो लखनऊ पर दबाव तो कम होगा ही साथ ही गोण्डा, बलरामपुर, बहराइच, श्रावस्ति जैसे नजदीकी जनपदों को चिकित्सा सुविधाओं का लाभ मिल सकेगा।

अन्त में माननीय रेल मंत्री जी को इस क्रान्तिकारी रेल बजट को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि मेरे द्वारा दिए गए सुझावों पर शीघ्रता से ध्यान देते हुए कार्यवाही सुनिश्चित की जाएगी और मैं बजट का पुरजोर समर्थन करता हूँ।

SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM): Sir, many of my colleagues have commented about the Railway Budget on a national perspective. But I would like to confine to some of the issues pertaining to my State, Kerala and in particular my constituency.

We all know that the Railway Ministry is going through a huge cash crunch problem but when we make a comparative analysis, the share, my State, Kerala has got is only a meagre share, that is, in terms of new projects, with regard to fund allocation for the on-going projects and with regard to new trains. In the previous Budget, a lot of projects were announced for the State of Kerala but till now the major projects have not been commissioned or have not started at all. Our humble request is that for the on-going projects or for the announced projects, sufficient fund should be provided to kick-start the projects.

Sir, in our State, the most important ongoing project is the doubling of railway lines, mainly the Central Travancore from Ernakulam to Kayamkulam via Kottayam and Alleppey railway lines. Once this project is completed, then only new trains can be started and trains can run promptly. But, the allocated fund is very nominal.

For example, for Mulanthuruthy to Kayamkulam via Kottayam project – which is the major portion, where Kottayam railway station is situated, that is, the stretch between Kuruppanthara and Chingavanam – only five crore rupees have been allotted, whereas for land acquisition alone, it requires about hundred crore of rupees. The acquisition process has yet to be started. The total project will cost about more than Rs.200 crore. In a meagre amount of five crore of rupees, nothing can be done. So, my request is that sufficient fund should be provided for doubling work and it should be given the top priority.

My second point is that in the previous Railway budgets of 2011-12 and 2012-13, a Coaching terminal was announced at Kottayam and Nemom. But, no mention of it has been made in this Budget and there has been made no provision for it. I request the hon. Railway Minister to provide sufficient fund for the Coaching terminal project. I find that the railway authorities are going on a slow pace with regard to the survey and other process of the coaching terminal.

Sir, enthused by the announcement of coaching terminal at Kottayam by the Railway Department, the Kerala Government has come with a huge project of mobility hub. It is an integration of rail transport, road transport and water transport. It is a rare project and, maybe, you will not find it anywhere in the country. But, we find all three transport systems altogether at one place in the municipality, very near to the Kottayam Railway Station. But, in order to have the optimum use of the mobility hub, we need a halting station along with the coaching terminal. The hon. Chief Minister of Kerala has written a letter to the hon. Railway Minister personally to have a halting station along with the coaching terminal. It will not require a significant fund to be allotted for this. Only a nominal amount will do this. This will reduce the congestion at Kottayam Railway Station considerably. The long distance and the short distance trains can terminate their journey at the halting station in the mobility hub.

Another point that I would like to raise is this. In the last Railway Budgets of 2011-12 and 2012-13, seven most important railway stations were declared as 'Adarsh stations' in my constituency. But, at none of the stations upgradation work has been started. It is a pity. All the stations are very, very important stations. You know that Kerala is an extended city. It is not a rural area. Hundreds and thousands of commuters go through these railway stations. So, my request is that sufficient

fund should be provided to start the upgradation work at the earliest.

Another suggestion, which I would like to bring to the notice of this august House, is this. There are a lot of trains, especially the passenger trains, which kept idle at the terminating point before the return journey. For example, a passenger train starts from Kollam to Kottayam. It terminates at Kottayam. It reaches there in the morning at 10.30 and it remains idle for seven hours for its return journey, which is at 5.30 pm to Kollam back again. But, this train, numbering 56394, can be extended to Ernakulam. It will benefit hundreds and thousands of passengers and the running time from Kottayam to Ernakulam is only one and a half hour. So, I request the hon. Minister to extend the Kollam-Kottayam Passenger train up to Ernakulam.

I would like to mention one more point. In the previous budget, a provision to start PRS has been given to all the Members of Parliament, which they can have anywhere in their constituency as per their option. Along with that, there was a mention by the previous hon. Railway Minister that we can have a tie up with the Post Office to start a PRS. With this recommendation, we had given our request to the Railway authorities to start the PRS facility along with the Post Office at Koothattukulam and Pisavam in my constituency. But the Railway authorities have given a reply that they will finish at the national level all the PRS which have been declared in the Budget. My point is that the Postal Department is ready to do the work provided a consent letter and software support is given by the Railways. My request to the Railway Minister is that there is a huge rush in the main railway stations like Kottayam, Ernakulam and other places. Suppose we are able to start a PRS with the tie up of Postal Department, definitely rush in the main railway stations will be reduced, it will smoothen the functioning of the railways and will benefit thousands of commuters also. Please take it up with the Railway authorities to hasten the PRS work with the Postal Department.

I conclude mainly with a few points; sufficient funds should be provided for the doubling work, extension of the passenger train and also the PRS proposal I have put forward. I hope the demand raised by me will be heard by the Railway Minister and a favourable reply will be given soon.

SHRI SHIVARAMA GOUDA (KOPPAL): Mr. Chairman, I represent Koppal constituency which is in Karnataka. रेलवे मिनिस्टर ने इस साल बजट में जो दिया है, उसमें नई रेल लाईन गदग टू हेवड़ी के बारे में कुछ प्रस्ताव किया है, 2013-14 के बजट में जो प्रोविजन किया है, उसमें खाली नई लाईन के प्रोजेक्ट की बात की है, जो प्रोजेक्ट दिया है, इस बजट में उसके बारे में एक पैसे का भी प्रोविजन नहीं किया है। मुनीराबाद-महबूबनगर 15 साल से नई लाईन चल रही है, वहां अभी तक बहुत स्लो काम चल रहा है। 2013-14 के बजट में जो दिया है, खाली 18 किलोमीटर के बारे में गिनीगिरा और बुदगुम्पा के बारे में लिखा है। मगर जो फंड प्रोविजन है, वह तय नहीं किया है। इसके बारे में फंड प्रोविजन कम से कम गंगावती तक, जो मेरी कांस्टीट्यूसी आती है, वहां तक मिनिमम 46 किलोमीटर होता है। वहां तक कम्प्लीट करने का प्रोविजन करना और उसमें ज्यादा पैसे देने के बारे में मैं कहना चाहता हूँ। आदर्श रेलवे स्टेशन के बारे में बजट में कमिट किया था, लेकिन अभी तक वहां काम शुरू नहीं हुआ है। डबलिंग का काम जो हुबली से शुरू होना था, अभी गदग और हॉस्पेट तक चल रहा है, जो बहुत स्लो चल रहा है। ऐसे ही अगर रेलवे के काम चलता रहा तो जो बड़े-बड़े प्रोजेक्ट्स हैं, वे कब खत्म होंगे? यह भी हमारी एक प्रोब्लम है। डबलिंग नहीं होने से दूसरी गाड़ी का वहां से गुजरना मुश्किल हो रहा है। मेरी कांस्टीट्यूसी में एक ही प्लेटफॉर्म है, जब भी कोई गाड़ी आती है तो उस गाड़ी को आधा-एक घंटे का समय स्टेशन में आने के लिए लग रहा है। यह भी मेरी कांस्टीट्यूसी में एक प्रोब्लम है। उसके बारे में बजट प्रोविजन करने के लिए कह दिया था, मगर अभी डबलिंग लाइन होने तक वह नहीं हो सकता, मंत्री जी ने यह कहा है। नई लाइन अलमती और कोपल के बारे में लास्ट टाइम सर्वे के बारे में लिखा था, मगर इस बजट में इस बारे में एक शब्द भी नहीं लिखा है। आरओबी गेट, जो कोपल के पास आता है, गेट नम्बर 62, उसके बारे में आरयूबी के लिए लास्ट टाइम पांच साल के पीछे प्रोविजन करके छः करोड़ रुपए रखे थे, मगर अभी तक वह काम शुरू नहीं हुआ। उसके बारे में चेंजिज़ करके आर.ओ.बी. के बदले में आर.यू.बी. करके गेट नं. 62 पर एक बड़ा प्लान ऑवर बनाने का प्रोजेक्ट दिया है, मगर उसके बारे में बजट में कुछ भी नहीं लिखा है। कोट्टूर हरिहरा एक नयी लाइन जो होस्पेट से निकलती है, वह डाउनगियर त्रखरियार तक चलती है। वह लाइन तो कम्प्लीट हुई है, मगर रेल के चलने के वास्ते कुछ भी प्रोविजन आप नहीं कर रहे हैं, उसमें कुछ टैक्निकल प्रोब्लम हैं और लैंड एक्विजिशन के बारे में काम हैल्ड अप हुआ है।

नई ट्रेनों के बारे में मैंने मिनिस्टर से वेन्नै-मुम्बई, वेन्नै-वास्को और गुलबर्गा-धारवाड़ के बारे में कुछ पूछा था, क्योंकि, उसमें दो हाईकोर्ट्स गुलबर्गा और धारवाड़ आते हैं। वेन्नै-वास्को जो लिंक नहीं है, वेन्नै से वास्को का और वास्को से वेन्नै का और वेन्नै-मुम्बई वाया रेनुगुंटा करने के वास्ते मैं बजट में आपसे पूछना चाहता हूँ। आगे बजट में मेरे मुनीराबाद महबूबनगर के लिए एडीशनल ग्रांट करने के वास्ते पूछ रहा हूँ।

***श्री देवजी एम. पटेल (जालौर):** आज से आठ दशक पहले यानि 15 मार्च, 1929 को जालौर में पहली बार रेल दौड़ी थी, अब तक जालौर जिले में रेलवे का जाल हो जाना चाहिए था, परन्तु दुर्भाग्य है कि समदडी, भीलडी 223.44 कि.मी. लंबे इस सेक्शन में अब तक यात्री सुविधाओं का विस्तार नहीं हुआ है। 2005 में मीटर गेज को ब्रॉडगेज में बदला गया तो लगा कि इस जिले का विकास होगा, परन्तु मीटर गेज पर चलने वाली सवारी गाड़ी को बंद कर दिया गया। आज रेल खंड पर रोजाना 80-90 मालगाड़ियां दौड़ रही हैं परन्तु यहां की जनता की जीवन रेखा माने-जाने वाली सवारी गाड़ी को शुरू नहीं किया गया। मैं स्वयं 2009 से लगातार माननीय रेल मंत्री ममता बनर्जी से मिल कर यहां की समस्याओं से अवगत कराता रहा। सुश्री ममता बनर्जी ने बजट पेश किया परन्तु यहां की जनता को निराश

होना पड़ा। फिर मुकुल राय जी को अतिरिक्त प्रभार दिया गया। मैंने उनसे मुलाकात कर यहां की समस्या से अवगत कराया। कुछ दिन बाद श्री दिनेश त्रिवेदी जी को रेल मंत्रालय मिल गया, मैं उनसे लगातार मिलता रहा, लिखता रहा, यहां की जनता की एक सवारी गाड़ी की मांग उठाता रहा ताकि यहां की गरीब जनता को इलाज के लिए सुविधा हो सके। फिर अतिरिक्त प्रभार श्री सी.पी. जोशी जी को रेल मंत्रालय मिला तो लगा अब समदडी-भीलडी रेलवे खंड पर सवारी गाड़ी मिल जाएगी। परन्तु ज्यादा दिन रेल मंत्रालय उनके पास नहीं रह सका। इस बार रेल मंत्री पवन बंसल जी बने, तो लगा एक राष्ट्रीय पार्टी के मंत्री हैं ये पूरे देश को ध्यान में रखकर रेल बजट पेश करेंगे। मेरे संसदीय क्षेत्र की मांगों पर ध्यान देंगे। परन्तु आज 2009 से अब तक सरकार चार बजट प्रस्तुत करने के बाद भी जालोर जिले में एक सवारी गाड़ी चालू नहीं कर पायी। मैं प्रत्येक सत्र में शून्य काल, 377, प्रश्न काल में सवारी गाड़ी की मांग को उठाता रहा हूं।

जालोर ग्रेनाइट उद्योग के रूप में विश्व धरातल पर अलग पहचान रखता है। खाड़ी देश से लेकर कर्नाट प्लेस पर भी जालोर की ग्रेनाइट का उपयोग किया जाता है। ग्रेनाइट की ढुलाई से रेलवे को प्रतिवर्ष 150 से 200 करोड़ का व्यवसाय देता है। आज जालोर, भीनमाल, सांचोर, यानीवाडा, आहोर से प्रत्येक दिन लगभग 2000 से 3000 टैक्सी और प्राइवेट गाड़ियां यहां की गरीब जनता इलाज के लिए पालनपुर, जोधपुर और अहमदाबाद जाती है। मीटर गेज पर जोधपुर से अहमदाबाद वाया समदडी भीलडी सवारी गाड़ी चलती थी जिससे गरीब मजदूर को अस्पताल जाने में सुविधा होती थी। जनता की समस्या को देखते हुए जोधपुर से अहमदाबाद सवारी गाड़ी को पुनः चालू किया जाए तथा इस बजट में शुरू की गई जोधपुर अहमदाबाद एक्सप्रेस गाड़ी, जो साप्ताहिक घोषणा की गयी है, उसे प्रतिदिन किया जाए तथा जालोर, यानीवाडा, मोदरन, भीनमाल में ठहराव दिया जाए।

दादर से जोधपुर, बीकानेर एक्सप्रेस 12490 को सप्ताह में प्रत्येक दिन चलाया जाए। इस ट्रेन में तीन-तीन महीने की एडवांस बुकिंग सालों भर फुल रहता है। इस ट्रेन को सप्ताह में सातों दिन चलाने से रेलवे को काफी फायदा होगा। जोधपुर भीलडी (54821) को पालनपुर तक बढ़ाया जाए। यह ट्रेन भीलडी में समाप्त हो जाती है। भीलडी से पालनपुर के बीच की दूरी 45 किलोमीटर है। पालनपुर होने से यहां की जनता को काफी सुविधा होगी। ठीक इसी प्रकार अहमदाबाद से आबु रोड़ मेमो ट्रेन को फालना तक बढ़ाया जाए। यह ट्रेन रात में आबु रोड़ में रहती है। अतः इसे फालना तक बढ़ाने से यहां के नागरिकों को सुविधा होगी तथा रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी। राजस्थान प्रदेश के बाडमेर, जैसलमेर, जालोर जिलों के लोग अपने व्यवसाय के लिए गुजरात, महाराष्ट्र, कर्नाटक, तमिलनाडु, बंगाल इत्यादि प्रांतों में रहते हैं। इनका राजस्थान आना-जाना रहता है परन्तु इन प्रवासियों के लिए सीधी रेल सेवा नहीं होने से कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए वर्तमान में जालोर एवं पालनपुर सीधी रेल सेवा से जोड़ा जाए। (क) बैंगलुरु से जोधपुर वाया समदडी, भीलडी (ख) हैदराबाद से जोधपुर वाया समदडी भीलडी; (ग) कोयंबटूर से जोधपुर वाया समदडी भीलडी; (घ) वेन्नई से जोधपुर वाया समदडी भीलडी से जोड़ने का कष्ट करें।

मेरा संसदीय क्षेत्र पाकिस्तान से सटा हुआ है अतः सीमावर्ती क्षेत्र पर रेलवे का नेटवर्क देश की सुरक्षा के लिए अत्यंत ही आवश्यक है। कंडला से बाडमेर वाया सांचौर रेलवे सेवा जल्द से जल्द शुरू किया जाए। सिरोंही जिला केन्द्र होने के बावजूद आज तक रेल सुविधा से वंचित है। सिरोंही देव नगरी है, सिरोंही और जालोर रेल मार्ग से जोड़ने से यहां के सभी जैन तीर्थ केन्द्र बहतर जिनालय, सुधामाता मंदिर, जिरावल, पावापुरी, जसवंतपुरा, अभयारण्य, भैरगढ़ आदि जुड़ जाएंगे। यहां लाखों तीर्थयात्री प्रत्येक वर्ष दर्शन के लिए आते हैं। जालोर सिरोंही के प्रमुख औद्योगिक क्षेत्र मंदार रेवदर स्वरूपगंज आदि जुड़ने से रेलवे को काफी आय के साथ-साथ डीजल की बचत होगी।

***SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE):** I congratulate the Hon'ble Railway Minister in presenting a People Oriented Railway Budget and there has been no increase in the fare structure which is a commendable approach. Not only that, Hon'ble Minister has been given more emphasis to infrastructural development also.

As all of us agree, Railway is the life line of the nation and we Members of Parliament have numerous demands on new lines and trains. I appreciate the Hon'ble Railway Minister has tried to balance the demand and the resources availability in this budget.

I think still there are some shortcomings which can be addressed amicably to the satisfaction of the demands made. Primary among them is the safety of the passengers which is still a distant dream. Similarly, the elimination of the level crossings which account for majority of rail accidents is essential.

In the present dispensation, Kerala is the worst hit state in development of Railways. The Kerala state can survive only if the state has an independent Zone. The State Govt. as well as Members of Parliament cutting across party lines, have been demanding for this for several years now. So I request Hon'ble Minister to take immediate steps for independent zone for the development of Railway in Kerala and should be constituted a Committee, under the Chairmanship of the Chief

Minister, Kerala, to oversee the progress of work in Kerala.

One of the classic examples, for sidelining of rail traffic in Kerala, is the non availability of sufficient coaches. The entire fleet of coaches, requiring maintenance for Periodic Overhauling (POH) is done in Tamil Nadu. POH facility is available only at Chennai and the bogies sent from Kerala are not returned after repairs. It is very very unfortunate, so I would like to request Hon'ble Minister that POH facility should be established in Kerala, along with the suggested Zonal headquarters.

I represent Kozhikode in this august house. Kozhikode Railway Station recently celebrated its 125th year of operation, and the top officials of the Railway including the Railway Minister and the MOS graced the occasion. This indicates the presence of railways in Kozhikode, dates back to over a century.

Kozhikode is an important centre, in the northern part of Kerala, popularly known as the Malabar Region. But despite these factors, it is under developed. The doubling of the Shornur-Mangalore section is still uncompleted. The electrification is a distant dream. Due to these two factors the region is deprived of additional trains. Apart from that, what about the status of coach factory and wagon factory?

Similarly, the doubling and electrification of the Konkan Railway will alone help the Malabar region with better rail connectivity which will then have an easy direct link to other parts of the country. However, again my humble submission for the immediate attention to the following at Kozhikode:-

My request is that Pit Line should be set up at Kozhikode. This alone will help to bring in more trains originating/terminating from Kozhikode. Sufficient land is available at West Hill. I have been taking up this subject for sometime now.

Extension of Calicut-Shornur Train to Guruvayur. _The proposed Calicut-Shornur passenger train should be extended to Guruvayur the temple town which will help a large number people from the region to reach the Guruvayur temple directly.

Extension of T No.16517 Yashwantpur-Kannur to Kozhikode. This train was originally running on Yahwantpur-Kannur section. In the last Railway Budget it was bifurcated and only 6 coaches are reaching Kannur, the rest diverted to Karwar. This has affected the Malabar Region. Therefore, this train should be made a full fledged train and commence from Kozhikode instead of Kannur which will help the entire Malabar region especially keeping in view the ban on night travel on NH 212 between Kozhikode and Bangalore on a Court direction.

The present tri-weekly Rajdhani Express train service between Trivandrum and Hazzart Nizamudin has to made a daily service.

Demu Service to start from Kozhikode Mangalore daily.

In the current railway budget seven railway station in India were awarded Executive lounge as a passenger amenity. Kozhikode railway station is frequented by more than fifty thousand passengers a day. The city is treated as the capital of North Kerala where more than one crore people live. Considering all these, Kozhikode railway station was enlisted for the conversion to world class in 2009-10. However no concrete measures have been taken in this direction. Ample and idle space is available in Kozhikode Railway station. Hence, I would like to request to incorporate Kozhikode Railway station one among the stations enlisted for introducing Executive Lounge.

While I support the Railway Budget, I also take this opportunity to request the Hon'ble Minister to kindly consider these aspects and include them as part of the current Railway Budget in reply speech.

श्री संजय निरुपम (मुम्बई उत्तर): चेयरमैन साहब, आपको बहुत-बहुत शुक्रिया। जब इस साल का रेल बजट आया तो हमेशा की तरह विरोधी पक्ष की तरफ से आलोचनाएं हुईं, लोगों ने बार-बार पूछा कि 17 साल बाद कांग्रेस के रेल मंत्री ने रेल बजट पेश किया, इससे 17 वर्षों के पहले के रेल बजट और इस रेल बजट में फर्क क्या है। मेरा मानना है, मैंने उस समय भी बोला था, आज भी सदन में कह रहा हूँ, दुर्भाग्यवश पिछले कई वर्षों से जो रेल बजट आता था, वह पूरे हिन्दुस्तान का बजट नहीं होता था। कहीं न कहीं किसी एक क्षेत्र पर फोकस करके बजट बनाया जाता था। 17 वर्ष बाद इस बार का, 2013-14 का जो रेल बजट है, वह देश का रेल बजट है। देश के अलग-अलग इलाके, जो उपेक्षित इलाके हैं, उन इलाकों के ऊपर भी इस में ध्यान दिया गया है। उदाहरण के तौर पर कटू तो अरुणाचल प्रदेश

अब तक हमारे हिन्दुस्तान के रेलवे नेटवर्क पर नहीं था। पहली बार इस देश के रेल मंत्रालय ने अपने रेल बजट में अरुणाचल प्रदेश को भी रेलवे नेटवर्क से जोड़ा। जम्मू एण्ड कश्मीर में, हरियाणा और इस विभाग का जो प्रश्न था, वह बहुत वर्षों से लम्बित था। यह ठीक है कि हमारे रेल मंत्री चण्डीगढ़ के हैं, लेकिन इन विषयों को बहुत दिनों से उपेक्षित रखा गया था, उसके ऊपर उन्होंने ध्यान दिया तो पहली बार एक राष्ट्रीय स्तर पर दृष्टिकोण रखने वाला रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए अपने रेल मंत्री महोदय का मैं बहुत-बहुत स्वागत करता हूँ, उनको बधाई देता हूँ।

मुम्बई के ऊपर उतना अन्याय नहीं है, लेकिन महाराष्ट्र की जो अपेक्षा थी, उतनी अपेक्षा पूरी नहीं हुई, लेकिन मेरा ऐसा मानना है कि महाराष्ट्र के लिए पिछले कई वर्षों में बहुत कुछ हुआ है, इस बार भी कुछ होता तो बेहतर होता और मुझे अच्छा लगता, लेकिन पूरे महाराष्ट्र को अब तक रेलवे डैवलपमेंट के मामले में पिछले तमाम वर्षों में बहुत कुछ मिला है। हमें अपना दिल बड़ा रखना चाहिए, यह जानते हुए कि अकेला मुम्बई ऐसा शहर है, जो पूरे हिन्दुस्तान में अगर दो करोड़ लोग रेलयात्री हैं तो 65 लाख लोग सिर्फ मुम्बई लोकल में सफर करते हैं। आप समझ सकते हैं कि मुम्बई का कितना बड़ा योगदान है कि पूरे रेलवे का एक तिहाई मुम्बई देता है।

बावजूद इसके हम अपना दिल बड़ा करके कह रहे हैं कि जो पिछड़े इलाके हैं, जिन इलाकों की अब तक उपेक्षा हुई है, उन पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। हाँ, लेकिन इस पूरी प्रक्रिया में महाराष्ट्र को उपेक्षित किया जाये, मैं यह भी स्वीकार नहीं करूँगा। आने वाले दिनों में महाराष्ट्र के जो ऑन गेइंग प्रोजेक्ट्स हैं, उन प्रोजेक्ट्स के ऊपर जो फंडिंग की प्रक्रिया है, उसको कहीं से भी बाधित न होने दिया जाये, ऐसा मैं आग्रह करूँगा। मुम्बई के लिए विशेष कर के जो 72 लोकल ट्रेनों उन्होंने दीं, उसके लिए मैं आभार व्यक्त करता हूँ।

मेरे एक विभाग का एक बड़ा महत्वपूर्ण विषय था, हमारे मुम्बई के जो दो सबअर्ब हैं, एक सेंट्रल सबअर्ब, एक वैस्टर्न सबअर्ब, कोंकण जाने की जो ट्रेन है, कोंकणवासी मुम्बई में बड़े पैमाने पर रहते हैं, आप कोंकण के पास के हैं, सभापति जी, मुझे बड़ा अच्छा लग रहा है तो कोंकण जाने की जो भी ट्रेनें हैं, सब सेंट्रल रूट से वी.टी. से जाती हैं, लेकिन वैस्टर्न रूट पर जो कोंकणवासी लोग रहते हैं, लगभग बांद्रा से लेकर मेरी कांस्टीट्यूंसी तक 10-15 लाख के आसपास लोग रहते हैं, ऐसे लोगों को अपने गांव जाने के लिए ट्रेन पकड़ने के लिए एक घण्टा सफर करके वी.टी. जाना पड़ता था, सी.एस.टी. जाना पड़ता था, एक मेरी तरफ से आग्रह था, लोगों ने मुझसे निवेदन किया था कि कोंकण जाने की ट्रेनें वैस्टर्न रूट से शुरू हो, रेलवे ने कहा कि नहीं, हमको उसके लिए एक अलग से छोटा सा ट्रैक बनाना पड़ेगा, लेकिन पिछले दो वर्षों के लगातार प्रयास के बाद मैं बहुत प्रसन्नता के साथ आज कह रहा हूँ कि हमारे आदरणीय रेल मंत्री ने हमारे उस निवेदन को स्वीकार किया। नार्थ मुंबई के तुंत बाद एक नया रेल ट्रैक बनाने के सर्वे की घोषणा की गयी है। आदरणीय मंत्री जी, आपने सर्वे के लिए 79 करोड़ का एलोकेशन भी किया हुआ है, मैं चाहूँगा वह सर्वे जल्द से जल्द पूरा हो और उसके बाद नया रेल ट्रैक डालने का काम शुरू हो जाए। मुंबई में रहने कोंकणवासियों, विशेषकर पश्चिमी उपनगर में रहने वाले कोंकणवासियों की तरफ से मैं आपको बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूँ और धन्यवाद देना चाहता हूँ।

रेलवे ट्रैक के साथ-साथ मुंबई में एक बहुत ही महत्वाकांक्षी योजना हमारे पास एलीवेटेड रेल कोरीडोर की है। सेंट्रल रूट पर अलग से होगा, वेस्टर्न रूट पर अलग से होगा। वेस्टर्न रूट पर चर्च गेट से लेकर विशाट तक का रेल कोरीडोर है और सेंट्रल रूट में व्हीटी से लेकर आगे थाणे तक का है। दोनों रेलवे कोरीडोर पहली बार हमारे देश में पीपीपी मॉडल में आ रहे हैं। स्टेट गवर्नमेंट का सपोर्ट लेटर चाहिए था और मुझे लगता है कि वह सपोर्ट लेट आ चुका है। मैं चाहूँगा कि जितनी जल्दी हो सके, दोनों महत्वाकांक्षी योजनाओं को पीपीपी मॉडल में लागू किया जाए। मेरे ख्याल से 25-25, 30-30 हजार करोड़ के इसमें एक-एक ट्रैक हैं। इनके बनने के बाद रेलवे की एफिसिएंसी बहुत ज्यादा बढ़ जाएगी, इसकी गति बहुत तेज होगी और बहुत अच्छा हो जाएगा, लेकिन जितनी जल्दी हो सके, इसे किया जाए।

अब मैं अपनी कांस्टीट्यूंसी के एक-दो विषय के ऊपर मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूँगा। मंत्री जी, जब एलीवेटेड रेल कोरीडोर बना रहे हैं, तब लोकल ट्रेन का जो रेलवे ट्रैक है, उसे एक्सपेंशन देना, उतना अनिवार्य नहीं है। ऐसे में रेलवे ट्रैक के दोनों तरफ जो झोपड़-पट्टियां मुंबई में बड़े पैमाने पर हैं, उनमें रहने वाले गरीब लोगों को जो सताया जा रहा है, उसकी ओर मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। महाराष्ट्र में कायदा यह है कि वर्ष 1995 से पहले से जो भी व्यक्ति झोपड़े में रहता है, उसे यदि आप किसी इन्फ्रस्ट्रक्चर डेवलपमेंट के लिए हटाते हैं, तो एक शिपिंग देनी पड़ती है, पीएपी देनी पड़ती है। रेल डिपार्टमेंट नहीं देता है। हमारे यहां ऐसे हजारों किस्म के स्लमस हैं, हमने बार-बार निवेदन किया, यहां तक कि महाराष्ट्र सरकार के मुख्यमंत्री ने उस समय के रेल मंत्री को विद्वि लिखी कि अगर आपको किसी को यहां से रेल ट्रैक बनाने के लिए हटाना है, तो हटाने से पहले महाराष्ट्र का जो कायदा है, उसका आप अनुपालन करें, फिर भी इसे नहीं माना जा रहा है। हमारे वर्तमान मुख्यमंत्री ने एक विद्वि रेल मंत्रालय के पास भेजी है कि अगर रेलवे मंत्रालय को किसी भी रेल ट्रैक को बढ़ाने के लिए झोपड़-पट्टी को उजाड़ना है, तो उसे उजाड़ने से पहले पीएपी देना पड़ेगा, शिपिंग देनी पड़ेगी और शिपिंग देने के लिए जो खर्च होगा, जो पहले एम्यूटीपी में हैंड्रेड परसेंट रेलवे ने दिया था, इस बार जो खर्च होगा, उसके लिए महाराष्ट्र सरकार ने खुद कहा है कि पचास प्रतिशत खर्च हम उठाएंगे और पचास प्रतिशत रेलवे उठाए। मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करूँगा कि आने दिनों में झोपड़-पट्टीवासियों के ऊपर जो हमेशा डिमोलिशन की तलवार लटकती रहती है, उस तलवार को हमेशा के लिए हटाए। अब तो इसकी जरूरत नहीं है, क्योंकि हम एलीवेटेड रेल कोरीडोर देने जा रहे हैं। अगर फिर भी आपको झोपड़े हटाने हैं, तो महाराष्ट्र सरकार का जो प्रोजेक्ट है, उसे स्वीकार करते हुए जल्दी से स्लम को हटाने की दिशा में उस प्रोजेक्ट को मान्य करें और झोपड़-पट्टीवासियों को राहत दें।

महोदय, हमारी तीन-चार ट्रेनों की डिमांड थी। कच्छ के लिए पिछली बार एक अतिरिक्त ट्रेन की हमने घोषणा करवायी थी, उस समय के जो रेल मंत्री थे, लेकिन अब तक वह लागू नहीं हुयी है। मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा कि जितना जल्दी हो सके, उसे लागू किया जाए।

महोदय, मुंबई में बड़े पैमाने पर उत्तर भारत के लोग रहते हैं। उत्तर भारत के जो लोग रहते हैं, उसमें सबसे ज्यादा यूपी के लोग रहते हैं, सबसे ज्यादा जो यूपी के लोग हैं, उनमें सबसे ज्यादा जौनपुर जिले के लोग हैं, लेकिन आज भी मुंबई और जौनपुर के बीच डायरेक्ट कनेक्टिविटी नहीं है, डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। मैंने बार-बार रेल मंत्रालय में निवेदन किया, रेलवे बोर्ड में जाकर मीटिंग की, लेकिन अलग-अलग बहाने निकलकर आ रहे हैं। मंत्री महोदय से मैं कहना चाहूँगा कि जौनपुर के लिए जो एक डायरेक्ट ट्रेन की मांग लंबे समय से लंबित पड़ी है, उस मांग को आप पूरा करें। बांद्रा से पटना जाने वाली जो ट्रेन है, जो हमारे बिहार के प्रवासी हैं, यह उनकी सेवा करती है, बांद्रा से पटना की वीक में एक ट्रेन है, उसे दो-तीन करने की आवश्यकता है, उसकी फ्रीक्वेंसी बढ़ाने की आवश्यकता है। हमारी लोकल ट्रेनों में आपने एक ए.सी. ट्रेन की घोषणा की है, निश्चित तौर पर इसको आगे और बढ़ाने की आवश्यकता है। लोकल ट्रेनों में जो दरवाजे होते हैं, वे ऑटोमैटिकली बंद नहीं होते हैं, जिसकी वजह से रेलवे ट्रैक क्लॉसिंग और डिब्बे से गिरकर जो एक्सीडेंट होते हैं, इसमें लगभग तीन हजार लोग प्रतिवर्ष मरते हैं। ऐसे में बार-बार एक मांग की जा रही है कि जैसे मेट्रो ट्रेन में होती है, उसी तरह लोकल के भी दरवाजे ऑटोमैटिकली बंद हों। यह एक प्रस्ताव बहुत दिनों से लंबित पड़ा है। मैं चाहूँगा कि धीरे-धीरे फेज मैनर में हमारी लोकल ट्रेनों के दरवाजे ऑटोमैटिक तौर पर बंद हों, इस प्रकार की व्यवस्था हो।

टिकट वेंडिंग मशीन जो हमारे यहां लोकल स्टेशनों पर लगी हैं, वे कम हैं। उनकी संख्या बढ़ायी जाए, ताकि लोगों को जो सुविधा मिल रही है, उसमें और भी बेहतर स्थिति हो सके। हमने लोकल ट्रेनों में दो कम्युनिटी के लिए रिजर्वेशन दिया, दो वर्गों के लिए विशेष रिजर्वेशन है, एक विकलांग के लिए और दूसरा महिलाओं के

लिए रिजर्वेशन है। इसके साथ-साथ, मेरा निवेदन है कि सिनियर सिटीजन्स के लिए भी एक डब्ला लोकल ट्रेनों में रिजर्व हो। सिनियर सिटीजन्स की हालत महिलाओं और बच्चों से बहुत अच्छी नहीं होती है। जहां कहीं भी हम मीटिंग लेते हैं वहां सिनियर सिटीजन्स की तरफ से हमेशा एक मांग उठती है। तीसरा, जो लोकल ट्रेनों की हाइट हैं और प्लेटफार्मर्स की जो हाइट हैं उसमें बहुत बड़ा गैप है। उनका लैबल लो होता है। हम उनका लैबल बढ़ाने की मांग बहुत दिनों से कर रहे हैं। वहां लोग भीड़ में जल्दीबाजी में उतरते हैं तो कई बार लोगों के पैर टूट जाते हैं। इसका लैबल कैसे बढ़ाया जाए इस दिशा में भी जल्दी-जल्दी प्रयास होना चाहिए। हमने सब-वेज बनाए हैं। चर्चगेट से ले कर दहिशर तक ऐसे 40-50 सब-वेज हैं। हम सब-वेज बनाते हैं लेकिन रेलवे इन्हें मेन्टेन नहीं करती है। लिहाजा, आज सब-वेज की स्थिति ऐसी है कि या तो वे गंदे हैं, वहां लाइट्स नहीं हैं, पंखे नहीं हैं और जो ड्रग्स एडिक्ट्स हैं, जो किमिनल टाइप के लोग हैं उनका अड्डा बन गया है। सब-वेज के मेन्टेनेन्स के लिए एक नई नीति बनाने की आवश्यकता है। रेलवेज के जो पूरे रेवेन्यू फंड है, उसमें हम 30 परसेंट फंड देते हैं। कम से कम पैसेंजर एम्युनिटी फंड में 30 परसेंट हिस्सा मुंबई के लोकल यात्रियों के लिए मिले, मैं ऐसी मांग करता हूं। लोकल का भाड़ा बढ़ा। उस दिन बहुत सवें हुए। टेलीविजन पर लोगों के इसके बारे में बयान आए। मैं बहुत खुशी के साथ बताना चाहता हूं कि रेलयात्रियों ने कहा कि आप थोड़ा रेल भाड़ा बढ़ा देंगे तो हम वह दे देंगे लेकिन आप हमारी सुविधा भी बढ़ाए। भाड़ा बढ़ाने के विरोध में जो लोग हैं उन लोगों से मेरा यही अनुरोध है कि दस वर्षों से भाड़ा नहीं बढ़ा है अगर भाड़ा बढ़ा भी है तो ठीक है उसी अनुपात में रेल यात्रियों को सुविधाएं बढ़ा कर दी जाएं, ऐसा मेरा निवेदन है। रेलवे रोजगार का एक बहुत बड़ा स्रोत है। इसमें 14 लाख इम्प्लॉइज हैं। इस रेलवे में हैंडीकैप्ड और स्पोर्ट्स पर्सन्स के लिए, स्पेशल कोटा होता है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि उस कोटा में क्या हो रहा है, उसको देखने की कोशिश करिए। वह एक रैकेट सा बन गया है। जो आम हैंडीकैप्ड और स्पोर्ट्स पर्सन्स हैं उनको नौकरी नहीं मिलती है। अलग-अलग डिविजन्स में जो रेल अधिकारी बैठे हुए हैं वे अपना रैकेट चला रहे हैं। वे रैकेट्स न चलें और आम तौर पर जो गरीब लोग हैं, जो नौकरी की तलाश में हैं, ऐसे लोगों को नौकरी देने के लिए मैं निवेदन करता हूं। एक बार फिर बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं।

***SHRI M. KRISHNASSWAMY (ARANI):** I support the Railway Budget. I thank the Minister for Introducing 10 new trains for Tamil Nadu. Previous Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee, announced second coach factory in Chennai. But it has not been mentioned in the Budget. It is a welcome move the Railway Minister has chosen to set up coach factory in Kolar in Palakkad. I demand the budget announcement for second coach factory in Tamil Nadu be implemented without further delay. If the availability of land for the coach factory is a problem the second coach factory can be set up at Golden Rock Trichy where there is infrastructure.

The Villupuram-Dindigul doubling project must be speeded up and implemented early.

At about eight years ago Tindivanum to Nagari new line project was announced. Total cost of the project is about Rs.600 crores but for eight years railways has spent only 129 ½ crores. The project needs more than 400 crores for completion. But Govt. has sanctioned only 60 crores this year. I demand the Ministry should sanction 200 crores for this project during current year in view of the inordinate delay in the implementation of the project.

The same is the case with Tindivanum to Tiruvannamalai new line project. The total cost is about 230 crores. During last eight years hardly 40 crores have been spent. Rs.170 crores is needed for completion of the project. The Govt. has sanctioned only 20 crores this year. I demand 100 crores be released during current year.

The bridge across Palar river should be implemented without further delay since there is no problem of land acquisition. Work on bridge over Cheyyar river should also be taken up on priority basis. Our Govt. could insist the State Govt. to acquire the required land for the project as early as possible. Then only the dream of the public at large in that area may be fulfilled early.

***SHRIMATI POONAM VELJIBHAI JAT (KACHCHH):** The Rail Budget of 2013 had many expectations by the Rail users all over India but I am sorry to say that the expectation of the common man of India has not been met by the Rail Budget. The Rail Budget has only been one sided towards the States of North whereas it should have covered every State of India in a uniform manner and moreover States like progressive Gujarat have not been given proper importance in every manner. I belong to Kutch District of Gujarat. It is the biggest district of India and a big salt producing district. So, I would request the Railways to give them salt racks on time. I am sad to say that two trains which were declared in the last year's Rail Budget have still not started. So, I would request the Rail Minister to atleast start trains announced in the last Budget to start them before the new Budget is announced. The trains which have not been started are one full AC train from Bhuj to Bandra (Mumbai) and another train from Bhuj to Shalimar (West Bengal) via Madhya Pradesh. So, the people's expectations should be met by starting this train as soon as possible. I have also asked a train for Punjab from last two Budgets but still it has not been fulfilled. So, I would request the Rail Minister to divert some train from Ahmedabad to Punjab from Bhuj so that the people of Punjab staying in Kutch get a chance of direct travel. I know Railways have a big task of keeping everybody happy but it is the only means for the poor to travel at a lower fare than any other transport of public. So, I would request not to increase fare in any manner direct or indirect way.

***SHRI R. DHRUVANARAYANA (CHAMRAJANAGAR):** I thank Hon'ble Union Railway Minister Shri Pawan Kumar Bansal ji for his forward looking, people-friendly budget. This is one such budget in a recent decade. He has done an admirable balancing act to meet the demands of improving services and controlling expenditures. As we all aware of recent studies that Indian Railways was in great need of forward-looking, reformist leadership to meet and achieve both long and short term goals and to provide the better and safe services for commuters and valuable customers and become financially self sustainable, I believe Bansalji has successfully filled the most aspired leadership for Indian Railways.

I would like to mention few key reformist actions of his, which will help Indian Railways and people of this country.

- Rail Tariff Authority – He has taken bold step to setup the tariff authority which help boosting financial health of railways.
- Safety and security – He is deep concerned about the safety and security of commuters and goods, hence assured for corporate safety plans for zero accident situations and also agreed to consider the recommendations of Dr. Anil Kakodkar and Shri Sam Pitroda Committee for railway modernization and for improving the safety.
- Stringent plan of action to reduce the level crossing accidents in 12th Five Year Plan and implementation of indigenously developed sophisticated technology to reduce/avoid the accidents.
- Providing free Wi-Fi facility on several trains is going to be a landmark programme in the history of Indian railways and it will cater the requirements of our youth and valued customers.
- Next generation ticketing system will significantly help the urban middle class, it shall able to support 7,200 tickets per minute against 2,000 tickets per minute today.
- Green Initiatives – setting up of 75 MW capacity windmill plants and energizing/lighting 1,000 manned level crossings and 200 remote stations with complete solar energy. 2,500 coaches equipped with bio toilets.

Also, I would like to thank him on behalf of my parliamentary constituency people for resumption of work on new line project of Bangalore – Chamarajanagar (Sathyamangla). It is long standing demand of my people for a new railway line, which will become a new life line of rural people of my constituency. This new line will help different sections of society like students, textile and garment employees, daily wage labourers, farmers, tourists and for people to visit renowned religious places of all religion. There are hundreds of students, women and patients who visit Bangalore for better education, coaching facilities and health facility from my constituency will get benefitted from this new rail line. Also farmers, rural and tribal self-employed people can access state agriculture university easily to get better knowledge on crops and agriculture product marketing.

Hence, I kindly request Hon'ble Minister on behalf of my people to provide more adequate funds to build this new rail line at the earliest possible and to make stringent time plan to complete the project. Karnataka state government has agreed to provide free land and 50% financial assistance for this project.

I am sure that this new rail line is going to be one of economically feasible rail line in Karnataka for railways. It is not only life line for rural people but it will be a new life line for Hindu pilgrims of entire south India, since it connects many Hindu holy places/ shrines of south Karnataka.

New train between Chamarajnagar and Bangalore via Mysore till the time new rail line come into functional. Chamarajanagar district is one of the backward districts in the state of Karnataka and majority of students depend on Bangalore or Mysore for their higher education and new train will cater their utmost requirement.

I request for extension 06228/07301 Shimoga (Talguppa) to Mysore and 17301/17302 Hubli to Mysore trains up to Chamarajanagar. The extension of these trains is long standing demand of people of my constituency. It also helps the railways to reduce the overcrowding at Mysore city junction. The main beneficiaries of extension of these trains will be farmers; it will facilitate them for marketing of their agriculture and horticulture products like cotton, areca nut, coconut, sun flower and red chili, banana, onion and other agri-products.

श्री ओम प्रकाश यादव (सिवान): सभापति महोदय, आपने मुझे सदन में रेल बजट पर हो रही चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान किया इसके लिए धन्यवाद। मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ। क्योंकि यह बजट अपने-आप में काफी प्रगतिशिल और संतुलित है। माननीय मंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया है, मैं इनकी प्रशंसा करता हूँ और इसका समर्थन करता हूँ। रेल भारत की जीवन रेखा है और हमारे आर्थिक विकास से सीधे तौर पर जुड़ी हुई है। रेल को आर्थिक समृद्धि प्रदान करने के

साथ-साथ आम यात्रियों को किस प्रकार अधिक से अधिक सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं, इस पर गहन चिंतन करने की आवश्यकता है।

रेल मंत्रालय को जनकक्षाओं के अनुरूप अपने को ढालना चाहिए, इस संबंध में मेरी कुछ मांगें हैं और कुछ सुझाव हैं। वर्ष 2010-11 के रेल बजट में तत्कालीन रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी जी ने हमारे संसदीय क्षेत्र से हो कर रेल लाइन बिड़ाने की घोषणा की थी। छपरा जिला के माझी रेलवे स्टेशन से सिवान के सिसवन, दरौली, रघुनाथपुर, घुटनी होते हुए उत्तर प्रदेश के लार स्टेशन तक, जिसकी दूरी 80 किलोमीटर है। इसका सर्वे भी हो गया है। हम आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करते हैं कि इस परियोजना के लिए धन आवंटित करके शीघ्र काम प्रारंभ करवाएं। चूंकि, यह रेल लाइन काफी पिछड़े जिले से हो कर गुजर रही है। अगर यह प्रक्रिया पूरी होती है तो निश्चित रूप से पिछड़े इलाकों में उठान आएगा। वहां के लोगों के जन-जीवन में सुधार आएगा।

मैं रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट कराना चाहूंगा कि देश के प्रथम राष्ट्रपति डा. राजेन्द्र प्रसाद जी का जन्मस्थली जीरादेई हमारे संसदीय क्षेत्र में आता है। वहां रेलवे स्टेशन है लेकिन उसकी स्थिति बहुत दयनीय है। हम रेल मंत्री जी से आग्रह करते हैं कि वहां राजेन्द्र बाबू की एक प्रतिमा लगाई जाए और उस स्टेशन को मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। इसके साथ ही सीवान रेलवे स्टेशन हमारे तीन संसदीय क्षेत्रों को जोड़ता है - महाराजगंज संसदीय क्षेत्र, गोपालगंज संसदीय क्षेत्र और सीवान संसदीय क्षेत्र। इन तीनों संसदीय क्षेत्रों के लोगों के लिए दूर की गाड़ियां पकड़ने के लिए, चाहे दिल्ली, मुम्बई या कोलकाता हो, सिर्फ एकमात्र स्टेशन सीवान है जहां आकर वे अपनी यात्रा का शुभारंभ करते हैं। उस स्टेशन की हालत भी बहुत दयनीय है। वहां के यात्री विश्रामालय भी बहुत निम्न स्तर के हैं। हम आपके माध्यम से कहना चाहेंगे कि रेल मंत्री जी हमारी मांगों पर ध्यान दें और सीवान रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाया जाए।

उत्तर प्रदेश और बिहार के सांसद पहले रेल मंत्री जी से मिले थे और उनसे अनुरोध किया था कि कोलकाता से गोरखपुर होते हुए दिल्ली के लिए एक जन-शताब्दी एक्सप्रेस या राजधानी एक्सप्रेस प्रारंभ की जाए। यह तिर-परिचित मांग है। हम रेल मंत्री जी से विनम्रतापूर्वक अनुरोध करते हैं कि वे हमारी इन मांगों पर विचार करें।

***योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर):** रेल मंत्री के रूप में प्रथम रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं श्री पवन कुमार बंसल जी को हृदय से बधाई देता हूँ। भारत जैसे विकासशील देश की दृष्टि से रेल न केवल परिवहन व्यवस्था की अपितु विकास एवं पर्यावरण की दृष्टि से भी यह भारतीय जीवन की लाइफ लाइन बन गई है।

भारतीय रेल का इतिहास 169 वर्ष का है। अपने इस इतिहास में भारतीय रेल ने लगभग 65 हजार कि.मी. से अधिक लम्बाई वाले भौगोलिक क्षेत्र के ग्रामीण एवं शहरी क्षेत्र में अपने नेटवर्क का विकास किया है। लगभग 14 लाख कर्मचारियों की मदद से 7 हजार से अधिक स्टेशनों को जोड़ती हुई प्रतिदिन 2 करोड़ से ऊपर यात्रियों तथा 2.5 मिलियन टन माल यातायात की ढुलाई करते हुए उत्तर में बारामुला से दक्षिण में कन्याकुमारी तक, पूरब में तीडो से पश्चिम में टारिका तक सम्पूर्ण राष्ट्र को धार्मिक, सांस्कृतिक, सामाजिक और राजनीतिक रूप से जोड़ने में भारतीय रेल ने महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह किया है।

भारतीय रेल सुरक्षा और संरक्षा के जिस चुनौतीपूर्ण दौर से वर्तमान में गुजर रही है उसमें उसके आधुनिकीकरण तथा आधारभूत ढांचे के विकास के लिए संसाधनों की तंगी एक महत्वपूर्ण प्श्न है। इसके लिए भारतीय रेल को आर्थिक रूप से समुन्नत बनाने के लिए जो प्रवधान होने चाहिए उसका निदान अभाव इस रेल बजट में है। स्वयं रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में इस बात को स्वीकार किया है कि पिछले वर्षों में की गई तमाम घोषणाएं अभी भी अधूरी अथवा लम्बित पड़ी हैं। अकेले इस वर्ष ही भारतीय रेल का परिचालन घाटा लगभग 25 हजार करोड़ तक पहुंच रहा है। डॉ. अनिल काकोड़कर और श्री सेम पिट्रोदा की अध्यक्षता में बनी समितियों ने संरक्षा और आधुनिकीकरण के लिए जो रोड़ मैप तैयार किया है उस पर भी लाखों करोड़ रुपए खर्च होने हैं। क्या रेल मंत्री बतायेंगे कि पैसा कहाँ से आएगा? योजना आयोग ने 12वीं योजना में रेलवे के लिए रु. 5.19 लाख करोड़ निर्धारित किया है जिसमें 1.05 लाख करोड़ आंतरिक संसाधन से, रु. 1.2 लाख करोड़ बाजार से उधार लेकर तथा रु.1 लाख करोड़ सार्वजनिक निजी भागीदारी से जुटाना है। क्या यह संभव हो पाएगा अथवा नहीं? क्या यह रेलवे के निजीकरण की साजिश का हिस्सा तो नहीं है?

यू.पी.ए. 2 प्रथम रेल बजट प्रस्तुत करते हुए तत्कालीन रेल मंत्री ने सन् 2009-10 में विश्वस्तरीय रेल सेवा और विज्ञान 2020 की घोषणा की थी। इसके लिए उन्होंने 25 हजार कि.मी. रेल नेटवर्क नई रेल लाइन बिड़ाने के लिए तथा 30 हजार कि.मी. की रेल लाइन दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण के लिए एक लक्ष्य निर्धारित किया था। इसके लिए प्रतिवर्ष 2 हजार कि.मी. नई रेल लाइन बिड़ाना तथा 3 हजार कि.मी. रेलवे लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण होना था, लेकिन अभी तक हमने 1 हजार कि.मी. नई रेल लाइन तथा 1 हजार कि.मी. का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का लक्ष्य भी हम पूरा नहीं कर पा रहे हैं। वर्ष 2010-11 तथा वर्ष 2011-12 में क्रमशः 709 तथा 725 कि.मी. नई रेल लाइन बनी, तो 2012-13 में आमान परिवर्तन का निर्धारित लक्ष्य 800 कि.मी. के स्थान पर 500 कि.मी. मात्र रह गया है। स्वयं इस बार रेल बजट में 2013-14 में नई रेल लाइन बिड़ाने के लिए 500 कि.मी. का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। आमान परिवर्तन के लिए मात्र 450 कि.मी. तथा रेलवे लाइन दोहरीकरण के लिए 750 कि.मी. का लक्ष्य ही रखा गया है। इस गति से भारतीय रेलवे को कैसे विश्वस्तरीय बनाया जा सकता है और विज्ञान 2020 के लक्ष्य को कैसे पूरा किया जा सकता है?

अभी भी 13530 समपार फाटक बिना चौकीदार के हैं। इन सभी को मानवयुक्त करने के लिए रु.37 हजार करोड़ की आवश्यकता होगी। यद्यपि रेल बजट में 10797 समपार फाटकों को मानवयुक्त बनाने अथवा उन पर उपरिगामी सेतु बनाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है जो स्वागत योग्य है, लेकिन इस पर लगने वाली राशि का बजट प्रस्ताव में कोई चर्चा नहीं है। रेलवे में दुर्घटनाओं का एक बड़ा कारण बिना चौकीदार वाले समपार फाटक भी हैं। गोरखपुर-नौतनवां मार्ग पर महावनखोर के पास तथा पीपीगंज के झझवा-बनकटवा समपार फाटक पर पिछले 2 वर्षों में तीन बड़ी दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। इसी प्रकार की बड़ी दुर्घटनाएं पूर्वोत्तर रेलवे के सलेमपुर तथा सिवान के पास भी हुई जिसमें दर्जन लोगों की जाने गईं। बजट प्रस्ताव में रेल मंत्री ने 1.52 लाख रिक्त पदों को भरने की बात कही है जो स्वागत योग्य है, लेकिन क्या इन रिक्त पदों को भरने से रेलवे पर पड़ने वाले राजस्व के अतिरिक्त भार का आकलन किया गया है?

रेल गाड़ियां हो अथवा रेलवे स्टेशन, साफ-सफाई तथा खान-पान की व्यवस्था अच्छी नहीं है। कार्य के प्रति जवाबदेही का अभाव लगातार बढ़ता जा रहा है। प्रयागराज

महाकुंभ जो दुनिया का सबसे बड़ा धार्मिक आयोजन था पर मुख्य स्नान मौनी अमावस्या को इलाहाबाद रेलवे स्टेशन पर हुई बड़ी दुर्घटना रेल अधिकारियों की लापरवाही तथा आर.पी.एफ. जवानों की उदण्डता का जीता-जागता उदाहरण है। पूयागया महाकुंभ पर इलाहाबाद रेलवे स्टेशन पर भीड़ बढ़ेगी इसका आकलन करने में रेलवे से भारी चूक हुई साथ ही यह जानते हुए भी कि रेलवे स्टेशन पर भारी भीड़ है बावजूद रेल गाड़ियों का प्लेटफार्म बदला गया जिससे अव्यवस्था फैली और आर.पी.एफ. के लाठीचार्ज के कारण भगदड़ हुई जिसके कारण दर्जनों मौतें हुईं। रेलवे के द्वारा किसी भी जिम्मेदार व्यक्तियों के खिलाफ कार्यवाही न होना यह जनभावनाओं के साथ खिलवाड़ है।

सीधे-सीधे किराए न बढ़ाकर चोरी-छिपे आम आदमी की जेब को रेल मंत्री ने बड़ी चालाकी से ढीला किया है। रेल किराए को डीजल की बढ़ोतरी से जोड़ना देश के आम आदमी के साथ सीधे-सीधे खिलवाड़ है। अगर प्रतिवर्ष 5-6 प्रतिशत किराए की बढ़ोतरी होगी तो इससे न केवल आम आदमी प्रभावित होगा अपितु माल भाड़ा बढ़ने से महंगाई भी बढ़ेगी। भारतीय रेल एक व्यवसायिक प्रतिष्ठान मात्र नहीं है अपितु इसकी कुछ सामाजिक प्रतिबद्धताएं भी हैं। देश के आम आदमी की चिंता यदि भारतीय रेल नहीं करेगा और अपनी सामाजिक प्रतिबद्धताओं से यह हटेगा तो जन-विश्वास का प्रतीक नहीं बना रह पाएगा। अच्छा होता कि रेलवे की फिजूलखर्ची तथा भ्रष्टाचार पर अंकुश लगाने के प्रभावी उपाय रेल मंत्रालय ने किए होते। इससे प्रतिवर्ष 12-15 हजार करोड़ के राजस्व का लाभ रेलवे को होता। इसके अतिरिक्त रेलवे की फालतू पड़ी भूमि का वाणिज्यिक उपयोग करने, रेलवे की भूमि पर मेडिकल कॉलेज, नर्सिंग कॉलेज तथा पैरामेडिकल कॉलेज संचालित करके भी इस घाटे की पूर्ति की जा सकती थी, लेकिन इस ओर भी ध्यान नहीं दिया गया।

बजट प्रस्ताव में राजस्व की दृष्टि से लाभकारी, सामरिक तथा विकास की दृष्टि से महत्वपूर्ण प्रस्तावों की अनदेखी निराशाजनक है। रेलवे बजट भाषण में बहुत सारी ऐसी घोषणाएं हुई हैं जिनका प्रस्ताव पिछले रेल बजट भाषण में भी था, बावजूद आनन्द नगर से महाराजगंज-युधती के बीच रेलवे लाईन बिलाने तथा बस्ती से बांसी होते हुए कपिलवस्तु के बीच नई रेल लाईन बिलाने, आजमगढ़-मुबारकपुर तथा गोरखपुर-कुशीनगर-पडरौना के बीच नई रेल लाईन का सर्वे, गोरखपुर-अहमदाबाद एक्सप्रेस के फेरों में वृद्धि स्वागत योग्य है।

रेलवे बजट में पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर की भारी उपेक्षा हुई है। यह जानते हुए भी कि पूर्वोत्तर रेलवे के मुख्यालय गोरखपुर पर न केवल पूर्वी उ.प्र. अपितु पश्चिमोत्तर बिहार और नेपाल की एक बड़ी आबादी का भार है उसके बावजूद भी इसकी उपेक्षा दुर्भाग्यपूर्ण है। राजनीतिक पूर्वाग्रहों एवं संकीर्णता के कारण ही आज भारतीय रेल इस दुर्दशा का शिकार हुई है। माननीय रेल मंत्री से आग्रह है कि पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर से जुड़ी हुई समस्याओं को प्राथमिकता के आधार पर स्वीकृत किया जाए।

गोरखपुर में लोको इलेक्ट्रिक कारखाने की स्थापना:- गोरखपुर में एक लोको स्टीम कारखाना था जो आज बंद हो चुका है। लोको स्टीम कारखाने का पूरा आधारभूत ढांचा गोरखपुर में मौजूद है। इसका उपयोग कर थोड़ी सी धनराशि इसके आधुनिकीकरण पर लगाकर कम खर्च कर एक नया लोको इलेक्ट्रिक कारखाना स्थापित हो सकता है। इससे न केवल रेलवे को राजस्व का लाभ होगा अपितु रोजगार भी सृजन होगा।

गोरखपुर से दिल्ली के बीच राजधानी/शताब्दी ट्रेन का संचालन किया जाए:- गोरखपुर से नई दिल्ली के बीच वर्तमान में संचालित यात्री गाड़ियों में भारी भीड़ वर्ष भर रहती है। यात्रियों की संख्या को देखते हुए गोरखपुर-दिल्ली के बीच एक सुपरफास्ट यात्री गाड़ी की आवश्यकता है। चूंकि यह मार्ग अंतर्राष्ट्रीय महत्व का है, इसलिए इस रेल मार्ग पर राजधानी/शताब्दी ट्रेन का संचालन किया जाए।

गोरखपुर-कोलकाता के बीच एक सुपरफास्ट ट्रेन का संचालन किया जाए:- गोरखपुर समेत पूर्वी उ.प्र. की एक बड़ी आबादी अपनी रोजी-रोजगार के लिए कोलकाता समेत पूर्वोत्तर के राज्यों में निवास करती है। अच्छी ट्रेन न होने के कारण उन्हें आवागमन में भारी समस्या का सामना करना पड़ता है। व्यापक जनहित में गोरखपुर-कोलकाता के बीच एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए।

गोरखपुर से अयोध्या होते हुए इलाहाबाद के बीच इंटरसिटी ट्रेन का संचालन किया जाए:- गोरखपुर से इलाहाबाद के बीच इंटरसिटी संचालन की मांग वर्षों से हो रही है। पूर्वी उ.प्र. का प्रमुख शिक्षा का केन्द्र इलाहाबाद है साथ ही, प्रदेश का उच्च न्यायालय भी इलाहाबाद में ही होने के कारण पूर्वी उ.प्र. के लोगों को इलाहाबाद जाना पड़ता है। इसके अलावा अयोध्या और इलाहाबाद धार्मिक केन्द्र भी हैं। इस दृष्टि से यात्री सुविधाओं के लिए आवश्यक है कि गोरखपुर से अयोध्या होते हुए इलाहाबाद के बीच इंटरसिटी ट्रेन का संचालन किया जाए।

गोरखपुर से 100 कि.मी. तक लोकल यात्री गाड़ियों का संचालन किया जाए एवं महानगर की भीड़ को देखते हुए आवागमन की दृष्टि से मैट्रो ट्रेन की संभावनाओं पर विचार करते हुए सर्वे आदि की कार्यवाही प्रारंभ की जाए।

मानवसहित रेलवे समपार फाटकों को उपरिगामी सेतु तथा मानवसहित किया जाए:- पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर में लगभग 1400 समपार फाटक मानवसहित है। इन पर अक्सर छोटी-बड़ी दुर्घटनाएं होती रहती हैं। अभी हाल ही में गोरखपुर-नौतनवां रेलमार्ग पर महावनखोर के पास एक मानवसहित समपार फाटक पर एक दुर्घटना घटित हुई। इस मार्ग पर पिछले 2 वर्षों में लगातार दूसरी दुर्घटना है। इसी प्रकार सलेमपुर और सिवान में भी बड़ी-बड़ी दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। इन सभी स्थलों पर उपरिगामी सेतु बनाया जाए अथवा समपार फाटक को मानवसहित किया जाए।

गोरखपुर-मुम्बई के बीच एक सुपरफास्ट ट्रेन का संचालन किया जाए:- गोरखपुर समेत पूर्वी उ.प्र. की एक बड़ी आबादी रोजी-रोजगार के लिए मुम्बई एवं उसके आस-पास निवास करती है। अपनी जन्मभूमि में वापस आने के लिए उन्हें काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। व्यापक जनहित में गोरखपुर-मुम्बई के बीच एक सुपरफास्ट ट्रेन का संचालन किया जाए।

गोरखधाम एक्स. ट्रेन में पेंटीकार की सुविधा प्रदान की जाए साथ ही इसका नई दिल्ली से प्रस्थान का समय सांयकाल 7.00 बजे किया जाए।

सप्तकृति सुपरफास्ट ट्रेन की समय-सारिणी में संशोधन करके आनन्द विहार से इसके प्रस्थान का समय सांयकाल 5.00 बजे किया जाए।

गोरखपुर जंक्शन में उत्तर की ओर भी टिकट काउंटर के साथ ही सम्पर्क मार्ग की सुदृढ़ व्यवस्था की जाए।

गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के साथ ही प्रमुख धार्मिक और सांस्कृतिक केन्द्र भी है। बौद्ध धर्मस्थल गोरखपुर के आस-पास के क्षेत्रों में स्थित है; जिसके कारण लाखों की संख्या में देशी-विदेशी पर्यटक प्रतिवर्ष यहां आते हैं। यातायात की सुगमता के लिए निम्न स्थानों पर उपरिगामी सेतु आवश्यक है-

- नकहा रेलवे क्वॉसिंग पर
- हड़हवा फाटक रेलवे क्वॉसिंग पर
- पीपीगंज रेलवे क्वॉसिंग पर
- मानीराम रेलवे क्वॉसिंग पर
- पिपराइच रेलवे क्वॉसिंग पर
- कैम्पियरगंज रेलवे क्वॉसिंग पर

गोरखपुर जनपद में जंगल नकहा कैंन्ट, पीपीगंज, कैम्पियरगंज, मानीराम, सहजनवां, जगतबेला, पिपराइच स्टेशनों का उच्चीकरण किया जाए और इस रूट से गुजरने वाली सभी पैसेंजर तथा प्रमुख एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव भी इन स्टेशनों पर किया जाए।

गोरखपुर-हरिद्वार-देहरादून के बीच चलने वाली यमूनी गंगा एक्स. ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए।

सहजनवां से बांसगांव होते हुए बड़हलगंज-दोहरीघाट पर नई रेल लाईन बिछाई जाए।

***SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMATHITTA):** I am very happy to support the Railway Budget 2013-14 in this august House. First of all, I congratulate the Government in its achievements in augmenting the safety measures of railways. Train accidents had been one of the major problems across the country. During 2003-04, the number of major train accidents per million train kilometer was 0.41. However, we could successfully reduce the figure to 0.17. It is to be noted that the target for the 2012-13 was 0.17 and we could go beyond the target beyond the stipulated time. It is the result of commitment of the Government to implement the recommendations of Dr. Anil Kakodkar Committee on safety. Therefore, I take this opportunity to congratulate the Government in augmenting the safety components of railway.

However, we have to go a long way in achieving our great mission of 'zero accident'. It can be achieved through eliminating unmanned level crosses in the country. There are 31846 level crosses in the country out of which 13,530 are unmanned. The Government should expedite the process in eliminating unmanned level crosses. I take this opportunity to congratulate the Government in its initiatives to strengthen the security of women passengers. Railways have already created four companies of women Railway Protection Force personnel, and moving to set up more companies of women RPF personnel. This is very important in a time as people are very much concerned about the safety of women.

I invite your kind attention to the brutal murder of an innocent girl in a Kerala-bound train in February 2011. The incident occurred due to the insufficient security mechanism in the ladies coach of the Ernakulam – Shornur Passenger Train. As a result anti-social elements could fearlessly roam in the compartments including ladies coaches, and molestation, robbery etc. became frequent incidents in many of the trains and people especially ladies were afraid to travel in train. Augmenting the safety measures will be helpful in dispelling the fear of passengers.

I take this opportunity to request the Government to kindly comply with the requirements of Kerala in terms of the development of railway networks. We got only two weekly express trains, despite the number of inter-state passengers are fast increasing in the State. The meager allocation of Rs.216.83 is not sufficient to meet the requirements such as new railway lines, doubling and electrification. What the State urgently requires are enhancement of line capacity and terminal capacity. The State has oversaturated lines. Without line and terminal capacity, Railways cannot introduce new trains to Kerala. People have been waiting long for Sabari Rail Line. If it is completed, the new line would be a great relief to four crores of devotees who pay pilgrimage every year to the Shrine of Sabarimala. Extension of Sabari Rail to Thiruvananthapuram via Punalur. In the same manner, Angamali – Kaladi line has also been the dream of Keralites for a long time.

On this occasion, I gratefully remember the extension of Guwahati – Ernakulam Express (12507/12508) to Thiruvananthapuram and Kochuveli – Chandigarh Express (12217/12218) from once in a week to twice. The extension of these two express trains will be helpful to Keralites. At the same time, I request the Government to kindly consider the plight of Keralites living in Chhattisgarh. Due to lack of direct trains, they have to travel by connecting trains up and down Kerala. Extension of Bilaspur-Ernakulam Express (22815/22816) from Ambikapur to Thiruvananthapuram via Tiruvalla

would be a great relief not only to Keralites but also thousands of South Indians who travel in this route.

श्री तूफानी सरोज (मछलीशहर): सभापति महोदय, आपने रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। जब माननीय मंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया था तब सत्ता पक्ष की तरफ से मेजें थप-थपाकर उनका स्वागत किया गया था। यह अच्छी बात है क्योंकि काफी अरसे बाद किसी कांग्रेसी मंत्री को रेल बजट प्रस्तुत करने का मौका मिला था। मैं भी माननीय रेल मंत्री जी का स्वागत करता हूँ। रेल मंत्री जी ने बजट पेश करने से पहले ही रेल किराए में वृद्धि करने का काम किया। इसकी आवश्यकता महसूस की जा रही थी और यह बहुत जरूरी था। जब तक रेल किराए में वृद्धि नहीं की जाती तब तक रेल का विकास अवरुद्ध हो रहा था और मॉडर्नाइजेशन भी नहीं हो पाता।

मैं मंत्री जी का ध्यान साफ-सफाई की ओर दिलाना चाहता हूँ जिसकी स्थिति आज भी यथावत है। मैं आज पूर्वा एक्सप्रेस से आ रहा था। ट्रेन आठ घंटे लेट थी। पूर्वा एक्सप्रेस के एसी कोच के शौचालय में इतनी गंदगी थी कि वह खड़े होने लायक नहीं था। हम कभी-कभी स्वतंत्रता सेनानी ट्रेन से जाते हैं। उसकी हालत भी बहुत खराब रहती है। जिस तरह किराए में वृद्धि की गई है, मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आप खुद या आपके बड़े अधिकारी जब तक ऐसी ट्रेनों का औचक निरीक्षण नहीं करेंगे तब तक केवल सदन में भाषण दे देना कि साफ-सफाई पर ध्यान दिया जाएगा, हम समझते हैं कि इस पर कभी ध्यान नहीं होगा। ट्रेनों में जिस तरह खाने के दाम बढ़े हैं उसी तरह बड़े पैमाने पर गंदगी भी बढ़ी है। तमाम सांसदों ने खाने के संबंध में सदन में चिन्ता व्यक्त की है। खाने में काकरोव तक परोस दिए जाते हैं, बासा खाना तक खिला दिया जाता है। अधिकारियों तक शिकायत भेजी जाती है लेकिन उसका कोई सार्थक अर्थ नहीं निकलता। इससे साफ जाहिर होता है कि ठेकेदारों और बड़े अधिकारियों की साठ-गांठ बहुत मजबूत है। आप जब तक ठेकेदारों का लाइसेंस रद्द नहीं करेंगे, बड़े-बड़े ठेकेदारों के ठेके कम नहीं करेंगे, उनमें परिवर्तन नहीं करेंगे,

माननीय मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, डीजल के दाम लगातार बढ़ते जा रहे हैं। ऐसे में रेलवे पर होने वाले कुछ खर्च का 17 प्रतिशत ईंधन पर खर्च किया जाता है। भारतीय रेल हर साल 250 करोड़ लीटर डीजल की खपत करती है, जिस पर 17 हजार करोड़ रुपये खर्च करने पड़ते हैं। डीजल की नयी दर के अनुसार वित्तीय वर्ष 2013-14 में 37 हजार करोड़ रुपये के खर्च का वहन करना पड़ेगा। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि विश्व स्तर पर तमाम जगह बिजली से ही ट्रेनों चलाये जाने की व्यवस्था है। हमारे यहां 64 हजार किलोमीटर लम्बी रेल लाइन है, जिसमें 20 हजार किलोमीटर रेल लाइन ही मात्र बिजली से संचालित की जाती है, 44 हजार किलोमीटर की रेल लाइन डीजल पर निर्भर करती है। ऐसे में अगर हम बिजली से पूर्ण रूप से संचालन करने का प्रयास करें, जहां तक संभव हो, तो बड़े पैमाने पर डीजल की बचत होगी। इससे रेल को बेहतर बनाने में काफी सहायता प्राप्त होगी। आपने 2500 किलोमीटर की सात नयी रेल लाइनों के निर्माण का प्रस्ताव रखा है। मैं इसका स्वागत करता हूँ। यह बहुत अच्छी बात है, लेकिन मंत्री जी, मैं कहना चाहता हूँ कि वित्तीय वर्ष 2013-14 के लिए जो भी योजना बनायी जाती है, उस योजना के पूरा होने में कई वर्ष लग जाते हैं जिससे कई गुना खर्च बढ़ जाता है। ऐसे में अधिकारियों पर कोई दबाव नहीं रहता। उन अधिकारियों पर दबाव होना चाहिए। उनका डिमोशन होना चाहिए कि काम समय पर क्यों नहीं पूरा किया जा रहा है? जब काम समय पर पूरा नहीं होता, तो कई गुना दाम बढ़ जाते हैं।

यात्री सुरक्षा के लिए भी हमेशा सदन में चिन्ता व्यक्त की गयी है। तमाम हत्याएं भी चलती ट्रेनों में हुई हैं। आज सुरक्षा कर्मचारी के टोटल 17 हजार पद खाली हैं, लेकिन प्रस्तुत बजट में उसे फिलअप करने की कोई योजना नहीं बतायी गयी है। जब तक इसे फिलअप नहीं करेंगे, तब तक रेलवे सुरक्षा के एस्टिकोण से हमेशा दिक्कतें पैदा होती रहेंगी।

मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ। जाफराबाद से जंघई, एनआर रेलवे प्रखण्ड पर मरियाहू से जंघई तक 60 किलोमीटर की दूरी है। इस 60 किलोमीटर की दूरी में किसी भी स्टेशन पर डबल ट्रैक नहीं है, जिससे ट्रेनों को आवागमन में सुविधा हो सके। जंघई से ट्रेन चलती है, वह तो मरियाहू की तरफ से आने वाली ट्रेन खड़ी हो जाती है, जब तक जंघई की ट्रेन 60 किलोमीटर की दूरी तय करके पहुंच नहीं जाती, माननीय मंत्री जी, बहुत गंभीर विषय है, घंटो-घंटों ट्रेनों को रुकना पड़ता है। जब तक जंघई की ट्रेन मरियाहू नहीं पहुंच जाती है, तब तक क्रासिंग नहीं हो पाती। इन ट्रेनों के 60 किलोमीटर के बीच की दूरी में वरसठी एक स्टेशन है जहां पर रेलवे की पर्याप्त जमीन है। उस जमीन पर अगर डबल ट्रैक बना दिया जाये, तो रेलवे को आवागमन में काफी सुविधा होगी। इसके साथ-साथ वरसठी में एक सिग्नल की व्यवस्था कर दी जाये।

अभी संजय निरुपम जी ने जौनपुर की समस्या उठायी थी। बड़े पैमाने पर मुम्बई में जौनपुर जनपद के लोग रहते हैं। पिछली सरकार में तत्कालीन रेल मंत्री जी से मैंने इस बारे में निवेदन किया था, तो उन्होंने मुम्बई से इलाहाबाद तक जो ट्रेन चलती थी, उसे बढ़ाकर फैजाबाद कर दिया। संजय निरुपम जी ने जौनपुर के लिए ट्रेन की मांग की है। मैं उनका स्वागत करता हूँ, लेकिन इलाहाबाद से फैजाबाद जो ट्रेन चालू की गयी है, वह हफ्ते में सिर्फ एक दिन चलती है। उसका फेरा बढ़ाने की काफी चर्चा चल रही थी। अगर उसका फेरा बढ़ा दिया जाये, तो नयी ट्रेन चालू करने से पहले काफी समस्याओं का निदान हो सकता है और वहां बड़े पैमाने पर रहने वाले उत्तर भारतीयों को सुविधा हो सकती है।

मुम्बई से इलाहाबाद जो ट्रेन चलती है, उसे बढ़ाकर वाया जंगई-बनारस कर दिये जाने पर मुम्बई में रहने वाले उत्तर भारतीयों को काफी सुविधा होगी।

इन्हीं चंद शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***श्री रतन सिंह (भरतपुर):** मैं इस जन कल्याणकारी बजट का स्वागत करता हूँ। बजट में किराया न बढ़ाकर आम आदमी को राहत प्रदान की गई है। रेलवे, देश के विकास, प्रगति और उन्नति में महत्वपूर्ण योगदान देती है और राष्ट्र के दूर-दराज के क्षेत्रों को मुख्यधारा से जोड़ने का सशक्त साधन भी है। रेलवे की अपनी प्रगति देश की समग्र प्रगति से अभिन्न रूप से जुड़ी हुई है। आपस में भाईचारा एवं सहयोग बनाए रखने में मदद मिलती है। बारहवीं योजना में रेलवे के लिए 5.19 लाख करोड़ रुपए निर्धारित किए हैं।

रेल यात्री सुरक्षित तथा सुखद यात्रा के हकदार हैं, इसके लिए रेलवेज ने व्यापक प्रबंध किए हैं। हमारे लोगों के जीवन में सुधार लाने के लिए असंख्य तरीकों से प्रौद्योगिकी का लाभ उठाना श्री राजीव गांधी की दूरदर्शी योजना थी। उन्होंने हमारे देश में सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) क्रांति का सूत्रपात किया था, इसमें भारतीय रेल तथा करोड़ों यात्रियों को कई तरीके से मदद मिली है।

नेक्स्ट जेनरेशन ई-टिकट प्रणाली आरम्भ की जा रही है। रेल यात्रा में अच्छी गुणवत्ता वाला स्वास्थ्यकर और किफायती भोजन अभिन्न रूप से शामिल किया गया है।

माल यातायात में इस वर्ष भारतीय रेल एक उपलब्धि प्राप्त करेगी जब वह एक बिलियन टन के विशिष्ट वलब में शामिल होगी, जिसमें केवल चीन, रूस और अमेरिका की रेलवे ही हैं।

रायबरेली में नई फोर्ड व्हील फैक्टरी स्थापित करना है, जिसके लिए राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आरआईएनएल) के साथ एक समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किया गया है। राज्य सरकार तथा भारत हवी इलेक्ट्रिकल लिमिटेड (बीएचईएल) के सहयोग से भीलवाड़ा राजस्थान में एक ग्रीन फ़िल्ड मेन लाइन इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (मेमू) की विनिर्माण की व्यवस्था करना है। इन उद्योगों में हजारों युवाओं को रोजगार मिलेंगे।

आमान परिवर्तन के लिए 575 किमी का लक्ष्य तय किया गया है। 2012-13 के दौरान दोहरीकरण के लिए निर्धारित 700 किमी के लक्ष्य से कुछ अधिक हासिल कर लिया जाएगा। रेलवे 1200 किमी के विद्युतीकरण का कार्य पूरा करेगी। जिन खण्डों पर बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए मुम्बई में 72 अतिरिक्त सेवाएं और कोलकाता में 18 अतिरिक्त सेवाएं शुरू की जा रही हैं। इसके अलावा कोलकाता में 80 गाड़ियों में और चेन्नई में 30 गाड़ियों में डिब्बों की संख्या 9 से बढ़ाकर 12 की जा रही है।

वर्ष 2012-13 के दौरान 450 किमी की मीटर लाइन/छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का प्रस्ताव है। 2013-14 के लिए दोहरीकरण के लक्ष्य को बढ़ाकर 750 किमी किया गया है, जो बहुत उपयोगी होगा।

67 नई एक्सप्रेस ट्रेन, 26 नई पैसेंजर ट्रेन, 8 डेमू, 5 मेमू, 24 के फेरे बढ़े, 57 का विस्तार, 23 घंटे बन सकेगा ई-टिकट, 07 स्टेशनों पर एक्जीक्यूटिव 1.52 लाख नई भर्तियां होगी, 500 किमी नई रेल लाइन बिछेगी, 06 नए रेल नीर संयंत्रों की स्थापना, 12,335 ट्रेनों का हो रहा है फिलहाल संचालन, 104 महत्वपूर्ण स्टेशनों पर वलीन ट्रेन योजना, 2012 के अंत तक नेक्स्ट जेनरेशन ई-टिकट सिस्टम जो प्रगति का सूचक है एवं जनकल्याणकारी है।

अलवर-बांदीकुई के दोहरीकरण से राजस्थान को बहुत लाभ होगा।

बीकानेर-चेन्नई एसी एक्सप्रेस (सप्ताहिक) वाया जयपुर, सवाईमाधोपुर नागदा, एक्सप्रेस रेलगाड़ियां स्वीकृत की हैं, जिसके लिए हम बहुत आभारी हैं।

इलाहाबाद-मथुरा एक्सप्रेस का जयपुर तक, जबलपुर-जयपुर एक्सप्रेस का अजमेर तक दिल्ली-शामली डेमू का सहरनपुर, आगरा फोर्ट-अहमदाबाद एक्सप्रेस 3 से 7 दिन का विस्तार बहुत महत्वपूर्ण है।

इस सभी जन कल्याणकारी रेलवे बजट के साथ माननीय आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है कि भरतपुर सिमको बिरला वैगन फैक्ट्री भरतपुर विकास की जीवन रेखा है जिससे लगभग 50,000 परिवार जुड़े हुए हैं। भरतपुर बिरला सिमका वैगन फैक्ट्री को रेलवे वैगन निर्माण के लिए निर्माण क्षमता के अनुसार पर्याप्त आदेश दिए जाए, जिससे भरतपुर के युवाओं को हजारों की तादाद में रोजगार मिल सके। भरतपुर नदवई ट्रैक पर एक भरतपुर-मथुरा ट्रैक पर एलसी 252 पर निर्माणाधीन पुलों को शीघ्र पूरा किया जाए। भरतपुर जंक्शन पर क्षतिग्रस्त पुल का पुनः निर्माण कराया जाए।

रेलवे बजट 2010-11 एवं 2012-13 में बजट घोषणा के अनुरूप निर्माण कार्य शीघ्र पूरे कराए जाएं। भरतपुर से कोसी वाया डीग एवं कामां नई रेलवे लाइन स्वीकृत की जाए। टाटपुर से बंसी पहाड़पुर नई रेल लाइन स्वीकृत की जावे। सुपर स्पेशलिटी अस्पताल भरतपुर में निर्माण कराया जाए। सुपर स्पेशलिटी डाइग्नोस्टिक सेंटर भरतपुर में निर्माण कराया जाए। रेलवे स्टेशन-भरतपुर का अपग्रेडेशन कराया जाए। पीआरएस-सेन्टर खरेली जिला अलवर में चालू किया जाए। बंद बरेठा (बयाना) के पास गेट नं. 11 का निर्माण कराया जाए।

मेरा पुरजोर पुनः निवेदन है कि माननीय मंत्री महोदय बजट घोषित कार्यों को शीघ्र पूरा करने का आदेश अधिकारियों को प्रदान करें। मैं इस जनकल्याण एवं प्रगतिसूचक रेलवे बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं।

***डॉ.बलीराम (लालगंज)** रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, मैं उसका समर्थन करता हूं। लेकिन मैं रेल मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि इस बजट में उत्तर प्रदेश खासकर पूर्वांचल की उपेक्षा की गई है। पूर्वांचल में, विशेषकर आजमगढ़ के लोग देश के विभिन्न प्रदेशों में अपनी रोजी-रोटी के लिए जाते हैं जैसे-मुम्बई, कोलकाता, दिल्ली, बंगलौर आदि। लेकिन यहां से रेलगाड़ी न चलने के कारण काफी परेशानी होती है और सौ किलोमीटर दूरी तय करके वाराणसी और मुगल सराय जाकर ट्रेन पकड़नी पड़ती है।

मैं मंत्री जी से मांग करता हूं कि आजमगढ़ से बंगलौर, मुम्बई, गुजरात के लिए नई ट्रेन चलाने हेतु रेल बजट में व्यवस्था करें। इसी के साथ जो आजमगढ़ से दिल्ली कैफियत ट्रेन चलती है, सिंगल ट्रैक होने के कारण गाड़ी समय से नहीं पहुंच पाती है। अतएव, आजमगढ़ से शाहगंज व शाहगंज से फैजाबाद व तखनऊ तक डबल ट्रैक की लाइन बिछवाने के लिए बजट में प्राविधान करें साथ ही जो रेल लाइन बिछी है, वह डिस्पोजल की पटरी है, जिससे तेज रफ्तार से गाड़ी नहीं चलती है, इसलिए नई पटरी बिछवाने का कष्ट करें।

दूसरे, आजमगढ़ रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया गया है लेकिन अभी तक बार-बार मांग करने पर दूसरा प्लेटफार्म नहीं बन पाया है। दूसरी तरफ प्लेटफार्म न बनने के कारण जब ट्रेन दूसरे प्लेटफार्म पर रुकती है तो यात्री को लगभग चार फीट नीचे उतरना पड़ता है, जिससे कभी-कभी दुर्घटना भी घट जाती है। अतएव, दूसरी तरफ भी प्लेटफार्म बनवाने की व्यवस्था करें।

तीसरा, एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए फुट ओवर ब्रिज न होने के कारण लगभग एक किलोमीटर की दूरी तय करके आना पड़ता है। अतएव, आजमगढ़ रेलवे स्टेशन पर एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए फुट ओवर ब्रिज बनवाने का कष्ट करें।

आजमगढ़ रेलवे लाइन पर पांच वर्षों से ओवर ब्रिज बन रहा है। अभी तक पूर्ण नहीं हो पाया है जिससे एक-एक किलोमीटर जाम लग जाता है इसे अविलम्ब पूरा करवाने का कष्ट करें।

कैफियत एक्सप्रेस का फरिदां रेलवे स्टेशन एवं सराय मीर रेलवे स्टेशन पर दो-दो मिनट का ठहराव करने का कष्ट करें। कैफियत एक्सप्रेस को पुरानी दिल्ली की जगह आजमगढ़ से नई दिल्ली तक चलाया जाए। साथ ही कैफियत एक्सप्रेस को नई दिल्ली से सायं पांच बजे चलाया जाए जिससे समय से आजमगढ़ पहुंचा जा सके। कैफियत ट्रेन में पेन्ट्री कार की व्यवस्था की जाए।

छपरा से लखनऊ तक सस्यू-जमना एक्सप्रेस में एसी सेकण्ड का डिब्बा जोड़ा जाए। मऊ-आजमगढ़ से आनन्द विहार जो नई ट्रेन चलाई गई है, उसे लगभग सप्ताह में 5 दिन चलाया जाए और उसे नई दिल्ली तक ले जाया जाए।

***श्री अरूण यादव (खंडवा):** मैं सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री जी को उनका प्रथम रेल बजट सदन को संस्तुत करने पर बधाई देता हूँ और इस अवसर पर हर्ष और संतोष की अनुभूति के साथ कह सकता हूँ कि रेल मंत्रालय को उनके लम्बी सार्वजनिक एवं प्रशासनिक अनुभव का लाभ प्राप्त हुआ है, जैसा कि बजट के विभिन्न प्रावधानों का अध्ययन करने से पता चलता है।

भारतीय रेल के कुशल अनुक्षण, परिचालन, देखरेख तथा आधुनिक विकास हेतु मजबूत आर्थिक सिद्धांत के संकल्पन, संरक्षा और सुरक्षा हेतु वस्तुपरक परिक्षण एवं समाधान तथा आधुनिक यात्री सुविधाओं के लिए सकारात्मक प्रयास और उन्हें मूर्त रूप देने हेतु संसाधनों के प्रबंधन का उचित प्रयास वर्ष 2013-14 के रेल बजट को व्यवहारिक एवं सहायनीय बनाता है।

मैं बजट के विभिन्न मुद्दों पर न जाकर सिर्फ दो बिन्दुओं पर अपनी चर्चा केन्द्रित करने का प्रयास करूंगा। पहला यह है कि रेलवे ने बारहवीं योजना के दौरान सार्वजनिक निजी भागीदारी के जरिए निवेश आकर्षित करने के लिए एक लाख करोड़ रुपए का महत्वकांक्षी लक्ष्य निर्धारित किया है। इस संबंध में मैं रेल मंत्री जी की इस पहल की सराहना करता हूँ। इसमें कोई दो मत नहीं है कि इस तरह के निवेश से अवसंरचना निर्माण तथा रख-रखाव हेतु आवश्यक संसाधन प्राप्त हो सकेगा। परन्तु इस बात में भी कोई संदेह नहीं है सार्वजनिक-निजी भागीदारी का मॉडल अभी तक पूरी तरह से परिपक्व नहीं हुआ है। मैं आशा करता हूँ कि रेल मंत्रालय, योजना आयोग तथा वित्त मंत्रालय इस संबंध में नीतिगत सुधार लाएंगे ताकि पीपीपी मॉडल को अमली जामा पहनाया जा सके। मैं जानता हूँ कि रेल मंत्री जी सार्वजनिक-निजी भागीदारी मॉडल से संबंधित चिंताओं से भी जरूर अवगत होंगे। हम सभी जानते हैं कि सार्वजनिक-निजी भागीदारी से निवेश मुख्यतः उन्हीं परियोजनाओं को प्राप्त होंगे जहां निश्चित लाभ की गुंजाइश हो। हमारी चिंता यह है कि भारतीय रेल जो कि अपने आप में सारे देश की धडकन है, जो स्वयं में किसी भौगोलिक क्षेत्र में जाकर विकास और समृद्धि की कृति लाती रही है, राष्ट्रीय एकता का प्रतीक तथा माध्यम है, वह कहीं सिर्फ लाभप्रद परियोजनाओं में ही सिमट कर न रह जाए।

दूसरा यह है कि इस बजट में सामाजिक एवं आर्थिक रूप से पिछड़े इलाकों को रेल नेटवर्क से जोड़ने अर्थात् समग्र विकास के अलावा से रेशन करने की जितनी कोशिश दिखाई है उसे और प्रखर करने की आवश्यकता है।

मैं मध्य प्रदेश राज्य से आता हूँ। वहां की भाजपा सरकार को अन्य राज्य सरकारों के विपरीत, क्षेत्र के विकास विशेषकर रेल के विकास में कोई दिलचस्पी नहीं है। रेलवे द्वारा इंदौर-मनमाड रेललाइन की कॉन्स्ट्रक्शन के तहत बनाने का प्रस्ताव दिया गया था। इसके तहत इस प्रोजेक्ट को बनाने में खर्च होने वाली राशि का 50 प्रतिशत केन्द्र सरकार को देना था। शेष 50 प्रतिशत राशि का वहन मध्य प्रदेश व महाराष्ट्र सरकार को करना था। महाराष्ट्र सरकार तो अपने हिस्से की राशि देने के लिए तैयार हो गई, लेकिन मध्य प्रदेश सरकार ने इसके लिए अभी तक सहमति नहीं दी है। इस असहज परिस्थिति में, मैं रेलमंत्री जी के संज्ञान में एक बात लाना चाहता हूँ कि इंदौर-मनमाड रेल लाइन से महु से सेंधा तक धार, खरणोन, बड़वानी एक अति आवश्यक परियोजना है। इससे आदिवासी बहुल जिलों के एक करोड़ लोगों को लाभ मिल सकेगा। ये क्षेत्र काफी पिछड़े हैं। रेल लाइन बनने से इन क्षेत्रों में औद्योगिक विकास की संभावनाएं बढ़ेगी और कई उद्योग इस क्षेत्र में विकसित हो सकेंगे। यहां की अनुपयोगी भूमि का उपयोग औद्योगिक इकाइयों के खुलने तथा सेज स्थापित करने में सहायक हो सकेगी। इस रेल मार्ग के बनने से इंदौर तथा आस-पास के क्षेत्र को मुंबई से सीधी तथा कम दूरी की रेल कनेक्टिविटी के साथ सी-पोर्ट से भी सीधी कनेक्टिविटी मिल सकेगी। फिलहाल पिथमपुर औद्योगिक क्षेत्र के अधिकांश उद्योगों का सामान रतलाम जाता है और वहां से कंटेनर में लोड होता है। इंदौर-मनमाड रेल लाइन इस डेटूर (de-tour) को समाप्त कर मुंबई से सीधा

जुड़ाव दे सकता है। इससे रतलाम तक सामान के परिवहन में वेस्ट तथा टूट-फूट से नुकसान को कम किया जा सकता है।

माननीय रेल मंत्री जी को जानकारी होगी कि इंदौर-मनमाड रेल लाइन वर्ष 2002 में सर्वे हेतु आदेशित हुआ था, तथा 2004 में सर्वे रिपोर्ट प्रस्तुत किया गया था। इस रेलमार्ग की तत्कालीन लागत 1001 करोड़ व रेट ऑफ रिटर्न (आरओआर) 7 प्रतिशत के आरओआर नहीं हो पाने के कारण इकोनॉमिकली वाएबल नहीं माना गया और इसे संस्वीकृत करने के लिए राज्य सरकार को लागत की 50 प्रतिशत राशि को अनपातिक रूप से वहन करने तथा साथ ही रेलवे लाइन निर्माण के लिए आवश्यक भूमि शासकीय/निजी नःशुलक उपलब्ध कराने को कहा गया। परन्तु राज्य की भाजपा सरकार का आदिवासियों, किसानों तथा नौजवानों के विकास में विशेष रुचि न होने के कारण उसने इस परियोजना हेतु सहमति नहीं दी है। राज्य सरकार ने सिर्फ शासकीय भूमि नःशुलक प्रदान करने एवं ऐसे सिविल निर्माण कार्य जो मनरेगा के अंतर्गत कराए जा सकते हैं, सिर्फ उनकी सहमति प्रदान की है। यानि की केन्द्र द्वारा ही दिए जा रहे मनरेगा के अनुदान से वह अपना काम चलाना चाहती है। इस क्षेत्र के बंजर एवं अनुपयोगी निजी भूमि का उचित मुआवजे के साथ अर्जन करने की उसको कोई इच्छा नहीं है जबकि उद्योगपतियों के उद्योग के लिए कृषि योग्य भूमि का धड़ाधड़ अधिग्रहण करने का यह सरकार कोई मौका नहीं छोड़ती, चाहे कोई उद्योग वास्तव में लगे या न लगे।

ऐसी असहयोगी, नकारात्मक राज्य सरकार के हाथों प्रदेश का समावेशी विकास न रूक पाए, इस चिंता की ओर मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी के संज्ञान में मध्य प्रदेश का देश में तुलनात्मक रूप से प्रति व्यक्ति रेलवे लाइन घनत्व काफी कम होने की बात लाना चाहूँगा। इस परिवेश में यहां रेलवे की उपस्थिति बढ़ाने की काफी आवश्यकता है। मैं उनसे निवेदन करूँगा कि योजना आयोग द्वारा निर्धारित शर्तों का इस क्षेत्र के समाजिक एवं आर्थिक पिछड़ापन को दृष्टिगत रखते हुए, बिहार के 33 प्रोजेक्ट तथा पश्चिम बंगाल के 14 प्रोजेक्ट जिनका आरओआर ऋणात्मक होने के बावजूद स्वीकृति प्रदान की गई, उसी के तर्ज पर इंदौर-मनमाड रेल लाइन जिसका आरओआर 7 प्रतिशत आंका गया है को स्वीकृति प्रदान कर इसी बजट में अनुदान का प्रावधान करें जिससे मध्य प्रदेश की जनता की एक लंबी मांग का सम्मान हो सके।

माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजटीय भाषण में ईधन खपत के लक्ष्य को और कठोर बनाए जाने के बारे में कहा था। यहां इस बात का उल्लेख करना उचित होगा कि इंदौर-मनमाड रेल लाइन के निर्माण के बाद दक्षिण-पश्चिम चलने वाली रेलगाड़ियों की दूरी में 250 किमी की कमी आएगी। जम्मू-तवी-कन्याकुमारी (हिमसागर एक्सप्रेस) की 3141 किमी यात्रा सिमटकर 2461 किमी की रह जाएगी और 13 घंटे का समय बच सकेगा। इस तरह से इस रेल मार्ग से कुल 40 मालवाहक व पैसेंजर गाड़ियों के परिचालन पर कुल 6300 किमी की दूरी कम होगी जिससे रेलवे को सालाना लगभग 1500 करोड़ रुपए की बचत हो जाएगी। इस बचत को जोड़ा जाए तो आरओआर 14 प्रतिशत से कहीं ज्यादा होगा।

यह बताते हुए हृदय द्रवित हो जाता है कि मध्य प्रदेश के तीन आदिवासी बाहुल्य जिले यथा धार, खरगोन तथा बडवानी के बीच आजादी के 66 वर्षों के बाद भी कोई रेल कनेक्टिविटी नहीं हो पायी है। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि बडवानी के 120 किमी की परिधि में कोई रेल लाइन नहीं है। इस असहज स्थिति के निराकरण के लिए रेल मंत्रालय द्वारा खंडवा-धार वाया खरगोन एवं बडवानी हेतु नई रेल लाइन का सर्वे 2008-09 में आदेशित हुआ तथा 7 जनवरी 2011 को इस रेल लाइन की लागत 2025.25 करोड़ रुपए रखी गयी तथा इस लाइन का आरओआर(-) 3.43 प्रतिशत आंका गया।

मैं माननीय रेल मंत्री जी के संज्ञान में एक बात लाना चाहूँगा कि रेल मंत्रालय जिस आधार पर सर्वे करता है, उसमें कई बार सच्चाई परिलक्षित नहीं हो पाती है। रेलवे की सर्वे रिपोर्ट इस क्षेत्र को नॉन-बैक्वर्ड तथा वाणिज्यिक रूप से अलाभप्रद बता रहा है जबकि वस्तुस्थिति इसके बिल्कुल विपरीत है। मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह अनुरोध करता हूँ कि वे योजना आयोग, जनजातीय कार्य मंत्रालय, कृषि मंत्रालय तथा राज्य सरकार से इस क्षेत्र की वस्तुस्थिति से अवगत होकर इस क्षेत्र के हित में खंडवा-धार वाया खरगोन तथा बडवानी नई रेल लाइन की संस्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें तथा इस लाइन हेतु बजट में उचित आवंटन का प्रावधान करें।

यह सर्वविदित है कि परियोजनाओं का धीमी गति से क्रियान्वयन के कारण लागत बढ़ जाती है। साथ ही उस परियोजना के निवेश का यथासमय अनुपातिक लाभ नहीं मिल पाता है। अतःजरूरत है कि सभी परियोजनाएं तय समय सीमा में पूर्ण की जाएं। कठोर वित्तीय अनुशासन का यह पहला मूल मंत्र है। उल्लेखनीय है कि रतलाम-महू-खंडवा-अकोला रेल का गेज कन्वर्जन कई वर्ष पूर्व स्वीकृत किया गया था तथा कार्य भी प्रचलित है किन्तु यह अत्यंत धीमी गति से चल रहा है।

इस कार्य हेतु रेलवे द्वारा 1421.25 करोड़ रुपए के प्रावधान पर सिर्फ 40 करोड़ रुपए का ही आवंटन हो पाया है। वित्तीय अनुशासनहीनता का मिसाल बन चुका यह प्रोजेक्ट दोहरी मार झेल रहा है। It is a victim of low allocation and poor utilization. यह भी तब जब एनटीपीसी को खरगोन में 2x660 मेगावाट पावर प्लांट के लिए कोयला तथा निर्माण सामग्री के परिवहन हेतु इस लाइन की अति आवश्यकता है। इस लाइन के गेज कन्वर्जन से इस क्षेत्र में विकास तथा समृद्धि की बाढ़ आ जाएगी तथा रेलवे को आम यातायात के अलावा कोयला ढोने से शुद्ध मुनाफा प्राप्त हो सकेगा।

बजटीय भाषण में कड़े वित्तीय अनुशासन के जयघोष के महेनजर मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि 2013-14 की वित्तीय वर्ष में इंदौर-खंडवा सेक्शन के गेज कन्वर्जन का कार्य संपन्न किया जाए तथा इस सेक्शन के खंडवा-बरवाह स्ट्रेच को प्राथमिकता पर लिया जाए ताकि एनटीपीसी अपनी मेगा पावर विद्युत परियोजना को पूर्ण कर उसे चालू कर सके। इससे प्रदेश तथा देश को आवश्यक विद्युत आपूर्ति हो जाएगी और किसानों तथा औद्योगिक विकास को गति मिल जाएगी।

बजट में रेल संबंधी ट्रेडों में युवाओं के कौशल विकास हेतु 25 केन्द्र खोलने का कार्यक्रम एक सराहनीय कदम है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को इसके लिए बधाई देता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि मध्य प्रदेश के बुरहानपुर जिले में जो कि एक मुस्लिम-आदिवासी बहुल पिछड़ा क्षेत्र है, वहां के युवाओं के लिए एक दक्षता केन्द्र स्वीकृति प्रदान करें ताकि वहां के युवा भारतीय रेल के विकास में अपना सकारात्मक योगदान दे सकें।

इन शब्दों के साथ मैं वर्ष 2013-14 के रेल बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***श्री सज्जन वर्मा (देवास):** आपके द्वारा प्रस्तुत 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। इस बजट में न कहीं कोई किराया बढ़ोतरी की बात की, ना ही कहीं कोई अधिभार जनता पर लादने की कोशिश की गई, बल्कि रेल यात्री 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 लाईन 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 मानवरहित रेल क्रांशिंगों को बंद करने का निर्णय सूझ-बूझ के साथ नहीं लिया गया है क्योंकि कई रेल क्रांशिंग ऐसी जगह हैं जहां किसान का घर एक तरफ है उसके खेत दूसरी तरफ है, वह फसल काटकर अपने घर तक कैसे लाए। दूसरा पहलू है ग्रामीण क्षेत्रों में हॉस्पिटल दूर हैं, बीमार को हॉस्पिटल ले जाना हो तो कई किलोमीटर का चक्कर लगाकर ले जाना पड़ता है, क्योंकि रेलवे क्रांशिंग बन्द है।

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

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

पिछले बजट सत्र 2012-13 में रामगंज मंडी-झालावाड़ 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 लाईन मेरे संसदीय क्षेत्र देवास और संसदीय क्षेत्र उज्जैन को कवर करती है जो एस.सी. से रिजर्व है।

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

पुरी-बलसाड़ ट्रेन का ठहराव शुलाजपुर में दिया जाए।

गाड़ी संख्या 19325 एवं 19326 इंदौर अमृतसर का ठहराव शाजापुर में दिया जाए।

ट्रेन नं. 19053 एवं 19054 सुरत-मुजफ्फरपुर का ठहराव शाजापुर में दिया जाए।

ट्रेन नं. 19239 एवं 19328 इंदौर-नागपुर-इंदौर का ठहराव बैरछा में दिया जाए।

ट्रेन नं. 14323 एवं 14324 इंदौर हबीबगंज इंदौर का ठहराव बैरछा में दिया जाए।

ट्रेन नं. 11471 एवं 11472 जबलपुर इंदौर जबलपुर ओवर नाईट का ठहराव कालापिपल में दिया जाए।

शाजापुर जिला मुख्यालय पर आरक्षण टिकट एवं सामान्य टिकट एक ही काउंटर 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।

रोड़ अण्डर ब्रिज (सब-वे) लेवल क्रांशिंग नं. 80 उज्जैन भोपाल सेक्शन नियर शाजापुर का निर्माण कराया जाए।

रोड़ अण्डर ब्रिज (सब-वे) लेवल क्रांशिंग नं. 31 इंदौर देवास सेक्शन नियर देवास का निर्माण किया जाए।

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

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह): सभापति महोदय, मैं झारखंड प्रदेश के गिरिडीह क्षेत्र से आता हूं। इस क्षेत्र में पारसनाथ शिखर जी महाराज, जैनियों की धर्मावली सबसे बड़ा तीर्थ स्थल है। वहां प्राकृतिक सुंदरता ऐसी है कि जगदीश चन्द्र बसु एवं पी.सी. सालबोनियस ने अपने रिटायरमेंट के वर्ष वहीं बिताये।

गिरिडीह में माइका, कोयला और स्टील का हब है। जिला हेडक्वार्टर में आज़ादी के बाद रेल लाइन से जुड़ने वाला एक मात्र स्टेशन गिरिडीह है। मैंने लगातार चार वर्षों से इस विषय को सदन में रखा है। आपसे आग्रह है कि झारखंड के साथ जो अन्याय हुआ है, मंत्री महोदय भी यहां बैठे हैं, हम लोगों ने इनसे मिलकर भी आग्रह किया है, इस विषय को मंत्री महोदय अपने वक्तव्य में शामिल करने का प्रयास करें। झारखंड, उड़ीसा, छत्तीसगढ़ तीन राज्यों से रेलवे को लगभग 40 प्रतिशत राजस्व मिलता है। खासकर धनबाद, आढ़ा, आसनसोल, ये तीनों डिवीज़न मिलाकर 10 प्रतिशत राजस्व मिलता है।

सभापति महोदय, मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि निम्नलिखित स्टेशनों पर गाड़ियों का विस्तार एवं ठहराव किया जाए-

फुसरो रेलवे स्टेशन, जो हम लोगों का गृह स्टेशन है, यहाँ पर कोलकाता-अजमेर वीकली एक्सप्रेस, ट्रेन नं. 19607 और 19608 का ठहराव हो। चन्द्रपुरा जंक्शन पावर प्लांट और कोयलांचल की नगरी है। यहाँ का प्रमुख स्टेशन चन्द्रपुरा है और हम लोगों के गृह स्टेशन के बगल में है। यहाँ पर टाटा नगर- अमृतसर जलियांवाला बाग एक्सप्रेस, जिसका ट्रेन नं. 18103 तथा 18104 है, दूसरी ट्रेन है, राँची-कामख्या एक्सप्रेस, जिसका नं. 15661 तथा 15662 है। तीसरा, हटिया-जयनगर एक्सप्रेस है, जिसका नं. 18605 तथा 18606 है। राँची-पटना जनशताब्दी एक्सप्रेस, जिसका नं.12365 तथा 12366 है और जो झारखंड और बिहार को जोड़ती है, लेकिन दुर्भाग्य है कि चन्द्रपुरा जंक्शन पर इसका ठहराव नहीं है। उसी प्रकार, राँची-हावड़ा इंटरसिटी एक्सप्रेस जिसका नं.18627-18628 है का ठहराव भी जरूरी है क्योंकि कोयलांचल क्षेत्र के लोगों के लिए राँची जाने के लिए यह एक मात्र गाड़ी है। धनबाद-भुवनेश्वर गरीब रथ जिसकी संख्या 12831-12832 है, की बात लालू जी के समय में आयी थी, लेकिन उस पर कुछ भी नहीं हुआ। गोमो, जहाँ नेताजी सुभाष चन्द्र बोस जी उतरे थे, इसका नामकरण ममता दीदी के समय में

हुआ। सियालदह-अजमेर ट्रेन द्वारा वहां के हमारे भाई अजमेर जाते हैं, ...(व्यवधान) आपसे मेरा आग्रह है कि आसनसोल-अहमदाबाद एक्सप्रेस का गोमो में ठहराव हो जिसकी संख्या 12941-12942 है। पारसनाथ जैलियों का बहुत बड़ा तीर्थस्थल है, यहां पर हावड़ा-गांधीधाम गरबा एक्सप्रेस जिसकी संख्या 12938-12939 तथा हटिया-लोकमान्य तिलक टर्मिनस एक्सप्रेस जिसकी संख्या 18609-18610 है, का ठहराव हो। फुलारी टॉड, जो सबसे बड़ा ग्रामीण बहुल क्षेत्र है, यहां पर हटिया-गोरखपुर मौर्य एक्सप्रेस जिसकी संख्या 15027-15028 है, का ठहराव हो। इसके साथ ही, हावड़ा-जबलपुर शक्तिपुंज एक्सप्रेस जिसकी संख्या 11447 तथा 11448 है, का ठहराव हो। तेलो स्टेशन पर ग्रामीणों को जाने का कोई विकल्प नहीं है। राँची-पटना सुपर फास्ट एक्सप्रेस, जिसकी संख्या 18625 तथा 18626 है, जो इन दो राज्यों को जोड़ने वाली गाड़ी है, इसका वहां पर ठहराव हो। इसके अतिरिक्त, निचिंतपुर हॉल्ट में राँची-बैजनाथ धाम एक्सप्रेस जिसकी संख्या 13319/13320 है, का ठहराव हो। इसके अलावा, बेरमो कोयलांचल, धनबाद कोयलांचल में छत्तीसगढ़ की एक बड़ी आबादी निवास करती है। छत्तीसगढ़ के लिए यहाँ पर से जो गाड़ी है, वह दरभंगा-हैदराबाद एक्सप्रेस है, उसका नं. 17005-17006 है। दरभंगा-सिकंदराबाद एक्सप्रेस, गाड़ी संख्या 17007-17008 है एवं गाड़ी संख्या 13425-13426 मालदा टाउन-सूरत एक्सप्रेस का ठहराव पूर्व मध्य रेलवे के कतरास एवं चन्द्रपुरा जंक्शन पर किया जाए, जिससे छत्तीसगढ़ जाने वालों को सहुलियत मिल सके। मंत्री महोदय का कहना होता है कि हमारे पास फण्ड नहीं है, मेरा आग्रह है कि जो ट्रेन हमारे यहां 12-12 घण्टे खड़ी रहती है, उसका विस्तार कर दें, तो वहां के लोगों को एक नई गाड़ी मिलेगी और रेलवे को राजस्व मिलेगा। धनबाद-पटना गंगा दामोदर एक्सप्रेस का विस्तार बक्सर तक हो क्योंकि 12 घण्टे यह ट्रेन पटना में खड़ी रहती है। यहां पर 53359- 53360 गोमो-बरकाखाना पैसेंजर का विस्तार आसनसोल तक किया जाए। यह ट्रेन गोमो जंक्शन पर 14 घण्टे तक खड़ी रहती है। 22845 और 22846 हटिया-पुणे एक्सप्रेस का विस्तार धनबाद तक किया जाए। धनबाद एक ऐसा जंक्शन है, जिसको हम लोग कोयलांचल की उपराजधानी के रूप में भी जानते हैं। 12811-12812 हटिया-कुर्ला एक्सप्रेस का विस्तार धनबाद तक किया जाए। आजादी के बाद से लेकर अभी तक जितने लोग सांसद बने, धनबाद से डायरेक्ट नई दिल्ली के लिए ट्रेन की व्यवस्था नहीं के बराबर है। मेरा आग्रह है कि धनबाद से एक नई ट्रेन डायरेक्ट दिल्ली के लिए हो जिससे वहां के लोगों को इसका लाभ मिल सके और जो दस प्रतिशत राजस्व है, उससे लोगों को लगे हमें भी मिल रहा है। गिरीडीह से पटना और हावड़ा के लिए डायरेक्ट ट्रेन की जरूरत है। बरकाखाना से आसनसोल के बीच ईएमयू गाड़ी चलाई जाए।...(व्यवधान) मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा। हम लोग चाहते हैं कि धनबाद में जो डीआरएम ऑफिस है, उसको बोकारो आदि को मिलाकर जोनल ऑफिस के रूप में परिणत कराया जाए। रेल मंत्री जी से मेरा आग्रह होगा कि अपने मन को बड़ा करें और सिर्फ रायबरेली, अमेठी और चण्डीगढ़ पर ध्यान दें, हम लोग भी उसी देश में हैं, जहां ये सब जगहें हैं। मेरा आग्रह है कि झारखण्ड के साथ न्याय हो। जो लम्बी दूरी की गाड़ी है जबलपुर-शक्तिपुंज एक्सप्रेस, इसमें पेंड्रीकार की डिमाण्ड मैं वर्ष 1996 से करता आ रहा हूँ। लेकिन अभी तक यह काम नहीं हुआ है। पारसनाथ से चम्पापुर के लिए गाड़ी की व्यवस्था की जाए।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Dr. Thokchom Meinya, you may please start now.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record now.

(Interruptions) अंतः *

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : इसी बात के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

DR. THOKCHOM MEINYA (INNER MANIPUR): Thank you very much, Mr. Chairman.

I rise to participate in the General Discussion on the Railway Budget 2013-14. I would like to place on record, my heartiest congratulations to the Railway Minister for this balanced Budget.

Coming to the main discussion, I would like to very respectfully say that the Railway Budget is inclusive both in content and in quality. In order to improve the overall quality of passenger services, the Railway Minister has started detailing the dilemmas and the concerns that the Railways are facing today.

The Railway Minister has called for a perceptible improvement on safety and security aspects, passenger amenities, cleanliness, quality of railway catering, rail tourism and punctuality. We should note that the Railway Minister is fully committed to bring about the much desired change in the railway amenities.

I shall come directly to region-specific details. The Railway Minister has set the right tone, when he speaks of projects of national importance and he said:

"Security of the nation is paramount and our brave soldiers make immense sacrifices to safeguard our frontiers. Providing need-based rail connectivity to border areas is upper-most on Railway's agenda."

Sir, the national project of Udampur-Srinagar-Baramulla and other projects of strategic importance have been taken up on

priority. The North-East region, to which I belong, is very sensitive. The projects in these regions are in progress, for providing connectivity to State capitals of the entire North-Eastern States.

18.00 hrs

For the first time, the State of Arunachal Pradesh has been brought into the rail network and Harmuti-Naharlagun line will be commissioned this year. We are very grateful to the hon. Minister for this.

It is also informed that works on the new railway project to connect my State of Manipur are in full swing. The Ministry is also fast tracking the gauge conversion works on Silcher-Lumding and Rangia-Murkongselek. We are very-very happy.

I come from the State of Manipur. Manipur, as you know, along with other Northeastern States, including Jammu and Kashmir, is categorised as Special Category States. Manipur is one such State where no train has ever run. There are still some elders in my State who have never seen a train, forget about travelling in it.

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, it is already 6.00 o' clock and I still have more than 30 speakers to take part in this discussion. If the House agrees, we may extend the time of the House till 8.00 p.m.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing is going on record.

(Interruptions) â€Œ*

MR. CHAIRMAN: Please sit down. I have extended the time of the House till 8.00 p.m. If need be, we may sit up to 12.00. I may also request the hon. Members to be very brief and do not take more than four to five minutes so that more Members can take part in this discussion.

Dr. Meinya, I will give you only two more minutes.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) â€Œ *

DR. THOKCHOM MEINYA : Sir, in 2004, the UPA Chairperson, under the leadership of the hon. Prime Minister, sanctioned a national railway project for my State. Dr. Manmohan Singh laid the foundation stone of this Railway project in 2004. It was targeted to be completed by 2010 but was extended to 2012, again to 2014 and now it has been extended to 2016. We are not very fortunate. I would request the Railway Minister to see that the time is not extended further.

The reason for this delay as well as for the delay in the work of other gauge conversion is attributed to the adverse law and order situation of the State. For this, I would urge the Union Government, particularly the Ministry of Home Affairs to look into the provision of having a dedicated security service for all the projects that were sanctioned for the Northeastern regions where difficulty prevails.

I would very respectfully request the Union Government to look into this aspect also. The looks of the people of Northeastern region are very different. We are more akin to those in the East, Far-east and South-East Asia and are allegedly having some genuine difficulties to be identified along with our brethren in the mainland India. This being the actual position, the initiatives of the hon. Railway Minister are in the right direction, towards achieving inclusive growth as has been desired in this great country.

18.04 hrs (Shri Inder Singh Namdhari *in the Chair*)

It is encouraging to note that in order to contribute to the national skill development programme, the Union Government, the Railway Minister in particular has started to impart skills to the youth in railway related trades in 25 locations across the country including Agartala, Dimapur, Imphal and lumdingh from the Northeast. We are very proud of it. I whole-heartedly support the Railway Budget, 2013-14.

***श्री नारायण सिंह अमलावे (राजगढ़):** माननीय रेल मंत्री महोदय, श्री पवन कुमार बंसल जी, भारत सरकार । , मेरे संसदीय क्षेत्र राजगढ़ के लिए जो रामगंज मंडी से भोपाल रेलवे लाइन सन् 2000 से स्वीकृत है, जो झालावाड़ तक काम भी पुरा हो कर ट्रेन चालू हो गई । मध्य प्रदेश में खिलतीपुर राजगढ़ में जमीन का मुआवजा भी भर चुका । मेरा अनुरोध है कि इस बजट में 25 करोड़ रुपये आपने स्वीकृत किए उससे काम नहीं हो सकता । इसलिए दो सौ करोड़ रुपये देकर इस लाइन को प्राथमिकता से भोपाल तक जल्दी करवाने की आपसे मांग करता हूँ । जिससे राजगढ़ संसदीय क्षेत्र के लोग बहुत दिनों से इस लाइन के लिए आस लगाए बैठे हैं । इसलिए दो सौ करोड़ रुपये की राशि स्वीकृत करने का कष्ट करें और इसके नवीन एस्टीमेट को भी स्वीकृति प्रदान करें ।

***श्री सुरेश काशीनाथ तवारे (भिवंडी):** मैं अपने लोक सभा क्षेत्र से संबंधित रेल व्यवस्था की ओर माननीय रेलमंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ-

वर्ष 2010 में तत्कालीन रेलमंत्री ने घोषणा की थी कि मध्य रेलवे में मुम्बई से "कसारा " और "करजत " के लिए 32 फेरी दी जाएगी, जिनमें से अब तक केवल दो ही फेरी मिली है। यही नहीं महाप्रबंधक-मध्य रेलवे ने भी अनेक बार कहा है कि "कसारा " और "करजत " के लिए फेरी बढ़ायी जाएगी। लेकिन अभी तक हुआ कुछ भी नहीं।

मध्य रेलवे में दो स्टेशनों - उम्बरमाती (कसाना और खरडी के बीच) और तानसेट (आटगांव और खरडी के बीच) का निर्माण-पुनरूद्धार का कार्य करवाया जाना बहुत जरूरी है, जहां पर अभी यात्रियों के लिए कोई भी मूलभूत सुविधा तक उपलब्ध नहीं है।

छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से चर्च गेट (वाया भिवंडी) एवं वापसी चर्च गेट से छत्रपति शिवाजी टर्मिनल (वाया भिवंडी) के लिए नई ट्रेन चलवायी जाए।

मध्य रेलवे में चार स्टेशनों - कसारा, खरडी, हटगांव और वासिन्द - की कैटीन पिछले 8-9 सालों से बंद पड़ी हैं। कृपया इन्हें शीघ्र चालू करवाया जाए।

मध्य रेलवे में "आसनगांव " स्टेशन पर होम-प्लेटफार्म की सुविधा को चालू किया जाए। चूंकि इस क्षेत्र में 10-12 कॉलेज हैं तथा तालूका में 210 गांव आते हैं जिसमें आम यात्रियों तथा कॉलेज आने-जाने वाले छात्र-छात्राओं को बहुत ही दिक्कतों का सामना करना पड़ता है।

अभी के बजट में जो 72 नई ट्रेनों की घोषणा की गई है, उनमें से मध्य रेलवे के दिवा-भिवंडी-वसई रेलमार्ग पर जितनी अधिक संभव हो सके ट्रेनें चालू करवायी जाएं क्योंकि इस रूट पर हमेशा बहुत ज्यादा भीड़ रहती है और आम जनता को काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। अतः इससे क्षेत्र के लोगों को काफी सुविधा व राहत महसूस होगी।

अनुसंधान है कि इन रेल-रूटों पर सामान्य व स्थानीय यात्रियों का काफी आवागमन रहता है, जिससे ट्रेनों की पर्याप्त फेरी न होने और स्टेशनों पर अन्य उपर्युक्त सुविधाओं के न होने से आमजन को काफी दिक्कतें आती हैं। इसलिए मेरा आग्रह है कि माननीय मंत्री जी उपर्युक्त विषयों में गंभीरतापूर्वक विचार करते हुए सकारात्मक निर्णय लेकर अनुगृहीत करें।

श्रीमती पुतुल कुमारी (बांका): सभापति जी, आज सदन में रेल बजट पर चर्चा हो रही है और आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद। रेल भारतीय जनजीवन का एक अभिन्न अंग है और उसका भारतीय जनजीवन में बहुत बड़ा योगदान है। रेल लाखों लोगों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाती है। एक जगह यदि कोई दुर्घटना या बाधा उत्पन्न हो जाती है तो लाखों लोग अपने गंतव्य स्थान पर नहीं पहुंच पाते हैं। रेल विभाग 14 लाख लोगों को रोजगार देता है जिसके कारण हम रेलवे को एम्पायर भी कहते हैं। रेलवे के परिचालन को काफी नजदीक से देखने का मुझे भी मौका मिला है और मैं जानती हूँ कि इसके सामने बहुत बड़ी-बड़ी चुनौतियाँ हैं। एक चुनौती है बढ़ती हुई जनसंख्या और दूसरी घटती हुई जमापूँजी। मेरे सामने तीन रेल बजट प्रस्तुत किये गये हैं। एक माननीया ममता जी ने प्रस्तुत किया, दूसरा दिनेश भाई ने और अभी माननीय बंसल जी ने प्रस्तुत किया। माननीय दिनेश जी ने कहा था कि रेलवे अभी आईसीयू में है और उसे आक्सीजन की सख्त जरूरत है। इस बात को हम लोगों ने भी माना था। उस दिन जब माननीय रेल मंत्री बंसल जी बजट पेश कर रहे थे तो काफी हंगामा हुआ और बजट को ठीक से सुना नहीं जा सका। हंगामा करने वालों में मैं भी शामिल थी क्योंकि हम सभी की भावनाएं कहीं न कहीं आहत हुई थीं, हम सबके सपने, हम सबकी उम्मीदें कहीं न कहीं खंडित हुई थीं। हम सभी आशा लगाए बैठे थे कि आने वाला रेल बजट सबके लिए कुछ न कुछ लेकर आयेगा। सेंटा-वर्लॉज की शैली खुलती है तो हरेक के लिए कुछ न कुछ निकल जाता है। लेकिन बजट कुछ खास ही लोगों के लिए सीमित था, हमारे लोगों के लिए उसमें कुछ भी नहीं था और हमारे सपने टूटे थे। मैं माननीय मंत्री जी से आपके द्वारा यही कहना चाहती हूँ कि मंत्री जो होता है वह संपूर्ण देश का मंत्री होता है, किसी राज्य का मंत्री नहीं होता है। उसे समग्र दृष्टिकोण अपनाना चाहिए, उनकी नजर में सब बराबर रहने चाहिए।

महोदय, मैं बांका क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करती हूँ जो एक तरफ वैंस्ट बंगाल की सीमा से जुड़ता है तो दूसरी तरफ झारखंड और तीसरी तरफ भागलपुर से जुड़ता है। यहां 60 साल से कोई रेल लाइन नहीं बिछी है और यहां के निवासी रेल की सीटी से अनजान हैं। यह एक आईलैंड की तरह हो गया है। मैं जाती हूँ तो गया जाती हूँ और फिर पांच घंटे मुझे बांका जाने में लग जाते हैं। धनबाद से बांका के 4 घंटे लगते हैं, पटना से बांका के 5 घंटे लगते हैं। मैं सीधा बांका जाना चाहूँ तो नहीं जा सकती हूँ। बांका को जिला बने हुए 22 साल हो गये हैं और उसमें जिले की सारी सुविधाएं भी मौजूद हैं लेकिन इसे हमेशा ही दरकिनार किया गया। लेकिन जब एनडीए की सरकार बनी, मेरे पति पूर्व रेल राज्य मंत्री के द्वारा बांका में एक नये रेलवे स्टेशन का निर्माण हुआ। बांका से पटना एक नयी रेल लाइन चली और बांका-पटना इंटरसिटी जो एकदम भरी हुई आती है, पैर रखने को उसमें जगह नहीं होती है। वहां के लोगों की मांग है कि उसमें दो जनरल बोगी और एक एसी कोच की व्यवस्था हो जाए तो लोगों को उससे बहुत सुविधा हो जाएगी और रेलवे के लिए भी वह एक फायदे का सौदा होगा।

एक बहुत बड़ी परियोजना, देवघर-सुल्तान लाइन परियोजना, जिसे चार चरणों में बांंधा गया था जिसके एक चरण का काम पूरा हो गया है और तीन चरणों का काम बाकी है। यह परियोजना 607 करोड़ रुपये की लागत से शुरू हुई थी जिसमें इस बार सिर्फ 30 करोड़ रुपये दिये गये हैं। मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहती हूँ कि 117 करोड़ रुपये जो इसकी लागत के बचे हैं, उन रुपयों को दे दिया जाएगा तो योजना का काम तेजी से हो सकेगा और समय से वह लाइन पूरी हो सकेगी।

बांका में करीब 80 हजार अंशारी बंधु रहते हैं जो बुनकर का काम करते हैं और जिनके लिए हम सदन में दिन-रात आवाज उठाते रहते हैं। हमारे बुनकरों को कोई स्टेशन नहीं मिला, कोई ट्रेन नहीं मिली, आवागमन का कोई साधन नहीं मिला, उनका स्टेशन केवल भागलपुर रहा और भागलपुर के नाम से ही वह अपना सामान बेचते रहे। इसके बनने से उनके लिए एक बहुत बड़ी मंडी, एक बहुत बड़ा रास्ता तैयार हो जाएगा।

सभापति जी, मैं कुछ ऐसी ट्रेनों के बारे में कहना चाहती हूँ जो बहुत बड़े इंफ्रास्ट्रक्चर के बिना, वाशिंग-पिट के बिना जो हम पिछले तीन साल से मांग रहे हैं उसके बिना भी चलाई जा सकती हैं क्योंकि वे गाड़ियां भागलपुर आकर जोकि वहां का नजदीकी रेलवे स्टेशन है, जो 40 किलोमीटर दूर है, वहां पर गाड़ियां 6 घंटे, 8 घंटे यहां तक कि दो दिन तक खड़ी रहती हैं। वह गाड़ी वहां छह घंटे, आठ घंटे, दो दिन जगह को घेर कर खड़ी रहती है, अगर वह गाड़ी साफ-सफाई के बाद आकर बांका स्टेशन से लग जाए और वहां से यात्रियों को ले ले, तो रेलवे को जरूर मुनाफा होगा और यात्रियों को भी फायदा होगा।

सभापति महोदय : अब आप समाप्त कीजिए। मैंने आपको बोलने के लिए काफी समय दे दिया है।

श्रीमती पुतुल कुमारी : महोदय, मैं कुछ ट्रेनों का जिक्र करना चाहती हूँ। बांका रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का अपग्रेडेशन होना चाहिए। भागलपुर, यशवंतपुर का एक्सप्रेस बांका तक कर दिया जाए। भागलपुर और अजमेर शरीफ सप्ताह में एक दिन चलती है और इसका भी एक्सप्रेस बांका तक किया जाए, तो लोगों को इसका लाभ मिल सकता है। भागलपुर-रांची सुबह चार बजे आती है। पूरे एक दिन खड़ी रहती है और तीसरे दिन शाम को पांच बजे जाती है। लगभग पूरे तीन दिन खड़ी रहती है। इस ट्रेन का भी बांका से संचालन कर सकते हैं। सुल्तानगंज एक ऐसी जगह है, जहां शावनी मेले के समय लाखों लोग वहां से चढ़ते हैं। लोगों की बहुत समय से मांग है कि वहां गरीब रथ ट्रेन का ठहराव करवा दिया जाए। साथ ही सुल्तान गंज रेलवे स्टेशन पर एक रेलवे अस्पताल का भी निर्माण कराया जाए। दानापुर टाटा एक्सप्रेस और दानापुर हावड़ा एक्सप्रेस जो नीयत समय से झांझा स्टेशन जाती है, तो बीच में एक घंटा हर हाट पर रुकती है। उसका ठहराव भी विधौर रेलवे स्टेशन पर करवा दिया जाए।

महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपके प्रति धन्यवाद प्रकट करती हूँ।

***श्री रमेश बैस (रायपुर):** रेल मंत्रालय का बजट आने के पहले सांसदों को उत्सुकता रहती है कि हमारे क्षेत्र में क्या मिल रहा है, देश की जनता को इंताजार रहता है कि हमको क्या सुविधा मिलेगी। इस बजट ने सांसदों व जनता दोनों को निराश किया है। देश के इतिहास में पहली बार लोक सभा के अंदर रेल मंत्री पूरा बजट नहीं पढ़ पाए। बजट पेश होने के पहले ही रेलभाड़ा बढ़ाने के बाद पता चल गया था कि रेल बजट कैसा आएगा, जनता को कोई राहत नहीं मिलेगी।

देश में जो भी रेल मंत्री बना वह हमेशा अपने क्षेत्र व अपने प्रदेश का ही बजट बनाता है। पहले दक्षिण भारत से रेल मंत्री बनते थे, दक्षिण भारत में रेलों का जाल बिछ

गया। श्री लालू प्रसाद यादव रेल मंत्री बने, उन्होंने बिहार का बजट बनाया। ममता बनर्जी बनी, उन्होंने बंगाल का बजट बनाया। अब श्री पवन कुमार बंसल रेल मंत्री बने हैं, इन्होंने चंडीगढ़ के साथ-साथ रायबरेली का बजट बनाया है।

हमेशा से छत्तीसगढ़ की उपेक्षा हुई है। छत्तीसगढ़ का अधिकांश हिस्सा आज भी रेल से नहीं जुड़ पाया है। 21वीं सदी में आज भी छत्तीसगढ़ के बस्तर के आदिवासी रेल में बैठने की तो क्या बात, रेल देख भी नहीं सकते हैं।

हर बजट में छत्तीसगढ़ से कई मांगें आती हैं लेकिन कभी पूरा नहीं किया जाता। बजट में छत्तीसगढ़ का नाम आए इसलिए छोटा-मोटा काम दिखाकर कह देते हैं, छत्तीसगढ़ को कुछ दिया है। इस बजट में भी पेन्ड्रा से बिलासपुर व बिलासपुर से झारसोकड़ा रेलवे लाईन देकर छत्तीसगढ़ को सुनसुना पकड़ा दिया।

इस बजट में जो भी नया कार्य कराने की घोषणा की है, सभी काम पी.पी.पी. माध्यम से कराने की बात कही है।

घोटालों के कारण व महंगाई के कारण आम जनता कहने लगी है यू.पी.ए. सरकार अब दोबारा नहीं आने वाली है। पूरे देश में यू.पी.ए. सरकार के खिलाफ माहौल बन गया है। लोक सभा चुनाव अगले साल होने वाले या पहले भी हो सकते हैं। ऐसे में कोई प्राइवेट पार्टनरशिप में काम करने के लिए कोई कैसे तैयार होगा। जितनी भी घोषणाएं की गई हैं, कोई काम नहीं होने वाला है।

बिलासपुर रेलवे जोन देश में सबसे अधिक राजस्व देने वाला जोन होने के बावजूद छत्तीसगढ़ की रेल मंत्रालय द्वारा अनदेखी की जा रही है। कई काम और सर्वे की घोषणा होती है लेकिन काम नहीं होता।

रावघाट रेलवे लाईन अगर जल्दी शुरू नहीं होती तो भिलाई स्टील प्लांट संकट में आ जाएगा। भिलाई स्टील प्लांट के पास लौह अयस्क समाप्त होने को है। अब लौह अयस्क रावघाट से आना है और यदि रेल लाईन नहीं बनती तो भिलाई स्टील प्लांट को लौह अयस्क की पूर्ति नहीं हो पाएगी। अगर प्लांट बंद होता है तो लोगों के सामने रोजी-रोटी की समस्या आ सकती है।

छत्तीसगढ़ अभी देश के कई प्रदेशों की राजधानी से रेलमार्ग से नहीं जुड़ा है। काफी समय से कई नई रेल चलाने की मांगें हो रही हैं अभी तक पूरा नहीं किया गया है। छत्तीसगढ़ से हमेशा काफी संख्या में लोग हरिद्वार आते-जाते हैं। रायपुर से राजस्थान के लिए एक यात्री गाड़ी की मांग लंबे समय से की जा रही है जैसे हिन्द महासागर ट्रेन का माटापारा में ठहराव दिया जाए।

***श्री संजय धोत्रे (अकोला):** मैं महाराष्ट्र के अकोला क्षेत्र से हूँ। मुझे खेद के साथ यह कहना पड़ रहा है कि ना केवल मेरे क्षेत्र की परियोजनाओं की ओर रेलवे मंत्री का ध्यान आकर्षित नहीं हुआ है, बल्कि पूरे महाराष्ट्र को ही इस रेल बजट से कुछ प्राप्त नहीं हुआ है।

महाराष्ट्र के सांसदों का प्रतिनिधि मंडल माननीय रेल मंत्री से जाकर मिला है और मुझे उम्मीद है कि रेल मंत्री के भाषण में महाराष्ट्र के लिए कुछ जिक्र जरूर होगा।

एक महत्वपूर्ण परियोजना, जिसे कैबिनेट कमेटी ऑन इकॉनोमिक्स अफेयर्स ने वर्ष 2008 में स्वीकृति प्रदान की थी, आज भी लंबित है। रतलाम-महु-खंडवा-अकोला (472.64 किमी.) की परियोजना का जिक्र 2008-09 में रेलवे बजट में था। लेकिन अकोला-खंडवा-आमला सुदूर रेल मार्ग पर काम अभी तक शुरू नहीं किया गया। खंडवा रतलाम मार्ग पर यह कार्य प्रगति पर है और यह कार्य अनुमानित दो वर्षों में पूरा होने की संभावना है लेकिन अकोला-खंडवा रेल मार्ग की ओर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

यह एक महत्वपूर्ण रेलवे मार्ग है और स्वतंत्रता से पूर्व अजमेर से कांचीगुड़ा तक रेलगाड़ी चलाई जाती थी। यह 1469 किमी. का रेल मार्ग दक्षिण भारत को उत्तर भारत से जोड़ने वाला सबसे कम दूरी का मार्ग है। इस मार्ग पर मीटर गेज पर चलने वाली गाड़ी राजस्थान के जयपुर, अजमेर और वित्तोड़गढ़ को मध्य प्रदेश के रतलाम, इंदौर, महु और खंडवा से महाराष्ट्र के पूर्णा और मुड़खेड़ को जोड़ती हुई आंध्र प्रदेश के मनोहरबाद और सिकंदराबाद तक जाती थी।

इस 1469 किमी. मार्ग का 805 किमी. का मार्ग, जोकि जयपुर से रतलाम और सिकंदराबाद से पूर्णा को जोड़ता है, पूरा हो चुका है। इसके अलावा 159.14 किमी. के मार्ग, जोकि रतलाम-इंदौर और महु को जोड़ता है, इस मार्ग पर काफी तेजी से काम चल रहा है। 80 किमी. की रेल परियोजना जोकि रतलाम को फतेहाबाद से जोड़ती है, इसका काम भी 2012-13 में पूर्ण होने की संभावना है।

मुझे खेद है इस परियोजना के अकोला-आकोर-आमलासुदूर मार्ग पर अभी तक काम शुरू नहीं हुआ है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इस हिस्से पर भी जल्दी से जल्दी काम शुरू किया जाए। अकोट-आमला सुदूर मार्ग वन क्षेत्र एवं टाईगर सेंचुरी से होकर जाता है और वन विभाग से स्वीकृति जरूरी है। मेरा माननीय मंत्रीजी से निवेदन है कि वन और पर्यावरण विभाग से स्वीकृति लेकर इस मार्ग पर जल्द

से जल्द काम शुरू किया जाए। जब तक वन विभाग की स्वीकृति नहीं मिलती तब तक आकोर-अकोला और खंडवा-आमला सुदूर मार्ग पर तेजी से कार्य शुरू किया जाए।

इसके अलावा यवतमाल-मुर्तिजापुर-दर्यापुर-अचलपुर यह एक नौसे गेज लाईन है। मेरा माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है कि इस लाईन को ब्रॉड गेज में परिवर्तित करके नरखेड़ तक लाया जाए।

इन सुझावों के अलावा, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान कई रोजमर्रा की समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

गोंडवाना एक्सप्रेस भुसावल और दिल्ली के बीच चलती है। भुसावल के यात्रियों को छोटा मार्ग उपलब्ध होने की वजह से वे इस रेलगाड़ी को प्राथमिकता नहीं देते। इस रेलगाड़ी से ज्यादा फायदा अकोला, अमरावती, यवतमाल जिलों के यात्रियों को होता है लेकिन इस रेलगाड़ी का मुर्तिजापुर रेलवे स्टेशन पर नहीं रुकने से उन्हें इस सुविधा से वंचित होना पड़ रहा है। मेरा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि गोंडवाना एक्सप्रेस और तिरुपति एक्सप्रेस को मुर्तिजापुर रेलवे स्टेशन पर रोकने के आदेश जारी करें। इसी तरह नागपुर-पुणे एक्सप्रेस को यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए मुर्तिजापुर स्टेशन पर रोकना जाए।

ट्रेन क्रमांक 17639 कांचीगुड़ा-अकोला इंटरसिटी एक्सप्रेस का अकोला से वाशिम करीब 80 किमी. तक कोई हॉल्ट नहीं है जिसकी वजह से कई तहसील के यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है। मेरा अनुरोध है कि इसे अकोला और वाशिम के बीच जुवलका स्टेशन पर रोकना जाए।

मेरा आपसे अनुरोध है कि अकोला से नई दिल्ली वाया नरखेड़, बैतुल, इटारसी एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए ताकि इन क्षेत्रों के लोगों को दिल्ली आने-जाने की सुविधा प्रदान की जा सके।

माननीय मंत्री जी ने इस वर्ष बजट से पहले ही सारे वर्ग के रेल यात्रियों के लिए रेल किराए में इजाफा किया है। मेरा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इस बड़े हुए किराए के साथ ही रेलवे की मूलभूत सुविधा को सुधारने की जरूरत है। ट्रेन में पसरी गंदगी और खान-पान की गुणवत्ता में सुधार की जरूरत है।

इन्हें शब्दों के साथ इस रेल बजट का पुरजोर विरोध करते हुए मैं अपने सुझाव समाप्त करता हूँ।

***SHRI K. SUGUMAR (POLLACHI):** The hike in supplementary and freight charges would cause an increase in prices of essential commodities and fuel inflation. The Railway Budget places an even greater burden on the already overburdened common people through an indirect passenger fare increase by way of levy of higher fees and an increase in freight tariff which will cause an increase in prices of essential commodities. The increase in freight charges at this time will fuel inflation as it will increase the cost of commodities, especially essential, and important raw materials like foodgrains, cement, coal, iron ore. This would further increase pressure on state electricity utilities which are already suffering. There had been an indirect increase in passenger fares by hiking a number of supplementary charges. The budget was uninspiring and lacked any long-term perspective with regard to infrastructure development. There are no concrete measures or significant increases in investment, which were the need of the hour to enhance economic growth, have been proposed. An increasing portion of the costs traditionally met by the Centre and the Railway Ministry were sought to be pushed on to state governments such as project costs on new lines and passenger safety amenities like foot over bridges which was

totally unacceptable to any state.

The Railway Budget has only paid lip service to the common people while placing untold burdens on them.

While the budget gave a great disappointment for the entire State of Tamil Nadu, the disappointment to the people of my constituency was even quite higher as many of their long pending demands have not found a place in the budget such as: the broad gauge conversion work at Pollachi to Pothanur, Pollachi to Palani and Pollachi to Palakkad is going at snail's speed for want of fund. The people have been demanding for its quick completion. I have raised this issue many a times in this august House. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister to allocate more funds for these conversion works, so that the same can be completed without any much delay.

I had made a request earlier for creation of halt station at Achipatty which is located at the centre of Pollachi town. The present Pollachi railway station is at a corner of this town and because of this the people are finding it difficult to make use of rail journey. If the proposed halt station is made at Achipatti, it will be more convenient for the people of my constituency.

Similarly, there have been demands for creating stations at Thamaraikulam, Kovilpalayam, Chettyalayam falling in between Pollachi and Pothanur and at Thippampatty, Pulankinar all falling in between Pollachi and Udumalpet. The people have been demanding for the stations at the above places for a quite some time. I have also raised this issue earlier in the House. However, I found nothing in the budget. Therefore, I urge upon the hon'ble Minister to look into this.

As I mentioned earlier, the construction of a rail over bridge at Vadugapalayam located in between Pollachi and Pothanpur is must keeping in view of the increasing vehicular movement at the place and because of frequent accidents occurring at the above place. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister to kindly consider this request. When we talk of about railway budget it goes without saying that people demand for new trains.

There is a demand for direct train between Pollachi-Chennai-Pollachi on a daily basis. They have also been demanding trains between Pollachi and Coimbatore and Pollachi to Palani considering the commercial as well as religious aspects. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister to look into this.

सभापति महोदय : मंत्री जी मैं एक बात कहना चाहता हूँ। माननीय सदस्य अपने अनुभव के आधार पर अपनी दिक्कतें लिख कर लाते हैं। यहां पर रिस्पॉसिबल आफिसर्स की एक टीम लाबी में बैठी होनी चाहिए, जो इनकी बातों को नोट करे। ऐसा लगता है कि माननीय सदस्य बोल रहे हैं और यह सिर्फ एक औपचारिकता के लिए है। मैं सामने बैठ कर देख रहा था कि आफिसर्स लाबी में बैठकर कोई नोट नहीं कर रहा था।

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): अधिकारी लाबी में बैठे हैं, लेकिन नोट नहीं कर रहे हैं।

सभापति महोदय : मैं भी आपके साथ ही सामने बैठता हूँ। कोई भी नोट नहीं कर रहा है।

श्री कमलेश पासवान।

श्री कमलेश पासवान (बांसगांव): महोदय, जब रेल मंत्री जी बजट पेश कर रहे थे, तो हम उनकी बातों को बहुत ध्यान से सुन रहे थे और उम्मीद लगाकर बैठे थे कि पुराने रेल बजट में हम लोगों के क्षेत्र और देश की जो उपेक्षा हुई थी, उसे पूरा करेंगे। भाषण देने के बाद जब घोषणा की तो मेरे संसदीय क्षेत्र का एक महत्वपूर्ण मामला था, जो बांसगांव पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय गोरखपुर से संलग्न है। यह रेलवे की दृष्टि से काफी उपेक्षित क्षेत्र में महत्वपूर्ण रेल लाइन सहजनवा वाया दोहरीघाट के निर्माण हेतु सर्वे का काम 1992-1997 में ही पूरा हो चुका था। महोदय, मेरे पास रेल बजट से करीब एक हफ्ते पहले एक विडिओ आई थी। मुझे पत्र द्वारा संदेश मिला कि आपको याद होगा कि आपके 13.12.2012 को लोकसभा में नियम 377 के माध्यम से इस मुद्दे को उठाया था। संसाधन की कमी कह कर उन्होंने मना कर दिया। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि जहां कांग्रेस के सांसद नहीं हैं, वहां इन्हें संसाधनों की कमी नहीं है।

लेकिन पिछले चार साल से तीन रेलमंत्रियों ने अपने अपने रेल बजट पेश किए, जो जो जिस राज्य से आता था, वहां वहां का कार्य हुआ। लेकिन दुर्भाग्य से हम लोग पूर्वांचल के रहने वाले लोग हैं और पूर्वांचल के सहजनवा-दोहरीघाट के सर्वे का काम बहुत महत्वपूर्ण है। जो सर्वे 1992 में ही पूरा हो चुका है और अगर इसको दे दिया जाए तो मुझे लगता है कि ये प्रमुख बौद्धस्थलों-सारनाथ, कुशीनगर, कपिलवस्तु आपस में जुड़ भी जाएंगे और रेलवे के दृष्टिकोण से यह फायदेमंद भी होगा। मेरे द्वारा इस संबंध में कई बार सवाल उठाया गया और अब मैं दोबारा मंत्री जी से मांग करता हूँ कि जिस तरह से आपने रायबरेली, अमेठी और उन जगहों का ध्यान रखा है जहां पर कांग्रेस के लोग रहे हैं, मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि इससे पहले जो सांसद स्वर्गीय महावीर प्रसाद जी थे, आपके ही सांसद रहे हैं और कई बार इस सरकार में मंत्री भी रहे हैं, इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि एक शूद्रांजलि के नाम से ही यदि आप वहां दे दे तो इससे मेरे क्षेत्र का विकास होगा। मैं इसी के साथ ही अपने गोरखपुर के लिए भी मांग करता हूँ कि कोई भी ऐसी ट्रेन नहीं है कि हम लोग गोरखपुर के रूट पर कम समय में सीधे दिल्ली चले जाएं। हम लोग शाम 4 बजे चलते हैं और सुबह 7-8 बजे तक पहुंचते हैं। उस रूट पर हमने कई बार मांग की है और मंत्री जी से भी मिले हैं। माननीय योगी आदित्यनाथ जी के नेतृत्व में हम लोग कई बार मंत्री जी से मिलने भी गये हैं और उन्होंने आश्वासन भी दिया लेकिन उन्होंने घोषणा नहीं की। इसलिए मेरी मांग है कि या तो शताब्दी या राजधानी एक्सप्रेस देने का काम करें ताकि वहां के लोगों को सुविधा हो सके।

उसी तरह से आप सब जानते हैं कि विधान सभा चौरीचौरा का क्षेत्र मेरे क्षेत्र में पड़ता है। चौरीचौरा का नाम सुनते ही निश्चित तौर पर आजादी की बात याद आ जाती है लेकिन मेरे कई बार पत्र लिखने के बाद भी उनसे मिलने पर भी मंत्री जी ने मेरी बात को अनसुना कर दिया। मैं उम्मीद करता हूँ कि पूरे रेल बजट में यू.पी.के स्वतंत्रता संग्राम आंदोलन में चर्चित शहीद नगरी चौरीचौरा को मॉडल रेलवे स्टेशन बनाया जाए और वहीं पर गेट संख्या 147 बी पर ऑटोमैटिक सिस्टम लगाया जाए। मैंने जितनी भी मांगें रखी हैं, कृपया करके उनको सरकार पूरा करे।

***श्री नारनभाई काछडिया (अमरेली):** रेल बजट एक ऐसा बजट होता है जिसमें एक आम आदमी से लेकर सभी राज्य सरकारों को आशा होती है कि शायद इस बजट में रेलवे की समस्या का समाधान हो जाए, लेकिन इस बार फिर पिछले वर्ष से ज्यादा लोक-तुभावन बजट साबित हुआ है, और मैं इस लोक-तुभावन बजट का पुर्जोर विरोध करता हूँ।

आजादी के इतने सालों बाद भी हमारे गुजरात में विशेषकर सौराष्ट्र के प्रति बहुत ही सौतेला व्यवहार किया गया है। यहां तक कि इस बजट में हमारे संसदीय क्षेत्र अमरेली जिला का कोई उल्लेख तक नहीं किया गया है और इस तरह से भारतीय रेल के मानचित्र से अमरेली का नाम निकाल दिया गया है। क्या मंत्री जी को यह

भी पता है कि अमरेली जिला भी देश का एक अभिन्न अंग है और यही कारण है कि आजादी के 66 साल बाद भी मेरा चुनाव क्षेत्र अमरेली आज भी रेल सेवाओं से वंचित है। रेल सेवाओं के अभाव से आज भी मेरा चुनाव क्षेत्र सर्वाधिक पिछड़ा हुआ साबित हो रहा है। आजादी से पूर्व की मीटरगेज लाईन आज भी कार्यरत है। अमरेली का कुल आबादी का 60 से अधिक प्रतिशत हिस्सा सूत, अहमदाबाद, बड़ौदा, मुम्बई में अपनी रोजी-रोटी के जीवन निर्वाहन के लिए बसे हुए हैं। लेकिन अमरेली से सूत, मुम्बई और देश के अन्य शहरों से रेल सम्पर्क आज भी वंचित है, जिसके कारण लोगों को रेल सेवाओं के लिए अहमदाबाद पर निर्भर रहना पड़ रहा है।

मेरे चुनाव क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले ढसा से लाठी खिजडिया, अमरेली, धारी, जेतलसर और जूनागढ़ के बीच रेल लाईन बिलाने और आमान परिवर्तन के लिए कई बार सर्वेक्षण करवाया गया, लेकिन आज भी कुछ नतीजा नहीं निकल पाया है। दूसरा, मैंने कई बार सदन में अहमदाबाद, महुआ के बीच रेल प्रतिदिन चलाने के लिए अपना प्रस्ताव रखा और अहमदाबाद, महुआ, सूत के बीच सीधी रेल लाईन प्रारंभ करवाने के लिए मंत्रालय से आग्रह किया, लेकिन आज भी इस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई और ना ही कोई प्रत्युत्तर प्राप्त हुआ। पश्चिम रेलवे के भावनगर विभाग के अंतर्गत आने वाले सावरकुंडला स्टेशन पर रेल प्रशासन ने अपनी नाकाबिलीयता का नमूना पेश किया है, जहां रेलवे प्लेटफार्म नीचे और लाईन ऊपर है और इस स्थिति का जायजा शायद किसी बड़े अधिकारी ने नहीं लिया है। लेकिन फिर भी स्थिति में बदलाव नहीं हो पा रहा है, पता नहीं ऐसा घोर मजाक वहां की जनता के साथ क्यों किया जा रहा है?

मेरे क्षेत्र में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्रों का अभाव है, जबकि वहां पर पिपावा पोर्ट ट्रस्ट कार्यरत है, जहां से प्रतिदिन करोड़ों रुपए के सामान का आर्यैत-निर्यात किया जाता है। साथ ही साथ, अंबुजा सीमेंट, अल्ट्राटेक, सिद्धी सीमेंट जैसे कारखाने हैं। साथ ही साथ, कपास की मंडियां, नमक उत्पादन, मछली उत्पादन, खनिज सम्पदा इत्यादि से रेल प्रशासन को करोड़ों रुपए का राजस्व अर्जित हो रहा है। जिला मुख्यालय अमरेली स्टेशन की स्थिति तो और भी अत्यधिक दयनीय है। साथ ही, भावनगर, अथेलाई, धोलेरा, वटामन, तारापुर, पेटलाद के रास्तों पर नई लाईन बिलाने का कई बार सर्वेक्षण किया गया। साथ ही साथ, ढसा के बीच आमान परिवर्तन और सुरेन्द्र नगर, बोटाद, ढसा, राजुला और पिपावा के बीच रेल दोहरी करने के संदर्भ में राज्य सरकार ने कई बार अपना प्रतिवेदन प्रेषित किया लेकिन नतीजा आज तक संतोषजनक नहीं मिल पाया है। प्रत्येक वर्ष के रेल बजट में राज्य से संबंधित वित्तीय आवंटन के लिए प्रस्ताव प्रेषित किया जाता है लेकिन हर बार की तरह इस बार भी गुजरात रेल सेवाओं को प्राप्त करने से वंचित रहा है और इस बजट में मंत्री महोदय जी ने पूरे गुजरात के लोगों को निराश किया है, जो बहुत ही दुःख की बात है। इसलिए मैं इस बजट का विरोध करता हूं।

इस रेल बजट में नई लाईनों का जो प्रस्ताव किया गया है, उसमें गुजरात विशेषकर सौराष्ट्र के साथ सौतेला व्यवहार किया गया है। इस बजट में नई एक्सप्रेस गाड़ियों को शुरू करने के प्रस्ताव में भी सौराष्ट्र को नजरअंदाज कर दिया गया है।

नई पैसेंजर गाड़ियों को शुरू करने के संदर्भ में कुछ गाड़ियों का प्रस्ताव किया गया है जो अपने आप में सम्पूर्ण नहीं हैं क्योंकि सौराष्ट्र को दिल्ली से जोड़ने वाली गाड़ियों का कहीं भी कोई प्रस्ताव या उल्लेख तक नहीं किया गया है और न ही इन गाड़ियों को अहमदाबाद, गांधीनगर से जोड़ने का कोई प्रस्ताव है।

2013-14 में पूरी की जाने वाली नई लाईनों के प्रसंग में भी गुजरात तथा विशेषतौर पर सौराष्ट्र को पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया गया है।

2012-13 में दोहरीकरण परियोजनाओं में भी गुजरात विशेषकर सौराष्ट्र का नामोनिशान तक प्रस्तावित नहीं किया गया है, जो अत्यंत दयनीय है।

2012-13 में आमान परिवर्तन पूरी की जाने वाली परियोजनाओं में भी गुजरात अथवा सौराष्ट्र का उल्लेख तक नहीं किया गया है।

रेल पर्यटन के प्रस्ताव में यदि गुजरात को देखा जाए तो यह भाग अत्यंत महत्वपूर्ण है। गांधी जी के देश को रेल पर्यटन से दूर रखा गया है, जबकि इस संदर्भ में पोखंदर, अहमदाबाद, ओखा, वापी, सोमनाथ, द्वारका एवं जूनागढ़ जैसे महत्वपूर्ण पर्यटन स्थलों को पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया गया है।

22 नई लाईन परियोजनाओं और आमान परिवर्तन परियोजनाएं तथा दोहरी परियोजना को शुरू करने के प्रस्ताव में सौराष्ट्र का नाम कहीं भी प्रस्तावित नहीं किया गया है। जबकि माननीय रेल मंत्री जी ने स्वयं स्वीकार किया है कि राज्य सरकारों, संसद सदस्यों द्वारा अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं मगर इसके बावजूद सौराष्ट्र को पूर्ण रूप से नजरअंदाज कर दिया गया है।

ऐसा प्रतीत होता है कि मंत्री जी ने सौराष्ट्र को रेल विकास के प्रसंग में भारत के नक्शे से बाहर कर दिया है और दूसरी ओर गांधी परिवार को ध्यान में रखते हुए महात्मा गांधी के देश को नजरअंदाज करते हुए, रायबरेली में रेल फैक्टरी का निर्माण प्रस्तावित किया गया है।

इस बजट में जो कुछ भी गुजरात के लिए घोषणाएं की हैं, उसका मैं स्वागत करता हूं और मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहूंगा कि पिछले रेल बजट वर्ष 2012-13 में जो भी घोषणाएं हुई थी, उसका कार्य अभी तक पूरा नहीं हो पाया है और इस लम्बित परियोजनाओं को रेलवे मंत्रालय वास्तव में उसे समायोजन सम्पूर्ण योजनाओं को पूरा करने की कृपा करें।

***श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहान (साबरकांठा):** हम सब जानते हैं कि रेलवे विकास की धरोहर है। जहां-जहां रेल गुजरती है वहां-वहां विकास पनपता है। भारतीय रेल आज भारतीय नदियों की तरह हमारे लोगों की जीवन रेखा बन गई है। बिना रेल विकास संभव नहीं हो सकता क्योंकि यह सार्वजनिक परिवहन का सबसे बड़ा उपक्रम है। योजना दो करोड़ से ज्यादा लोग रेल का सफर करते हैं। यह यात्रा के अलावा माल की ढुलाई का भी बहुत बड़ा जरिया है। हर दिन 25 लाख टन सामान का परिवहन होता है।

दुःख के साथ कहना पड़ता है कि रेल परिवहन का जितना विस्तार एवं विकास होना चाहिए था, कम भाग्य से नहीं हो पाया है। आजादी के पहले अंग्रेज 54000 कि.मी. रेल लाईन छोड़कर गए, जबकि हमने 65 सालों में सिर्फ 10,000 कि.मी. का इजाफा किया है, जो हमारे लिए शर्म की बात है फिर भी हम अपनी पीठ थपथपा रहे हैं। रेल परिवहन की पूर्ण रूप से उपेक्षा की गई है। माल वहन एवं यात्रियों में बढ़ोतरी हो रही है लेकिन रेलवे का समुचित विकास नहीं हुआ।

आज 500 से ज्यादा पुल ढाढ़सा होने का इंतजार हो रहे हैं। ज्यादातर रेलवे स्टेशन अस्वच्छ हैं, पीने का पानी ठीक से उपलब्ध नहीं है। रेल डिब्बों में सफाई का अभाव, टॉयलेट दुर्गन्ध से भरे पड़े रहते हैं। यात्रियों को बैठने की तो बात छोड़ो, पैर रखने की भी जगह नहीं मिलती। जानवरों की तरह मनुष्यों को डिब्बे में भरा

जाता है, कोई रेलगाड़ी खाली दौड़ती नहीं मिलती, फिर भी कहते हैं कि रेल घाटे में चलती है। सच्ची बात तो यह है कि उनके संचालन में खामियां हैं। भ्रष्ट अधिकारियों के कारण रेल घाटे में चल रही है। अभी थोड़े दिन पूर्व हमारे राज्य के अहमदाबाद के डी.आर.एम. करोड़ों के भ्रष्टाचार में गिरफ्तार हुए हैं। ये तो सिर्फ हिमशिला का शिखर ही है। ठीक से संचालन न होने से रेल नुकसान करती है तो किराया बढ़ाया जाता है, जिसका असर दो रूप में दिखाई देता है - (1) दुलाई महंगी होने से जनता की चीजें महंगे दर पर मिलती हैं। महंगी को सीधे हवा मिलती है। (2) विकल्प में ट्रकों का माल परिवहन में ज्यादा उपयोग होता है। परिणामस्वरूप डीजल की भारी खपत, अधिक धुआं से पर्यावरण को नुकसान, लम्बी कतारें, ट्रैफिक जाम कर देती है।

सवाल तो यह है कि आज जीडीपी में रेलवे का योगदान महज एक फीसदी है, तो फिर रेलवे का अलग बजट क्यों? जबकि जरूरत तो कृषि के अलग बजट की है।

मैं रेल मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि आप जहां ज्यादा रेलगाड़ियां दौड़ती हैं, उस रूट पर अधिक रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा करते हैं, जिससे ट्रेनें टेट लतीफ हो जाती हैं। जबकि हमारे साबरकांठा जैसे पिछड़े क्षेत्र की उपेक्षा की जाती है। देश के जो आदिवासी तथा पिछड़े क्षेत्र हैं वो क्या विकास के अधिकारी नहीं हैं? आपकी नज़र में क्या हम हिन्दुस्तान का हिस्सा नहीं हैं? क्या पिछड़े क्षेत्रों का विकास करना सरकार की जवाबदेही नहीं है? हमें कब तक हमारे क्षेत्र के रेल विकास हेतु भीख मांगनी पड़ेगी? क्या हमारे क्षेत्र की इसलिए उपेक्षा की जा रही है कि हम विपक्ष के सांसद हैं? चार साल से, हर बजट के मौके पर आपके सामने भीख मांगते हैं, फिर भी निराशा ही हाथ लगती है। अगर हम प्रजातंत्र की बात करते हैं तो देश के हर क्षेत्र का सम्यक विकास की जिम्मेदारी क्या सरकार की नहीं बनती? लेकिन हमारी एक भी बात सुनी नहीं जाती है। हम 25 लाख लोगों के प्रतिनिधि हैं। एक जनप्रतिनिधि की बात की उपेक्षा हो रही है, हमारे साथ भेदभाव भरा बर्ताव हो रहा है।

हमारे संसदीय क्षेत्र में एक भी गुड़ज़ रैक पोस्ट नहीं है, पहले था, अच्छी तरह से चलता था, वो गेज़ परिवर्तन न होने के कारण आपने बंद कर दिया है। पूरा क्षेत्र हैरान-पेशान होता है। किसानों को फसल के समय पर्याप्त मात्रा में खाद नहीं मिल रहा। सड़क के जरिए अन्य प्रांतों से ट्रकों से लाया जाता है जिसके कारण कृषि प्रभावित होती है। हमारी मांग है कि हमारे क्षेत्र में अस्थायी तौर पर भी रैक पोस्ट की सुविधा दी जाए।

हमारे संसदीय क्षेत्र साबरकांठा से मुम्बई या दिल्ली जाने की कोई सुविधा नहीं है। माडोसा से मुम्बई नई रेलगाड़ी या कनेक्टिविटी दी जाए।

अहमदाबाद से हिममतनगर-खेडब्रह्मा रेल लाइन को अंबाजी तक लंबाया जाए। अंबाजी हमारी माँ अम्बा का शक्तिपीठ केन्द्र है। हमारी आस्था का केन्द्र है। प्रतिवर्ष लाखों की संख्या में यात्री देशभर से अंबा जी के दर्शन हेतु आते हैं। खेडब्रह्मा-अंबाजी का अंतर सिर्फ 50 कि.मी. है जिसका सर्वे भी हो गया है। योजना भवन ने रेल अध्यक्ष को स्वीकृति के लिए भेज रखा है। खेडब्रह्मा से अंबाजी रेल लाइन बढ़ायी जाए। दूसरी कोई मांग यदि न स्वीकारो, परन्तु यह अंतिम मांग की स्वीकृति दी जाए।

हमारा क्षेत्र आदिवासी क्षेत्र है। रेलवे सुविधा मिलने से आदिवासी लोगों का विकास होगा। रेल विकास न मिलने से हमारे क्षेत्र के लोग नाराज एवं आक्रोशित हैं। जन आन्दोलन करने की बाते होने लगी हैं। कहते हैं कि अगर सरकार हमें रेलवे की सुविधा देने के लिए तैयार न हो तो हमारे यहां बिछाई गई पुरानी बिन उपयोगी रेल पटरियों को हटाकर, हमारी जो जमीन सरकार ने संपादन की है, वह जमीन किसानों को वापस लौटाई जाए, ताकि वो इसमें खेती करके अपना पालन-पोषण कर सकें।

श्री कुँवरजीभाई मोहनभाई बावलिया (राजकोट): सभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने 2013-14 का जो रेल बजट रखा है, उसका मैं समर्थन करता हूँ और खासकर मुझे उम्मीद थी कि रेल मंत्री जी सौराष्ट्र जो कि गुजरात में एक अलग से इलाका पड़ता है और सौराष्ट्र में अब तक हमारे सौराष्ट्रवासियों की जो मांगें थीं, इनमें कुछ को रेल बजट में शामिल किया जाएगा लेकिन मैं दुःख के साथ यह बताना चाहता हूँ कि सौराष्ट्र में खासकर जो हमारे दो तीन इश्यूज थे, उनमें से एक भी इश्यू पर मंत्री जी की ओर से हमें सपोर्ट नहीं मिला।

सभापति जी, लोग उत्सुक रहते हैं कि रेल मंत्री जी अपने खजाने से कुछ झोली में डालेंगे किंतु बहुत दुःख के साथ कहना चाहता हूँ कि प्रति वर्ष गुजरात और विशेष रूप से सौराष्ट्र के हिस्से में निराशा आती है। यह याद रखा जाए कि सौराष्ट्र के रजवाड़ों ने गांव गांव और छोटे शहरों को रेल से जोड़ा था खासकर बोटाद-जसदण, बोटाद-निंगाला, सुरेन्द्रनगर साथला, मोरबी-टंडारा, मोरबी-टंकारा जैसे छोटे छोटे गांव और शहरों को या तो नेरोगेज या मीटर गेज से उस समय के रजवाड़ों ने जोड़ा था। आम आदमी के यातायात की जो व्यवस्था उन्होंने की थी, वह आदर्श थी किंतु अब भारत सरकार के हाथों में रेल आई तो सौराष्ट्र के लोगों की उम्मीदें मानों टूट गईं।

बोटाद सौराष्ट्र का प्रमुख कृषि विनिमय केंद्र है। लघु उद्योग उत्पाद बोटाद से ही गुजरात पहुंचाया जाता है। बोटाद -अहमदाबाद रूट का गेज कन्वर्जन नहीं होने के कारण हजारों किसानों को नुकसान हो रहा है। इसी तरह की ही समस्या राजकोट-सुरेन्द्र नगर की है। सौराष्ट्र के सांसद 15 साल से दोहरी लाइन की मांग कर रहे हैं लेकिन आज तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। गुजरात के दो बड़े शहरों राजकोट और अहमदाबाद को जोड़ने वाला सिंगल ट्रैक है, हम इसे डबल करने की मांग कई सालों से करते आ रहे हैं। सिंगल ट्रैक होने की वजह से गाड़ियां अति विलंब से चलती हैं जिसके कारण गुजरात के सीमेंट और अन्य उद्योगों को नुकसान उठाना पड़ता है।

महोदय, राजकोट गुजरात का बड़ा शहर है। दिल्ली आने के लिए अहमदाबाद से आना पड़ता है। हम राजकोट से दिल्ली आने के लिए डायरेक्ट ट्रेन की मांग करते रहे हैं लेकिन इस बात का कोई उल्लेख नहीं है। पोखंदर, सोमनाथ, वेरावल लाइन के लिए राजकोट से अहमदाबाद आना पड़ता है जबकि पहले बोटाद जसदण मीटर लाइन थी, 54 मीटर की लाइन का उपयोग किया जाए और जसदण से गोंडल तक 39 किलोमीटर की नई लाइन डाली जाए तो सौराष्ट्र में गुजरात आने के लिए एक और वैकल्पिक मार्ग हो सकता है। पहले सर्वे 21 मई, 1934 में हुआ था। मैंने 2011 में फिर से सर्वे करवाया लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ। इसका कोई उल्लेख बजट में नहीं है। मेरी मांग है कि सारे शार्ट रूट और दूसरे वैकल्पिक रास्ते जो सौराष्ट्रवासियों को मिल रहे हैं, गोंडल-जसदण-बोटाद का सर्वे कराकर रूट में शामिल किया जाए।

महोदय, राजकोट और अहमदाबाद के बीच प्रतिदिन एक और पैसेंजर ट्रेन चलाई जाए। पिछले बजट में घोषित की गई तिरुणवेली-हापा ट्रेन एक ही दिन चलती है। हमारी मांग है कि इसे सप्ताह में दो दिन चलाया जाए। मोरबी में नजरबान रेलवे स्टेशन रजवाड़ों ने बनाया था लेकिन अब यहां ट्रेन नहीं रुकती है। पहले जो सुविधाएं

थीं उन्हें भी बंद कर दिया गया है। मैंने कई बार बुकिंग विंडो के लिए लिखा है लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ है। हरिद्वार से अहमदाबाद ट्रेन चलती है लेकिन यह 17 घंटे तक खड़ी रहती है। हम तीन साल से मांग कर रहे हैं कि इसे राजकोट तक ले जाया जाए लेकिन कोई हमारी बात नहीं सुन रहा है। हमारी मांग है कि इस ट्रेन को राजकोट तक ले जाया जाए ताकि यात्रियों को हरिद्वार जाने की सुविधा मिल सके। हमने राजकोट-वेरावल, राजकोट-ओखा सैवशन की लोकल गाड़ियों में कोच बढ़ाने के लिए कई बार लिखा है लेकिन कोई काम नहीं हुआ है। मेरी मांग है कि सौराष्ट्रवासियों के लिए स्टापेज और रूट बढ़ाए जाएं। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि सौराष्ट्रवासियों की बात सुनी जाए।

***SHRI BIBHU PRASAD TARAI (JAGATSINGHPUR):** I would like to mention here that the Budget allocation in respect of Odisha is grossly insufficient to meet the cost of various ongoing projects in the State. The Railway Zone coming across Odisha is considered as a profit generating Zone and Odisha has been contributing around Rs.14,000 crores revenue per annum to the Railways. Keeping in view development as well as completion of these projects, the State of Odisha demanded Rs.3050 crore and in response a meagre Rs.869 crore was allocated. Odisha which is ranked much below the national average in the Railway Map of India, has once again been discriminated upon and neglected in the allocation of funds in the present Railway Budget in spite of the East Coast Railways and portion of South Eastern Railways passing through state of Odisha are major revenue earners for the Indian Railways. The State of Odisha had demanded for introduction of 31 new trains whereas only one has been sanctioned to the State. Against the demand for extension of 17 trains, only 3 trains have been taken into consideration. Through, Odisha is considered as one of the most preferred destinations for investment, especially in the metal, mining and power sections, the Minister of Railways has overlooked the state, which is clearly reflected in this unbalanced Budget which has categorically ignored to cater the need of regional requirement and prospective Railway expanding Zone.

I also like to draw the attention of Hon'ble Minister towards the problems being faced by the rail commuters to Paradip Port and other industrial set-ups as in Paradip. Paradip, one of the major seaports of India, is situated in my Parliamentary Constituency, Jagatsinghpur, Odisha. Since its inception in 1962, the adjacent area of Paradip Port has grown as a business and industrial hub in eastern coast of India. Besides being a major port, Paradip due to its geographical location, has become an attractive site for investment with already established Paradip Phosphates Limited, IFFCO, terminals of IOCL, BPCL and HPCL, Cargil Edible Oil Plant, Carbon company etc. The construction works of Oil Refinery project and Essar Steel Plant project with an amount of Rs.30000 crore and more than Rs.15000 crore respectively are also going on, where 25 thousand workers are working. Several upcoming projects like thermal power plants and petrochemical complex, etc. have also been proposed to be established in future. Because of its exposure to national and international investment, a massive influx of skilled as well as unskilled migrant workers has taken place in recent times. Most of the workers, due to lack of accommodation facility in Paradip, prefer to commute from far off places like Cuttack, Bhubaneswar, Jajpur etc. by train keeping in view their easy accessibility to their respective industrial set ups. As Paradip has been connected with Cuttack and Bhubaneswar through railway line and most of the people commute by train, the frequency of train services is not adequate to address the problems of workers working in various industrial establishments of Paradip. Hence, I request the Hon'ble Minister to take steps to run more number of passenger trains having AC coaches starting from Cuttack and Bhubaneswar to Paradip in order to facilitate the railway commuters to reach their working place.

The AC coaches which have been taken away from the Inter-City Express running between Bhubaneswar and Paradip may be reinstated. A new train may be introduced between Paradip of Odisha and Howrah of West Bengal since number of people from West Bengal are working in industrial set-ups in Paradip as well as Paradip Port and vice versa.

I request Hon'ble Railway Minister to consider linking Paradip with Konark by rail route since both the places are equally important on account of tourism potential of the State. Paradip attracts thousands of tourists due to its status of major seaport and various industrial set-ups and Konark for the famous Sun Temple.

It may further be mentioned that the reservation counters at Nimapara and Astaranga of Puri district, Kujang and Biridi of Jagatsinghpur district should be provided for rural rail commuters of Jagatsinghpur Parliamentary Constituency in Odisha. Though the approval for setting up of the reservation counter at Kujang in Jagatsinghpur district was sanctioned, no initiation in this regard has been taken yet. So, I request to expedite setting up of reservation counter at Kujang.

I would like to draw the attention of Minister of Railway to the foundation stone for laying of 82 kms rail line between Haridaspur and Paradip in Odisha which had been inaugurated in 1999 and it was promised to be completed in 2004 by the then Minister of Railways. The Minister of Railways in 1999 had estimated the tune of Rs.594 crore for expenditure and 1780 acres of land was also proposed to be acquired for the said project. However, after elapse of almost thirteen years, no initiation has been taken by respective Ministers in this regard. Hence, I request Shri Bansal Ji, Hon'ble Minister of Railways to consider for laying of the said line keeping in view importance of Paradip Port as a major port as well as various

industrial set-ups therein.

The Minister of Railways is also requested to initiate for development of infrastructural amenities at Puri, Paradip, Titlagarh, Rayagarh, Korapur, Kessinga, Chatrapur, Balugaon, Jaleswar, Balangir Stations, etc. in Odisha. The Ministry is also requested to further increase the computerized network for reservation at various stations in Odisha and expedite their completion.

I would request the Hon'ble Railway Minister to kindly increase the funds substantially from the present allocation in the Railway Budget 2013-14 for introduction of new projects and completion of ongoing projects of Railways in the State of Odisha which could culminate economic growth and prosperity of the State.

MR. CHAIRMAN : Shri S.K. Bwiswmuthiary. I would request you to help the Chair. I am giving you only four minutes' time.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY (KOKRAJHAR): Sir, let me be given enough time to speak out on the demands of the people of Bodoland.

आदरणीय सभापति जी, आपने मुझे वर्ष 2013-14 रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। मैं हिन्दुस्तान के कोकराझार से आया हूँ। Kokrajhar is the headquarters of the Bodoland Territorial Areas Districts which is a scheduled tribal area which was created in 2003 under the provision of the Sixth Schedule to the Constitution of India. It is located in the western most point of Assam which is adjacent to West Bengal.

मेरी कांस्टीट्यूसी के लिए इस साल के रेल बजट में एक भी पैकेज एनाउंस नहीं किया गया है, यह मुझे बहुत दुःख के साथ कहना पड़ता है। मुझे ऐसा महसूस हुआ कि इस साल के रेलवे बजट में हमारे उत्तर-पूर्वांचल की तुलना में जितने अन्य उन्नत प्रदेश हैं, उन राज्यों के लिए ज्यादातर धनराशि का आबंटन किया गया है। इन्हीं प्रदेशों के लिए ज्यादातर संख्या में प्रोजेक्ट्स, पैकेज वगैरह की घोषणा की गई है। यह बहुत तकलीफ की बात है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी अपने दिल को बड़ा करें और हमारे उत्तर-पूर्वांचल के लोगों के साथ भी प्यार और मोहब्बत का व्यवहार करें।

सभापति महोदय : आप क्या-क्या चाहते हैं, जल्दी बोलिये?

श्री सानसुमा खुंगुर बैसीमुथियारी : मेरी खास मांग है कि Kokrajhar is the headquarter of the Bodoland Territorial Council, as well as the headquarter of Kokrajhar District also and Kokrajhar is the last bordering district of the State of Assam adjacent to West Bengal. इसलिए कोकराझार रेलवे स्टेशन पर सभी साउथ बाउंड ट्रेनों के रुकने की जरूरत है, लेकिन ये सारी इम्पोर्टेंट ट्रेनें वहां नहीं रुकती हैं। इसलिए आपके माध्यम से मेरी मंत्री जी से मांग है कि इन सारी ट्रेनों को कोकराझार में अति शीघ्र रुकवाने की व्यवस्था करें। इनमें मुख्य ट्रेन्स इस प्रकार हैं - गुवाहाटी-हावड़ा-सोरेघाट एक्सप्रेस, लोकमान्य तिलक-कामारख्या एसी एक्सप्रेस, गुवाहाटी-सिकन्दराबाद एक्सप्रेस, गुवाहाटी-नई दिल्ली-पूर्वोत्तर सम्पर्क कृति एक्सप्रेस। यह ट्रेन गुवाहाटी से दिल्ली के लिए शुरू होती है और कोकराझार होकर आती-जाती है, लेकिन यह ट्रेन वहां क्यों नहीं रुकती है? इसलिए गुवाहाटी-नई दिल्ली-पूर्वोत्तर सम्पर्क कृति रेल कोकराझार में रुकनी चाहिए। इसके बाद कामारख्या-दानापुर कैपिटल एक्सप्रेस, गुवाहाटी-द्वारका एक्सप्रेस, गुवाहाटी-बीकानेर एक्सप्रेस, लोकमान्य तिलक-कामारख्या कर्मभूमि एक्सप्रेस, लोकमान्य तिलक-गुवाहाटी एक्सप्रेस, गुवाहाटी-पुरी एक्सप्रेस, गुवाहाटी-जम्मू-तवी एक्सप्रेस, डिब्रूगढ़-अमृतसर एक्सप्रेस, यशवंतपुर-डिब्रूगढ़ एक्सप्रेस, झांझा-डिब्रूगढ़ टाउन एक्सप्रेस, कामारख्या-जोधपुर एक्सप्रेस, कामारख्या-आनंदपुर एक्सप्रेस, कामारख्या-बंगलौर एसी एक्सप्रेस, न्यू तिनसुकिया-राजेन्द्र नगर (पटना) एक्सप्रेस इन सारी ट्रेनों को वहां रुकने की जरूरत है। 1

MR. CHAIRMAN : This long list shows that your area is very rich in railways.

श्री सानसुमा खुंगुर बैसीमुथियारी : आप मेरी मदद कीजिए।

सभापति महोदय : मैं आपकी मदद कर रहा हूँ।

श्री सानसुमा खुंगुर बैसीमुथियारी : ये इतनी इम्पोर्टेंट ट्रेन्स हैं, लेकिन इनमें से कोई भी ट्रेन वहां नहीं रुकती है, आखिर इसका क्या कारण है? लोग अपनी पाकेट से पैसा देकर टिकट खरीद कर ट्रेनों में चढ़ना चाहते हैं, लेकिन उनके लिए इस देश में मौका क्यों नहीं है, यह बड़े ताज्जुब की बात है।

इसके साथ ही मैं आपसे परमीशन लेकर अपनी स्पीच का बाकी हिस्सा लिखित रूप में सबमिट करना चाहता हूँ।

MR. CHAIRMAN: You can hand it over to the hon. Minister.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY : Then I have to speak about something more.

MR. CHAIRMAN: There is acute shortage of time.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY : Sir, I have to speak about some more important issues .

MR. CHAIRMAN: Please come to the last point.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY : Sir, I have a long list of demands and these demands are very much long pending. But no demand of mine has yet been taken care of by the Government of India. Immediate creation of road over bridges at the following places is very much necessary: such as Srirampur, Bosaigaon Hutâ€¦.

MR. CHAIRMAN : Bwismuthiary Ji, you hand over the list to the hon. Minister and it will be as good as laying on the Table of the House.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY : The hon. Minister is not available at the moment. मंत्री जी कहाँ हैं? ...(व्यवधान)
मंत्री जी नहीं हैं।

MR. CHAIRMAN: The hon. Minister of Railways is coming. The hon. Minister of State is here.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY : All right, Sir. लेकिन आखिर में आपके जरिए मेरी विनती है कि इन मांगों को पूरा किया जाए।

***MANICKA TAGORE (VIRUDHUNAGAR):** At the outset, please allow me to offer my sincere compliments to the Hon. Minister of Railways for the excellent manner in which he presented the Railway Budget 2013-14 in t his august House. Indeed it was mesmerizing to hear him quote the inspirational words of Christine Weatherly, which acted as an apt simile of the organization, supported by determination, commitment and dedication to duty demonstrated by each member of the 14 lakh strong Rail Parivar.

It is quite significant that he had taken into consideration the overwhelming demands for new projects, new trains, and varied suggestions for improving the services, reflecting aspirations of the people of India. He had wighed all the pros and cons with utmost care so as to make the Indian Raiwlays remain financially sustainable so that resources generated can be ploughed back for efficient upkeep, operation and maintenance of the system itself for the benefit of the rail users. Major segments of its business, freight as well as passenger need, therefore, to be based on sound economic principles and provide value for money to all customers.

May I also emphasise, on behalf of my Hon. Colleagues of this prestigious House, he has also considered the concerns expressed in various forums which are related to introduction of new trains, increasing the frequency of trains, safety and security of passengers, improvement of overall efficiency and passenger amenities, upgradation and modernization of many railway stations, etc, and has tried his best to satisfy a majority of such important demands. I am sure, he deserves a full round applause for this extraordinary feat.

Not only that he has given due consideration for passenger amenities and their comforts, he has also given due attention to details towards the freight movement across the country through the railways. He has, with diligent care, formulated the Fuel Adjustment Component (FAC) linked revision for freight tariff to be implemented from 1st April 2013.

May I now specifically point out the important highlights of the Rail Budget 2013-14, as presented by our Hon. Minister of Railways:-

(i) Under the able and motivated guidance of our party President, Smt. Sonia Gandhi Ji, and with the Hon. Railway Minister at the steering the Indian Railways has entered the one billion tone 'Select Club' joining Chinese, Russian and US Railways, besides joining the 'Select Club' running freight trains of more than 10000 tonne load;

(ii) Implementation of 'Fuel Adjustment Component' concept linking tariffs with movement of fuel prices;

(iii) Target of Rs.1000 crore each fixed for Rail Land Development Authority and IR Station Development Corporation to be raised through Public Private Participation (PPP) in 2013-14;

(iv) More environment friendly and eco-friendly 'green' initiatives such as setting up of Railway Energy Management Company (REMC) to harness the potential of solar and wind energy, setting up of 75 MW capacity windmill plants and energizing 1,000 level crossings across the country with solar power, deployment of new generation energy efficient electric locomotives and EMUs and more usage of agro-based and recycled paper and ban use of plastic in catering services.

(v) Many passenger amenities have been carefully considered such as On-Board Housekeeping Scheme and Clean Train Stations to more stations and trains, Unreserved Ticketing System (UTS), Automatic Ticket Vending Machines (ATVMs), Coin-operated Ticket Vending Machines (CO-TVMs) and scheme of Jan-Sadharan Ticket Booking Sevaks (JTBSs), setting up of six more Rail Neer bottling plants at Vijayawada, Nagpur, Lalitpur, Bilaspur, Jaipur and

Ahmedabad, pilot project on select trains to facilitate passengers to contact on-board staff through SMS/phone call/e-mail for coach cleanliness and real time feedback, provision of announcement facility and electronic display boards in trains, providing free Wi-Fi facilities on several trains, upgrading another 60 stations as Adarsh Stations in addition to 980 already selected, are a few mention from a large list.

(vi) As regards train services and the Metropolitan Projects and Suburban Services, commendable 67 new Express trains are to be introduced, 26 new passenger services, 8 DEMU services and 5 MEMU services are to be introduced, run of 57 trains are to be extended, and frequency of 24 trains are to be increased. Besides these, introduction of first AC EMU rake on Mumbai suburban network, introduction of 72 additional services in Mumbai and 18 in Kolkata, increase in the rake length from 9 cars to 12 cars for 80 services in Kolkata and 30 services in Chennai.

(vii) Complementary card passes to recipients of Rajiv Gandhi Khel Ratna & Dhyan Chand Awards to be valid for travel by 1st Class/2nd AC, complimentary card passes to Olympic Medalists and Dronacharya Awardees for travel in Rajdhani/Shatabadi Trains, travel by Duronto Trains permitted on all card passes issued to sportspersons having facility of travel by Rajdhani/Shatabadi Trains, facility of complimentary card passes valid in 1st class/2nd AC extended to parents of posthumous unmarried awardees of Mahavir Chakra, Vir Chakra, Kirti Chakra, Shaurya Chakra, President's Police Medal for Gallantry awardees to be granted one complimentary pass every year for travel along with one companion in 2nd AC in Rajdhani/Shatabadi Trains, and passes for freedom fighters to be renewed once in three years.

As regards the tariff proposal, I wish to honestly congratulate the Hon. Railway Minister for having thoughtfully considered inter alia setting up of Railway Tariff Regulatory Authority, Fuel Adjustment Component (FAC) linked revision for freight tariff to be implemented from 1st April, 2013, marginal increase in the supplementary charges for super-fast trains, reservation fee, clerkage charge, cancellation charge and tatkal charge, and abolishment of the enhanced reservation fee.

On behalf of the people of Tamil Nadu in general, and the people of Virudhunagar District, the Constituency which I represent in this august House, I specially offer my sincere thanks for having sanctioned 14 new trains services for the state, double-lining works, and electrification projects for the state.

And finally, before I conclude, I wish to make the following important demands of the people of my constituency, which were inadvertently left out in this Rail Budget:

(i) Introduction of a few more trains – particularly in the Coimbatore-Rameswaram and Coimbatore-Sengottai sectors, extension of the trains Pallavan Express upto Sengottai, extension of the recently announced Chennai-Karaikudi Express upto Sengottai;

(ii) Stoppage of important trains at Thirumangalam/ Thirupparankundram Stations and enhancement of passenger amenities at these two stations;

(iii) Provision of more number of Advance Reservation Offices in the southern districts of Tamil Nadu.

With the blessings of our respected party President, Smt. Sonia Gandhi Ji, and the continued support from our Hon. Prime Minister, I am sure, the Hon. Railway Minister will give these pressing demands the highest consideration so as to sanction them at the earliest.

0

डॉ. प्रभा किशोर ताविआड (दाहोद): माननीय सभापति जी, मैं आपकी बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है। ...**(व्यवधान)** महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूँ। रेल हम सभी सदस्यों को एक कोने से दूसरे कोने तक जोड़ती है, ले जाती है और हम सब को एक बना कर रखती है। सबसे पहले मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करती हूँ, जिन्होंने इतना अच्छा बजट दिया है कि लोगों की सुविधाओं को बढ़ाने की बात कही है। ...**(व्यवधान)** मैंने आपको सुना है और आपको भी मुझे सुनना पड़ेगा। मैंने आपको सुना है और मैं विनती करती हूँ कि आप भी मुझे सुनिए। ...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : प्रभा जी, आप एकदम बोलते जाइए, आपकी बात सभी सुनेंगे।

डॉ. प्रभा किशोर ताविआड : मैं किये के बारे में कहना चाहती हूँ, अभी-अभी दूसरे सदस्यों ने भी बताया कि किये का किसी को भी एतराज़ नहीं है। वे सुविधाएं चाहते हैं। ...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : प्रभा जी, आपको एक सुझाव देता हूँ कि You come to your constituency immediately because the time is very short.

डॉ. प्रभा किशोर ताविआड : सर, मेरी कंस्टिट्यूसी में, यूपीए-2 में सोनिया जी की लीडरशिप में और मनमोहन सिंह जी की गारंटी में सभी रेल मंत्रियों ने हमारे

इलाके में बहुत कुछ काम किया है, including Mamta Ji, Dinesh Ji, Bansal Ji, Muniyappa Ji, Bharat Singhji सभी ने हमारे इलाके में बहुत काम किया है। सर, हमारे इलाके में दाहोद जैसा कुछ नाम ही नहीं था। यूपीए-2 आने के बाद रेलवे स्टेशन और रेलवे की बात दाहोद में आई है। मैं सभी कर्मचारियों और अधिकारियों को बधाई देती हूँ कि वे भी लोगों को अपने गंतव्य स्थल पर ले जाने के लिए आधी रात को भी हमें सुनते हैं। यह उनके लिए भले ही छोटी बात हो, मगर हमारे लिए बड़ी बात है। कभी आधी रात को यात्री कहीं जाते हैं, उसके लिए कुछ तकलीफ होती है तो आधी रात को भी अधिकारी लोग सुनते हैं। मैं यह भी बताना चाहती हूँ कि कभी स्पेशल ट्रेनें दौड़ती हैं, उसमें भी हमारे यात्री जब मांगें करते हैं तो खास कर वेस्टर्न रेलवे के लोग मुझे सुनते हैं। मैं उनकी बहुत आभारी हूँ।

सर, मैं बताना चाहती हूँ कि रेल मंत्री जी ने इस बजट में दो ट्रेनें एनाउंस की हैं - एक बांद्रा-राम नगर एक्सप्रेस और दूसरी बांद्रा-हरिद्वार एक्सप्रेस। दोनों ट्रेनें वीकली हैं, मगर मैं गुजरािश करूंगी कि दोनों के स्टॉपेज दाहोद में मिलें। ऐसी मेरी मांग है। सर, हमारी बहुत लंबे अरसे से मांग है कि अहमदाबाद-आसनसोल एक्सप्रेस जो अभी भावनगर-अहमदाबाद-आसनसोल एक्सप्रेस है, हमारे इलाके में बहत सारे जैन लोग रहते हैं और वे समेदशीखर जाना चाहते हैं, वह वीकली ट्रेन है, वेस्टर्न रेलवे ने भी पॉज़िटिव रिपोर्ट दे दी है, रेलवे बोर्ड में भी चर्चा हुई है तो हम यह चाहेंगे कि अहमदाबाद-आसनसोल एक्सप्रेस - 12941/12942 का ठहराव हमें दाहोद में दिया जाए। मरुसागर एक्सप्रेस अजमेर शरीफ से अर्नाकुलम तक जाती है। साऊथ के लिए हमारे पास कोई ट्रेन नहीं है। हम गुजरािश करेंगे कि दाहोद में उसका स्टॉपेज दिया जाए। लोगों की मांग है कि गंधी नगर-इंदौर एक्सप्रेस के लिए लिमखेड़ा में स्टॉपेज दिया जाए। यह संभव हो सकता है क्योंकि टाइम टेबल में कुछ चेंज नहीं होता है। फिरोज़पुर जनता ट्रेन लंबी दूरी की ट्रेन है और उसके बहुत सारे स्टॉपेज हैं।

सर, इसमें कुछ जनरल कोचें बढ़ा दिये जायें। इसमें केवल जनरल कोच और स्लीपर कोच हैं, इसमें एक थ्री टायर ए.सी. भी जोड़ दिया जाए। अभी-अभी देहसदून एक्सप्रेस में थ्री टायर ए.सी. जोड़ा है तो हम लोगों की सुविधा के लिए इसमें भी जनरल कोच और थ्री टायर ए.सी. बढ़ा दिया जाये।

महोदय, ममता जी ने हमें गरीब रथ ट्रेन का स्टॉपेज दाहोद में दिया था। बड़ीदा हमारे यहां से 150 किलोमीटर दूर पड़ता है और रतलाम हमारे यहां से 125 किलोमीटर दूर है। जब हमने मांग की तो हमें कहा गया कि आपको राजधानी ट्रेन नहीं मिल सकती, हमें अग्रस्त कृति राजधानी ट्रेन नहीं मिल सकती, तब हमने बोला कि लोगों के लिए आपने यह गरीब रथ ट्रेन दी है। गरीब रथ ट्रेन में डिब्बे कम हैं, इसलिए अग्र गरीब रथ में फर्स्ट ए.सी., सेकेंड ए.सी. लगा दिया जाये तो हमारे यहां की पांच कांस्टीट्यूसी, धार, झाम्बुआ, पंचमहल, बांसवाड़ा और दाहोद के एमपीज़ को सुविधा होगी, क्योंकि हमें वहां शनिवार और रविवार को भी वक्त ही नहीं मिलता है। हम उसमें कोच बढ़ाने की बात कर रहे हैं।

महोदय, मैं एक ट्रेन की बात और करना चाहती हूँ, उसके बारे में आपको सुनना पड़ेगा। अहमदाबाद से ओखा तक एक ट्रेन है, जो डेली पैसेंजर है, वह सिर्फ सात डिब्बों के साथ ही चलती है। वह ट्रेन ओखा से दो बजे अहमदाबाद आती है और दूसरे दिन बारह बजे ओखा के लिए छूटती है। 22 घंटे तक यह ट्रेन अहमदाबाद में रुकी रहती है। हमने जब बार-बार इसका जिक्र किया तब उन्होंने पूनम के दिन हमें वह दाहोद तक दे दी है। मैं यह चाहती हूँ, उसमें टाइम-टेबल भी आ गया है, कोई ट्रैफिक डिस्टर्बेंस नहीं है, यह दाहोद मेघनगर तक की है तो यह ट्रेन जो हमें पूनम के आसपास एक दिन आने, एक दिन पीछे दो दिन मिलती है। हम चाहते हैं कि यह लोकल ट्रेन है, हमारे डेली पैसेंजर इसमें यात्रा करते हैं, इसे डेली बेसिस पर बढ़ाया जाये। अभी मेरे भाई बोल रहे हैं कि मेरे दाहोद के लोग, आसपास के इलाके के लोग, झाम्बुआ के लोग मजदूरी करने के लिए शौषट्र में जाते हैं। वे पैसा बचाने के लिए ट्रक में बैठकर यात्रा करते हैं। 400 रूपया बस का खर्च होता है, 200 रूपये में ट्रक वाला ले आने के लिए तैयार हो जाता है, लोग ट्रक में बारदान के ऊपर बैठकर आते हैं। एक्सीडेंट में 32-32 लोग मर जाते हैं, हम लोगों के लिए यह मांग करते हैं। इसका यूटिलाइज कीजिए, लोगों को सुविधा मिलेगी और आपको रेवेन्यू मिलेगा। हम गुजरािश करते हैं कि यह ट्रेन हमें मिल सकती है।

सभापति महोदय : आप एक मिनट मेरी बात सुनिये। मैं नहीं चाहता हूँ कि आप बोलती रहें और मैं दूसरे माननीय सदस्य का नाम ले लूँ। इसलिए आप प्लीज कंवलूड कीजिए। आप केवल लास्ट प्वाइंट कहिये।

डॉ. पूभा किशोर ताविआड : मैं ज्यादा कुछ नहीं बोलूंगी। पीपलोट में फुट ओवर ब्रिज की बात है, तीमखेड़ा में फुट ओवर ब्रिज की बात है, यह बात मैं रखना चाहती हूँ। मेरे भाई ने रजवाड़े की बात की, हमारे देवगढ़ बारिया में पीपलोट से एक ट्रेन जाती थी मीटर गेज, वह ट्रेन भी बंद हो गयी। वहां एक्वीजिशन की कोई प्रॉब्लम नहीं है। पिछले बजट में पीपलोट से बारिया होते हुए छोटा उदयपुर तक सर्वे होना था। उसका कहां तक सर्वे हुआ और यह लाइन हो सकती है।

1

***SHRI NITYANANDA PRADHAN (ASKA):** I come from Odisha which is long neglected by different Government at the Centre and more so, when it comes to the question of Railways, one great man, late Shri Biju Patnaik told in the Assembly, when I was an MLA, that the Britishers had laid the railway line only to connect Howrah and Chennai because that was the Capital of Britishers. Had there been any other route or the Rail line could have been laid on the Sea, then the Britishers would not have laid present Rail Line during their regime.

This also holds good even now when in spite of several demands, both by ruling and opposition parties, no Railway Line was laid in Odisha, whatever little progress that has been made is also not getting funds much less the new lines.

There are many examples to show that even now 9 to 10 districts of Odisha are deprived of getting the facilities of Railways. Though, those districts are situated in very remote areas and dominated by SC/ST people, the claim of UPA Government that they are working for 'Aam Aadmi' is completely false. During the last Railway Minister's Budget (Km. Mamata Banerjee), she announced some lines for the backward and SC/ST dominated districts of Odisha but unfortunately, they have been kept in cold storage by the present Minister.

The Hon'ble Chief Minister of Odisha and Speaker of Odisha Assembly, alongwith all party MLAs, met the Railway Minister and raised their demand. In spite of that, there is no allotment.

So, I demand that the line from Berhampur to Phulbani and line from Gopalpur to Raipur should be given top priority.

That apart, the Railway Stations should be improved and drinking water and light facility should be provided.

2

***श्रीमती उषा वर्मा (हरदोई):** मैं माननीय रेल मंत्री पवन बंसल जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूँ। मेरे क्षेत्र हरदोई लोक सभा की वर्षों से जो मांग थी, हरदोई, लखनऊ मेमू ट्रेन की, जिसकी मांग मैं पिछले बजट में भी कर चुकी हूँ, लेकिन हर बार यही जवाब मिला कि इस रूट पर कई पैसेंजर ट्रेन हैं इसलिए मेमू संभव नहीं है। आपने हरदोई लखनऊ मेमू ट्रेन की घोषणा अपने पहले ही बजट में करके हरदोईवासियों को बहुत बड़ी सौगात दे दी है। इसके चलते से डेली पैसेंजर व्यापारियों, छात्रों को बहुत सुविधा मिली है। इस बार भी अगर ये रेल बजट ममता बनर्जी, मुकुल राय या अन्य कोई मंत्री प्रस्तुत करते तो इस बार फिर हमारा क्षेत्र मेमू से वंचित रह जाता, इसके लिए आपका बहुत-बहुत आभार प्रकट करती हूँ।

गरीब रथ ट्रेन का स्टॉपेज भी हरदोई में आपने किया, इसके लिए भी आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। इसके अतिरिक्त अन्य कई ट्रेनों का स्टॉपेज हरदोई स्टेशन पर होना जनहित में अति आवश्यक है-

(1) 12557 अप एवं डाउन (58) सप्तक्रान्ति एक्सप्रेस

(2) 12391 अप एवं डाउन (92) श्रमजीवी एक्सप्रेस

(3) 15715 अप एवं डाउन (16) किशनगंज अजमेर एक्सप्रेस

इसके अतिरिक्त मेरे क्षेत्र में शाहाबाद स्टेशन पर दो ट्रेन त्रिवेणी एक्सप्रेस 14369 अप एवं डाउन (70), एवं लखनऊ-सहारनपुर एक्सप्रेस 15011 अप एवं डाउन (12) का स्टॉपेज 2 मिनट का होना जनहित में अति आवश्यक है।

इसके अतिरिक्त महिला यात्रियों के लिए विशेष अनुरोध करना चाहूंगी। महिला सांसद या कोई भी महिला जो एसी-1 में रिजर्वेशन चाहती है, उनका या तो कूपे में सीट कन्फर्म हो, यदि केबिन में हो तो महिला यात्री के साथ सीट कन्फर्म होनी चाहिए। इसके अतिरिक्त हर ट्रेन में अलग से महिलाओं के लिए एक डिब्बा लगाना चाहिए। जहां तक सुरक्षा की बात है, एसी-1 एवं एसी-2 में भी सुरक्षा की व्यवस्था ठीक नहीं है। हर स्टेशन पर यात्री उतर कर चले जाते हैं और रात्रि में ट्रेन के गेट खुले रह जाते हैं, इस पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है, सुरक्षा की दृष्टि से। रेल यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए हर ट्रेन में जनरल डिब्बा बढ़ाने की आवश्यकता है।

जहां तक सफाई की बात है, एसी-2 में बाथरूम जब साफ नहीं रहते तो जनरल बाथरूम कैसे साफ रहते होंगे, इसकी कल्पना की जा सकती है।

शताब्दी ट्रेन में खाने में सुधार की आवश्यकता है। शताब्दी ट्रेन में एविजक्यूटिव क्लास में चाय की क्वॉकरी ठीक है, लेकिन चेयर कार में जिन कपों में चाय सर्व की जाती है बहुत ही घटिया किरम के कप होते हैं, इतने खराब की कप में चाय सर्व करने से अच्छा है डिस्पोजेबल गिलास में चाय सर्व की जाए।

इसके अतिरिक्त मेरे क्षेत्र के हरदोई स्टेशन को "ए" श्रेणी का बनाया जाए। अति कृपा होगी।

***श्री के.सी. सिंह "बाबा" (नैनीताल-उधमसिंह नगर):** वर्ष 2013-14 लोकप्रिय रेल बजट पेश करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदय जी को हार्दिक बधाई देता हूँ। माननीया श्रीमती सोनिया गांधी जी के कुशल मार्गदर्शन तथा माननीय प्रधान मंत्री जी के अथक प्रयासों के द्वारा आज भारतीय रेलवे विश्व स्तरीय सेवा देने के लिए अग्रसर है। सरकार की सोच हमेशा आम आदमी के साथ रही है। मैं रेल बजट 2013-14 का स्वागत करते हुए इस लोकोन्मुखी बजट का समर्थन करता हूँ। यह बजट व्यवहार्य और कार्यान्वयन योग्य बजट है। यह लोगों के आकांक्षाओं के अनुरूप है। बजट में लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए समुचित प्रावधान भी किया है। माननीय रेल मंत्री महोदय ने बजट में किसी तरह के यात्री किराए में वृद्धि नहीं की है जो कि एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है। मंत्री महोदय ने सभी वर्ग के लोगों को आरामदायक रेल यात्रा सुलभ कराने का कार्य किया है। यह बजट एक प्रगतिशील बजट है। मेरा विश्वास है कि जल्द ही भारतीय रेल विश्व की सर्वश्रेष्ठ रेल सेवाओं में आंकी जाएगी।

माननीय रेल मंत्री महोदय जी ने उत्तराखंड के लिए अमृतसर-लालकुआं एक्सप्रेस, बांद्रा टर्मिनस-रामनगर एवं बांद्रा-हरिद्वार के लिए नयी एक्सप्रेस गाड़िया एवं बरेली-लालकुआं पैसेंजर (दैनिक) चलाने की घोषणा 2013-14 के रेल बजट में की है। इन घोषणाओं के लिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदय का आभार प्रकट करने के साथ धन्यवाद देता हूँ।

रेल बजट में हर वर्ग के यात्रियों को आधुनिक और उन्नत सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए अनेक कदम उठाए हैं, बिजनेस को ध्यान में रखते हुए नीतियां तैयार की हैं। बेरोजगार युवाओं के लिए रोजगार के अवसर सृजित करने के लिए रेल आधारित फैक्टरियों की विनिर्माण परियोजनाओं की स्थापना कर रही है। रेल यात्रियों के लिए सुख-सुविधाओं में सुधार करने तथा स्टेशनों पर बेहतर वातावरण मुहैया कराने पर बल देने के लिए अनुभूति कोच लगाए जाने की घोषणा की है। महिलाओं की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए माननीय मंत्री महोदय ने विशेष प्रावधान किया गया है जो कि सराहनीय कार्य है। पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल परियोजनाओं को शीघ्रतिशीघ्र पूरा करने की घोषणा की है। पर्यावरण को ध्यान में रखकर पर्यावरण की सुरक्षा एवं संवर्धन के लिए रेल बजट में प्रावधान किया गया है।

उत्तराखंड के लोगों की दीर्घकालिक लंबित मांग को तथा एक पर्यटक विशेष प्रदेश के नाते में पिछले कई वर्षों से उत्तराखंड में रेल सेवा विस्तार के लिए महत्वपूर्ण सुझाव एवं प्रस्तावों को रेल बजट में समाहित करने के लिए अनुरोध करता आ रहा हूँ। लेकिन उत्तराखंड के जनमानस की कतिपय महत्वपूर्ण सुझावों और प्रस्तावों का समावेश इस रेल बजट में नहीं हो पाया है। उत्तराखंड एक पर्यटक प्रदेश होने के कारण इस प्रदेश में रेल यातायात की समुचित व्यवस्था करने की अति आवश्यकता है।

केन्द्र सरकार से उत्तराखंड प्रदेश की दीर्घकालिक लंबित मांग को इस वर्ष के रेल बजट में प्रावधान करने के लिए मैं अनुरोध करना चाहूंगा।

काशीपुर-जसपुर-धामपुर तक रेल लाइन का सर्वे कर शीघ्रतिशीघ्र नई रेल लाइन का निर्माण कराना अति आवश्यक है। इस रेल लाइन के निर्माण से पूरा उत्तराखंड एक छोर से दूसरी छोर तक रेल मार्ग से जुड़ सकता है।

बरेली से काठगोदाम एवं बरेली (भोजीपुरा) वाया-पीलीभीत एवं टनकपुर रेलवे लाइन का विस्तारीकरण करते हुए खटीमा से 15 किमी आगे प्रसिद्ध तीर्थ स्थल पूर्णागिरी तक रेलवे लाइन का शीघ्रतिशीघ्र निर्माण कार्य किया जाए।

दैनिक रोड जाम की समस्या के निदान हेतु काशीपुर रोड रेलवे क्रासिंग-बाजपुर रोड रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज का निर्माण करने की अति आवश्यकता है।

आनन्द विहार दिल्ली से काठगोदाम तक चलने वाली गाड़ी संख्या 12039 (शताब्दी एक्सप्रेस) में 5 अतिरिक्त कोच रामनगर के लिए जोड़ा जाए।

गाड़ी संख्या 05055/05056 रामनगर से चण्डीगढ़ स्पेशल को स्थायी रूप से चलाने की आवश्यकता है।

गाड़ी संख्या 15034/15033 रामनगर से हरिद्वार प्रतिदिन चलाए जाने की आवश्यकता है।

बरेली से मुम्बई लोकमान्य तिलक रेल गाड़ी संख्या 14314/14313 को काठगोदाम तक चलाए जाने की आवश्यकता है।

रामनगर से मुयादाबाद तक प्रातः 4 बजे चलने वाली इन्टरसिटी गाड़ी को बरेली से दिल्ली तक चलने वाली गाड़ी से जोड़ा जाए।

काठगोदाम से देहरादून तक चलने वाली रेलगाड़ी में 5 अतिरिक्त कोच रामनगर से जोड़ने की अति आवश्यकता है।

घोड़नाला मार्ग बिन्दुखता, तहसील लाल कुआं जिला नैनीताल रेलवे क्रासिंग संख्या 62/15 पर रेलवे फाटक लगाकर समपार का प्रावधान करने की अति आवश्यकता है।

उत्तराखंड राज्य के यमुनाघाटी क्षेत्र को सरसावा सहारनपुर स्थल तक जोड़ने के लिए नए रेल मार्ग के निर्माण की आवश्यकता है। इस रेल मार्ग के निर्माण से उत्तर प्रदेश, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश तथा उत्तराखंड को लाभ होगा। उत्तराखंड एवं हिमाचल प्रदेश के औद्योगिक क्षेत्र जिन्हें अभी तक रेल यातायात की सुविधा प्रदान नहीं है, इस नए रेल मार्ग से सीधे लाभान्वित होंगे। उत्तराखंड एवं हिमाचल प्रदेश दोनों राज्यों से दिल्ली तक की यात्रा समयावधि पांच घंटे से कम होगी।

तिरुअनन्तपुरम एवं देहरादून के बीच रेलगाड़ी संचालित की जाए।

महुआखेड़ा पर सभी रेलगाड़ियों के हॉल्ट की व्यवस्था की जाए।

अमृतसर-लालकुआं एक्सप्रेस (साप्ताहिक) को चलाने की घोषणा की गई है इस गाड़ी को लालकुआं-गुलरभोज-बाजपुर-काशीपुर-मुयादाबाद तक विस्तार किया जाए

जिससे पंजाबी समुदाय की पूरी तराई बेल्ट कवर हो जाएगी।

रानीखेत एक्सप्रेस 15013 पूर्व में दिल्ली से काठगोदाम तक चलने वाली गाड़ी जो कि अब दिल्ली से राजस्थान तक कर दी है, इस गाड़ी में दिल्ली से उसी दिन आरक्षण (same day reservation) कराने की सुविधा को पुनःबहाल करने की आवश्यकता है।

सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि यात्रियों की सुविधाओं एवं सुरक्षा की ओर विशेष ध्यान देने के साथ-साथ रेल यात्रियों को गुणवत्ता, स्वास्थ्यप्रद एवं स्वच्छ खान-पान उपलब्ध कराने की आवश्यकता है। सभी रेल एवं रेलवे प्लेटफार्मों पर साफ-सफाई का विशेष ध्यान रखे जाने की अति आवश्यकता है। गाड़ी का तय समय से लेट होने पर प्रत्येक यात्री को एसएमएस द्वारा या अन्य सूचना तंत्र के माध्यम से पूर्व में सूचना देने की समुचित व्यवस्था करने की भी आवश्यकता है।

मैं माननीय मंत्री महोदय से एक बार पुनः अनुरोध करना चाहता हूँ कि प्राथमिकता के आधार पर काशीपुर से जसपुर-धामपुर रेललाइन का सर्वे करने के साथ-साथ मार्ग का शीघ्रतिशीघ्र निर्माण किया जाए और काशीपुर मेन फाटक पर उपरीप्ल का भी निर्माण करने की आवश्यकता है।

उत्तराखंड राज्य एक पर्यटक विशेष राज्य होने के कारण राज्य की जनसंख्या से कई गुना पर्यटक, तीर्थ यात्री, प्रकृति प्रेमी, हिमालय प्रेमी, वन्य जन्तु प्रेमी, चलचित्र निर्माता एवं पर्यटक बारहमास देश तथा विदेशों से आते हैं। इसलिए जनमानस के हित को दृष्टिगत रखते हुए उत्तराखंड में रेल विस्तार संबंधी मेरे प्रस्तावों को वर्ष 2013-14 के रेल बजट में समाहित करने का कष्ट करेंगे। रेल बजट का समर्थन करने के साथ माननीय रेल मंत्री का मैं आभार प्रकट करता हूँ।

4

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Mr. Chairman, Sir, on behalf of AIADMK Party, I rise to participate in the discussion on the Railway Budget for the year 2013-14. My Leader, hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma expressed her views on this Railway Budget, and I quote.

"The Railway Budget presented in the Parliament is uninspiring, and totally lacks any long term perspective with regard to infrastructure development in the country. The Railway Budget places an even greater burden on the already overburdened common people through an indirect passenger fare, increase by way of levy of higher fees, and an increase in the freight tariff, which will cost an increase in prices of essential commodities."

Sir, in this Railway Budget, there are no concrete measures, nor significant increase in investment, which are the need of the hour to enhance economic growth, which are being proposed.

So far no high speed freight corridor has been proposed in the peninsular India, including Tamil Nadu, which is a crying need of the region. The increase in freight charges, at this time, will fuel inflation as it will increase the cost of commodities, especially, essential commodities and important raw materials like food grains, cement, coal, iron ore, etc.

MR. CHAIRMAN: Dr. P. Venugopal, please listen to my request because the time is short, you just come to your concerning Constituency matters.

DR. P. VENUGOPAL: Chairman, Sir, no additional services have been announced in the Chennai Suburban system. The very few new railway lines and services announced for Tamil Nadu, are really schemes demanded many years ago, based on the repeated requests from the State Governments.

Sir, my first demand is for a new night time express train from Chennai Egmore-Karur and Chennai Central-Karur on daily basis. My second point is that the total estimate for the ongoing doubling projects in between Villupuram and Dindigul is Rs. 1,280 crore. But earlier only Rs. 210 crore has been allotted and now only Rs. 70 crore is allotted for this project. If the allotment is going on, on this basis, it will take, at least, 20 years to complete this project. I request the hon. Minister to increase the allocation for the doubling project and to complete this as early as possible.

Third point is that the new survey ordered for the formation of new railway line in between Thanjavur and Pudukottai in the previous Budget. But till now no action is taken in this regard. Fourth point is that since Perambur Railway Station is the hub for the North and Western sector, all the long route trains are stopped at Perambur and the platforms are not

sufficient for the passengers. Therefore, I request the hon. Railway Minister to allocate funds to upgrade the Perambur Railway Station to cater the needs of passengers.

Another point is this. The Tirusulam Railway Station at Chennai is just opposite to the Chennai Meenambakkam International Airport. Those who are coming from Southern parts of Tamil Nadu to catch the flights to different parts of our country, have to get down at Tambaram to reach the Airport, for which they have to travel more than 10 kilometers to reach the Airport. Now, they are demanding for the stoppage of all express trains, from Southern parts of Tamil Nadu, at Tirusulam Railway Station in order to reach to the Chennai Airport. I, on behalf of the people of Tamil Nadu, request the hon. Minister of Railways to order for the stoppage of all Express trains at Tirusulam Railway Station. An assurance have already been given by the then Railway Minister. The Members of Parliament from Tamil Nadu have already represented this matter to the Railway Minister.

Lastly, Sir, the people of Tiruvallur – Tiruvallur is the District Headquarters – is requesting for stoppage of all Express trains at Tiruvallur Railway Station to facilitate public, employees of multi-national companies and Government establishments. I request you to kindly go through the facts and order for the stoppage of all express trains at Tiruvallur Railway Station.

This Railway Budget continues the trend of step-motherly treatment habitually meted out to Tamil Nadu and is a major disappointment.

With this I conclude.

5

श्री राकेश सिंह (जबलपुर): सभापति जी, वर्षों के बाद कांग्रेस के मंत्री ने बजट पेश किया है। पिछले आठ रेल बजट भी इनके ही थे लेकिन इनके सहयोगियों द्वारा पेश किए गए थे। इसलिए यह माना गया कि प्लानिंग कमीशन और वित्त मंत्रालय से उनको पर्याप्त सहयोग नहीं मिला। लेकिन चूँकि इस बार आप बजट पेश कर रहे थे, इसलिए यह उम्मीद थी कि आप एक ऐसा बजट पेश करेंगे, जो बड़ी सोच के साथ पूरे देश को ध्यान में रखते हुए पेश होगा, लेकिन ऐसा नहीं हुआ। काकोदकर समिति से लेकर पित्तोदा समिति तक इतने सारे सुझाव और सिफारिशें आपके पास थीं कि देश के सबसे बड़े परिवहन ढाँचे का एक बहुत अच्छा रोडमैप आप दे सकते थे। लेकिन हुआ क्या - आज पूरा देश उस रोडमैप को ढूँढ़ रहा है। दुनिया का यह चौथा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। हमारी स्थिति आज़ादी के बाद के इन 60 सालों में क्या हुई है, वह पूरे देश के सामने है। मैं बहुत संक्षेप में अपनी बात रख रहा हूँ, मेरी तैयारी ज्यादा नहीं है।

सभापति महोदय : भूमिका ही बहुत लंबी है आपकी!

श्री राकेश सिंह : सभापति जी, मैं केवल सुरक्षा पर ही अपनी बात रख रहा हूँ। मंत्री जी अपने भाषण में कह रहे हैं कि रेल यात्री सुरक्षित और सुखद यात्रा के हकदार हैं। इनको ऐसा करने से किसने रोका? पिछले आठ वर्षों से लगातार ये बजट पेश कर रहे हैं और आज भी अगर ये सिर्फ याद दिला रहे हैं कि रेल यात्री सुरक्षित यात्रा के हकदार हैं तो इसका सीधा मतलब यह है कि भारतीय रेल के सामने आज किसी स्पष्ट राष्ट्रीय नीति का अभाव है।

महोदय, इसीलिए आज देश जानना चाहता है कि काकोदकर समिति से लेकर पित्तोदा समिति तक जो सिफारिशें आपको मिलीं, आपने उनसे क्या सीखा और क्या किया? प्रतिदिन दो करोड़ से ज्यादा लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने वाली हमारी जो भारतीय रेल है, उसके लिए सबसे बड़ा संकट अगर कोई है तो वह सुरक्षा है। काकोदकर समिति की रिपोर्ट है कि हर साल कम से कम पन्द्रह हजार लोगों की मौत रेल से कट कर होती है। वर्ष 2010 में दुनिया में जो पचास बड़ी रेल दुर्घटनाएं हुई थीं, उनमें से 14 केवल भारत में हुई थीं। उन सबके बाद स्थिति यह है कि कैबिनेट की रिपोर्ट कह रही है कि प्रति व्यक्ति सुरक्षा पर रेलवे मात्र 2.86 रुपए खर्च कर रही है। उससे भी चिंताजनक बात है कि उस राशि का भी पूरा उपयोग नहीं हो रहा है।

माननीय अटल जी जब प्रधानमंत्री थे, नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे, उस समय वर्ष 2003 में कारपोरेट सेप्टी प्लान की शुरुआत हुई थी। दस वर्षों में लगभग 32 हजार करोड़ रुपयों की राशि के साथ दो चरणों में यह काम पूरा होना था। वर्ष 2008 तक पहला चरण भी पूरा नहीं हो पाया, जिसके तहत रेल की पटरियों को, पुराने इंजनों को बदला जाना था। समितियां बार-बार कहती हैं कि ज्यादातर रेल पटरियों पर उनकी क्षमता से अधिक गाड़ियों का परिचालन हो रहा है और कुछ रुट्स पर तो हालत ऐसी है कि पटरियों की मरम्मत भी नहीं हो पा रही है। पहले के रेल मंत्रियों ने पीछे के दरवाजे से कमाई का रास्ता निकाला और इसीलिए वेगनों की जो माल ढोने की क्षमता थी, उसे इतना अधिक बढ़ा दिया जितना भार सहने की क्षमता पटरियों की नहीं थी। उसका नुकसान आज सामने आ रहा है।

सभापति महोदय : राकेश जी, आप जितने अच्छे ढंग से बोल रहे हैं, भाजपा को चाहिए था कि आपको प्रथम वक्ता बनाती।

श्री राकेश सिंह : महोदय, मेरे पास अभी भी तीन मिनट का समय बाकी है।

सभापति महोदय : इसका मतलब क्या आप एक मिनट से ही बोल रहे हैं? आपको बोलते हुए छह मिनट हो चुके हैं।

श्री राकेश सिंह : महोदय, अगर मुझे बोलते हुए छह मिनट हो गए हैं, तो मैं बैठ जाता हूँ।

सभापति महोदय : आप अपनी बात पूरी कीजिए।

श्री राकेश सिंह : सभापति महोदय, काकोदकर समिति ने कहा था कि अगर उसे सिर्फ एक सिफारिश देनी होगी, तो यह सिफारिश देंगे कि सुरक्षा संबंधी सिफारिशों

को समय पर लागू किया जाए, लेकिन कुछ नहीं हुआ। वर्ष 2004 को तय हुआ था कि 5000 ट्रेनों में फायर अलार्म सिस्टम लगेंगे, लेकिन वर्ष 2010 में केवल एक ट्रेन में लग सका है। आज दुनिया के देश जीएसएमआर तकनीक का उपयोग कर रहे हैं, जिसके तहत अगर एक पटरी पर दो ट्रेनों आ जाएं या रेड सिग्नल को भी क्रास कर जाएं तो वे ट्रेनों अपने आप रुक जाती हैं, लेकिन उस मामले में भी हम पीछे हैं। रेल मंत्री जी ने कहा है कि जीरो एक्सीडेंट की स्थिति को वह पाना चाहते हैं, लेकिन वर्तमान जर्जर सिस्टम को देखते हुए यह संभव दिखाई नहीं देता है।

महोदय, अगर हम सुविधाओं की बात करें, ममता बैनर्जी जी श्वेत पत्र ले कर आई थीं। उसमें उन्होंने कहा था कि सर्वाधिक गंदगी रेल के भीतर भी है और बाहर भी है। जयराम रमेश जी ने तो यह कहा था कि रेल पटरियां देश का सबसे बड़ा खुला शौचालय हैं। लेकिन उसके बाद भी आपने क्या किया? आपके बजट में इन बुनियादी सुविधाओं के लिए कोई भी खाका नहीं है, कोई भी स्पष्ट दिशा-निर्देश नहीं है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि सारे लोग कहते हैं कि रेलवे इस देश की लाइफ लाइन है। मंत्री जी भी यही कहते हैं और सरकार भी यही कहती है। इस लाइफ लाइन की लाइफ को आक्सीजन पर सरकार क्यों रखे हुए है? सरकार क्यों नहीं इसके लिए पर्याप्त मात्रा में बजट का आवंटन करती है और क्यों नहीं पर्याप्त मात्रा में एक बार निवेश किया जाए ताकि इसके भविष्य की चुनौतियों से हम निबट सकें।

महोदय, पिछले बजट में भी बहुत सारी घोषणाएं हुई थीं, उन पर भी कोई अमल नहीं हुआ। इस बार भी आपने बहुत सारी घोषणाएं की हैं, रेलवे क्राइसिंग खत्म करने की बात कही है। लेकिन साढ़े तीन हजार करोड़ रुपये आप कहां से लाएंगे, यह स्पष्ट नहीं है।

महोदय, अब मैं प्राथमिकताओं पर आता हूँ। वास्तव में जब आपके पास बजट की कमी है तो आपको बजट में प्राथमिकताएं तय करनी चाहिए थीं। उसमें आपको यह तय करना था कि आप ऐसे रूट को विशेष रूप से चिह्नित कर लें, जिनमें बहुत अधिक ट्रैफिक है और उस पर अगर आप किसी नई लाइन का निर्माण कर रहे हैं, तो उससे एक समानांतर ट्रैक प्राप्त होगा। ऐसे मार्गों से रेलवे को भी लाभ होता, इससे राजस्व भी बढ़ता और उस क्षेत्र को भी लाभ होता। लेकिन आपने ऐसा नहीं किया। आपने भेदभाव किया, विशेष रूप से मध्य प्रदेश के साथ काफी भेदभाव हुआ है। आपने मिसरौध मैकनाइज्ड मोटर बोगिज़ रिपरिंग यूनिट दी है। इसका हम स्वागत करते हैं।

लेकिन आप ने अनेक महत्वपूर्ण परियोजनाएं उपेक्षित छोड़ दी हैं। ग्वालियर-शिवपुरकलां के बीच ब्रॉड गेज लाइन को आप ने मात्र दो करोड़ रुपये दिए हैं। पिछली बार इसे पांच करोड़ रुपये दिए थे। यह 1,176 करोड़ रुपये की परियोजना है। इस गति से शायद यह सौ सालों में भी पूरी नहीं होगी।

मध्य प्रदेश में रेलवे की एक और महत्वपूर्ण परियोजना है। हमारे सांसद गोविन्द जी यहां बैठे हैं। ललितपुर, सतना, रीवा, सिंगरौली, महोबा, खजुराहो - ये मध्य प्रदेश के सर्वाधिक पिछड़े हुए क्षेत्र हैं जहां पर यह होना चाहिए था लेकिन दस सालों से अधिक समय बीत गया है और यह अभी तक भी पूरी नहीं हो पायी है।

जैसा मैंने आप से कहा कि परियोजनाओं के लिए प्राथमिकताएं तय करनी थीं। ऐसी सबसे बड़ी महत्वपूर्ण परियोजना है जबलपुर-गोंदिया ब्रॉड गेज परियोजना। इसके पूरे होने से उत्तर और पूर्व से दक्षिण की ओर जाने वाली ट्रेनों को 273 किलो मीटर की दूरी कम तय करनी पड़ती और साथ-साथ रेलवे को एक समानांतर ट्रैक भी मिलता। उस से पूरे महाकौशल के साथ-साथ रेलवे को भी बहुत अधिक लाभ होता लेकिन उस के लिए मात्र 70 करोड़ रुपये का आवंटन हुआ है। इसकी लागत 511 करोड़ रुपये से बढ़ कर 1,100 करोड़ रुपये हो गयी है और यह छः सालों में पूरी होनी थी लेकिन अभी भी मात्र 70 करोड़ रुपये दिया गया है। ऐसा लगता है कि यह भी आप की प्राथमिकता में नहीं है।

मैं जबलपुर की जनता की ओर से रेल मंत्री को धन्यवाद भी देना चाहता हूँ कि मेरी मांग पर उन्होंने जबलपुर-यशवंतपुर के बीच एक नयी ट्रेन प्रारंभ की है। साथ में, जबलपुर-अमरावती एक्सप्रेस के फेरे बढ़ा कर सात दिन कर दिए हैं। जबलपुर-जयपुर एक्सप्रेस को आप ने अज़मेर तक बढ़ाया है।

इस के साथ में मेरी कुछ और ट्रेनों की भी मांग है। जबलपुर से कोलकाता, पुणे, हरिद्वार, तिरुअनंतपुरम, पुरी और जबलपुर से सिवान, छपरा होते हुए हाजीपुर की ट्रेनें जबलपुर के विकास के लिए, जबलपुर के लोगों की कनेक्टिविटी के लिए बहुत आवश्यक हैं। साथ में, जबलपुर-मुम्बई गरीब रथ एक्सप्रेस, जबलपुर-दिल्ली सम्पर्क क्विंटि एक्सप्रेस और जबलपुर-जम्मू तवी एक्सप्रेस के फेरों में वृद्धि भी बहुत आवश्यक है।...(व्यवधान)

मैं आप के माध्यम से रेल मंत्री जी को अपनी मांगों की पूर्ति के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ और साथ में यह भी अपेक्षा करता हूँ कि इटारसी-नैनी के बीच में जो विद्युतीकरण का काम है, इस अनुपूरक बजट में उस में मात्र 23 करोड़ रुपये की राशि दी गयी है। उस के लिए भी आप पर्याप्त राशि का प्रावधान करेंगे।

***BHARTRUHARI MAHTAB(CUTTACK):** The Railway Budget for 2013-14 presented in this House does not offer a single innovative idea to take the country's transportation on a modern course. Even though freight rates have been raised marginally by around five percent and the basic fares left untouched, the passengers would indeed pay more for their tickets. This has been done by way of marginal increase in supplementary charge for superfast trains, reservation fee, clerk age, cancellation and Tatkal charges. For the first time, freight rates have been linked to fuel adjustment component and it has been mentioned that freight rates can be revised twice a year. This is about to set off inflationary trend. If one reviews the financial performance of our Railways one becomes aware that targest on atleast three key fronts that bring revenue to the Railway corpus are revised downwards during the year; one is freight loading target from 1025 million tone to 1007 million tone, freight earning target from Rs.89,339 crore to Rs.85976 crore which is a reduction of Rs.3383 crore and revenue from passengers fare at Rs.32,500 crore which is a reduction of Rs.3573 crore from the budgetary estimate. These are despite the fare hike effected in January, 2013 and about 20 per cent freight hike in March 2012. The increase in freight rates is beginning to take a negative impact on revenues, but the Railways remains blind to it.

The Comptroller and Auditor General of India (CAG) has reported of gross underutilization of Rail Safety Fund (RSF) meant for upgrading level crossings and construction of roads, over bridges and roads under bridges. The CAG has categorically mentioned that huge surrender of funds, thus, indicated low priority being accorded to safety works. We are all aware that level crossings at rail road intersection present a significant risk of accidents, 992 lives were lost in level crossing accidents during the period from 2006-07 to 2010-11. There were 33957 level crossings out of which 16463 were unmanned. CAG has commented saying that not only Railways made less budgetary allotment from the funds available with RSF; but also surrendered a major part of it that was allotted in the budget. Under utilization of funds of RSF is there since its inception in April, 2002. Therefore, there is a need to have level crossings which has high road-rail traffic and some which has Rajdhani routes.

When Rail Safety Fund is being financed through receipts of Central Road Fund collected from levy of cess of Rs.1 per liter on diesel and petrol then why are the Railways not spending that money?

When we talk of safety, one is reminded that suggestions from half a dozen commissions set up by the Railways are gathering dust. Six panels in the last 15 years have been formed to try and improve the railways with abysmal accident record. But some of them are yet to even submit reports, like the Justice Sagir Ahmend Commission which was set up in 2001 and report is still pending.

But safety is not a casualty of just commissions and panels. Approximately 13000 km. of tracks and signals at 2359 railway stations were identified in 2009 as being 'over-age'. In 2009-10, Commissioner of Railway safety (CRS) inquired into 23 accidents and did not find one Class-I or Class-2 officer guilty of a safety breach. In fact, since 1947, not a single Class I or Class 2 officer has been booked for a safety breach. The only occasion that Safety Committee recommendations have been sought to be fully implemented were the suggestions made by the Justice HR Khanna Committee.

Often it is being said that anti-collision device will minimize accidents on tracks. But recently a Parliamentary Committee report of Transport, Tourism and Culture has said that such device introduced in select rail routes on trial basis, could not be extended to other routes due to deficiencies noticed during the trial period. If this is so, then how long do we have to wait for an accident proof track?

I am sorry to mention here that Railways have neither developed any standards and benchmarks for various cleanliness activities nor a cohesive action plan detailing milestones and the roadmaps for achieving them. At the Zonal level, the norms were either totally absent or not comprehensive enough, rendering the cleanliness efforts ineffective. Multiple departments are involved in cleanliness activities leading to lack of coordination among them and rendering the cleanliness efforts ineffective. As such, accountability did not go with responsibility. Does Railways have any mechanism to assess or control the level of expenditure on maintenance of cleanliness in stations and in trains.? Does Railways has a policy on waste management? Inadequate provisions of water supply washable aprons, drains and sewage system and ineffective utilization of machines are major handicap-as in providing a clean and hygienic environment in the railway premises.

Passengers amenities such as toilet and urinals, drinking water, seating arrangement and waiting halls are not commensurate with the quantum of passengers using them and are poorly maintained. In Delhi Metro, though travels are short lengths, but its stations are spotlessly clean, not one, but everyone pass every day. This demonstrate that stations can be kept clean if someone wants them to be. To argue, almost accusingly that the sheer numbers of passengers must be taken into account is to be foolish in the extreme. One can look at the Chinese railway stations and the way they are kept and the way Chinese trains are on the whole punctual. It all depends on the mental capacities.

I would like to mention here that a number of proposals that were read out in this House as part of the Railway Budget were actually appropriate from earliest speeches by other Ministers who had held the same brief in the past. In fact, even some of the language put forward in the Minister's speech, announcing an internet facility, timing extension for ticket seekers, a mobile phone booking facility, SMS alerts, were the exact clauses that had been read out by Shri Lalu Prasad and Ms. Mamata Banerjee earlier. Didi had announced in 2009 that rail wagon factory would be established near Berhampur of Odisha. That has again been announced this year. Why should Railway Ministers have for years taken old promises and pawned them off as novel ideas, only to forget about them when it actually comes to deliver.

I was very happy to hear the minister announcing that a new wagon maintenance workshop will be established in Kalahandi district of Odisha along with a wagon making factory to be established in Ganjam district of Odisha. The wagon factory proposal was announced in 2009 by Kumari Mamata Banerjee and in subsequent years by Shri Dinesh Trivedi in 2011 and by Mukul Roy in 2012. Odisha State Government has already identified the land at Sithalapalli of Ganjam district to be handed over to the Railways. But no progress has been made yet. Only pronouncements are being made. While establishing wagon factory and wagon maintenance workshop in Odisha is good news, both politically and economically, as such factories generate direct and indirect jobs and help improve the social and economic landscape of the area, it would

be interesting to focus on two of the many factories that were announced in the UPA-I regime; primarily because their journey holds significant lessons. These are the electronic locomotive factory in Madepura and a diesel locomotive factory in Marhowra, both in Bihar. These factories were announced in Railways Budget by then Railway Minister with an estimated capital investment of about Rs.3500 crores. Already more than six years have passed and as things stand today, there is no clarity on whether these projects will be awarded this year. Is it true that the project has become too contentious making it difficult to take a decision? Is it true that some of contentious issues that need to be resolved relate to the financial pay-out maintenance period? The experience of these two factories make it important for the Railway to first firm up the basics of how the Government want to go about setting factories before making announcements. Only the Rae Bareli coach factory project has started production as it is a Railways wholly-owned production unit. Having said, there are many factories in Railway Minister's list-which are a new forged wheel factory in Rae Bareli in Greenfield Mainline Electrical Multiple Units (MEMU) manufacturing unit in Sonapat, Midlife Rehabilitation (MLR) workshops in Khrod, a workshop for repair and rehabilitation of motorized bogies at Missod (MP) and a modern signaling equipment facility at Chandigarh. It remains to be seen as and when the wagon making factory in Ganjam and wagon maintenance workshop in Kalahandi proposals go, because the Ganjam wagon factory proposal is a Joint Venture/PPP mode. So, also the Kalahandi project.

It is seen that the trains namely Visakhapatnam-Digha-Vizakhapatnam Express, Puri-Digha-Puri Express (22877/22878) and another Puri-Digha-Puri Express (22889/22890) are showing very low occupancy in both directions. Why don't you cancel these trains? If you do so, then allow new trains to run in other popular destinations with the same rakes. For instance, there is a necessity to have a train up on priority basis. There is also a need to have frequent train services to Mumbai and Bangalore from Bhubaneswar.

I would draw the attention of the Minister towards non-generation of tickers to East-Coast Railway Stations in trains originating ex-GHY and DBRT i.e Guwahati and Dibrugarh and going towards Sarth by train No. 12516 (Guwahati-Thiruvananthapuram) 12514 (GHY-SC), 12510 (GHY- SBC), 12508(GHY-ERS), 15630 (GHY-MS), 15906 (DBRT-CAPE), 15902 (DBRT-YPR), 15930(DBRT-MS) Express train to/from stations over East Coast Railway where stoppages are given at Bhadrak, Jaipur-Keonjhar Road, Cuttack, Bhubneswar, Kurdha, Berhampur. Passengers travelling by these trains detrain the above mentioned stations over East Coast Railways and have to take their tickets upto Vijaywada even though they are travelling short of Vijaywada which is incurring a huge loss to the passengers. I would urge upon the Railway Minister to examine the matter and resolve the issue by giving adequate quota and withdraw distance restriction and create remote location that is necessary to these stations by the aforesaid trains.

I would also like to draw the attention of the Minister regarding the doubling of Barang-Cuttack rail line which has taken years for completion. I had earlier drawn the attention of the Minister regarding having another pillar on the second line bridge over Baranga-nalla so that the road connection HH-5 with the State Highway can pass under it without constructing a separate road under bridge. RVNL is doing the work. I fail to understand why it is not being done? For the interest of Railways and the public at large, this is necessary.

Lastly, I would draw the attention of the Rail Minister regarding accidents that are taking place in the elephant corridor in Odisha. Elephants move in herds and specific corridors have been identified where the movements of elephants are marked on the railway tracks. There are specific instructions for the Railways that the speed of train would be minimal while passing that area. Despite these instructions, recently Coromondol Express mauled more than 7 Elephants between Balugaon-Khallikote Road station which created uproar in the state. The Forest Department of Odisha alleged that though they had appraised the Railway authorities about the possible movement of herds of elephant in that area, adequate precautionary measures were not taken, whereby these casualties happened. It is clear case of human error on the part of the Railways. I would urge upon the Minister to look into this important aspect.

7

SHRIMATI PRIYA DUTT (MUMBAI NORTH-CENTRAL): Thank you Mr. Chairman Sir, for giving me this opportunity to speak on the General Discussion on the Railway Budget.

At the outset, I would like to congratulate the hon. Railway Minister, Bansalji, who has recently taken over the charge. Under the circumstances, he has given a very balanced Rail Budget; and I want to congratulate him for that. I hope and I am confident that under the leader of Bansalji, the Railways will enter into a new era of development.

Sir, since I represent the people of Mumbai, I want to begin by associating myself with what my colleague, Sanjay Nirupamji earlier spoke because we share the same problems in the constituency. But beyond that, I would like to start my submission by highlighting the problems faced by the Mumbaikars. We all constantly use the phrase that 'the Railways is

the lifeline of the Mumbaikars.' Of the total railway commuters in the country, almost 50 per cent, that is, 60 lakh commuters, use suburban railway services in Mumbai. It is due to its extensive reach, obviously.

The Mumbai suburban railways suffers from severe overcrowdings. Over 4,500 passengers are packed into 9-car rake during the peak hours as against the normal carrying capacity of 1,700 passengers only. Now, this has resulted in overcrowding; and it is one of the biggest causes of accidents. It has resulted in what is known as the Super-Dense Crush Load of 14 to 16 standing passengers per square metre of floor space.

Now, obviously, this results in deaths of many commuters. Some passengers fall off the overcrowding carriages. This is one reason. When we talk about trying to have doors in the railways, I do not think that would work because this is the only way of commuting for the people of Mumbai. They hang out from the doors, somehow travel on the roof. People even fall off into the tracks while getting into the compartments. This is a very big issue, which needs to be addressed.

I also want to say that the hon. Railway Minister has taken into consideration all these factors; and it is the first time where a Minister has actually looked into the basic amenities, facilities and safety of the passengers.

The second issue is about the passenger amenities. During the peak hours, in most of the suburban railway stations, there is a stampede like situation because most of the foot-over-bridges are so narrow and the crowds are so tremendous that people mostly cross the tracks to reach to the other side and thus again causing deaths amongst the commuters.

There basic facilities and amenities need to be improved in the stations. The number one being toilets for women and I say this over and over again whenever a Railway Budget is presented that there should be clean toilets and clean drinking water for women, who have become one of the largest commuters now, many travelling to work and back or travelling to college and back. So, this becomes a very important thing. There is an urgent need to upgrade passenger facilities, particularly in the suburban stations. I know the Railways have taken up a few projects in Mumbai to revamp railway stations. But what happens once the station is revamped? Nothing has been done about the approach to the station. So, to develop the area, developing in and around the station is very important and if a PPP model also can be used for that purpose, that would be very welcome.

Elderly citizens are facing huge problem in alighting the trains or catching the trains in the suburban routes. There is no place. There is pushing. Therefore, a separate compartment for the senior citizens, I think, is very, very important. In regard to provisions for escalators and ramps, which the hon. Minister has taken care of, what has already been done is a big relief for women, for senior citizens and the disabled, which will help them tremendously.

There are hardly any amenities in smaller stations. So, I request the hon. Minister through you to look into these issues, especially of foot-over-bridges. Another very important issue is about the slums on railway property and this has been taken up with the Ministry as well as with the Prime Minister for rehabilitation of slums on Central Government lands. This includes the Railways. I would request the Railway Minister to please take cognizance of this because we do not even get NOC from the Railways to provide them basic amenities like water, toilets and drainage. You call them illegal encroachers but they are Indian citizens first and I think it is the right for every citizen to have the basic amenities to be given to them. Therefore, I request the hon. Minister to ensure that NOCs to provide them with these amenities are given on an immediate basis. We also need a comprehensive policy on this.

Another issue is the women's safety. That is the most important issue and I had put this forward to the Ministry as well. When you speak to a woman and you ask her, what is the most vulnerable time of the day you feel unsafe, she says when I am coming back from work. When I come back in the evening or in the night from work in a train, I feel most vulnerable. I spoke to many young girls and they say we only put on our walkman and we walk with our heads down because there are eve teasers standing there; there are criminal kind of people standing there but we have nobody to go to. We do not feel a sense of security. The hon. Minister has said that he is going to recruit more women in the Railway Police and we welcome that. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : No interruption, please.

SHRIMATI PRIYA DUTT : We require more. We require these women, especially in the ladies compartments when women travel alone at night. So, I request the Railway Minister to please take note of this.

***DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR):** I am delighted to participate in the current Railway Budget. To the utter surprise not a single money is allocated to new railway line in my state. I have been demanding to start work for the Bhubaneswar railway station to convert it as international platform. Presently, there is no accommodation in the railway platform to manage more trains. Hon'ble Minister is requested to pay special attention for expansion for railway platforms to accommodate more trains. I have been demanding since 15 years on the floor of this august house regarding Kurda-Bolangir railway line. The only railway line of the country is connected to East Odisha to West Odisha which is very much viable for the economical growth and commercial prosperity. This is the only railway line which is linking through the downtrodden areas like KBK, the most backward districts of the state. Moreover this is the only railway line which is going through the downtrodden, adivasi, scheduled tribe and scheduled caste and girijan areas. So this railway line is quite viable. Whatever the money that is allotted by the central government is not adequate to complete the same. It may take 100 years for completion. And this year this railway line is debarred of getting its right to serve this humanity is in stake. In the official meeting organized at Kurda, the railway officials boldly declared the passenger train would be running from Kurda junction to Bolgarh Begunia. Nothing is happened and I don't understand. The people are dying every year in accident under the old over bridge constructed since British time and the wall of the same is collapsed. The local people have died under the Sitaram Chhak of Jatani. The people have started agitating. The railway authorities also committed to do the needful immediately. I am extremely happy and congratulate the railway minister that the overbridge work of Bhubaneswar has already started and according to my request the overbridge work of Balugan to Banpur work has already started. I request the Minister for immediate completion of Balugan Banpur overbridge and at the same time, the overbridges of Bhubaneswar. I have been requesting to convert the only railway school of Jatani as a college for the study of the railway employees children for higher studies. Also, I have been demanding to start the construction of one railway hospital on the East Coast Zone and other necessities like building and official quarters and other amenities should be provided to the railway employees.

In the last railway budget my demand was to start the metro work to avoid the traffic congestion and presently the people are suffering hours traffic congestion. According to population of Bhubaneswar, Cuttack, Kurda Jatani it is feasible to start the metro work. The survey work is not yet started in spite of repeated requests of mine.

If this metro line would be connected from Cuttack to Bhubaneswar, from Bhubaneswar to Kurda via Jatani towards Lord Jagannath Puri and Konark, as there is greatest world heritage is located within 60 kms of radius which are Lingaraj, Bhubaneswar, Lord Jagannath of Puri, and Konark, this metro line will fetch good revenues to promote the tourism.

In the coming 15th there will be Noba Kalevar celebration of Lord Jagannath. People may be congregating from worldwide. Before that, double line from Kurda to Puri should be completed.

I don't understand this state government is repeatedly requesting to the Central Government and in the railway sector Orissa is highly neglected. Odisha is also giving to central government about 8,000 crores revenues per year from the railway sector. Whereas we are only getting 600-700 crores per year allocation of grants from Central Govt. Hon'ble Minister should pay immediate attention to high allocation to do the needful without ignoring our state.

9

***श्री विजय बहादुर सिंह (हमीरपुर, उ.प.):** रेलमंत्री श्री पवन बंसल के कार्य-कलाप को देखने का मुझे बहुत नजदीक से अवसर प्राप्त होता रहा है। जब वह संसदीय कार्यमंत्री का कार्य कर रहे थे तब उनकी कार्यकुशलता, रिक्त मैनेजमेंट के द्वारा सहायनीय कार्य किया। मुझे भी गर्व होता था कि माननीय पवन बंसल चण्डीगढ़ हाईकोर्ट के कुशल नामी-गिरामी एडवोकेट भी थे और उससे भी ज्यादा ख्याति उन्होंने राजनीति के क्षेत्र में पाई है।

मुझे बहुत उम्मीद थी कि श्री बंसल जी अपने रेल मंत्रालय जो सर्वविदित है कि भारत की जीवन-रेखा है और जहां पर रेल दौड़ती है वहां आगे-आगे विकास दौड़ता है, परन्तु पूरी तरह से रेल बजट को देखने से मेरा प्रथम दृष्टि का यह अनुभव है कि माननीय मंत्री जी पूरे भारत के रेल मंत्री हैं, पर रेल बजट से पता लगता है कि वह चण्डीगढ़ और उत्तर प्रदेश में सिर्फ रायबरेली ही उनके रेल के वीजन में पूरी तरह से केन्द्रित रहा है।

मैं दुःख से कहना चाहूंगा कि हमारे उत्तर प्रदेश की विशेषकर बुंदेलखंड और खासतौर से हमीरपुर-महोबा और बांदा जो बुंदेलखंड का सबसे पिछड़ा जनपद है, उसको अनदेखा किया है। किताबों में लिखा है कि और पुराने बुजुर्ग भी बताते हैं कि बड़े लोग गरीबों की परवाह नहीं करते, अनदेखी करते हैं। यह कहावत जिस तरह से मेरे क्षेत्र की अवहेलना हुई सही साबित होती है।

15 अगस्त, 1947 को जब भारत ने आजादी पाई और 26 जनवरी 1950 को जब लालकिले से भाषण हुआ तो लोगों को आभास हुआ कि भारत पुनः स्थापित हो रहा है और जो इसका सोने का अतीत था वह सपना पूरा यथार्थ होगा। पूरे सदन को यह मालूम है कि सन 1947 में हमारे रेल की प्रगति यदि 100 थी तो चीन की सिर्फ 40 थी, यानि की हमसे वे 60 प्रतिशत पीछे थे। किन्तु यह भारत जैसे विशाल जनसंख्या वाले देश की विडम्बना है कि आज हम चीने से विकास के मामले में पीछे चल रहे हैं। अधिकतर देश विकासशील से विकसित देश की श्रेणी में पहुंचने की कगार पर, परन्तु भारत विकास के मामले में दुर्दशा का शिकार हो रहा है।

आज चीन की रेल की औसत स्पीड 150 किमी प्रति घंटा है और भात से वह 170 प्रतिशत आगे है। जहां तक हिन्दुस्तान के ऊपर तिब्बत के सीमा के सबसे लम्बी

और बृज की सबसे ऊंची रेल लाइन बनाई है और भारत की दुर्दशा एक बात से ही समझ में आ जाएगी वह निम्न है

झांसी, भारत का बीच सेंटर है। अंग्रेजों ने झांसी को रेल और फौज का सेंटर बनाया था। झांसी के आस-पास जो जंगल हैं वहां आर्मड कोर टैंकों का सेना का सबसे बड़ा गोला-बारी का केन्द्र है।

झांसी से मानिकपुर जो करीब 200 किमी का टुकड़ा है, उसमें महोबा, खजुराहो, ओरक्षा, बांदा, चित्तूर, जहां मर्यादा पुरुषोत्तम राम 14 वर्षों तक रहे हैं, और मानिकपुर पर अंत होता है। यह सिर्फ एक रेल लाइन है और डीजल इंजन से चलते हैं। इसमें दोहरीकरण, विद्युतीकरण की नितांत आवश्यकता है। इसमें सिग्नल की पूर्णाली 100 वर्ष पुरानी है। जो अंग्रेजों के जमाने की थी, वही चल रही है। इसमें रेलगाड़ियों की औसत रफ्तार 20 किमी से ज्यादा नहीं आती है। इस रेल लाइन का यदि दोहरीकरण हो जाए तो बुंदेलखंड जो पिछड़ा प्रदेश है वह सिर्फ पर्यटक की दृष्टिकोण से राजस्थान से आगे बढ़ सकता है।

खजुराहो, ओरक्षा, कालिंजर, झांसी, चित्तूर आदि प्राचीनतम और महाभारत, रामायण के समय से ऐतिहासिक स्थान इतिहास में दर्ज हैं और सिर्फ रेल द्वारा बुंदेलखंड का एक नया स्वरूप विकास की पट्टी पर दौड़ने लगेगा।

माननीय पवन बंसल जी पहले ही 21.2 प्रतिशत रेलवे भाड़ा में बढ़ोतरी कर चुके हैं, जिससे लगभग साढ़े 6 हजार करोड़ आमदनी बढ़ी है। परन्तु इस बजट में जो छोटी-छोटी बढ़ोतरी जैसे कैंसलेशन के चार्ज बढ़ा देना, तत्काल रिजर्वेशन में पैसा बढ़ा देना, को ऊपर-नीचे करने से रेल मंत्री की छोटी मानसिकता परिलक्षित होती है। इस छोटी-छोटी बढ़ोतरी में कहा गया कि 6 सौ करोड़ का फायदा होगा, परन्तु मंत्री जी ने करोड़ों गरीबों को दुखी कर दिया।

मंत्री जी रेलमंत्री हैं, किसी बैंक के रिक्वेरी ऑफिसर या प्राइवेट कम्पनी के सेल्समैन नहीं हैं। और जिस तरह से सिर्फ आमदनी बढ़ाने और बेतहासा वसूली करने का जो अभियान मंत्री जी ने शुरू किया है वह कुछ ज्यादा डोज दवाई पिलाने की वेष्ठा की हलांकि सिद्धांत रूप से मैं मानता हूँ कि रेलवे में आमदनी के जो दरवाजे खोले हैं वह सही भी हैं। बीसों साल से रेल की आमदनी न बढ़ने से भारतीय रेल पिछड़ गई है और रेल की दुर्दशा भारतीय कृषि की तरह निरन्तर बिगड़ती जा रही थी।

यह चौंकाने वाली बात है कि 65वर्ष में सिर्फ 10 हजार किमी लम्बी नई रेलवे लाइन डाली है, जबकि इसके पहले 65 हजार किमी पहले से रेलवे लाइन बनी हुई थी।

रेलवे में आमदनी बढ़ाने का जो अभियान है उसको मैं सही तो मानता हूँ परन्तु इस आमदनी का सही उपयोग होना चाहिए। रेलवे में जो आधुनिकीकरण की आवश्यकता है वह इस रेल बजट में अभिभाषण में नहीं दिखाई पड़ रहा है जैसे रेल की सिग्नलिंग की व्यवस्था 100 साल पुरानी है, नतीजा है कि रेलवे की गाड़ियों के चलने में रुकावट आती है और सिग्नल के आधुनिकीकरण न होने के कारण रेलवे लाइनों का सही ढंग से उपयोग नहीं हो पाता है।

रेलवे में पैसेंजर की सेप्टी का भी कोई दृष्टिकोण बजट में जाहिर रूप से नहीं दिखाई पड़ता है। इस समय रेलवे में भर्ती प्रक्रिया शून्य है और रेलवे में अंडर स्टाफ हैं। ज्यादातर रेलवे के सभी कर्मचारी ओवर वर्किंग करते हैं और उनके ड्यूटी आवर्स क्षमता से ज्यादा बढ़ गए हैं, उससे कार्य कुशलता में भी अंतर पड़ता है और दुर्घटना के कारण बनते हैं। मैंने स्वयं देखा है कि रेलवे स्टेशनों में जो प्रधान स्टेशन मास्टर होता है उसके चेहरे से उसकी बात-चीत और चाल-ढाल से वर्कलोड और थकावट प्रतीत होती है और यह औसतन 24 घंटे में 10-12 से घंटे कार्य करते हैं।

यदि रेलवे की सफलता का प्रतिबिम्ब या आइना सिर्फ दिल्ली का रेलवे स्टेशन या दिल्ली में मेट्रो लाइन की सफलता है तो माननीय रेल मंत्री अपनी पीठ थपथपा सकते हैं। परन्तु झांसी से यदि मानिकपुर की रेलगाड़ी में चाहे वह यूपी सम्पर्ककृन्ति हो, महाकौशल हो, माननीय रेल मंत्री अगर दौरा करें तो कोई भी स्टेशन रात में अगर सिर्फ एक बत्ती की रोशनी जल रही हो, जो भी कमजोर व टिमटिमाती जल रही हो, तो पता चलेगा कि शायद कोई रेलवे स्टेशन आ गया है और यात्री सिर्फ अपनी पुरानी पहचान के स्टेशन में उतरते हैं क्योंकि रेल से बिजली की कमी होने के कारण स्टेशन दिखाई देता है और सिर्फ यात्रियों की आवाज सुनकर ही उतरने का जोसिम यात्रीगण करते हैं।

माननीय रेलमंत्री जी ने 2013-14 के रेल बजट, जो पैरा-104 का ह, जो आपने जो अंग्रेजी की कविता आपने रेल भाषण में कही है, वह बहुत ही अद्वितीय है और इसका उत्तर यह है कि जहां चाह है वहां यह है। आप एक कदम से बुंदेलखंड के पिछड़ेपन को दूर कर सकते हैं।

झांसी से मानिकपुर की रेलवे लाइन का दोहरीकरण व विद्युतीकरण किया जाए।

हमीरपुर जो जनपद का मुख्यालय है यही एक ऐसा जनपद है जिसमें रेल नहीं आती है। यदि 10-12 किमी दपसौरा दसे दुर्गा मोड (मंदिर) तक से वही लाइन हटकी सी घुमा दी जाए तो हमीरपुर का भाग्योदय हो जाएगा इसके बारे में कई बार सर्वे भी चुका है और आपसे पहले रेलमंत्री विशेषकर सुश्री ममता बनर्जी और दिनेश त्रिवेदी और मुकुल राय जी ने भी आश्वासन दिया तो आप भी वैदिक धर्म का पालन करिए और जैसा कि लिखा है कि रघुकुल रीति सदा चलि आई, पूरा जाए पर वचन न जाई। -(समायण-गोरवामी तुलसीदास)

रिवांचल जो कानपुर से इलाहाबाद होकर सतना और रीवा जाती है उसको कानपुर से बांदा, मानिकपुर, चित्तूर और सतना, जो कामन रूट है, से रीवा ले जा सकते हैं। इससे दिल्ली, हावड़ा लाइन में जो भीड़ हो रही है वह घटेगी।

झांसी लाइन में विशेषकर हस्पताल में 2 प्लेटफार्म और विश्रामालय की व्यवस्था, कुलपहाड़ रेलवे स्टेशन का सर्वांगीण उत्तीकरण, ओवर बृज, रेलवे स्टेशन बस्ती की तरफ होना चाहिए जबकि जंगल की तरफ है। और 2 प्लेटफार्म और उत्तीकरण।

महोबा जो जनपद हैडक्वार्टर है, उसका सर्वांगीण उत्तीकरण, एयर कंडीशन विश्रामालय हो, क्योंकि यहीं से पर्यटक देशी व विदेशी खजुराहो जाते और आते हैं। इस स्टेशन में प्लेटफार्म का उत्तीकरण, लम्बाई बढ़ाने, ओवर ब्रिज, बिजली आदि की व्यवस्था करना है।

बांदा रेलवे स्टेशन, जो जनपद का मुख्यालय है, का सर्वांगीण विकास होना चाहिए। प्लेटफार्म का उत्तीकरण, विद्युतीकरण, पेयजल की व्यवस्था आदि जरूरी है।

कम से कम हस्पतालपुर, कुलपहाड़, बेलाताल, जो झांसी लाइन की गाड़ियां गुजरती है, उसमें 2-3 मिनट का ठहराव किया जाए क्योंकि इसी रेल लाइन से बुंदेलखंड दिल्ली से जुड़ता है।

भरुवा, रागौल, रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकरण, रेल आरक्षण की सुविधा हो।

रागौल रेलवे स्टेशन पर दुर्ग एक्सप्रेस, भरुवा सुमेरपुर रेलवे स्टेशन पर लखनऊ-रायपुर गरीबस्थ का ठहराव किया जाए।

कोशिश की जाए कि इन छोटे-छोटे रेलवे स्टेशनों पर यदि सम्भव हो सके हो सके तो ठहराव की नीति में उदारता दिखाई जाए, क्योंकि गरीब लोगों को दूर जाकर गाड़ी पकड़ने में असुविधा होती है। बुंदेलखंड में हजारों लोग ऐसे भी हैं जिन्होंने आज तक रेल गाड़ियों का दर्शन तक नहीं किया है।

पनवाड़ी और चरखारी में रेल आरक्षण पीआरएस की व्यवस्था करना है। और सभी स्टेशन पर एटीएम की व्यवस्था करना।

इंगोहटा, बरीपुरा, चरखारी रोड घुटई ये सभी हॉल्ट को पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाए।

बांदा से फतेहपुर वाया तिन्दवारी नई रेल लाइन का निर्माण किया जाए। तिन्दवारी विधानसभा क्षेत्र के लगभग 100 किमी की परिधि में कोई भी रेलवे लाइन नहीं है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में लगभग 600 मानव रहित फाटक हैं, वहां पर संविदा पर रेल कर्मचारी की भर्ती की जाए जिसमें स्थानीय लोगों को प्राथमिकता दी जाए।

भिंड से उरई, राठ, महोबा, हरवालपुर नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण भी हो चुका है। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी के शासनकाल से यह प्रकरण लंबित है। इस नई लाइन का निर्माण सुनिश्चित करें।

अन्त में मैं निवेदन करूंगा कि मंत्री जी एक बार पुनः बुन्देलखंड वासियों को विशेषकर हमीरपुर, महोबा व बांदा के गरीबों पर भी रेल की उदारता का दर्शन कराएं और अपना हृदय विशाल करें। जो क्षेत्र पिछड़ा है वह बीमार है, उसका ज्यादा दवा, फल और दूध की आवश्यकता है। चूंकि अभी तक रेल मंत्री बुंदेलखंड क्षेत्र से नहीं हुए इसलिए बुंदेलखंड रेल के विकास के नक्शे में नहीं उतारा गया।

हमारे क्षेत्र में एक नई रेलगाड़ी नहीं दी गई। यहां तक चित्तकूट, कर्वी जो चित्तकूट के लिंक स्टेशन हैं उसकी घनघोर उपेक्षा की गई है। हम बुन्देलखंडवासेयों ने आपका क्या बिगाड़ा है। हमसे आप नाराज क्यों हैं। कृपया हमारे दर्द का एहसास करिए, उचित दवाई दीजिए अन्यथा हमारा क्षेत्र ऋषियों, मुनियों मनीषियों का रहा है। मर्यादा पुरुषोत्तम राम चित्तकूट में 14 वर्ष प्रवास किए हैं। आप इन सब का आर्शीवाद लीजिए परन्तु रेल द्वारा सेवा भी दीजिए। इन्हीं शब्दों से मैं आपके रेलवे बजट का दुःखभरा समर्थन करता हूं और ईश्वर आपको सदबुद्धि दे और गरीबों की आह और चाह का एहसास कराए।

0

***श्री बदीराम जाखड़ (पाली):** कांग्रेस के रेल मंत्री ने 17 वर्ष बाद रेल बजट बहुत अच्छा पेश किया है उसके लिए धन्यवाद। इस बजट में सभी राज्यों का पूरा-पूरा ध्यान रखा गया है।

मेरे संसदीय क्षेत्र के पिपाड, भोपालगढ़, असोप, शंकरवास, मुडवा, नागौर को सर्वे में लेने के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

मेरे संसदीय क्षेत्र पाली की जनता को लम्बे समय से लम्बी दूरी की रेल गाड़ियों में आने व जाने में काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है तथा मेरे बार-बार आग्रह करने के बाद भी बिलाड़ा-बर नई लाईन सर्वे पूर्ण हो चुका है तथा नई लाईन हेतु अनुमानित लागत 275 करोड़ रुपए अनुमोदन हेतु योजना आयोग के पास भेजा हुआ है। मेरी पुरजोर मांग है कि इस लाईन हेतु बजट 2013-14 में ही राशि जारी की जाए तथा साथ-साथ मेरे संसदीय क्षेत्र पाली में औसिया एक ऐतिहासिक स्थल है जहां पर रेलों का आवागमन बहुत होता है। मेरा आग्रह है कि औसिया में रेलवे आरक्षण केन्द्र जल्द से जल्द खोला जाए।

निम्न रेलों के फेरे बढाए जाएं - जोधपुर से मद्रास सप्ताह में एक बार हर सोमवार (16126-16125) चलने वाली गाड़ी को प्रतिदिन किया जाए। बीकानेर से हैदराबाद सप्ताह में एक बार हर शुक्रवार (17038-17037) चलने वाली गाड़ी को प्रतिदिन किया जाए। जोधपुर से पूना सप्ताह में एक बार हर मंगलवार (11089-11090) चलने वाली गाड़ी प्रतिदिन की जाए। नाणा व बेझ में स्टोपेज की भी व्यवस्था की जाए।

MR. CHAIRMAN: Saidul Haque Ji, if you promise me to speak only for 2-3 minutes, I permit you.

1

SK. SAIDUL HAQUE (BARDHMAN-DURGAPUR): I will speak for three minutes. Please allow me to speak from here.

MR. CHAIRMAN: Yes, you are allowed.

SK. SAIDUL HAQUE: First of all, I would like to tell the hon. Railway Minister that hike in railway fares should not have been done before this Session and whatever hike has been done should be re-considered. All the safety and category posts should be filled up, including manning all the unmanned level crossings.

Safety and security of passengers should be given priority. All the projects that have been announced for West Bengal should be implemented. The MoS has talked about publishing a White Paper for the last year performance. That should be done.

19.00 hrs

I would like to bring some concrete proposals in respect of railway projects in my constituency. These are – gauge conversion of Burdwan-Katwa line from Balgona to Katwa; stoppage of Rajdhani Express at Burdwan; one halt station at Kondaipur in between Paraj and Mankar; one direct train from Durgapur to Howrah; one direct train from Bankura to Howrah via Rainagar Masagram; increase of frequency of local train between Burdwan and Asansol; stoppage of Howrah-Ranchi Shatabdi Express and Howrah New Jalpaiguri Shatabdi Express at Burdwan; stoppage of Jodhpur Express, Himgiri Express and Lal Quila Express at Durgapur; and stoppage of Agnibina and Mayurakshi Express at Mankar.

Besides this, these facilities should be provided. Toilet facility in long running EMU coaches like Purulia Local and Purulia-Burdwan; Railway Over Bridge at Talit Point on Burdwan-Guskhara road, Railway Over Bridge at Panagarh on Panagarh Silampur road and Railway Over Bridge at Mankar on Bubud Bologna road; installation of escalator on west side flyover at Durgapur station in Eastern Railway; opening of one more ticket counter at Mankar Station in Asansol division; twenty four hour service in enquiry counter in all stations; and filling up the gap between train and platform between Burdwan and Asansol, which was done for running double decker, and which is causing accident.

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

At last, I would request for speedy implementation of broad gauge project from Silchar and Lumding via Badarpur and between Agartala and Lumding via Badarpur; time-bound completion of Chatna Mukutmanipur Railway Project in West Bengal; and doubling of Burnpur to Asansol single line in West Bengal.

These are all my submissions.

2

डॉ. मोनाज़िर हसन (बेगूसराय): सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूँ कि रेल जैसे महत्वपूर्ण बजट के मामले पर आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। रेल बजट की पूरी कहानी मैं एक शेर में कहना चाहूँगा:

'बहुत शोर सुनते थे, पहलू में दिल का,

जो चीरा तो एक कतरा-ए-खून निकला।'

रेल बजट की यही कहानी है, लोगों की बड़ी उम्मीदें थीं कि कांग्रेस का एक मंत्री 17 साल के बाद पहली बार रेल बजट पेश कर रहा है, लेकिन दुर्भाग्य का विषय यह है कि रेल बजट में जिस तरह से बिहार की उपेक्षा हुई, इस पर हमारे पूर्व वक्ताओं ने काफी तफ़्सील से रोशनी डालने का काम किया, लेकिन मैं एक बात की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा कि बिहार से जितनी महत्वपूर्ण ट्रेनें दिल्ली आती हैं, राजधानी एक्सप्रेस और पूर्वा एक्सप्रेस को छोड़कर आपने सभी ट्रेनों का ठहराव आनन्द विहार स्टेशन कर दिया है, जिससे गरीबों, महिलाओं एवं वृद्ध यात्रियों को दिल्ली पहुंचने में काफी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है, काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। कम से कम विक्रमशिला एक्सप्रेस एवं गरीब रथ को नई दिल्ली, पुगनी दिल्ली अथवा हजरत निजामुद्दीन स्टेशन तक चलाने की कृपा, मैं चाहूँगा कि रेल मंत्री करें।

अब मैं सीधे अपने क्षेत्र बेगूसराय की ओर आता हूँ, जो बिहार की औद्योगिक राजधानी है। मेरे बार-बार निवेदन के बाद भी 12423 एवं 12424 का ठहराव अभी तक बेगूसराय करने का निर्देश नहीं हो पाया है। इसके अलावा दूसरी अन्य सात जोड़ी गाड़ियां भी बेगूसराय नहीं रुकती हैं और पार्सल सेवा भी सुचारू रूप से नहीं चलती है। इस स्टेशन पर डाउन प्लेटफार्म भी नहीं है, क्योंकि, उस स्टेशन को वर्षों से रैक पाइंट बनाकर रख दिया गया है।

हसनपुर से बरौनी रेलवे लाइन का सर्वे कार्य शुरू करने की आपने घोषणा की है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। हसनपुर और बरौनी के बीच दो पर्यटक स्थल हैं, गढ़पुत्र स्थित बाबा हरिगिरीधाम, जो देवघर के बाद दूसरा धार्मिक स्थल है और कॉवर का पक्षी विहार, जहां शक्तिपीठ जयमंगलागढ़ भी है, इसको रेलवे सर्वे में शामिल किया जाये।

में महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा कि बेगूसराय जिले के गढ़पुर, सलौना एवं खगड़िया जिले के ओलापुर, इमली इत्यादि क्षेत्र के लिए लाखो-मोकामा डी.एम.यू. का परिचालन पुनः शुरू किया जाये। सुबह पांच बजे इसे हसनपुर से वाया खगड़िया-बरौनी-पटना चलाया जाये तथा शाम पांच बजे पटना से वापस लाया जाये।

महोदय, एशिया का सबसे बड़ा रेलवे यार्ड गड़हय बरौनी है, जिसके पास अपनी 2200 एकड़ जमीन खाली पड़ी है। रेलवे जमीन खरीद कर कल-कारखाने खोल रहा है। यहां पर कोच, इंजन, स्पेयर निर्माण कारखाना इत्यादि खोला जा सकता है। तत्कालीन रेल मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी ने पिछले साल यहां पर एक मैडीकल कॉलेज खोलने का आश्वासन दिया था। आग्रह होगा कि इस मैडीकल कॉलेज को खोलने की स्वीकृति प्रदान की जाये। बरौनी स्टेशन का आठवां आश्चर्य यह है ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please wind up.

DR. MONAZIR HASSAN: I will just conclude. This is a matter of my constituency.

MR. CHAIRMAN: Everybody is having his or her constituency matter, it is not just you. Please conclude because there at 15 hon. Members who are yet to speak.

डॉ. मोनाज़िर हसन : महोदय, बरौनी स्टेशन का आठवां आश्चर्य यह है कि यहां एक नंबर प्लेटफार्म ही नहीं है। एक साजिश के तहत स्टेशन को दो टुकड़ों में बांट दिया गया है। जिसमें एक नंबर प्लेटफार्म जिस स्टेशन पर है, उसकी दूरी लगभग दो किलोमीटर है, जिसके कारण महिलाओं, बच्चों एवं वृद्ध यात्रियों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।

मुंगेर गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल, जिसकी स्वीकृति तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने दी थी और जिसका शिलान्यास तत्कालीन प्रधानमंत्री अटल जी ने बटन दबाकर करने का काम किया था, उसका काम धीमी गति से चल रहा है। इसके लिए मात्र दो सौ करोड़ रूपए दिए गए हैं। कछुआ चाल की इस स्थिति से आज पांच साल बाद भी इसमें काफी विलंब हो रहा है। इसमें 1,200 करोड़ रूपए लगने हैं। मेरा अनुरोध होगा कि इसमें राशि आबंटित करके, इसे पूरा करने का काम किया जाए। जमालपुर रेल कारखाना जो कभी सर्वश्रेष्ठ रेल कारखाना हुआ करता था, यहां लगभग 32 हजार लोग काम करते थे। एक साजिश के तहत यहां के काम को समेट-समेट कर दूसरे कारखानों को स्थानांतरित किया जा रहा है। इसे पुनर्जीवित करने के लिए ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shri Rajaram Pal may now speak. His speech will not be recorded. You continue.

*(Interruptions) अ€! **

3

श्री राजाराम पाल (अकबरपुर): माननीय सभापति महोदय, आपने रेल बजट पर मुझे बोलने का जो अवसर प्रदान किया है उसके लिए मैं मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में बितूर पर्यटन स्थल है, जो ऐतिहासिक है, पौराणिक है और स्वतंत्रता संग्राम से जुड़ा हुआ पवित्र स्थान है। पिछले समय में आदरणीय लालू जी ने मंथना से बितूर के लिए ब्रूडगेज करने के लिए उद्घाटन किया था, उसका पत्थर आज भी गवाही दे रहा है कि उसका ब्रूडगेज करके पर्यटन स्थल को बेहतर बनाने का प्रयास किया जाए, लेकिन पिछले कई सालों से उस पर कोई काम नहीं किया गया है। मेरी आपसे पहली मांग है कि हमारे क्षेत्र में बितूर पर्यटन स्थल को बढ़ावा देने के लिए उद्घाटन किए हुए पत्थर की कार्रवाई को आगे बढ़ाने का काम किया जाए।

महोदय, मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में कानपुर से दिल्ली मार्ग पर 1056 वाई ब्लॉक हट पर रोशनमऊ में पैसेंजर ट्रेनों के ठहराव के लिए लोगों ने रेल जाम भी किया था, जिसके तहत रेलवे बोर्ड ने वहां प्लेटफार्म बनाकर ट्रेनों के ठहराव के बारे में आदेश भी कर दिया है, किंतु एक करोड़ चौवालीस लाख रूपए उसकी लागत आनी है। माननीय रेल मंत्री ने पत्र लिखकर मुझे दिया कि आप अपनी सांसद निधि से अगर यह पैसा मुहैया करा दें तो वह प्लेटफार्म बनाया जा सकता है। मैं यह कहना चाहता हूं कि सांसद निधि से पत्चीस लाख रूपए से ज्यादा एक जगह धन आबंटित करने का कोई प्रावधान नहीं है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि 25 लाख रूपये मेरी सांसद निधि लेने के बाद जो शेष धन है, वह जल्दी आबंटित करें, ताकि प्लेटफार्म बनकर तैयार हो जाए और यहां पैसेंजर ट्रेनों का ठहराव हो सके।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र के मुख्यालय का प्रमुख स्टेशन रूरा है। मैं पिछली चौदहवीं लोक सभा से, उसे आदर्श स्टेशन बनाकर, वहां लखनऊ, आगरा इंटरसिटी तथा गोमती ट्रेनों के ठहराव की लंबे समय से मांग कर रहा हूं। मैं चाहता हूं कि ये दोनों ट्रेनें रूरा स्टेशन पर दी जाएं। मेरे संसदीय क्षेत्र में बुंदेलखंड को जाने वाली चित्तूरकूटधाम इंटरसिटी को भीमसेन, कठारा और मेरे गृह जनपद के गांव के पास के सबसे करीब स्टेशन पतारा में ठहराव सुनिश्चित कराया जाए।

मान्यवर, आपके माध्यम से मैं कहना चाहता हूं कि कानपुर-झांसी रेलवे लाइन के माती मुख्यालय में एक तालपुर स्टेशन है, वहां कम से कम दो पैसेंजर ट्रेनों का ठहराव सुनिश्चित कराया जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र की रूरा क्रासिंग, घाटमपुर क्रासिंग व कल्यानपुर क्रासिंग, तीन क्रासिंगों में जहां बड़े पैमाने पर जाम लगता है, उनमें ओवर ब्रिज बनाने का काम किया जाए। कानपुर की जाम की समस्या को ध्यान में रखते हुए कानपुर-फर्रुखाबाद लाइन को सेंट्रल स्टेशन से पनकी वाया मंथना अगर कर दिया जाए, तो कानपुर का पूरा जाम समाप्त हो जाएगा और कानपुर बेहतर हो सकेगा।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह भी संज्ञान में लाना चाहता हूं कि झांसी लाइन में भीमसेन स्टेशन में पिछले साल आरपीएफ के लगभग आठ-दस जवान इसलिए कट गए कि वहां ट्रेन का ठहराव नहीं था।

अगर समझा बना दिया जाए तो क्रासिंग पर लोगों की जो मौतें होती हैं उससे छुटकारा मिल सकता है। पनकी रेलवे स्टेशन और गोविन्दपुरी रेलवे स्टेशन जो कानपुर के लिए प्रमुख स्टेशंस हैं तो जो एक्सप्रेस ट्रेनें या पैसेंजर्स ट्रेनें चलती हैं, वे कानपुर जाते-जाते पनकी के बाद एकदम स्लो हो जाती हैं और घंटों सेंट्रल स्टेशन में लगाती हैं। उसको ध्यान में रखते हुए, पनकी और गोविन्दपुरी पर एक-एक मिनट का ठहराव हो जाए तो लोगों को घंटों ट्रेन में बैठ कर सेंट्रल स्टेशन

जाने का इंतजार करना पड़ता है उससे निजात मिल जाएगी। ...(व्यवधान) मेरी साथी कमल किशोर कमांडो जी के क्षेत्र में, माननीय रेल मंत्री जी ने गोंडा से बहाइव के लिए, मैलानी तक आमाम परिवर्तन कर उसको बढ़ाने का काम किया है, उसके लिए मैं बधाई देता हूँ। उसके लिए तीस करोड़ रूपया आवंटित किया गया है, जिसके लिए रेल मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ।...(व्यवधान) मैं रेल मंत्री जी के इस बजट का समर्थन करते हुए, अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

4

श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार): सभापति महोदय, आपने वर्ष 2013-14 के रेल बजट पर बोलने का जो अवसर प्रदान किया है उसके लिए मैं बधाई देता हूँ। कटिहार मेरा रेल क्षेत्र है और संसदीय क्षेत्र भी है। यह एनएफ रेलवे का बहुत पुराना रेलवे हेडक्वार्टर है। वहां पांच दिशाओं से ट्रेनें जाती हैं। वहां से बांग्लादेश, नेपाल और झारखंड की ओर ट्रेनें जाती हैं। पांच दिशाओं से आने और जाने वाली ट्रेनों का वह महत्वपूर्ण जंक्शन है। वह डिविजनल हेडक्वार्टर है। मैं रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूँ। उनकी बहुत आलोचनाएं हुई हैं। बहुत लोग उनसे निराश हुए हैं। क्षेत्रों का संतुलन बिगड़ा है उसे संतुलित करें लेकिन हमारे कटिहार को जो 4 ट्रेनें मिली हैं, मेरा इसमें सुझाव है कि कामख्या-गुवाहाटी-आनंद विहार एक्सप्रेस साप्ताहिक है, कटिहार-हावड़ा एक्सप्रेस जो साप्ताहिक है, राजेन्द्र नगर टर्मिनल-न्यू तिनसुखिया एक्सप्रेस जो साप्ताहिक है, उन्होंने थोड़ी-सी कंजूसी कर दी है उनको दैनिक कर दें। राधिकापुर-आनंद विहार एक्सप्रेस दैनिक है। इन चारों ट्रेनों के परिचालन के लिए मैं उन्हें हृदय से बधाई देता हूँ। स्टिकल्ड डेवलपमेंट कार्यक्रम के लिए उन्होंने कटिहार को स्थान दिया है इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ।

हमारे क्षेत्र की कुछ मांगें हैं उनको यहां रखना चाहता हूँ। कटिहार से सीधी दक्षिण भारत के लिए साउथ बाउंड कोई ट्रेन नहीं है। उसके लिए मैं मांग करता हूँ कि गुवाहाटी बंगलुरु एक्सप्रेस 12509, 12510, गुवाहाटी-चेन्नई, एगमोर एक्सप्रेस, गाड़ी संख्या 15929, 15930, गुवाहाटी-सिकन्दराबाद एक्सप्रेस, एगमोर एक्सप्रेस और एनजेपी, चेन्नई एक्सप्रेस, ये सारी गाड़ियां हमारे कटिहार डिविजन की ओर से जाती हैं लेकिन वे कटिहार जंक्शन को नहीं छूती हैं, इसके लिए एक ऑप्शन है कि वहां दोहरे मार्ग बन गए हैं। मैं मांग करता हूँ कि इन मार्गों से मुकरिया से सालमारी, सुनैली के रास्ते कटिहार जंक्शन लाया जाए और उन्हें पुनः कटिहार के रास्ते मेदपुर के रास्ते मालदा होते हुए दक्षिण भारत की ओर ले जाया जाए। ऐसा होने पर मात्र 28 किलोमीटर का अंतर आना, परंतु कोशी क्षेत्र एवं पूर्णिया क्षेत्र को दक्षिण भारत की ओर जाने के लिए सुगम व्यवस्था मिल जाएगी। मुजफ्फरपुर-यशवंतपुर एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 15228, 15227 का परिचालन साप्ताहिक है। मैं चाहता हूँ कि इसका परिचालन सप्ताह में तीन बार कराया जाए। अभी के.एच. मुनियप्पा साहब कटिहार गए थे। हम लोगों ने जनसभा में मांग किया था। उन्होंने एडमिट किया था कि इस ट्रेन को मैं तीन दिन चलाऊंगा। यह दुःखद है कि एक मंत्री घोषण करें और उसे यह पूरा न करें।...(व्यवधान) मुनियप्पा साहब नहीं हैं। रेड्डी साहब आप सुन रहे हैं। मैं पवन बंसल साहब को भी कहता हूँ कि इसको त्रिसाप्ताहिक किया जाए। ...(व्यवधान) मैं मांग करता हूँ कि इस गाड़ी को चलाया जाए इससे उस क्षेत्र के लोगों को लाभ होगा। ...(व्यवधान) बरौनी में हमारी काफी ट्रेनें रुकी रहती हैं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Now, you have to conclude your speech.

...*(Interruptions)*

SHRI NIKHIL KUMAR CHOUDHARY : Sir, I am concluding.

राप्ती सागर एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12521, 12522 जो बरौनी से अर्णाकुलम तक जाती है, वैशाली एक्सप्रेस गाड़ी 12553, 12554,...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You are going on reading like reading from a Railway time-table.

...*(Interruptions)*

श्री निखिल कुमार चौधरी : थोड़ा सा है। ...(व्यवधान) यह जानकर आश्चर्य होगा कि ये गाड़ियां 24 घंटे बरौनी जंक्शन पर रुकी रहती हैं। लोगों को लाभ नहीं है। मैं चाहता हूँ कि इन गाड़ियों को कटिहार लाया जाए। कटिहार में पीठ लाइन उपलब्ध है। वहां सौ प्रतिशत पीठ लाइन का उपयोग किया जा सकता है। लेकिन दिक्कत यह है कि उसका 30 प्रतिशत भी उपयोग नहीं किया जाता। आप इन गाड़ियों को पुनः बरौनी तक भेज सकते हैं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: What you have said is enough. Give the list to the Minister, and he will take care of it.

...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: I am saying this because many hon. Members are waiting to speak.

â€¦ *(Interruptions)*

श्री निखिल कुमार चौधरी : मैंने बहुत लिखकर दिया है।...(व्यवधान) मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूँ।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You have already taken five minutes. I cannot allow you like this.

...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: You have already taken five minutes instead of three minutes allowed.

...*(Interruptions)*

SHRI NIKHIL KUMAR CHOUDHARY : Okay, Sir.

श्री यशवीर सिंह (नगीना): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। मैं नगीना लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ जो उत्तर प्रदेश के जिला बिजनौर में स्थित है। इस लोक सभा की 70 प्रतिशत सीमा उत्तरांचल से मिली हुई है। मैं रेल बजट से पहले स्वयं रेल मंत्री जी से मिला, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से मिला, ट्रैफिक मैम्बर से मिला, लेकिन मेरी एक भी मांग पूरी नहीं की गई। इसका मुझे दुःख है। मेरे यहां नजीबाबाद रेलवे स्टेशन है जो जंक्शन भी है। वहां से कोटद्वार की दूरी केवल 15 किलोमीटर है। मैंने नजीबाबाद से मुम्बई के लिए एक ट्रेन की मांग की थी, क्योंकि मेरे जिला बिजनौर के लगभग पांच से छः लाख लोग मुम्बई में रहते हैं। उन्हें मुम्बई जाने के लिए दिल्ली से ट्रेन पकड़नी पड़ती है। उनकी असुविधा को देखते हुए मैंने मांग की थी जो पूरी नहीं हुई। इसका मुझे दुःख है। मेरा एक स्टेशन स्योहारा है। इसी स्टेशन पर लखनऊ-चंडीगढ़ एक्सप्रेस 2231 रुकती थी। मेरे जीतने के बाद उसका स्टोपेज खत्म कर दिया गया। मैं डीआरएम, मुयादाबाद से मिला। उन्होंने हां कर दी और मेरे पास एक लैटर भी भेज दिया कि जल्द ही इसका स्टोपेज शुरू कर देंगे। उसे भी पांच या छः महीने हो गए, लेकिन आज तक उस गाड़ी का स्टोपेज स्योहारा स्टेशन पर नहीं हुआ। इन बातों को देखते हुए बहुत दुःख होता है और लगता है कि पक्षपात किया जा रहा है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि रेल सबकी है, किसी के साथ पक्षपात न किया जाए। उत्तरांचल में आपकी सरकार है। मेरे क्षेत्र का विकास होगा तो ऑटोमेटिकली उत्तरांचल का विकास होगा। नजीबाबाद में शिया मुसलमानों का एक धार्मिक स्थल है जो ऑल वर्ल्ड में दूसरे, तीसरे नम्बर पर आता है। वहां काफी बड़ा मेला लगता है, काफी भीड़ हो जाती है। मैं कह रहा था कि नजीबाबाद से नहीं तो कोटद्वार से ट्रेन चला दीजिए, मुझे कोई दिक्कत नहीं है। इससे दो स्टेट जुड़ जाएंगे।

मैंने कुछ देनों के स्टोपेज बढ़ाने की बात की थी। उस बारे में मैंने मंत्री जी को पहले भी लिखकर दिया था और आज भी दूंगा। मेरी यह बहुत छोटी सी मांग है, जिसे पूरा कर दिया जाये। मंत्री जी ने हल्द्वार को धामपुर से जोड़ने के लिए एक रेल लाइन बिछाने की घोषणा की है। इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं यह भी मांग करना चाहता हूँ कि वह रेल लाइन काशीपुर तक कर दी जाये, क्योंकि वहां से काशीपुर मात्र 20 या 25 किलोमीटर दूर ही रह जाता है। इससे दूसरा स्टेट भी उससे जुड़ जायेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***SHRI J.M. AAROON RASHID (THENI) :** Hon'ble Chairman Sir. Thank you for giving me this opportunity to speak on Railway Budget 2013-14. I support the Budget. Hon'ble Railway Minister Shri Pawan Kumar Bansal has appointed 8 battalions of women police for the safety of women passengers. First of all I wish to congratulate him for this announcement.

Particularly in Tamil Nadu, the broad gauge conversion between Bodinayakanur and Madurai comes in my constituency. It has been kept pending for more than three years. Before this, meter-gauge route was operational and it was also stopped. People are much affected for the past three years without any train service in this route. If a person wants to travel from Bodi to Madurai, what is the bus fare? You may be aware of this. People can transport goods from Bodi to Madurai and from Madurai they can take them to any part of the world, if there is rail connectivity between Bodi and Madurai. Earlier they have transported spices, cardamom, lavang, tea, coffee, agricultural products and other products to other places. Annually this was done to the tune of 25 lakh tonnes. Now Bodi-Madurai broad-gauge conversion has become a dream. Leaders cutting across party lines have met Prime Minister Dr. Manmohan Singh, UPA Chairperson *Annai* Sonia Gandhi and Railway Minister Shri Pawan Kumar Basal and urged them that since 25 lakh tonnes of products are being transported from Bodi to different places every year, this Bodi-Madurai broad-gauge conversion should be implemented soon for the benefit of the people of this area. These products are being exported to several countries. It is a commercial hub which can generate huge income to railways. Hon'ble Prime Minister Dr. Manmohan Singh has announced an *e-auction* centre for cardamom in Bodi. Sir, I urge you that the rail route is so important.

Hon'ble Railway Minister has assured the implementation of this rail route in the next Budget. It is a matter of worry because he is not announcing this year. The work relating to broad-gauge conversion between Bodi and Madurai should be

completed on war footing.

The trains that leave from Madurai do not stop at Cholavanthan Railway station. Vaigai Express, Pandian Express and Guruvayur Express do not have stoppage at Cholavanthan Railway station. Many trains pass through this route. Sir, I request that at least these three trains namely, Vaigai Express, Pandian Express and Guruvayur Express should have a stoppage in Cholavanthan Railway station. I had given a request to the Hon'ble Minister in this regard. He assured me to do the needful but nothing has come out of this Budget. Above all these, during 2008 when Shri Lalu Prasad Yadav was the Railway Minister, I met him personally and requested him for a rail route between Bodi and Koodalur. A survey was done for implementation of a broad gauge rail route from Bodi to Koodalur via Dindigul, Vathalagundu, Theni, Kambam, Chinnamanur and Uthamapalayam. Shri Lalu Prasad had assured that the rail project will be implemented soon. But it is also kept pending. At least one or two persons die in more than a dozen accidents which happen on this route. This is not only for the welfare of the people of my constituency but for the welfare this nation as a whole. Lakhs of devotees of Lord Ayyappa have to use this route. If this rail route is implemented it will be welcomed by the people. Why is it kept pending? I don't know sir. Thousands of people gathered in protest against the non-implementation of this project. They have condemned the Railway Ministry for not paying attention to the demand of the people. I also took part in that discussion and placed the demand before the Hon'ble Minister for Railways. I assured them that I will be able to persuade the Railway Minister for implementation of this project. I do not know why is it still kept pending?

MR. CHAIRMAN : Please ask what you want? Put your demand.

SHRI J.M. AARON RASHID : Sir, I urge the Hon'ble Minister for speedy implementation of all the pending railway projects in my constituency. Vaigai Express, Pandian Express and Guruvayur Express trains should have stoppage at Cholavanthan Railway station for the welfare of the people of this area. As a Member of Parliament, I express my demands for the welfare of the people. We are not able to meet the people.

MR. CHAIRMAN : Correct, correct.

SHRI J.M. AARON RASHID : For the sake of Lord Ayyappa's devotees, the rail route up to Koodalur should be implemented and a new rail route should be started via Periyakulam.

I urge the Hon'ble Railway Minister to announce for speedy implementation of these projects.

7

***श्री विष्णु पद राय (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह) :** अंडमान निकोबार द्वीपसमूह में 2010-11 के रेलवे बजट भाषण में सामाजिक डिजायरेबल रेल कनेक्टिविटी प्रोजेक्ट के अंतर्गत सीरियल नं. 84 में पोर्ट ब्लेयर से डिगलीपुर तक रेलवे लाईन मंजूर की गई।

इस बजट भाषण के पहले मैंने लोक सभा में 8.7.2009 को रेल बजट की चर्चा पर अपनी बात रखते हुए पोर्ट ब्लेयर-डिगलीपुर रेलवे लाईन की मांग की थी। उसके पश्चात् 16 दिसम्बर, 2009 को आदरणीय प्रधानमंत्री जी को इस बारे में पत्र दिया था और मांग की थी।

सितम्बर, 2002 में पोर्ट ब्लेयर-डिगलीपुर तक रेल लाईन के लिए सर्वे हुआ और मीटर गेज के लिए 421 करोड़ का ब्रडगेज के लिए 867 करोड़ का प्रस्ताव दिया गया। लेकिन इस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई।

ब्रिटिशकाल में अंडमान में लोकोलाइन थी। मेरी मांग है कि भारत के बहुत हिस्सों से मीटर गेज लाईन को परिवर्तित करके ब्रडगेज बनाया गया है। उसी मीटर गेज की लाईन अंडमान निकोबार में बिछाई जाए और मीटर गेज रेल सेवा आरंभ की जाए। इसकी आवश्यकता के निम्न कारण हैं-

1. चीन के खतरे से निपटने के लिए पोर्ट ब्लेयर-डिगलीपुर रेल लाईन आवश्यक है।
2. पर्यटन, फिशरीज के आदि के लिए इस लाईन की आवश्यकता है।
3. भारत सरकार ने बैंकवर्ड रिमोट एरिया के नाते जो दर्जा जम्मू-कश्मीर को दिया है उसी आधार पर काले पानी के नाम से अंडमान, जिसको अब उपेक्षित

श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगांव): धन्यवाद सभापति महोदय, मैं उम्मीद कर रहा था कि माननीय रेल मंत्री जी द्वारा एक अच्छा तथा संतुलित बजट पेश किया जाएगा, लेकिन यह बजट पूर्ण रूप से असंतुलित तथा भेदभाव रखने वाला रेल बजट पेश किया गया है। इसमें विशेष रूप से महाराष्ट्र की अनदेखी की गयी है। इस अनदेखी को देखते हुए, महाराष्ट्र की सभी पार्टी के सांसद रेल मंत्री जी से 27 फरवरी को मिले और प्रधानमंत्री जी से एक मार्च को मिले। सभी सांसदों ने महाराष्ट्र के लिए जो मांग है, उसे देने के लिए कहा है। इस सप्लीमेंट्री बजट में महाराष्ट्र के सभी सांसदों के क्षेत्र की जो अनदेखी हुई है, उसकी जानकारी दी गई है।

माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि वर्ष 2009-10 तथा वर्ष 2010-11 में माननीय रेल मंत्री जी ने मेरे संसदीय क्षेत्र जलगांव में तीन आरओबी मंजूर किया था, जो धारणगांव, अमलनेर तथा म्हासावद के लिए थे। आज तीन वर्ष पूरे हो चुके हैं, लेकिन अभी तक दो आरओबी का ही जीडीए मंजूर हुआ है। म्हासावद का जीडीए तक मंजूर नहीं हुआ है। जलगांव शहर में तीन आरओबी के लिए मैं तीन साल से मांग कर रहा हूँ। जहां तक मुझे मालूम है, महाराष्ट्र के वेस्टर्न ज़ोन तथा सेन्ट्रल ज़ोन के दोनों महाप्रबंधकों ने बताया है कि रेलवे में किसी परियोजना के लिए धनराशि हो या न हो, लेकिन आरओबी के लिए रेलवे के पास बहुत सारी धनराशि मौजूद है। फिर भी आरओबी मंजूर नहीं किया गया है।

माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का इस ओर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैं बहुत सालों से मांग कर रहा हूँ, मेरे संसदीय क्षेत्र जलगांव से बहुत सारी गाड़ियाँ जाती हैं, लेकिन उसका लाभ हमें नहीं मिलता है। मेरे क्षेत्र के आगे मन्माड़ से राज्यरानी एक्सप्रेस मुम्बई तक जाती है। यह गाड़ी बहुत ही कम राजस्व में तथा आधे पैसैजर को लेकर चल रही है। यदि यह गाड़ी ज्यादा समय तक चली, तो बंद हो सकती है। मैं मंत्री जी से सालों से मांग कर रहा हूँ तथा चैयरमैन साहब से भी मैंने मांग की है। राज्यरानी एक्सप्रेस मन्माड़ में 12 घंटे रुकती है। उसे मैं मन्माड़ से भुसावल तक बढ़ाये जाने की मांग कर रहा हूँ, लेकिन वह नहीं बढ़ायी जा रही है। यदि इस गाड़ी को भुसावल तक बढ़ायी जाए, तो रेलवे को अच्छा राजस्व भी मिलेगा और यात्रियों को भी सुविधाएं मिलेंगी। जलगांव एक बड़ा सिटी है। वहां के किसानों तथा छात्रों का मुम्बई, पुणे जाने में बहुत सुविधा होगी। हमारे यहां हुतात्मा एक्सप्रेस एक ट्रेन शुरू की गयी। यह राज्यरानी की तरह ही थी। इसे मन्माड़ से भुसावल तक बढ़ायी गयी। भुसावल तक बढ़ाने के बाद उस गाड़ी का राजस्व इतना बढ़ गया है कि पहले जितना राजस्व आता था, उससे दोगुना हो गया है। यात्रियों को सुविधा हुई है। उस गाड़ी का म्हासावद और नगरदेवड़ा पर स्टॉप मांगा है... (व्यवधान) सभापति महोदय, मुझे थोड़ा समय दीजिए। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि हमारे यहां से जो दादर-अमृतसर गाड़ी चलती थी, यह गाड़ी पहले दादर से छूटती थी जिससे उत्तर महाराष्ट्र और विदर्भ के लोगों के लिए बहुत अच्छी सुविधा होती थी, लेकिन अब यह गाड़ी लोकमान्य तिलक टर्मिनस से छूटने की वजह से उत्तर महाराष्ट्र और विदर्भ के लोगों के लिए बहुत बड़ी असुविधा हो गयी। अगर यह ट्रेन वापस सीएसटी स्टेशन से छूटे, तो सभी यात्रियों को सुविधा होगी।

महोदय, मैंने अभी तक अपने क्षेत्र की मांगें नहीं रखी हैं। मुझे अपने क्षेत्र में ट्रेन्स के जो स्टॉपेज चाहिए, मैं बहुत दिनों से मांग कर रहा हूँ, लेकिन अभी तक एक भी स्टॉप नहीं दिया गया है। वेस्टर्न जोन में मेरे क्षेत्र में धरणगांव और अमलनेर स्टेशन्स हैं, ये दोनों स्टेशन्स मॉडल स्टेशन मंजूर हुए हैं। जलगांव वर्ल्ड क्लास स्टेशन के रूप में मंजूर हुआ है, लेकिन अभी तक उसका प्लान तक तैयार नहीं हुआ है। धरणगांव स्टेशन के लिए मैंने नौजोन एक्सप्रेस के स्टॉपेज की मांग की है। वैसे ही मैंने अहमदाबाद-पुरी गाड़ी का अमलनेर स्टेशन के लिए स्टॉपेज की मांग की है। मैंने बहुत दिनों से पुणे-पटना एक्सप्रेस के जलगांव और चालीसगांव स्टेशन पर स्टॉपेज के लिए मांग की है। वैसे ही मैंने अपने क्षेत्र में पाचोरा से होकर विदर्भ एक्सप्रेस जाती है, मैंने उसका स्टॉपेज पाचोरा स्टेशन में करने की मांग की है। चालीसगांव में सवखण्ड एक्सप्रेस, गोवा एक्सप्रेस, कर्नाटका एक्सप्रेस के स्टॉपेज की मांग की है। यह बहुत मेरी बहुत दिनों से मांग है। इनके पास सुविधा है और समय भी है। इस क्षेत्र से जाने पर रेल को अच्छा राजस्व भी मिल सकता है। मैं पिछले चार साल से मां कर रहा हूँ, लेकिन मेरी एक भी मांग पूरी नहीं हुई है। ... (व्यवधान) इसकी वजह से इस क्षेत्र में बहुत बड़ा जनांदोलन हो सकता है। जनांदोलन होने के बाद यदि मांग पूरी होती है, तो उसका नुकसान रेल मंत्री जी को भुगतना होगा। मैं आपसे निवेदन करता हूँ, यहां आपके राज्यमंत्री बैठे हैं, हम लोग हर रेल बजट पर मांग करते हैं, लेकिन हमारा कोई काम नहीं होता है। मैं आपसे विनती करता हूँ कि इस बजट में, सप्लीमेंट्री में हमारा यह काम होना चाहिए।

***SHRI RAMEN DEKA (MANGALDOI):** The Railway budget presented by Shri Pawan Kumar Bansal Hon. Railway Minister for 2013-14 is neither in pace nor passengers friendly.

This is a status quo budget keeping in mind 2014 General election. The successive Government Railway budgets of U.P.A. I & U.P.A. II hold the steps to revitalizes the sick Indian railway due to inner conflicts amongst partners of the Government. The reason to connect by rail Chandigarh, Raibareli and Amethi is known to everybody.

I am from Assam. The State of Assam stands in North East of our country. The geo-political situation is very complicated with international borders. Railway is the only mode to connect not only people of Assam but from Northeast to the rest of the country. If we compare the cover of railway network during British era, then there is not much progress as on today in percent wise.

New lines, gauge conversion and completion of National projects are need of the hour. Time and again, I rose the issue of connecting Darrang district by rail in the august house. After trifurcation of Darrang district three decades ago left the Darrang district without rail connectivity.

In view of this I earnestly request Hon. Railway Minister specially Hon. Minister of State who is from my neighbouring state will heed the demand of people of Darrang District. I do hope a new railway project will be granted in this current year to connect Darrang. I already mentioned that we are in a backward bottle necked state. But, I find Railway Ministry is not taking this matter seriously.

The inordinate delay of the trains is regular feature. The conditions of the coaches plying to Assam are dilapidated. This shows that Assam is dumping ground of dilapidated coaches. The correction in this matter is urgent so that passengers feel that Indian railway is doing the job which they should have done earlier.

I demand Garib raths from Guwahati to Chennai and Delhi. Further, I demand a train from Guwahati to Mumbai via Nagpur.

The frequency of intercity trains running in Assam should be increased. I demand to complete all declared railway project including Rangiya Murkongselek, Bogibeel project, Lumding to Badarpur in a specific time. Further, I demand to start immediately the construction of double track from New Bongaigaon to Kamaykhya via Rangiya as proposed in this budget 2013-14. The people of Assam expect action not lip service in this regard.

0

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Mr. Chairman, I will be brief. But even then, I seek your indulgence so that I make my submission. I am not raising any specific demand here related to my constituency, as we have enough scope to put all these demands before the GM, before the DRM, before the Railway Board and even the Minister.

I do not endorse the Budget proposal as it is. I am mostly disappointed with this. It is needless to say about the hike of the railway fares and freights. It will over burden people. It will add to more inflation. We should be very much concerned about the health of the Indian Railways.

Many hon. Members including Shri Sanjay Nirupam and others from the Treasury Benches mentioned that it was after 17 years that a Congress man took over the Railway Ministry. It appears as if the new Ministry has been formed recently and they took over the charge. What have we seen in the last four years of the UPA Government? In the UPA-I Government, it was told that the Railway has made some glorious achievements. It was told that it was economically sound. It was said that the Indian Railway system was the first railway network in the world. What happened in the last four years? Hon. Banerjee took over as the fifth Minister of the UPA-II Government. We have never seen that during the last four years, five Ministers took over the charge. This is a mockery. What has happened with the Railway Ministry? Every Minister used to make drastic remarks as to his predecessor. This was happening in the Railway Ministry. What did happen in the case of the first Minister? She told that they were coming to bring out the White Paper on the tenure of Shri Lalu Prasad ji, she proposed some vision for the railways. What kind of vision were they? Without allocating resources, she had announced many schemes. We know what happened to those schemes. Foundation stones for many projects had been laid during her period. That was like the 'stone age' of the Railway Ministry.

What happened next? Then came their second Minister. What did he say? Whatever may be the vision, the Railways has been put in ICU. Then came the third Minister and he was a non-performer. Now the fifth Minister Bansalji has come. This is how the Railway Ministry is functioning. We should think over it very deeply. An in-depth discussion is required.

Generally, the Members put forward their demands related to their Constituencies. But what about the health of the

Railways itself? Indian Railways are the largest public service sector of our country. We are proud of the network of Indian Railways. But what is the state of health of the Railways? And who is responsible for that? I am not blaming any Minister, but I am blaming the UPA Government itself for the irresponsible functioning. It has to answer for this performance or non-performance over the last few years.

Members of the Trinamool Congress have said many things. Saugata Roy said many things. He read out the names of many projects. Projects had been announced without any budgetary allocation. Projects had been announced without even mentioning where the money would come from. What happened? This is the fate of the Railways.

Laluji has mentioned about the Rakesh Mohan Committee report. Many Members have mentioned two other reports – Anil Kakodkar report and Sam Pitroda report. My submission is that any discussion on Railways should take place based on three reports, not only about the projects but about the health of the Railway Ministry itself. This is very important. I think the House will think over it and the Minister will think over it. Sir, your recommendation is very much needed in this regard.

In Railways, about 140 homoeopathy doctors are practising in various dispensaries. Their services have not been regularised. They have been serving in those dispensaries and performing their duties for more than 40 to 50 years. Most of them are on the verge of retirement. I think the Railway Minister should think over it and ensure that they get retirement benefits and other benefits.

As regards the contractual workers, there are a lot of them working for Railways under contractors. They are the main force behind maintaining the railway lines. Their hardships should be addressed properly.

We are talking about the safety and security of the Railways. I found it amazing that Railway safety is being looked after by the civil aviation people and this has been going on for decades. I think all this should be considered and the Government must think over it and revisit this matter.

With these words, I oppose this Railway Budget.

1

SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI (VIZIANAGARAM): Mr. Chairman, Sir, I wholeheartedly support the Railway Budget 2013. I want to congratulate the hon. Union Minister of Railways, Shri Pawan Kumar Bansal, along with the Ministers of State Reddyji and Adhirji. It is a unique Budget; it is very balanced; and covered all sectors across the country.

Indian Railways are one of the most important lifelines of our country. It is an important vehicle for the poor and the downtrodden. There is no denying the fact that our railway network is one of the largest in the universe.

Kindly allow me to raise some of the very important issues connected with my Parliamentary Constituency Vizianagaram in Andhra Pradesh. Our district has a population of 25 lakhs. It is unique in itself. Vizianagaram is considered as one of the most backward districts of Andhra Pradesh. Vizianagaram Railway Station connects three States – Odisha, Chhattisgarh and Madhya Pradesh; hence, it is called Tri-State Junction. We need more facilities for this Railway Station.

This district is a fast-developing industrial hub where freight demand is growing exponentially. Agro-products are growing fast; jute industry and mining industries are also there. RINL Steel factory is just 40 kms. away from Vizianagaram Junction. All these aspects give room for huge employment potential. Let me stress here that there is already a railway land, which is lying idle and there are chances of encroachment. So, considering these factors, I would request the hon. Minister to take immediate efforts to set up a separate Railway siding with integrated cold storage facilities. As there is sufficient land available, steps may be taken by the Railway Ministry to set up a coach or wagon or locomotive factory in Vizianagaram district, and also explore the possibilities of developing freight transport facilities under PPP at Vizianagaram under RLDA with a view to not only increase revenue returns for Railways, but also to provide more public amenities for the railway passengers using this hugely crowded route.

Sanction has already been given for conversion of Vizianagaram Junction as Aadarsh Station. Multi-functional complex is also to be set up. By adding that, it should be converted into a Junction of international standards by providing adequate funds during this year's Budget itself and expedite the work for the benefit of rail-users of Vizianagaram district.

I may mention here that Chipurapalli station is one of the important stations which connects major socially-backward areas. Hence, it would be proper and prudent to declare this station as Aadarsh station in this year's Budget.

Vizianagaram is also considered as Andhra Pradesh's prime commercial centre in the North Coastal area. Hence, I would

request the hon. Minister to introduce a Jan Shatabdi or Shatabdi Express in the name of Great Poet and Social Reformer, Rakesh Nath, on the occasion of 150th Birth Anniversary of Sri Gurajada Apparao Garu. In-between Vizianagaram and Vijayawada, one Inter-city Shatabdi Express may be introduced.

Garib Rath Express which is running at present between Visakhapatnam and Secunderabad may kindly be extended up to Vizianagaram for the benefit of rail passengers as there is no train which originates from Vizianagaram to Hyderabad or from Hyderabad to this important north coastal commercial centre of Andhra Pradesh. Kindly accept this request.

A new DMU between Vizianagaram and Rayagada may be sanctioned for the benefit of passengers of my Parliamentary constituency. Many of the workers are going between Vizianagaram and Rayagada. So, I request that one DMU may be sanctioned in this Budget.

In 2009, one new line was announced between Vizianagaram and Palasa Road, viz. Rajam; survey is already completed; the State Government is ready to come forward to give necessary funds to set up a new line in this route. Please accept this request and allocate necessary funds for this purpose.

There is an urgent need for a stoppage of some trains; I have submitted the proposals and laid on the Table. There is a need to reopen railway stations at Bondapalli, Maradamo, Vizianagaram and Nelimarla.

There is an urgent need for construction of RoB at Manapuram which connects National Highway No. 43, which has been converted as NH-25. Immediate intervention of the hon. Minister is required here. The State Government of Andhra Pradesh is ready to extend all possible help for this important RoB at Manapuram.

There is an urgent and immediate need for issue of railway accreditation passes to block and district level for people in the print and electronic media. I hope that the hon. Minister would agree with this genuine request for the media people for doing their duty in a better fashion.

A Railway Hospital is located at Visakhapatnam. There is a long-pending request for a railway hospital at Vizianagaram, which would help huge population living in and around Vizianagaram district. Hence, I would like to highlight that abundant land is available for setting up of a railway hospital at Vizianagaram.

MR. CHAIRMAN : Please conclude. That is the problem. When I am giving you a chance, you have to limit it. I know about your anxiousness and your interest to represent your constituency. But there is a time limit; many Members are here to speak.

SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI : Thank you, Sir.

MR. CHAIRMAN: The dinner has been arranged for hon. Members of Parliament in Room No.73 at 8.00 p.m.

2

श्री अशोक अर्गल (भिंड): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट वर्ष 2013-14 पर बोलने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। महोदय, मैं भिंड संसदीय क्षेत्र से सांसद हूँ। भिंड से इटावा रेल लाइन का कार्य काफी समय से चल रहा है और गुना-इटावा रेल लाइन का काम पूरा होने वाला है, यह काम वर्ष 2012-13 में पूरा होना है। मुझे अभी एक पत्र प्राप्त हुआ, जो निर्माणाधीन कंपनी काम कर रही है, उसने कहा है कि उसे कुछ गुंडों ने धमकी दी है कि इस काम को बंद कर दो। जो कंपनी रेल पट्टी गार्टर डालने का काम कर रही है, उसे गुंडों ने धमकी दी है कि काम बंद कर दो। मैं चाहता हूँ कि सबसे पहले इसकी जांच कराई जाए कि किस गुंडे ने यह धमकी दी है, जिससे कि काम में अवरोध पैदा न हो और समय पर काम पूरा हो। इससे गुना-इटावा की परियोजना पूरी होगी जिसका लाभ नागरिकों को होगा।

भिंड से उरई-राठ-महोवा एक रेल लाइन का सर्वेक्षण हुआ है। माननीय अटल जी उस समय प्रधानमंत्री थीं। उनके समय में इस रेल लाइन के सर्वेक्षण का निर्देश दिया गया था। डॉ. रामलखन जी उस समय सांसद थे। उन्होंने इस बारे में सदन में कई बार आवाज उठाई है। कांग्रेस के राजकुमार बुंदेलखंड का विकास चाहते हैं। यदि

वास्तव में वे बुंदेलखंड का विकास चाहते हैं तो भिंड से उरई- रॉठ-महोवा-हरपालपुर जो रेल लाइन का सर्वेक्षण हुआ है, इसके लिए बजट में राशि मुझे कहीं भी देखने को नहीं मिली। मैं पूछना चाहता हूँ कि इस रेल लाइन के लिए क्या कभी पैसा दिया जाएगा? महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में दतिया जिला है। वहां माँ पिताम्बरा शक्ति पीठ है। वहां देश के कोन-कोने से लोग आते हैं। उस स्टेशन पर सदरन एक्सप्रेस की मांग है। कुछ लोग शताब्दी ट्रेन की भी मांग कर रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि धाम एक्सप्रेस है, सदरन शताब्दी एक्सप्रेस इन तीन गाड़ियों के स्टोपेज दे दिए जाएं, तो वहां की जनता के लिए बहुत कल्याणकारी काम हो जाएगा। एक बसई रेलवे स्टेशन दतिया का है। वहां भी मालवा एक्सप्रेस की मांग है। वहां मालवा एक्सप्रेस का स्टोपेज दिया जाए। ग्वालियर से भिंड के लिए रेल आती है, ग्वालियर-भिंड के मध्य स्टेशनों की हालत बहुत अच्छी नहीं है। वहां अभी एक शिफ्ट में काम हो रहा है। मैं चाहता हूँ कि कोंकण रेलवे स्टेशनों की तरह यहाँ के स्टेशन भी चमकने चाहिए। स्टेशनों पर रातभर अंधेरा रहता है। जैसा पूर्व में भी चर्चा आई है कि ग्वालियर से श्योपुरकला यह मेरा पुराना लोकसभा क्षेत्र भी रहा है। इस लाइन को पूरा करने के लिए मात्र दो करोड़ रूपए दिए हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि यदि वास्तव में विकास करना चाहते हैं, तो उसके लिए राशि दी जाए। एक विरलानगर रेलवे स्टेशन है। उसके सौंदर्यीकरण की भी बहुत जरूरत है। मैं एक दिन धौलपुर गया था। राजस्थान राज्य का धौलपुर प्रमुख रेलवे स्टेशन है। यहां शताब्दी एक्सप्रेस की बहुत जरूरत है। वहां के लोगों को आगय जाना पड़ता है। वहां के लोगों को मुँहना जाना पड़ता है। मैं चाहता हूँ कि धौलपुर में यदि शताब्दी एक्सप्रेस का स्टोपेज दिया जाए तो काफी सुविधा रहेगी।

मैंने रेलवे में देखा है कि ट्रेनों में खटमलों की बहुत संख्या है। वहां बिलकुल सफाई नहीं होती है। इन चीजों पर ध्यान देने की जरूरत है। वहां खान-पान की स्थिति बहुत खराब है। कई रेलवे स्टेशनों पर रात को कैमिकल की चाय बेची जाती है।

मंत्री जी, बैठे हुए हैं, मैं चाहता हूँ कि रात को स्टेशनों पर जो कैमिकलयुक्त चाय बेची जाती है यदि कोई कैमिकल युक्त चाय पिएगा तो उसके शरीर में ज़हर जाएगा और कैंसर जैसी स्थिति पैदा होगी। मैं चाहता हूँ कि इन सब चीजों पर रोक लगाई जाए।

3

श्री रामकिशुन (चन्दौली): सभापति महोदय, 2013-14 के बजट की चर्चा में भाग लेने के लिए आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि बनारस स्टेशन और मुगल सराय स्टेशन पूर्वान्चल के सबसे महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन हैं। वहां विभिन्न देश के कोनों में हमारी गाड़ियां आती जाती हैं और काम करती हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि इन स्थानों से और गाड़ियां देश के विभिन्न कोनों में चलाई जाएं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान पूर्वी फ्रंट कोरोडोर योजना की तरफ ले जाना चाहता हूँ जहां किसानों की जमीन ली जा रही है और उस फ्रंट कोरीडोर योजना के बीच में जो लोगों के घर पड़ते हैं, उनकी भी जमीन ली जा रही है। मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूँ कि उनको जो मुआवजा उपलब्ध कराया जा रहा है और पिछले रेल मंत्री जी ने इसी सदन में कहा था कि जिन किसानों की जमीन ली जाएगी, उन किसानों को उचित मुआवजा दिया जाएगा, अच्छा मुआवजा दिया जाएगा और प्रत्येक परिवार के लोगों को रेलवे में एक नौकरी दी जाएगी लेकिन वह काम नहीं हो रहा है। मैं आपके माध्यम से सरकार से जानना चाहता हूँ कि ऐसा क्यों नहीं हो रहा है? किसानों की बार बार उस क्षेत्र में जमीनें ली जाती हैं और उनको मुआवजा और नौकरियां नहीं दी जा रही हैं। हमारी आपसे मांग है कि उनको मुआवजा सुनिश्चित किया जाए।

इसी के साथ एक और बात भी कहना चाहता हूँ कि हजारों एकड़ जमीन सैयदराजा स्टेशन के पास पड़ी है। कई बार इस सदन के माध्यम से मैंने कहा था कि वहां कोई रेलवे का कारखाना लाइए। अनधिकृत रूप से सैयदराजा स्टेशन के पास जमीन पड़ी हुई है। आप वहां के लिए कोई योजना नहीं लेते हैं और दूसरी जगह किसानों की जमीन अधिग्रहण करके आपको कारखाना लगाना पड़ता है। जो रेलवे की जमीन है, उस जमीन पर आप रेलवे का कारखाना लगाने का काम क्यों नहीं करते हैं?

तीसरे, वाराणसी धार्मिक नगरी है और वहां विभिन्न देशों से पर्यटक आते हैं और वहां धार्मिक भावनाओं से जुड़े हुए लोग आते हैं। वह बुद्धस्थली है, कजाकपुरा मोड़ पर ओवरब्रिज नहीं बनाने से काफी जाम लगता है और आशापुर चौराहे पर आप ओवरब्रिज दीजिए। आपने चंदौली में दो ओवरब्रिज दिए हैं। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का व्यक्तिगत रूप से स्वागत करता हूँ और आभार व्यक्त करता हूँ क्योंकि जिला मुख्यालय पर हमारी विभिन्न ट्रेन्स नहीं रुकती हैं और नतीजा यह होता है कि विभिन्न कोनों से जो लोग आते हैं, उनको दिक्कतें होती हैं। इसी प्रकार से जमनिया रेलवे स्टेशन है जो दो जनपदों को जोड़ता है। वहां से भी कई ट्रेन्स के रुकने के लिए किसानों ने और वहां के लोगों ने मांग की है। सकलाडिहा रेलवे स्टेशन के लोगों ने भी कई ट्रेनों को रोकने की मांग की है। मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूँ कि यह नकसलाप्रभावी जनपद है और वहां इन ट्रेनों के रुकने की बहुत जरूरत है।

रेलवे के सबसे ज्यादा कर्मचारी मुगलसराय में रहते हैं और उनके कॉलोनियों का रखरखाव, उनकी सड़कें, उनके बच्चों के इलाज के लिए एक अस्पताल है लेकिन उस एक अस्पताल की हालत बहुत खराब है। वहां एक रेलवे इंटर कॉलेज है। वहां के लिए सीबीएसई की मांग रेलवे एम्पलॉई कर रहे हैं। 14000 से ज्यादा रेल एम्पलॉई हैं और बीसों रेलवे कॉलोनियां हैं। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि उन क्षेत्रों के विकास के लिए आप काम करें। एक मांग हमारी और है जो मैं बताना चाहता हूँ कि बनारस में करियप्पा मार्ग है और उनकी वजह से उस पर ओवरब्रिज न बनने से और फुलवरिया में ओवरब्रिज न बनने से वहां पर घंटों घंटों तक जाम लगा रहता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि इन स्थानों पर ओवरब्रिज बनाया जाए। जहां पर क्रांशिंग हैं, वहां पर रेलवे का फाटक बनाया जाए क्योंकि चंदौली और बनारस में कई फाटक ऐसे हैं जहां पर कई दुर्घटनाएं हो जाती हैं।

ो

4

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद): सभापति महोदय, रेल बजट पर हो रही चर्चा में आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, विगत 26 फरवरी को माननीय रेल मंत्री श्री बंसल जी ने जो रेल बजट पेश किया है, वह बहुत ही निराशाजनक, असंतुलित एवं विभिन्न राज्य सरकारों के

बीच भेदभावपूर्ण रवैये को दर्शाता है। मुझसे पूर्व वक्ताओं ने बजट पर विभिन्न पहलुओं पर विस्तार से चर्चा की और महत्वपूर्ण सुझाव दिए। इसलिए उन तमाम संदर्भों की पुनरावृत्ति करना आवश्यक नहीं है। मैं बिहार प्रांत के औरंगाबाद संसदीय क्षेत्र से निर्वाचित हूँ। इस बजट से बिहारवासियों में भारी असंतोष व्याप्त है। यह असंतोष इसलिए महत्वपूर्ण है और सरकार के संज्ञान में लिया जाना चाहिए क्योंकि बिहार देश का सबसे बड़ा रेवेन्यू जनरेंटिंग राज्य है। उनके संज्ञान में यह बात जरूर होगी इसलिए बजट प्रस्तुत करते समय उन्हें इस बात का ध्यान रखना चाहिए था। इस बजट को देखकर ऐसा प्रतीत होता है कि बजट सिर्फ कांग्रेस शासित राज्यों में रेल आधारित उद्योगों की स्थापना, नई रेलगाड़ियों की सौगात, ट्रेनों की फ्रीक्वेंसी में वृद्धि आदि को ध्यान में रखकर बनाया गया बजट है। इस बजट में बिहार समेत तमाम गैर कांग्रेसी सरकारों वाले राज्यों के साथ भेदभावपूर्ण रवैया अपनाया गया है।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि कभी कभी ऐसा लगता है कि यह भारतीय रेल नहीं बल्कि इसको भारतीय राजनीतिक रेल कहें तो कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी क्योंकि रेल मंत्रालय अपने उद्देश्य से भटक गया है और उसकी गाड़ी अपनी पटरी से उतर चुकी है। रेल मंत्रालय का उद्देश्य यह है कि देश के लोग देश के एक भाग से दूसरे भाग तक सुगमता से यात्रा कर सकें। दूसरा उद्देश्य यह है कि देश में माल की ढुलाई कम से कम कीमत पर हो। रेलवे राजनीतिक लाभ के लिए विभिन्न क्षेत्रों में बजट में प्रावधान के असंतुलन के कारण इन मूलभूत उद्देश्यों से भटक गया है। मैं बताना चाहता हूँ कि जब मंत्री जी ने बजट पेश किया तो कहा था कि हमें रेलगाड़ियों को चलाने के लिए बढ़ी और ऊंची कीमत पर डीजल लेना पड़ता है। इसका एक विकल्प यह है कि बिजली से रेलगाड़ियां चलाई जाएं। पूर्व रेल मंत्री और बिहार के वर्तमान मुख्यमंत्री श्री नितीश जी ने रेल मंत्री कार्यकाल में मेरे जिले औरंगाबाद में रेल बिजली कंपनी की स्थापना की थी। यहां 1000 मेगावाट बिजली का उत्पादन होगा। इसमें रेलवे और एनटीपीसी आधे-आधे हिस्सेदार हैं। 2014 मार्च में यह बिजली घर कमीशन हो जाएगा, यहां से बिजली जनरेट होने लगेगी। सबसे वित्ताजनक स्थिति यह है कि इसके लिए कोयला मंत्रालय ने जहां से बिजली घर को कोयला मिलना है, रेलवे लाइन के निर्माण के लिए करोड़ों रुपए जमा कर दिया है। रेल लाइन टोशी-शिवपुर की लंबाई लगभग 32 किलोमीटर है, आम्रपाली और मगध कोयला क्षेत्र से नबीनगर की बीआरबीसीएल कंपनी, बिजली घर को कोयला आना है लेकिन अभी तक जो स्थिति है उसमें कहीं नहीं दिखता है कि 2014 मार्च तक रेल के माध्यम से कोयला बिजली घर को पहुंच जाएगा। मेरी मांग है कि टोशी-शिवपुर रेलवे लाइन का निर्माण रेलवे जल्द से जल्द कराया जाए।

महोदय, औरंगाबाद जिले में देव में सूर्य मंदिर है। यह उत्तर भारत का सबसे महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल है। यहां साल में दो बार 25 लाख श्रद्धालु आते हैं और छठ के अवसर पर विशाल मेला लगता है। यहां से सबसे नजदीक अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन पर किसी भी राजधानी एक्सप्रेस का स्टॉपेज नहीं है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन पर हावड़ा, राजधानी या सिआलदाह राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। साथ ही, EC रेलवे के मुगलसराय मंडल के अंतर्गत ए.एन.रोड और फेसर स्टेशन के बीच नेशनल हाईवे नं. 139 पर आरओबी न होने के कारण घंटों जाम रहता है। धनबाद से नई दिल्ली के लिए कोई गाड़ी नहीं है। मेरी मांग है कि धनबाद से नई दिल्ली के लिए गाड़ी चलाई जाए।

20.00 hrs

MR. CHAIRMAN : Please wind up. You have taken seven minutes. What do you want further?

श्री सुशील कुमार सिंह : सभापति जी, मैं कहना चाहता हूँ कि जो गाड़ियां दिल्ली से तीन बजे तक चलती हैं, कभी-कभी सांसदों को भी उनमें जाना होता है। लोगों द्वारा हमें दस बजे बुकिंग के लिए कहा जाता है। तो पता चलता है कि आरक्षण सूची तैयार हो गई है।...*(व्यवधान)* इस वजह से हमें रिजर्वेशन नहीं मिलता। इसलिए रेलवे ऐसी कोई व्यवस्था करे कि जो गाड़ियां तीन बजे तक दिल्ली से चलती हों, उनमें सांसद रिजर्वेशन की व्यवस्था हो।

महोदय, मुझे अपनी स्पीच ले करने की अनुमति दें।

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

*(Interruptions) â€!**

MR. CHAIRMAN: Now, it is 8 o'clock. I want to take the sense of the House. As we have decided, we have to take up 'Zero Hour' but at the same time, the discussion also has to be concluded by 8 o'clock. What are the Members feeling about this?

...(Interruptions)

SEVERAL HON. MEMBERS: We may take up 'Zero Hour'.

...(Interruptions)

श्री गोरखनाथ पाण्डेय (भदोही): अब जीसे ऑवर लिया जाए।...*(व्यवधान)*

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. Now, if Members are ready to cooperate with the Chair, we may extend the time of the discussion by another half-an-hour. By doing this, I can accommodate about six Members. Please try to cooperate with the Chair and be brief by concluding in two to three minutes. Kindly mention only specific points. Only then, I can conclude the discussion and after 8.30 p.m., we will take up 'Zero Hour'. Is it alright?

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

MR. CHAIRMAN: Now, Shri Bhakta Charan Das may speak. Nothing will go on record.

*(Interruptions) â€!**

श्री भक्त चरण दास (कालाहांडी): सभापति महोदय, अनेक चुनौतियों के बीच माननीय रेल मंत्री जी ने एक बहुत अच्छा बजट प्रस्तुत किया है। रेलवे बजट पर चर्चा करते हुए बीजेडी के माननीय सदस्य, श्री वैजयंत पांडा कह रहे थे कि ओडिशा को रेलवे ने निलंबित किया है। मैं आपके समक्ष कहना चाहता हूँ कि ओडिशा को इस रेल बजट में जितनी इम्पार्टेंस दी गई है, उतनी इम्पार्टेंस कभी नहीं दी गई। रायपुर से झारसुगुड़ा तक एक बहुत पिछड़ा एरिया बीच में आता है, वहां 280 किलोमीटर से ज्यादा न्यू रेलवे लाइन को इनवोलूड किया गया है और छ: नई रेलवे लाइन के सर्वे के ऑर्डर हुए हैं, नौ नई ट्रेन्स चली हैं और एक रिकल डैवलपमेंट सेंटर कोरापुट में रेल मंत्री जी ने मंजूर किया है। इसके साथ ही मेरी कांस्टीटुंसी में एक वैगन मेन्टिनेन्स रिपेयर वर्कशॉप मंजूर की है। इन सबके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। उड़ीसा को इस रेल बजट में बहुत इम्पार्टेंस दी गई है। इसके साथ-साथ बोलांगिर-खुर्दा रोड जो रेलवे लाइन है, उसे खुर्दा रोड से सुनाखेला तक 2013-14 में कम्पलीट रूले की प्लानिंग मेन्शन की गई है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से निवेदन करना चाहता हूँ कि ओडिशा में बहुत से पिछड़े जिले हैं, जैसे मालकानगिरि, नवरंगपुर, नवापाड़ा, बरगड़ और कंधमाल आदि। ऐसे जिलों में रेलवे का विकास नहीं हो पाया है। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि कालाहांडी समेत जूनागढ़ से लेकर नवरंगपुर, मालकानगिरि, भद्राचलम आदि रेलवे लाइन सर्वे में हैं। इसके अलावा एक रेलवे लाइन कांटाबानजी से खरियार, धर्मगढ़ और नवरंगपुर तक है। इन दोनों लाइनों का सर्वे और उसके साथ बरगड़-नवापाड़ा का सर्वे 31 तक कम्पलीट हो जायेगा। मैं आग्रह करूंगा कि अगले बजट में इन्हें इनवोलूड इस एरिया का विकास किया जाए। ये सारा एरिया टोपट विंग अफैक्टिव एरिया है। इसमें रेल के विकास की बहुत जरूरत है। इसके साथ-साथ रायगढ़ा से काशीपुर, काशीपुर से जूनागढ़, गोवानी पटना तक की नई रेल लाइन का सर्वे किया जाए और देबुग तक की नई लाइन का सर्वे हो रहा है, उसका एक्सटेंशन जूनागढ़ तक किया जाए। इसके अलावा बोलांगिर से कांटाबानजी तक अगर रेलवे लाइन का सर्वे किया जायेगा तो वहां का छत्तीसगढ़ के साथ डायरेक्ट कनेक्शन हो जायेगा।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि इन लाइनों को सैंक्शन किया जाए तथा कंधमाल में भी रेलवे का विकास किया जाए, इससे ओडिशा का जो पिछड़ा एरिया है, वह रेलवे नेटवर्क से जुड़ जायेगा।

श्रीमती दर्शना जरदोश (सूरत): सभापति महोदय, मैं ऐसे क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करती हूँ, जो एशिया के फास्टस्ट डैवलपिंग सिटीज में आते हैं और गुजरात विकास की राह पर चल रहा है, यह आपने खुद भी देखा है। सूरत की पापुलेशन 60 लाख से ज्यादा है और वहां से रेलवे को बहुत ज्यादा रेवेन्यु प्राप्त होता है। वहां दो सौ से ज्यादा टैक्सटाइल मार्केट और पांच हजार से ज्यादा छोटी-बड़ी डायमंड की फैक्ट्रियां हैं।

हमारे कॉर्पोरेशन का बजट 36 सौ करोड़ रुपये का है। हमें कनेक्टिविटी के सिवाय कुछ नहीं चाहिए, चाहे रेल से हो या प्लाइट से हो। रेल से कनेक्टिविटी के लिए बहुत सारी ऐसी समस्याएं हैं, जिसके लिए हमें मुंबई डिविज़न तक जाना पड़ता है। वेस्टर्न ज़ोन में जो भी बड़े शहर हैं, उनमें सबसे ज्यादा रेवेन्यु अर्न करने वाला शहर सूरत है। सूरत देश के अन्य भागों से भी जुड़ा हुआ है। सभी ने अपनी मांगों में भी कहा है कि सब लोग गुजरात से जुड़ना चाहते हैं। मेरी आपसे विनती है कि जो छोटी समस्या है, उसके लिए हमें सबसे पहले डीआरएम ऑफिस चाहिए क्योंकि 1 लाख 20 हजार से ज्यादा यात्रियों का ये ज़रूरी आवागमन होता है। 35 हजार से ज्यादा कर्सेट टिकट की बिक्री होती है। 6 हजार से ज्यादा रिज़र्व टिकट की बिक्री होती है। हमारे यहां आरओबी बने हुए हैं, जिसकी जमा राशि हम लोगों ने रेल मंत्रालय को दे दी है। 8 आरओबी सूरत के आस-पास के क्षेत्रों बने हुए हैं। अण्डरपास के लिए भी हमारे यहां रेलवे लाइन के अण्डर से जाना पड़ता है, वहां बहुत सारी गंदगियां ट्रेन के जाने के टाइम पर गिरती हैं। मेरी आपके माध्यम से विनती है कि वैसे तो चार बजट से न तो ममता जी की ममता हमें हासिल हुई है, न तो दिनेश जी की दया हासिल हुई है और न ही पवन जी का पवन भी हमारी ओर बढ़ा है। संपर्क कृति और बड़ी ट्रेनों की जो भी मेरी समस्या है, आपकी सहमति से मैं जोड़ दूंगी, मैं बोलना नहीं चाहूंगी। लेकिन डीआरएम ऑफिस और वेस्टर्न ज़ोन में जो भी हमारी आमदनी होती, तो अहमदाबाद को सेंटर दिया जाए। मेरी आपसे यही विनती है।

श्री पुत्ली बिहारी बासके (झाड़ग्राम): सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। रेल मंत्री ने जिस तरह से रेल बजट को प्रस्तुत किया है, मैं उसका विरोध करता हूँ। मैं वेस्ट बंगाल के सबसे पिछड़े हुए जिले झाड़ग्राम से आता हूँ। झारखण्ड और ओडीशा के साथ मेरा क्षेत्र जुड़ा हुआ है। वह सबसे बैकवर्ड एरिया है, माओइस्ट अफैक्टिव एरिया है और ट्राइबल लोग भी ज्यादा रहते हैं। हमें इस बजट में कुछ दिखाई नहीं दिया है। इसलिए मेरी दो-तीन मांगें हैं, जिनके लिए हम बहुत दिनों से मांग कर रहे हैं।

अभी-अभी माननीय सदस्य ने भी कहा है कि झाड़ग्राम से पुरुलिया तक वाया बांदवान हो कर एक नई रेल लाइन दी जाए। दूसरी जो इंपॉर्टेंट डिमांड है कि पांसकुरा टू चंद्रकोना रोड वाया घाटल भी महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट है, उसको भी शामिल किया जाए। मेरी मांग है कि इसको भी शामिल किया जाए। ओडीशा के साथ बारीपादा हो कर गिधानी, साउथ ईस्टर्न रेलवे में वह भी पीपीपी के द्वारा शामिल किया गया है। पीपीपी नहीं हो सकता है, इसलिए उसको दोबारा कंसीडर किया जाए। मैं धन्यवाद

देना चाहूंगा कि मंत्री महोदय ने झाड़गूम में एक आरओबी बनाया है, उसका काम पूरा कर के तुरंत उद्घाटन किया जाए। उसके साथ और भी आरओबी देने चाहिए, गरखेटा और चंद्रकोना रोड पर आरओबी होना चाहिए। मिदनापुर, जो डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है, वहां के लिए भुवनेश्वर-नई दिल्ली राजधानी चलती है, लेकिन वह वहां नहीं रुकती है। मेरी मांग है कि उसके लिए स्टॉपेज दिया जाए। अपग्रेडेशन करने लिए झाड़गूम, गिदनी, सारडिया, सलाबोनी, चंद्रकोना रोड और गरखेटा को शामिल किया जाए। क्योंकि आप जानते होंगे कि सारडिया में ट्रेन के ऊपर जिस तरह से माओवादियों का हमला हुआ था, उसमें करीब 150 लोगों की मौत हो गई थी। इसलिए उस पर ध्यान दिया जाना चाहिए। झाड़गूम से मिदिनापुर के लिए नई लोकल ट्रेन चलाई जाए ताकि वहां के लोगों को आने-जाने में आसानी हो। उसके साथ-साथ टाटा-खड़गपुर लोकल ट्रेन को हावड़ा तक एक्सटेंड किया जाए। झाड़गूम-संतयगाछी लोकल ट्रेन को गिदनी तक एक्सटेंड किया जाए। इसके साथ मेरी मांग है कि जिस तरह से रेलवे ने किराया बढ़ाया गया है, उसके हिसाब से सेप्टी और सिक्कुरिटी पर भी ध्यान देना चाहिए। मेरा आपके माध्यम से मंत्री महोदय से अनुरोध है कि जिस तरह से उस किराया को देखना चाहिए था, वह नहीं मिला है।

8

श्री राधे मोहन सिंह (गाज़ीपुर): महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया। सर्वप्रथम मैं यह कहना चाहता हूँ कि जनपद गाज़ीपुर में जो ताडीघाट पर रेलवे लाइन थी, गंगा नदी पर बहुत बड़ी आवश्यकता थी और उसका सर्वे भी हुआ था। यह सिर्फ गाज़ीपुर जनपद के लिए ही नहीं, बल्कि इसका एक सामरिक महत्व भी था। आज से लगभग दस साल पहले इस पुल को बनाने के लिए इसके आग्रण बने थे। खुदा न खास्ते ऐसा न हो कि देश पर कभी कोई संकट आये तो गाज़ीपुर का वह पुल, जो मुगलसराय से लेकर आरा तक है, गंगा नदी वह इकलौता पुल है, जो गोरखपुर, मऊ आदि सबको जोड़ता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से अनुरोध करता हूँ कि गाज़ीपुर जनपद जहां आजादी के पहले तीन-तीन एयरपोर्ट थे, सामरिक दृष्टिकोण से इसका बहुत ही महत्व था। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि गंगा ओवर ब्रिज, गंगा पर इस रेलवे पुल का निर्माण करा देने तो पूर्वांचल में जो कुछ रेल बजट में नहीं कर पाये हैं, निश्चित रूप से इसका एक बहुत बड़ा लाभ मिलेगा।

दूसरी बात, माननीय मंत्री जी मैं कहना चाहता हूँ कि एक ट्रेन जो महुआडीह से छपरा तक चलती थी। जब वह छोटी लाइन की ट्रेन थी तो गाज़ीपुर जनपद में औडिहार, सादात, जखनिया तथा दुल्लहपुर स्टेशनों पर रुकती थी, लेकिन ब्रॉड गेज होने के बाद दुर्भाग्यवश ऑफिशियल या उस पर ध्यान नहीं आया, इन स्टेशनों पर ठहराव की मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि इंटरसिटी एक्सप्रेस का दुल्लहपुर, जखनिया, सादात और औडिहार में स्टॉपेज दिया जाये।

महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि बरेली एक्सप्रेस ट्रेन, जो वाराणसी से सुबह सात बजे चलती है और रात में 11 बजे वह पुनः बनारस में आ जाती है। 11 बजे से लेकर सुबह 7 बजे तक वह ट्रेन खड़ी रहती है। अगर उस ट्रेन को गाज़ीपुर, बलिया और छपरा से होकर चलाया जाता तो निश्चित रूप से इसका लाभ छपरा से लेकर बलिया और गाज़ीपुर को मिलता। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूँ। नंदगंज में गाज़ीपुर का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है और गाज़ीपुर आवागमन का एक बहुत बड़ा साधन ट्रेन ही है। मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहता हूँ कि नंदगंज स्टेशन पर सुविधाएं बढ़ायी जायें।

MR. CHAIRMAN : You can give the rest of your demands to the hon. Minister. He will look into it.

श्री राधे मोहन सिंह : महोदय, कुछ स्टेशन आदर्श स्टेशन की श्रेणी में आते हैं, जिनके लिए हमने मांग की थी। पिछले बजट में दिलदार नगर स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में दिया गया था, लेकिन दुर्भाग्य से कहना पड़ रहा है कि आज तक रेल सुविधा के दृष्टिकोण से दिलदार नगर स्टेशन पर कुछ नहीं हो पाया है। सादात, जखनियां और दुल्लहपुर को आदर्श स्टेशन बनाया जाये।

9

श्रीमती सुरिमता बाउरी (विष्णुपुर): महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर हो रही चर्चा में भाग लेने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। मैं कुछ बात अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहती हूँ, क्योंकि ज्यादा समय नहीं है। हमारा जो क्षेत्र है बांकुरा, विष्णुपुर डिस्ट्रिक्ट बांकुरा है, वहां से हावड़ा तक एक फास्ट पैसेंजर ट्रेन हो, जिसकी बहुत दिनों से मांग है। मैं रेलवे मिनिस्टर से कहना चाहती हूँ कि सुबह 9 से 10 के बीच में वह ट्रेन दी जाये। एक जो हमारे बांकुरा-राजनगर सैवशन में ट्रेन चलती है, उसकी फ्रीक्वेंसी आपको बढ़ाना है और संडे में वह ट्रेन नहीं चलती है, जिससे लोगों को बहुत दिक्कत आती है, इसलिए संडे को वह ट्रेन चलानी चाहिए। उसी लाइन पर एक स्टॉपेज हॉल्ट स्टेशन करने की जरूरत है, उधर के लोगों की यह एक बड़ी मांग है। मारखा एक जगह है, वहां इस सैवशन में स्टॉपेज होना चाहिए।

हमारे यहाँ बांकुरा से दुर्गापुर जाने के लिए जो गाड़ी बेलियातोड़ तक जाती है, बेलियातोड़ से दुर्गापुर केवल 24 किलोमीटर होगा, वहाँ के लिए आप नई रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण कराएँ। यह बहुत आवश्यक है क्योंकि हमारा क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ है। अगर हमें रेल मिलेगी तो लोगों को बहुत राहत मिलेगी, लोगों का इकोनॉमिक डेवलपमेंट होगा। हमारे यहाँ विष्णुपुर-ताड़केश्वर लाइन का काम चल रहा है लेकिन बहुत धीमी गति से चल रहा है। एक दूसरी लाइन छतना-मुकुटमणिपुर लाइन है। वह टूरिज़्म सैक्टर है। वहाँ लोग आना चाहते हैं लेकिन वहाँ रेल बहुत कम चलती है। बहुत सारी जगहों में रेल अभी पहुँची ही नहीं है। बहुत से लोगों ने तो अभी तक रेल देखी ही नहीं है। इसीलिए आप हमारे यहाँ कुछ नया कीजिए। वर्तमान से आसनसोल के बीच दोपहर के 1 बजे से 3 बजे के बीच में कोई लोकल ट्रेन नहीं चलती है। लोग परेशान होकर बैठे रहते हैं। इसके अलावा बड़े-बड़े स्टेशनों पर भी डिसेम्बल और बुजुर्ग लोगों के लिए कोई सुविधा नहीं है। दुर्गापुर स्टेशन में भी ऐसी कोई सुविधा नहीं है। यदि कोई पेशेन्ट है, उसको बाहर कैसे लाया जाएगा? इसलिए जहाँ-जहाँ राजधानी एक्सप्रेस रुकती है, वहाँ आपको बैट्री ऑपरेटेड गाड़ी चलानी चाहिए। हमने दिल्ली में एक देखी है। न्यू जलपाईगुड़ी से सियालदाह तक महिलाओं के लिए हमें एक ट्रेन चाहिए। आप जानते हैं कि कुछ दिन पहले एक टीचर के साथ कितना बड़ा हादसा हुआ था। उसकी डैश हो गई थी। महिलाओं की बात आती है तो स्त्री सुरक्षा के लिए भी हमारी यह मांग है ताकि रेलवे में महिलाएँ ठीक से ट्रेवल कर सकें। बांकुरा से चक्रधरपुर जो ट्रेन चलती है, वह रात को 11 बजे चलती है। वह चक्रधरपुर से हावड़ा जाती है। उसकी फास्ट वलास की कंडीशन बहुत खराब है। मैं बहुत दिन से बोलती हूँ लेकिन फास्ट वलास पर आप कोई ध्यान नहीं देते हैं। मैं बोलती हूँ कि उसको एंटीक पीस बनाकर आपको रेलवे के म्यूज़ियम में रखना चाहिए। उसको आप बदलिये, यही दो-तीन बातें मैं कहना चाहती हूँ।

श्री कादिर राणा (मुज़फ़्फ़रनगर): चेयरमैन साहब, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। 13 दिसम्बर को मैंने एक मामला उठाया था। मैं उत्तर प्रदेश से आता हूँ और मेरा निर्वाचन क्षेत्र मुज़फ़्फ़रनगर पड़ता है। बजट में पहली बार 2011-12 में उसके लिए प्रावधान किया गया और पास कर दिया गया था लेकिन उस बजट के पैसे का आज तक उपयोग नहीं किया गया। अब मुझे पता लगा है कि 2 करोड़ 90 लाख रुपये उसका किया गया है। मान्यवर, मैं चाहता हूँ कि उसकी धनराशि मुज़फ़्फ़रनगर के मान्य ठेकेदार के द्वारा या टैंडर के द्वारा जैसे भी जाए, उसको आपके माध्यम से पहुँच जाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी का भी आभारी हूँ कि उन्होंने मुझे बहुत दिया है, एक पुल दौशला-सकौती का दिया है। उत्तर प्रदेश के अंदर काफी जगह उन्होंने काम किया है। मैं इस सरकार का और आपका भी आभारी हूँ पर मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि हमारा मुज़फ़्फ़रनगर रेलवे स्टेशन का सुन्दरीकरण होना था, उसका अभी तक पैसा नहीं आया है। उसकी भी मैं मांग करना चाहता हूँ। मेरठ से मुज़फ़्फ़रनगर तक तो दोहरीकरण के लिए दे दिया गया लेकिन मेरठ से टपरी तक धनराशि को पास कराने की मेरी मांग है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी इसे जल्दी करा दें। पानीपत से बिजनौर वाया ट्रेन चलाने की बात है। एक बहुत बड़ा धर्म से जुड़ा हुआ एक मामला है, मैं उसके लिए भी आपसे मांग करता हूँ। ईसाईयों का एक बहुत बड़ा सरदाना में स्थान है जहाँ देश-विदेश से लोग आते हैं। उसकी यात्रा के लिए मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि वहाँ पर उचित व्यवस्था करें। मैं आपका बहुत बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं विशेषकर आपका आभारी हूँ और सरकार का भी आभारी हूँ। (Interruptions) * * *

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record.

(Interruptions) * * *

श्री गोविन्द प्रसाद मिश्र (सीधी): सभापति जी, रेल बजट 2013-14 देखकर ऐसा लगता है कि जो हमारे देश के विकसित क्षेत्र हैं, उनको ही इसमें फोकस किया गया है और जो हमारे देश के नक्सलाइट और पिछड़े जिले हैं, उनके लिए कहीं कुछ इस तरीके का काम नहीं किया गया है। वहाँ न रेल लाईनें दी गईं, न ट्रेनें दी गईं।

मैं आपको अपने लोक सभा क्षेत्र सीधी, सिंगरौली और शहडोल की बात करना चाहूंगा जो नक्सलवाद से प्रभावित क्षेत्र हैं। 15 करोड़ प्रतिदिन वहां से कोयले की बुलाई होती है। रेलवे को 15 करोड़ रुपये प्रतिदिन का लाभ वहां से मिलता है। लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि रेलवे स्टेशन पर केवल एक ही प्लेटफार्म है। सिंगरौली ए-वलास की रेलवे स्टेशन है, लेकिन एक प्लेटफार्म है। मैंने मंत्री जी को और सभी को लिख कर दिया लेकिन स्वीकृति नहीं मिली। दस कोयले की खदानें हैं एवं 15 हजार मेगावाट बिजली का उत्पादन सिंगरौली में होता है। लेकिन उसके बावजूद भी सिंगरौली के लोग कोयले की डस्ट से प्रभावित होते रहते हैं। वहीं कोयले स्टेशन से कोयले का लदान होता है। एक प्लेटफार्म होने के कारण जो ट्रेनें आती हैं तो आउटर पर खड़ी रहती हैं। मेरा निवेदन है कि वहां दूसरा प्लेटफार्म वहां बनाया जाए। यह शोषण की नीति है। वहां 65 साल से खदानें चल रही हैं। बिजली का उत्पादन हो रहा है, जिससे पूरा देश रोशन हो रहा है। लेकिन वहां की यह दयनीय स्थिति बनायी हुई है। नक्सलवाद है, बीआरजीएफ और पिछड़े हुए जिलों में भी सिंगरौली और शहडोल जिले आते हैं। इसके बावजूद इन क्षेत्रों को अनदेखा किया गया है। ऐसे क्षेत्रों का जो शोषण किया जा रहा है, यह अच्छी बात नहीं है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहूंगा कि वहां 15 हजार मेगावाट बिजली और दस कोयले की खदानें हैं। वहां पूरे हिन्दुस्तान के लोग बसे हुए हैं, लेकिन सिंगरौली से दिल्ली या मुम्बई के लिए कोई साधन नहीं है। एक ट्रेन हावड़ा से जबलपुर तक चलती है। 12 घण्टे जबलपुर में खड़ी रहती है, उसको कहा गया कि भोपाल राजधानी तक जोड़ दिया जाए, लेकिन रेलवे विभाग के कान पर जूँ तक नहीं रेंग रही है। एक ट्रेन हावड़ा से अजमेर तक चलती है वाया सिंगरौली। वह हफ्ते में एक दिन चलती है। उसको हफ्ते में दो दिन करने के लिए कहा गया। इसी तरीके से हावड़ा से भोपाल हफ्ते में एक बार चलती है। इन ट्रेनों के फेरे बढ़ा दिए जाए तो इससे लोगों को लाभ मिलेगा। क्योंकि यह बहुत बड़ा पिछड़ा क्षेत्र है।

मैं निवेदन करूंगा कि जबलपुर-सिंगरौली इंटर सिटी चलती है। सीधी जिले में जोवा रेलवे स्टेशन के लिए कहा गया था कि दो मिनट का ठहराव दे दें और शहडोल जिले का विजयस्रोता है, उसमें दो मिनट का हॉल्ट दे दें तो वहां के लोगों को लाभ मिलेगा। ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन, इन 65 वर्षों में जब एनडीए की सरकार थी, वर्ष 1997 में उस रेलवे लाइन को स्वीकृत किया गया था, लेकिन आज भी मात्र 45 करोड़ रुपये दिए गए हैं। सीधी से रीवा और सतना से पन्ना के बीच की रेलवे लाइन के लिए 45 करोड़ रुपये से कुछ नहीं होना है। मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि इसकी धनराशि को बढ़ाया जाए।

श्री मिथिलेश कुमार (शाहजहांपुर): महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूँ।

मान्यवर, मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि आम रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने हमारी एक बात को स्वीकार तो किया है, लेकिन उसमें थोड़ा छोड़ दिया है। हमारे हिन्दुस्तान में स्वतंत्रता संग्राम सेनानी लगभग 1400 हैं। मैं पिछले चार साल से मांग कर रहा था कि इनको रेलवे का आजीवन पास दे दिया जाए। मंत्री जी ने तीन वर्ष का किया है। मैं चाहता हूँ कि इसे बढ़ाकर आजीवन कर दिया जाए। क्योंकि उनका देश को आजाद कराने में बहुत बड़ा योगदान है।

महोदय, वर्ष 2010-11 में हमारे जनपद शाहजहांपुर में मैलानी से शाहजहांपुर होते हुए फरुखाबाद तक नई रेलवे लाइन स्वीकृत हुई थी, जिसका सर्वे भी चल रहा है। माननीय मंत्री जी का जवाब मेरे पास आया था। 31 मार्च 2013 तक सर्वे पूरा कर लिया जाएगा, लेकिन इस आम बजट में एक नई रेलवे लाइन दी गयी है। उसमें यदि थोड़ा संशोधन कर देंगे तो सरकार को काफी लाभ हो जाएगा। शाहजहांपुर से मैलानी, फरुखाबाद तक रैलवे है और सर्वे चल रहा है। इसमें इन्होंने नई रेलवे लाइन गोला गोकर्णनाथ होकर शाहजहांपुर से फरुखाबाद को जोड़ दिया है। इसमें इतना संशोधन कर दें जिससे सरकार का पैसा भी बचेगा और क्षेत्र की भूमितियां भी खत्म हो जाएंगी। इसे केवल गोला गोकर्णनाथ से शाहजहांपुर तक उधर जोड़ दें और इधर रेलवे लाइन का सर्वे चल ही रहा है। इससे सरकार का भी फायदा होगा और टाइम भी खराब नहीं होगा।

मेरे जनपद क्षेत्र शाहजहांपुर में गोविंदगंज का एक रेलवे फाटक है। जिसकी सम्पार पथ संख्या 322 है। तत्कालीन रेल मंत्री ममता बनर्जी जी ने मेरे एक प्रोजेक्ट को स्वीकार किया था कि 50औं पार्टनरशिप केन्द्र सरकार की और 50औं पार्टनरशिप उत्तर प्रदेश सरकार की होगी। वह स्वीकृत पड़ा है। उस के लिए अगर उत्तर प्रदेश सरकार से पैसा मांग लें तो मैं समझता हूँ कि वह पैदल सम्पार पथ बन जाएगा और वहां के दुकानदारों में, स्कूलों में, कॉलेजों में, प्रशासनिक अधिकारियों में एक खुशहाली का माहौल हो जाएगा और उस क्षेत्र की आमदनी भी बढ़ जाएगी। इस से एक समस्या खत्म हो जाएगी।

महोदय, एक और महत्वपूर्ण मामला है कि उत्तर प्रदेश भर में केवल एक रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन शेष बचा है, बाकी सब के पूरताव हो गए हैं। मैंने मंत्री से निवेदन भी किया था। मैं अभी 27 फरवरी को उनके ऑफिस भी गया था तो उन्होंने हमें विश्वास दिलाया था कि वे कर देंगे।

शाहजहांपुर से पीलीभीत की दूरी मात्र 60-70 किलो मीटर की है। अगर आप इसे कर देंगे तो इस के आगे भी बड़ी लाइन है, इधर भी बड़ी लाइन है और यह भी साथ में डाल दें और इस का पैसा स्वीकृत करने की कृपा करेंगे तो शाहजहांपुर के ऊपर बहुत बड़ा योगदान होगा।

महोदय, मैं एक छोटी-सी बात और कहना चाहता हूँ। लखनऊ से वाया कानपुर शताब्दी एक्सप्रेस चलती है लेकिन वाया शाहजहांपुर, बरेली, मुसदाबाद, गाज़ियाबाद होकर ट्रेन चलाने के लिए पिछली बार उत्तर प्रदेश के 25 सांसदों ने मिल कर पत्र दिया था कि इन स्थानों को इस में शामिल कर लिया जाए। लखनऊ से तीन या चार बजे कोई एक शताब्दी एक्सप्रेस चला दें।

हमारे माननीय मंत्री जी चंडीगढ़ से आते हैं और चंडीगढ़ से लखनऊ को एक एक्सप्रेस ट्रेन चलती है। हम चाहते हैं कि उस में एक ए.सी. फर्स्ट का डिब्बा लगा दिया जाए। मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

3

SHRI MAHENDRA KUMAR ROY (JALPAIGURI): Sir, this Railway Budget has failed to do justice to West Bengal, particularly, North Bengal. The Railway Minister announced two to three railway projects for West Bengal but they are not at all helpful to the people of North Bengal. As I am representing Jalpaiguri District of North Bengal, I have some humble submissions of some legitimate demand for the development of entire North Bengal as well as Divisional Headquarters of Jalpaiguri by train services.

I have been demanding for the following agendas with Ministry of Railways since long time but all in vain. No positive steps have been taken by the Ministry of Railways.

My first demand is to start Darjeeling Mail from Haldibari to Sealdah. My second demand is that the connecting coach of Darjeeling Mail is to connect only with Darjeeling Mail. My third demand is to start Padatik Express up from Haldibari instead of New Jalpaiguri. This will enable the populace of Haldibari and its surrounding as well as Jalpaiguri as Divisional Headquarters to get a direct train facility for Kolkata at night. My fourth demand is to introduce the daily train services of Haldibari-Kolkata Super Fast Express in place of Tri-Weekly and to end the train in Sealdah Station instead of Kolkata Station. My fifth demand is that we require stoppage of Uttar Banga Express at Jalpaiguri Road Station and also the other long-route trains passing through Jalpaiguri Road Station. My sixth demand requires stoppage of Uttar Banga Express at Maynaguri Road Station. My seventh demand is to construct a double line from NJP to Kamakhyaguri. My eighth demand is to provide stoppage of Kanchan Kanya Express at Banarhat and Nagrakata Station. And my Ninth demand is to provide stoppage of Super Intercity at Nagrakata Station.

With this I conclude.

4

SHRI CHARLES DIAS (NOMINATED): Thank you, Sir, for giving me this opportunity to speak during the Railway Budget. The hon. Railway Minister has presented a balanced Railway Budget for the year 2013-14. While he has proposed many projects, new railway lines, gauge conversions and proposals to increase facilities and passenger amenities, he has taken care of finding sources for these projects.

The proposal of elimination of 10,797 level crossings during the 12th Plan, introduction of Train Protection Warning System, the indigenously developed Train Collision Avoidance System, induction of Self-Propelled Accident Relief Trains, crash-worthy LHB coaches, etc., shows the trend for modernisation of our Railways.

The move to strengthen the RPF and the proposal for 10 per cent of vacancies reserved for women shows the concern of Railways for the security of passengers especially of women. Providing of *WI-FI* facility, introduction of Anubhuthi coaches for Shatabdi and Rajadhani trains, introduction of 179 escalators and 400 lifts at major stations, is a welcome move.

MR. CHAIRMAN : Shri Charles Dias, just a minute.

Now, it is 8.30 p.m. We are extending the time of the House for completing this discussion and also 'Zero Hour'. I hope the hon. Members agree with the Chair.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

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

Shri Charles Dias, please continue your speech.

SHRI CHARLES DIAS : The introduction of e-ticketing and the proposed increase in the speed of ticketing from 2,000 to 7,200 tickets per minute will save much time and it will be a blessing to the passengers.

The proposal for improvement of catering in trains also provide increase and the proposed Monitoring Cell will facilitate redressal of complaints.

The proposal to improve Rail Tourism, the move for setting up of Executive Lounges at major stations and launching of multi-model travel package, etc. are the welcome moves.

The introduction of Azadi Express will definitely give our people, especially the youth to know more about the freedom movement and to revive memories of our national leaders of yester years.

The proposal of setting up of 75 MW windmill plants and energizing 1,000 level crossings with solar power are the moves to promote renewable energy.

The necessity to fill up 1,52,000 vacancies is looked into and the move to fill up 47,000 vacancies earmarked for the weaker sections and the physically challenged is a move to be appreciated.

Sir, I am compelled to bring to the notice of the hon. Minister about the inadequate allotment to Kerala, the southern most State of our country. Kerala depends for its supplies mainly on trains, and rail expansion to this State was neglected for the past several years.

The major railway stations – Trivandrum, Ernakulam and Calicut – are yet to be improved. The Alleppey Coach Factory has to be set up.

A separate Railway Zone for development of railway in Kerala is a vital necessity. I would request the hon. Railway Minister for these things.

With these words, I support this Railway Budget for 2012-13.

श्री नृपेन्द्र नाथ राय (कूच बिहार): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से तीन-चार प्वाइंट बोलना चाहता हूँ, मंत्री महोदय उन्हें ध्यान से सुनें तो अच्छा होगा। यहां बहुत सारे माननीय सदस्यों ने वर्ष 2013-14 के रेल बजट पर चर्चा की। देश कैसे चलता है, सरकार को मालूम है। बजट के ऊपर हमारे इलाके की जनता नाराज है। असम से हमारे कूचविहार इलाके के बहुत सारे लोग इलाज के लिए चेन्नई, भिल्लौर और बेंगलूरु जाते हैं। बेंगलूरु से गुवाहटी एक ट्रेन सप्ताह में तीन दिन जाती है, जिसका नम्बर 2509 और 2510 है। इसे डेली किया जाए। गुवाहटी से चेन्नई तक एक और ट्रेन जाती है, वह भी सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे भी डेली किया जाए, क्योंकि उस ट्रेन से काफी लोग इलाज के लिए जाते हैं। डिपार्टमेंट का प्लान ठीक नहीं है। जैसे राजधानी टू राजधानी कनेक्शन है, जिला सब-डिवीजन को सीधे राजधानी से जोड़ना चाहिए। उत्तरबंगो ट्रेन सियालदाह से कूच विहार जाती है, उसका नम्बर 3147 और 3148 है। हमारी मंत्री जी से मांग है कि इसका कूच

विहार से एक्सप्रेसन करके दिनहटा से सियालदाह तक चलाई जाए, क्योंकि दिनहटा सब-डिवीजन है। एक ट्रेन और है, जिसका नम्बर 3141 और 3142 है, उसे टीटी एक्सप्रेस बोलते हैं। ये न्यू अलीपुर द्वार से चलती है। इससे जाने में 18 घंटे का समय लगता है, लेकिन वहां कोई पेंटी कार नहीं है। सेपटी और टॉयलेट की बात छोड़ो, 18 घंटे की जर्नी है, लेकिन वहां कोई पेंटी कार नहीं है। उसमें पेंटी कार जोड़नी चाहिए। एनजीपी टू समुखतला में सिंगल लाईन है, इसके लिए हम डबल लाइन चाहते हैं। पिछले बजट में एनजीपी टू मेसाइनागुडी तक डबल लाईन के लिए बजट रखा गया, बाकी के लिए कुछ नहीं है। एनजीपी से समुखतला तक डबल लाईन का बजट रखें।

MR. CHAIRMAN : Now, we come to the last speaker of this debate, Shri K. Bapiraju.

6

SHRI K. BAPIRAJU (NARSAPURAM): Mr. Chairman, Sir, with your kind permission, I would like to mention a few words before this august House.

I am really proud of our hon. Railway Minister, Shri Pawan Kumar Bansal and his colleagues, Shri K.J.S.P. Reddy and Shri Adhir Chowdhury for bringing this good Railway Budget before us. They have done a lot of homework. No doubt, these three Ministers are new to their portfolios but they have done their best. We can realize how much exercise they have done. They did call several Members of Parliament personally; they did call some institutions and got their suggestions. In a most democratic way, they have brought this Rail Budget before this august House.

Personally, we may have a little deficiency here and there; and we may ask for our demands to be fulfilled. All the demands are not fulfilled always; and naturally so, differences would be there.

Sir, one hon. Member from West Bengal was mentioning that there are proposals without allocations; there are sanctions without allocations. I do not know how far that is true. But in my case, the proposal was there; the sanction was there; the tenders were called for; and the things were initiated. I am really grateful to this Ministry. I did mention on an earlier occasion also in this august House that I am ever grateful to this Ministry on behalf the people of my State. I want to repeat it that I am really grateful to this Ministry because the people of my constituency have really been benefited a lot. In general, Railways is the only Ministry, which communicates with the entire nation.

Almost two crore passengers travel every day. What better services can be given than this? So, I really appreciate this hard work being done by the Ministry of Railways. We, in the Standing Committee of Railways, used to recommend many proposals. We always stressed the need that Government should give more budgetary allocations to the Railways. The people there in the Railways are quite capable. Technically also, they are very sound and hardworking. But sufficient money is required to be given to them.

I want to thank the Ministry of Railways for giving us a train Lokmanya Tilak in the last Budget. They did mention the Lokmanya Tilak; they did mention Nagarsol train. Both the trains were inaugurated. They are fully packed trains. They are running two days a week. Though I asked that these trains may be run daily, yet I expected that they would be considered three days or four days a week. But I am very happy that they did consider it for seven days a week. I am ever grateful to them for doing so.

Then, there is an AC train exclusively from Kakinada to Hyderabad and Secunrabad, which is also 100 per cent occupied. I would request the hon. Minister that before the end of the year, in the next Budget – not immediately, I am not selfish about it, I am quite practical in life -- this train may be made to run on daily basis.

Sir, there is one scheme, which we started of Rs. 1000 crore work, which is already implemented. Under this new concept, 50 per cent contribution would be from the State Government; and the other 50 per cent contribution would be from the Central Government, that is, the Ministry of Railways. This concept was started through Mr. Muniappa. It is my duty to mention it here that it was the initiative of the Karnataka Government. They made it happen. Then, we also got inspired by it and we mentioned it to the then Chief Minister of our State, Shri Rajasekhara Reddy, Shri Rosaiahaji and the present Chief Minister also. We have given the Budget also.

In this regard, I would request through this House, that every State should come forward with some kind of contribution from their side; and then they should ask the Ministry of Railways to do certain things for them. Simply asking does not give you any responsibility. It does not cost anything. But we should impress upon every State about the need of the day for

transportation.

One hon. Member was just mentioning an hour back that there are so many accidents happening on the roadsides. Those accidents can be avoided only by increasingly using the railways services.

Mr. Chairman, you so kind. I am really grateful to you. Before you press the bell, I would honour you and conclude my speech.

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, the discussion on the Railway Budget is over, now. The Railway Minister will reply to the debate tomorrow.

7

***SHRI MADHUGOUD YASKHI (NIZAMABAD):** First of all, I take this opportunity to congratulate our experienced colleague and accomplished advocate, Shri Pawan Kumar Bansal, Hon. Minister of Railways, on preparing a meticulous, reformist and balanced rail budget for the year 2013-14.

The budget not only conveys his understanding and appreciation of the fact that Railway is inextricably linked with India's growth but also the importance of Railways' need to be financially sustained, especially in the current economic environment and higher fuel costs.

I especially commend his focus on lowering the operating ratio of the railways and to increase the ability to generate a surplus for capital investments such as laying new lines, deploying more coaches, etc.

The railways surplus is expected to be around Rs.13,000 crore and the operating ratio is expected to decrease to 87.8%. This is one step forward towards the Ministry's long term target of 74% operating ratio by the end of the 12th Five Year Plan.

I also appreciate the fact that even with no passenger fare hikes, gross traffic receipts are expected to increase by 14% over 2012-13. I also compliment the minister for his announcements in areas of infrastructure development, capacity and services expansion and operational safety of the railways.

As the Hon. Minister has rightly quoted Kautilya 'all undertakings depend upon finance' and hence foremost attention shall be paid to the treasure. Therefore, in the current recessionary economic environment with the projected GDP growth of less than 6% the railways cannot solely depend upon budgetary support from the Government to look after over fourteen lakh employees or the Hundreds of millions of annual passengers or the modernization of railways, new lines and other expansion projects.

Therefore, I take this opportunity to suggest that the railways may explore newer and alternative avenues of earnings and profitability. We may also see how the developed countries operate and finance their railways operations, by way of offering value added services at not only the trains, but also by commercially exploiting the railway stations and other railways assets.

We have witnessed a major paradigm shift in terms of passenger comfort and value added services at our major airports in recent years. Similarly, a major shift has come in the quality of roadways through the introduction of toll roads and PPP projects. Still further, commendable developments have taken place in sub-urban transportation, through Metro projects, and other infrastructure and development programmes

I believe that a similar shift can be, and must be, brought about at our railways stations, especially considering the quantum of railways passengers in the country. The rising income levels in the country would ensure that such value added initiatives receive good consumer response and add to the profitability of railways.

I suggest introduction of commercial facilities, such as convenient shopping areas, dining and restaurants or even lodging, through state-owned or PPP models, at various important railways junctions across the country, as appropriate. This would not only improve earnings, but also provide convenience, comfort and well-being to the passengers on long distance trips.

Take for instance, the Pennsylvania Station, the major intercity train station and a major commuter rail hub in New York City, United States, which serves 3,00,000 passengers a day, and the busiest passenger transportation facility in the United

States and by far the busiest train station in North America. The simple train station was remodeled in the 1960's to create the Pennsylvania Plaza, which includes Offices, Entertainment, Commercial, Indoor Stadium, and Hotel complexes alongwith the underground Pennsylvania Train station.

Railways has stations at some of the most sought-after and prime locations across India, for instance, the New Delhi Railway Station in New Delhi or the Secunderabad Railway Station and Nampally Railway Station in the twin cities of Hyderabad and Secunderabad, and railway stations in all state capitals and major towns of the country. I believe that by shifting our focus from pure railway services to more comprehensive and more value added services, we can turnaround the finances of our railways.

I also urge the Hon. Minister to encourage brainstorming of idea through the Zonal Railway Users Consultative Committee (ZRUC) and National Railway Users Consultative Committee (NRUC).

I have been a member of the NRUC, and I regret to state that not a single meeting of the committee took place for about 2 years. Similarly, only one meeting of ZRUC has taken place in the last 3 years.

It is only under the aegis of our beloved leader Shrimati Sonia Gandhiji and her vision to provide growth and opportunity to the Aam Aadmi of this country that we have won the mandate of our citizens.

Another aspect I wish to highlight today is the lack of basic amenities, comfort and quality of our railway's general compartments, our Aam Aadmi's only travel option. In our country's extreme weather conditions, be it the sweltering heat of the summer or the biting cold of the winter, we leave the country's Aam Aadmi to fend for himself in non-air-conditioned compartment.

I submit that all train unreserved compartments should have the air-conditioning and all basic amenities required for a comfortable journey. Amenities like air-conditioning were a luxury may be two decades ago, but certainly times have changed- even mobile phones were considered a luxury two decades ago, but today such services for the basic amenities. Railways is the only travel option of the Aam Aadmi of this country. Even our Jawans who defend our borders have to travel in unreserved compartments without any basic amenities.

Even Airlines have seating categories, but no differentiation is made when it comes to the basic amenities such as lavatories or air-conditioning or food services on airlines. Furthermore, when can provide completely air-conditioned Metro services, which are the same as railway services, why cannot we provide these basic services on our trains?

It seems that the mantra at railways seems to have been "Keep fares low and don't provide any services". I believe that with our rapid economic growth and increase in the earnings and living standards, the people are willing to pay a little extra, provided they receive the quality services in return. I urge the Hon. Minister to also scrutinize that the revenue received from passengers is utilized effectively and efficiently. There is a need to plug the pilferage within the system and make railways employees accountable and punish those who misappropriate railways funds and indulge in corruption. I request the Hon. Minister to take the necessary steps in this regard.

In the coalition era of politics, for over two decades the railways ministry was headed by coalition partners, be it the NDA government or the UPA government, the rail ministry became a mode of development for the home states of the respective Railways Ministers. No attempt was even made by a Railways minister to focus on development from a National point of view and emphasis was always placed on their specific home states.

As our ring leader Shri Rahul Gandhiji has said time and again, Congress has the DNA of India. Congress is the only party which thinks of inclusive development and we are committed to the nation's development and not just particular regions or states.

After a gap of 15 years, the Railways Ministry is being headed by a Congress party leader. I am glad the Hon. Minister presented a budget for the whole nation and laying the foundation for 21st century Railways which is financially sustainable. I urge upon the Hon. Minister to provide for more services and development, keeping in mind always the Aam Aadmi and fulfill the vision of our beloved leader, Shrimati Sonia Gandhiji.

May I also thank the Hon. Minister for introducing 11 new trains and 5 new lines, 4 doubling lines, and other projects in Andhra Pradesh.

The Telangana region of Andhra Pradesh, inspite of having a separate railways corporation under the Nizams Raiways, has not seen any significant development of railways networks. Over a period of past 50 years, the interests of the Telangana people and region have been neglected and for these reasons the people are demanding a separate state of Telangana. For example, a new line was started in 1992-93 under the Prime Minsiter Shri P.V. Narsimha Rao from Peddeapally-Nizamabad

via Jagtial. However, in the last two decades, the said line has only been completed till Mortad. I am thankful to the minister for giving priority and including the said line in the list of projects to be completed in the 2012-13 year. Once this line is completed, it will have an alternative route from Secunderabad to Delhi and would be a boon to the backward districts of Nizamabad, Karimnagar, Adilabad, and other backward districts of Telangana region. There are thousands of workers from my constituency who are employed in Mumbai and the Gulf Countries. They have been demanding a direct train from Nizamabad to Mumbai.

I am really grateful to the Hon. Minister for introducing the new train, Nizamabad Lok Manya Tilak Express train and the Kakinada Mumbai via Nizamabad train.

I also thank the Hon. Minister for introducing the new train, Vizac-Gandhidham in Kutch, Gujarat, where thousands of Telugu people are working in the backward region of Kutch and have been requesting a direct train from Andhra Pradesh for many years.

I further request the Hon. Minister to kindly introduce a new daily train from Nizamabad to Ajmer, since Nizamabad, Karmibad, Adilabad areas have nearly 20% minority population and thousands of pilgrims visit Ajmer Sharif every year.

I once again congratulate Shri Pawan Kumar Bansal, Hon. Minister of Railways on preparing a meticulous, reformist and balanced rail budget keeping the whole nation in mind.

I hope such initiative for regional development will continue to be taken by the ministry in the future as well.

8

***श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर):** मैं रेल बजट 2013-14 के संबंध में रेल मंत्री जी मेरे बीकानेर (राजस्थान) संसदीय क्षेत्र से कुछ बिन्दुओं पर मेरे सुझाव ले करना चाहता हूँ -

सुरक्षा की दृष्टिकोण से सभी अनमेन्ड गेटों पर चौकीदार लगाने की व्यवस्था अविलम्ब की जानी चाहिए, जिससे इन गेटों पर हो रहे हादसों में कमी आ सके एवं जनता तथा रेलवे की सम्पत्ति के नुकसान को बचाया जा सके।

मेरे संसदीय क्षेत्र की वर्षों से लम्बित यह मांग है कि अनुपगढ़ से बीकानेर (वाया घडसाना एवं खाजुवाला) तथा अनुपगढ़ से बीकानेर (वाया श्रीकोलायत) को सामाजिक रूप से वांछनीय रेल सम्पर्कता प्रस्ताव में सम्मिलित किया जाना चाहिए, क्योंकि ये जनता की भी मांग है तथा ये क्षेत्र सामरिक दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण होने के कारण सेना एवं बीएसएफ की मांग भी वर्षों से है।

बीकानेर-दिल्ली सराय रोहिल्ला सुपरफास्ट 12458/12457, जो बीकानेर-दिल्ली के बीच गाड़ी है, का गड़गांव रेलवे स्टेशन पर ठहराव करवाया जाए क्योंकि गुडगांव में कई व्यवसायी यात्रियों को उतरना पड़ता है।

रेलवे बजट में ग्रामीण विकास की भागीदारी को पैरा 73 में सम्मिलित किया है। अतः आपसे अनुरोध है कि महत्वपूर्ण घोषणा मे आर.यू.बी. व एफ.ओ.बी. का निर्माण मन्रेगा से करवाने की पूरे देश की ग्रामीण जनता के लाभ हेतु रेल बजट वर्ष 2013-14 के पैरा 73 में स्पष्ट रूप से रेलवे बजट पर चर्चा के बाद सरकार की ओर से जवाब देते समय घोषणा हो कि ग्रामीण विकास की भागीदारी ग्रामीण क्षेत्रों में स्थित रेलवे स्टेशनों पर एफ.ओ.बी. के निर्माण में तथा ग्रामीण जनता को आने-जाने की सुविधा तथा कृषि जिनस मंडियों में पहुंचाने के लिए आर.यू.बी. निर्मित किए जायेंगे। इसलिए ग्रामीण विकास को मन्रेगा में यदि संशोधन भी करना पड़े तो करना चाहिए, क्योंकि ऐसा संशोधन जनता के लिए भी उपयोग होगा, मन्रेगा के लिए भी उचित रहेगा और रेलवे यात्रियों को सुविधा बढ़ाने वाला, रेलवे को परियोजना में गति लाने वाला कदम होगा।

MR. CHAIRMAN :Now, the House will take up Zero Hour.