

an>

Title: Further discussion on Demands For Excess Grants (Railways), no. 8,10 and 13 in respect of budget (Railways) for 2012-13 (motion adopted)

HON. SPEAKER: The House will now take up and put the Demands for Excess Grants (Railways) for 2012-13 to the vote of the House.

Motion moved:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 2013, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demands Nos. 8, 10 and 13."

Demands for Excess Grants (Railways) for 2012-13 submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Excess Grant Submitted to the vote of the House
		(Rs.)
8	Operating Expenses- Rolling Stock and Equipment	33,88,59,057
10	Operating Expenses- Fuel	658,82,43,046
13	Provident Fund, Pension and other Retirement Benefits	981,95,20,896
	Total	1674,66,22,999

...(Interruptions)

HON. SPEAKER: Nothing is going on record except Shri Jagdambika Pal's speech. ...(Interruptions) Shri Jagdambika Pal will start the discussion. After this, we will take up 'Zero Hour'. ...(Interruptions)

श्री जगदम्बिका पाल (दुमरियानंज): अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि कम से कम आज सदन की कार्यवाही सुचारू रूप से चल रही है, जो रेल देश की लाईफ लाईन कही जाती है, जो देश के लगभग तीन करोड़ यात्रियों को प्रतिदिन 11000 गाड़ियां कन्याकुमारी से कश्मीर तक अपने गंतव्य स्थान तक पहुँचाने का काम करती हैं, आज उसकी अनुपूरक अनुदान की मांगों के संबंध में आपने मुझे उस पर अपनी बात रखने की अनुमति दी है, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ, देश की सबसे बड़ी, ट्रांसपोर्ट की सबसे सस्ती सेवाएं अगर हैं तो वे रेल की सेवाएं हैं। उस रेल से आज चाहे गरीब हो, अमीर हो, या देश का कोई व्यक्ति हो, रेल की जो यात्रा है, वह उसके जीवन का एक हिस्सा है। इस संबंध में माननीय मंत्री जी ने पिछले दिनों जब अपना बजट प्रस्तुत किया तो पहली बार भारतीय जनता पार्टी और एनडीए की सरकार का जो बजट था, तब केवल यह नहीं था कि घोषणाएं कर दी जाएं, नई-नई योजनाओं की परियोजनाओं की घोषणाएं कर दी जाएं,

आपने देखा है कि पिछले वर्षों में जो घोषणाएं पूर्व रेल मंत्रियों के द्वारा इस सदन में की गईं, आज भी उन योजनाओं के लिए न परिव्यय है और न ही उन योजनाओं को पूरा करने के लिए पैसा है,...(व्यवधान) हमारे तमाम संसद सदस्य चाहे वे इस पक्ष के हों या प्रतिपक्ष के हों, वे लगातार माननीय मंत्री जी से इस बात के लिए अप्रोच करते हैं कि हमारे यहाँ मीटर गेज से ब्रॉड गेज के कन्वर्जन की बात हुई थी, हमारे यहाँ नई रेल लाइन का सर्वे हो गया, रेल लाइन का सर्वे होने के बाद न लैंड एक्वीजिशन की कार्यवाही हो रही है या तमाम राज्यों के द्वारा सहयोग नहीं किया जा रहा है,...(व्यवधान) इससे लाखों-करोड़ों जनता की आकांक्षाओं और भावनाओं को कैसे पूरा किया जा सकता है,...(व्यवधान) जो रेलवे लाइन की क्षमता है, वह क्षमता आज 100 परसेंट से भी ऊपर हो रही है,...(व्यवधान) जहाँ गाड़ियों को सौ प्रतिशत चलाया चाहिए, आज देश की तमाम ऐसी लाइनें हैं, जहाँ पर 130 परसेंट, 140 परसेंट, 150 परसेंट गाड़ियाँ चल रही हैं,...(व्यवधान) आज कहीं न कहीं माननीय मंत्री जी को नई घोषणाओं के बजाए इस बात को तय करना होगा कि हर हालत में कम से कम जो रेलगाड़ियाँ चल रही हैं, वे अपनी क्षमतानुसार सुचारू रूप से चले और वे गाड़ियाँ जनता को गंतव्य स्थान पर पहुँचाने में सफल हो सकें,...(व्यवधान)

आज कई जगह थर्ड रेल लाइन की बात हो रही है,...(व्यवधान) अभी तक जो डबलीकरण हुआ, उस डबलीकरण के बाद आज दिल्ली से कोलकाता की तरफ चले जाए या दिल्ली से लखनऊ, गोरखपुर, नुवादाटी की ओर चले जाए या दिल्ली से चेन्नई की तरफ चले जाए या दिल्ली से महाराष्ट्र की तरफ चले जाए, हम प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का आभार व्यक्त करते हैं कि पिछले दिनों तक देश में जो हमारी ट्रेन की स्पीड थी, उस स्पीड को हमने बढ़ाया है, लेकिन आज भी जब हम जापान को देखते हैं, चाइना को देखते हैं, यूरोपियन कंट्रीज को देखते हैं, आज हमारी रेलवे दुनिया में नम्बर दो पर है, हमसे आगे आज केवल चाइना है,...(व्यवधान) विश्व में आज भारत का रेलवे के मामले में सेकेंड स्थान है, लेकिन इसके बावजूद अगर हम स्पीडवाइज लें तो शायद अभी भी हम बहुत पीछे हैं,...(व्यवधान) मुझे लगता है कि भारतीय जनता पार्टी, एनडीए की सरकार आने के बाद जिस तरह से प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने कहा कि अब भारत की जनता का भी बुलेट ट्रेन का सपना वास्तविकता के धरातल पर पूरा होगा और उस दिशा में उन्होंने एक घोषणा की,...(व्यवधान) आज केवल वह घोषणा ही नहीं हुई है, बल्कि मुम्बई से अहमदाबाद के सम्बन्ध में डीपीआर तैयार हो रही है, उसकी अग्रेतार कार्यवाही हो रही है,...(व्यवधान) इसी तरह से दिल्ली-कोलकाता की बात है,...(व्यवधान) कई जगहों पर जब हम सौ स्मार्ट सिटी बनाने की बात कर रहे हैं तो उसके साथ-साथ देश में बुलेट ट्रेन की स्पीड की गाड़ियों को चलाने का सपना पूरा होगा,...(व्यवधान) इसके लिए मैं अपनी भारतीय जनता पार्टी, एनडीए की सरकार को बधाई देना चाहता हूँ, प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ,...(व्यवधान) हर रेल बजट में केवल यह एक परम्परा होती थी कि हम मॉडल स्टेशंस बना दें या नई रेलगाड़ियों की घोषणा हो जाए, लेकिन वे रेलगाड़ियाँ नहीं चलती थीं।...(व्यवधान) हमारे पिछले रेल बजट के समय रेल मंत्री जी ने कहा था कि यह रेल बजट केवल घोषणाओं का नहीं होगा, यह रेल बजट किर्यान्वयन का बजट होगा,...(व्यवधान) आपने देखा है कि आज रेल को जो भी बजटरी सपोर्ट मिलता है, 30 से 35 हजार करोड़, लेकिन अगर परियोजनाएं लाखों-करोड़ की घोषणाएं हो जाती हैं तो हम उन परियोजनाओं के लिए कहीं से संसाधन ला सकें,...(व्यवधान) हमेशा तो यह होता था कि पीपीपी सेक्टर में हम पाइवेट-पब्लिक पार्टनरशिप में लेकर आएं, हम रेलवे की लैंड बैंक का इस्तेमाल करके

संसाधनों को मजबूत करेंगे, लेकिन ऐसा कदाचित होता नहीं था।... (व्यवधान)

आज जो रेलवे की आपरेंटिंग कॉन्स्ट है, अगर वह 95 परसेंट, 98 परसेंट हो गई तो स्वाभाविक ही है कि अगर देश में रेलवे सौ रूपया कमा रही है और उसके परिचालन में, रेलवे के एस्टेब्लिशमेंट में, रेलवे की सैलरीज में या रेलवे के जो ऑन गोजिंग प्रोजेक्ट्स हैं, उसमें अगर हम 100 रूपए में से 95 रूपए खर्च कर रहे हैं तो पाँच रूपए में स्वाभाविक है कि जितनी परियोजनाएँ पिछले वॉर्कों में घोषणा हुई हैं, वे परियोजनाएँ पूरी नहीं हो सकती हैं। ... (व्यवधान) माननीय मंत्री जी ने कहा था कि हम उन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए इस बार निश्चित तौर से केवल पीपीपी मॉडल की घोषणा या बीओटी मॉडल की घोषणा नहीं करेंगे, बल्कि हम इंस्टीट्यूशनल फाइनेंस के साथ जुड़ेंगे, वे तमाम चाहे किश्व की हों या डोमैस्टिक इनवैस्टमेंट की बात हो या फॉरेन इनवैस्टमेंट की बात हो, उस इनवैस्टमेंट को ताकर हम भारत की रेलवे में उन योजनाओं को पूरा करेंगे, चाहे वह बुलेट ट्रेन की योजना हो या अन्य तमाम परियोजनाओं की बात हो। कम से कम एक नए एक्सप्रेसिस्ट पर उन्होंने शुरू किया, उससे कम से कम पूरे साल नई रेलगाड़ियों के चलाने की घोषणा हो सकती थी। अन्यथा पहले वया होता था कि केवल बजट में जिन रेलगाड़ियों का प्रावधान हो जाता था या माननीय मंत्री के द्वारा उनके अपने रेल बजट के भाग में जिन गाड़ियों की घोषणा होती है, उसके बाद अगर साल भर कहीं देश की जनता को बहुत आवश्यकता हो गई कि यहाँ पर रेलगाड़ी चलानी है, तो शायद माननीय मंत्री और सरकार के समक्ष यह कठिनाई होती थी क्योंकि नई गाड़ियों का प्रावधान केवल बजट के अंदर हो सकता था। अब मैं इस बात की भी बधाई दूँगा कि माननीय मंत्री जी साल भर नई गाड़ियों को चलाने में सक्षम हैं और जहाँ जन आकांक्षाओं के अनुरूप आवश्यकता है, उसको पूरा करने के लिए माननीय मंत्री जी उस गाड़ी को चला सकते हैं। ... (व्यवधान)

आज पूरे देश में जिस तरह से आजादी के बाद रेलवे की नैटवर्किंग बढ़ी है, पिछले दिनों आपने देखा कि प्रधान मंत्री जी गए, जम्मू-कश्मीर के पहाड़ों पर टनल के द्वारा जिस प्रकार से उसको हम रेलवे की नैटवर्किंग पर आए, नार्थ ईस्ट को रेलवे की नैटवर्किंग पर ले आए, तो आज कहीं न कहीं आजादी के बाद, हम देश को कन्याकुमारी से कश्मीर तक जोड़ने की बात करते थे, लेकिन कन्याकुमारी से रेल कहीं जुड़ी नहीं थी। जुड़ी थी वह मैदानी इलाकों में, लेकिन आज यह रेल कम से कम उन दुर्गम इलाकों में भी, जो नार्थ ईस्ट तक के हमारे स्टेट्स हैं, वहाँ पर भी आज रेलगाड़ियाँ जुड़ रही हैं। यहाँ तक कि जम्मू-कश्मीर, असम, शिलांग में भी हमने इसको जोड़ने का काम किया है। निश्चित तौर से भारत की रेल के बारे में सही कहा जाता है कि जब रेल बढ़ेगी तो देश बढ़ेगा। आज उस परिकल्पना को हम साकार करने की बात कर रहे हैं। हम केवल रेल लाइन को आगे ले जाने की बात नहीं कर रहे हैं। बल्कि अगर किसी देश में सबसे बड़ा विकास का जो पैमाना है, प्रगति का पैमाना है, वह कनेक्टिविटी का पैमाना होता है। अगर देश में हम तेज स्पीड की कनेक्टिविटी देते हैं, अगर हम ट्रांसपोर्ट प्रोवाइड करते हैं और देश का एक आदमी एक जगह से दूसरी जगह जा सकता है तो वह अच्छा होगा। आज वाइना की स्थिति वया है कि ग्वांग्झो से बीजिंग अगर 3000 किलोमीटर है, तो लोग बीजिंग से सुबह चार घंटे में ग्वांग्झो पहुँचते हैं और शाम को फिर अपने घर पर आकर रोटी खाते हैं, काम करते हैं। इसी तरह से आज वाइना में तीन-चार हजार किलोमीटर ट्रेन जाती है, जैसे आज दिल्ली में गाजियाबाद से डेयू, मेगू चलती है, मुम्बई में सबर्बन है या कोलकाता और वेन्नई में भी है। अभी जो हम परिकल्पना करते हैं कि कई बड़े महानगरों से सौ किलोमीटर की पैरिफरी या सउंडरिंग में लोग सुबह चलेंगे और उन महानगरों में आकर काम करेंगे, दिन भर की मेहनत-मशकत के बाद लोग अपने परिवार की आजीविका के लिए रोटी-रोटी कमा सकेंगे और फिर शाम को अपने परिवार के साथ बैठकर सुकून से खाना खा सकते हैं। आज उस परिकल्पना को साकार करने के लिए कि हम उन महानगरों से दूर, जैसे आज दुनिया की बढ़ती हुई स्पीड है, भारत को भी यदि उस स्पीड के साथ चलना है तो निश्चित तौर से हमें नए उपाय करने होंगे और वे नए उपाय वया हो सकते हैं, इसके बारे में माननीय मंत्री जी जरूर अपने उतर में बताएँगे कि उन्होंने बजट के समय जो प्रॉपोजिशन किया था कि हम इसके रिजोर्सेज के लिए दूसरे डिपार्टमेंट के साथ भी डिकटेनिंग करेंगे और रिस्क डेवलपमेंट में भी प्रधान मंत्री जी का जो सपना है कि हम देश के करोड़ों नौजवानों को देश से बेरोजगारी दूर करने के लिए उनमें एक रिस्क पैदा करें, तो वह गॉव के लोगों के लिए एक सपना ही था। गॉव के लोग यह महसूस करते थे कि सरकारें हमें रोजगार कैसे देंगी, शायद उस दिशा में भी पहली बार मंत्रालय बनाकर उस दिशा में पहल कर रहे हैं और जिस तरह से रिस्क डेवलपमेंट मंत्री ने कहा था कि हमारा रेलवे के साथ एम.ओ.यू. हो रहा है और उस एम.ओ.यू. को साइन करने के बाद उन्होंने निश्चित तौर से रेल के प्लेटफॉर्म पर हो, आज विपक्ष के द्वारा एक शंका उठाई जाती है कि हम शायद रेलवे का निजीकरण करने जा रहे हैं। यह पहल तो शायद कांग्रेस और यूपीए के समय हुई थी। पिछले दिनों माननीय मंत्री जी ने स्पष्ट कहा था कि हम भारत की रेलवे का निजीकरण नहीं कर रहे हैं। अभी पिछले दिनों रेल की तमाम सुविधा के लोगों ने इस सवाल को उठाया और मैं समझता हूँ कि शायद यह पब्लिक सैक्टर की सबसे बड़ी संस्था है। 11 हजार गाड़ियाँ प्रतिदिन तीन करोड़ लोगों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने का काम करती हैं, जिस तरीके से देश के इतने लोगों के लिए घर हैं, रात को तमाम लोग उस ट्रेन में, घर में रहते हैं और वहाँ जिस तरीके से उनके लिए कैटरिंग का प्रबंध होता है, भोजन का प्रबंध होता है या उनके रहने का प्रबंध होता है तो मैं समझता हूँ कि शायद यह वाकई देश की जो कहते हैं धमनियाँ हैं, लाइफलाइन है, वह लाइफलाइन है। अब रही बात कि निश्चित तौर से जो रेल की आम जनता की, देश की अपेक्षाएँ हैं, आकांक्षाएँ हैं, उन अपेक्षाओं और आकांक्षाओं को लेकर के निश्चित तौर से हमें संसाधन जुटाने होंगे। मंत्री जी, ज्यादा बजटरी सपोर्ट के साथ-साथ हम वित्तीय संस्थाओं के साथ या हम और लोगों को भी निवेश करने के लिए, फॉरेन इनवैस्टमेंट के लिए भी प्रोत्साहित करेंगे तो आज हम उनके उतर भाग में जानना भी चाहेंगे कि माननीय मंत्री जी उस दिशा में कितना आगे बढ़ेंगे।

आज कहीं न कहीं एक ऐसी स्थिति आ रही है कि हमें अपनी उस रेलवे की टेक्नोलोजी को माडर्नाइज़ भी करना पड़ेगा, उसको आधुनिक भी करना पड़ेगा। कौन सी परिस्थितियाँ पिछले दिनों हुई कि इटारसी में इंटर लाकिंग सिस्टम खराब हो गया और इटारसी के उस इंटर लाकिंग सिस्टम के खराब होने के कारण नोर्थ इंडिया की सारी गाड़ियों में से अधिकांश गाड़ियाँ कैंसिल होने लगीं। लगभग 800 गाड़ियाँ आज तक उस इटारसी के इंटर लाकिंग के खराब होने के बाद कैंसिल हुईं तो स्वाभाविक है कि इसका नुकसान रेलवे को हुआ। जो गाड़ियाँ कैंसिल होती हैं, उनके पैसेंजर्स को हम पैसा वापस लौटाते हैं और उससे न केवल उस पैसेंजर को पैसा लौटता है, लेकिन हर पैसेंजर, हर यात्री, जिसने एक कार्यक्रम कहीं जाने का निर्धारित कर रखा है, कहीं चाहे उसका कोई कार्यक्रम हो, अस्पताल का हो, शादी-विवाह हो, उसमें इतनी कठिनाइयाँ आती हैं कि फिर वह उस कार्यक्रम में नहीं पहुंच पाता है। दूसरी तरफ रेलवे की आय में इससे बहुत बड़ा नुकसान होता है। यह भी समझ में नहीं आता कि उस इटारसी के इंटर लाकिंग सिस्टम को ठीक करने में कितने दिन लगे। कौन लोग उसके लिए जिम्मेदार हैं, बड़े अधिकारियों की आखिर कुछ जवाबदेही होगी कि नहीं होगी कि अगर कहीं एक स्टेशन की इंटर लाकिंग खराब हो जाये तो वहाँ से भोपाल हो, नागपुर हो, कानपुर हो, लखनऊ हो, इधर की सारी गाड़ियाँ टेत होने लगीं, कैंसिल होने लगीं और आज कहीं न कहीं उसका फर्क यह पड़ रहा है कि गाड़ियाँ टेत हो रही हैं। उस सम्बन्ध में भी मंत्री जी को कोई न कोई उपाय करना पड़ेगा कि आज देश की लाइफलाइन जिसे हम कहते हैं, देश की लाइनें कहते हैं... (व्यवधान) अब वातू हो गया, लेकिन 45 दिनों में उसके कारण 800 गाड़ियाँ कैंसिल हुईं। मैं समझता हूँ कि उसमें जवाबदेही तय होनी चाहिए कि इतने दिन क्यों लगे, क्यों नहीं वातू हुई। इसी तरीके से मैं निश्चित तौर से कहता हूँ कि जो ये बजट है, यह अनुपूर्व अनुदान में लेकर के आये हैं, उसमें कहीं न कहीं रेलवे पर जो दबाव बढ़ रहा है, उसके सम्बन्ध में विकास करने की आवश्यकता है, जिससे कि आज चाहे रेलवे के प्लेटफॉर्म पर हो या रेलगाड़ियों में हो, जिस तरीके से एक बयान मैंने पढ़ा, अभी पिछले दिनों कुछ सवाल उठाये गये कि लोगों को टिकट लेने में परेशानी हो रही है, लेकिन आया कि अब एक मिनट में ई-टिकटिंग के माध्यम से पांच से सात हजार टिकट बन जाएंगे, लेकिन जिस तरीके से आज वेटिंग की परेशानी बढ़ रही है, अगर कहीं लखनऊ से, गोरखपुर से, बिहार से दिल्ली आना हो तो महीनों-महीनों ट्रेन की कन्फर्म सीट नहीं मिलती है। आज कम से कम जो पैसेंजर्स रेलवे पर ही निर्भर हैं और जिनके पास रेलवे के सिवाय कोई ट्रांसपोर्ट का साधन नहीं है, उनके सम्बन्ध में भी मंत्री जी अपने उतर भाग में जरूर इस बात को बताएँगे कि सबसे ज्यादा लोग बिहार से, ईस्टर्न यूपी. से लोग पंजाब जाते हैं, दिल्ली आते हैं, मुम्बई जाते हैं, देश के तमाम महानगरों में जाते हैं।

मैं कहना चाहता हूँ कि अगर अधिक खर्च भी हो जाता है, जैसे वॉल 2012-13 में 1641 करोड़ ज्यादा खर्च हो गया तो आखिर उसकी स्वीकृति भी सदन देगा। मैं समझता हूँ कि अगर 2012-13 में बिना सदन की स्वीकृति के अगर खर्च हुआ है तो उस सम्बन्ध में भी भविष्य में अगर रेलवे की कोई एडवांस प्लानिंग हो तो बेहतर होगा। सदन ने जितने बजट का प्रोवीज़न किया है और उसकी स्वीकृति दी है, अगर उससे अधिक पैसा खर्च होता है तो उस पैसे के सम्बन्ध में रेलवे ने कोई एडवांस प्लानिंग की है, उसको भी बताएँगे। इसी तरीके से मैं समझता हूँ कि जो हमारी एन.डी.ए. गवर्नमेंट है, जो पिछली गवर्नमेंट की तुलना में, जैसा पिछले दिनों कहा था कि हम केवल पोपुलिस्ट मैजर्स नहीं उठाएँगे, बल्कि हमारे जो नये प्रोजेक्ट्स होंगे या रेल ट्रेन्स होंगे, हम उनको पूरा करेंगे। हमारी सरकार ने इस बात के लिए जोर दिया था कि हम आने वाले दिनों में ऑन गोजिंग प्रोजेक्ट्स को पहले पूरा करेंगे। यह न हो कि ऑन गोजिंग प्रोजेक्ट्स के लिए पैसा न दिया जाये और हम नये प्रोजेक्ट्स की घोषणा कर दें तो इस सम्बन्ध में मैं निश्चित तौर से मंत्री जी को बधाई दूँगा कि जब हमारी भारतीय जनता पार्टी-एन.डी.ए. की सरकार बनी, उस समय जो गोरखपुर से गोंडा मीटरगेज से ब्रॉडगेज हो रही थी, जो दहन मिश्रण जी के क्षेत्र से जाती है, शरद जी के क्षेत्र से, हमारे और पंकज चौधरी जी के क्षेत्र से, उन तमाम क्षेत्रों से जाती है, उसके लिए 100 करोड़ रूपया दिया और फिर जितनी और आवश्यकता हुई, अब बहुत जल्दी ही गोरखपुर से गोंडा मीटरगेज से ब्रॉडगेज हो जायेगी, एक कम से कम 150 किलोमीटर की एक नई ब्रॉडगेज रेलवे लाइन इस देश के ब्रॉडगेज के मैप पर जुड़ने जा रही है तो मैं समझता हूँ कि इस तरीके का जो कदम है, इसी तरीके से कम से कम जो नई लाइन के जो अभी इस देश में कम से कम 154 वर्स चल रहे हैं और जिसके लिए 121907 करोड़ रूपये की आवश्यकता है। इसी तरीके से गेज कन्वर्शन जो है, आज 42 गेज कन्वर्शन के काम इस देश में चल रहे हैं, जिसके लिए 1920 करोड़ की आवश्यकता है। डबलिंग वर्स के 166 प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं, जिसकी 34789 करोड़ की है, टोटल इस तरह से जो देश में कार्य चल रहे हैं, वे 362 प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं, जो पैंडिंग प्रोजेक्ट्स हैं। ये समय-समय पर हुए हैं, ये हमारी सरकार के नहीं हैं, ये पिछले कई वॉर्कों से, चाहे वह नई लाइन की हो या गेज कन्वर्शन के हों या डबलिंग के हों, 362 प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं। इन पैंडिंग वर्स को शू फायरवर्ड करने के लिए आज 1,58,616 करोड़ की आवश्यकता है तो इस सम्बन्ध में, मैं समझता हूँ कि मंत्री जी प्रयास करेंगे... (व्यवधान)

मैं केवल दो मिनट और लूँगा। मैं समझता हूँ कि आज जो प्रोब्लम्स परसिस्ट कर रही हैं, मैंने दो चीजों का तो कहा था कि वे टिस्टेड टिकिट्स का था, ट्रेन्स का था और जो लार्ज नम्बर हमारे पैंडिंग

प्रोजेक्ट्स हैं या इनएडीवेटेड फैसिलिटीज़ एट रेलवे स्टेशंस, रेलवे स्टेशंस पर भी जैसे पिछले दिनों हमने कुछ मॉडल स्टेशंस बनाये थे, कुछ आदर्श स्टेशंस बनाये थे, लेकिन आज माननीय मंत्री जी कह रहे हैं कि हम सभी स्टेशंस के खान-पान पर, स्टेशंस की सफाई पर, क्योंकि, प्रधानमंत्री जी ने सबसे ज्यादा इस देश में स्वच्छता अभियान पर जोर दिया था, रेलवे में भी शायद पहली बार ऐसा हुआ कि हम सभी सांसदों को डी.आर.एम. ने या जी.एम. ने पर्सनली फोन किया और कहीं न कहीं स्वच्छता अभियान का, सफाई अभियान का एक सप्ताह कार्यक्रम चलाया गया, जिसमें हम सांसद खुद गये और हमने प्लेटफार्म की सफाई में अपनी हिस्सेदारी की, बाहर की सफाई में की तो वह अभियान यह नहीं कि हम सांसद गये, वह लगातार चलता रहे, क्योंकि, स्टेशंस पर जिस तरीके से पैसेजर्स की भीड़ होती है और जिस तरीके से अभी भी वह एक सेंस ऑफ रैस्पॉन्सिबिलिटी नहीं है और स्टेशंस पर गंदगी होती है तो स्वच्छता अभियान के लिए भी ये कार्यक्रम चलाते रहेंगे, इस सम्बन्ध में मैं चाहता हूँ कि जो पीपुल्स पार्टी/सिपेशन की बात है या पीपुल सेंट्रिक है, उसमें एक बैटर फैसिलिटी का जो उद्देश्य है, उस काम को भी आप करेंगे। ... (व्यवधान) जो माननीय मंत्री जी कह रहे हैं कि उनका जो उद्देश्य था, वह सैल्फ सस्टेनेबल का था कि हम अपनी रेलवे को खुद स्वावलम्बी बनाएँ और उसमें जो उन्होंने कहा था कि हम ट्रैक लेंथ को 20 परसेंट और बढ़ाएँ, जो हमारी इस समय 1.14 लाख किलोमीटर ट्रैक लाइन है, उसको 1.38 लाख किलोमीटर करेंगे। ... (व्यवधान)

मैं आसिरी बात कहकर अपनी बात खत्म करूँगा। पिछले दिनों हम कई सांसद मिले थे कि नेपाल के समानान्तर अंग्रेजों ने रेलवे लाइन बनाई थी, उसके बाद कोई बात बढ़ी नहीं। आज नेपाल का द्वार है, बढ़नी, बहगइच, श्रावस्ती तो उस बहगइच से, श्रावस्ती से लेकर लामपुर, उतारौला, डुमरियागंज, बांसी, खलीलाबाद होते हुए गोरखपुर एक नई रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है, मैं समझता हूँ कि उसे माननीय मंत्री जी ने आस्थास न भी दिया है, उस नई लाइन को निश्चित तौर से उसके लिए बजट की स्वीकृति प्रदान करेंगे, जिससे कि कम से कम जो एक 1600 किलोमीटर टनकपुर से स्वसौल में भारत नेपाल की सीमा मिलती है, वहाँ के भारत और नेपाल के यात्रियों को सुविधा होगी।

महोदया, जब से प्रधानमंत्री जी नेपाल गए हैं तब से भारत और नेपाल के बीच एक नए रिश्ते की शुरुआत हुई है। हम तो चाहते हैं कि बढ़नी से होकर पोखरा, बुटवल और काठमांडू तक हमारी रेलवे जाए, जिससे भारत और नेपाल के लोग और भी कयीब आ सकें।

इतना कहते हुए मैं इसका समर्थन करता हूँ।

SHRI KALIKESH N. SINGH DEO (BOLANGIR): Madam Speaker, with your permission I speak from here.

MADAM SPEAKER: All right.

SHRI KALIKESH N. SINGH DEO : We have seen that the excessive expenditure has become a perennial problem. It is not new. Every year the Government tries to balance its Budget. But because of faulty assumptions of revenues as well as faulty assumptions of expenditure, every year, for the last four years, we are seeing an Appropriation Bill being put retrospectively. Now, since the Minister is a Chartered Accountant, I am sincerely hoping that he would be able to better balance his books. However, the Railways does not seem to have learnt its lessons. The fact is that the Railways is unable to make most efficient use of the resources that it has in its hands. For example, in the current Appropriation Bill, which seeks to appropriate almost Rs. 2,719 crore for the year 2012-13, we find that despite six revenue grants, one segment of capital grant, ten revenue appropriations, and two segment of capital appropriations, and despite obtaining supplementary provisions, in all five appropriations, we find that there is still an element of outstanding revenue which needs to be appropriated.

This is a failure not only for the Ministry's planning mechanism but also the failure for the Ministry's financial outlays, which they are unable to meet successively for the last four years. This has been mostly on account of an increase in the pensions, an increase in the cost towards human resources, 31 per cent increase towards pension, 19 per cent towards fuel, and 15 per cent towards rolling stock and maintenance.

We know that the fuel prices are down now. In that case, at least for this current year, the hon. Minister of Railways should be able to balance his Budget on account of fuel expenditure. However, we do not understand whether the Railways has actually taken into account the huge outlay it has for the expenses on people. We find that the Ministry is still planning to increase the number of people it has. In fact, I believe that Indian Railways would be having the highest number of man power for the amount of trains it utilises. That is because of the lack of utilisation of technology and lack of utilisation of innovation. That is why we have successively failed to meet and balance our Budgets.

I hope the hon. Minister will take that into account. For example, let us look at the real estate that the Railways has and the way they have planned to build factories, the way they have planned to build more railway lines, etc. we find massive delays happening in the construction of railway lines. I would like to quote to you the railway line which is very dear to my heart, to the people of my constituency, the Bolangir – Khurda railway line, which was sanctioned 25 years ago. However, we find that the pace of development of that line is extremely slow.

I am glad that the hon. Minister recently signed an MoU with the blessings of the Chief Minister of Odisha. The Chief Minister of Odisha has agreed to give 50 per cent of the cost as well as the land towards this railway line. For that I congratulate both the Chief Minister of Odisha as well as the hon. Minister of Railways. However, if we do not plan the execution of this line correctly, we will find that delays will happen, cost over run will happen, and time over run will happen. We will again come back next year to appropriating more money on this Budget if we are not able to complete the line in time.

Many times the Committees have actually examined the accounts of the Railways, both in the Standing Committee and in the Public Accounts Committee. Consistently they have pointed out that there is poor Budgetary planning, there is poor execution on behalf of the Railways. This is not new. I would like to know categorically from the Minister of Railways, when he gives his reply, as to what steps he has taken to ensure that in the future that the Budget will be balanced and that the Railways will keep to the time line and to the cost line that they have committed to.

For our State of Odisha, some very important works have been kept pending. One is, we have always demanded from the Party's side, the inclusion of a new Rajdhani Express, via Sambalpur from Bhubaneswar to Delhi.

13.00 hrs

This will not only increase revenue generation of the Indian Railways but also add to the viability of one of the most profitable States, Odisha contributes a large amount of revenue to the Indian Railways. It is going to add to the viability of that. In fact, for increasing the passenger as well as freight traffic, a lot of doubling of lines is required. We know that most of the mines are located in Odisha; we know that the Ports are located there; we also know that a lot of Steel Plants are coming up there. So, a lot of doubling of lines is required. A lot of capital contribution is required. I am

happy that the hon. Minister has allocated Rs.3300 crore – I think that was the figure for Odisha – for this year. Even with that figure, the East Coast Railway gives a revenue of almost Rs.15,000 crore to the Indian Railways. I think more money should be spent in the State of Odisha to develop the infrastructure to ensure that revenue generating areas actually get the importance they deserve.

Lastly, I would like to say that yesterday we had a Question on Water Vending Machines in the Indian Railways where the hon. Minister of State for Railways was answering. He said that they are going to put some clean drinking water facility in various Stations. There is going to be a requirement of two or three people for each vending machine. Again, I would say that the Indian Railways are going to add to the personnel cost and the operating cost of the Indian Railways. These are small yet important matters. It is important that the Indian Railways and the hon. Railway Minister think of more innovative methods to provide services which are essential and required without adding to the personnel cost and operating cost of the Indian Railways. I would like to suggest to the hon. Minister that he should use the Self-Help Groups to run these Water Vending Machines instead of hiring people for the Indian Railways and increasing the pay roll.

My Party believes that chemical toilets, bio-digestible toilets should be used excessively. While we can aspire to have bullet trains, while we can aspire to have world-class stations, if we are unable to provide basic amenities and basic services to the rest of the stations, to the rest of the trains, it has no bearing on the people of India unless we can provide these basic services. So, I would also like to ask the hon. Railway Minister to ensure that all major stations get handicapped-access for the people of India.

With these words, I conclude. Thank you.

HON. SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 2.15 p.m.

13.02 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Fifteen Minutes

past Fourteen of the Clock.

14.15 hrs

The Lok Sabha re-assembled at

Fifteen Minutes past Fourteen of the Clock.

(Shri Hukmdeo Narayan Yadav *in the Chair*)

DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (RAILWAYS), 2012-13 Contd.

HON. CHAIRPERSON Shrimati R. Vanaroja.

SHRIMATI R. VANAROJA (TIRUVANNAMALAI): Hon. Chairman, Sir, *Vanakkam*. I wholeheartedly thank our beloved leader, hon. Chief Minister of Tamil Nadu, for this opportunity to take part in the discussion on the Excess Demands for Grants pertaining to Railways for the year 2012-13.

A cursory look at the document presented by the hon. Railway Minister shows that an excess expenditure aggregating to Rs.1,674.66 crore had been incurred under Voted Expenditure of grant Nos.8, 10 and 13; and another Rs.1.29 crore under Charged Appropriation Nos.3, 4, 5, 7, 8, 11 and 13.

Under Grant No.8 - operating expenses rolling stock and equipment – an amount of Rs.33,88,59,000.57 was spent during 2012-13 mainly under Diesel and Electric Locomotives due to more expenditure towards staff cost. The demands for excess grant also include some payments incurred and not anticipated earlier for repairs and maintenance of permanent way and works, plant equipment and motive power.

Another demand for excess grant pertains to fuel expenses due to increase in the prime cost of HSD Oil in diesel locos and increase in rate of energy purchased from outside sources than anticipated. There is a demand for excess grant due to some more payments pertaining to Provident Fund, Pension, and other retirement benefits to employees than anticipated.

The hon. Railway Minister, in his Budget Speech this year earlier, had highlighted the plan of Railways to mobilize an amount of more than Rs. One lakh crore through investments from external sources. The hon. Railway Minister had also proposed a new infrastructure financing mechanism. As a new initiative – first of its kind in the country – the Tamil Nadu Infrastructure Fund Management Company which had been launched by the hon. Chief Minister of Tamil Nadu Dr. *Puratchi Thalaivi Amma* has been functioning successfully.

The Vision 2023 document released by hon. Dr. *Puratchi Thalaivi Amma* highlights about 10 very important railway projects which are to be implemented in Tamil Nadu at a cost of Rs. 1,88,400 crore. The 10 important rail projects relating to Tamil Nadu are:

1. Complete doubling of Chennai-Kanniyakumari line;
2. Freight line between Sriperumbudur-Guindy;
3. Chennai-Thoothukudi freight corridor;

4. High speed passenger rail link between Chennai, Madurai and Kanniyakumari;
5. High speed passenger rail link between Madurai and Coimbatore;
6. High speed passenger rail link between Coimbatore and Chennai;
7. Chennai-Bengaluru high speed rail link;
8. Chennai-Bengaluru freight corridor;
9. Avadi-Guduvancheri rail link; and
10. Avadi/Tiruvallur-Ennore port link

Other than these 10 projects, another 217 projects are also identified in the Vision 2023 document.

I wish to urge that as stressed by hon. *Puratchi Thalaivi Amma* in the Memorandum submitted to the hon. Prime Minister, these railway projects should be given utmost priority and the State Government concerned should be made a stakeholder. The Government of Tamil Nadu has informed its readiness to the Union Government regarding implementation of railway projects under Public Private Partnerships.

I urge that a dedicated freight corridor should be set up between Chennai and Tuticorin. I also urge the Railway Minister to organise special fund mobilisation drive for implementation of high speed rail links between Chennai-Madurai-Kanniyakumari and Coimbatore-Madurai.

I urge upon the Ministry of Railways, as demanded by hon. *Puratchi Thalaivi Amma*, for early consideration and approval of these projects.

It is learnt from the Railway officials that some of these projects, most notably the doubling of the Chennai-Kanniyakumari broad gauge line and the Avadi-Guduvancheri and the Avadi/Tiruvallur-Ennore port link are being taken up for implementation. I request the hon. Railway Minister to kindly ensure that adequate funds are allocated for the early completion of these projects.

I expect that the Chennai-Bengaluru freight corridor and the Chennai-Bengaluru high speed passenger rail link would be high priority projects under the Chennai-Bengaluru Industrial Corridor promoted by the Department of Industrial Policy and Promotion of the Government of India.

Tamil Nadu is a progressive State which is at the forefront of attempting innovative means of raising funds for infrastructure development. Tamil Nadu infrastructure Development Board under the Chairmanship of hon. Chief Minister of Tamil Nadu Dr. Puratchi Thalaivi Amma, has approved the development of the Madurai Thoothukudi Industrial Corridor as an integrated project. This corridor includes two sets of projects, industrial node development and trunk infrastructure projects.

Three of the trunk infrastructure projects proposed under the Corridor are railway projects:

- 1) Chennai-Thoothukudi freight corridor,
- 2) Chennai-Madurai-Kanyakumari high speed passenger link, and
- 3) Coimbatore-Madurai high speed passenger link.

As proposed by Vision 2023 document, these projects are to be implemented in the Public Private Partnership mode through a Special Purpose Vehicle of Indian Railways and Government of Tamil Nadu. Hence, the Government of Tamil Nadu would be willing in principle to enter into a Memorandum of Understanding to set up a Special Purpose Vehicle to promote these three railway projects proposed in the Madurai-Thoothukudi Industrial Corridor.

A good number of projects announced in the previous Railway Budgets had raised public expectation considerably, but the work on these projects has been very slow. Hence, I request you to kindly allocate sufficient funds in the Budget to expedite the completion of these projects.

I would like to mention some of the Railway Projects relating to Tamil Nadu for which the work is yet to commence.

1. New line from Morappur to Dharmapuri
2. (a) 5th and 6th line on Chennai to Villivakkam and
(b) New line from Villivakkam and Katpadi Sections
3. New line from Chidambaram to Attur *via* Ariyalur
4. Doubling from Trivandrum to Kanyakumari
5. Doubling Jolarpetti-Katpadi-Arakkonam
6. From Bodinayakanur to Kottayam
7. Doubling from Renigunta to Arakkonam
8. 3rd and 4th lines from Attippattu-Gummidipoondi

9. New line from Jolarpetti to Hosur *via* Krishnagiri
10. New line between Mayiladuthurai-Tirukadaiyur-Tharangambadi- Tirunallar-Karaikal
11. New line from Ramanathapuram- Kanyakumari *via* Thoothukudi-Tiruchendur
12. New line between Karaikudi-Thoothukudi *via* Ramanathapuram
13. New line from Karaikal to Sirkazhi
14. New line from Salem (Namakkal)-Karaikal *via* Perambalur, Ariyalur
15. Doubling from Irugur-Podanur
16. Doubling from Thiruvananthapuram to Kanyakumari *via* Nagercoil
17. New BG line between Madurai (Bodinayakanur) and Ernakulam (Cochin)
18. New line between Dindigul to Kumuli *via* Bodi and Theni
19. Doubling and electrification of Madurai-Kanyakumari *via* Tirunelveli including Nagercoil Junction Terminal facilities
20. New BG line between Chennai and Sriperumbudur *via* Saidapet
21. New line between Thanjavur and Ariyalur
22. New line from Madurai-Karaikudi *via* Melur

I earnestly request you to kindly look into the demands pertaining to the railway projects in Tamil Nadu with due consideration so that we are not deprived of infrastructure development especially that relates to Railways.

With these words, let me conclude. Thank you.

श्री प्रतापराव जाधव (बुलढाणा) : सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ, क्योंकि वे पिछले कई दिनों से रेलवे डिपार्टमेंट और रेलवे के कोयंबार में सुधार लाये हैं। हम कई सालों से देखा रहे थे कि रेल कभी टाइम पर नहीं चलती थी, लेकिन हमारा जो रैलवे रूट है, साउथ रेलवे रूट हमारी कंस्ट्रिक्शंस के बाजू से जाता है, वहां सभी गाड़ियां टाइम पर चलने लगी हैं। इसके साथ-साथ गाड़ियों में जो सुविधाएं मिलती हैं, उनमें भी बहुत सारे सुधार किये गये हैं। इसके अलावा वहां कुछ और सुधार करने की भी जरूरत है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि मैं बुलढाणा जिला से चुनकर आता हूँ, जो महाराष्ट्र का सबसे पिछड़ा जिला है। वहां पर हर रोज दो से चार किसान सूसाइड करते हैं। उस बुलढाणा जिले के लोगों की सौ साल से मांग है कि वहां से शेगांव, शामगांव, जालना तक नयी रेल लाइन बननी चाहिए। इस रेल लाइन का चार साल पहले सर्वेक्षण हुआ था और वहां 2012-13 में रेलवे डिपार्टमेंट को 1 हजार 26 करोड़ रुपये का ऐस्टीमेट भी सादर किया गया था, लेकिन अभी उसे मंजूरी नहीं मिली। उस पर अभी भी काम नहीं हो रहा।

सभापति महोदय, मैं बताना चाहूंगा कि बुलढाणा जिले में अगर यह रेल लाइन बनती है, तो वहां बड़े उद्योग स्थापित होंगे। जबकि हमारे बुलढाणा जिले के हजारों मजदूरों को अपना पेट भरने के लिए दूसरे शहरों में जाना पड़ता है। वहां बड़े उद्योग नहीं होने से बेकारी बढ़ी तादाद में बढ़ रही है। अगर यह रेल लाइन बन जाती है तो हमारे जिले में भी बड़े उद्योग आएंगे। इससे हमारे जिले का भी विकास होगा और किसानों को भी लाभ होगा। इसके साथ-साथ वहां जो बेकारी बढ़ रही है, वह भी कम हो जायेगी।

सभापति महोदय, हमारी कंस्ट्रिक्शंस में शेगांव रेलवे स्टेशन आता है, जो संत गजानन महाराज की पावन भूमि है। वहां पर हर रोज पन्द्रह से बीस हजार यात्री हर रोज रेलवे से आते-जाते हैं, लेकिन उस स्टेशन पर सुविधाएँ बहुत कम हैं। वहां के प्लेटफार्म की हाइट भी कम है, जिससे जो बुजुर्ग लोग वहां दर्शन के लिए आते हैं, उन्हें चढ़ने-उतरने में बहुत असुविधा होती है। बहुत सारे लोग तो चढ़ते-उतरते समय गिर भी जाते हैं, इसलिए वहां के प्लेटफार्म की हाइट बढ़ाने की जरूरत है। मैंने पिछले साल यह भी मांग की थी कि वहां पर फुटवियर ब्रिज होना चाहिए। वह मंजूर हो गया है और उसका काम भी शुरू हो गया है। लेकिन मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि अगर किसी एमपी की कंस्ट्रिक्शंस में रेलवे की तरफ से कोई नया काम शुरू होता है, तो कम से कम उसकी मातृमात उस एमपी को होनी चाहिए। जब काम शुरू हो जाता है और पेपर में न्यूज आती है तब हम पढ़ते हैं। उस समय एमपी को पता लगता है कि जो मांग मैंने पिछले कई दिनों से की थी, वह आज पूरी होने जा रही है। लेकिन उस एरिया का जो डीएमआर आफिस है, वह एमपी को यह बताने की जरूरत भी महसूस नहीं करता।

सभापति महोदय, शेगांव नगरी एक बहुत बड़ा पर्यटन स्थल भी है। वहां पर गजानन महाराज संस्थान ने आनंद सागर नाम का बहुत बड़ा पर्यटन, जैसे एरसल वर्ल्ड है, उस टाइप का शेगांव में कम से कम आठ से दस करोड़ रुपये की लागत से बना हुआ है। उसकी वजह से हर रोज हजारों बच्चे वहां आते हैं। देश के हर कोने से लोग वहां दर्शन और पर्यटन के हिसाब से आते हैं। वहां बहुत सारी एक्सप्रेस गाड़ियां ऐसी हैं, जो शेगांव स्टेशन से तो गुजरती हैं, लेकिन वहां रुकती नहीं हैं। उन गाड़ियों के न रुकने की वजह से लोगों की बहुत दिक्कत होती है।

मेरी रेल मंत्री जी से एक विनती है कि शेगांव से जो भी एक्सप्रेस गाड़ी जाती है, उसे वहां रुकना चाहिए, क्योंकि शेगांव में आने वाले लोगों का तादाद दिन-ब-दिन बढ़ती जा रही है। वहां 15 दिन पहले उत्सव में एक ही दिन में छः लाख लोग आए थे इसलिए मेरा निवेदन है कि एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टापेज बढ़ाए जाएं।

कंस्ट्रिक्शंस के लोगों की बासिम-जालना-औरंगाबाद नई रेल लाइन की मांग है। लोनर क्वैटर वर्ल्ड फेमस है। 50,000 साल पहले आसमान से तारा टूटकर जमीन पर गिरा था जिसके कारण बहुत बड़ा तालाब बना था। इस तालाब के पानी का पीएच लैवल समुद्र से दस गुना ज्यादा है। इस पानी का पीएच लैवल अभी भी 10 है। यहां विदेशों से लोग आते हैं लेकिन यहां आने-जाने के लिए रेल की अच्छी सुविधा नहीं है। यहां तक हवाईजहाज से आने की भी कोई सुविधा नहीं है। अगर बासिम-जालना-औरंगाबाद रेल लाइन बन जाती है तो लोनर क्वैटर में आने वाले पर्यटकों के कारण विदर्भ का पर्यटन बढ़ सकता है और देश को फॉरेन करेंसी मिल सकती है।

मेरी कंस्ट्रिक्शंस में बुलढाणा जिले में सिर्फ एक ही रेलवे स्टेशन शेगांव है, इसके अलावा मतकापुर भी आता है। जिले में रेलवे बुकिंग का आफिस केवल बुलढाणा में है। मेरी माननीय रेल मंत्री जी से विनती है कि हर तहसील लैवल पर एक बुकिंग काउंटर खोला जाए ताकि हर तहसील से जो लोग आते-जाते हैं उनको सुविधा हो जाए।

एमपी के लैटर पर कम से कम दो रिजर्वेशन कन्फर्म होना चाहिए। एमपीज़ रिजर्वेशन के लिए रेलगाड़ी में कार्ककर्ता या क्षेत्र के लोगों को लैटर देते हैं लेकिन बहुत बार ऐसा होता है कि रिजर्वेशन कन्फर्म नहीं होता है। आपकी तरफ से सूचना जानी चाहिए कि अगर किसी एमपी का लैटर आता है तो प्रिंसास्टी में कम से कम एक गाड़ी में दो या तीन रिजर्वेशन मिलनी चाहिए।

महाराष्ट्र में नागपुर से नागभीड़ नेरे गेज को ब्रॉड गेज करने के काम की घोषणा 2013 में संसद में हुई थी। लेकिन अभी तक सर्वेक्षण का काम शुरू नहीं हुआ है। इस काम में कोई गति नहीं आ रही है। गढ़चिरोली, गोंदिया नवसल एरिया में आने-जाने की सुविधा बहुत कम है। मेरी माननीय मंत्री जी से विनती है कि नागपुर से नागभीड़ नेरे गेज लाइन को ब्रॉड गेज किया जाए। अगर यह लाइन ब्रॉड गेज हो जाए तो गढ़चिरोली, गोंदिया जिले में आने-जाने की सुविधा हो जाएगी। यह नवसल एरिया है, पिछड़ा हुआ इलाका है, इस लाइन के बनने से बहुत से काम करने की सुविधा हो

जाएगी।

हम रेलगाड़ी से मुम्बई, नागपुर जाते हैं। हमें जो विस्तार या कपड़े दिए जाते हैं, इसकी साफ सफाई इतनी अच्छी नहीं होती है। बहुत सी बैडशीट्स गंदी होती हैं, ऐसा लगता है ऐसे ही पैस करके देते हैं, यहां तक कि रेलगाड़ी का खाना कोई पसंद नहीं करता है। मेरा अनुभव है कि खाने में सुधार करने की जरूरत है। मुझे यकीन है कि माननीय रेल मंत्री जी छोटी-छोटी चीजों पर भी दिल से काम कर रहे हैं और बहुत सुधार लाए हैं। अभी थोड़ा वक्त और लगेगा लेकिन मेरा मानना है कि आने वाले समय में ये सब सुधार जरूर किए जाएंगे।

इन्हें शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

श्री ओम विरला (कोटा) : माननीय सभापति महोदय, देश के अंदर रेलवे हमारे विकास का मुख्य आधार रही है। आजादी के पहले और आजादी के बाद इस देश का चाहे आर्थिक विकास हो, औद्योगिक विकास हो, आवागमन के साधन और सुलभता के कारण शहरों का विकास हो, उसमें इस देश में रेलवे की एक बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका रही है।

देश के जितने भी राजकीय उपकरण हों, चाहे सरकारी विभाग हो, उसमें जितनी करपेशन में गिरावट आई है, उसके बावजूद भी हमारे देश की रेलवे करोड़ों जनता को अपने गन्तव्य स्थान पर सही समय पर पहुंचाने के लिए सही तरीके से काम करने के लिए साबित हुई है। दुःखद इसलिए रहा कि समय समय पर आजादी के बाद रेलवे विकास का आधार राजनीतिक रहा। जो भी माननीय मंत्री महोदय आए, उसमें उनका राजनीतिक आधार होने के कारण जो देश का व्यापक विकास होना चाहिए था, वह उतना नहीं रहा और उस विकास के विजन में कमी आई है। लेकिन माननीय मोदी जी के नेतृत्व में सरकार बनी और सरकार बनने के बाद सबसे पहले देश के उस अंतिम गरीब व्यक्ति की ओर ध्यान दिया गया कि देश के अंदर अगर यातायात का कोई सुलभ साधन है तो वह उस गरीब व्यक्ति के लिए रेलवे को ही एक महत्वपूर्ण साधन माना गया। इसलिए सम्पूर्ण रेल को, उस गरीब को भी समर्पित किया गया। सम्पूर्ण रेल को माल भाड़ा के रूप में आज देश के अंदर, मालभाड़े को रेल से ले जाना या ट्रक से ले जाना या समुद्री जहाज से ले जाना हो, उसमें अगर हम रेलवे को और अत्याधुनिक तरीके से अत्यधिक माल वाहक का काम अगर रेलवे विभाग को दे दें तो देश के अंदर जो सड़के टूटती हैं, जिस तरीके का करोड़ों रुपये का नुकसान होता है, उससे बचने का काम भी हो जाएगा और सुरक्षित माल पहुंचाने के लिए हम विजन के आधार पर काम करें और मालभाड़ा को कम करते हुए अगर हम इस विजन की ओर ध्यान दें तो रेलवे को काफी लाभ पहुंचाया जा सकता है।

इसीलिए हमारे रेलवे मंत्री जी ने जब पहला बजट पेश किया क्योंकि इससे पहले जब रेल बजट पेश किया जाता था तो नयी ट्रेन्स कहां चले, ट्रेन्स का ठहराव कहां हो, ट्रेन्स कहां से होकर गुजरे, उस राजनीतिक आधार पर इस संसद में बहस होती थी। लेकिन पहली बार एक लीक से डटकर, एक विजन के आधार पर देश के अंदर रेलवे लाइन का विकास भी हो, रेल यात्रियों को अत्यधिक बेहतर सुविधाएं भी मिलें और मालभाड़े के रूप में किस तरीके से खाद सामग्री से लेकर तमाम चीजों को पहुंचाने के लिए एक विजन के आधार पर काम किया जाए, इसके लिए रेलवे ने पांच वर्षों का योजना बनाई कि हम पांच वर्षों के अंदर इस विजन के आधार पर इस देश के रेल के विकास को परिवर्तित करने का काम करेंगे और इसके लिए यह भी इंतजाम किया गया। केवल मालभाड़ा, यात्रा भाड़ा बढ़ाने के आधार पर विकास की योजनाएं नहीं बननी चाहिए। विकास के अंदर राज्य सरकारों का भी योगदान हो, पीएसयूज का भी योगदान हो, आम जनता के पैसे का भी योगदान हो और पहली बार सरकार ने बहुउद्देश्यीय एजेंसियों को समझौते के आधार पर रेलवे विकास की योजनाओं को आधारभूत बनाया है। वित्त की व्यवस्था करने का आधार भी बदला है। अच्छी प्रबंधन व्यवस्था हो, उसका नया ढांचा तैयार किया है। शासन में पारदर्शिता हो और यात्रियों को बेहतर सुविधा मिल सके, इस बारे में विशेष ध्यान दिया गया है। इसके अलावा भी बहुत से परिवर्तन करने की आवश्यकता है क्योंकि देश में साढ़े करोड़ से ज्यादा लोग रेल द्वारा यात्रा करते हैं। हमें रेल के विस्तार के लिए नए रेल मार्गों को बनाने की आवश्यकता है। मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि राजनीतिक लाभ लेने के लिए नई रेल परियोजनाओं की घोषणा की जाती थी। जो योजनाएं शुरू भी की जाती थीं, मैं एक पूर्ण के संदर्भ में लिखित उतर देस रहा था, आज भी बीस साल पुरानी घोषणाओं के पूरा होने का कोई आसार दिखाई नहीं दे रहे हैं। इस कारण रेल परियोजनाओं की उस समय की लागत थी, आज इतना समय बीत जाने के कारण उसमें कई गुना इजाफा हो गया है जिसकी वजह से रेलवे को करोड़ों रूपयों का नुकसान हुआ है। माननीय मंत्री जी ने विजन दिया है कि पहले मौजूदा परियोजनाएं पूरी की जाएंगी जो राजनीतिक आधार पर नहीं बल्कि जनता की सुविधा के लिए पूरी की जाएंगी जिससे कि दूर-दराज के क्षेत्रों का भी विकास हो सके। जनता की आवश्यकता के आधार पर परियोजनाओं का लक्ष्य सुनिश्चित करने का मंत्री जी का विजन निश्चित रूप से सहायनीय है। हम सदन में नए रेल मार्गों की तब तक मांग नहीं करेंगे जब तक कि मौजूदा परियोजनाएं जो जनता के लिए जरूरी हैं, उनके लिए धन की आवश्यकता पूरी होने के बाद नए रेल मार्गों की तरफ बढ़ना चाहिए। हमें विचार करना पड़ेगा कि यात्री भाड़ा बढ़ाकर या माल भाड़ा बढ़ाकर नुकसान की भरपाई करनी है तो इससे काम नहीं चलेगा।

मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि रेल की जितनी भी सम्पत्तियां हैं, जो अनुपयोगी हैं, ऐसी 15 हजार करोड़ रूपयों की सम्पत्ति है। मेरे पास आंकड़ा नहीं है, लेकिन सर्वे कयना चाहिए कि ऐसी जमीन जिनकी आवश्यकता भविष्य में पचास साल तक रेलवे को नहीं है, तो हमें उन भूमि संसाधनों से खेती शुरू करने का काम करना चाहिए। हमें ज्यादा से ज्यादा रेलों का विद्युतीकरण करने का काम करना चाहिए। मुझे जानकारी नहीं है लेकिन मैं समझता हूँ कि अभी तक रेलवे का स्वयं का पावर प्लांट नहीं है। रेलवे को अपनी बिजली का उत्पादन करना चाहिए क्योंकि कोयला लाने का वहन उनके पास है। अगर रेलवे अपना स्वयं का पावर प्लांट लगाएगी, सस्ती दर पर बिजली का उत्पादन करेंगे तो रेलवे का करोड़ों रूपयों का लाभ होने की सम्भावना है। रेलवे का जितना विद्युतीकरण करेंगे, मुझे लगता है कि तुलनात्मक आंकड़ों पर रेल का परिचालन देखा जाए तो रेल चलाने में किस तरह सर्वोत्तम काम किए जा सकते हैं, इसके लिए भी विजन के आधार पर हमारे मंत्री जी ने काम करने की शुरुआत की है। इस देश के अंदर हमारे प्रधानमंत्री जी का मन है। इस देश में गरीब व्यक्ति ट्रेन से आते-जाते हैं और उनको तीन-चार घंटे इंतजार करना पड़ता है। कई बार गांवों से, दूरदराज के इलाकों से व्यक्ति चलता है, आप तो गांव के आदमी हैं, यदि उसे दिन में चार बजे रेल पकड़नी है, तो वह ग्यारह बजे प्लेटफॉर्म पर आता है। कई लोग रात्रि में विश्राम करते हैं। हम लोगों ने यात्रियों की सुविधाओं के विस्तार के लिए इस बार बेहतर प्रबंध करने का काम किया है। किस तरीके से यात्री सुविधाएं बेहतर हों, यात्रियों को बेहतर सुविधाएं मिलें, सही समय पर ट्रेन मिले, लेकिन साथ ही जो गरीब व्यक्ति स्टेशन पर आता है, मेरा माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है कि स्टेशन के बगल में उस गरीब व्यक्ति के ठहरने की व्यवस्था होनी चाहिए। जब वे प्लेटफॉर्म पर जाते हैं, तो रात में खुले आकाश में एक चादर ओढ़कर गरीब आदमी सोता रहता है। किस तरीके से हम गरीब यात्रियों को ठहरने के लिए, उनकी सुविधाओं के विस्तार करने का काम करें ताकि अर्द्धरात्रि में भी गरीब आदमी आकर सही जगह पर विश्राम कर सके। कई बार दूरदराज गांवों में कोई साधन नहीं मिलता है, तो गरीब यात्री रात्रि स्टेशन पर ही बिताता है। उसके लिए यात्री विश्राम की सुविधाओं का विस्तार करने पर भी विशेष ध्यान देना चाहिए। खानपान और तमाम सुविधाओं के विस्तार पर ध्यान दिया गया है, लेकिन गांव का आदमी तो अपनी रोटी खुद बांधकर चलता है, उसे रेलवे के खानपान की आवश्यकता नहीं पड़ती है। उन सब चीजों पर तो हम विशेष रूप से ध्यान दे रहे हैं, लेकिन छोटी-छोटी चीजों, जो हमारा विजन है कि हम अधिकतम गरीब व्यक्तियों को सस्ती से सस्ती दर पर और सुलभ सेवाएँ देने का काम करें, उसे उन तक पहुंचाने का काम करें। इसके लिए काम करने की आवश्यकता है।

माननीय सभापति महोदय, आपने घंटी बजायी है। मैं कोटा के बारे में विशेष रूप से कहना चाहता हूँ। कोटा रेलवे स्टेशन एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। पूरे राजस्थान के अंदर, यदि भौगोलिक दृष्टि से देखा जाए, तो हमारे राज्य का सबसे बड़ा भौगोलिक इलाका है। अभी राजस्थान में रेलवे से संबंधित बहुत बड़ी संभावनाएँ हैं, चाहे सर्वाइ माधोपुर से जयपुर हो, नागौर का विकास हो, जोधपुर का हो, टोंक के रेल का विकास हो, राजस्थान के तमाम इलाकों में विशेष रूप से रेल सुविधाओं के विस्तार के लिए कार्य करने की आवश्यकता है।

माननीय मंत्री महोदय, राजस्थान से 25 लोक सभा क्षेत्र के सदस्य हैं। बहुत अपेक्षाओं के आधार पर राजस्थान की जनता ने हमें चुनकर भेजा है। मेरा निवेदन है कि राजस्थान में रेल सुविधाओं के विस्तार के लिए, चाहे कोटा से जयपुर बुलेट ट्रेन हो, दस साल पहले कोटा को वर्ड वलास रेलवे स्टेशन बनाने की बात थी, वे सुविधाएँ अभी वहाँ नहीं मिली हैं, कोटा का डकनिया रेलवे स्टेशन है, जहाँ लगभग एक लाख विद्यार्थी पढ़ने आते हैं। कोटा रेलवे स्टेशन के ट्रैक का अपग्रेडेशन किया जाए, ताकि कोटा में एक से बीस किलोमीटर की दूरी तक जो यात्री जाते हैं, उनके पैसे भी बचेंगे। जिन यात्रियों को बीस किलोमीटर दूर जाना पड़ता है, वे इस दूरी से भी बचेंगे। हम ज्यादा से ज्यादा यात्री सुविधाओं का विस्तार करें, तो इस कर्म में कोटा के डकनिया रेलवे स्टेशन को भी अपग्रेड किया जाए। कोटा रेलवे स्टेशन से जो महत्वपूर्ण गाड़ियाँ हैं, जो पूर्वी प्रदेश हैं, जो दक्षिण का इलाका है, उन तमाम इलाकों में हमें नयी रेल चलाने की कार्य-योजना बनानी चाहिए।

मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि इस बार माननीय रेल मंत्री जी ने जिस विजन के आधार पर इस देश में रेल के विकास की योजनाएँ बनायी हैं, भविष्य में माननीय मोदी जी के नेतृत्व में रेल का विकास, इस देश का विकास और आर्थिक रूप से इस देश को गतिमान करने के लिए प्रयास करेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

DR. RAVINDRA BABU (AMALAPURAM): Hon. Chairperson, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak.

First of all, I extend warm greetings and gratitude to the Railway Minister for carrying out such a massive scale service to pilgrims attending the Pushkaram at Rajamundry. The credit for it directly goes to the Railways. Without such a massive scale service of the Railways, Pushkaram would have been a big unmanageable event. Railways have rendered immaculate and impeccable services. The morale of the railway officers was very high. So many trains were introduced by the Railways, without even our asking for them. They have easily attended to all the pilgrims coming from all over India.

We thank you very much, Sir, for extending such a great service during the time of the Godavari *Maha Pushkaram*. On behalf of Telugu Desam Party and on behalf of Shri Chandrababu Naidu Garu, we extend our heartfelt gratitude and greetings to you, Sir.

Sir, Andhra Pradesh has been formed recently. We are lucky to have Madam Sitaraman here in the House. While urging her to use her good offices, we request you to introduce a new A.P. Express. After bifurcation, the earlier A.P. Express has been renamed as Telangana Express. The new A.P. Express should start from Visakhapatnam.

Andhra Pradesh has the longest railway line, almost measuring a 1,000 kilometres, but we do not have any railway maintenance or coach factory, or any such activity related to trains. Therefore, I urge upon the Railway Minister to please consider setting up such facilities in the residuary State of Andhra Pradesh so that it can lead to the generation of some employment.

I would also earnestly urge upon you to please give us the Railway Zone that you have been promising to us. So far, the Minister has not fulfilled that. On behalf of Telugu Desam Party and on behalf of the people of Andhra Pradesh, I would request you to consider the setting up of a Railway Zone. It will create a lot of goodwill for the Railways.

Above all, the Railways have promised the Konaseema railway line a long time back, that is, when the Budget was projected to be Rs. 800 crore, which now has gone up to Rs. 1400 crore, but nothing has been done. In this Railway Budget, the Minister has not introduced any new railway lines or any new trains, and he had only promised that he would complete the pending projects. The demand for this Konaseema railway line has been pending for almost 15 years. On behalf of the people of Andhra Pradesh and on behalf of the people of Konaseema area, I would like to inform you that we do not have a railway line at all; we have not even seen a train. Please think about setting up this Konaseema railway line. It will cater not only to the needs of the people, but also it will encourage eco-tourism. The whole Konaseema is like Kerala. It will also enhance cargo movement generated in the KG Basin. Konaseema is the hub of Krishna-Godavari Oil Basin. It will also give you a lot of revenue. I have already submitted a detailed report on how Konaseema railway line will become economically viable, or how it will become another Western Railway or Central Railway in terms of economic earnings. Please look into this matter earnestly.

I would also request you to please think of ordinary people, for example, BPL card holders, travelling without any facility of water or food in long journey trains. They used to get free and concessional tickets before. Please reintroduce free tickets in respect of BPL card holders. In future, please think of introducing new trains and free tickets to cater to the needs of BPL card holders.

Sir, the train track between Howrah-Chennai *via* Visakhapatnam is the longest train track. The cyclones that usually affect the coastal area disrupt the traffic between Visakhapatnam and Tuni. There is an alternative proposal which was already submitted by the Member of Parliament from Anakapalli. Please look into that matter. It will take care of the cyclone affected railway lines, whenever a cyclone happens.

Kakinada is another town in East Godavari District, which also requires a new railway line connecting Pithapuram with Kakinada. Please think about this.

I thank you very much for the introduction of Tuni-Kotipalli railway line during the *Pushkaram*. I want the Railway Minister to make it a permanent feature for which the people will be grateful to you, Sir. I wish you all the very best. Thank you.

श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) : धन्यवाद सभापति जी। इस समय रेल बजट पर जो चर्चा हो रही है, उसमें भाग लेने के लिए आपने मुझे अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपके प्रति बहुत आभारी हूँ।

महोदय, निश्चित तौर से नई सरकार आने के बाद रेलवे ने बहुत ही अच्छा काम शुरू किया है। ट्रेनों की गति ठीक हुई है, जो पहले बहुत टोट चला करती थीं, अब उनका समय पर चलना शुरू हुआ है। उनकी साफ-सफाई की व्यवस्था शुरू की गयी। अन्य तमाम अच्छी योजनाएं लागू की गयी हैं, उनके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत बधाई देता हूँ।

15.00 hrs

मैं कुछ सुझाव रेल मंत्री जी को देना चाहता हूँ। जो बड़े रेलवे स्टेशंस हैं, वहां पर तो सफाई का काम अच्छे ढंग से हो रहा है, लेकिन जो छोटे रेलवे स्टेशंस हैं, वहां पर सफाई की व्यवस्था ठीक नहीं है। मेरे संसदीय क्षेत्र में चित्तूर धाम और बांदा में रेलवे स्टेशंस की यही हालत है। चित्तूर एक तीर्थ स्थल है, लेकिन वहां के रेलवे स्टेशन पर सफाई की उचित व्यवस्था नहीं है। जब हम इस बात की शिकायत करते हैं तो कहते हैं कि कर्मचारियों की कमी है। काफी समय से हम लोग इस बारे में लिख रहे हैं कि चित्तूर धाम और बांदा में रेलवे स्टेशंस पर सफाई की व्यवस्था होनी चाहिए। मैं आशा करता हूँ कि रेल मंत्री जी इस पर ध्यान देंगे।

रेलवे की सुरक्षा के बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूँ। रेल विभाग की आरपीएफ ठीक ढंग से काम कर रही है, लेकिन जीआरपी ठीक ढंग से काम नहीं करती। उसके वेतन का 50 प्रतिशत हिस्सा आप देते हैं और तमाम तरह की सुविधाएं भी देते हैं, लेकिन जीआरपी प्रांतीय सरकारों पर रहती है। मेरा अनुरोध है कि आपका इतना बड़ा बजट है और इतना बड़ा विभाग है, ज्यादा खर्च नहीं आणना अगर आप जीआरपी को भी रेल मंत्रालय के अधीन ले लें। इससे आरपीएफ की तरह जीआरपी भी सुरक्षा व्यवस्था में ठीक से काम कर सकेगी और सुरक्षा व्यवस्था ठीक हो सकेगी। मैं आशा करता हूँ कि रेल मंत्री जी इस पर जरूर विचार करेंगे। हमने देखा है कि कई जीआरपी के सिपाही टिकट दिलाने की लाइन में लगे रहते हैं और अपनी ड्यूटी ठीक से नहीं करते हैं।

अब मैं अपने क्षेत्र की बातें कहना चाहूंगा। झांसी और मानिकपुर की रेल लाइन काफी पुरानी है। बांदा और कानपुर भी काफी पुरानी रेल लाइन है, लेकिन अभी तक इन रेल लाइनों का दोहरीकरण नहीं हो सका है। पिछले एक-दो साल में 100-200 करोड़ रूपए मंजूर हुए थे, सर्वे भी हो चुका है, लेकिन धन एलाट नहीं हुआ है। वहां की रेल लाइनों का दोहरीकरण बहुत जरूरी है। जब वहां नई ट्रेन के बारे में बात कही जाती है तो कहते हैं कि नई ट्रेन इसलिए नहीं मिल रही है कि वहां पर समय लगता है। झांसी-मानिकपुर की रेल लाइन का दोहरीकरण करने के लिए रेल मंत्री जी शीघ्र ही धन एलाट करेंगे और बांदा से कानपुर की रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए भी शीघ्र धन आवंटित करेंगे तो लोगों को काफी सुविधा होगी।

एक इंटरसिटी एक्सप्रेस कानपुर से चित्तूर धाम के तक जाती है। वह ट्रेन पूरा समय कानपुर में खड़ी रहती है और दूसरे दिन आती है। वहां से तखनऊ 80 किलोमीटर दूर है और यह प्रदेश की राजधानी भी है। मैं इस बारे में कई बार लिख चुका हूँ, लेकिन इसकी घोषणा नहीं हुई। आपकी सितम्बर में नई गाइडलाइंस आ रही हैं, हम उम्मीद करते हैं कि उस ट्रेन को तखनऊ तक बढ़ाने का

आदेश आप देंगे, तो बहुत अच्छा रहेगा।

उदयपुर-खजुराहो एक्सप्रेस ट्रेन है जो उदयपुर से चलकर खजुराहो तक जाती है। वहां से चित्तूर धाम केवल 50-100 किलोमीटर दूरी पर है। अगर उस रेलगाड़ी को चित्तूर धाम तक और मानिकपुर तक बढ़ा दिया जाए तो दक्षिण भारत के लिए जो हमारे यहां से कोई ट्रेन नहीं है, उसकी कुछ कमी पूरी हो सकती है। इससे वह ट्रेन सीधे मानिकपुर से जुड़ जाएगी। उसमें सम्पर्क क्रांति की तरह केवल एक इंजन लगाने की जरूरत है। वह ट्रेन वहां आधी खाली हो जाती है, अगर उसे मानिकपुर तक भेज देंगे तो अच्छा रहेगा और ज्यादा खर्चा भी नहीं आएगा। चित्तूर और अयोध्या का हिन्दू धर्म में काफी महत्व है और इनका आपसे में नाता है। अयोध्या भगवान श्रीराम की जन्मभूमि है और चित्तूर में उन्होंने वनवास 12 वर्षों तक बिताए थे। हमारी यह मांग पूरी होने पर लोगों को बहुत सुविधा हो जाएगी। वहां पर सखू एक्सप्रेस आती है और दूसरे दिन अयोध्या जाती है। मानिकपुर तक डबल लाइन हो गई है। वहां से केवल 20 किलोमीटर दूरी पर चित्तूर पड़ता है। इलाहाबाद से उस ट्रेन को बढ़ाकर अगर चित्तूर तक कर दिया जाएगा तो उससे चित्तूर धाम आने-जाने वाले लोगों को बहुत लाभ होगा। उसे यहां से खाना किया जाए तो उचित रहेगा। उम्मीद है कि इसकी आप शीघ्र घोषणा करेंगे।

तुलसी एक्सप्रेस मुम्बई जाने के लिए पहले से रेलगाड़ी है। लेकिन वह दो दिन ही चलती है। जब आपके अधिकारियों से इस बारे में बात करते हैं तो वे स्वयं स्वीकार करते हैं कि इसे चार दिन कर देना चाहिए। लेकिन कई बार मुम्बई की रिपोर्ट, इलाहाबाद की रिपोर्ट, नॉर्थ जोन की रिपोर्ट, झांसी की रिपोर्ट, इन तीन रिपोर्टों के चक्कर में यह अटकी पड़ी है। इसको यथाशीघ्र कम से कम चार दिन करवा देंगे तो मेरे क्षेत्र के लिए बहुत अच्छा रहेगा। इससे रेलवे का राजस्व भी बढ़ेगा और लोगों को सुविधा भी होगी। इसी तरह से चम्बल एक्सप्रेस जो ग्वालियर से हावड़ा और आगरा से हावड़ा जाती है, उसमें प्रतिदिन इतनी सवारी रहती है कि उसको प्रतिदिन चलाना आवश्यक है अभी चार दिन ही चलती है। मेरा अनुरोध है कि इसको प्रतिदिन कर दिया जाए। ऐसे ही दुर्ग एक्सप्रेस है जो वहां से चलकर कानपुर तक आती है। यह भी केवल दो दिन ही चलती है और गरीब रथ को भी वहां से कम से कम चार-चार दिन किया जाए, यह मेरा अनुरोध है।

मान्यवर, एक निवेदन बहुत दिन से पड़ा हुआ है, जो स्टॉपेज से संबंधित है। मैं जब भी स्टॉपेज की बात करता हूं तो कहते हैं कि स्टॉपेज हमने पूरे देश में बंद किया हुआ है। लेकिन जहां पर स्टॉपेज बहुत जरूरी है, जैसे मेरे क्षेत्र में बढौसा है, जहां एजीटेशन हो रहा है। वहां लोग लगातार एजीटेशन कर रहे थे, मैंने आश्वासन देकर एजीटेशन खत्म करवाया था कि जैसे ही उधर कोई घोषणा होगी तो आप लोगों को दो मिनट का स्टॉपेज मिलेगा। सुरहंड, शिवरामपुर, बरगढ़ और मारकुंडी इत्यादि दो जिलों में स्टॉपेज दो-दो मिनट का दे दिया जाएगा तो वहां के लोगों को सुविधा होगी। मैं एक चीज और कहना चाहता हूं कि जो अंडर ब्रिज बन रहे हैं, वहां अधिकतर में पानी भरा हुआ है। वहां पानी निकासी की कोई व्यवस्था नहीं है। इस पर विचार करने की आवश्यकता है कि किस प्रकार से वहां से पानी निकासी की व्यवस्था करेंगे, फ्लपसेट लगाएंगे या क्या करेंगे, क्योंकि वहां सीवर सिस्टम नहीं हो सकता है, वर्यो कि जमीन से नीचे होता है। इस पर विचार करने की आवश्यकता है, वर्यो कि इस पर बहुत पैसा लग रहा है और यह बहुत अच्छी योजना है, जिसके कारण फाटक खत्म हो रहे हैं, लेकिन अंडर ब्रिज पर पानी भरा रहता है, इसको आप इंजीनियर्स को दिखाएंगे और ठीक करेंगे, तो अच्छा रहेगा। मेरा एक और अनुरोध है कि मैट्टर और चित्तूर बहुत ही प्रसिद्ध स्थान है। मैट्टर मध्य प्रदेश में आता है और चित्तूर धाम बहुत सारे यात्री आते हैं। यहां के लिए डीएमयू ट्रेन चलाने की मांग लगातार की जाती रही है। मानिकपुर तक ट्रेन आती भी है, लेकिन उनको तीस किलोमीटर और बढ़ा कर चित्तूर से जोड़ा जाएगा तो अच्छा रहेगा।

अंत में अपनी बात कहता हुआ अपनी बात को विराम दूंगा कि चित्तूर धाम देश ही नहीं विश्व का एक प्रमुख तीर्थ स्थल है, जहां प्रतिदिन हजारों और हर महीने लाखों यात्री आते हैं, अमावस्या को 4-5 लाख और दीपावली मेले में 25-50 लाख हो जाती है। जो तीर्थ सर्किट ट्रेन चलाने के लिए घोषणा की गयी है, उसमें चित्तूर का नाम मुझे नहीं दिखायी पड़ा है। इसलिए मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि चित्तूर धाम को भी इस तीर्थ सर्किट में शामिल किया जाए और स्टेशनों के विस्तार की व्यवस्था की जाए। इन बातों के साथ मैं अपनी बातों को विराम देता हूं। धन्यवाद।

श्री गोपाल श्रेष्ठ (मुम्बई उत्तर) : महोदय, मैं सबसे पहले हमारे रेल मंत्री और उनके सहयोगी मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि जब से इन्होंने रेल का काम अपने हाथ में लिया है, तब से रेलवे को एक नई दिशा देने का प्रयास इन्होंने किया है। साथ ही साथ मैं अपनी वेदना भी यहां रखना चाहता हूं कि मुम्बई शहर के ऊपर रेल प्रशासन के माध्यम से गत अनेक वर्षों से अन्याय होता दिखायी होता है। इसके बहुत से कारण जब हम खोजते हैं तो पता चलता है कि मुम्बई शहर को कभी रेल मिनिस्टर मिला ही नहीं है। एक वर्षों के लिए इन दिनों में जो उतर प्रदेश के गवर्नर साहब हैं, राम नाईक जी, वे रेल राज्य मंत्री थे तो उन दिनों में कुछ कामकाज आगे बढ़ा था, लेकिन उसके बाद मुम्बई शहर पर हमेशा अन्याय ही हुआ है। हमें फिर से सुरेश प्रभु जी के नाम पर हमें अच्छे रेल मिनिस्टर मिले हैं, जिनके ऊपर बहुत प्रेशर है और बहुत बड़ा बोझ भी उनके सिर पर है और वह अपनी बुद्धि की वतुर्साई से रेल को संकट से बाहर निकालने का प्रयास दिन-रात मेहनत करके करते हैं, इसके लिए मैं उनका फिर एक बार अभिनंदन करना चाहता हूं।

महोदय, हम मुम्बई के लिए बहुत कुछ मांगना नहीं चाहते हैं, लेकिन छोटी-छोटी चीजें हैं, जिन पर अगर हम ध्यान देंगे तो हम मुम्बई शहर के लोगों को रिलीफ दे सकते हैं। मुम्बई शहर के जो लोग रेलवे में सफर करते हैं, उनके ऊपर अगर एक प्रदर्शनी लगायी जाए तो मेरा यह विश्वास है कि देश भर में से बहुत सारे लोग मुम्बई आ सकते हैं। वे किस तरह से रेलगाड़ी पकड़ते हैं, किस तरह से रेलगाड़ी से उतरते हैं। खासकर शाम के समय अगर कोई वर्ल्गेट स्टेशन पर जाकर खड़ा हो जाए तो हमारी बहलें जिस तरह से फास्ट ट्रेन पकड़ती हैं, उन्हें उसके लिए पुरस्कार दिया जायेगा, इस प्रकार की स्थिति मुम्बई में है। इतनी सारी मुसीबतों को लेकर मुम्बई शहर के लोग रेलवे में प्रवास करते हैं, मैं चाहता हूं कि आने वाले दिनों में रेल यात्रियों को आसानी से सफर करने के लिए मिले, उसके लिए वायफुटिंग स्ट्रेज पर रेल प्रशासन को सोचने की आवश्यकता है। मैं इसके ऊपर बहुत लम्बा भाषण नहीं करना चाहता, वर्यो कि समय बहुत कम है। लेकिन मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि मुम्बई शहर के छः सांसदों के साथ तुरंत एक बैठक करें और देखें कि हमारे मन में क्या है और रेल प्रशासन के मन में क्या है। अगर इन दोनों के साथ बातचीत होती है तो मुम्बई शहर के जो साठ लाख से भी ज्यादा लोग रेलवे में सफर करते हैं, उन्हें हम यह मैसेज दे सकते हैं कि आने वाले दिनों में हम लोग ये सारी सुविधाएं रेलवे के माध्यम से देना चाहते हैं।

मैं मंत्री महोदय से दो-तीन बातें कहना चाहता हूं। मैं उनसे कई बार मिला हूं और पत्र व्यवहार भी कर रहा हूं। कांग्रेस सरकार के अंतिम दिनों में क्या हुआ, कांग्रेस के लोग कितने चतुर हैं, ये लोग फायदे का जो विश्लेषण होता है, अपने कार्यकाल में पास करते हैं और आने वाले दिनों में जब उन्हें पता चलता है कि हमारी सरकार आने वाली नहीं है तो आने वाली सरकार के ऊपर ये किस प्रकार का संकट छोड़कर जाते हैं, उसका एक उदाहरण मैं देना चाहता हूं कि 2010 में जो हमारे बूट पालिश करने वाले लोग हैं, जो गरीब और नीचे के तबके से आते हैं, उनके लिए 2010 के बाद में इन्होंने लाइसेंस देना बंद कर दिया। अब रेलवे में सफर करने वालों की संख्या बढ़ गई है। रेलवे के प्लेटफार्मों पर बढ़ गये हैं, लोगों का स्टैंडर्ड ऑफ लिविंग बढ़ गया है, जो चप्पल पहनता था, वह बूट पहनने लग गया और पालिश करने वालों की संख्या जब बढ़ती है तो नये लोगों को काम देना चाहिए तो कांग्रेस के लोगों ने उन्हें 2010 से नया लाइसेंस देना बंद कर दिया। इनकी मांग है कि हम लाइसेंस की फीस ज्यादा देंगे, हमें आप लाइसेंस दीजिए, सरकार के पास से एक रूपये की आवश्यकता नहीं है और लोगों को एक अच्छी सुविधा हो सकती है। लेकिन एक साल हो गया है, उसके ऊपर भी कोई रास्ता निकलता दिखाई नहीं देता है। इसलिए बहुत वेदना के साथ मैं इस विश्लेषण को सदन में रखना चाहता हूं।

सभापति महोदय, पूरे देश भर में जो रेलवे स्टाल्स हैं, उनके लिए कांग्रेस के लोगों ने क्या किया, जिनके पास पचास, सौ या डेढ़ सौ स्टाल्स हैं, इन सारे लोगों के लाइसेंस इन्होंने रीन्यू कर दिये और जिनके पास एक, दो या तीन स्टाल्स हैं, इन सारे लोगों के ऊपर इस प्रकार का एक सफुलतर निकाल दिया कि इनका स्टाल रीन्यू नहीं किया जायेगा और हम नया टेंडर मंगायेगे। लोकशाही में होना यह चाहिए कि छोटे लोगों को सहायता दी जाए और जो बड़े लोग हैं, जो इस प्रकार से रीन्यू डूबते हैं, उनके ऊपर कोई बंधन आना चाहिए, लेकिन कांग्रेस के लोगों ने गलत किया। मैं बड़े दुःख के साथ कहना चाहता हूं कि मेरी सरकार आने के एक साल के बाद भी इस पर कोई सोच-विचार नहीं हो रहा है। मैं चाहता हूं कि जिसके पास दो-तीन स्टाल्स से ज्यादा हैं, जब मैं दो या तीन स्टाल्स की बात करता हूं तो अगर पिता के पास एक स्टाल था, उसने अपने बच्चे के लिए ते एक स्टाल और ले लिया, अगर दूसरा कोई बच्चा है तो उसके लिए भी ले लिया तो एक व्यक्ति के पास अगर दो-तीन स्टाल्स हैं तो बात समझ में आती है। लेकिन उससे ज्यादा जितने भी स्टाल्स होंगे तो मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि जो-जो लोग इन दिनों स्टाल्स चलाते हैं, वे उनके नाम पर किये जाएं। ट्रांसफर के नाम पर बड़े पैमाने पर पैसा भी आयेगा और जो लोग दूसरे के पास सर्जिस करते हैं, उनके लिए जीवन भर का एक साधन हो जायेगा कि मेरा एक खुद का स्टाल है। हम एक बड़ा काम कर सकते हैं और जिनके पास पचास, सौ या डेढ़ सौ स्टाल्स हैं, इन सारे लोगों के स्टाल्स कैसिल करके नये लोगों को मौका देना चाहिए, मैं यह भी मांग करता हूं।

महोदय, मुम्बई शहर में टिकट वेंडिंग मशीनें लगाई जायेंगी। छुट्टी के दिन शनिवार और रविवार के दिन एक-एक घंटे लोगों को लाइन लगानी पड़ती है। टिकट वेंडिंग मशीन का जो नया आइडिया मंत्री महोदय ने फ्लोट किया है, उसके लिए मैं उनका अभिनंदन करना चाहता हूं। लेकिन यहां मैंने साथ-साथ एक चीज की मांग की कि जो हैंडिकैपड लोग हैं, उन्हें ज्यादा से ज्यादा टिकट वेंडिंग मशीन हैंडल करने का काम देना चाहिए। उसका कारण यह है कि रेलवे के लोगों ने एक नई खोज निकाली कि जो रिटायर्ड लोग हैं, उन्हें ही यह काम दिया जाए। इसमें कोई दो मत नहीं हैं। आप 58 साल की जगह साठ साल करो, बासठ साल करो, जो काम करते हैं, उन्हें काम देते जाओ। लेकिन हम नई जनरेशन के लोगों को काम कहां से देंगे। इन्हें रिटायरमेंट भी मिलेगा, रिटायरमेंट के बाद

पेशन भी मिलती है, मेरी उनके साथ कोई

15.14 hrs (Shri Konakalla Narayana Rao in the Chair)

तड़ाई नहीं है, लेकिन हम लोगों को काम किस तरह से दे पायेंगे, इसके बारे में भी सरकार को सोचने की बहुत आवश्यकता है। नई पीढ़ी के बारे में भी जब हम लोग भाषाण करते हैं कि बहुत बड़े पैमाने पर भारत में नई पीढ़ी उभरकर सामने आ रही है तो यदि हम इन्हें सही समय पर काम नहीं देंगे तो वे गलत राह पर भटक जायेंगे और उसका खामियाजा भी आने वाले दिनों में देश को भुगताना पड़ेगा। इसके बारे में भी सरकार चलाने वाले लोगों को बहुत सोच-विचार कर काम करना पड़ेगा।

सभापति महोदय, रेलवे स्टेशनों के बारे में परसों हमारे रेल राज्य मंत्री जी ने पून-उत्तर के समय बहुत अच्छा सुझाव दिया था कि रेलवे स्टेशनों पर हम वाटर वॉइंग मशीनें भी लगा रहे हैं। आज रेलवे स्टेशनों पर पांच रुपये, दस रुपये और पंद्रह रुपये में बिसलरी पानी की बोतलें बेची जाती हैं। परंतु कोई सामान्य व्यक्ति दस रुपये की पानी की बोतल खरीद कर पानी नहीं पीएगा। वह स्टॉल पर जाता है तो स्टॉल पर भी उसको अच्छा पानी नहीं मिलता है। अगर मिलता है तो इतने बड़े पैमाने पर पानी पीला करस्टॉल वाले लोग परेशान होते हैं। नए-नए सिस्टम से जब लोग सामने आ रहे हैं, बहुत सारे एनजीओ भी स्वयं के पैसे से मशीन लगा कर लोगों को एक-दो रुपये में पानी पीला सकते हैं। वॉटर फिल्टर का इस्तेमाल करने वाली सोच, इस प्रकार की एक मानसिकता रखने वाले लोग मुंबई शहर में बहुत हैं। लेकिन अगर हम उनको आसानी से बुला कर उनको अनुमति देते हैं, इस प्रकार की सुविधा लोगों तक पहुंचाने की अगर व्यवस्था करते हैं तो बड़े पैमाने पर लोग सामने आ कर हमें मदद कर पायेंगे। प्रधान मंत्री जी ने स्वच्छ भारत अभियान शुरू किया। एक साल में भी रेलवे में शौचालय की जो मांग है, उसमें कोई बहुत बड़ा काम कोई तेजी से होता दिखाई देता नहीं है। मैं बिल्कुल नहीं चाहूंगा कि सरकार इसके लिए बजट का प्रावधान करे और रेलवे प्रशासन इस पर कोई खर्चा करे, लेकिन मैं यह जरूर कहना चाहूंगा कि जो रेलवे के अफसर हैं, वे स्वयं जा कर एनजीओ को ढूंढ-ढूंढ कर, पकड़ कर ला कर यह काम करें। आज की स्थिति तो यह है कि काम करने वाले लोग मुंबई महानगर पालिका के दफ्तर में जाना नहीं चाहते हैं। कोई रेलवे के पास नहीं आना चाहता है। इनको जो वैलकम करना चाहिए, यह हम लोगों की टेंडेंसी कहिए या मानसिकता कहिए, वह लगभग समाप्त होती गई है। इसलिए कोई आता ही नहीं है। हमें आने वाले दिनों में लोगों को ला कर उनको प्रोत्साहित करना पड़ेगा तो लोग बड़े पैमाने पर इस प्रकार की सुविधा देने के लिए तैयार होंगे। यहां पर बैठे हुए सदस्यों को आश्चर्य होगा कि हमारे मुंबई शहर में सेंट्री वलव ऑफ मुंबई ने 800 जगहों पर फ्री ऑफ कॉस्ट टॉयलेट बनाने का एक संकल्प इस साल में लिया है। It is only for this year. In one year, they are going to construct 800 toilets in the city of Mumbai. अगर हम सही समय पर इनको इंफ्रस्ट्रक्चर आदि प्रोवाइड करते हैं, सुविधाएं देते हैं, इनको सम्मानित करते हैं तो ये फिगर और बढ़ा सकते हैं। प्रधान मंत्री जी के आह्वान पर पैसे वाले लोग गरीब लोगों को सुविधा देने के लिए तैयार हैं, लेकिन हमारे अधिकारीवर्ग के माध्यम से, उनको जो वैलकम करना चाहिए, वह होता नहीं दिखाई देता है, इसलिए बहुत कुछ करने की इच्छा होने के बावजूद भी, कुछ होता दिखाई नहीं देता है, यह मेरी वेदना है।

सभापति महोदय, मुंबई से वैलेंकनी एक यात्रा शुरू होने वाली है। वैलेंकनी में सिर्फ कैथोलिक समाज के ही लोग ही जाते हैं, ऐसा नहीं है। नॉन-कैथोलिक लोग भी बड़े पैमाने पर जाते हैं। लेकिन वहां पर जाने की सुविधा न होने की वजह से उनको बहुत परेशानी है। मंत्री महोदय मैं चाहूंगा कि तुरंत अपने उतर में कम से कम इसकी घोषणा करनी चाहिए कि वैलेंकनी फीस्ट में जाने वाले लोगों को जितनी भी ट्रेन की सुविधा चाहिए, एक्सप्रेस कोच या तो एक्सप्रेस ट्रेन की, हमें इसकी व्यवस्था करनी चाहिए। मैं बहुत बड़े मन से इस बात को कहना चाहूंगा कि जो सामान्य व्यक्ति होता है, गरीब व्यक्ति होता है, उनको देव दर्शन के साथ में एक पिकनिक भी हो जाती है, एक टूरिज्म भी हो जाता है। क्योंकि अन्य जगहों पर वे जा नहीं सकते हैं। इसलिए इस प्रकार के जब फेस्टिवल्स आते हैं तब बड़े पैमाने पर सामान्य कुटुंब के लोग जाते हैं तो इस प्रकार की भी एक व्यवस्था आने वाले दिनों में करने की आवश्यकता है।

महोदय, मुंबई के बहुत सारे विधायक हैं। 3,500 people are losing their lives every year. यह संख्या ट्रेन से गिर कर मृत्यु होने वाले लोगों की है। बहुत दिनों से हम लोग इस बात को उठाते हैं, लेकिन यह संख्या आज के दिन में कम होती दिखाई देती नहीं है। हमारे पुलिस के लोग, हमारे होमगार्ड्स के लोग हैं, हमारे रेलवे के जो अधिकारी हैं, वे अगर इस बात पर ध्यान देते तो मैं गारंटी के साथ इस सभागृह में यह बात कहना चाहता हूँ कि यह फिगर हम बहुत जल्दी नीचे ला सकते हैं, लेकिन इसके ऊपर कोई काम होता दिखाई नहीं देता है। हम हर चीज को कमर्शियल एंगल से देखने लगते हैं कि तरह से पैसा कमाएं, ज्यादा से ज्यादा पैसा रेलवे में किस प्रकार से आए। इसमें कोई दो मत नहीं है, पैसा तो आना ही चाहिए, लेकिन साथ-साथ मानव की जो जान है, उस जान की कीमत बहुत होती है, उसके लिए भी हमको सोचना चाहिए। कार्मिल में 700 लोग मर गए तो हम हर साल उनको याद करते हैं, लेकिन मुंबई जैसे शहर में हर साल साढ़े तीन हजार लोग सिर्फ रेल से गिर कर, कट कर मर जाते हैं, इससे बड़ी विडंबना मुंबई शहर के लिए कोई हो सकती है, ऐसा मैं बिल्कुल मानने के लिए तैयार नहीं हूँ। मुंबई शहर एक ऐसा शहर है, जो रेलवे को बड़े पैमाने पर रेवन्यू का फायदा देता है। इसलिए मुंबई शहर के ऊपर बहुत ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। ... (व्यवधान) सबसे बड़ी विडंबना यह भी है कि इतने बड़े मुंबई शहर के लिए अपनी बात रखने के लिए कम से कम भाषाण करने के लिए भी समय नहीं मिलता है। यह सबसे बड़ी दुख की बात इस सभागृह में व्यक्त करते हुए, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। ... (व्यवधान)

श्री संजय हरिभाऊ जाधव (परभणी) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान अपने तुनावी क्षेत्र परभणी की कुछ समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। मेरा क्षेत्र सबसे पिछड़ा है। सिर्फ विकास के मामले में ही पिछड़ा नहीं है, नैसर्गिक भी पिछड़ा है। पिछले तीन सालों से वहां पर बारिश ही नहीं हो रही है, उसकी वजह से सूख पड़ा है। इसी को मटेनजर रखते हुए मैं कुछ समस्याएं आपके सामने रखना चाहता हूँ। मेरे कार्य क्षेत्र में पूर्णा तालुका है, जहाँ रेलवे का पुराना जंक्शन है। उस जंक्शन में हर तरीके की सुविधाएं थीं। वहाँ पर रेलवे के स्कूल हैं, रेलवे के अस्पताल हैं, रेलवे का सेन्ट्रल स्कूल है, इसके अलावा वहाँ पर लोकल डीजल ग्रेड स्ट्रक्चर भी है, कू बुकिंग लांबी भी है, लेकिन यह सब कुछ होने के बावजूद भी कू बुकिंग लांबी नांटेड परिक्षेत्र में ये लोग कुछ शिफ्टिंग करना चाहते हैं। कू बुकिंग लांबी नांटेड में शिफ्ट न हो और उसे वहीं कार्यान्वित रहना चाहिए, यह मेरी पहली मांग है। उसके बाद पूर्णा में एक होम डीजल ग्रेड कार्यान्वित होना जरूरी है। उसके बाद सी एंड डब्ल्यू वर्कशॉप पूर्णा में होना जरूरी है क्योंकि वहाँ पर पूरा इंफ्रस्ट्रक्चर है, वहाँ पूरी जगह है, पूर्णा में कम से कम पाँच हजार रेलवे के कर्मचारी आज भी रहते हैं जिनमें रिटायर कर्मचारी भी हैं और रेगुलर काम करने वाले कर्मचारी भी हैं। यह सब कुछ होने के बावजूद कू बुकिंग लांबी नांटेड में शिफ्ट करने के बारे में वयों ये लोग सोच रहे हैं, यह मेरी समझ में नहीं आ रहा है। मैं मंत्री महोदय से विनती करूँगा कि यह नांटेड में शिफ्ट न हो और उसी जगह पर इसे कार्यान्वित रहना चाहिए।

उसके बाद मैं माँग करता हूँ कि अकोला-खांडवा ब्रैंडनेज मार्ग तैयार करना चाहिए। हमें दिल्ली आना पड़ता है तो हमें मनमाड होकर आना पड़ता है और फिर खांडवा आते हैं, अगर अकोला-खांडवा चालू होता है तो हमें खांडवा करीब पड़ता है, हमारा 8 घंटे का सफर कम हो जाएगा। इसके साथ ही साथ मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ कि वहाँ पर सीबीएसई पैटर्न का स्कूल चालू किया है, लेकिन वहाँ पर जैसे टीचर होने चाहिए, वे नहीं हैं, पुराने ही टीचर सीबीएसई का पैटर्न भी पढ़ाना चाहते हैं और इस कारण से छात्रों का बहुत नुकसान हो रहा है। इसके अलावा मुद्रशेड-परभणी दोहरीकरण का काम शुरू है, इसे भी ज्यादा राशि मिलनी चाहिए ताकि यह काम जल्दी पूरा हो। इसके अलावा मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि एक देवगिरी एक्सप्रेस ट्रेन है, जो सिकन्दराबाद से मुम्बई के लिए निकलती है, लेकिन उस ट्रेन में बहुत भीड़ होती है। मराठवाड़े के 6 जिले के लोगों को वहाँ से जाना पड़ता है, लेकिन उस गाड़ी में बैठने की जगह नहीं मिलती है। मैं विनती करता हूँ कि एक दूसरी ट्रेन नांटेड से मुम्बई के लिए चालू की जाए। एक नन्दीग्राम एक्सप्रेस ट्रेन है, जो कि नागपुर से मुम्बई जाती है, लेकिन नागपुर वाले कोई भी उस ट्रेन से मुम्बई नहीं आते हैं। अगर वह ट्रेन नांटेड से मुम्बई की जाती है या अकोला से की जाती है तो निश्चित रूप से मराठवाड़े के लोगों के लिए एक बड़ा सफल काम हो जाएगा। मैं यह मंत्री महोदय से विनती करता हूँ। इसके अलावा गंगाखेड में एक स्टॉपेज हम चाहते हैं, एक नांटेड से पूना गाड़ी जाती है, वह ट्रेन हफ्ते में दो बार जाती है, वह गाड़ी रेगुलर चलनी चाहिए, लेकिन साउथ सेन्ट्रल रेलवे के जो अधिकारी हैं और मराठवाड़े में चलने वाले जो ट्रेवलर्स हैं, इन दोनों की मिलीभगत के कारण नांटेड-पुणे रेल रेगुलर चालू नहीं की जाती है। वह हफ्ते में दो दिन जाती है, लेकिन उसके अन्दर तूज टाइम पाँच घंटे का है, जबकि कार में आदमी सात घंटे में पूना पहुँच जाता है और ट्रेन से जाने में उसको 14 घंटे लगते हैं। यह सब मिलीभगत का काम है। इसके बारे में मंत्री महोदय को सोचना चाहिए। पूना में रेवेन्यू बहुत बढ़ा है, मेरे यहाँ के जो स्टूडेंट्स हैं, हमारे मराठवाड़ा में से जो पढ़ाई करने के लिए जाते हैं, वह गाड़ी रेगुलर फुल चलेगी, जिस दिन गाड़ी फुल नहीं चलेगी, हम उस दिन उसका भुगतान भरने के लिए तैयार हैं। ऐसी हम आपको हामी देते हैं, लेकिन इन अधिकारियों के ऊपर कुछ अंकुश लगाना बहुत जरूरी है ताकि मिलीभगत न हो।

इसी के साथ मैं सुविधाओं के बारे में भी बताना चाहता हूँ कि गाड़ियों में सुविधा अच्छी तरीके से नहीं दी जाती है। उस ट्रेन में हमेशा पुराने डिब्बे लगाये जाते हैं। उस ट्रेन में जो बेडशीट आदि दी जाती है, वह भी पुरानी होती है और धुली हुई नहीं होती है। खाने के बारे में भी बताना चाहूँगा कि वह ठीक नहीं होता है और ट्रेनों में सफाई भी नहीं होती है। इसी के कारण मैं माँग करना चाहता हूँ कि साउथ सेन्ट्रल रेलवे में जो नांटेड परिमंडल जोड़ा गया है, उसे उससे निकलकर मुम्बई सेन्ट्रल रेलवे में जोड़ना चाहिए। इसके साथ ही मैं कहना चाहता हूँ कि कुछ जगहों पर रेलवे गेट के ऊपर ब्रिज होना चाहिए, ऐसा नहीं होने से बहुत सारी दुर्घटनाएं होती हैं, बहुत जगह ट्रैफिक जाम होता है। गंगाखेड, मानवत रोड, कृष्णा विद्यापीठ, पिंगली, पूर्णा परतूर आदि जगहों पर ब्रिज होना बहुत जरूरी है ताकि लोगों को आसानी हो और उन्हें दिक्कत न हो। इसी के साथ मैं कहना चाहता हूँ कि संत जनाबाई महाराष्ट्र के एक बहुत बड़े संत हैं, उनकी के नाम पर गंगाखेड रेलवे स्टेशन का नामकरण

होना चाहिए। यह मैं अपनी तरफ से माँग करता हूँ। इसी के साथ पंढरपुर एक बहुत बड़ा तीर्थ क्षेत्र है, जहाँ लाखों लोग हर दिन आते हैं, अक्षांश कार्तिका, एकादशी के दिन वहाँ बहुत बड़ी यात्रा भरती है, दस-दस, बीस-बीस लाख लोग वहाँ यात्रा में शामिल होते हैं। पंढरपुर के लिए गाड़ी मराठवाड़ा से योजना वातु होनी चाहिए और उसमें एक ए.सी. का डिब्बा जोड़ना चाहिए। यह मैं आपसे एक माँग करता हूँ।

इसके साथ ही मैं एक और माँग करना चाहता हूँ। राज्यों में जो असेम्बली का अधिवेशन होता है, उस समय एम.एल.ए. के लिए जो डिब्बा लगाया जाता है, वह ट्रेन में सबसे पीछे लगाया जाता है। इसके कारण वहाँ पर कभी कभी बहुत दिक्कतें आती हैं। इसलिए आपके सामने यह समस्या रखते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि हमारी समस्या पर मंत्री महोदय तुरंत ध्यान दें और एक नई ट्रेन नांटेड से मुंबई के लिए होनी जरूरी है। नंदीग्राम एक्सप्रेस को नागपुर के बजाय यदि नांटेड या अकोला से चलाया जाता है तो निश्चित रूप से एक बड़ी समस्या हल हो जाएगी। यही माँग करते हुए मैं मंत्री महोदय से विनती करता हूँ कि मैंने जो मांगे रखी हैं, उनको जल्द से जल्द पूरा किया जाए और उनको पूरा करने में आप सहयोग दें। धन्यवाद।

श्री दत्त मिश्रा (श्रावस्ती) : अधिष्ठाता महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं रेल बजट की अनुपूरक अनुदान मांगों के समर्थन में बोलने के लिए सड़ा हुआ हूँ। पहली बार हमारे ऊर्जावान रेल मंत्री जी ने एक ऐसा आदर्श रेल बजट प्रस्तुत किया है जो किसी राजनीतिक आधार पर न होकर सार्वभौमिक, सर्वग्राही, सर्वस्पर्शी है। जैसा कि भारतीय रेल के बारे में आम धारणा है, पूरब से पश्चिम तक, उत्तर से दक्षिण तक, कश्मीर से कन्याकुमारी तक और कच्छ से कटक तक रेल दिलों को जोड़ने का काम करती है। हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के "सबका साथ सबका विकास" के नारे को चरितार्थ करने वाला रेल बजट हमारे आदर्शपूर्ण रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है। अभी तक तो राजनीतिक आधार पर निर्णय लिये जाते थे, लोक लुभावन रेल बजट प्रस्तुत किये जाते थे जिसमें क्षेत्रीय संतुलन का सर्वदा अभाव रहता था। उसका स्वमियाजा आज भारतीय रेल को भुगतना पड़ रहा है।

माननीय अधिष्ठाता महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि विकास के मामलों में जब सरकारों की तरफ से भेदभाव होता है तो ऐसी स्थिति में क्षेत्रीय असंतुलन पैदा होता है। परिणामस्वरूप असंतोष उत्पन्न होता है और यही असंतोष आगे चलकर माओवाद और नवसलवाद का रूप धारण करता है।

अधिष्ठाता महोदय, मैं जिस क्षेत्र से चुनकर आता हूँ, वहाँ दो जिले हैं - श्रावस्ती और बलरामपुर। श्रावस्ती महात्मा गौतम बुद्ध की पावन तपोभूमि रही है और बलरामपुर इस देश के अभूतपूर्व प्रधान मंत्री आदर्शपूर्ण अटल बिहारी वाजपेयी जी की कर्मभूमि रही है। हमारे पूरे क्षेत्र में एकमात्र रेल लाइन है जो गोंडा से लेकर बलरामपुर होते हुए बढ़नी तक जाती है। यह अभी तक तूप लाइन थी जिसको ब्रूडगेज करने का काम अभी चल रहा है, जिसकी डैडलाइन जून में ही समाप्त हो चुकी है। जैसा कि अधिकारियों ने बताया था कि जून में ही कम्पलीट कर देंगे, लेकिन काम पूर्ण नहीं हो सका है। श्रावस्ती तो मैदानी क्षेत्र का एकमात्र जनपद होगा जहाँ एक सेंटिमीटर भी रेल की लाइन नहीं है, जिसके लिए आज्ञादी से लेकर अब तक तमाम आंदोलन होते रहे हैं। 1952 में वहाँ से कांग्रेस के रफी अहमद किदवई जी सांसद चुने गए थे। उन्होंने कुछ प्रयास किया था। उस समय सर्वे भी हुआ था लेकिन तब से लेकर आज तक वह योजना बड़े-छोटे में पड़ी हुई है। तमाम आंदोलन हुए और चुनाव के पहले भी कई आंदोलन हुए। श्रावस्ती को रेल से जोड़ने नामक कई समितियों का गठन किया गया। क्षेत्रीय जनता के द्वारा चुनाव के पहले जंतर-मंतर पर आकर धरना-प्रदर्शन किया गया। हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री आदर्शपूर्ण नरेन्द्र मोदी जी के आह्वान पर उन सब लोगों ने भारतीय जनता पार्टी के साथ कंधे से कंधा मिलाकर इस महाअभियान में अपनी सहभागिता देने का काम किया, इस आशा और विश्वास के साथ कि जो हमारी मांगें हैं श्रावस्ती को रेल से जोड़ने की, उसको हमारी नई सरकार जरूर पूरा करेगी।

मैं तत्कालीन रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ जिन्होंने अपने पहले रेल बजट में उत्तर में उत्तर प्रदेश की एकमात्र नई परियोजना के सर्वेक्षण का आदेश दिया था जो बहराइच से चलकर श्रावस्ती, बलरामपुर, उतरौला और डुमरियागंज होते हुए खलीलाबाद तक को जोड़ती है। उसके सर्वेक्षण का भी आदेश हुआ था लेकिन अभी तक कार्य पूर्णता पर नहीं है। हालांकि हमारी जो मुख्य मांग थी, श्रावस्ती जनपद के मुख्यालय भिनगा को जोड़ने के लिए बहराइच से भिनगा सिसरिया होते हुए तुलसीपुर जोड़ने के लिए हमारी मांग थी लेकिन चूंकि इस योजना में कई सांसदों का क्षेत्र सम्मिलित हुआ था, इसलिए विचार-विमर्श के उपरांत हमारे शरद त्रिपाठी जी भी बैठे हुए हैं, आपका भी उसमें समर्थन था, हमारे पाँच सांसदों के क्षेत्र उससे कवर होते थे। इसलिए विचार-विमर्श के उपरान्त इस परियोजना को लेने का निर्णय रेल मंत्री जी ने किया था और उत्तर प्रदेश की एकमात्र नई रेल परियोजना के सर्वेक्षण का आदेश रेल मंत्री जी द्वारा किया गया था, लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि अभी तक वह कार्य अभी पूर्णता नहीं ले पाया है और पिछले बजटों में तो खाली घोषणाएं कर दी जाती थीं, उसको मूर्त रूप प्रदान करने का काम नहीं किया जाता था, क्योंकि, रेल में बजटीय प्रावधान नहीं किया जाता था। 2009-10 के रेल बजट में एक परियोजना की घोषणा तत्कालीन रेल मंत्री जी के द्वारा इसी सदन में की गई थी, बुढ़वल से बहराइच, बहराइच को हमारा श्रावस्ती का निकटतम रेलवे स्टेशन है, हम लोगों को भी अपार प्रसन्नता हुई थी कि अगर बुढ़वल बहराइच रेलवे लाइन बन जाती है तो श्रावस्तीवासियों को भी प्रदेश की राजधानी लखनऊ को पहुंचने का और राष्ट्रीय राजधानी पहुंचने का सीधा साधन मिल जायेगा, लेकिन अभी तक उस दिशा में कोई काम नहीं हुआ है। बहराइच गोंडा जो तूपलाइन है, अभी भी तूपलाइन चल रही है, जबकि हमारी भारतीय रेल की योजना भी वरणबद्ध तरीके से सभी तूपलाइन और नैरोगेज को ब्रूडगेज में परिवर्तित करने का तत्कालीन प्रधानमंत्री आदर्शपूर्ण अटल जी के समय में इसका शिलान्यास भी हो गया था। गोंडा बहराइच तूपलाइन को ब्रूडगेज करने के लिए, लेकिन आज तक उस दिशा में भी कोई ठोस काम नहीं हो पाया है। मैं मांग करता हूँ कि इसको जल्द से जल्द ब्रूडगेज करने का काम शुरू किया जाये। हमारे क्षेत्र की जो एकमात्र रेलवे लाइन है, गोंडा से बलरामपुर होते हुए बढ़नी, गोरखपुर तक जाती है, जिसका ब्रूडगेज का काम अभी कम्पलीट नहीं हो पाया है, जून का डैडलाइन दी गई थी, लेकिन जुलाई भी बीत गई, उसको जल्द से जल्द पूरा करके वहां पर रेलगाड़ी परिवालन शुरू किया जाये। आदर्शपूर्ण अटल जी कि जन्म दिन 25 दिसम्बर के अवसर पर भारतीय रेल ने एक तोहफा देते हुए उनकी जन्मभूमि ग्वालियर से उनकी कर्मभूमि बलरामपुर तक एक नई रेलगाड़ी चलाने की घोषणा की थी, उसका मैं बहुत-बहुत स्वागत और अभिनन्दन करता हूँ, लेकिन बलरामपुर की चूंकि रेलवे लाइन अभी कम्पलीट नहीं हुई, इसलिए उसका अभी गोंडा तक परिवालन हो रहा है। जब रेलवे लाइन कम्पलीट हो जाये तो उसको बलरामपुर से भी आगे बढ़ाकर के बढ़नी तक उसको संचालित किया जाये। ... (व्यवधान)

इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI V. ELUMALAI (ARANI): Hon. Chairperson, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to participate in this discussion. I also whole-heartedly thank our beloved hon. Chief Minister of Tamil Nadu for this opportunity to take part in the discussion on the Excess Demands for Grants (Railways) for the year 2012-13.

The document presented by the hon. Railway Minister shows an excess expenditure aggregating to Rs. 1674.66 crore. In my Arani Lok Sabha Constituency, there is a long pending demand for an over bridge at Cuddalore – Chithur State Highway No. SH-9 near LC No. 80 km. 99/100-200 at Polur Yard of Villupuram – Katpadi section Thiruchirappalli Division. The traffic density at this level crossing is very high. The Government of Tamil Nadu has sponsored the above level crossing for construction into ROB. On its part, the Government of Tamil Nadu led by our beloved leader hon. Puratchi Thalaivi Amma has issued the sanction letter in the first quarter of this year. So, I urge upon the Railway Minister to ensure the progress of this project.

I would also like to take this opportunity to draw the attention of the Railway Minister regarding the need to expedite the new Railway line from Tindivanam to Nagari involving a distance of 180 kms linking Vandavasi, Cheyyar, Arani, Arcot, Ranipet, Pallipattu which was announced in 2006-07. Thus a new railway line will be laid and it would connect Tindivanam, Vandavasi, Arani, Cheyyar, Arcot. More than seven years have elapsed but very little progress has been made in this regard.

It was surprising to note that in a meeting with the GM, Southern Railway which was attended by some MPs, the GM said that it will take about 80 years to expedite the Tindivanam – Thiruvannamalai new railway line project covering a distance of 70 kilometers. When I was surprised with this reply, it was explained that sufficient funds are not there. Now that the Railway Minister is talking about mobilizing funds through Special Vehicle arrangement, I would like to request him to accord priority to our industrially backward area.

I would like to draw the attention of the Minister of Railways to the fact that the Government of Tamil Nadu has already extended all possible cooperation from its end. The land acquisition formalities have been completed for this railway project. Hence, there is no reason to delay this project. I urge upon the Minister of Railways to look into this with all seriousness. Thank you.

SHRI THOTTA NARASIMHAM (KAKINADA): Mr. Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity to speak a few words on the Demands for Grants of Railways. First of all, I would like to thank the hon. Minister of Railways for running special trains to Rajahmundry, East Godavari, Andhra Pradesh on the eve of Pushkaram on behalf of our Chief Minister, Shri Chandrababu Naidu *garu*.

The Railway Minister has taken good steps to increase the overall potentiality of the railways without compromising the quality of services, and security of the passengers. There is no hike in passenger fares, which extends relief to the poor.

I congratulate Shri Suresh Prabhu ji for announcing 'Kayakalp' which intends to set up an innovation council for business re-engineering and introducing a spirit of innovation in the Railways. This way you can make your mark in the Indian Railways.

I observed that the plan outlay proposed is Rs. 1,00,011 crore, an increase by 52 per cent. There is an increase in the quota of berths for senior citizens, pregnant ladies and disabled persons and also there is an increase of 67 per cent allocations for passengers.

I have to appreciate the Minister of Railways for his another decision, that is to mark the 100 years of the return of Mahatma Gandhi ji from South Africa to India, the IRCTC is planning to promote the Gandhi Circuit to attract tourists. It is a very good decision. Every Indian must know about Gandhi. These trips will inculcate patriotism in the minds of the young Indians.

A new Department for keeping stations and trains clean under the Swachh Rail, Swachh Bharat Abhiyan is a welcome step. Bio-toilets and aeroplane-type vacuum toilets in trains will help to keep the railways clean.

There are some other good decisions which have been announced in the Railway Budget. They are: Operation Five Minutes Scheme to ensure speedy purchase of tickets for unreserved class passengers; 200 more stations under Adarsh Station Scheme, provision of wi-fi at B category stations; increasing the speed of trains from the existing 110 and 130 kmph to 160 and 200 kmph respectively in nine railway corridors; train protection warning system and train collision avoidance system to control the accidents; booking of rail tickets 120 days in advance, which is a good choice for the persons who will plan their schedule in advance, mobile application developed by the IRCTC provides the railway services on mobile platform, SMS alert service really helps to inform passengers in advance about the updated arrival and departure time of trains at starting or destination stations; surveillance cameras in select coaches and ladies compartments for women's safety without compromising on privacy is also a good step.

All these decisions of the Minister of Railways will certainly be applauded by the people. I am thankful to the Minister of Railways for his announcement to launch the works for third line between Kazipet and Vijayawada and also wi-fi access at Visakhapatnam railway station.

I want to appeal to the Minister of Railways that the division of Andhra Pradesh has brought so many unforeseen difficulties. I would request the Minister of Railways to be liberal to Andhra Pradesh till we restore to the normal situation. There is a feeling among the people of Andhra Pradesh that much help is not being extended to Andhra Pradesh in the Railway Budget. Some of the pending issues pertaining to Andhra Pradesh are: declaration of Vizag as a railway zone; dedicated train to Delhi from Andhra Pradesh; railway lines including Vijayawada – Nidadavole – Jaggayyapet – Vishnupuram; Kakinada – Pithapuram and doubling

works on Guntur – Tenali route; Obulavaripalle – Krishnapatnam have not found a mention in the Railway Minister's speech in spite of the State Government agreeing to bear fifty per cent of the costs for the development of the lines. They need to be taken up immediately. They need to be taken up immediately.

Finally, Sir, I would request the hon. Railway Minister to pay his fullest attention to the pending issues of Andhra Pradesh and extend a helping hand to the people of Andhra Pradesh to stand on their own legs. Thank you.

श्री जुगल किशोर (जम्मू) : महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान जम्मू-कश्मीर की ओर दिलाना चाहता हूँ। जम्मू-कश्मीर एक ऐसा प्रदेश है, जहाँ मां वैश्वी देवी जी का बहुत बड़ा देव स्थान है और साथ ही वहाँ जम्मू और कश्मीर की सुंदरता भी देखने को मिलती है। देश और पूरी दुनिया भर के लोग रेल के माध्यम से जम्मू पहुँचते हैं। वहाँ पर जो रेलवे स्टेशन है, उसमें टोटल तीन प्लेटफॉर्म हैं। वहाँ से रोजाना करीब 30 से 35 रेलगाड़ियाँ निकलती हैं। जो तीन प्लेटफॉर्म हैं, वे बहुत ही कम हैं। वहाँ तीन प्लेटफॉर्म और बढ़ाए जाएं और उसकी सुंदरता को भी बढ़ाया जाए।

इसके साथ ही मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि वहाँ पर एक बहुत बड़ी एजिटेशन चल रही है। जम्मू और ऊधमपुर के बीच एक रेलवे स्टेशन मनवाल है। मनवाल रेलवे स्टेशन पर कुछ गाड़ियों के ठहराव की डिमांड हो रही है, क्योंकि बीच वाला जितना भी एरिया है, जितने ब्लॉक्स और तहसील हैं, वहाँ लोग चाहते हैं कि मनवाल रेलवे स्टेशन पर उतर संपर्क क्रांति, जम्मू मेल और श्री शक्ति, तीन ट्रेनों का वहाँ एक मिनट के लिए ठहराव हो, ताकि लोगों को जम्मू और ऊधमपुर न जाना पड़े और लोगों का परेशानियों का सामना न करना पड़े।

मैं रेल मंत्री जी से एक बात फुलवाना चाहता हूँ कि हरिद्वार पूरे देश का बहुत पवित्र स्थान है और जम्मू-कश्मीर की भी उससे आस्था जुड़ी है। जम्मू-कश्मीर के जितने भी लोग भगवान को प्यारे हो जाते हैं, उनकी अस्थियाँ विमर्जित करने के लिए लोग हरिद्वार जाते हैं। उसके लिए एक ही ट्रेन है और उसके डिब्बे भी कम हैं। मेरी प्रार्थना है कि जम्मू से हरिद्वार तक एक ट्रेन और बढ़ायी जाए।

अंत में, मैं कहना चाहता हूँ कि जम्मू से पुंछ तक का रेलवे लाइन का काम जल्द से जल्द शुरू किया जाए। यह बहुत पुरानी डिमांड है। इसके साथ ही कुछ जगह पर रेल क्रासिंग भी हैं, इसकी भी विंता रेल मंत्री जी करेंगे। इतना कहते हुए मैं आपको और रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

SHRI G. HARI (ARAKKONAM): Hon. Chairperson, Sir, I would thank you very much for allowing me to participate on an important subject concerning

the Railways, the lifeline of our great nation. The Appropriation Bill provides authorization of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 2013, in excess of the amounts granted for those services and for that year.

While we debate on the above, I would like to bring to the kind attention of the hon. Railway Minister to an ongoing project. The Tindivanam to Nagari railway line project has been an important railway line concerning the people belonging to Villupuram, Tindivanam, Tiruvannamalai, Vellore and Tiruvallur. The work on the said railway line has commenced very long back. However, the work is moving at snail's speed, the reason being paucity of fund. The need for the appropriation Bill arises because of delay in executing the projects which leads to cost-escalation. Therefore, there is an urgent need to execute the ongoing projects on a time-bound basis so that we can escape from cost escalation. Therefore, I urge upon the hon. Minister to look into it and provide sufficient funds for the early completion of this project.

Another thing which I would like to bring to the kind notice of the hon. Minister is about laying of another track in the sector between Kanchipuram and Arakkonam *via* Tirumalpur. Presently, this sector is having only a single track due to which the railway operations are being affected causing inconvenience to the general public. Therefore, I urge upon the hon. Minister to approve another track in this sector with sufficient fund allocation for the same.

The hon. Minister is aware that Tirumala-Tirupati Temple is an important religious place attracting devotees from all over the world as well as domestic devotees. Therefore, the railway line leading to this temple town always remains a busy sector. Therefore, I urge upon the hon. Minister to direct the Southern Railway to lay another track between Arakkonam and Tirupati *via* Tiruttani. Presently, this sector is having a double line which is insufficient to deal with the frequency of trains running between these sectors.

I hope the hon. Minister will look into it and do the needful in the interest of the people of Tamil Nadu. Thank you, Sir.

श्री प्रेम सिंह चन्दमजरा (आनंदपुर साहिब) : सभापति महोदय, रेलवे के एक्सेस ग्रांट पर जो चर्चा हो रही है उसमें मैं अपनी पार्टी शिरोमणि अकाली दल की ओर से बोलना चाहता हूँ। रेलवे की महत्ता इस बात से देखी जा सकती है कि अलग रेलवे बजट बनाना ही इसकी महत्ता को दर्शाता है। मोदी साहब की सरकार ने इसकी महत्ता को देखते हुए, बहुत ही एनर्जेटिक और एफिशिएंट मंत्री जी को यह मंत्रालय सौंपा है, जो यह दर्शाता है कि इसकी महत्ता को आज की सरकार कितनी तरजीह देती है। मैं समझता हूँ कि रेल विभाग ने जो अपना नाम कमाया है, उसे और कैसे आगे ले जाया जा सकता है, वैसे तो हमारे मंत्री जी अच्छी सोच रखने वाले विजयनरी व्यक्ति हैं किन्तु मैं भी उन्हें कुछ सुझाव देना चाहता हूँ।

यह कहा जाता है कि रेल विभाग में फायनेंशियल कंट्रोल आ रहा है, उसको कैसे दूर किया जाये, यह सोचने की जरूरत है। मैं समझता हूँ कि लंबी रूट्स की ट्रेन्स घाटे में नहीं चल सकती हैं और न चल रही हैं। पैसेन्जर्स ट्रेन्स, जिनकी गिनती 200 से भी ज्यादा हो सकती है, वे घाटे में हैं क्योंकि उनकी रूट्स और खासतौर पर उनकी पंचवुअलिटि नहीं होती है, उनमें सफाई नहीं होती है, लेकिन उसका दोआँ पैसेन्जर्स को दिया जाता है कि वे सफाई नहीं रखते हैं, उसके लिए रेलवे मंत्रालय को स्पेशल ध्यान देने की जरूरत है कि कैसे उन रूट्स को लाभकारी बनाया जाये। उसके लिए सफाई और पंचवुअलिटि बहुत जरूरी है। आजकल पैसेन्जर्स ट्रेन्स की पंचवुअलिटि बहुत जरूरी है। बस ट्रांसपोर्टर्स भी मिल कर उनको आगे-पीछे कर देते हैं, उन पर लोगों को विश्वास नहीं होता है। जैसे लंबी रूट्स की ट्रेनों का विश्वास बना है, पैसेन्जर्स ट्रेन्स भी वैसे ही विश्वासनीय होने चाहिए।

हमारे गुड्स ट्रेन्स में ज्यादातर सरकारी माल जाते हैं, प्राइवेट माल कम जाते हैं। 80 प्रतिशत लोग टर्कों के द्वारा अपना माल ले जाते हैं। मैं देखता हूँ कि उनमें चोरी बहुत होती है। दूसरा जो वलेम है, उसका सिस्टम टूट पेचीदा है। उनको बहुत देर तक वलेम नहीं मिलता है। तीसरा, ट्रेन की पंचवुअलिटि का भी सवाल है। कई बार उसमें 8-10 दिन लग जाते हैं। कोई ऐसा सिस्टम बने जिससे गुड्स ट्रेन्स समय पर पहुंचें। मैं समझता हूँ कि माल भाड़ा से रेलवे की आमदनी बढ़ सकती है।

इंफ्रैस्ट्रक्चर बढ़त है। इनकी जमीन बहुत खाली पड़ी है, उनको कैसे सूज में लाया जाये? जमीन की मलिटिपल सूज के लिए योजना बनायी जाये। जैसे रेलवे स्टेशंस हैं, उन पर मॉल्स बन सकते हैं। उनकी जमीन कॉमर्शियल सूज में लायी जा सकती है। माननीय मंत्री जी की जैसी सोच है, उससे रेलवे और आगे बढ़ सकती है। मैं उनका निजी तौर पर भी धन्यवाद करना चाहता हूँ।

मेरा संसदीय क्षेत्र श्री आनंदपुर साहिब एक ऐसा स्थान है, जिसकी देश में बहुत बड़ी महत्ता है। हमारे लोगों की जो मांग 60-65 सालों में पूरी नहीं हो पायी लेकिन, माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे बजट पास होने के बाद एक महीने के अंदर श्री आनंदपुर साहिब को श्री अमृतसर साहिब से जोड़ने के लिए ट्रेन चला दी। उसके लिए मैं उनका धन्यवाद भी करता हूँ। शहिद भगत सिंह जी का जो जडी गांव है, वहां आप स्वयं जाकर आएं। वहां के रेलवे स्टेशन को अपग्रेड करके उसे सुंदर बनाने के लिए काम चल रहा है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

मैं एक सुझाव और देना चाहता हूँ जो प्रदेश के लोगों की जरूरत है। अंडर पैसेज जहां आरओबी हैं, उनके लिए पहले खुला काम होता था, अब थोड़ा संकोच में हो रहा है। प्रदेश सरकारों को डिस्टा डालने के लिए कहा जा रहा है। प्रदेश सरकारों के पास पैसे नहीं होते। कर्नैक्टिविटी की ज्यादा जरूरत होगी। लोगों के साधन ज्यादा बढ़ गए, रोड्स ज्यादा हो गईं। प्रदेश सरकारों कहती हैं कि रेलवे लाइन उनकी रोड्स को क्राँस करती है, इसलिए रेलवे ही उसका खर्च दे, लेकिन रेलवे कहती है कि प्रदेश सरकारें दें। इसके लिए किसी भी प्रकार आमदनी का साधन बनाया जाए। सबसे ज्यादा मुश्किल लोगों को यही आ रही है कि अंडर पैसेज कैसे बने और आरओबी कैसे बने। उनमें केन्द्र सरकार, रेलवे विभाग कैसे डिस्टा डाले ताकि लोगों की मुश्किल दूर हो पाए।

मैं एक-दो सुझाव और देना चाहता हूँ। जैसे मैंने कहा, इन्होंने हमारे ऊपर बहुत बड़ा एहसान किया है। मैं समझता हूँ कि मेरे ऊपर एहसान नहीं किया बल्कि सारे देश पर किया है कि श्री आनंदपुर साहेब जैसी जगह को रेलवे से जोड़ा है। चंडीगढ़ पंजाब की ही नहीं बल्कि हरियाणा की भी राजधानी है। उससे हिमाचल और जे एंड के भी जुड़ता है। राजस्थान के गंगानगर तक चंडीगढ़ से सीधी रेल लाइन जोड़ने के लिए केवल 20 किलोमीटर का गैप - मोहाली से राजपुरा - तक है। अगर वह बन जाए तो चार-पांच प्रदेश सीधे तौर पर जुड़ सकते हैं। इससे यात्रियों को सुविधा होगी और रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी। ऐसे ही श्री आनंदपुर साहेब से ट्रेन जोड़ दी, लेकिन एक सीधी रेल लाइन भी बन सकती है। मैंने इन्हें सुझाव दिया था। मैं समझता हूँ कि अगर उस पर अमल किया जाए तो अच्छा होगा।

मैं अपनी ओर से एक बार फिर रेलवे की एक्सेस डिमांड्स पर मंत्री जी को बधाई देता हूँ और धन्यवाद भी करता हूँ।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Mr. Chairman, Sir, let me first of all thank all the Members who have participated in this very interesting debate. Actually this is Demands for Excess Grants for the year 2012-13. Let me remind the perspective. This is the year in which I presented a Budget which was for the year 2015-16. The year 2014-15 is also over. This is the Demand for the year two years before, for the year 2012-13 and for the Excess Demands which were spent already.

Sir, as you know, the Constitution of India very clearly mandates the Government to spend money. The Executive could spend the money only when it is approved by this august House of Parliament. There is also a possibility that the Executive could draw money from the Contingency Fund. But there are again very well defined systems and procedures. But every amount that the Executive can spend has to be voted by this House and then only we create a charge over the Consolidated Fund of India and then we can draw the money. This is very unfortunate that the money which is now

going to be approved by this august House was actually not voted by the Parliament, but we spent more than what was actually decided. Therefore, the matter, as the Constitution demand, had to go to the Public Accounts Committee and the Public Accounts Committee very kindly agreed for this. But they also mentioned that the Financial Advisor of the Ministry should ensure strict adherence to the financial discipline thereby reducing the recurring phenomenon of excess expenditure to the barest minimum, if not eliminated altogether.

So, Sir, we are performing a task which is not directly related to our Government. Our Government was elected to office only 15 months ago. But we are trying to do something for the others because we do not believe in politics, we believe in the smooth functioning of the Parliament. We also believe that democratic principles have to be followed. We also believe that we must make sure that the national interest is above everything else. So, everything is sub-servient to the national interest. Therefore this is something which I hope the House will approve. The Public Accounts Committee also said that you bring it to the House, so I am actually bringing it to the notice of the House. I am sure, you will take note of this. This is also demonstration of the fact that this Government led by our Prime Minister, Mr. Modi, believes in highest principles of democratic functioning of the Parliament. That is why we really want to move forward and we want to take it forward.

Sir, I am thankful to many Members who talked about it. But the Members talked about not necessarily the year that went by but the year which is going to come. So, obviously, we should look up to the life; we should forget what has happened. Let the by-gones be by-gones and we should look up to it. Many Members have talked about many new ideas for the current year as well as for the years to come. Let me just briefly try to respond to it.

As you are aware, the Budget was presented on 26th of February, the first Budget, the full Budget of the Modi Government. I am very happy to say that the operating ratio for the year 2014-15 is one of the highest in the last seven years. So the revised operating ratio for the year 2014-15, which is the full year of this Government, is the highest ever in the last seven years. I can give you the details, if you want because my good friend Tathagata Satpathy asked a very valid question. But, I can tell you about that, if you want. This is the highest ever.

What is important is, this year we could create the highest ever infrastructure of 1986 kilometres. This is not our claim that in one year we created it. What we are saying is, we commissioned it on one year. So, obviously this was going on. This was going on for years; you cannot construct a new line in one year. It is nobody's claim. But what is important is that we could achieve the highest-ever completion rate. That is because, we put in place all the issues that are necessary for doing that. Therefore, 1986 kilometres of total lines were created, which is highest ever; 1375 route kilometres of electrification was completed, which is also highest ever; 723 kilometres of doubling was completed and we could lay down 1320 kilometres of optical fiber cable.

Sir, for connection to North East – there are many friends of mine – yesterday the Prime Minister signed a historic Accord with our good friends, Nagas. That is not just an isolated act. The Prime Minister is not just trying to sign any Accord to score any point; this is part of our overall strategy of North-Eastern development. We feel that that part of India which has been neglected must be integrated and therefore, Sir, in this year, we have said that Barak Valley will be connected through broad gauge. In the next few days, we will actually start the passenger train. Arunachal Pradesh is connected through Naharlugan, Itanagar; Meghalaya is connected through Mendipathar and foundation is new rail route has been laid for Mizoram. Our target is to make sure that we connect all the important eight sisters that we have. Seven sisters were there; we added Sikkim and we have eight sisters. So, we believe in sisters; we believe that sisters should be remembered not only on Rakhi day but also sisters should be remembered always. Therefore, we are really trying to take it forward.

Sir, I want to take a few minutes to tell you something about the Budget strategy. I do not want to talk about the Budget again but only implementation part. In the first quarter, that is from April to June, our total projected expenditure was Rs. 13,000 crore. We have actually incurred Rs. 17,734 crore which is 134 per cent of the Budget. We have actually done doubling which is 125 per cent – all this capital expenditure – of the Budget figure. New line is 130 per cent of the Budget figure. Gauge conversion is 108 per cent of the Budget figure. Electrification for the year is 116 per cent at Rs. 3072 crore. This is the amount actually spent. Also, the track renewal is 140 per cent of the Budget. I am saying this because we are trying to spend the money to kick start the economy. The Railways have a bigger responsibility and I am not going into the numbers of how many new lines we have laid etc.

16.00 hrs

I would like to talk about one point which my good friend Mr. Chandumajra has raised. He is my real friend and he shares with me the good *langar prasad* which he brings from Gurudwara. With his blessing, this year we are going to construct 1,300 ROB's and 5,554 RUB's. The total expenditure is Rs. 54,834 crore. This is a quantum jump many times over what was done in the previous year.

Our target for passenger amenities is Rs. 154 crore and we have spent Rs. 160 crore. I do not want to go into the deep of all this. But the point that I would like raise here is that we are incurring more capital expenditure than what was budgeted for this quarter. I am sure in the next nine months we will exceed the target to make sure that we will actually kick start economy and will complete all the promises that we have made. I was just reviewing each and every budget. Announcements have been converted into action point. It is monitored regularly through eSamiksha. I am happy to say this today that within the first three or four months, 79 items of Budget have already been implemented. The list is also available on the website. You can go through it. I will give the list a little later.

We have organised one of the highest ever programmes of outreach. We call it Rail Yatri Pakhwada. This is a fortnight for rail yatries, beginning from 26th of May, which is the first anniversary of this Government, to 9th June. It was for 15 days. In this period, we had 233 massive projects worth Rs. 400 crore were launched or completed for passenger amenities alone. There were 73 projects related to passenger amenities worth Rs. 550 crore.

16.02 hours (Shri Ramen Deka *in the Chair*)

My good friend Gopal Shetty was asking me about NGOs. About 7 million passenger interactions were done through railway officers and staff. All types of NGOs whether they were Lions Club, Rotary Club, religious organisation or any other NGOs they were actually approached and brought here. About 7,500 cleanliness and sanitation drives were done. As a result of which, I am not claiming that the Railways has transformed but the Railways has improved. I got lots of messages everyday on my Twitter account about it. I am also surprised with the pictures of so many stations and other

places which have become much better than what they were before. Again I am saying that we have a long way to go but we have made a beginning. I am telling you that this is the first quarter. This is the first time when I am making a quarterly report. This has not been done before. I will make it a practice. We will put the information about the Railways on the public domain. Around 8,500 inspections have been done by railway officials as a part of intensive safety drive. About 2,700 catering services checks had been undertaken. About 4,600 intensive ticket checking drives resulted into Rs. 9 crore of revenue. So, this was a very comprehensive Pakhwada in which we have done all kinds of programmes. The film is available with us. If you permit me, I will e-mail this film to all the Members of Parliament so that they can also know about it.

As I said earlier, we had the Budget announcements. Many of them have been completed. I am just talking about a few of them. Hon. Members have raised some issues. One of them is about the cleanliness. We have started E-catering in almost 2,000 trains. This is giving an option to the passengers. Earlier you have to buy food which is served by the Railways. Now, E-catering provides a possibility or a choice to the passenger to order food from any place. We have started a new programme for getting a feedback from the passenger while he is travelling. There is also a programme where we will take his feedback after he completes his travel. Everyday we initiate about 4 lakh calls to find out as to what a passenger feels about it. If he is facing any problem in between his journey, we will try to take corrective action. This is a new programme which we have launched and it is also going on to make sure that it happens.

Now, I am coming to the question of laundry. Many people talked about it including my friend from Maharashtra. I agree with him. We have started mechanised laundries to address this problem. We have already started about two or three laundries. Further we are going to launch, at least, 22 more in the next few years.

There are new ideas which we did, and my good friend Shri Gopal Shetty mentioned about them. Earlier, people have to buy bottled water. I have mentioned in my Budget Speech that we would start a new system whereby people could buy water, not necessarily in bottle but through a vending machine. We have started this on a pilot scale. We have already issued tenders. Already tenders have been allotted by IRCTC. Now, in the next round we will cover even more stations. Then, people do not have to buy water bottle at Rs.15 or Rs.20. They can get it at a fraction of the price. So, they will save money. This will also create jobs for thousands of people who will be actually running these machines.

We started the reservation programme. Now, in the IRCTC portal there are hundreds of complaints. We have changed the software and hardware. Now, people are saying that it is really a seamless experience. Now, one can book a ticket in a few minutes. That is the new thing which we have started.

I know that many Members had raised the issue earlier and said: "Where is the money to spend?" We signed an agreement with LIC for Rs.1,50,000 crore. So, in this year's Budget, there was a shortfall of Rs.17,000 crore. LIC's agreement gives us an opportunity to spend Rs.1,50,000 crore in the next five years. So, even if we want, we can spend more. If we have the projects, we can execute them.

Some people mentioned about human resource. We are already doing human resource audit to make sure that all these issues related to this aspect are addressed.

As regards accounting, there are a few recommendations made by the Bibek Debroy Committee. We are already implementing some of them like accounting reforms, delegation, signing MoUs with some of the Zones. We have also done joint ventures. Many of you know that 17 States have agreed to do a joint venture with us. What would it mean? Today, the projects are implemented only by the Railway Ministry. Now, we will be able to implement projects with the participation of the State Governments. I will give you an example. The Government of Maharashtra has earmarked a sum of Rs.10,000 crore from their Budget as capital for the Railway. This is unprecedented. The Government of Maharashtra has put a sum of Rs.10,000 crore. Similarly, we have this experience in other States also. The Government of Odisha is also doing that. I am just giving you this example. All the 17 States have agreed to set aside money from their Budget. With that money along with our capital can be leveraged so that with the money set aside by the Maharashtra Government, we can implement the projects worth Rs.80,000 crore in the State of Maharashtra. We can do the same thing in Odisha also. This is not just decided and agreed. As you know, this is signed, sealed and delivered. In the case of Odisha, we already signed already three such deals and we are moving ahead with that.

We have already delegated most of the powers to the local government, local functionaries like General Manager and DRM so that they can do that. We started port connectivity projects. We have already three such projects. One is to connect Dighi port; the second one is to connect Jaigarh port; and the third one is between Gandhdham and probably the port in Gujarat.

One of the problems which we are still facing – I must admit this – is the punctuality problem. Many of the trains particularly going into Uttar Pradesh and Bihar are having this problem. Also in the section between Delhi and Kolkata we are facing a lot of problems. That is because the capacity in that segment is over utilized to the extent of 150 per cent. So, the number of trains which go through the same route are having a lot of problems. In between, we had a double whammy. In Itarsi, there was an accident. Everything got burnt. In a record time we restored it but that caused problems. In between, of course, there was Gujjar agitation in Rajasthan, which again caused disruption and caused delay in trains. This issue - delay in trains – is still a challenge. I am trying to monitor it. I have improved it but I am not happy about it. I want to make sure that we must bring in punctuality in the running of trains. The solution to that is in augmentation. You can bring in capacity improvement only when you do doubling and tripling projects. These projects have to be completed. Unfortunately, it takes time to complete these projects. Therefore, we are putting these projects on fast track, as I just explained to you. When that happens, we will be able to not only complete these projects but also bring in punctuality in a much better way.

Some of my friends wanted to know about the bullet train. We are planning in many areas but this is something which is not at the expense of the common man's services. The common man will get the best of the services. The Budget focused on him alone. This was an on-going idea for many years, not just by our Government alone. But we are trying to find out the viability. For one line we have got a Report which has been presented by JICA, the Japanese Government. We are trying to work on that.

We are also trying to introduce a system -- Key Result Areas -- for General Manager, DRM and Station Master, which will be properly identified so that nobody can say that this is not his responsibility. So, somebody will be responsible. We want to fix the responsibility so that they can take it on

them.

In case of Mumbai, I absolutely agree with you, that in Mumbai 75 lakh passengers travel everyday. This is the highest number amongst any city; and in fact, it is their lifeline. The Railways lose a lot of money. There is a concept that the Railways make money but the Railways lose a lot of money in that particular segment. Our idea is to improve the system in Mumbai by bringing in Mumbai Urban Transport Project –III, which attracts huge investments. We have already signed an agreement with the Government of Maharashtra. We will take it forward. In between, if you want to make any suggestion, I declare it just now, on the floor of this House that we will create a portal for ideas for Mumbai Transport System. Everybody can give ideas about the solution. If these are better, we will accept them and implement them. But let us not think that we are not trying to do things. We are trying to do as much as possible for Mumbai.

Station development was talked about. We have ideas and we are working on two-three areas. One is that the Railways themselves will develop some stations. The Cabinet has approved a proposal to develop 400 stations, which are all A and A+ stations in India on a very transparent system. Anybody can come and start bidding for it; and the bid again will be put on the website. So, this will be the most transparent exercise. I would appeal to all the Members of Parliament to let this news go to everybody so that more and more people should participate. This can get us the maximum benefit in the shortest time and can also get some money that my good friend Prof. Chandumajra was talking about.

It was complained that MPs are not being invited for some of the functions. I take it very seriously. I have told all my officers that we will take individual action if the hon. Members of Parliament are not treated with the type of respect that they deserve. It is a very clear instruction issued and nobody will be allowed to flout it. We have, in fact, to an extent gone a step ahead and set up Zonal Committees, which will be chaired by the Members of Parliament. I hope, you all must have got the letter.

SOME HON. MEMBERS: Thank you.

SHRI SURESH PRABHU: I have already done that so that you will be able to work and implement some of the ideas that you have in your mind. You will be supervising it. This has already been decided.

We have also decided about the reservation. You must have got my letter in this respect. I know that the Members of Parliament have this complaint that while they try to make reservation, they send letters. I said that there have been some misuse. I do not want the name of any of the Member of Parliament to be spoiled for no fault of his. Therefore, we want to make sure. I have got acknowledgment from many of them. Some of them may not have got it. I will send them again if anybody has not got it. But we are trying to work on that.

On energy, my good friend, Shri Om Birla has talked about a very good idea -- why not we generate our own energy. In fact, let me tell you that when I was a Minister of Power and Shri Nitish Kumar was the Minister of Railways, I went to him and told him that we will set up a joint venture. So, we are setting up a project called Nabinagar Project in Bihar, which will be owned by the Railways and the NTPC jointly. But we are also trying to work with the Ministry of Power. In fact, in the next few days, we will sign an MoU so that we will jointly own some of these projects. In the morning, I attended a programme; and we are trying to solarise all the Railway operations. So, solar energy will be generated to the maximum extent. Energy is our focus area. Therefore, we are working on it as well.

One hon. Member mentioned about police -- why not bring the GRP. आपकी बात बिल्कुल सही है। आपको पता होगा कि संविधान के तहत कानून और सुव्यवस्था राज्य की जिम्मेदारी है। इसीलिए यदि हम उसमें कुछ करना चाहेंगे तो राज्य सरकार की परमिशन के बिना नहीं कर सकते। इसके लिए मैंने सभी मुख्य मंत्रियों को खत लिखा था, उनसे विनती की थी कि आप यह जिम्मेदारी हमें दीजिए ताकि एक सिमिलर पॉलिसी होगी, मैं अभी भी कोशिश कर रहा हूँ लेकिन आपकी राय और आपका सुझाव बिल्कुल सही है कि सही मायने में इसको ज्यादा करना चाहिए।

एक बात और मैं कहना चाहता हूँ जो हम पूरे पीरियड में अमल में लाएंगे कि हमारे देश में जितने भी अलग अलग तरह के रितीरिवाज तीडर्स हैं, उनका एक इंप्लुएंस लोगों के ऊपर होता है। वे हमारे अलग अलग धर्म से जुड़े होंगे। हिन्दू होंगे, मुस्लिम होंगे, जैन होंगे, ईसाई होंगे या सिख होंगे, उन सभी से मैंने विनती की है कि आप सभी लोग आइए और हम साथ मिलकर रेल को साफ करने का काम करेंगे तथा यह कार्यक्रम बहुत ही जल्दी होगा और यह कार्यक्रम अगले कुछ दिनों में ही करने की हमें उम्मीद है। कुछ लोगों ने सुझाव दिया था, जैसे हमारे जगदम्बिका पाल जी ने सुझाव दिया था कि व॰ाल 2012 में इतना ज्यादा खर्च हुआ, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि व॰ाल 2014-15 में हमने एक भी एक्सपेंस एमाउंट खर्चा नहीं किया।

सभापति जी, ओडिसा के कुछ लोगों ने सुझाव दिया था, उसके बारे में मैंने बता दिया है। ओम बिरला जी ने कोटा क्षेत्र की बात कही है, उसके बारे में भी जरूर ध्यान रखेंगे। टीडीपी के राव साहब ने कहा है कि स्पेशल ट्रेन चलाई गई। ऐसा करके हमने कोई उपकार नहीं किया है बल्कि यह हमारा फर्ज था। हमें काम करना ही चाहिए। ओडिसा में जब जगन्नाथ जी की यात्रा थी, तब भी हमने ऐसा किया था। आपने एक नए पर्व के बारे में भी कहा है, उसके लिए भी हम ट्रेन चलाएंगे। महाराष्ट्र में गणेश उत्सव के लिए भी 240 से ज्यादा ट्रेन देंगे।

जैसा गोपाल श्रेठी जी ने कहा कि बूट पालिश करने वालों के लिए समस्या है। बूट पालिश करने वाले भी हॉर्कर्स हैं। जो आम जनता ट्रेवल करती है, उनकी राय है कि एक भी हॉर्कर को आने नहीं दिया जाए। दूसरी तरफ कुछ लोग कहते हैं कि हॉर्कर्स को ज्यादा लाइए। इसे बैलेंस करने की जरूरत है। यदि हम कहें कि सभी हॉर्कर्स ही चलेंगे तो भी यात्रा करने वालों को तकलीफ होगी और अगर हॉर्कर्स को नहीं आने दिया तो उन्हें तकलीफ होगी। इस समस्या का समाधान करने के लिए हमने ज्वारंट गुप बनाया है। एक मिनट में टिकट के लिए भी हमने अभियान शुरू किया है। इसका इम्प्लिमेंटेशन हो रहा है। शर्मा जी ने जम्मू-कश्मीर के बारे में कहा है। आपको पता होगा, तीन-चार दिन मैंने जम्मू, खासकर कश्मीर वैली का दौरा किया। वहां के जितने भी प्रोजेक्ट चल रहे हैं, हर प्रोजेक्ट में जा कर उसे देखने की कोशिश की। जम्मू में भी जरूर जाऊंगा। माजरा जी का कहना भी सही है कि गुड्स ट्रेन का टाइम टेबल ही नहीं है। गुड्स ट्रेन को अहम स्थान देने के लिए डेडिकेटेड फ्लैट कोरिडोर है, वह जितनी जल्दी पूरा होगा, तब हम गुड्स ट्रेन का भी टाइम टेबल कर सकेंगे। आपकी राय सही है कि निजी क्षेत्र से जो माल जाता है, उसे भी अपने पास नहीं लाएंगे तब तक हमारी आमदनी नहीं बढ़ेगी। ऐसा करने के लिए हमें स्पीड बढ़ानी पड़ेगी, रिटायरबिलिटी तानी पड़ेगी और चोरी न हो, इसका भी ध्यान रखना पड़ेगा। इन तीनों चीजों पर भी हम ध्यान दे रहे हैं। डेडिकेटेड फ्लैट कोरिडोर में पिछले छह महीने में टेंडर इश्यू किए, केपिटल एक्सपेंडिचर किया। जब से डेडिकेटेड फ्लैट कोरिडोर शुरू हुआ है, तब से ऐसा नहीं हुआ था। अगले 9 महीने में हम सबसे ज्यादा टेंडर देंगे। 82 हजार करोड़ रूपयों का प्रोजेक्ट है। केबिनेट ने एपूवल दिया है। उसका लाभ यह भी होगा कि यह सिर्फ गुड्स ट्रेन के लिए नहीं है। जब गुड्स ट्रेन ट्रेक से चली जाएंगी तो पैसेंजर ट्रेन पूरी स्पीड से चल पाएंगी। इसका दोहरा लाभ हमें मिलेगा।

यह बात भी सही है कि एकक्वैचमेंट की भी समस्या है। इस समस्या को दूर करने के लिए राज्य सरकार के साथ काम करना पड़ेगा क्योंकि हमारे पास पुलिस फोर्स नहीं है। हम कोशिश करेंगे कि राज्य सरकार हमारी इस काम में मदद करें ताकि आगे आने वाले दिनों में इस समस्या से निजात पाई जा सके। आज डिजिटल मैपिंग का काम शुरू कर दिया गया है ताकि आगे से जो एकक्वैचमेंट हो रहा है, उसके बारे में पता चल सके। हमारे तमिलनाडु के मित्रों ने काफी अच्छी बात कही है। हम यह भी बताना चाहते हैं कि अम्मा के आशीर्वाद से तमिलनाडु में अच्छा काम चल रहा है। हम जरूर चाहेंगे कि तमिलनाडु के प्रोजेक्ट्स पूरे हों। आपको सुन कर खुशी होगी कि व॰ाल 2008 में 900 करोड़ का बजट था, व॰ाल 2009-2010 में छह सौ करोड़ रूपय था, व॰ाल 2010-2011 में आठ सौ करोड़ रूपय था उसे हमने बढ़ाकर व॰ाल 2015-2016 के बजट में 1452 करोड़ रूपय we have earmarked for the State of Tamil Nadu, increasing it from Rs.809 crore. I am not saying that we are very happy with this. We want more and, therefore, I am very happy to say that the Chief Minister of Tamil Nadu has agreed to sign an agreement with the Government of India. That will allow us to undertake more projects. But you can imagine that finally Tamil

Nadu is one of the 29 States we are trying to do justice like Odisha. The Chief Minister of Odisha has personally said that he has got more than ever imagined in this budget. But that does not mean that Odisha is happy because they want more.

Tamil Nadu got much more money, but that does not mean that they have got everything they wanted. But they must look at it in relative terms. Therefore, to make it happen and to see that we fulfil it, we are trying to make a company which has the State Government. I will meet the hon. Chief Minister and try to take it forward.

So, I am really thankful to all the Members for providing this opportunity to come closer to all the people again, through you. and to let them know about the progress that we have made. Therefore, I really thank all of you and look forward to more support in getting this Bill passed.

Thank you.

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, I shall now put the Demands for Excess Grants (Railways) for 2012-13 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 2013, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 8, 10 and 13."

The motion was adopted.

16.23 hrs