

C O N T E N T S

**Fifteenth Series, Vol.VIII, Fourth Session, 2010/1932 (Saka)
No.18, Monday, April 19, 2010/Chaitra 29, 1932(Saka)**

<u>S U B J E C T</u>	<u>P A G E S</u>
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos.321 to 325	1-40
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos.326 to 340	41-92
Unstarred Question Nos. 3645 to 3874	93-474

* The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

PAPERS LAID ON THE TABLE	475-478
STANDING COMMITTEE ON FINANCE 10th to 20th Reports	479
STANDING COMMITTEE ON INDUSTRY 215th to 217th Reports	480
STATEMENT BY MINISTER Status of implementation of the recommendations contained in the 3 rd Report of the Standing Committee on Labour on Demands for Grants (2009-10), pertaining to the Ministry of Labour and Employment.	
Shri Harish Rawat	481
MOTION RE:FOURTEENTH REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE	482
SUBMISSIONS BY MEMBERS	484-489
(i)Re :Reported mismanagement and carelessness in maintaining wheat and rice buffer stock.	
(ii) Re : Alleged irregularities and malpractices in IPL	496-506 513-514
MATTERS UNDER RULE 377	515-530
(i) Need to revise the minimum basic pension provided by EPFO to the workers in private sector.	
Shri K.P. Dhanapalan	515
(ii) Need to address the problem of drinking water contaminated with high fluoride contents in Rajasthan	
Dr. Jyoti Mirdha	516-517
(iii) Need to fill up the posts of hockey coaches in Sports academies in Andhra Pradesh and also promote hockey in the country	

- Shri Suresh Kumar Shetkar 518
- (iv) Need to provide adequate funds to Delhi Government to provide basic civic amenities in private colonies in the State
- Shri Mahabal Mishra 519
- (v) Need to expedite upgradation and preparation of DPR for the proposed Ujh Hydro Electric Power Project at Kathua, Jammu & Kashmir
- Chaudhary Lal Singh 520
- (vi) Need to provide funds to the NGOs running for visually and physically challenged people
- Shri P. Balram 521
- (vii) Need to take measures for the welfare of senior citizens in the country
- Shri Sonwane Pratap Narayanrao 522
- (viii) Need to take steps to develop Maninagar terminal railway station of Ahmadabad West, Gujarat as a major railway station by utilising vacant space at nearby Kankaria goods yard
- Dr. Kirit Premjibhai Solanki 523
- (ix) Need to declare main canal of Baragi Project in Madhya Pradesh as a National Project
- Shri Ganesh Singh 524
- (x) Need to cover carpet weavers and labourers of Bhadohi, Uttar Pradesh under Mahatama Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme to remove their unemployment Problem
- Shri Gorakhnath Pandey 524

- (xi) Need to provide special relief package for rehabilitation of people affected due to recent storm in Northern Bihar
- Shri Vishwa Mohan Kumar 525
- (xii) Need to safeguard the interests of employees of Bharat Sanchar Nigam Limited
- Shri P.R. Natarajan 526
- (xiii) Need to allocate funds under National Rural Drinking Water Programme taking into account the size of the State along with the number of habitations and relative backwardness of the State particularly for Orissa
- Shri B. Mahtab 527
- (xiv) Need to expedite establishment of proposed Zoo of international standard at Gorewada, Nagpur, Maharashtra
- Dr. Sanjeev Ganesh Naik 528
- (xv) Need to develop Courtallam water falls in Tenkasi Parliamentary Constituency in Tamil Nadu as a tourist spot
- Shri P. Lingam 529
- (xvi) Need to open two Senior Secondary level Kendriya Vidyalayas at Canning and Kultai blocks of Jaynagar Parliamentary Constituency of West Bengal
- Dr. Tarun Mandal 530

DEMANDS FOR GRANTS(RAILWAYS), 2010-11	531-734
Shri Syed Shahnawaz Hussain	522-546
Dr. Nirmal Khatri	556-562
Shri Shailendra Kumar	563-565
Shri Dinesh Chandra Yadav	566-573
Shri Sudip Bandyopadhyay	574-579
Dr. Prasanna Kumar Patasani	580-582
Shrimati Priya Dutt	583-586
Shri Devendra Nagpal	587-593
Shri Ramkishun	594
Shri Virender Kashyap	595-596
Shri Narayan Singh Amlabe	597
Shri T.K.S. Elangovan	598-601
Shri K.D. Deshmukh	602
Dr. P.L. Punia	603-606
Shri Kamal Kishore 'Commando'	607
Dr. Ram Chandra Dome	608-612
Shri Charles Dias	613
Shri Rudramadhab Ray	614-616
Shri Anand Prakash Paranjpe	617-619
Shri B. Mahtab	620-622
Shrimati Supriya Sule	623-625
Shri O.S. Manian	627-630
Shri Ganesh Singh	632-633
Chaudhary Lal Singh	635-637
Shri Vijay Bahadur Singh	638-640
Shri Dharmendra Yadav	641-643

Dr. Manda Jagannath	644-646
Shri Nama Nageswara Rao	647-648
Shri Hansraj G. Ahir	649-650
Shri Jayaram Pangi	651-652
Shri Prabodh Panda	653-655
Shri Inder Singh Namdhari	657-659
Shri Sanjay Dhotre	660-661
Shrimati Paramjit Kaur Gulshan	662-665
Shri Ganeshrao Nagorao Dudhgaonkar	666
Shri Umashankar Singh	668-670
Shrimati Susmita Bauri	672
Shri Pulin Bihari Baske	673
Shri S.S. Ramasubbu	674
Shri Sohan Potai	677
Sk. Saidul Haque	679
Shri Mohammed E.T. Basheer	681
Shri A.K.S. Vijayan	684
Shri Prasanta Kumar Majumdar	691
Shri Rajaram Pal	693
Shri Nripendra Nath Roy	694
Shri Raju Shetti	695
Shri Satpal Maharaj	696
Shri Mahendrasinh P. Chauhan	697
Shri Jagdambika Pal	698
Shri Raj Babbar	701
Shri Arjun Ram Meghwal	704
Shri Dara Singh Chauhan	705
Shri Tufani Saroj	708
Shri Adhalrao Patil Shivaji	709-714

Shri Ramesh Bais	715-716
Shri Kaushalendra Kumar	717-718
Shri Mohan Jena	719-720
Shri C. Rajendran	721-723
Kumari Mamata Banerjee	724-734
APPROPRIATION (RAILWAYS) NO.3 BILL, 2010	736-737

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions	749
Member-wise Index to Unstarred Questions	750-754

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions	755
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	756

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Meira Kumar

THE DEPUTY SPEAKER

Shri Karia Munda

PANEL OF CHAIRMEN

Shri Basu Deb Acharia

Shri P.C. Chacko

Shrimati Sumitra Mahajan

Shri Inder Singh Namdhari

Shri Francisco Cosme Sardinha

Shri Arjun Charan Sethi

Dr. Raghuvansh Prasad Singh

Dr. M. Thambidurai

Shri Beni Prasad Verma

Dr. Girija Vyas

SECRETARY GENERAL

Shri P.D.T. Achary

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Monday, April 19, 2010/Chaitra 29, 1932(Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[MADAM SPEAKER in the Chair]

श्री राजनाथ सिंह (गाज़ियाबाद): अध्यक्ष महोदया, लाखों टन गेहूं इस समय एफसीआई में सड़ रहा है और मैंने इस बारे में सदन में नोटिस दिया है ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आपका नोटिस हमें मिला है।

...(व्यवधान)

श्री शरद यादव (मधेपुरा): मैंने भी उस पर साइन किया है।

अध्यक्ष महोदया : जी हां, आपने भी उस पर साइन किया है। मगर हम उसे अभी न लेकर शून्य प्रहर में लेंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप कृपया बैठ जाइये और प्रश्न काल चलने दीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : प्रश्न काल चलने दीजिए। प्रश्न संख्या 321

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आपके जो भी विषय हैं, वे शून्य प्रहर में ले लेंगे।

श्री लालू प्रसाद (सारण): आप एक मिनट सुन लीजिए।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : ठीक है, हमने कहा है आप अभी बैठ जाइये और प्रश्न काल चलने दीजिए। देखिये दो दिन से प्रश्न काल नहीं चला है।

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : मैडम, हम लोग सहयोग कर रहे हैं। परंतु हम कहना चाहते हैं कि शशि थरूर का इस्तीफा हो गया। लेकिन आईपीएल और बीसीसीआई में इतनी बड़ी सट्टेबाजी हो रही है।

अध्यक्ष महोदया : इसे प्रश्न काल के बाद ले लेंगे।

श्री लालू प्रसाद : इसे नेशनलाइज करिये और आईपीएल और बीसीसीआई को खत्म करके सेंट्रल गवर्नमेंट तुरंत टेक ओवर करे। वहां पूरी सट्टेबाजी हो रही है। हम सिर्फ थरूर जी के इस्तीफे से संतुष्ट नहीं हैं। वहां भारी हेरा-फेरी और बेटिंग हो रही है। आप पूरे आईपीएल और बीसीसीआई को खत्म करिये। वहां बेटिंग हो रही है, सट्टेबाजी हो रही है और देश का समय बर्बाद हो रहा है। इसलिए भारत सरकार से हम मांग करते हैं कि वह इसे टेक ओवर करे।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आपकी बात खत्म हो गई, अब कुछ भी रिकार्ड में नहीं जायेगा।

...(ब्यवधान)*

* Not recorded.

(Q. No.321)

अध्यक्ष महोदया : प्रश्न संख्या 321, श्रीमती मीना सिंह।

श्रीमती मीना सिंह : मैडम, मेरे मूल प्रश्न के जवाब में मंत्री जी ने कहा है कि सभी डाक उत्पादों का सौ प्रतिशत समय पर वितरण करना संभव नहीं है...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप प्रश्न काल चलने दीजिए, उसके बाद बोलिये।

श्रीमती मीना सिंह : मंत्री जी ने स्वीकार किया है कि डाक पत्र समय पर प्राप्त न होने की शिकायतें उन्हें भी मिलती हैं, परंतु उनकी संख्या बहुत कम होती है। पहले साधारण डाक भी तीसरे, चौथे दिन देश के एक हिस्से से दूसरे हिस्से तक पहुंच जाती थी। परंतु आज सच्चाई यह है कि साधारण डाक की बात कौन कहे, स्पीड पोस्ट और रजिस्टर्ड पत्र दस-दस दिनों तक प्रेषित तक नहीं पहुंच पाते हैं। कई बार ऐसी स्थिति पैदा होती है कि डाक पत्र न तो प्रेषित के पास पहुंचते हैं और न वापस प्रेषक के पास पहुंचते हैं।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : हम इस पर आयेंगे, लेकिन अभी प्रश्न काल चलने दीजिए।

श्रीमती मीना सिंह : बहुत से लोगों को समय पर डाक न मिलने के कारण उनके इंटरव्यू छूट जाते हैं, बहुत से लोगों को नियुक्ति पत्र समय पर न मिलने के कारण वे रोजगार से वंचित रह जाते हैं।

मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से प्रश्न है कि क्या वे उक्त समस्याओं से अवगत हैं। यदि हां, तो उनका मंत्रालय इन समस्याओं को दूर करने और डाक पत्रों के समय पर वितरण के लिए कौन से कदम उठा रहा है?

SHRI SACHIN PILOT : Madam Speaker, as you are aware, the Department of Post is a very crucial department in the Government of India. Madam, we have, across the country, 1,55,000 post offices and approximately 4.8 lakh employees working together in the Department of Post.

Madam, while it is the endeavour of the Department to make sure that we have 100 per cent delivery of all registered, unregistered, first-class and second-class mail, there are issues sometimes when the mail is not received on time. That is because the Department of Posts has also to depend on external agencies such as



air network, railway network and transportation facilities of roads etc. from other agencies.

Madam, we are trying to make sure that our efforts bear fruits. We are setting up six automated mail processing centres in Delhi, Mumbai, Kolkata, Chennai, Bangalore and Hyderabad. We have also inducted dedicated aircraft for the North-Eastern region. We are setting up mail post centres. We are also having radio frequency identification devices on bags.

Since 2009, there has been lifting of the curbs on the induction and recruitment of members in the Department of Posts. So, we are trying to recruit more people. We are trying to rationalise the post offices. Through Project Arrow of the Department of Posts, we are making sure that we make these 1,100 post offices ideal post offices, but it will be our endeavour in the time to come to collaborate more with other agencies to make sure that our delivery is more on time.

श्रीमती मीना सिंह : महोदया, आज किसी भी व्यक्ति को या किसी भी व्यापारिक संस्था को कोई भी डाक भेजनी पड़ती है तो उसके ज़हन में सबसे पहले कोरियर सर्विस का नाम आता है। मेरे मूल प्रश्न के जवाब में मंत्री जी ने कहा है कि डाक वितरण के लिए उनके विभाग को बाहरी एजेंसियों जैसे, एयरलाइन्स, रेलवे एवं सड़क परिवहन आदि पर निर्भर रहना पड़ता है।

महोदया, मैं समझती हूँ कि किसी प्राइवेट कोरियर सर्विस को भी डाक वितरण के लिए इन्हीं बाहरी एजेंसियों का सहारा लेना पड़ता है, लेकिन फिर भी उनका वितरण सही समय पर होता है। इससे आम जनता में प्राइवेट कोरियर सर्विस की साख बन चुकी है।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से यह प्रश्न है कि क्या वे ऐसा कोई कदम उठा रहे हैं, जिससे भारतीय डाक विभाग प्रतियोगिता के इस दौर में प्राइवेट कोरियर सर्विस को टक्कर दे सके और आम जनता का विश्वास हासिल कर सके?

श्री सचिन पायलट : महोदया, मैं माननीय सदस्या की भावनाओं से पूरी तरह सहमत हूँ। हम लोग भी चाहते हैं कि हमारा विभाग न सिर्फ प्राइवेट कोरियर सर्विसेज़ के लेवल पर आये, बल्कि उससे बेहतर भी हो। हमारा बहुत ही व्यापक और बड़ा विभाग है।

महोदया, मैं आपकी और सदन की जानकारी के लिए बताता हूँ कि साल भर में 654 करोड़ ऐसे मेल आर्टिकल्स हैं, जिनका डिपार्टमेंट ऑफ पोस्ट वितरण करता है। मुझे बताते हुए खुशी है कि जो हमारे स्पीड पोस्ट्स हैं, उनके ट्रैफिक में पिछले पांच साल में हमने सौ प्रतिशत से ज्यादा वृद्धि की है। स्पीड पोस्ट एक ऐसा एरिया ऑफ वर्क है, जहां आम जन का विश्वास जीतने में हमें काफी कामयाबी मिली है। यह बात सच है कि प्राइवेट कोरियर्स के आने से प्रतियोगिता बढ़ी है, लेकिन महोदया, मैं आपको और सदन को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि कोई भी प्राइवेट कोरियर, चाहे वह देशी हो या विदेशी हो, कितना भी बड़ा हो, हमारा विभाग सक्षम है, हमारे कर्मचारी सक्षम हैं और हम लोग पूरी कोशिश करेंगे कि हम इन प्राइवेट कोरियर्स से बेहतर सर्विस जनता को दे सकें।

चौधरी लाल सिंह : महोदया, मैं आपकी इजाजत से मंत्री जी को बताना चाहता हूँ और अपने प्रश्न का उत्तर भी चाहूंगा कि जो हमारे पहाड़ी क्षेत्र हैं, वहां आप देखेंगे कि वहां जो चिट्ठी पहुंचती है, आप सुनकर हैरान होंगे कि वह महीने-महीने के बाद पहुंचती है। उसकी उम्र हो गयी होती है और वह चिट्ठी पहुंचती नहीं है। खासकर पहाड़ों के जिन बच्चों ने इंटरव्यू के लिए फार्म भरे होते हैं, उनका समय निकल जाता है। ये कहते हैं कि हम सक्षम हैं, लेकिन मैं कहता हूँ कि बुरा हाल है।

ये स्वामस्वाह में ऐसे न कहें। मेरी अपनी कांस्टीट्यूएंसी में डिस्ट्रिक्ट जोडा में, इंदरवाल में, भदरवाह में, किशतवाड़ में, माड़वा, बाड़वन और दरशन में जो हाल है, क्या मैं आपको वहाँ की चिट्ठियाँ लाकर दूँ? उनकी दुर्दशा होती है।

अध्यक्ष महोदया : आप प्रश्न पूछिये।

चौधरी लाल सिंह : मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से अपील है कि उन पहाड़ी इलाकों में जहाँ आपने छोटे-छोटे पोस्ट ऑफिस खोले हैं पहाड़ों के नीचे जहाँ 30-40 किलोमीटर पैदल चलकर जाना पड़ता है, मेहरबानी करके वहाँ के लिए उस इलाके के लोगों की भर्ती करवाएँ जो वहाँ जाकर लोगों की चिट्ठियाँ दें। क्या मंत्री जी ऐसा इंतज़ाम करेंगे?

श्री सचिन पायलट : अध्यक्ष महोदया, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि हमारे विभाग का विशेष ध्यान देश के उन सूबों और प्रांतों पर है जो पहाड़ी हैं, चाहे उत्तर पूर्व के इलाके हों या जम्मू-कश्मीर की घाटियाँ हों। यह बात सही है कि जो दूर-दराज के इलाके हैं, वहाँ इस प्रकार की कंप्लेन्ट्स ज्यादा आती हैं, लेकिन मैं माननीय सदस्य को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि हम लोग भी पूरी तरह सतर्क हैं। यदि कोई स्पैसिफिक कंप्लेन्ट इनके पास है तो मुझे लाकर दें, उसका निदान हम करेंगे। लेकिन जम्मू कश्मीर में न

सिर्फ हम भर्तियाँ करेंगे, लेकिन अगर ज़रूरत पड़ेगी तो वहाँ पर नियमानुसार मंत्रालय के अंतर्गत पोस्ट ऑफिसेज़ को जितना व्यापक बना सकेंगे, उसकी पूरी कोशिश हम लोग करेंगे।

SHRI ARJUN CHARAN SETHI : If you kindly look at part (e) and part (f) of the question which the hon. Member has asked, it says:

“(e) whether the shortage of manpower including postmen is one of the reasons for the poor delivery and distribution of mail; and
(f) if so, the corrective action taken by the Government in this regard?”

In reply to this particular question, the hon. Minister has stated “No” which means there is no problem of shortage of manpower. At the same time, he has admitted, and I would like to quote one sentence of the Minister, “No, Madam. Shortage of manpower in normal course due to death, retirement, resignation, etc., is sought to be made up by recruitment. The short-term gap between shortage and recruitment is sought to be made up by distribution and combination of duties.” This is the crux of the matter. On the one side, they have said that there was no shortage of manpower. On the other hand, they have stated that they have redistributed the work amongst the available staff. The hon. Minister has admitted this.

If there is no shortage of manpower, and in this particular regard, I want to know how many recruitments they have undertaken in between, how many left the job due to retirements, deaths or other reasons, and how many people have been recruited to fill up the gaps caused due to death,, retirement, resignation, etc. If there is no definite answer or specific statistics readily available with him, Madam, will you please allow him to lay the details on this particular aspect on the Table of the House? That will be all right.

In this context, I am sorry to state that I have written a letter to the hon. Minister two years back referring to my own circle, but no reply has been received

as yet. Two years back, I have written a letter, but I have not received any reply from you so far.

SHRI SACHIN PILOT: Madam Speaker, the hon. Member is a very senior Member. I would like to very respectfully submit to him and to the House that what we stated in the answer is a fact that delays are not happening because of shortage of manpower. Since the hon. Member wanted specific answers, I will just take one minute to elaborate. The total strength of the Department of Posts is 2,69,000 approximately. We have the Grameen Dak Sevaks; all inclusive, we have got 4.87 lakh sanctioned strength in the Department of Posts.

The hon. Member pointed out about the rationalization and shifting of post offices. It is an on-going process. As you are aware, the dwellings and the habitations keep shifting. Cities are getting larger and larger. Villages are getting larger. Earlier, where there were post offices, thirty or forty years ago, perhaps, the population has shifted to a nearby area and town. If we look at the population, there are very fixed parameters in normal areas, hilly areas and tribal areas depending on the population and the area. We accordingly rationalize the location of post offices and the number of people deployed.

The Grameen Dak Sevaks were not considered Government employees. So, the Sixth Pay Commission recommendations were not applicable to them. I am happy to inform the House that the Department set up a Committee to make sure that we address the grievances of the Grameen Dak Sevaks, and that the report has been accepted. It is going to cost the Government hundreds of crores of rupees, but these thousands of employees, the GDS employees, who were up until now not been given a raise, between 15 to 30 per cent per month of increase of their wages has already taken place. We are now also giving these Grameen Dak Sevaks, for the first time, a cycle allowance.



Earlier these Gramin Dak Sevaks were using cycles and putting money from their own pockets. Today we give them cycle allowance, maintenance allowance, maternity grant for the GDSs. We are now in the process of recruiting 7,800 more people in the Department of Posts. It is an on-going process. For Group 'A' and Group 'B' it is the UPSC and the Staff Selection Boards that do the recruitment and for Groups 'C' and 'D', it is an on-going process and different State Circles are already in the process of recruiting people. And 7,800 posts have been sanctioned and we are in the process of recruiting such people.

SHRI ARJUN CHARAN SETHI : Madam, I had asked a specific question. Why can the hon. Minister not lay it? Madam, you please direct the hon. Minister to lay the details of the recruitment that he has undertaken during these two years or three years. How many of them have retired, how many they have recruited?

MADAM SPEAKER: Would you write to him specifically?

SHRI SACHIN PILOT: I will be specific. We have already started the recruitment for the 7,800 sanctioned posts. I will give an exact update on the floor of the House.

SHRI S. SEMMALAI : Even today the postman in uniform is a welcome guest in the villages. In spite of the rapid technological advances, the mail delivery is still the most reliable form of communication. But in villages, the postmen are still treated as ED employees. Their long time demand is to regularize their services and to treat them on a par with the postal employees working in the urban areas. Even though their working time is fixed as three hours, really they are working for five hours. Will the Minister, taking into account the nature of services rendered and to fulfil their long-pending demand, come forward to regularize the services of ED employees?

SHRI SACHIN PILOT: This supplementary does not relate to the main question. But I would like to assure the hon. Member that the Government and the Department is very sympathetic towards the demands raised by the various employees. We are in constant touch with the unions. There are already steps being taken. But if he puts a separate notice, I will answer the question separately.

(Q. No. 322)

SHRI UDAY SINGH : Madam, in matters relating to the Defence of the country, we are willing to accept cryptic answers. We do not want extra transparency provided the answers given to us address the core issue. The question related is why such accidents take place. It is the conventional wisdom; it is generally believed that the number of air accidents in our country is far in excess of what is considered to be the global norm. Each accident is an unfortunate event. I am sure, they are unavoidable in all circumstances and there will be air accidents. But in India we have seen that we have had more than our fair share of air accidents. This particular aircraft the HJT 16 is not the first one that has had an accident. In fact, in the last four years, there have been a couple of accidents involving this particular type of aircraft and I am sure, the Ministry and the Minister would have learnt from the Board of Inquiries of those accidents as to why these accidents take place. By saying that the causes of this particular accident would be known only after the BOI has submitted its report, is actually giving us no answer.

Therefore, I would like to know from the Minister, why these aircraft are meeting with accidents at regular intervals and whether there is a design flaw with these aircrafts and, if so, what is it that the Government is planning to do, whether it is trying to phase out these aircrafts or upgrade them. We want some kind of answer from the Government.

SHRI M.M. PALLAM RAJU: Madam Speaker, each crash that happens is a sad incident for the armed forces and every measure is taken to ensure that nothing goes wrong in future. However, in defence of this particular aircraft, I would like to mention that in its 29,500 hours of flying of the Kiran Aircraft, only three crashes have taken place so far including the one that happened in Hyderabad in March. That has been the record. This trainer aircraft is designed for training and also for aerobatic flying and it is manufactured by the Hindustan Aeronautics Limited. It is proved to be a reliable aircraft so far and it has stood us well. This specific aircraft which crashed in Hyderabad was inducted only in 1998. It had

only 1720 hours of flying and it had a relatively safe record. However, this particular crash, we are looking into the factors. The normal factor, for which a crash happens, is either due to human error or a technical defect and every instance that has happened so far, a thorough study is done to analyse the causes of the failure.

Rectification is done and inducted into the training so that such incident do not recur.

SHRI UDAY SINGH : In my first question I mentioned that we are having a fair share of accidents. There is also a feeling and need for our aircraft to be phased out at regular intervals and newer aircraft inducted. We just heard some disconcerting reports that one of the types of aircraft that the Indian Air Force operates is going to be upgraded – the Avionics and Ornaments - at a phenomenal cost and the same report suggested that newer, better aircraft would probably be available to us for the cost that we are paying for the upgradation. Therefore, I would like to know from the hon. Minister as to whether it would not be more prudent that instead of upgrading older aircraft which have now lived their useful life and as to whether it would not be better if we go in for induction of newer aircraft available from other countries.

SHRI M.M. PALLAM RAJU: This particular question refers to the Naval Aviation and I would like to confine myself to that. To answer the question in general, every aircraft has a designed life and a periodic upgradation is necessary and we do try to induct the most modern aircraft into our flying, given the budget, and also an upgrade as necessary at periodic intervals.

SHRI NAVEEN JINDAL : Through you, Madam Speaker, I would like to apprise the hon. Minister that I have been following the accident record of Defence aircraft for the last few years and was very happy that there was a marked improvement. However, lately the safety record has been disappointing as there have been three fatal accidents in the month of February-March this year. Will the hon. Minister kindly apprise the House as to what is the outcome of enquiry of the

other two aircrafts as well, the MiG-27, which crashed on 16th February, and MiG-21, which crashed on 19th February.

SHRI M.M. PALLAM RAJU: Again I want to remind that the House that I would like to confine myself to Naval Aviation as this particular question refers to the crash which happened to the Naval aircraft S-13. Like I said earlier, every time a crash happens, we have a Board of Enquiry which looks into the causes for the accident and carries out rectification measures. I will not be able to, at this point, answer to the air accidents that happened in the Air Force, but I can assure the House that every time an incident happens, the causes for the incident is deeply looked into and corrective measures are taken.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Madam, aircraft whether it belongs to Naval or Air Force, that question is not material. Such type of accidents happen involving the Defence Forces. Particularly, I want to mention the name of an aircraft MiG-21. The basic idea throughout the nation is that whenever any operational attempts are made by the pilots to take the aircraft into the sky, that will fall down or may fall down at any place or anywhere causing the deaths of promising, young pilots of the country. It is not a very bright picture as far as MiG-21 aircraft is concerned in connection with the fleet of the Defence Forces. Whether the Government proposes to include this MiG-21 furthermore or want to make it a total rejection considering the effectiveness of this aircraft in particular, whose failure is very well established in the minds of the people of the country?

THE MINISTER OF DEFENCE (SHRI A.K. ANTONY): Madam, Speaker, this question is regarding the aircraft accident in the Naval Force. Regarding this particular aircraft – Kiran series – this aircraft is used by Indian Navy or the Air Force for imparting basic training facilities.

Apart from that basic training, they are using for aerobatic exercises. This aircraft, as my colleague just now mentioned, was inducted into the Indian Navy in 1985. So, in the last 25 years, three accidents took place, in this type of aircrafts; in the last ten years, one accident took place – whether it is one or three, accidents



are accidents. But considering the rate of accidents, in the last 25 years after the induction of this aircraft in 1985, three accidents took place and in the last ten years, there was only one. In the Navy also, during the last ten years, 20 accidents took place, which means, on an average, there were two accidents yearly. It is very serious. The Ministry is paying serious attention to all these accidents. After the court of inquiry and after finding the reasons for such accidents, we are taking corrective measures.

Regarding the induction of new aircrafts, there is a balanced approach taken by the armed forces. They want to induct modern equipments, and along with that, they want to continue to use the equipments that are already in services. Normally purchase of aircrafts is very costly things. So, by and large, we are purchasing the aircrafts, after spending thousands of crores of rupees. Normally, 30-40 years is the lifetime for the aircrafts. We cannot change the aircrafts, whenever we find something modern in the world. So, for some urgent purposes, for uses in the border areas and for other important purposes, they will always use modern aircrafts, but at the same time, in the entire fleet of aircrafts, not only in India, but also all over the world, there are old aircrafts and also new aircrafts. So, this is the way it is managed by the Army or Navy or Air Force.

Coming to the MiG-21, I agree that it is a very old aircraft. Now it is in the final phase; we are in the process of phasing it out. When we are getting more and more new aircrafts, it will be done – there is a time limit. So, it is almost in the final phase. I agree with the hon. Member; we are also in the process of phasing out this particular type of aircraft, MiG-21.

श्री नामा नागेश्वर राव : मैडम स्पीकर, एयरक्राफ्ट का जो क्रैश हुआ, उसके क्रैश होने का जो तरीका था वह और यह जो एयरक्राफ्ट क्रैश हुआ है, वह इंटरनेशनल एयर-शो में क्रैश हुआ। इस एयर-शो में पूरे वर्ल्ड के लगभग 100 कंट्रीज के लोग थे, उनके सामने यह एयरक्राफ्ट क्रैश हुआ। ऐसे इम्पोर्टेंट ऑक्जेजन के लिए पहले से, पूरी और प्रॉपर केयर क्यों नहीं की गई? इसकी न्यूज भी आई है कि यह हैदराबाद में हुआ और फ्यूल सप्लाई चोक होने के कारण हुआ, लेकिन वास्तविकता क्या है, यह अभी तक किसी को पता नहीं है।

इतने इम्पोर्ट एयर-शो में इस प्रकार से भारत के एयरक्राफ्ट के क्रैश होने से इंडिया की रैपुटेशन बहुत प्रॉब्लम में आ गई है। इसके कारण पूरी दुनिया यह सोचती है कि हमारे देश की नैवी टैलेंट नहीं है। यह बहुत सीरियस मैटर है।

मैडम, दूसरी बात मैं पूछना चाहता हूँ कि यह जो एक्सीडेंट हुआ है, इसमें मारे गए लोगों को अभी तक कंपैन्सेशन का पेमेंट नहीं हुआ है और फ्यूचर में बेगमपेट एयरपोर्ट से,...

अध्यक्ष महोदया : आप सवाल पूछिए।

श्री नामा नागेश्वर राव : मैडम, जो ओल्ड एयरपोर्ट बेगमपेट एयरपोर्ट था, उस पर ये एयर-शो हुआ, इसके कारण लोग हैदराबाद आने में भी डरेंगे। इस प्रकार के एक्सीडेंट होने से हमारे आंध्र प्रदेश का नाम भी खराब हो रहा है। इस पर बहुत सीरियसली सोचना चाहिए, आगे से ऐसा नहीं होना चाहिए और अंत में मैं पूछना चाहता हूँ कि कंपैन्सेशन कब तक पे किया जाएगा?

SHRI M.M. PALLAM RAJU: It is unfortunate that this incident has happened. But this incident happened during an International Show – India Aviation Expo – like the hon. Member has mentioned, a lot of participants were there. The show was conducted by the Ministry of Civil Aviation in conjunction with FICCI. The necessary permission to fly the naval team was sought from the Ministry of Defence, which we did. It is very unfortunate that this incident has happened. But I can assure the House; at the time of the crash, this aircraft was in a fully serviceable condition. Although this airfield in the Begumpet is not in use, it is being used for air-shows. Certainly, a lot of residences have come up around this airport.

Any time a new airport happens, at that time usually that area is empty but subsequently all these habitations happen. So, it is unfortunate that the incident has happened but once the Court of Inquiry is completed, suitable compensation will be paid by the particular Service, in this case the Navy. Meanwhile, two people who were injured were taken care of, were administered first-aid and discharged.

श्री सतपाल महाराज : महोदया, मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने कहा कि जो इस दुर्घटना में घायल हुए हैं, उनको मुआवजा दिया जाएगा। पैरा मिलिट्री फोर्स और हमारी सेना के जो सैनिक हैं, वे

देश के लिए अपने प्राणों को न्यौछावर कर देते हैं, तो उनको सात लाख रूपए से लेकर पचास लाख रूपए तक का मुआवजा मिलता है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जो लोग देश के लिए अपने प्राणों की आहुति दे देते हैं, शहीद हो जाते हैं, क्या उनके लिए एक मुआवजा देने की कोई नीति है?

SHRI M.M. PALLAM RAJU: Madam, although this is out of the scope of the question, there is a policy for compensation for servicemen who lose their lives in the line of their duty.

(Q. No.323)

प्रो. रंजन प्रसाद यादव : मैडम स्पीकर, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा, जैसा कि उन्होंने हमारे प्रश्न के उत्तर में दिया है कि जनगणना वर्ष 2001 के अनुसार देश में वरिष्ठ नागरिकों, जिनकी उम्र 60 वर्ष है, उनकी कुल जनसंख्या 7.7 करोड़ थी, जो वर्ष 2011 में अनुमानित 9.84 करोड़ हो जाएगी, वृद्धजनों के बेहतर जीवन को सुनिश्चित करने के लिए सरकार अनेक प्रकार की सुविधायें प्रदान करती है, जैसे वित्तीय एवं खाद्य सुरक्षा, स्वास्थ्य देखभाल, आश्रय एवं वृद्धजनों की अन्य जरूरतें, विकास में भागीदारी, दुरुपयोग व शोषण के विरुद्ध संरक्षण, ये सुविधायें अन्य मंत्रालयों जैसे हेल्थ, परिवार कल्याण मंत्रालय, ग्रामीण विकास मंत्रालय, रेल मंत्रालय और अन्य विभागों से भी की जाती है, क्या सरकार ऐसे वृद्ध एवं वरिष्ठ नागरिकों के लिए सीनियर सिटीजनशिप आइडेंटिटीकार्ड जैसी सुविधा प्रदान करने का प्रस्ताव रखती है, जिससे वृद्ध व्यक्ति एक ही स्मार्ट कार्ड द्वारा सभी सुविधाओं का लाभ ले सके, अगर हां तो कब तक और नहीं तो क्या बात है?

SHRI MUKUL WASNIK: Madam, I think there is no proposal at this point of time to provide for separate identity cards for the senior citizens. I think different proposals in this regard have already been under consideration. Therefore, to provide separate identity cards for senior citizens is not under consideration.

प्रो. रंजन प्रसाद यादव : महोदया, वृद्धजनों के कल्याण के लिए सरकार स्वास्थ्य एवं देखरेख सुविधायें उपलब्ध कराती है, किंतु खेद का विषय है कि ज्यादातर स्वास्थ्य बीमा देने वाली कंपनियां 65 वर्ष की उम्र के बाद बीमा नहीं देतीं, जबकि पश्चिमी देशों में 80 वर्ष तक इन सुविधाओं का प्रावधान है। देश में दस प्रतिशत बुजुर्ग ऐसे हैं, जिनकी देखभाल करने वाला कोई नहीं है। ऐसे बुजुर्गों की संख्या लगभग 2.7 करोड़ से ज्यादा है, जो बीमार हैं और जिनकी फौरन देखभाल की जरूरत है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि इस विषय में सरकार ने क्या कोई रणनीति तैयार की है या करना चाहती है?

SHRI MUKUL WASNIK: Madam, I would like to inform this august House that the Insurance Regulatory and Development Authority on 25th May, 2009 had informed all the general insurance companies that health insurance products filed should be allowed till the age of 65 years and if anybody is not being permitted then specific reasons have to be provided for why this is not being allowed. And beyond the circular which was issued in May, 2009, there is no further action under consideration.



MADAM SPEAKER: Shri Aaron Rashid – not present.

श्री विष्णु पद राय : मंत्री जी ने जवाब दिया है कि सिक्स्थ पे कमिशन लागू होने के पश्चात् 80 साल से ऊपर के ओल्ड एज पेंशन होल्डर्स को 20 प्रतिशत एक्सट्रा पेंशन मिलेगी, 85 साल से ऊपर के पेंशन होल्डर्स को 30 प्रतिशत मिलेगी आदि। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या यह अंडमान-निकोबार द्वीप समूह में लागू हुआ है और यदि लागू नहीं हुआ है तो कब होगा?

श्री मुकुल वासनिक : भारत सरकार का यह फैसला पूरे हिन्दुस्तान के लिए है और अंडमान-निकोबार द्वीप समूह के लिए भी यह फैसला लिया गया है।

SHRI PONNAM PRABHAKAR : Madam, the House is well aware that the Government of Andhra Pradesh is perfectly implementing the welfare scheme for old age pension by giving Rs. 200 every month on the first day of the month itself, just like giving the salary, through the Self-Help Groups. My question is whether the Ministry has any proposal to assist them financially in the remaining period of the Five Year Plan and whether they are increasing the amount in this regard.

SHRI MUKUL WASNIK: Madam, in 2006-07, the National Old Age Pension Scheme was revised and it was renamed as Indira Gandhi National Old Age Pension Scheme. Earlier, the coverage was restricted but then it was decided that all those who are above 65 years of age will be covered under this Old Age Pension Scheme. In 2006-07, the coverage was 87,56,000 but last year, in 2009-10, the Ministry of Rural Development provided pension to 1.63 crore. In a matter of just a couple of years, the number of beneficiaries covered has doubled. The Government of Andhra Pradesh has been providing pension.

I would like to mention here that the Ministry of Rural Development extends Rs. 200 per person per month and it is expected that the State Government should make an equal contribution at least. There are certain States who are doing more than Rs. 200 per month but there are certain States who are doing less and that is a matter of concern.

श्री रेवती रमन सिंह : अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जो 65 साल की आयु सीमा रखी गई है, क्या उसे घटाकर 60 साल किया जाएगा, क्योंकि भारतवर्ष के बहुत से प्रदेशों में लोगों की मृत्यु 60 साल से भी कम उम्र में हो जाती है?

दूसरा, मंत्री जी के जवाब में लिखा है कि बीमारी में उन्हें तमाम सुविधाएं मिलती हैं। हमारे उत्तर प्रदेश में किसी को कोई सुविधा नहीं मिलती, यह मैं व्यक्तिगत रूप से जानता हूँ। मैं आपसे यह भी जानना चाहता हूँ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप कितने प्रश्न पूछेंगे।

...(व्यवधान)

श्री रेवती रमन सिंह : महोदया, यह उसी से लगा हुआ प्रश्न है, अलग नहीं है।...(व्यवधान)

मैं जानना चाहता हूँ कि क्या उनकी सुविधा 200 रुपये से बढ़ाकर 300 रुपये करने पर विचार करेंगे?

SHRI MUKUL WASNIK: Madam, as far as the maintenance and welfare of Parents and Senior Citizens Act of 2007 is concerned, senior citizens have been defined as persons who are 60 years and above but as far as Indira Gandhi National Old Age Pension Scheme is concerned, the Ministry of Rural Development have provided pension to persons above the age of 65 years. But there are several other schemes which are meant for people above the age of 60 years. I am not in a position to mention right away whether there is any such proposal to reduce the age for Pension Scheme from 65 years to 60 years.

Secondly, I would like to mention that as far as the age thing is concerned, the expectancy of life at birth in 1951 was 42 years. In 2010, it has almost reached 67 to 68 years. So, there has been an increase by almost 25 years. The matter of concern for all of us will have to be that there are certain projections that by 2050, the percentage of senior citizens in the population can go up to 21. Today, it is almost about seven-and a-half per cent. Therefore, for the special needs of the senior citizens, we will have to have special programmes to address their issues.

SHRI B. MAHTAB : I have a very direct question. Nearly 10 per cent of our population today is beyond the age of 60 years. As Shri Rewati Raman Singh has said, life expectancy has gone up and this population will rise drastically in the

near future. I have a pertinent question to put relating to the policy of the Government.

Mr. Minister, you recognize 60-Plus as the age to determine a person as a senior citizen but you provide pension after 65 years! You have answered a question earlier saying that you are not in a position to say whether this policy decision is going to be reviewed or not. Do you not believe that there is a discrepancy in determining a senior citizen and providing pension? A number of States are providing old-age pension to senior citizen who have crossed 60 years.

MADAM SPEAKER: Please put your question.

SHRI B. MAHTAB : My question is whether you are going to bring down the age from 65 years to 60 years or not. To add to this, widow pensions are also being provided with an age bar. A widow who has crossed 40 years is only eligible to get widow pension. A widow is a widow. It caters to the BPL category also. My question here is this. Do you consider there is a need to review the age bar relating to old-age and also to widow pension?

SHRI MUKUL WASNIK: Madam Speaker, I appreciate the concern expressed by the hon. Member. I would like to inform through you, this august House that we will have to understand that in the year 1997, the beneficiaries covered under the Old-Age Pension Scheme was 27,60,000 at Rs.75 per month per older person. Today, in 2010, we have risen up to 1,63,00,000 providing Rs.200 per person per month. So, one should understand that there has been a massive increase. What has been decided is that above 65 years, it has to be universal coverage – all those who are below the poverty line. There are different schemes for different concerns. But at this point, there is no such proposal under consideration to lower the age.

As far as widows above 40 years are concerned, I am afraid, I will not be in a position to respond.

MADAM SPEAKER : SHRI J.M. Aaron Rashid – Not Present

Q. No.324 – Shri Narayansingh Amlabe.

(Q. No. 324)

श्री नारायण सिंह अमलाबे : माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि मध्य प्रदेश में राजगढ़ जिले सहित 900 से 500 तक की आबादी के सम्पर्क विहीन ग्रामों के नवीन सड़क निर्माण प्रस्तावों को कब तक स्वीकृत किये जाने की संभावना है तथा ऐसे स्वीकृत प्रस्तावों के लक्ष्य की पूर्ति कब तक पूर्ण की जा सकेगी?

श्री प्रदीप जैन: महोदया, मैं आपके माध्यम से सम्मानित सदस्य को बताना चाहता हूँ कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंदर जितने भी प्रस्ताव राज्य सरकार के माध्यम से विभिन्न जिलों से आते हैं, उनमें जिस फेज को वे क्लियर कर लेते हैं, उस फेज के बाद उनके जो प्रोजेक्ट लम्बित रहते हैं, उनकी स्वीकृति आ जाती है। राजगढ़ जिले से संबंधित जानकारी उन्होंने मांगी है। महामहिम राष्ट्रपति जी ने वर्ष 2009 में एक टारगेट दिया था कि हमें सबसे पहले देश के अन्दर चार बिन्दुओं के आधार पर मार्गों को मुख्य मार्ग से जोड़ना है। हमारे देश में भारत निर्माण के फेज-वन के जो एरियाज हैं, उनको जोड़ना है। दूसरे, उन 33 विशेष जिलों को जोड़ना है जिनमें नक्सलवादी गतिविधियां हैं, जो सीमा से लगे हुए जिले हैं, उनको जोड़ना है और चौथे, ऐसे नेटवर्किंग के हेबिटेन्स जो एशियन बैंक और वर्ल्ड बैंक से फाइनेंस होने हैं। इस टारगेट के बाद ही हम लोग कोई अपग्रेडेशन का काम लेंगे।

श्री नारायण सिंह अमलाबे : माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से जानना चाहता हूँ कि पांच वर्ष बाद प्रधानमंत्री सड़कों का उन्नयन करने के लिए क्या आप राज्य सरकारों को ऐसे आदेश-निर्देश दिए जाएंगे जिससे उनका रख-रखाव हो सके और जनता को आने-जाने में परेशानी नहीं होगी।

श्री प्रदीप जैन: महोदया, मैं आपके माध्यम से सम्मानित सदस्य को बताना चाहता हूँ कि यह देश की सबसे महत्वपूर्ण योजना है जिसमें हम देश की छः लाख से ज्यादा ग्राम पंचायतों की हेबिटेन्स को मेन रोड्स और थ्रू रूट्स, दोनों से कनेक्ट करते हैं। चूंकि हमारा देश संघीय ढांचे से चलता है, इसलिए जब हम लोग रोड बनाते हैं तो पांच साल के लिए मेंटेनेंस और रिपेयरिंग की जिम्मेदारी उस ठेकेदार के माध्यम से राज्य सरकार कराती है और पांच साल के बाद, क्योंकि गुणवत्ता की जांच तीन स्तरों पर होती है, पांच साल के बाद भी अनेक क्षेत्रों में सड़क अच्छी रहती है, लेकिन अगर उसका उन्नयन करना है, तो इसके सम्बन्ध में राज्य सरकारों के लिए दिशा निर्देश हम लोगों ने जारी किए हैं कि वे उसका उन्नयन करें।

श्री बालकृष्ण खांडेराव शुक्ला : महोदया, मेरे लिखित प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री जी ने जानकारी दी है कि there is no provision for upgradation of rural roads once constructed under the

Programme. हालांकि गुजरात सरकार की ओर से प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत फेज-8 के लिए जो प्रोजेक्ट दिए गए थे, उनमें से 394 करोड़ के पार्ट प्रोजेक्ट्स एप्रूव कर दिए गए थे, तभी भारत सरकार के रूरल डेवलपमेंट डिपार्टमेंट की ओर से बताया गया था कि बाकी प्रोजेक्ट्स की डीपीआर आने के बाद उनको भी एप्रूव कर देंगे। इसके बारे में मैं बताना चाहता हूँ कि गुजरात सरकार की ओर से डिपार्टमेंट को 5 जून, 2009 को ही प्रोजेक्ट्स की डीपीआर दी गयी है। इसी तरह फेज-9 के जो प्रोजेक्ट्स दिए गए थे, उनमें से 130 करोड़ रूपए के प्रोजेक्ट मंजूर कर दिए गए हैं। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि फेज-8 और फेज-9 के लिए कुल मिलाकर 987 करोड़ रूपए के जो प्रोजेक्ट्स पेंडिंग हैं, उनमें क्या कार्यवाही हुई है?

श्री प्रदीप जैन: महोदया, मैं आपके माध्यम से सम्मानित सदस्य को बताना चाहता हूँ कि मूलतः जो प्रश्न किया गया था, पीएमजीएसवाई में दो फीचर्स हैं - एक न्यु कनेक्टिविटी और दूसरा अपग्रेडेशन। न्यु कनेक्टिविटी वाली रोड्स को हम अपग्रेड नहीं करते हैं, अपग्रेडेशन वाली दूसरी सड़कें होती हैं।

दूसरे, आपने गुजरात सरकार के बारे में जो बात कही है, जब राज्य सरकार अपना कोई काम पूरा कर लेती है, तो दूसरे फेज के उसके प्रोजेक्ट्स एनआरआरडीए के पास एसआरआरडीए के माध्यम से आते हैं। उसमें माननीय सदस्य ने जो स्पेशल प्रस्ताव कहे हैं, गुजरात राज्य सरकार की ओर से टोटल 3082 प्रोजेक्ट्स एप्रूव होकर आए थे, जिनमें से 2467 प्रोजेक्ट्स कंप्लीट हो गए जिनकी लागत 1780 करोड़ रूपए है। इसके अलावा माननीय सदस्य ने जो स्पेशल जानकारी मांगी है, वह जानकारी हम उनके पास भेज देंगे।

श्री गोरखनाथ पाण्डेय : अध्यक्ष महोदया, मंत्री जी ने बताया है कि जो प्रोजेक्ट्स प्रदेशों से आते हैं, उन्हें स्वीकृति देकर भेज दिया जाता है। मैं उत्तर प्रदेश और विशेष रूप से पूर्वांचल की बात करना चाहता हूँ कि वहां अनेक ऐसे जिले हैं, जहां प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना के तहत सड़कों का निर्माण कार्य होना है। उनके प्रस्ताव राज्य सरकार से मंजूर होकर आपके यहां आए हुए हैं, लेकिन फेज आठ और नौ की धनराशि केन्द्र सरकार ने अभी तक अवमुक्त नहीं की है। जिसकी वजह से वहां के सारे कार्य अधूरे पड़े हैं, जबकि उन सड़कों का निर्माण होना चाहिए, क्योंकि वे बहुत जरूरी हैं। हमारे क्षेत्र में ग्रामीण अंचलों में जहां आवागमन की सुविधा नहीं है। वहां प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना के तहत सुविधाएं मिल सकती हैं, लेकिन प्रदेश सरकार से इन सड़कों के निर्माण हेतु जो प्रोजेक्ट्स आए हैं, फेज आठ और नौ की धनराशि केन्द्र सरकार से अवमुक्त नहीं हो पाई है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि यह धनराशि कब तक अवमुक्त करा दी जाएगी, जिससे पूर्वांचल विशेष रूप से भदोही, मिर्जापुर, जौनपुर, चंदौली और

इलाहाबाद के अलावा और भी बहुत से ग्रामीण अंचल हैं, जहां सड़कों का निर्माण हो सके? पूर्वांचल के बहुत से कार्य यहां से धनराशि अवमुक्त नहीं होने की वजह से बाधित हैं और लम्बित पड़े हैं इसलिए कब तक इन कार्यों के लिए धनराशि की व्यवस्था करा दी जाएगी?

ग्रामीण विकास मंत्री और पंचायती राज मंत्री (डॉ. सी.पी.जोशी): अध्यक्ष महोदया, उत्तर प्रदेश के 11,143 हैबीटेशनस के डीपीआर क्लियर किए गए हैं, उनमें से उत्तर प्रदेश ने 10,748 कनेक्ट किए हैं। जितने डीपीआर उन्होंने क्लियर किए हैं, उतने हमने सेंक्शन कर दिए हैं। अभी तक 4997 हैबीटेशनस, जहां एक हजार से ज्यादा आबादी वाली बस्तियां हैं, उनमें से केवल 3935 को ही उन्होंने कनेक्ट किया है। बाकी बची हुई बस्तियों को जब वे कनेक्ट कर देंगे, तो हम उस पर कंसिडर करेंगे।

श्री लालू प्रसाद : मैडम, हाल ही में सांसद की हैसियत से मैंने सारण जिले का रिव्यू किया। हम लोगों के समय में 296 प्रोजेक्ट्स की मंजूरी केवल सारण जिले में दी गई थी। जब हमने यह जानना चाहा कि उनमें से कितने पर काम पूरा हुआ, तो मात्र दस बताया गया और उनमें भी आधा-अधूरा काम ही पाया गया, इसे हमने स्पॉट पर जाकर देखा। इसके अलावा वहां पर घटिया काम भी हुआ है। दियारा इलाके में पटना, भागलपुर में और बिहार के दूसरे कई इलाकों में भी यही बात सुनने को मिलती है कि यहां से पैसा नहीं भेजा जा रहा है। हम लोगों के समय में पैसा दिया जाता था। क्या कारण है कि अब आप पैसा नहीं भेज रहे हैं, जिसकी वजह से काम काम पूरा नहीं हो रहा है इसलिए इसका सरकार को विस्तार से जवाब देना होगा? मैंने व्यक्तिगत रूप से मंत्री जी से और राज्य मंत्री जी से भी मिलकर कहा था कि आप वहां जाकर देखें और रिव्यू करें। यह ठीक बात है कि इम्प्लीमेंटेशन का काम राज्य सरकार का है, लेकिन आखिर जो पैसा है, वह कहां अटका है, क्योंकि काम नहीं हो रहा है और क्यों पैसा नहीं भेजा जा रहा है?

श्री प्रदीप जैन: अध्यक्ष महोदया, सदन के वरिष्ठतम् माननीय सदस्य ने बिहार के सम्बन्ध में जो चिंता जाहिर की है, मैं आपके माध्यम से उन्हें बताना चाहता हूं। सब लोग जानते हैं कि देश के सभी राज्यों में जितने भी हैबीटेशनस हैं, उन्हें हम कोर नेटवर्क के माध्यम से कनेक्टिविटी देते हैं। बिहार की अपनी परिस्थितियां थीं, जिसके कारण कोर नेटवर्क जो सभी राज्यों के फाइनल हो गए थे, वहां के फाइनल नहीं हुए थे। वहां की जो स्थानीय समस्याएं हैं, जिनके कारण...(व्यवधान)

श्री मंगनी लाल मंडल: यह बात सही नहीं है...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया: ठीक है, आप पहले मंत्री जी को जवाब तो पूरा देने दें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया: आप इतना कोलाहल न कीजिए। पहले उन्हें जवाब तो पूरा देने दीजिए। आप बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ... **

अध्यक्ष महोदया: मंत्री जी, आप कृपया टू दी पाइंट जवाब दीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया: मैंने मंत्री जी को कह दिया है कि टू दी पाइंट जवाब दीजिए, लगता है आपने सुना नहीं इसलिए आप बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ... **

MADAM SPEAKER: Please take your seats.

... *(Interruptions)*

MADAM SPEAKER: I have just told him to be to the point. Please sit down.

... *(Interruptions)*

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : अध्यक्ष महोदया, बिहार के साथ सौतेला व्यवहार हो रहा है...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing is going into record.

*(Interruptions) ... **

MADAM SPEAKER: I have already asked the Minister to speak to the point.

... *(Interruptions)*

अध्यक्ष महोदया : अब आप उन्हें बोलने का मौका दीजिए। रमा देवी जी आप भी बैठ जाइये।

Nothing else will go into record.

*(Interruptions) ... **

डॉ. सी.पी.जोशी: अध्यक्ष महोदया, भारत सरकार किसी भी राज्य सरकार के साथ सौतेला व्यवहार नहीं करती है। पीएमजीएसवाई स्कीम के अंतर्गत...(व्यवधान)

यह हमारा दुर्भाग्य है कि पीएमजीएसवाई स्कीम जिन-जिन स्टेट्स में ठीक ढंग से लागू होनी चाहिए, उनमें से एक स्टेट वह है जहां यह स्कीम ठीक ढंग से लागू नहीं हो रही है और वह स्टेट बिहार है। ...(व्यवधान)

* Not recorded.

बिहार में हमने लगभग 17 हजार करोड़ रुपये के प्रस्ताव पास किये हैं, बिहार सरकार ने आज तक जितना काम करना चाहिए, उतना काम नहीं किया है। ...(व्यवधान) बिहार में 16, 628 हैबिटेन्स को हमने स्वीकृत किया...(व्यवधान) हमने 17 हजार करोड़ रुपये की ...(व्यवधान) लेकिन बिहार सरकार ने केवल 3000 हैबिटेन्स को कनेक्ट किया है। ...(व्यवधान) आगे हमने 12000 को कनेक्ट करने का पैसा दे रखा है, वह तो काम करते नहीं हैं...(व्यवधान) यह चुनाव का समय है, काम राज्य सरकार कर नहीं रही है और भारत सरकार पर आरोप लगाना चाहती है। हमने पूरा पैसा दिया है, राज्य सरकार को काम करना पड़ेगा।...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : ये बिहार विरोधी हैं...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : बिहार जाकर रिव्यू करके देखिये। बिहार नहीं लागू कर रहा है तो आकर रिव्यू कीजिए।...(व्यवधान)

डॉ. सी.पी.जोशी: अध्यक्ष महोदया, माननीय लालू प्रसाद जी ने जो बात कही है, मैं उनसे सहमत हूँ, वहां जाकर रिव्यू करेंगे, सरकार क्यों नहीं काम कर रही है, उसकी जांच करेंगे।

अध्यक्ष महोदया : मंत्री जी, आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

(Q. No.325)

श्री प्रतापराव गणपतराव जाधव : अध्यक्ष महोदया, बंजर भूमि कृषि योग्य बनाने के लिए जो योजनाएं सरकार ने बनाई हैं, वह हजारों करोड़ रुपये खर्चा करके बनाई हैं।

MADAM SPEAKER: We have moved on to the next Question, please.

... (Interruptions)

श्री प्रतापराव गणपतराव जाधव : आज तक कितनी बंजर भूमि कृषि योग्य बनी है और जो बंजर भूमि कृषि योग्य बनी है उसे एससी और एसटी के भूमिहीन लोगों के बीच में बांटने का सरकार ने ऐलान किया था। ऐसे कितने लोगों को जमीन दी गयी है?

MADAM SPEAKER: Nothing else will go into record.

(Interruptions) ...*

श्री प्रदीप जैन: अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से सम्मानित सदस्य को बताना चाहता हूँ कि देश के अंदर, सर्वे के अनुसार कुल 142 मिलियन हेक्टेयर भूमि है और भूमि डेवलपमेंट के संबंध में जो योजनाएं चली हैं उनसे 38.29 लाख हेक्टेयर जमीन कल्टीवेटेड बनी है ।

श्री प्रतापराव गणपतराव जाधव : अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि आज तक कितने हेक्टेयर बंजर भूमि को कृषि योग्य बनाया गया है?

श्री प्रदीप जैन : महोदया, मैंने पूर्व में बताया है कि इस योजना के माध्यम से 38.29 मिलियन हेक्टेयर जमीन कल्टीवेटेड हुई है।



MADAM SPEAKER: Now, Question Hour is over.

* Not recorded.

12.00 hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE

MADAM SPEAKER: Now, we take up Papers to be laid on the Table.

Shri G.K. Vasan

THE MINISTER OF SHIPPING (SHRI G.K. VASAN): I beg to lay on the Table:—

- (1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 619A of the Companies Act, 1956:-
 - (i) Review by the Government of the working of the Hooghly Dock and Port Engineers Limited, Kolkata, for the year 2008-2009.
 - (ii) Annual Report of the Hooghly Dock and Port Engineers Limited, Kolkata, for the year 2008-2009, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 2103/15/10)
- (3) A copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the Dredging Corporation of India Limited and the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways for the year 2009-2010.

(Placed in Library, See No. LT 2104/15/10)
- (4) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (3) of Section 458 of the Merchant Shipping Act, 1958:-
 - (i) The Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Sewage from Ships) Rules, 2010 published in the Notification No. G.S.R. 13(E) in Gazette of India dated the 7th January, 2010.
 - (ii) The Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form) Rules, 2010 published

in the Notification No. G.S.R. 14(E) in Gazette of India dated the 7th January, 2010.

- (iii) The Merchant Shipping (Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk) Rules, 2010 published in the Notification No. G.S.R. 15(E) in Gazette of India dated the 7th January, 2010.

(Placed in Library, See No. LT 2105/15/10)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA): I beg to lay on the Table:—

- (1) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Office of the Controller General of Patents, Designs, Trade Marks and Geographical Indications, Mumbai, for the year 2008-2009, alongwith Audited Accounts.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 2106/15/10)

- (3) A copy of the Outcome Budget (Hindi and English versions) of the Department of Industrial Policy and Promotion, Ministry of Commerce and Industry, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 2107/15/10)

- (4) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Pharmaceuticals Export Promotion Council, Hyderabad, for the year 2008-2009, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Pharmaceuticals Export Promotion Council, Hyderabad, for the year 2008-2009.

- (5) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (4) above.

(Placed in Library, See No. LT 2108/15/10)

- (6) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (3) of Section 30 of the Tobacco Board Act, 1975 :-

- (i) G.S.R. 611(E) published in Gazette of India dated the 17th March, 2010, authorising Tobacco Board to purchase the excess/unauthorized tobacco by charging penalties in the State of Karnataka.
- (ii) G.S.R. 612(E) published in Gazette of India dated the 17th March, 2010, relaxing the provisions of Section 10 of the Tobacco Board Act in the State of Karnataka.

(Placed in Library, See No. LT 2109/15/10)

- (7) A copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the PEC Limited and the Department of Commerce, Ministry of Commerce & Industry for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 2110/15/10)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI M.M. PALLAM RAJU): I beg to lay on the Table:-

- (1) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Institute for Defence Studies and Analyses, New Delhi, for the year 2008-2009, alongwith Audited Accounts.

(Placed in Library, See No. LT 2111/15/10)

- (2) A copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the Mishra Dhatu Nigam Limited and the Department of Defence Production, Ministry of Defence for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 2112/15/10)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LABOUR AND EMPLOYMENT (SHRI HARISH RAWAT): I beg to lay on the Table a copy of the Outcome Budget (Hindi and English versions) of the Ministry of Labour and Employment, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 2113/15/10)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SHIPPING (SHRI MUKUL ROY): I beg to lay on the Table a copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the Cochin Shipyard Limited and the Ministry of Shipping for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 2114/15/10)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEALTH AND FAMILY WELFARE (SHRI S. GANDHISELVAN): On behalf of Shri D. Napoleon, I beg to lay on the Table:-

- (1) A copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the National Backward Classes Finance and Development Corporation and the Ministry of Social Justice and Empowerment for the year 2009-2010.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 2115/15/10)

- (3) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 619A of the Companies Act, 1956:-
- (i) Review by the Government of the working of the National Backward Classes Finance and Development Corporation, New Delhi, for the year 2008-2009.
 - (ii) Annual Report of the National Backward Classes Finance and Development Corporation, New Delhi, for the year 2008-2009, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (4) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (3) above.

(Placed in Library, See No. LT 2116/15/10)

12.01 hrs.**Standing Committee on Finance
10th to 20th Reports**

डॉ. मुरली मनोहर जोशी (वाराणसी): महोदया, मैं वित्त संबंधी स्थायी समिति 2009-10 के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:-

1. भारतीय प्रतिभूति और विनिमय बोर्ड (संशोधन) विधेयक, 2009 के बारे में दसवां प्रतिवेदन।
 2. वित्त मंत्रालय (आर्थिक कार्य, वित्त सेवाएं, व्यय और विनिवेश विभागों) की अनुदानों की मांगों (2010-11) के बारे में ग्यारहवां प्रतिवेदन।
 3. वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) की अनुदानों की मांगों (2010-11) के बारे में बारहवां प्रतिवेदन।
 4. योजना मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2010-11) के बारे में तेरहवां प्रतिवेदन।
 5. सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2010-11) के बारे में चौदहवां प्रतिवेदन।
 6. कॉरपोरेट कार्य मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2010-11) के बारे में पंद्रहवां प्रतिवेदन।
 7. वित्त मंत्रालय (आर्थिक कार्य, वित्त सेवाएं, व्यय और विनिवेश विभागों) की अनुदानों की मांगों (2009-10) के बारे में पहले प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी सोलहवां प्रतिवेदन।
 8. वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) की अनुदानों की मांगों (2009-10) के बारे में दूसरे प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी सत्रहवां प्रतिवेदन।
 9. योजना मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2009-10) के बारे में तीसरे प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी अठारहवां प्रतिवेदन।
 10. सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2009-10) के बारे में चौथे प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी उन्नीसवां प्रतिवेदन।
 11. कॉरपोरेट कार्य मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2009-10) के बारे में पांचवें प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी बीसवां प्रतिवेदन।
-

12.01 ½ hrs.

**Standing Committee on Industry
215th to 217th Reports**

श्री गोरखनाथ पाण्डेय (भदोही): महोदया, मैं उद्योग संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

- (1) भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय (भारी उद्योग विभाग) की अनुदानों की मांगों (2010-11) के बारे में 215वां प्रतिवेदन।
 - (2) भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय (लोक उद्यम विभाग) की अनुदानों की मांगों (2010-11) के बारे में 216वां प्रतिवेदन।
 - (3) सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2010-11) के बारे में 217वां प्रतिवेदन।
-

12.02 hrs.

STATEMENT BY MINISTER

Status of implementation of the recommendations contained in the 3rd Report of the Standing Committee on Labour on Demands for Grants (2009-10), pertaining to the Ministry of Labour and Employment.*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LABOUR AND EMPLOYMENT (SHRI HARISH RAWAT): Madam, on behalf of my colleague, Shri Mallikarjun Kharge, I beg to lay the Statement on the status of implementation of recommendations contained in the Third Report of the Standing Committee on Labour on Demands for Grants (2009-10), as per the Direction issued by the hon. Speaker, Lok Sabha in pursuance of Rule 389 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, on 1st September, 2004.'

The Third Report of the Committee concern the Ministry of Labour and Employment, which was laid on the Table of the House on 17.12.2009. I would like to mention that the Ministry had submitted to the Committee, the Action Taken Report on this Report on 25.02.2010, which has been taken note of by the Committee.

The status of implementation of the recommendations of the Committee contained in the Third Report, is indicated in the Annexure to my Statement circulated among the hon. Members. I would not like to take the valuable time of the House to read out all the contents of this Annexure.

I would request that this might be considered as read.

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 2117/15/10.

12.04 hrs.

**MOTION RE: FOURTEENTH REPORT OF
BUSINESS ADVISORY COMMITTEE**

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF
WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): I beg to move:

“That this House do agree with the Fourteenth Report of the
Business Advisory Committee presented to the House on 16th April,
2010.”

MADAM SPEAKER: The question is:

“That this House do agree with the Fourteenth Report of the
Business Advisory Committee presented to the House on 16th April,
2010.”

The motion was adopted.

MADAM SPEAKER: Now, we take up 'Zero Hour'.

... (*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA (GHATAL) : Madam Speaker, before you go in for the 'Zero Hour' I would like to submit to you that I had submitted to you a letter on the question of procedure of Cut Motions.

I am quoting the Article 113 of the Constitution. It says that...
(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: I have received your notice, and I am seized of the matter.

... (*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Madam, please give me one minute. ...
(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: I am seized of the matter.

Now, we move on to 'Zero Hour'. Shri Rajnath Singh.

12.04 ½**SUBMISSIONS BY MEMBERS****(i)Re :Reported mismanagement and carelessness in maintaining wheat and rice buffer stock.**

श्री राजनाथ सिंह (गाज़ियाबाद): अध्यक्ष महोदया, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि आपने इस देश के गांव, गरीब और किसानों से जुड़े एक अहम सवाल को इस सदन में उठाने की मुझे अनुमति दी है।

महोदया, आप स्वयं स्वीकार करेंगी कि इस देश के हर नागरिक को जीने का अधिकार प्राप्त है और जीने का अधिकार हर नागरिक का मौलिक अधिकार है। लेकिन आज की विडम्बना है कि आज की सरकार लोगों के मौलिक अधिकार, जीने के अधिकार का पूरी तरह से हनन कर रही है। आज से तीन दिन पहले मुझे जानकारी प्राप्त हुई कि इस देश के एफसीआई के कई गोदामों में जो लाखों टन गेहूँ और चावल रखा है, वह खुले आसमान के नीचे रखा है और वह पूरी तरह से सड़ गया है।

नॉर्मल गेहूँ, सामान्य गेहूँ में उसे मिलाकर पीडीएस के माध्यम से हिंदुस्तान के गरीबों को सप्लाई किया जा रहा है। जब यह जानकारी मुझे प्राप्त हुई तो हरियाणा राज्य के पलवल के एफसीआई के दो गोदामों पर मैंने स्वयं जाकर निरीक्षण किया और वहां पर गेहूँ के जो कट्टे, बैग्स थे, उनके अंदर से निकालकर जब मैंने गेहूँ देखा तो जैसा दृश्य मुझे देखने को मिला है, सचमुच जो कोई भी संवेदनशील प्राणी होगा, उसकी आंखों में आंसू आ जायेंगे। मैं आपको भी वह गेहूँ दिखा चुका हूँ कि नॉर्मल गेहूँ के साथ किस तरीके से सड़ा हुआ गेहूँ इस हिंदुस्तान के गरीबों को खाने के लिए दिया जा रहा है। मैडम, यदि आपकी इजाजत हो तो मैं उस गेहूँ के एक-दो सैम्पल आपकी टेबल पर भी रख सकता हूँ, यदि आप मुझे इजाजत दें तो मैं वह रखना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदया : अभी छोड़ दीजिए।

श्री राजनाथ सिंह : मैडम, उस गेहूँ की यह हालत है।

अध्यक्ष महोदया : अभी आप छोड़ दीजिए।

श्री राजनाथ सिंह : यह गेहूँ नॉर्मल गेहूँ में मिलाकर आम लोगों को दिया जा रहा है। मैं तो बधाई देना चाहता हूँ और मैं समझता हूँ कि इस देश की संसद को हिंदुस्तान के सारे किसानों को बधाई देनी चाहिए, जिन किसानों ने सरकार को पीडीएस के लिए जितनी आवश्यकता है, उससे दो गुना, ढाई गुना फूड ग्रेन पैदा करने का काम किया है और बफर नॉर्म्स जो केवल दो सौ लाख मीट्रिक टन का होता है और जो एक्चुअल स्टॉक एफसीआई के गोदामों में रखा है, वह 453.33 मिलियन टन से अधिक एक्चुअल स्टॉक

एफसीआई के गोदामों में रखा हुआ है। लेकिन गरीबों को वह गेहूं मुहैया नहीं हो पा रहा है। वर्ष 2007-08 का रखा हुआ गेहूं आज खुले आसमान के नीचे सड़ रहा है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्यों नहीं गेहूं की सप्लाई की जाती है? आज गरीब भूखों दम तोड़ रहे हैं, भूख के कारण मरने वालों की घटनाएं आये दिन समाचार पत्रों में पढ़ने को मिलती हैं। लेकिन यह हुकूमत गेहूं और चावल होते हुए भी गरीबों की थाली तक रोटी नहीं पहुंचा पाती है। इसलिए इस हुकूमत को बने रहने का कोई औचित्य अब नहीं रह गया है।

मैडम स्पीकर, मैं कहना चाहता हूँ कि आपके द्वारा इस देश के खाद्य मंत्री और सरकार को इस अहम सवाल के संबंध में निर्देश दिया जाना चाहिए कि इस संबंध में वह इस संसद में एक स्टेटमेंट जारी करें कि एक्जुअल स्थिति क्या है? मैं जानता हूँ कि 1968 में डा. पांजे की चेयरमैनशिप में एक कमेटी बनी थी, जिसने अपनी रिपोर्ट दी थी और कहा था कि इस देश में जितना खाद्यान्न पैदा होता है, उसका लगभग 9.33 परसेंट पूरी तरह से बर्बाद हो जाता है, नष्ट हो जाता है, सड़ जाता है। लेकिन 1968 के बाद कोई ऐसी कमेटी नहीं बनी है, जो इसका असैसमेंट कर सके कि किसानों के पसीने और खून की कमाई जो वह अन्न के रूप में पैदा करता है, उसका कितना प्रतिशत नष्ट हो जाता है। एक दिन मैंने समाचार पत्रों में पढ़ा था कि आज भी किसानों के द्वारा पैदा किया जो खाद्यान्न बर्बाद हो जाता है, नष्ट हो जाता है, गरीबों तक नहीं पहुंचता है, वह लगभग 60 हजार करोड़ रुपये से अधिक का खाद्यान्न हिंदुस्तान में नष्ट हो जाता है, लेकिन सरकार उसकी चिंता नहीं करती है।

मैडम स्पीकर, मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि इस संबंध में एक स्टेटमेंट जारी किये जाने का निर्देश आपके द्वारा दिया जाना चाहिए, क्योंकि इससे बड़ा अहम सवाल कोई दूसरा नहीं हो सकता है, क्योंकि यह जीने के अधिकार से जुड़ा हुआ सवाल है।

दूसरा यह निर्देश भी आपके द्वारा दिया जाना चाहिए कि जो सड़ा हुआ खाद्यान्न है, वह किसी भी सूत में सामान्य खाद्यान्न में मिलाकर पीडीएस के जरिये नहीं बेचा जाना चाहिए। इस संबंध में एक कमेटी भी बनाई जानी चाहिए, जो इस बात का पता लगा सके, असैसमेंट कर सके कि इस समय हिंदुस्तान में एफसीआई के गोदामों में कितना गेहूं सड़ गया है और संसद को इस बात की जानकारी दी जानी चाहिए। साथ ही साथ यह रिस्पॉसिबिलिटी भी सुनिश्चित की जानी चाहिए कि इतने बड़े अपराध के लिए कौन लोग रिस्पॉसिबल हैं, इतने बड़े क्राइम के लिए कौन लोग रिस्पॉसिबल हैं? उन्हें भी आइडेन्टिफाई किया जाना चाहिए और उन्हें पनिश किया जाना चाहिए। यही मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ। आपने मुझे इस प्रश्न को उठाने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

डॉ. मुरली मनोहर जोशी (वाराणसी): महोदया, इसमें एक जेपीसी की नियुक्ति की जानी चाहिए, जो सारे फूड कारपोरेशन ऑफ इंडिया की जांच करे। इसलिए आप ज्वाइंट पार्लियामेन्ट्री कमेटी की नियुक्ति तत्काल करवाने का आदेश दें।

इसमें जेपीसी की नियुक्ति होनी चाहिए। यह बहुत आवश्यक है।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : उनके बाद आप बोलिए।

... (व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव (मैनपुरी): महोदया, यह बहुत गंभीर सवाल है कि गेहूं सड़ रहा है।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : इनके बाद आप बोलिए।

... (व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : महोदया, दूसरी तरफ और गंभीर संकट है कि गोदामों में भरी पड़ी हैं और जखीरा बाहर पड़ा है। इस साल किसानों के गेहूं की खरीद नहीं हो रही है। यह दूसरा सबसे बड़ा सवाल और पैदा हो गया है। गेहूं सड़ रहा है। यह सही है कि लोग भूखे मर रहे हैं, ऐसा रोज अखबारों में आ रहा है।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : ठीक है, अब आप बैठिए।

... (व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : महोदया, इस साल भी किसानों का गेहूं नहीं खरीदा जा रहा है। हिन्दुस्तान में 72 फीसदी किसान हैं, क्या हिन्दुस्तान किसानों के बिना विकास कर लेगा? हम यह साफ कहना चाहते हैं कि अगर हिन्दुस्तान का विकास करना है तो किसानों को ही आगे लाना पड़ेगा। जो 72 फीसदी किसान हैं, उनका गेहूं नहीं खरीदा जा रहा है। खरीद की घोषणा हो गयी, खरीददार सरकारी काम पर पहुंच गये, लेकिन गेहूं खरीदा नहीं जा रहा है। सवाल यह है कि वहां कांटे तो लगा दिये हैं, लेकिन गेहूं खरीदा नहीं जा रहा है। आज किसान मजबूर होकर जो 1100 रूपए सरकार का रेट है, को छोड़कर 900 रूपए में बाजार में बेचने के लिए मजबूर हो रहा है। आज यह हालत हो गयी है।

अध्यक्ष महोदया : ठीक है, अब आप बैठिए।

श्री शरद यादव (मधेपुरा): महोदया, जो सवाल उठाया गया है, गंभीर समस्या यह है कि इस देश में अभी गेहूं की नयी फसल आयी है, जिसके बारे में इन दोनों तरफ से माननीय सदस्यों ने कहा है। गोदामों में पुराना अनाज ही खुले में सड़ रहा है। नयी खरीद नहीं होगी। हमें मौसम का मिजाज पता नहीं है कि उसका क्या हाल होगा? मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि सबसे बड़ी समस्या यह है कि कुछ ही इलाकों में

खरीद होती है, बाकी देश के इलाकों में कोई खरीद नहीं होती है। सबसे बड़ी असली समस्या यह है कि जो गोदाम हैं, मैं कोल्ड स्टोरेज की बात नहीं कर रहा हूँ, मैं गोदामों की बात कर रहा हूँ, हिन्दुस्तान में सबसे बड़ा संकट गोदामों का है, स्टोरेज का है। आप बताइये कि जब सड़ा हुआ, खुले में अनाज पड़ा हुआ है तो इसके बाद जो नयी फसल है, उसे कौन खरीदेगा? जब खरीद ही नहीं होगी तो मौसम बदल गया है, इस देश की क्या हालत होगी? इसके साथ ही एक सवाल जो मैं पहले उठाना चाहता था कि जो आईपीएल है, हमने थरूर का सवाल नहीं उठाया था।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : यह विषय नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री शरद यादव : हमने अकेले थरूर का सवाल नहीं उठाया था।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : श्री जगदम्बिका पाल जी।

श्री शरद यादव : महोदया, आईपीएल में जो घपला चला हुआ है, जो सट्टा चला हुआ है।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : यह विषयान्तर हो गया है। अब इसी विषय को चलने दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री शरद यादव : महोदया, यह गंभीर संकट है कि इस देश के सारे लुटेरे इसमें शामिल हैं।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : धन्यवाद, अब आप बैठिए।

...(व्यवधान)

श्री शरद यादव : मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि यहां तो आपने मंत्री जी को हटा दिया है, लेकिन जो लुटेरे लोग हैं।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : यह इसके बाद आएगा।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: It is not over.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Madam, I will bring to the notice of the hon. Food Minister the matter which has been raised by Shri Rajnath Singh and also by Shri Sharad Yadav.

MADAM SPEAKER: All right. Thank you.

But the matter continues and it will end with Shri Jagdambika Pal.

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): महोदया, मैं आपका बहुत आभारी हूँ।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : यह विषयान्तर हो गया है। अभी उसे भी ले रहे हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : जगदम्बिका पाल जी, आप बोलिये।

...(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : शरद यादव जी, ने जो कहा है, वह भी साथ ही में है। मैं पूरी कोशिश करूंगा और एक ही बार में जवाब दूंगा।...(व्यवधान)

श्री जगदम्बिका पाल : महोदया, मैं एक अत्यंत ही महत्वपूर्ण विषय को सम्मानित सदन के संज्ञान में लाना चाहता हूँ।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए, अभी उसे ले रहे हैं। अभी उस मैटर को भी उठाया जाएगा। आप उन्हें बोलने दीजिए। सिर्फ जगदम्बिका पाल जी की बात रिकॉर्ड में जाएगी।

...(व्यवधान)

श्री जगदम्बिका पाल: महोदया, मैं एक अत्यंत ही महत्वपूर्ण विषय को आपके और सम्मानित सदन के संज्ञान में रखना चाहता हूँ। आज सबसे बड़ी आवश्यकता यह है कि जो रबी की फसल आज खेत में तैयार है, खलिहान में पहुंच रही है और केंद्र के द्वारा जो सेन्ट्रल पूल में राज्यों को गेहूं की खरीद करनी है, आज वह गेहूं की खरीद न होने के कारण किसान बिचौलियों को गेहूं 875 और 900 रुपये क्विंटल पर बेचने के लिए बाध्य हो रहे हैं। आज केंद्र के द्वारा 40 लाख मीट्रिक टन उत्तर प्रदेश की सरकार को गेहूं की खरीद करनी है। उस सरकार ने 4406 परचेज सेंटर खोलने की बात कही है।



अभी तक गेहूँ क्रय केन्द्र उत्तर प्रदेश में नहीं खुले। ... (व्यवधान) आप बैठिये। हमें बीच में डिस्टर्ब मत कीजिए। यह कौन सी बात हुई? ... (व्यवधान) सुनना सीखिये। अध्यक्ष महोदय ने हमें बुलाया है। ... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ... **

अध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त करिये।

श्री जगदम्बिका पाल : 40 लाख मीट्रिक टन की जगह केवल 1.15 लाख मीट्रिक टन खरीदा गया

है... (व्यवधान) अध्यक्ष महोदय, इनको रोकिये। इस तरह बोलने से क्या फायदा? ... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record except what Shri Jagdambika Pal is saying.

*(Interruptions) ... **

अध्यक्ष महोदय : आप क्यों खड़े हो गए उमाशंकर जी? आप बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

श्री जगदम्बिका पाल : अध्यक्ष महोदय, अभी तक 40 लाख मीट्रिक टन की जगह केवल 1.15 लाख मीट्रिक टन की खरीद हुई है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपका विषय समाप्त हो गया है। अब आप बैठ जाइए।

अध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइए। आपकी बात समाप्त हो गई है। श्री टी.आर.बालू जी को बोलने दीजिए। पुनिया जी आप बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप क्यों खड़े हैं, आप बैठ जाइए। आपके अध्यक्ष ने बहुत विस्तार से सब बातें कह दी हैं। रामकिशुन जी, अब आप बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Only Shri T.R. Baalu's statement will go on record.

..... *(Interruptions)*

MADAM SPEAKER: Let us have some order in the House.

... (*Interruptions*)

SHRI T.R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Madam, I am surprised to understand that a grand old lady, the mother of slain Pirabhakaran, who has been suffering because of acute paralytic attack, who was traveling from Kaula Lumpur to Chennai to avail medical facilities at Chennai, has been deported by the immigration authorities on Sunday night. This has happened in spite of having a valid visa, after due verification, to travel from Kaula Lumpur to Chennai and have the medical treatment at Chennai itself for about six to eight months.

The State Government in charge of law and order was kept in dark throughout the episode. Neither the passenger nor the Government of India has intimated about the sad episode. Mrs. Parvathi was in Tamil Nadu up to 2003. She never had any criminal background. From 2003 to early 2010 she was in Sri Lanka. She has sought refuge in Malaysia and the Sri Lankan Government has permitted it. This is an ample example that the particular passenger had never had any criminal background. In spite of having issued a visa to travel from Kaula Lumpur to Chennai to avail of medical treatment, this particular lady has been deported by the immigrant authorities.

I want to know the problem that has arisen for not allowing her into Chennai. I was told that in 2003 the then AIADMK Government had requested the Central Government not to allow her back to India. If this is the matter, why the present Government has not consulted the State Government in the present scenario and the present status prevailing? I want to know why the State Government of Tamil Nadu was kept in the dark during the whole episode. When the visa was issued by the High Commission of Kaula Lumpur to travel from Kaula Lumpur to Chennai and to stay in Tamil Nadu for about six to eight months to have medical treatment, why she has been denied entry into Chennai? I want to have a clarification from the Government of India as the people of Tamil Nadu want to know.

... (*Interruptions*)

श्री लालू प्रसाद (सारण): आईपीएल के मामले में हम कहना चाहते हैं। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए। हमने सुन लिया है। हमने कहा है कि हम उस पर बोलने के लिए समय देंगे। आप बैठिये। प्रशांत कुमार जी को बोलने दीजिए।

MADAM SPEAKER: Nothing is going into the record.

(*Interruptions*) ...*

**SHRI PRASANTA KUMAR MAJUMDAR (BALURGHAT) : Hon. Speaker Madam, You must be aware of the calamity which struck West Bengal and Bihar in the wee hours of 14th April 2010. All my esteemed colleagues also know about the cyclone in Bengal Through newspapers and visual media. Due to that severe tornado, North Dinajpur of Bengal, Purnia, Katihar and Kishanganj of Bihar have been ruined. More than 120 people have died in this storm. In Dingajpur, 43 persons have lost their lives. Thousands of people have been rendered homeless. Numerous houses homesteads have collapsed – the entire region is devastated. The Government of West Bengal has tried to extend its helping hand in all possible manners. It has announced the release of compensation to the helpless people financial assistance and rehabilitation have been already declared. Temporary shelters and tarpauline sheets have been distributed among the affected population.

But there is a need to send a central team urgently to the cyclone – affected areas on behalf of the Central Government to take stock of the situation. Immediately, Rs.1000 crore and Rs.500 crore should be released from the Prime Minister's Relief Fund to Bihar and West Bengal respectively. We, as representatives of the people should visit the places and assess the range of devastation. This Government claims to be a Government for the poor people, the common man. So if the Members of Parliament or the representatives of the

* Not recorded.

**English translation of the Speech originally delivered in Bengali.

ruling Government do not stand by our people in time of crisis, then we would be sending across a wrong message.

SHRIMATI DEEPA DASMUNSI (RAIGANJ): Madam, this happened in my constituency. The hon. Member is not saying correctly. He is misleading the House. ... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER : If you take up the issue, I will give you a chance.

... (*Interruptions*)

*SHRI PRASANTA KUMAR MAJUMDAR (BALURGHAT) : It is our duty to be with the displaced, devastated, hapless countrymen when they need us the most. Thus through you I would urge upon the Government to do the needful without wasting any more time. Central assistance should be rushed to the affected areas so that the people who have lost everything are able to stand up on their our feet once again.

With this request, I thank you for allowing me to speak in Zero Hour and conclude my speech.

MADAM SPEAKER : Thank you so much. Shri Vishwa Mohan Kumar, Shri Pulin Bihari Baske, Shri S.K. Saidul Haque, and Dr. Ramchandra Dome will associate with this issue. You are not speaking. You will just associate yourself with this issue. All others who want to associate may send their names to the Table. Shri Advaniji to speak now.

... (*Interruptions*)

SHRIMATI DEEPA DASMUNSI : Madam, the hon. Member Shri Prasanta Kumar Majumdar has given wrong information. That had happened on 13th night. It is in my constituency. ... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER : I will allow you afterwards. Thank you.

... (*Interruptions*)

* English translation of the Speech originally delivered in Bengali.

SHRI GURUDAS DASGUPTA (GHATAL): Madam, I have given a notice. I am repeatedly drawing your attention. Please allow me.

MADAM SPEAKER : All right; I will allow you.

श्री लाल कृष्ण आडवाणी (गांधीनगर): महोदया, शुन्यकाल के समय जो सवाल उठाए जाते हैं, वे साधारणतया सदन और देश का ध्यान आकर्षित करने के लिए होते हैं। There is no response from the Government. मैं अभी-अभी बालू जी को सुन रहा था, यूपीए सरकार के प्रमुख घटक के नेता हैं, आज भले ही वे सरकार में मंत्री नहीं हैं, लेकिन मुझे समझ में नहीं आया कि क्या हुआ है? उनका आरोप है कि कुआलालम्पुर से कोई तमिल व्यक्ति इलाज के लिए आना चाहता था, जिसका कोई क्रिमिनल बैकग्राउण्ड नहीं था, बिना राज्य सरकार से सलाह किए, उन्हें इलाज की अनुमति नहीं दी गई, उन्हें डिपोर्ट कर दिया गया। मैं चाहूंगा कि सरकार इस बारे में वक्तव्य दे, चाहे विदेश मंत्री एस.एम. कृष्णा दें या सरकार की ओर से कोई प्रमुख प्रवक्ता दे। इस प्रकार की स्थिति अच्छी नहीं है। यदि यह बात सही है कि वे इलाज के लिए आए थे और उन्हें डिपोर्ट कर दिया गया और प्रदेश सरकार से कोई राय-मशिवरा नहीं किया गया, तो यह अच्छी परम्परा नहीं है।

MADAM SPEAKER : Thank you so much.

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR) : Madam, I want to join in this issue. ...
(Interruptions)

MADAM SPEAKER : You want to join – all right. Please send your name. All those who want to join may send the names.

... (Interruptions)

DR. M. THAMBIDURAI: Madam, he was a Cabinet Minister. He should have objected at that time. ... (Interruptions)

... (Interruptions)

MADAM SPEAKER: All right. Please do not talk amongst yourselves.

... (Interruptions)

MADAM SPEAKER: If you want to associate yourself, kindly send your slip here.
Shri A. Ganeshmurthi also is associating with this issue raise by Shri Advani.

... (Interruptions)

SHRIMATI DEEPA DASMUNSI : Madam, on 13th night at 12.30, which means early morning of 14th, there occurred a tremendous tornado in my constituency, Raiganj of Uttar Dinajpur, West Bengal. From the next day, people there are suffering. There are one lakh people who have been rendered homeless and not a single mud house, not a single tin roof is left. People are forced to be under the sky. I am thankful that the hon. Member has mentioned it, but he has mentioned wrongly the date. It was not on the 15th but the 14th that it happened. Forty-two people have died and two children have become orphans. We are suffering, people are suffering. We are asking for relief. Not a single tarpaulin was there for 24 hours and now it has been 72 hours. The State Government of West Bengal, the Left Front Government has not given sufficient number of tarpaulins and a single drop of kerosene. The area is totally dark. Five blocks and three municipality towns have been affected and the residences of one lakh people are also partly damaged. We have asked for the help. The State Government is saying that they have adequate money and they have adequate number of tarpaulins, but they are not giving it to the people. It is a shame for the State Government that they are not giving it. And now, they are telling that they will send a team. ... (*Interruptions*)

Madam, through you, I want to request the Central Government to send a team over there so that the actual picture comes out and the sufferings of the people are finished. The people of the area need tarpaulin immediately as it has been raining, raining and raining for the last 48 hours.

Thank you so much.

MADAM SPEAKER: Shri Bandyopadhyay wants to associate himself. Shri Maheshwar Hazari, Shri Uma Shankar Singh and Mohd Asrarul Haque also associate with her.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Madam Speaker, ... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: You are not speaking. Kindly associate yourself. Just send your slip and associate yourself.

... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया: आप बोल चुके हैं, अन्य माननीय सदस्यों को भी बोलने का मौका दीजिए।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Madam, in North Dinajpur, the situation is at its worst. I want to bring it to the attention of this House that the lives of the common people, the poorest of the poor people, who are living inside the villages, have been shattered. The State Government has miserably failed to extend their support and relief to them. Even when the Ministers went to visit the spot, they were totally gheraoed and they had to face the slogan 'go back from the area'. So, the situation is at its worst there. This total picture reflects the failure of the administration of the State Government in this particular case. It is not only there; it is there in the total State of West Bengal. There is a sense of terrorism on the one side and the failure in the relief operation on the other.

We fully demand that an explanation of the State Government should be called for as to why they are failing. ... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

(*Interruptions*) ... *

अध्यक्ष महोदया: अब आप समाप्त करिए।

... (*Interruptions*)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : It is a total failure of the State Government. So, the Central Government should send a team over there to ascertain what is going on. ... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया: शरद यादव जी, आप बहुत संक्षेप में बोलिए।

... (*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): This is not the way. ... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Dr. Dome, nothing is going on record.

(*Interruptions*) ... *

अध्यक्ष महोदया: आप बैठ जाइए, आप बोल चुके हैं।

* Not recorded.

... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Nothing is going into the record. Nothing will go into the record.

(*Interruptions*) ...*

MADAM SPEAKER: I have called Shri Sharad Yadav to speak very briefly.

... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया: शरद यादव जी, आप बहुत संक्षेप में बोलिए।

... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया: आप बैठ जाइए।

... (*Interruptions*)

श्री शरद यादव : अध्यक्ष जी, यह बहुत गम्भीर सवाल है। सबसे बड़ा साइक्लोन बिहार में आया और वहां इसके कारण जिन लोगों की मृत्यु हुई, उनकी संख्या भी बहुत बड़ी थी। वहां सारे खेत, खलिहान और मकान तबाह हो गए। इसलिए मेरी आपसे विनती है कि अभी इस सवाल पर जो दोनों तरफ से बातचीत चल रही थी, उससे ज्यादा बेहतर यह होगा कि इस विषय पर इसी सत्र में जरूर किसी न किसी दिन बहस करा दी जाए। हमने कोशिश की, नोटिस भी दिया, लेकिन बहस का दिन मुकर्रर नहीं हो सका।

अध्यक्ष महोदया : नोटिस आ जाएगा, तो बहस करा देंगे।

श्री शरद यादव : अध्यक्ष महोदया, मेरा केवल यही निवेदन है।

12.30 hrs.

SUBMISSIONS BY MEMBERS- Contd.

(ii) Re : Alleged irregularities and malpractices in IPL

SHRI GURUDAS DASGUPTA (GHATAL): Madam, I hope that the entire House will kindly listen to me. It is good that the Minister has resigned and it is also good ... (*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT (PROF. SAUGATA ROY): Why the same matter is being raised again? ... (*Interruptions*)

* Not recorded.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : No, please listen to me. It is good that the Prime Minister has advised him to resign, but that is not the issue. The Minister's resignation is not the issue. The Indian Premier League (IPL) is the issue.

Madam, we have been discussing this matter, but we have not gone into the root of the issue. The root of the issue is laundering of black money; the issue is white washing the black money; and the issue is aberration happening under the nose of the Ministry of Finance and the Government of India. If you speak of sports, then it is a caricature of Cricket. We have seen the greatest Cricketers of our country in five-day test matches and afterwards in one-day matches. It is all there. No player can come to form in the 20-20 over format, which is such a shorter version. The leading Cricketers of the country have given their opinion like this only.

Madam, the point is that Cricket is being maligned in the country; Cricket is being diluted in the country; and a wrong message is being given to the budding Cricketers that they can go to 20-20 and earn crores of rupees. The main issue is earning money. Players are being bought just like vegetables, and people with money are entering into a franchise and they are setting up a team and competing with each other and betting is going on openly. Therefore, it is neither Cricket; it is neither a game; but it is only a game of organized gamble in the country. ...
(*Interruptions*)

I have information that a large part of the money is coming through Mauritius and from dubious sources from Dubai. ... (*Interruptions*) You are not associated and you do not know and I do not know about it, but there are reports that Swiss bank money is being laundered and the main intention is to whitewash the money. It is unfortunate that politicians find time to play Cricket even in their bedroom; it is unfortunate that Corporates are playing their Cricket in the board room; and openly the passion for Cricket is being exploited to make money.

I hope that I have the support from all sections to demand that IPL may be banned in this country immediately. Madam, I appeal to the Board of Control for

Cricket in India (BCCI) of which the President is a Minister of the Cabinet to discontinue ... (*Interruptions*) I appeal that the BCCI disqualify 20-20 matches in India.

Thirdly, I demand a thorough probe into the source of fund. I want a thorough, high-level probe. I want a Joint Parliamentary Committee on this. ... (*Interruptions*) आप मुझे बोलने दीजिए। ... (व्यवधान)

SHRI P.T. THOMAS (IDUKKI): He is not part of that. He is not BCCI President.

श्री गुरुदास दासगुप्त : आप मेरी बात सुनिए, नहीं है तो नहीं है। ... (व्यवधान) I want a Joint Parliamentary Committee to probe the source of the fund. Where from the money is coming? Who is financing? Fifty per cent of the population is living below the poverty line. The Government says that it has no money to extend the universal rationing system in the country. A country so poor, a country so deficient in resources, a country so unemployed, a country so jobless, how can we allow such a mysterious game under the nose of the Government to the detriment of the common people? There must be a thorough probe. IPL must be banned. People involved must be sent to jail, and also the source of fund should be investigated immediately. I wish the entire House supports me.

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): We also associate with this issue. The Government should come out with a statement. The Government should respond to this.

MADAM SPEAKER: Dr. Tarun Mondal, Sk. Saidul Haque, Shri M.B. Rajesh and Shri P.K. Biju also associate themselves with this issue.

... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप बोलेंगे या अपने को एसोशिएट कर लीजिए।

... (व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : मैडम, आप एक मिनट मेरी बात सुन लीजिए।

अध्यक्ष महोदया : आप बहुत लंबा मत बोलिए, जल्दी से अपनी बात समाप्त करिए। बहुत से सदस्यों को मौका देना है।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Please just associate yourself.

श्री शरद यादव : मैडम, आपकी निगाह हमारी तरफ भी होनी चाहिए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप देखिए, इस तरह से लोगों की भावना हो जाती है कि उनका मौका नहीं आ रहा है। यह भावना उनके मन में आ जाती है। यह भी ठीक नहीं है कि बाकी लोग नहीं बोल पा रहे हैं।

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : बाकी लोग भी बोलेंगे।

अध्यक्ष महोदया : आप जल्दी करिए। आप इनके साथ एसोशिएट करिए।

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : एसोशिएट नहीं करूंगा, क्योंकि उनकी सब बात हम एप्रूव नहीं करते हैं। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मुलायम सिंह जी, आप क्यों खड़े हैं?

...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : आपने कहा था कि हमारी बात सुनेंगे। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए। हमने आपको खड़े होने के लिए नहीं कहा है, आपको भी नहीं कहा है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : मैडम, आपको हम धन्यवाद देते हैं कि आपने आईपीएल के मामले में और जो बेटिंग, सट्टेबाजी हो रही है, उस पर बोलने का दो मिनट का मौका दिया है।

अध्यक्ष महोदया : एक मिनट।

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : मैडम, एक मिनट आप अपनी तरफ से दे दीजिए। यह बिल्कुल सट्टेबाजी है, अय्याशी का घर है। स्विस बैंक का पैसा निकालकर और सारी जगह से पैसा लाकर यहां व्हाइट मनी कर रहे हैं। आई.टी. ने भी प्रारंभिक जांच में पाया है कि इसमें घालमेल हुआ है। थरूर तो एक बहाना

थे, ...(व्यवधान) ...* जो इसके कमिश्नर हैं, ...(व्यवधान) आप रोकिए नहीं, बात कहने दीजिए। ...(व्यवधान) ...* विदेश में ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप जानते हैं संसदीय परंपरा को, आप नाम नहीं लीजिए। No name will go on record.

श्री लालू प्रसाद : ठीक है, आप नाम को हटा दीजिए। उसके एक बड़े पदाधिकारी ने जेट प्लेन खरीदा है। मैं भी बीसीसीआई, बिहार का प्रेसीडेंट हूँ। हम तो विक्टिम हैं। ...(व्यवधान) इससे देश में बिल्कुल जुएंबाजी हो रही है। मैं प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि थरूर का इस्तीफा इन्होंने ले लिया और एक अच्छा काम किया। लेकिन इसमें आपको प्रोब कराना है। खेल को नेशनलाइज कराइए, क्रिकेट के खिलाफ हम नहीं हैं। यह होना चाहिए। भारत सरकार का जो स्पोर्ट्स डिपार्टमेंट है, वह इसको टेक-ओवर करे और पूरे मामले को

अध्यक्ष महोदया : ठीक है, अब आप समाप्त करिए।


...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : मैडम, हमारी बात सुन लीजिए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : और सदस्य भी बोलने वाले हैं।

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : मैडम, मेरा भी बेटा, बिहार का गांव-गंवई का बेटा आईपीएल में जूनियर में रखा गया, ...(व्यवधान) आप मेरी बात सुन लीजिए। मुझे लगा कि मेरा बेटा खेलेगा, उसने ड्रेस पहन लिया। ...(व्यवधान) वह खेलता है, कलकत्ता को हराया है। हमने देखा कि नए बच्चे, हमारे बेटे के अलावा भी उदयमान बच्चे जो भी हैं, जब ओवर समाप्त होता है।

मेरा बेटा तौलिया लेकर, पानी लेकर फील्ड में इनके पसीने पोंछने के लिए दौड़ा जा रहा है। हमको काफी धक्का लगा कि यादव का बेटा, हमारी हैसियत यह हो गई है। खेल रहे या नहीं, हर घर के यंग लड़के दो सालों से तौलिए से इनके मुंह पोंछने जाते हैं। यह बिल्कुल सट्टेबाजी है। इसे बंद करवाइए, इस पर प्रोब करवाइए और ज्वाइंट पार्लियामेंट्री कमेटी कौन्सटीट्यूट कीजिए। इसे नेशनलाइज कीजिए। नेशनल गेम्स के रूप में भारत सरकार का स्पोर्ट्स डिपार्टमेंट है।  उसे टेक-ओवर कीजिए। इस संबंध में जो लोग कसूरवार हैं, उसे जेल में भेजिए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : रिकार्ड में कुछ नहीं जाएगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदया : लालू जी, आपकी बात हो गई है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : शरद जी, आप अपने को इनके साथ एसोसिएट कर लीजिए। मुलायम सिंह जी, आप भी अपने को एसोसिएट कर लीजिए। उन्होंने बहुत विस्तार में सभी बिन्दु रख दिए हैं। मुझे और लोगों को भी बुलाना है। उनकी भी भावनाएं हैं, वे आहत हो जाती हैं। आप कई बिन्दुओं पर बोल चुके हैं। मुझे और लोगों को बोलने का मौका देने दीजिए, हाउस को रन करने दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : अध्यक्ष महोदया, मुझे दो मिनट बोलने का समय दे दीजिए।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आपको इससे एसोसिएट करना है। दो मिनट नहीं होता, आप कई मिनट तक बोलते रहते हैं।

श्री मुलायम सिंह यादव : ठीक है, एक मिनट बोलने दीजिए।

अध्यक्ष महोदया : बोलिए।

श्री मुलायम सिंह यादव : मेरी एक ही राय है कि यह विदेशी खेल है। मैंने पिछले साल भी कहा था कि इसे बंद करवाइए। इसने हमारे राष्ट्रीय खेलों को चौपट कर दिया है। अगर हमारे राष्ट्रीय खेलों को महत्व दिया जाता तो आज हिन्दुस्तान दुनिया में खेलों में सबसे आगे होता। यह विदेशी खेल है, सब कुछ चौपट कर रहा है, पैसा खर्च हो रहा है, सट्टेबाजी वगैरह हो रही है। मेरी एक ही प्रार्थना है कि मैंने पिछले साल के सत्र में भी कहा था इस खेल को बंद करवाइए और राष्ट्रीय खेलों को महत्व दीजिए। इससे सारा समय बर्बाद होता है। सब लोग टीवी खोल लेते हैं। रिकार्डिंग होती है, सारी जनता देखती है और खेल विदेशी है। विदेशी खेलों पर इतना पैसा खर्च किया जाता है। हिन्दुस्तान के राष्ट्रीय खेलों को महत्व दीजिए।...(व्यवधान)

श्री शरद यादव : मैं अफसोस के साथ कहना चाहता हूं कि हमने आईपीएल का सवाल उठाया था और आईपीएल एक वलगर डिस्प्ले है। असली सवाल सट्टेबाजी का था और तमाम लोगों ने जो कहा, वह सच बात है। जो खेल मंत्री हैं, मैं इन्हें अच्छा आदमी मानता था, लेकिन यह दिनभर रोते रहते हैं। बात बोलते हैं कि यह देश के सारे खेलों को खराब कर रहा है। जैसे मुलायम सिंह जी ने कहा कि सारे देश के बाकी

* Not recorded.

खेल तबाह, बर्बाद और सब तरह से पीछे कर दिए गए। यह नाटक है, बाजार का हथियार है, लोगों के सामान बेचने का हथियार है। मैडम, मैं विरोधी दल के नेता को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इस बारे में पूरी तरह से जांच कराने का कदम उठाया है। मगर वह कदम पीछे नहीं हटना चाहिए, आगे जाना चाहिए। हमने पार्लियामेंट में मंत्री से इस्तीफा ले लिया, लेकिन अकेले मंत्री जी की बात नहीं थी। जो कमिश्नर हैं, आईपीएल के जो लोग हैं, जो आईपीएल के पीछे हैं, उन सब लोगों को पूरी तरह से घेरकर, यह अय्याशी का अड्डा है, जुए का अड्डा है, लूट का अड्डा है, काले धन का अड्डा है। इस अड्डे को खत्म करना पड़ेगा, नहीं तो यह सवाल सदन में रुकने वाला नहीं है, यह चलेगा, इसे रोकना नहीं है। आपने यहां मंत्री जी को हटा दिया, लेकिन बेइमानों को अभी आपने बहस करने से अलग कर दिया।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अब आप बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

MR. SPEAKER: Only what Shri Bishnu Pada Ray says will go on record.

(Interruptions) ... *

अध्यक्ष महोदया : दारा सिंह जी, आप बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये। सिर्फ विष्णु पद राय जी की ही बात रिकार्ड में जाएगी ।

... (व्यवधान) *

अध्यक्ष महोदया : विष्णु पद राय जी, आप बोलिये।

... (व्यवधान)

श्री विष्णु पद राय (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह): अध्यक्ष महोदया, मैं इस तरह कैसे बोल सकता हूँ? ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बोलिये।

... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions) ... *

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये। विष्णु पद राय जी, आप बोलिये।

... (व्यवधान)

* Not recorded.

श्री विष्णु पद राय : अध्यक्ष महोदया, मैं कैसे बोलू? ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Shri Ray, please speak. What you say would be going on record.

श्री विष्णु पद राय : अध्यक्ष महोदया, मैं चुप रहा, शांत रहा। ...(व्यवधान) आप कृपया करके पहले इन लोगों को बैठाइये। ...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Please sit down.

... *(Interruptions)*

श्री विष्णु पद राय : क्या ये लोग बोलते रहेंगे? ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप सब बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

श्री विष्णु पद राय : अध्यक्ष महोदया, आप पहले इन लोगों को बैठाइये। ...(व्यवधान) मैडम, मैं इनके बैठने के बाद बोलूंगा। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI V. NARAYANASAMY): Madam, the Government cannot respond on every issue. The hon. Members have raised a issue here. ... *(Interruptions)* We have taken note of the issue raised by the hon. Members.

MADAM SPEAKER: They have taken note.

... *(Interruptions)*

अध्यक्ष महोदया : डॉ. डोम, आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये। लालू प्रसाद जी, आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप दूसरे लोगों को भी बोलने दीजिए।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये। हमें दूसरे लोगों को भी बुलवाना है। इस समय शून्य प्रहर चल रहा है और विष्णु पद राय जी बोल रहे हैं। उनको आप लोगों ने बीच में ही रुकवा दिया।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अभी विष्णु पद राय जी बोल रहे हैं।

... (व्यवधान)

श्री विष्णु पद राय : आप पहले मुंडे जी को बोलने दीजिए। उसके बाद मैं बोलूंगा। ... (व्यवधान)

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): अध्यक्ष महोदया, इस देश को आईपीएल की जगह बीपीएल चाहिए। ... (व्यवधान) आईपीएल को खत्म करना चाहिए। ... (व्यवधान) आईपीएल जुआघर है और यह बंद होना चाहिए। ... (व्यवधान) हमें बीपीएल पर ध्यान देना चाहिए। ... (व्यवधान)

श्री गोपीनाथ मुंडे (बीड): अध्यक्ष महोदया, आईपीएल क्रिकेट को बढ़ावा देने के लिए नहीं है। ... (व्यवधान)

श्री राजा राम पाल (अकबरपुर): अध्यक्ष महोदया, जिन्होंने जीरो ऑवर का नोटिस दिया है, उनको न बुलाकर दूसरे लोगों को बोलने का मौका दिया जा रहा है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : यह बात ठीक है।

... (व्यवधान)

श्री गोपीनाथ मुंडे : अध्यक्ष महोदया, इसमें कालाधन है। ... (व्यवधान) स्विस बैंक से भी पैसा आ रहा है। ... (व्यवधान) जिन टीमों का 1500 करोड़ रुपया, 1600 करोड़ रुपया आदि पैसा लगा हुआ है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : शरद जी, आप बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

श्री गोपीनाथ मुंडे : यह फैसला बीसीसीआई न क्यों किया? ... (व्यवधान) आईपीएल में काला धन है। ... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: I just want to make an observation. Please take your seats.

I want to make this observation, and I am very worried about it, that those who have given notice are not getting time to speak and all those who have not given notices have already spoken many times. Please do not do this. It is not fair to all those Members who are discipline enough to give the notice and are waiting patiently. Please allow them.

... (Interruptions)

श्री मुलायम सिंह यादव : अध्यक्ष महोदया, आपकी परमीशन से ही बोला है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): अध्यक्ष महोदया, आपकी इजाजत से ही बोले हैं। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : अध्यक्ष महोदया, आपने इजाजत दी है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : यह ठीक है कि मैंने इजाजत दी है। मगर मैं बार-बार कह रही हूँ कि उनकी भावनाओं का ख्याल हमें रखना है। जिन्होंने नोटिसेज दिये हैं, उनका ख्याल आपको भी रखना है और मुझे भी रखना है।

... (व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : अध्यक्ष महोदया, इसमें लड़ाई की कोई बात नहीं है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : लड़ाई की बात नहीं है। आपको यह बात कहनी जरूरी हो गयी, इसलिए मैंने कही।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मैं भविष्य के लिए भी यह बात कहना चाहती हूँ कि जो सदस्य नोटिस देंगे, उनको मैं बुलवाना चाहूँगी।

... (व्यवधान)

श्री गोपीनाथ मुंडे : अध्यक्ष महोदया, आईपीएल पूरी तरह से काले धन का घोटाला है। इसमें भारतीय संस्कृति के खिलाफ चीयर गर्ल्स को नचाया जा रहा है, यह कौन सा खेल है? बार गर्ल्स पर महाराष्ट्र में



पाबंदी है और चीयर गर्ल्स को एलाउड किया गया है, यह क्या है?...(व्यवधान) हमने मांग की थी कि स्विस बैंक से जो काला धन आया है, जांच हो। प्रधानमंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि उस काले धन की हम 100 दिनों में जांच करेंगे। वह काला धन आने का रूट है आईपीएल। इसकी पूरी जांच होनी चाहिए। ...(व्यवधान) लोगों के पास खाने के लिए नहीं है। आप बीपीएल पर ध्यान नहीं दे रहे हैं, आप भी आईपीएल पर ध्यान दे रहे हैं।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप लोग बैठ जाइए।

श्री गोपीनाथ मुंडे : अध्यक्ष महोदया, महाराष्ट्र सरकार ने आईपीएल के लिए टैक्स माफ किया। महाराष्ट्र सरकार का बजट डेफिसिट बजट है, फिर भी आईपीएल का टैक्स माफ क्यों किया गया? सरकार पर सारे देश की नजर है, सरकार को इस काले धन का पता लगाना चाहिए।...(व्यवधान) आईपीएल और आईपीएल चलाने वालों की पूरी जांच होनी चाहिए।

श्री विष्णु पद राय (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह): महोदया, देश को आईपीएल चाहिए या बीपीएल, इसका फैसला सभी लोग करें। आईपीएल सचमुच एक चिंता का विषय है। आईपीएल पर एक जेपीसी बने। अब मैं अण्डमान-निकोबार की बात कहना चाहता हूँ। ... *

MADAM SPEAKER: Do not make a mention to all these things. You just raise your issue.

श्री विष्णु पद राय : महोदया, अण्डमान-निकोबार द्वीप समूह के साथ भारत सरकार क्यों भेदभाव कर रही है? उदाहरणस्वरूप पांडिचेरी में बच्चों को नौवीं क्लास से बाइसाइकिल दी जाती है, चाहे वे ट्राइबल्स हों या नॉन-ट्राइबल्स हों। दादरा नागर हवेली, दमन-दीव में भी बाइसाइकिल दी जाती है, कर्नाटक, तमिलनाडु, झारखण्ड, मध्य प्रदेश में भी बच्चों को साइकिलें दी गयी हैं, लेकिन अण्डमान-निकोबार द्वीप समूह में ऐसा नहीं किया गया है। जो सरकार केन्द्र में बैठी हुई है, उसने भेदभाव पैदा करके निकोबारी बच्चों को साइकिल दी है, मुझे उससे कोई विरोध नहीं है। यह अच्छा काम है। अण्डमान-निकोबार में निकोबारी बच्चों को साइकिल दी गयी, लेकिन अण्डमान में साउथ अण्डमान, नॉर्थ अण्डमान के बच्चों को साइकिल क्यों नहीं दी जाएगी? हम सभी कहते हैं कि अण्डमान का नमूना लो, यह मिनी इंडिया है, वहां धर्म नहीं, जाति नहीं, कास्ट नहीं, क्रीड नहीं, वहां पर भेदभाव पैदा क्यों कर रहे हैं? उन बच्चों में, आठवीं क्लास के बच्चों में निकोबार के बच्चों को साइकिल मिलेगी और अण्डमान के बच्चों को साइकिल नहीं मिलेगी, तो उनके

* Not recorded.

मन में भेदभाव की बात पैदा होगी। मैं अनुरोध करूंगा कि जिस प्रकार भारत के अन्य प्रांतों एवं यूटीज में दिया गया है, उसी तरह अण्डमान जिले में भी बच्चों को साइकिल दी जाए, नहीं तो अण्डमान जिले से मिनी इंडिया के नाम पर एक खतरा पैदा होगा जिसके लिए जिम्मेदार यह सरकार होगी।

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): Thank you for allowing me to raise the important matter. The recent incident in Mayapuri Industrial Area of Delhi where more than five persons have suffered high radiation doses due to accidental exposure to highly radioactive Cobalt-60 should be seen as a wake up call for tightening security and accountability in respect of radioactive materials. Almost all developed countries have devised mechanism to keep a check on the dispersal of radioactive materials in public places. But our country has so far devised no formal mechanism that would detect the presence of a nuclear substance in a public area and has prepared no roadmap as to how to deal with it in case of any emergency. All this is despite the fact that India is on the list of terrorist groups. They are planning to use third generation terror weapon which is called Radiological Dispersal Devices (RDD), that are also called 'dirty bombs'. I am told that a Core Group prepared guidelines and submitted to the Government but why those guidelines are yet to see the light of the day! Many questions need to be resolved in this case. Had any radioactive material included in the scrap already been disposed of since early March? What was the origin of the scrap? Was it domestic or imported? All scraps acquired over the past months need to be traced back and investigated to find out who was responsible for the disposal of Cobalt-60 containing scrap?

Was any contaminated scrap sold and processed into steel products? Has any quantity of Cobalt-60 spilled out of its container and got dispersed? The case is complicated and needs a combination of determined police work and technical expertise to resolve the host of issues involved. If this Cobalt-60 was imported with scrap, how did it pass through the customs? The Government should explain. It raises questions about the trade in such materials and how their movement escapes detection. I fear India is being treated as a dumping yard for such

dangerous wastes. There is an urgent need to have junk disposal norm in the country.

MADAM SPEAKER: Thank you. Shri Shahnawaz Hussain, Veerender Kashyap, Shri M.B. Rajesh and Shri P.D. Rai will associate with this. आप अपने को एसोसिएट करें। हमें और भी सदस्यों को अपनी बात कहने का समय देना है।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन (भागलपुर): हम लोग जब भी बोलने के लिए खड़े होते हैं तो हमारे लिए एक लाइन कहना भी मुश्किल हो जाता है।

अध्यक्ष महोदया: ऐसी बात नहीं है, आपने तो नोटिस भी नहीं दिया था।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : मैंने इसीलिए आपसे दरखास्त की थी, आपसे गुजारिश की थी कि मुझे इस विषय पर बोलने का अवसर दिया जाए।

अध्यक्ष महोदया: ठीक है, लेकिन यह कहना सही नहीं है कि एक लाइन बोलना भी मुश्किल हो जाता है।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : अध्यक्ष महोदया, देश की राजधानी दिल्ली में आसमान में आग है, हवा में प्रदूषण है और पानी जहर है। जिस शहर में हम लोग रह रहे हैं, उसमें कचरे का रेडिएशन है। जिस तरह से माननीय सदस्य ने अभी इस विषय को उठाया है, यह कोबाल्ट-60 से पूरा देश चिंतित है। कुछ समय बाद यहां कॉमनवैलथ गेम्स होने वाले हैं। इस रेडिएशन से पूरे देश की बदनामी हो रही है। सरकार कह रही थी कि हम न्यूक्लियर लायबिलिटी बिल लाना चाहते थे, लेकिन भारतीय जनता पार्टी ने इस पर एतराज किया है। हम कहना चाहते हैं कि हमने इसलिए एतराज किया था कि यह वेकअप अलार्म है कि अगर एक कोबाल्ट-60 से इतने लोग बीमार हो सकते हैं, तो सरकार जब न्यूक्लियर लायबिलिटी बिल लाएगी, तो उससे और कितनी दुश्चारी हो सकती है, यह समझा जा सकता है। आज दिल्ली का विषय संसद में नहीं उठ पाता है, क्योंकि दिल्ली से कांग्रेस के सांसद जीतकर आए हैं और उन्हें इस विषय को उठाने की फुर्सत नहीं है। आज दिल्ली के लोग जहरीला पानी पीने से बीमार हो रहे हैं, कई बच्चे भी मर गए हैं, लेकिन उस पर कोई चर्चा नहीं हो रही है। कोबाल्ट-60 के कारण कई लोग बीमार हैं और अस्पताल में भर्ती हैं। लेकिन इस दिल्ली में इस बात की कोई चर्चा नहीं हो रही है। मैडम, दिल्ली में न तो बिजली है, न पानी है। आप यह देखें कि आज संसद में भी 15 बार बिजली कटी है। अगर दिल्ली में इतनी गर्मी में बिजली कट रही है, जहरीला पानी पीने को लोग मजबूर हैं, हवा में प्रदूषण है, कचरे में कोबाल्ट-60 आ रहा है, तो समझिए कि जब देश की राजधानी का यह हाल है तो अन्य जगहों का क्या हाल होगा।

अध्यक्ष महोदया: अब आप अपनी बात समाप्त करें।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि सरकार तुरंत इस पर रिस्पॉन्ड करे और दिल्ली के सोए हुए सांसद जाग कर अपने शहर की समस्या को यहां उठाएं।

***श्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला):** अध्यक्ष महोदया, दिल्ली में मायापुरी स्क्रेप मार्केट में एक हफ्ते के अंदर दूसरी बार स्क्रेप से कोबॉल्ट-60 से लैस रेडियोएक्टिव मैटिरियल मिलने से कई सवाल उठ खड़े हुए हैं। बड़ा सवाल स्क्रेप की जांच प्रक्रिया से जुड़ा हुआ है। मायापुरी में विदेशों से भी स्क्रेप मैटिरियल आता है। आमतौर पर विदेशों से आने वाला सामान जांच के बाद ही मार्केट में आता है, लेकिन अब कोबॉल्ट-60 से लैस स्क्रेप मैटिरियल के मार्केट में पहुंचने के बाद इनकी जांच प्रक्रिया पर सवाल उठ रहे हैं। इस मामले की जांच से जुड़े विशेषज्ञों का कहना है कि विदेश से आने वाले माल की जांच करने वालों रेडियोएक्टिव मैटिरियल का पता लगाने के लिए अलग से ट्रेनिंग दी जाती है। उनके पास रेडियोएक्टिव मैटिरियल का पता लगाने वाले आधुनिक उपकरण भी मौजूद हैं। इसके बावजूद अगर इस तरह का मैटिरियल मार्केट में आया है, तो यह गंभीर मामला है। सरकार को इसमें हस्तक्षेप करना चाहिए। यदि एंट्री पाइंट पर ही मुस्तैदी बढ़ा दी जाए और इस तरह के घातक मैटिरियल की वहीं पर पहचान कर ली जाए, तो ऐसी घटनाओं को रोका जा सकता है। विदेशों से आने वाले मान के कंटेनर जहां उतरते हैं, उनमें रखे सामान की वहीं पर कड़ी चेकिंग की जानी चाहिए, ताकि ऐसा माल बाजार तक न पहुंचे।

कोबाल्ट-60 को लेकर हर स्तर पर लापरवाही बरती जा रही है। बात चाहे अस्पताल में रेडिएशन सेफ्टी की हो या दूसरी जगहों पर रेडियोएक्टिव तत्वों की जांच की, प्रशासन की ढील से नियमों का खुलेआम उल्लंघन हो रहा है। ऐसे में एक्सपर्ट्स का कहना है कि मायापुरी जैसे हादसे कभी भी, कहीं भी हो सकते हैं। हालत यह है कि यहां के ज्यादातर बड़े अस्पतालों में रेडिएशन सेफ्टी के लिए कोई सिस्टम नहीं है। अस्पतालों का रेडिएशन फ्री रखने की जिम्मेदारी अनट्रेंड वर्कर्स पर है, क्योंकि यहां रेडिएशन सेफ्टी अफसर नहीं हैं। एक्सपर्ट्स का कहना है कि रेडिएशन वाली चीजों के मामले में सरकारी स्तर पर काफी लापरवाही हो रही है। कड़े नियमों के अभाव में संक्रमित रेडियोएक्टिव चीजों का बाजार देश में तेजी से बढ़ रहा है। स्क्रेप न्यूज रीसाइकलिंग जर्नल के आंकड़ों के मुताबिक, केवल यूरोपीय देशों से ही भारत को इससे 23 ट्रिलियन रुपए का कारोबार मिल रहा है। गैर सरकारी संस्था, टॉक्सिस वाच के विशेषज्ञ कहते हैं कि स्क्रेप की रीसाइकलिंग से बनी चीजों में रेडिएशन की जांच को लेकर बरती जा रही लापरवाही से आर्थिक

* Speech was laid on the Table.

व स्वास्थ्य को नुकसान तो हो ही रहा है, देश की छवि भी खराब हो रही है। इसी के चलते पिछले साल भारत से स्टील प्रोडक्ट के 123 शिपमेंट यूरोपीय देशों में भेजे गए थे, लेकिन करीब 50 प्रतिशत शिपमेंट कई यूरोपीय देशों ने लेने से इन्कार कर दिया। उन्होंने बताया कि जो भी शिपमेंट वापस लौटे, वे सभी रेडियोएक्टिव तत्वों से संक्रमित पाए गए थे।

ऐसी गम्भीर स्थिति को देखते हुए मैं भारत सरकार के संबंधित मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि इस संबंध में तत्काल सतर्कता बरती जाए और सरकारी स्तर पर व्याप्त लापरवाही को तुरंत दूर किया जाए और चुस्ती लाई जाए, ताकि देश के अंदर और देश के बाहर हम अपनी छवि को सुधार सकें और इस खतरे से देश को मुक्त कर सकें।

अध्यक्ष महोदया: श्री धर्मेन्द्र यादव, कृपया संक्षेप में अपनी बात कहें।

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ): अध्यक्ष महोदया, देश की करीब 72 फीसदी जनसंख्या खेती पर निर्भर है। उनके मसले को लेकर मैंने एक नोटिस आपको दिया था और मैं इंतजार कर रहा था कि कब आप मुझे अपनी बात कहने का अवसर देंगी।

अध्यक्ष महोदया: आप जल्दी से अपनी बात कहें।

श्री धर्मेन्द्र यादव : अध्यक्ष महोदया, आज देश की 72 फीसदी जनसंख्या कृषि के सहारे अपना जीवनयापन कर रही है। आप सभी जानते हैं कि खेती के लिए खाद की कितनी आवश्यकता है। हमारे पूर्व कई वक्ताओं ने इस पर चर्चा करके किसानों की समस्याओं के बारे में अपनी चिंता व्यक्त की है। मैं उन्हीं के साथ अपने को सम्बद्ध करते हुए आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूं कि सरकार द्वारा नई खाद नीति लागू की गई है। लेकिन पुरानी खाद नीति में अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में खाद के दामों में उतार-चढ़ाव का असर हमारे किसानों पर नहीं पड़ता था। लेकिन केन्द्र की वर्तमान यूपीए सरकार किसानों के प्रति पूरी तरह से असंवेदनशील है और किसानों की चिंता नहीं कर रही है। इस सरकार ने आज देश के किसानों को पूरी तरह से खाद का व्यापार करने वाले और खाद का उत्पादन करने वाले विदेशी व्यापारियों के ऊपर छोड़ दिया है। आज भारत सरकार का डीपीए, यूरिया से लेकर पोटैश तक जितनी भी खाद हैं, उनके दामों पर नियंत्रण करने के लिए कोई प्रणाली या पालिसी नहीं है। भारत सरकार को किसानों के हितों की कोई चिंता नहीं है। आप सभी जानते हैं कि डीजल का दाम किस तरह बढ़ाया गया है।

13.00 hrs.

अभी हमारे वरिष्ठ सांसदों ने किसानों की खरीद को लेकर चिंता व्यक्त की। वहीं दूसरी ओर खाद के ऊपर कोई नियंत्रण नहीं रहा है। ...(व्यवधान) अध्यक्ष महोदया, आपके माध्यम से, मैं भारत सरकार से पूछना



चाहता हूँ कि किसानों के लिए 70 प्रतिशत, यूरिया से लेकर तमाम चीजों का जो विदेशों में उत्पादन हो रहा है, आज भी 70 प्रतिशत से ज्यादा खाद का विदेशों से आयात हो रहा है, उसके रेट्स निर्धारण की क्या प्रक्रिया है? यदि प्रक्रिया नहीं है तो मेरा खुला आरोप है कि भारत सरकार उन व्यापारियों से मिलकर देश के किसानों के साथ अन्याय का मन बना चुकी है। अगर यह सच्चाई नहीं है तो मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूँ कि सरकार अपनी स्थिति स्पष्ट करे कि आखिर क्यों कोई नियंत्रण की प्रणाली उसने विकसित नहीं की है? बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI ADHIR CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Madam, India is recognized as a vast country in the world. The geographical area of our country is estimated 32,87,260 square kilometres. India is situated between the longitude of 82.25 degree East and 97.30 degree East but set as standard time based on the longitude 82.5 degree East close to the mean longitude, that is, five and a half hours ahead of Greenwich Mean Time. The difference between the time of the two Capitals, namely, Kohima, the Capital of Nagaland in the East and Mumbai, the Capital of the Maharashtra— one on the extreme East and another on the extreme West – is two hours.

Madam, not only India has a huge geographical area but it is also a long-sized country longitude-wise. There are countries in the world, namely, Russia, USA, Canada, Mexico, Australia, etc. which are maintaining more than one time zones. In Russia, you will find 11 time zones, in US – six time zones, in Canada – seven time zones, and in Mexico – three time zones. But so far as India is concerned, still we are maintaining only one time zone. That is why, the people who are living in the West are utilizing the time more productively in contrast to the people who are living in the East. Naturally, the western people of our country are in an advantageous position *vis-a-vis* the people of the eastern India.

Therefore, I have a proposal to this Government that India should have two time zones. For the North-East, the time should be based on the longitude of 105 degree East which is seven hours ahead of Greenwich Mean Time while for the rest of the country, it should be based on the longitude of 90 degree East which is

six hours ahead of GMT so that we can better utilise the time and the day light of our country.

श्री मनीष तिवारी (लुधियाना): अध्यक्ष महोदया, 30 मार्च 2010 को शारजाह की एक अदालत ने, 17 हिंदुस्तानियों को जिसमें से 16 पंजाब से हैं और एक हरियाणा से है, मौत की सजा सुनाई है।

उनका जुर्म है - एक व्यक्ति की तथाकथित हत्या। इससे बड़ी नाइंसाफी और कोई नहीं हो सकती है। इस घटना का जो सही सच है, वह यह है कि गरीब मजदूर सोए हुए थे, उन्हें उनके घरों से उठाया गया, प्रताड़ित किया गया, यातनाएं दी गईं, टार्चर किया गया। उनमें से जो टूट गए, उनके बयान ले कर उनके खिलाफ मुकदमा चलाया गया। जिस मुकदमे में उन्हें न वकील दिया गया और न वे अरबी भाषा समझ पाए कि मुकदमे में क्या हो रहा है और उन्हें मौत की सजा सुना दी गई। सबसे हैरत की बात यह है कि पन्द्रह महीने तक यह अदालती कार्यवाही चलती रही, लेकिन भारतीय दूतावास से कोई व्यक्ति उनके लिए पूछने भी नहीं गया कि उनका क्या हाल-चाल है।

मैं सरकार से मांग करना चाहता हूं कि अदालती कार्यवाही अपनी जगह चलती रहेगी, यह हिंदुस्तानियों की सुरक्षा से जुड़ा मुद्दा है। खाड़ी के मुल्क में जो लाखों हिंदुस्तानी बसते हैं, उनमें आज असुरक्षा और आतंक का माहौल है। इस सदन से पूरी दुनिया में यह संदेश जाना चाहिए कि हम किसी भारतीय के साथ, चाहे वह किसी भी देश में रहता हो, उनके खिलाफ नाइंसाफी नहीं होने देंगे। इसके साथ-साथ भारत सरकार को कूटनीतिक तौर पर, राजनीतिक तौर पर शारजाह की सरकार से बात करनी चाहिए और बेगुनाह लोगों को वापिस ले कर आना चाहिए। भारतीय दूतावास के अधिकारी, जिन्होंने इस तरफ ध्यान नहीं दिया, उनके खिलाफ कड़ी से कड़ी कार्यवाही होनी चाहिए।

MADAM SPEAKER: Those who want to associate themselves with him may send their names to the Table.

श्री शरद यादव : महोदय, मैं अपने को श्री मनीष तिवारी द्वारा उठाए गए मुद्दे से संबद्ध करता हूं।

MADAM SPEAKER: Shri Ravneet Singh and Shri Partap Singh Bajwa are associating with this matter. The rest of the matters will be taken up at the end of the day.

13.06 hrs

The Lok Sabha then adjourned for lunch till Fourteen of the Clock.

14.03 hrs.

The Lok Sabha reassembled after lunch at Three Minutes past Fourteen of the Clock

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

... (व्यवधान)

SUBMISSIONS BY MEMBERS – Contd.**(ii) Re : Alleged irregularities and malpractices in IPL**

श्री शरद यादव : उपाध्यक्ष जी, नेता सदन तब नहीं थे। यह आईपीएल का जो ... (व्यवधान)

अब सदन के नेता आ गये हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइये। वह कुछ बोलना चाहते हैं, जब आप बैठेंगे, तब वह बोलेंगे।

... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप उन्हें बोलने दीजिए।

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI PRANAB MUKHERJEE): Mr. Deputy-Speaker Sir, in the morning, some hon. Members raised the issue of IPL and wanted to have a thorough probe into all its aspects. In fact, the concerned Department has already started the investigation process. I can assure the hon. Members that all aspects of IPL including its source of funding, from where the funds were routed, how they have been invested, etc., are being looked into and the appropriate action as per law will be taken. No guilty or wrong doers will be spared.

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

श्री शरद यादव : एक मिनट आप हमारी बात सुन लीजिए। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आपने जो बोला, वह उन्होंने बता दिया।

श्री शरद यादव : अभी नहीं, लेकिन इस पर कभी समय निकालकर थोड़ी देर के लिए डिबेट हो जाए।

उसमें कई खबरें हमारे पास भी हैं... (व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : हम इसके लिए सरकार को धन्यवाद देते हैं। लेकिन हमारा कहना है कि इसे भारत सरकार का स्पोर्ट्स डिपार्टमेंट टेक ओवर कर ले।...(व्यवधान)

SHRI PRANAB MUKHERJEE: We will look into all aspects and I have noted down your suggestions. ... *(Interruptions)*



14.06 hrs**MATTERS UNDER RULE 377***

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, the Matters under Rule 377 shall be laid on the Table of the House. Members who have been permitted to raise matters under Rule 377 today and are desirous of laying them, may personally hand over slips at the Table of the House within 20 minutes. Only those matters shall be treated as laid for which slips have been received at the Table within the stipulated time and the rest will be treated as lapsed.

(i) Need to revise the minimum basic pension provided by EPFO to the workers in private sector.

SHRI K. P. DHANAPALAN (CHALAKUDY): The employees provident fund scheme as a social security and welfare measure was devised in view of the miseries and hardships of the workers in the nation. The family pension scheme 1971 and EPF pension scheme 1995 were primarily intended for the benefit of the retired employees and their families with a view to give them some relief in the evening of their lives and days of sickness. The retired employees covered under the family pension scheme are getting only a meagre amount ranging from Rs. 300 to Rs. 2000 per month which was fixed at the time of commencement of the scheme. In view of the fact that costs of essential commodities have increased beyond limits, enhanced rates of relief have to be granted to EPF pensioner as in the case of government pensioners. But unfortunately, the authorities have turned a deaf ear to the repeated appeals and requests of the EPF pensioners.

In this context, I would urge the Government to revise the minimum basic pension to Rs. 2500 per month with effect from 1995.

* Treated as laid on the Table.

(ii) Need to address the problem of drinking water contaminated with high fluoride contents in Rajasthan

DR. JYOTI MIRDHA (NAGAUR): Water is essential for all forms of growth and development in humans, animals and plants. Water problem is a common problem in whole country, but Rajasthan has worst scenario. Nearly a third of the Rajasthan state is arid and another 30 per cent semi-arid, which implies that nearly two-third of the State suffers from recurrent water scarcity. In Rajasthan 204 out of 237 blocks have been declared as dark zones.

The problem of high fluoride concentration in groundwater resources has now become one of the most important health related geo-environmental issues in Rajasthan. Rajasthan is a state where high fluoride groundwater is distributed in all the 31 districts. Nearly three million people are consuming excess fluoride-containing water. As such, the problem of both dental and skeletal fluorosis is widespread, especially in the rural population and in children. Also, 94% of all drinking water supply scheme in Rajasthan are based on groundwater. Total population affected due to excess fluoride in groundwater is 107.29 Lac. The district with highest population affected by the disease is Barmer followed by Churu, Nagaur, Bhilwara, Ajmer and Pali.

The socio-economic ramifications on the population affected by fluorosis are tremendous. High fluoride levels in drinking water sources in several parts of the State have resulted in severe stunting and congenital defects in people consuming the water.

Although there is awareness about the problem, there have been few interventions. At the national level there has been extensive research carried out on the subject. Research has resulted in improved de-fluoridation techniques.

However, the initiatives undertaken in Rajasthan are few. Treatment of Fluorosis is yet to be prioritized in the health agenda.

All aspects of this health related sensitive issue should be minutely examined by the health professionals of the Government and a special status should be given to Nagaur, Barmer and Bikaner districts of Rajasthan for severe drinking water crisis.

(iii) Need to fill up the posts of hockey coaches in Sports academies in Andhra Pradesh and also promote hockey in the country

SHRI SURESH KUMAR SHETKAR (ZAHEERABAD): The situation of hockey and its players is deplorable in our country particularly in the rural areas of Andhra Pradesh. Andhra Pradesh has sent many players like three time Olympian Mukesh Kumar, Bhim Singh from Hyderabad, Thagur Babu from Guntur, Mohd. Nadeem from Tirupati and Murali from West Godavari. These players have succeeded at the national level and brought name and fame to Andhra Pradesh and our country.

At present, the Government is not filling up the posts of hockey coaches and not promoting the hockey with adequate financial allocations. Less than 10 coaching teachers are available in all the districts of Andhra Pradesh. School students at the primary and secondary levels are also not showing keen interest to take the coaching due to inadequate coaching staff in various coaching academies in Andhra Pradesh. This situation is really pitiable for our country. Many talented and qualified people are eligible to give coaching in Andhra Pradesh who have passed the national tests. But the Sports Authority of Andhra Pradesh is not filling up the posts in Andhra Pradesh and kept the posts vacant due to the reasons unknown.

I, therefore, request the Hon'ble Minister of Sports and Youth Affairs, through Hon'ble Speaker, to kindly intervene in the matter to ensure and giving justice to the hockey players in the country by making them available coaches, financial allocations and proper awareness to save our national sport hockey seriously for future generation immediately.

(iv)Need to provide adequate funds to Delhi Government to provide basic civic amenities in private colonies in the State

श्री महाबल मिश्रा (पश्चिम दिल्ली): महोदय, दिल्ली में लगभग 1800 प्राइवेट कॉलोनियाँ हैं जिनमें आज भी करीब 40 लाख लोग रहते हैं, परंतु इन कॉलोनियों में न सीवर है, न पानी है व बिजली भी लगभग नदारद रहती है। यहाँ बसने वाले लोगों को पर्याप्त सुविधाएँ देने के लिए दिल्ली सरकार ने केन्द्रीय सरकार से अतिरिक्त बजट की माँग की है।

अतः मेरा आपसे अनुरोध है कि दिल्ली की प्राइवेट कॉलोनियों को पर्याप्त सुविधा देने हेतु दिल्ली सरकार को ज्यादा से ज्यादा बजट दिया जाय जिससे प्राइवेट कॉलोनियों में रह रहे निवासियों को नरकीय जीवन से बचाया जा सके।

(v) Need to expedite upgradation and preparation of DPR for the proposed Ujh Hydro Electric Power Project at Kathua, Jammu & Kashmir

CHAUDHARY LAL SINGH (UDHAMPUR): Ujh Multipurpose Hydro Electric Power Project of 280 MW under 50000 MW initiative is at Kathua in the state of Jammu & Kashmir. This multi-purpose Hydro Electric Project falls in my Parliamentary Constituency at Kathua. Ujh river is a tributary of River Ravi and is out of the purview of Indus Water Treaty. This Multipurpose Project has now been declared as National Project by the Government of India and is to be implemented in the 11th Five year Plan. This proposed project is to utilize 0.65 MAF water of Ujh River and will generate 280 MW Power. It will also irrigate approx 32000 ha of land and will provide 50 cusecs drinking water facility for the major portion of highly water starving Kandi belt area. The Directorate Office (CWC) Jammu has been asked to prepare DPR of Multipurpose Project Ujh. Till date nothing has been done, more than 2 years have passed. The Project is being delayed. All the field works has already been done by the J&K Directorate of Designs and CWC in 1966, it needs only up-dating. The Project area is in Jammu Region and there is no impact of militancy in that area. Also, the area is near the Delhi-Jammu National Highway and is easily approachable from Jammu City.

I, therefore, urge the Government to issue suitable directions to Jammu & Kashmir Power Development Corporation to engage the consultant for upgradation and preparation of DPR on priority basis, as CWC, Directorate Office at Jammu has not done anything till date with regard to preparation of DPR.

(vi) Need to provide funds to the NGOs running for visually and physically challenged people

SHRI P. BALRAM (MAHABUBABAD): I would like to draw the kind attention of the august House regarding the problems being faced by the NGOs especially those running for the welfare of blind, physically handicapped, SC/ST/BC and other minority sections in the society in release of Grant-in-Aid all over the country, particularly in the backward regions in Andhra Pradesh.

As the House is aware that many NGO's are running for the welfare of blind and other physically handicapped persons not only in Andhra Pradesh but all over the country. These NGOs are facing a lot of financial problems in running their organizations. The NGO's run by the blind for the blind and physically handicapped should be given preference in releasing funds on top priority. The Grant for NGO's recommended by the State Government should be released within the financial year after monitoring and inspecting on quarterly basis.

I, therefore, request the concerned Hon'ble Minister to intervene in the matter and ensure that NGO's running for the welfare of the blind and physically handicapped persons should not suffer in future for want of funds.

(vii) Need to take measures for the welfare of senior citizens in the country

श्री सोनवणे प्रताप नारायणराव (धुले): महोदय, मैं आपके माध्यम से संसद का ध्यान देश के वरिष्ठ नागरिकों के विषयों की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ ।

अनेक वरिष्ठ नागरिकों से विचार-विमर्श करने के बाद उनसे प्राप्त निवेदनों का अवलोकन करने के बाद उनकी न्यायगत माँगे मैं आपके सामने रखता हूँ ।

महोदया, वरिष्ठ नागरिक देश की धरोहर हे उनका अनुभव और देश के विभिन्न क्षेत्र में दिया हुआ योगदान उनकी कार्यपद्धति नयी पीढ़ी के लिए मार्गदर्शक हो सकता है । उनका मार्गदर्शन नयी पीढ़ी को विकास की धारा में तेजी से आगे बढ़ाने के लिए बहुत उपयुक्त साबित हो सकता है ।

महोदया, वरिष्ठ नागरिकों की प्रमुख मांगें निम्न हैं:-

1. केन्द्र सरकार की वरिष्ठ नागरिकों के लिए घोषित योजनाओं में वरिष्ठ नागरिकों का दर्जा 60 साल पूरे करने वाले व्यक्ति को दिया जाना चाहिए परंतु वर्तमान परिस्थितियों में कुछ योजनाओं के लिए यह सीमा 65 साल है ।
2. गरीबी रेखा के नीचे वर्ग के वरिष्ठ नागरिकों को दी जाने वाली पेंशन में बढ़ोतरी करते हुए यह पेंशन कम से कम 1000 प्रतिमाह करने के बारे में कार्यवाही करने की कृपा करें ।
3. पोस्ट ऑफिस, पी0पी0 एफ तथा बैंकों में वरिष्ठ नागरिकों के जमा धन पर 3 प्रतिशत ज्यादा ब्याज दिया जाए ।
4. वरिष्ठ नागरिकों के लिए राष्ट्रीय आयोग की स्थापना करना जरूरी है । इस बारे में विधेयक संसद में जल्द से जल्द लाने की कृपा करें ।
5. असंगठित क्षेत्र में कार्यरत 39.5 करोड़ कर्मचारियों को उनकी वृद्धावस्था के लिए पेंशन की सुविधा मुहैया करवायी जाए ।
6. वरिष्ठ नागरिकों के बारे में लंबित कानूनी केसों का निपटारा करने के लिए फास्ट ट्रैक न्यायालयों की स्थापना की जाए ।

महोदया, वरिष्ठ नागरिकों के बारे में राष्ट्रीय नीति के बारे में स्पष्ट कहा गया है कि वरिष्ठ नागरिकों को असुरक्षित जीवन व्यतीत नहीं करने दिया जायेगा ।

इसलिए, मैं आपके माध्यम से सरकार से माँग करता हूँ कि वरिष्ठ नागरिकों की सभी मांगें जल्दी से जल्दी पूरी की जाए ।

(viii) Need to take steps to develop Maninagar terminal railway station of Ahmadabad West, Gujarat as a major railway station by utilising vacant space at nearby Kankaria goods yard

DR. KIRIT PREMJI BHAI SOLANKI (AHMEDABAD WEST): Maninagar railway Station is one of the major terminal stations of my constituency, Ahmedabad West.

Ahmedabad is the seventh largest city of our country and has attained the status of Mega city also. It is expanding very rapidly in all directions with tremendous population growth. It may be mentioned that the Kankaria goods yard near Maninagar railway Station is shifted to Vatava. Hence a very large space of Kankaria goods yard is vacant.

Hence, I request that Kankaria Yard may be developed as major Maninagar Railway station. By this we can reduce pressure on present Kalupur railway station also.

By developing Maninagar as a major railway station, we can operate long route trains from this station.

If the long route trains towards North India and Delhi are operated from newly developed Maninagar station, it can also provide link to Kalupur as well as Sabarmati railway stations, with all major trains, including Rajdhani Express.

(ix) Need to declare main canal of Baragi Project in Madhya Pradesh as a National Project

श्री गणेश सिंह (सतना): महोदय, मध्य प्रदेश के महाकोशल एवं विन्ध्य क्षेत्र की जीवन दायिनी योजना वरगी-व्याप वर्तन परियोजना की दायी तट की मुख्य नहर को राष्ट्रीय परियोजना में शामिल करने हेतु मध्य प्रदेश सरकार ने जल संसाधन मंत्रालय के पास प्रस्ताव भेजा है। उक्त सिंचाई नहर से जबलपुर, कटनी जिले के 81823 हेक्टेयर, सतना जिले की 1,59,655 हेक्टेयर एवं रीवा जिले के 3532 हेक्टेयर कुल 2,45,010 हेक्टेयर में सिंचाई क्षमता बढ़ेगी तथा कुल 1450 ग्राम लाभान्वित होंगे। उक्त परियोजना राष्ट्रीय परियोजना में शामिल करने की सभी शर्तों को पूरा करती है। यदि केन्द्र सरकार ने उक्त परियोजना को राष्ट्रीय परियोजना में लेने की कार्यवाही नहीं की तो समय पर यह परियोजना पूरी नहीं होगी और प्रदेश के लाखों लोग नहर की सिंचाई से वंचित हो जायेंगे।

अतः मेरी मांग है कि अविलंब उक्त परियोजना को राष्ट्रीय परियोजना में शामिल किया जाये।

(x) Need to cover carpet weavers and labourers of Bhadohi, Uttar Pradesh under Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme to remove their unemployment Problem

श्री गोरखनाथ पाण्डेय (भदोही): उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल में कई जिलों में विशेष रूप से भदोही जिला जो कि कालीन नगरी के नाम से विश्व विख्यात है एवं जहां से देश को पर्याप्त मात्रा में विदेशी मुद्रा अर्जित होती है, वर्तमान में यहां बुनकर एवं अन्य कामगार बेरोजगारी से त्रस्त हैं।

अतः आपसे निवेदन है कि भदोही के कालीन बुनकरों को महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी योजना से जोड़कर उन्हें रोजगार प्रदान किया जाये, जिससे बेरोजगारी की मार झेलने वाले कालीन बुनकरों को रोजगार प्राप्त हो सके तथा देश को विदेशी मुद्रा भी प्राप्त हो सके।

(xi) Need to provide special relief package for rehabilitation of people affected due to recent storm in Northern Bihar

श्री विश्व मोहन कुमार (सुपौल): माननीय अध्यक्ष जी के माध्यम से माननीय प्रधान मंत्री जी का ध्यान 13 अप्रैल, 2010 की आधी रात में आये प्रलयकारी तूफान, जिसे काल बैसाखी के नाम से भी संबोधित करने लगे हैं, से उत्तर बिहार के कई जिले खासकर सुपौल, मधेपुरा, किसनगंज, अररिया में जान-माल की भारी क्षति हुई है। सैंकड़ों लोगों की आकस्मिक मृत्यु हुई, हजारों लोग घायल हुए एवं लाखों लोग बेघर हो गये। देखते ही देखते ताश के पत्ते की तरह घर, बिजली के खंभे, पेड़, सड़क मार्ग बर्बाद हो गये। दो वर्ष पूर्व कोसी बाढ़ से भी इस क्षेत्र में भारी नुकसान हुआ है। बचा खुचा तूफान ने अपना काम पूरा कर दिया है।

अतः इस क्षेत्र को जनता के पुनर्वास हेतु विशेष पैकेज देने की कृपा करें, जिससे की सर्वांगीण विकास हो सके।

(xii) Need to safeguard the interests of employees of Bharat Sanchar Nigam Limited

SHRI P.R. NATARAJAN (COMBATORE): Bharat Sanchar Nigam Limited, carved out of the Department of Telecom Services under the Union Government's Ministry of Communications, has now slipped from its pre-eminent position due to non-availability of about 4.5 crore mobile lines and other moves to divest it by about 30% though it could maintain its first place till 2006 due to the dedicated efforts of its employees. BSNL that made a profit of Rs. 5000 crores a year, could make only Rs. 574 crores of profit in 2008-09. A written assurance was given to BSNL employees in 2006 that BSNL will not be privatized and its shares will not be divested. But the Sam Pitroda Committee's recommendations for 30% divestment, cutting of 1 lakh jobs, offer of golden hand shake, outsourcing of cable laying have caused agitation in the minds of BSNL employees whose Joint Action Committee has called for an indefinite strike from 20th of April, 2010. Hence, I urge upon the Union Government to allay the justified apprehension in the minds of BSNL employees by way of guaranteeing pensionary benefits and expanding infrastructure facilities while giving up moves towards privatizing and outsourcing.

(xiii) Need to allocate funds under National Rural Drinking Water Programme taking into account the size of the State along with the number of habitations and relative backwardness of the State particularly for Orissa

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): The erstwhile Accelerated Rural Water supply Programme (ARWSP) provided for development of drinking water sources at the rate of one tube well for every 250 unit of population and villages with a population of 150 were also eligible for tube wells. The revised scheme of National Rural Drinking water Programme provides for drinking water in all habitations regardless of the population size. In Orissa, out of above 1,41,000 habitation, there are about 23,000 habitations with a population of below 150 each. Instead of enhancing the central share under the revised National Rural Drinking Water Programme, the same has been reduced as per the revised norms. Orissa had received Rs. 302 crores during 2008-09 against which the allocation earmarked by the Ministry last year was Rs 187 crores. Government should take into account the size of the State along with the number of habitations and relative backwardness for determining the Central share. As per revised norms, allocation is being considered on the basis of population.

I would urge upon the Government to reconsider the matter and provide funds taking in account the number of habitations.

(xiv) Need to expedite establishment of proposed Zoo of international standard at Gorewada, Nagpur, Maharashtra

DR. SANJEEV GANESH NAIK (THANE): The Government of Maharashtra has decided to establish a zoo of international standards at Gorewada, Nagpur, vide the Government resolution dated 12th December, 2005. Detailed Project Report for establishing zoo at Nagpur has been prepared by the consultant M/s Bernard Haison and Fiends Ltd., Singapore. Accordingly, it has proposed to establish and manage the Zoo at Gorewada, Nagpur as per the guidelines for establishment and scientific management of zoos in India issued by the Central Zoo Authority. The zoo is proposed on the forest area of 1904 hectare at Gorewada adjoining Nagpur city. The following components are proposed in the zoo complex:

1. Sunset Safari & Central Plaza
2. Gondawana Biopark, Walking Trails
3. African Safari
4. Indian Safari & River ride
5. Gorewada Reserve
6. Rescue & Rehabilitation Centre
7. Conservation and breeding centre

As the proposed zoo will have animal enclosures, roads, buildings etc, existing vegetation would be affected to certain extent during construction period. To address this issue the DPR has a provision to uproot and transplant the trees falling in the area of roads, buildings, enclosures etc., during construction period. Further planting of tall seedlings to enhance tree cover and also to enrich vegetation in enclosures is proposed in the zoo premises. The proposal for approval to the DPR of Gorewada has been sent to Ministry of Environment and Forests, Government of India and also to the Central Zoo Authority of India. As the said proposal is pending for long with Government of India, I urge upon the Government to kindly consider the same at the earliest.

**(xv)Need to develop Courtallam water falls in Tenkasi
Parliamentary Constituency in Tamil Nadu as a tourist spot**

SHRI P. LINGAM (TENKASI): Courtallam water falls situated in the Western ghats is in my Tenkasi Lok Sabha constituency. It is a Nature's boon with scenic beauty and abundant herbs drawing people from many places as a traditional tourist spot from time immemorial as it is also known as pothigai hills referred to even in our epics.

During South West Monsoon Season between June and September the ever continuing drizzle that give rise to flooded flow in the Courtallam falls gushes water with herbal medicinal qualities. There is also a second season during North East Monsoon. About 25 lakhs people throng this tourist spot every year. The neighbouring Papanasam and also the Pamba and Achan Kovil rivers in the adjacent Kerala are all traditionally attracting the public as they are beautiful places. Rare herbs and fruits and trees add beauty to this picnic spot. But the lack of infrastructure has been greatly affecting both the locals and the tourists.

Hence, I urge upon the both the Centre and the State Governments to take steps to develop this ancient tourist spot. I also urge upon the Union Government to enhance the infrastructure of this tourist resort as it attracts people from various parts of the country.

(xvi) Need to open two Senior Secondary level Kendriya Vidyalayas at Canning and Kultai blocks of Jaynagar Parliamentary Constituency of West Bengal

DR. TARUN MANDAL (JAYNAGAR): There is no Kendriya Vidyalaya in my constituency Jaynagar in the State of West Bengal. It comes under South 24-Parganas, which is an underdeveloped and backward district and largely inhabited by minority Muslim and Christian communities as well as Scheduled Castes, Scheduled Tribes and OBCs. The number of schools and colleges is negligible and that too are not upto the mark. So, for the benefit of the people of these areas of Sundarbans including Central and State Government employees at least two senior secondary level Kendriya Vidyalayas are very much necessary. I, therefore, request the Union Government and the Ministry of HRD to open two Kendriya Vidyalayas one at Canning and the other at Kultali Block of Jaynagar Parliamentary Constituency.

14.07 hrs*** DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS)-2010-11.**

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for the year 2010-2011.

Hon. Members present in the House whose cut motions to the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for the year 2010-2011 have been circulated may, if they desire to move their cut motions, send slips to the Table within fifteen minutes indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move. Only those cut motions, slips in respect of which are received at the Table within the stipulated time, will be treated as moved.

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

Motion moved:

“That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2011, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16.”

* Moved with the recommendation of the President

MR. DEPUTY SPEAKER : Sh. Syad Shah Nawaz Hussain to speak.

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन (भागलपुर): महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि इस महत्वपूर्ण रेल की अनुपूरक मांगों पर चर्चा के लिए आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है। जब से यूपीए की सरकार आयी है, यूपीए वन में मनमोहन सिंह जी के रेल मंत्री माननीय लालू प्रसाद जी थे और हमने पांच साल में छह रेल बजट उनके सुने थे। जो आखिरी वाला बजट था, वह काफी भारी-भरकम था और उससे बहुत सारी उम्मीदें देश को जगी थीं। सरकार बदली, हम कह सकते हैं कि प्रधानमंत्री जी की जो पहली पारी थी, उसके रेल मंत्री लालू जी थे और दूसरी पारी में रेल मंत्री हमारी दीदी ममता बनर्जी जी आर्यीं। हम लोगों को इनसे काफी उम्मीद है। पहले तो मैं उन्हें भागलपुर के सांसद के नाते और मेरे संसदीय क्षेत्र में उन्होंने एक गरीब स्थान वहाँ के लिए कर दिया, उस दिन शोर-शराबे में वे उसका जिक्र यहाँ नहीं कर पायीं, लेकिन रिकॉर्ड पर उन्होंने किया, उसके लिए मैं उन्हें बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मैं भागलपुर से सांसद हूँ और वह अंग प्रदेश माना जाता है। वहाँ अंगिका की भाषा बोली जाती है, हमने इस विषय को कई बार पार्लियामेंट में उठाया है। मैं माननीया रेल मंत्री जी से मिला था और मैंने उनसे कहा था कि वहाँ विक्रमशिला के नाम पर तो विक्रमशिला एक्सप्रेस है, लेकिन अंगिका के नाम की पहचान भी होनी चाहिए। हमारे मित्र निशिकांत दुबे जी वहाँ के रहने वाले हैं और वहाँ पर बड़ी संख्या में लोग अंगिका बोलते हैं। मैं फिर से धन्यवाद के साथ अपनी बात की शुरुआत करता हूँ कि जब मैंने इनसे मांग की तो उन्होंने जो भागलपुर-यशवंतपुर एक्सप्रेस जो भागलपुर से बंगलौर जाती है, उसका नाम उन्होंने अंग एक्सप्रेस कर दिया है। यह इसी 24 मार्च से शुरू हो गया है और उसका नाम अब अंग एक्सप्रेस है।

इसके लिए मैं पूरे अंग प्रदेश की तरफ से भागलपुर की जनता की तरफ से दीदी को धन्यवाद देता हूँ। जैसे हमारी विपक्ष की नेता और हम सब लोगों की तरफ से यह धन्यवाद हम उनको पहुँचाने का प्रयास कर रहे हैं। ...(व्यवधान) धन्यवाद कर दिया है। अब वे एक्सप्रेस करेंगी तब ठीक होगा। ...(व्यवधान)

मुझे इस बात की खुशी है कि मंत्री जी ईस्टर्न रीजन की हैं। पहले तो बंगाल और बिहार में बहुत नज़दीकी रिश्ता है और उस रिश्ते को हम बराबर निभाते हैं। कोलकाता में कभी भी हम लोग जाते हैं तो ऐसा नहीं लगता कि हम बिहार से अलग किसी राज्य में आए हैं। हमें लगता है कि हम अपने ही प्रदेश में आए हैं। मैं पहले भी जब किशनगंज से सांसद था तो देखता था कि वहाँ रोड के इस पार बिहार और रोड के उस पार बंगाल होता था। अब भी जब मैं भागलपुर से सांसद हूँ तो बड़ी तादाद में बंगाली समाज हमारे यहाँ रहता है। शरत् चन्द्र जी भागलपुर के थे, देवदास वहाँ लिखी गई। रबीन्द्रनाथ टैगोर ने अपना पूरा समय भागलपुर में गुज़ारा। गीतांजलि उन्होंने वहाँ लिखी और इस नाते बंगाल के लोगों से मेरा बहुत अपनापन रहता है। लेकिन दीदी ट्रेज़री बेंच पर बैठी हैं और हम उनके सामने बैठे हैं। इसलिए हमारी जो विपक्ष की

ज़िम्मेदारी है, उसको शालीनता से आपके सामने रखने का पूरा प्रयास मैं करूँगा। मैं जानता हूँ कि वे मेरे साथ मंत्री रही हैं और हम लोगों ने साथ काम किया है। इसलिए जब भी मैं संसद में बोलने के लिए खड़ा होता हूँ तो शब्दों का चयन ज्यादा तीखा नहीं करता हूँ लेकिन अपनी बात को गंभीरता से रखने का प्रयास करता हूँ। मेरी नेता सुषमा स्वराज जी ने मुझे रेलवे के विषय पर बोलने का अवसर दिया है, मैं इसके लिए उनको धन्यवाद देता हूँ। इसके साथ ही साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस बार ममता जी ने रेल बजट रखा, पहले यूपीए-1 के रेल मंत्री ने बजट रखा था। सरकार में कलैक्टिव रिस्पॉन्सिबिलिटी होती है, सरकार में एक मंत्री का बजट नहीं होता है। आप जब भी कोई बजट बनाकर लाते हैं तो कैबिनेट से उसका अप्रूवल होता है। जब उस पर कैबिनेट मुहर लगा देता है तो इसका मतलब होता है पूरी सरकार का बजट। अगर यूपीए-1 के रेल मंत्री ने कुछ घोषणाएँ कीं तो उसको यूपीए-2 की रेल मंत्री को अप्रूव करना चाहिए, ऐसा हमारा मानना है। क्योंकि सरकार बदली नहीं है, सरकार यूपीए-1 से यूपीए-2 हो गई है। लेकिन जो हमें उम्मीद थी, वैसा नहीं हुआ। बहुत सारी घोषणाएँ चुनावों से पहले हुईं। जब चुनावों का माहौल था तो लालू जी बिहार में घूम रहे थे और इलैक्शन का समय था। संसद में तो हम लोग मिलते जुलते हैं लेकिन वहाँ पर लालू जी जब कभी शिलान्यास या उद्घाटन करने आते थे तो इतनी भीड़ होती थी, ऐसा माहौल होता था कि उसमें जाएँ या न जाएँ, कैसे जाएँ, हम यह सोचते थे। वहाँ बड़ी घोषणाएँ हुईं। मंत्री की घोषणा मतलब सरकार की घोषणा होता है। हम लोगों ने उसको मान लिया। हम लोगों ने कहा कि हम मानते हैं। लेकिन जब सरकार बदल गई तो हमें मालूम नहीं था, लोगों ने हमें मिठाई खिला दी, हमारे यहाँ भागलपुर में डीआरएम कार्यालय खुल गया। बहुत बड़ा बोर्ड लग गया, रेलवे का काफी पैसा खर्च हुआ। एक ओएसडी वहाँ बैठा दिया गया जो वर्किंग डीआरएम के तौर पर काम कर रहा है। हम तो विपक्ष में थे। हम तो यह नहीं कह सकते थे कि इंटरिम बजट में प्रणब दा ने कोई घोषणा नहीं की, लालू जी ने कैसे की, इस बजट का कोई मतलब नहीं है। यदि हम ऐसा कहते तो पब्लिक हमसे और नाराज़ होती। एक तो वह डीआरएम कार्यालय दे रहे हैं, आपको सब कुछ दे रहे हैं और आप सांसद होने के नाते, स्वागत करने की जगह छोटा दिल दिखा रहे हैं। हमने भी अपनी ज़िम्मेदारी और दायित्व का निर्वाह किया और बड़ा स्वागत किया कि डीआरएम कार्यालय भागलपुर को मिला है। कभी तो वह अंग प्रदेश की राजधानी होता था। अब अगर वहाँ डीआरएम कार्यालय मिला तो वह भागलपुर के लोगों का अधिकार था। उसके बाद एक घोषणा हुई कि भागलपुर से अजमेर एक ट्रेन जाएगी। उस घोषणा के बाद वह ट्रेन भी वहाँ से चली, बाज़ाफ़्त झंडी दिखाई गई, भले ही सांसद के नाते हमें उसमें रिज़र्वेशन नहीं मिला। उसमें कुछ खास दल के लोग वहाँ से अजमेर शरीफ़ गए, रूवाजा के दरवाज़े पर गए, वहाँ हाज़िरी दी। मैं उस ट्रेन से नहीं गया, लेकिन मैं भी चुनाव से पहले हाज़िरी देने रूवाजा गरीब नवाज़ के दरवाज़े पर गया था।

लेकिन आज मैं बड़े दुख से कह रहा हूँ कि वह ट्रेन नहीं है। आप जिस समय रेल बजट पढ़ रही थीं तो उस समय आपने कहा कि किशनगंज से अजमेर के लिए मैं शाहनवाज़ के लिए ट्रेन चला रही हूँ। मैं जब अपने क्षेत्र में गया तो लोग कह रहे थे कि आप एमपी भागलपुर से हैं, लेकिन ममता जी तो कह रही थीं कि आप किशनगंज से ट्रेन मांग रहे थे। मैंने कहा कि दीदी ने मुझे बाद में कहा कि मुझे भागलपुर भूल गई और किशनगंज याद रहा, मैंने समझा कि तुम्हारा क्षेत्र वही है। वहां से तो आपने ट्रेन चला दी, लेकिन अजमेर की ट्रेन भागलपुर से जो चलनी थी, वह उससे महरूम हो गया। एक दिन राजधानी की भी घोषणा हुई थी। हमारा गुज़ारा बंगाल के बिना नहीं हो सकता है, क्योंकि राजधानी यदि दिल्ली से चलती तो भागलपुर होते हुए कलकत्ता जाती। इससे कलकत्ता के लोगों को फायदा होता। जब हम कलकत्ता और बंगाल की बात करते हैं, जब कोई बिहार का व्यक्ति करे तो आप यह मानिए कि हम यह बात बायस होकर नहीं करते हैं, हम इस बात को मानकर चलते हैं कि वह हमारा पड़ोसी राज्य है। आप जितनी ट्रेन बंगाल के लिए चलाएंगी, उसका लाभ हम लोग स्वयं उठा लेंगे, यदि आप स्टॉपेज देती रहेंगी। इन्होंने राजधानी की घोषणा की, वह भी नहीं हुई। मैं आपसे गुज़ारिश करना चाहता हूँ, आपकी सरकार है, आप काफी ताकतवर मंत्री हैं, आपकी बात का प्रभाव है, आपकी बात का रसूख है, आपकी वजह से यह सरकार है। आपके कुछ बोलने पर यह सरकार वजन में आती है। आप जिस सरकार में मंत्री हैं, उस सरकार में सत्ता का इतना जबरदस्त उबाल है, सत्ता के मद में सराबोर मंत्री दिखते हैं। जब हम उनसे बात करना चाहें तो हमारी क्या बात है, उन्हें तो बहुमत मिल गया है। आपको तो लगता है कि आपको बहुमत आ गया है, लेकिन आपको बहुमत नहीं मिला है, आपको केवल 206 एमपी मिले हैं, लेकिन आप इस तरह से व्यवहार कर रहे हैं, जैसे स्वर्गीय राजीव गांधी के ज़माने में आपको तीन चौथाई बहुमत मिला था, 206 की जगह, शायद आप इस आंकड़े से 412 वाला व्यवहार कर रहे हैं। आप इसे डबल मान रहे हैं, आपको सहयोगी की भी चिन्ता नहीं है।...(व्यवधान)

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी.नारायणसामी): आप रेल बजट पर भाषण दीजिए।...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : महोदय, यह मुझे से यह उम्र में बड़े हैं और यह अभी राज्य मंत्री हैं, जबकि मैं कैबिनेट मंत्री रहा हूँ। जब इन्हें कैबिनेट मंत्री बना दें, तब मुझे सलाह देंगे, मैं इनकी सलाह को हमेशा स्वीकार करूंगा, क्योंकि यह योग्य व्यक्ति हैं। लेकिन इनके साथ अन्याय हो रहा है। यह अन्याय की वजह से ही ऐसा बोल रहे हैं। हम छोटे-छोटे थे, तब से हम इन्हें पार्लियामेंट में देखते आ रहे हैं।...(व्यवधान)

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, I don't need his support. I am very much happy about it. ... *(Interruptions)*

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य आप विषय पर बोलिए।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : महोदय, राजनीति में ट्रेनिंग नहीं होती है। यह संसद ही ट्रेनिंग है। हम लोग यहीं से सीखते हैं कि कौन कैसे बोलता है? जब हमारे सीनियर बोलते हैं तो हम उन्हें बड़े ध्यान से सुनते हैं।

श्रीमती अन्नू टण्डन (उन्नाव): हम आपको सुन रहे हैं।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : आप तो सुनने आयी हैं। आप पहली बार सुन रही हैं, और लोगों ने तो सुना हुआ है।

महोदय, मैं तीसरी बार सांसद चुनकर आया हूँ और पिछली लोक सभा में भी मुझे बहुत से विषयों पर बोलने का अवसर मिलता था और मैं बड़ा सीखता हूँ।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया शांत रहें और बोलने दीजिए।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : महोदय, जब टोकाटोकी होती है तो मेरी ऊर्जा बढ़ जाती है, जो पुराने लोग हैं, वह इस बात को जानते हैं कि शाहनवाज़ को टोकना नहीं, यदि टोकेंगे तो ज्यादा दिक्कत देगा, इसलिए मैं कहता हूँ कि आराम से सुनिए। स्वामी जी, जब मैं इधर बोलता था तो आप उस हाउस में थे, अब आप आए हैं तो आप मेरा भाषण ध्यान से सुनिएगा तो आपको बाद में अच्छा लगेगा। हम आपको कोई तीखा कहने वाले नहीं हैं।

महोदय, हम यह उम्मीद करते हैं कि रेल मंत्री चिन्ता करेंगी। लेकिन मैं जानता हूँ कि दीदी आप लोगों से खुश नहीं हैं, आप जिस तरह से मंत्रालय चला रहे हैं, उसमें कोई विभाग ठीक नहीं चल रहा है, उस नाते हेल्थ मिनिस्ट्री की चिन्ता भी दीदी को करनी पड़ रही है, क्योंकि अस्पताल भी खोल रही हैं। दीदी सपोर्ट्स मिनिस्ट्री की भी चिन्ता कर रही हैं। जब दीदी सपोर्ट्स मिनिस्टर थीं तो बड़ी सक्सेसफुल मिनिस्टर जानी जाती थीं। मैं भी खेल मंत्री रहा हूँ, मैं जानता हूँ कि उनका ट्रेक रिकार्ड अच्छा है। वह खेल और बिजली की भी चिन्ता कर रही हैं। आज संसद में भी पावर कट हो रही थी, हम गिन रहे थे 15 बार लाइट



गई। हम यह चर्चा नहीं कर सकते कि ए.सी. नहीं चल रहा था, क्योंकि हम लोग तो फील्ड के आदमी हैं। हर शनिवार और रविवार को लू की लपटें भी चलती रहें तो भी हम अपनी कांस्टीट्यूएंसी में जाते हैं, लेकिन आज हालत यह है कि संसद में भी बिजली का यह हाल है। अब रेलवे से भी एक हजार मेगावाट बनाने की बात कही है, मैं यह देख रहा हूँ कि उन्होंने बीस अरबन डेवलपमेंट और स्कूलों की भी चिन्ता की है। सिब्ल साहब क्या करेंगे, पूरे देश के अंदर लोग शंका में हैं कि सिब्ल साहब क्या करने वाले हैं। इतने काबिल आदमी को बनाया है कि क्या सब को काबिल बना देंगे, यही पता नहीं लग रहा है। अभी तक वह एजेंडा चल रहा है। दीदी ने होस्टल्स की भी चिन्ता की है, 381 डायगनेस्टिक सेंटर भी खोलने वाली हैं। रेलवे के अंदर आपका विज्ञान बढ़ा है। मैं यह समझ सकता हूँ कि आज रेलवे में जितनी पैसे की जरूरत है, मैं जानता हूँ कि आपको नाराज करने की रूलिंग पार्टी की हिम्मत नहीं है, वे ऐसा रिस्क नहीं ले सकते। आपने जो पैसा मांगा है, सिर्फ हम लोग नहीं, पूरा देश आपके साथ है, वह पैसा आपको रेलवे के लिए मिलना चाहिए। प्रणव दा भी बंगाल के ईस्टर्न इंडिया हैं, ईस्टर्न इंडिया से जो अन्याय हुआ है, उसे न्याय में बदलने के लिए आपको मदद करेंगे, लेकिन आज हालत क्या है। हम यहां आलोचना के लिए खड़े नहीं हुए, लेकिन वेकअप अलार्म बजाने का अधिकार किस को है, विपक्ष को है। हमारा लोकतंत्र में यह हक है कि सोती हुई सरकार को हम जगाएं। हम जानते हैं कि आप बड़ी मेहनत कर रहे हैं, लेकिन आज हालत क्या है। रेल को विश्वस्तरीय बनाने की बहुत जरूरत है। करीब एक करोड़ अस्सी लाख से ज्यादा यात्री प्रतिदिन रेल में चलते हैं और 8700 ट्रेनें हैं, 5700 मालगाड़ियां हैं। भारतीय रेल विश्व में मशहूर है, लेकिन पटरी बिछाने में जितने भी सांसद इनसे सहमत होंगे, हम लोग रेल मंत्री जी के यहां कागज लेकर जाते हैं। मैं जानता हूँ कि आप रेल लाईन बिछाने में बहुत तेजी से काम कर रही हैं। आप एक रेल लाईन कोलकत्ता होते हुए राइटर बिल्डिंग तक बिछा रही हैं। हमें पता है कि आप जो राइटर बिल्डिंग की तरफ रेल लाईन बिछा रही हैं, उसमें भी आपको काफी मेहनत करनी पड़ रही है। हम चाहते हैं कि राइटर बिल्डिंग खाली हो और उसके अंदर नयी चेतना जगे। हम चाहते हैं कि आप देश के लिए काम करें। आप मंत्री हैं, हम आपका यश नहीं चाहते, आपको सीमित करना नहीं चाहते, हम नहीं चाहते कि आप बंगाल की मंत्री जानी जाएं, हम यह आरोप आप पर नहीं लगाएंगे। हम यह भी नहीं चाहेंगे कि आप ईस्टर्न इंडिया की मंत्री जानी जाएं। हम आपसे यह अपेक्षा करते हैं कि आप पूरे देश की मंत्री जानी जाएं, आपका पूरे विश्व में नाम हो। लालू जी ने क्या किया, क्या नहीं किया। इनका नाम तो हार्वर्ड में पढ़ाने के लिए आ रहा था, आज कल नहीं आ रहा है।...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद (सारण): सभी लोग आपकी बात को समझ रहे हैं। अगर आपका कोई काम अधूरा है तो पूरा करवा लीजिए।... (व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : लालू जी आप लोगों को उकसा रहे हैं, आप उस चक्कर में मत पड़ें। जब लालू जी का अंतरिम बजट था तो लास्ट बजट में मेरी पार्टी ने मुझे भी खड़ा किया था और तब कोई झगड़ा हो गया था, इसलिए मैं आज कोई झगड़ा करने के मूड में नहीं हूँ। आज उधर से मुझे कितना ही कोई उकसाने की कोशिश करे, मैं संयम रखने वाला हूँ।

हम चाहते हैं कि आपका यश बढ़े। आपने वाइट पेपर की बात कही थी। इसकी बिहार एवं पूरे देश में बड़ी चर्चा हुई और जब आप वाइट पेपर लाई तो उसका बीच का पेपर चला गया, कौन सा पेज गायब हो गया, किस ने गायब कर दिया, उसमें किस का प्रभाव पड़ गया, आप तो किसी के प्रभाव में आने वाली नहीं हैं। आज आपने जो 20-टवंटी का विज़न दिया, अब तो यहां खाली क्रिकेट की बात हो रही है। यहां 20-टवंटी सिर पर खड़ा है, आईपीएल 20-टवंटी की बात हो रही है, लेकिन रेल का जो 20-टवंटी है, उसकी चर्चा नहीं हो रही है। मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता, लेकिन मैं आपसे यह जरूर कहना चाहता हूँ कि आज दिक्कत है कि रेलवे एक बहुत बड़ा इन्फ्रास्ट्रक्चर है।

उपाध्यक्ष महोदय, हम रोल की पटरियां ज्यादा नहीं बिछा रहे हैं, जो रेल लाइनें बननी चाहिए, जहां जरूरत है, वहां रेल लाइनें बनाई नहीं जा रही हैं। ठीक है, जब श्री लालू प्रसाद जी, रेल मंत्री थे, तब उन्होंने बिहार में कुछ रेल लाइनें बिछाईं। हम लोगों की रेल लाइन तो अधूरी ही रह गई। फोरबिसगंज से गलगलियां और गलगलिया से अरड़िया थी, वह अधूरी ही रह गई। श्री लालू प्रसाद जी के घर से, श्रीमती राबड़ी देवी के घर तक रेल लाइन बन गई। उसमें हमें कोई ऐतराज नहीं है। हां, ठीक है, वह देवरिया तक बनी है। वे बिहार की मुख्य मंत्री रही हैं, यदि उनके घर तक रेल लाइन बनाई गई है, तो उसमें हमें कोई ऐतराज नहीं है। हम लोगों को तो बहुत खुशी है। लालू प्रसाद जी का ही ससुराल जाने हक नहीं है, हमें भी उस रूट पर जा सककते हैं, हमें भी ससुराल जाने का हक है। वे हमारे बड़े भाई हैं। हम उनके यहां भी जा सकते हैं।

महोदय, माननीय लालू प्रसाद जी ने बिहार में रेलों के निर्माण की बहुत घोषणाएं की थीं, उनमें से अनेक रेल लाइनें अभी तक अधूरी हैं। जो घोषणाएं नीतीश जी के टाइम में हुईं, उन पर भी काम नहीं हो रहा है। रेलवे बहुत बड़ा इन्फ्रास्ट्रक्चर है। इसलिए हमारी अपेक्षा है कि आपको रेलवे में बहुत काम करने की जरूरत है। यह मंत्रालय कांटों का ताज है। यह कोई आसान काम नहीं है। इसमें बहुत मेहनत की जरूरत है। इस नाते हमें यह उम्मीद है कि आप रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर को और अच्छा करने वाली हैं, लेकिन मुझे आज बहुत दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि जो आधुनिकीकरण होना चाहिए और जिस प्रकार से रेलों का विकास होना चाहिए, जो बचे हुए काम पूरे होने चाहिए, वे पूरे नहीं हो रहे हैं।

महोदय, पार्लियामेंट एक ऐसा स्थान बन गया है, जहां सिर्फ घोषणाएं होती हैं। पहले सामान्य बजट और रेल बजट से लोगों को बहुत उम्मीद होती थी और लोग रेडियो पर इन्हें सुनते थे और टेलीविजन पर दिन भर चर्चा होती थी, लेकिन इस बार रेल बजट आया, कहीं कोई चर्चा नहीं हो रही है। लोगों को यह लग रहा है कि अरे साहब यह घोषणा तो हो गई, अब यह होगा या नहीं, किसे पता है। पहले पार्लियामेंट में जो घोषणा होती थी, उसका बहुत वजन होता था। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि रेलवे के अंदर आज मॉडर्नाइजेशन की जरूरत है। रेलवे के ट्रैक को मजबूत करने की जरूरत है और रेलवे के ट्रैक के विस्तार की जरूरत है। आज भी दुनिया के विकसित और विकासशील देशों की तुलना में हम ट्रैक बिछाने में बहुत पीछे हैं। आज चीन हमसे बहुत आगे है। वह तो अरुणाचल के बॉर्डर तक रेल बिछा रहा है। हम लोग बिहार में, बंगाल में, उड़ीसा में, राजस्थान में, तामिलनाडु में, गुजरात में और देश के सभी प्रदेशों में रेलवे ट्रैक बिछाने में हम बहुत पीछे हैं। मैं जानता हूँ कि एम.पी. के ऊपर बहुत दबाव होता है, लेकिन आज उस बारे में कुछ नहीं हो रहा है।

महोदय, कश्मीर में, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में, हम लोगों ने रेल लाइन बिछाई, ट्रैक बनाया और लालू जी वहां गए, नारियल फोड़ दिया और फीता काट दिया। काम हम ही लोगों का था, लेकिन रेलवे के काम में टाइम लगता है। आप जो काम कश्मीर में आज करेंगे, पांच साल बाद, जब वह काम पूरा होगा, तो फीता कोई और काटेगा। अभी जितना भी काम नजर आया है, श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में, जब नीतीश कुमार जी, रेल मंत्री थे, तब अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार थी, तब रेल और हवाई जहाज के बहुत काम शुरू किए गए, जो अब जाकर पूरे हुए और आप लोगों को फीता काटने का मौका मिला। रेलवे और हवाई जहाज के कामों में बहुत समय लगता है। यह एक दिन का काम नहीं है। यह प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना नहीं है।

श्री मदन लाल शर्मा (जम्मू): महोदय, मैं माननीय सदस्य से जानना चाहता हूँ कि वे कभी कश्मीर गए, यदि गए थे, तो कब?

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : अभी भी गए थे। आप वहां नहीं थे। आप दिल्ली में ही थे। आजकल आप कश्मीर में कम रह रहे हैं। हमने पता किया था, आप वहां नहीं थे। हमने आपको खबर देने की कोशिश भी की, लेकिन आपको हमारे बारे में सूचना नहीं मिल पाई।

महोदय, आज जरूरत है कि रेलवे के ट्रैक को और अच्छा किया जाए। बहुत बार ऊंचे-ऊंचे खाब दिखाए गए। आज कोई नॉर्मल ट्रेन में अपने क्षेत्र से संसद आए, तो वह यहां टाइम पर पहुंचेगा ही नहीं और मीडिया वाले दिखाते हैं कि इतने महत्वपूर्ण विषय पर संसद खाली रही। हमें रेलवे के लगभग 40 टिकिट एक वर्ष में मिलते हैं। हम अपनी कांस्टीट्यूएंसी जाते हैं, तो दो महीने में ही हमारी हवाई यात्रा के टिकिट खत्म हो जाते हैं। जब हमारी हवाई यात्रा के टिकिट खत्म हो जाते हैं, तो हम रेलवे से सफर करते हैं। कोई भी सांसद टाइम पर नहीं पहुंच सकता है। आजकल तो आपकी सरकार में जहाज से भी कोई टाइम पर नहीं पहुंच सकता है। यहां जितने भी सांसद हैं, यदि वे रेल से अपनी कांस्टीट्यूएंसी से चलें, तो दो दिन से पहले यहां कोई भी नहीं पहुंच सकता है। आज भी हमें अपनी कांस्टीट्यूएंसी से यहां आने में दो-दो दिन लग रहे हैं। आपने उच्च गति के जिन रेल गलियारों को बनाने की बात कही थी कि 250 से 350 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से आप रेल चलाएंगे, लेकिन उस पर कोई काम नहीं हुआ।

अब साल बीता जा रहा है। पांच साल तो लालू जी ने यूपीए वन का बिता दिया और एक साल आपका हो गया। पहले तो आप लोगों ने कहा था कि सौ दिन-सौ दिन, अब तो साल पूरा हो गया, कोई फंक्शन आपका नहीं होगा। यह हम भविष्यवाणी कर रहे हैं। आपने वादा कर लिया लेकिन आज हम आपसे जानना चाहते हैं कि आप जो साढ़े तीन सौ किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से ट्रेन चलाने वाले हैं, उसमें खर्च कितना होगा? क्या यह सिर्फ आश्वासन है या सिर्फ भाषण है? तकरीर से दो लोगों को ट्रेन मिलने वाली नहीं है, काम से ट्रेन मिलेगी। हम लोगों को आप जो कहती हैं, वही जाकर हमें कांस्टीट्यूएंसी में बता देते हैं। जब आप रेल बजट पढ़ती हैं, तो हर एमपी आपसे अपेक्षा करता है, लेकिन दिक्कत यह है कि आज मुझे इसे बात का विश्वास हो गया है कि जो सपोर्ट आपको मिलना चाहिए, गवर्नमेंट से उतना पैसा नहीं मिल रहा है। रेलवे आधुनिकीकरण के लिए जितना काम करना चाहिए, उतना काम नहीं हो रहा है। आज रेलवे के ट्रैक की मजबूती के लिए कोई काम नहीं हो रहा है। जब वाजपेयी जी की सरकार थी तो रेल ट्रैक को मजबूत करने के लिए नीतीश कुमार जी ने ट्रैक के लिए पैसा दिया था। उस समय सत्रह हजार करोड़ रूपए दिया था, तब आप भी मंत्री थीं। आज उस पर कोई काम नहीं हो रहा है।

उपाध्यक्ष जी, जो सिविल एविएशन मिनिस्टर होता है, कमिश्नर रेलवे सेफ्टी उसके अंदर में होता है। जब मैं सिविल एविएशन मिनिस्टर था, तो कमिश्नर रेलवे सेफ्टी का डिपार्टमेंट मैं देखता था और इस नाते मैं आपसे कह सकता हूँ कि आज सेफ्टी पर कोई काम नहीं हो रहा है। आप ही के यहां बंगाल में किशनगंज से आगे ट्रेन की टक्कर हुयी थी और सब लोगों ने जाकर, तब नीतीश जी रेलमंत्री थे, उनसे इस्तीफा मांगा था। एकदम तुरंत, नैतिकता के आधार पर नीतीश जी ने रेलमंत्री के पद से इस्तीफा दे दिया था, लेकिन आज टक्करोधी यंत्र पर कोई काम नहीं हो रहा है। सेफ्टी की बात कहें, तो उसके अंदर कोई प्रोग्रेस नहीं हुयी है।

आज विश्व स्तरीय स्टेशन की बात हो रही है। कैसा होता है विश्व स्तरीय स्टेशन? मैं तो यह सोच रहा हूँ कि आप कहिए कि फर्स्ट क्लास में जा रहे हैं और वहां पर कोई ए.सी. न हो, वहां कोई व्यवस्था न हो, तो क्या केवल नाम का फर्स्ट क्लास होगा? विश्व स्तरीय स्टेशन में लालू जी ने पहले 18 स्टेशंस की घोषणा की। वह घोषणा तीन साल पहले की थी। लालू जी को सौभाग्य प्राप्त नहीं हुआ कि वह विश्व स्तरीय स्टेशन का उद्घाटन कर पाएं। अब आप इस पद पर आ गयी हैं। लालू जी की यूपीए को सपोर्ट की चिट्ठी अभी भी राष्ट्रपति जी के पास ही है। ...(व्यवधान) आपने जो विश्व स्तरीय स्टेशन की घोषणा की थी। हम सब बातें याद नहीं दिलाना चाहते, हम पुराने जमाने में नहीं जाना चाहते हैं। यह सोचकर हमें और भी चिंता होने लगेगी। आपके यूपीए वन के कार्यकाल में कुल्हड़ की बात हुयी थी, वह भी नहीं हो रहा है। यह तय हुआ था कि खादी की चादर उसके अंदर होगी, लेकिन वह भी नहीं है। खादी से तो कांग्रेस के लोगों का बड़ा पुराना लगाव रहा है, लेकिन आजकल तो खादी पहनकर नेता ही नहीं आ रहे हैं, तो इसके बारे में चर्चा करना भी ठीक नहीं है। मैं समझता हूँ कि जो विश्व स्तरीय स्टेशन की बात है, उसको बढ़ाकर आपने पच्चीस कर दिया है, फिर पचास भी कर दिया गया, लेकिन मैं आपसे जानना चाहता हूँ कि इसमें बिहार का भी कुछ हक है या नहीं? केवल पटना का नाम आया, पटना तो पहले ही हो गया था। बिहार के लोगों ने कोई अन्याय नहीं किया। हम भी इस देश के वासी हैं। हम लोग थोड़ा टैलेंटेड होते हैं, कंपटीशन में एग्जाम देते हैं और ज्यादा संख्या में पास कर जाते हैं। इसका मतलब नहीं है कि हम लोगों पर एकदम रेड टेप लगा दिया जाए। बिहार से रेल मंत्री ज्यादा रहे, तो इसका मतलब अब बिहार में रेल का काम ही छोड़ दिया जाए। बिहार के अंदर भागलपुर के बाद कोई विश्वस्तरीय स्टेशन दीजिए। कहीं नहीं देना हो तो नालंदा, विक्रमशिला, तक्षशिला में ...(व्यवधान) मैंने कहा कि ये तीन संस्कृति इस पूरे भारतीय उपमहाद्वीप में जानी जाती हैं। तक्षशिला तो चला गया पाकिस्तान में और अब हमारे पास धरोहर क्या बची? नालंदा, जहां के हमारे नीतीश बाबू हैं और विक्रमशिला के हमारे मित्र निशिकांत दुबे जी यहां बैठे हुए हैं। उदय सिंह जी और कीर्ति आजाद जी भी वहीं से आते हैं।

उपाध्यक्ष जी, मुझे सौभाग्य कि मैं विक्रमशिला का सांसद हूँ। वहां से पूरी दुनिया को शिक्षा दी जाती थी। अगर वहां अंतरराष्ट्रीय स्तर का स्टेशन ...(व्यवधान) उपाध्यक्ष जी, इतनी जल्दी घंटी बजा दी, अभी तो मैंने शुरू किया है। हमारी 116 एमपीज की पार्टी है।

उपाध्यक्ष महोदय : आपको आधा घंटा हो गया है। आपके सामने घड़ी है और आपकी पार्टी से 6 सदस्य बोलने वाले हैं।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : उपाध्यक्ष जी, अभी तो हमने शुरू किया है।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने आपको बता दिया है, बाकी आप देखिए।

...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : रेलवे का इंजन जब स्टार्ट होता है, उसके तुरंत बाद सीटी बज जाए तो दिक्कत हो जाती है...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आजकल बिजली से चलने वाली ट्रेन हैं। दबाने से स्पीड और बढ़ती है।

...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : विक्रमशिला में पालवंश का शासन था, जो बंगाल के थे। इसलिए मैं कहता हूँ कि आपको भागलपुर में विश्वस्तरीय स्टेशन बनाना चाहिए। उपाध्यक्ष जी, मेरी आपके माध्यम से गुजारिश है कि आखिर रेलवे के अंदर कब सुधार होगा। हम ट्रेन में जाते हैं, हमारे यहां एयरपोर्ट नहीं है। हर हफ्ते शुक्रवार को जब हम जाते हैं तो बंगाल के सारे सांसद मिल जाते हैं। वे कहते हैं कि आप कोलकाता इतना क्यों आते हैं। मैंने कहा, हम कोलकाता आते नहीं हैं बल्कि यहां से होकर भागलपुर जाते हैं। वहां फ्लाइट से जाते हैं, फिर हावड़ा-जमालपुर ट्रेन, मुंगेर वाले मोनाजिर साहब के क्षेत्र की ट्रेन पकड़ते हैं। हालत ऐसी है कि कई बार हमारे कोलकाता के कार्यकर्ता हमें खाना देते हैं। एक दिन उन्होंने हमें खाना दिया। हमने उसे नीचे रख दिया। हमारी आंख लग गई और जब सोकर उठे तो देखा कि वह खाना चूहा खा गया था। ट्रेन में मच्छर काटते हैं, उसे बर्दाश्त कर लेंगे, क्योंकि बिहार में बहुत दिनों तक बिजली नहीं होती थी तो मच्छर काटते थे। इसलिए थोड़ी आदत है। लेकिन ट्रेन में बदन पर तिलचट्टा भी चलता है। इससे बड़ी दिक्कत होती है। ट्रेन में जो बैड-रोल मिलता है, उसका जो कम्बल है, शायद दीदी को और किसी ने भी कम्प्लेंट की होगी, वह इतना गंदा होता है कि उस पर पेंटिंग बनी हुई होती है। हमें लगता है कि उसमें माडर्न आर्ट बना हुआ है। उसे ओढ़ने में दिक्कत होती है।...(व्यवधान) निशिकांत जी ने कल ही कम्प्लेंट दी है। कम्बल में से बदबू आती है, खुशबू नहीं आती। इस तरह की कई चीजें मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ। मेरे खड़े होने का मतलब वेक-अप अलार्म है। आज भारतीय जनता पार्टी विपक्ष में है। हम पॉज़िटिव एप्रोच के विपक्ष

हैं, हम सिर्फ नेगेटिव लाइन पर ही नहीं चलते, जैसे सरकार के लोग सत्ता के मद में चूर होकर चल रहे हैं। हमारा काम आपको जगाते रहना है। आपने रेलवे में निजी क्षेत्र की भूमिका की तैयारी की है। मैं उसके बारे में लम्बा नहीं बोलूंगा। उस विषय को मैं अपने दूसरे साथियों के लिए छोड़ता हूँ।

सेफ्टी और सिक्युरिटी के हाइजीन पर ध्यान देना चाहिए। आप विश्वस्तरीय स्टेशन बनाएंगी। रेलवे में टूरिज़्म पर डेवलपमेंट होना चाहिए। उस पर कोई ध्यान नहीं है। आप जयपुर से ट्रेन चलाएंगी, कोलकाता से चलाएंगी, दिल्ली से चलाएंगी। इन जगहों से बहुत ट्रेन चल रही हैं, लेकिन ऐसे क्षेत्र जो उपेक्षित हैं, उन पर आपको काम करना चाहिए। उपाध्यक्ष जी, हम आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहते हैं। दीदी, आप जब से रेल मंत्री बनी हैं, हम देख रहे हैं सेंट्रल हाल के खान-पान में थोड़ा सुधार हुआ है। हमने एक दिन देखा कि शत्रुघ्न जी भी यहीं खाना खा रहे थे। इन्होंने कहा कि बहुत बढ़िया खान-पान हो गया है। लेकिन रेलवे में जो खाना मिलता है, आप उसे एक-आध बार चैक करके देखिए। वह एकदम हाइजीनिक नहीं होता, कहीं से भी कुछ चढ़ा देते हैं। उसे खाकर लोग बीमार होने लगे हैं। हम गुजारिश करना चाहते हैं कि यूटीएस सिस्टम, आपने पोस्ट ऑफिस में भी आरक्षण की व्यवस्था कर दी है। इसको और बढ़ाना चाहिए और यूनीवर्सिटीज में ले जाना चाहिए। इसे ऐसे स्थान पर ले जाना चाहिए जहां पर ज्यादा लोग आते हैं ताकि टिकट की व्यवस्था जल्दी हो जाये। आपके उस विषय को भी ध्यान में लाना चाहिए। मैं कहना चाहता हूँ कि आज आरक्षण नहीं होता।

उपाध्यक्ष जी, आप हम लोगों के कस्टोडियन हैं। हम आपके जरिये यह गुजारिश करना चाहते हैं कि कई बार एम.पी. का भी रिजर्वेशन नहीं होता। अब आपने डीआरएम या डीसीएम को पावर दे दी जब उसका रिश्तेदार जाये, तो फट से सीट रिलीज कर देता है और एम.पी. साहब आये, तो टी.टी. से वह सैटिंग किये रहता है। वह कहता है कि सर, आज सीट ही नहीं है। अब हमें पार्लियामेंट में आना है। आप ऐसी व्यवस्था कीजिए कि अगर संसद सत्र चल रहा है और एम.पी. अगर पार्लियामेंट आना चाहता है, तो आप उसके लिए गाड़ी में एक सीट रखिये। आप टी.टी. के लिए सीट रख रहे हैं, लेकिन एक एम.पी. पार्लियामेंट नहीं आ सकता। आज रिजर्वेशन में इतनी दिक्कत आ रही है जिसका मैं जिक्र नहीं कर सकता।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने घंटी बजा दी है, इसलिए मैं बहुत लम्बा विषय न रखते हुए बिहार की तरफ आता हूँ। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि बिहार के लोग कोई समुद्र के किनारे नहीं रहते हैं। समुद्र के किनारे जो राज्य हैं, वहां व्यापार बहुत पहले शुरू हुआ था। अब बंगाल, महाराष्ट्र और गुजरात समुद्र के किनारे स्थित राज्य हैं। वहां ट्रांसपोर्टेशन का काम वह वहां होता है। वहां व्यापारी आते थे। जब जॉइंट बिहार था, तो हमारे यहां कोयला, बाक्साइट आदि सब कुछ था। इन सबको निकालकर अलग राज्य कर

दिया। कभी बिहार में इस बात के लिए आंदोलन नहीं हुआ कि यह बिहार का सामान है, इसलिए इसे नहीं ले जाना चाहिए। आज हम डेवलप नहीं हुए। हमारे पास भारत सरकार से भी छोटी-मोटी चीजें हैं। बिहार, यू.पी. पूरे ईस्टर्न इंडिया के अंदर पिछड़ गये हैं। आज एक भारत हो गया है और एक इंडिया हो गया है। हम सब पिछड़े लोग हो गये हैं। हमारे बीच में जो उत्तर के राज्य हैं, वे भारत कहला रहे हैं और कुछ राज्य तरक्की कर गये हैं। हम शुभकामना देते हैं कि सब राज्यों को तरक्की करनी चाहिए और गणतंत्र पूरा मजबूत होना चाहिए। इसमें कोई दिक्कत नहीं है। लेकिन आज बिहार के साथ क्यों अन्याय हो रहा है? आज बिहार के मुख्यमंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने आपको चिट्ठी लिखी थी। हमें लगा कि उन्होंने आपको चिट्ठी लिखी है, तो उनकी सब बात आप मान लेंगे, लेकिन हमारी कोई भी बात मानी नहीं गयी। आज नतेश्वर से सितलामपुर, नरोरा से शिवपुरा लाइन, हरनौत वाला वर्कशाप, पटना-गंगा रेल कम ओवरब्रिज है, उसका काम सुस्त है। रेल कम ओवरब्रिज जो मुंगेर में है, मोनाजिर साहब मुंगेर के रहने वाले हैं। ... (व्यवधान) जब हम बच्चे थे, तब से देख रहे हैं कि वह ब्रिज बन रहा है। अब बड़े हो गये हैं। थोड़े दिन में हम कहेंगे कि बुजुर्ग हो गये, तब भी वह रेल ब्रिज नहीं बनेगा। अगर वह बन जाये, तो उससे पूरे बंगाल को फायदा होगा। वहां बहुत स्लो काम चल रहा है।

दीदी, मेरी आपसे दरखास्त है, हम जान रहे हैं कि आप मिशन बंगाल पर लगी हुई हैं। लेकिन थोड़ा बिहार भी आइये। हम आपका ऐसा स्वागत करेंगे जैसा बंगाल में भी नहीं होता। आप एक बार जरा टाइम दीजिए। आप मुंगेर का पुल का विजिट कीजिए। श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में हम लोग गये थे। श्री नीतीश कुमार जी ने छः महासेतु बनाये थे। कोसी में एक महासेतु बनाया। हम लोग वहां गये थे। मैं कोसी का हूं। उस समय हुक्मदेव बाबू भी गये थे। उन्होंने मखाने की माला श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी को पहनायी। हम लोगों को बड़ी अपेक्षा थी। लालू जी के समय में वह काम कैसे स्लो हो गया, इस बात पर हमें बड़ी चिन्ता हुई। अब इनके लोग समझते हैं कि बिहार में बहुत काम हो गया। एक आम इम्प्रेशन संसद में होता है कि खाली बिहार के रेल मंत्री हुए और वहां सब काम हो गया। लेकिन आप हमारे यहां फील्ड में विजिट कीजिए। बिहार में कुछ नहीं हुआ है। आज कोसी ब्रिज अधूरा है। आज पटना-गंगा जो डबलिंग का काम है, वह अधूरा है। सकरी हसनपुर का काम अधूरा है। मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी का काम नहीं हो रहा। हाजीपुर-सिगौली का काम नहीं हो रहा। महाराजगंज-मसरक का काम नहीं हो रहा। मैं आपके जरिये यह कहना चाहता हूं कि अररिया से गलगलिया का था, उसका सर्वे लालू जी के समय में हुआ था। वह काम अधूरा है। आज कोसी के खुद दिनेश यादव जी, सहरसा के हमारे एम.पी. बैठे हुए हैं। आज वहां रेल लाइन तो बड़ी हो गयी, लेकिन ट्रेन के नाम पर कुछ नहीं है।

क्या हमें अधिकार नहीं है? सिर्फ पटना में गाड़ी चली जाएगी, पटना हमारी राजधानी है, हमें गर्व है इस बात का। पटना के माननीय सांसद बैठे हुए हैं, इनके यहां सब कुछ दीजिए, अच्छी बात है। हम लोग इनसे कोई झगड़ा करने नहीं आए हैं। पटना पर सभी लोगों का अधिकार है। लालू जी का डेरा वहीं है, भले सांसद छपरा से हैं। सकरी लोखहा वाला काम नहीं हुआ। चुनाव से पहले आपने छपरा में जो व्हील प्लांट लगाया था, हर ब्लॉक में फैक्ट्री खोल दी, लोगों को लगा अब बहुत कुछ मिलेगा, लेकिन जैसे ही आप आए, सब काम बंद हो गया है। ...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : आपको पूरी जानकारी नहीं है। व्हील फैक्ट्री का 90 प्रतिशत काम प्रगति पर है।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : आपने पिछले बजट में मधेपुरा के बारे में जो एनाउंस किया, उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं। चम्पारण के बारे में माननीय रमा देवी जी ने पिरैया, ढाका, पताही, मधुवन, शिवहर लाइन की बात कही है, उस पर ध्यान देना चाहिए।

दीदी, हम लोगों को बहुत दिक्कत होती है, जैसे आपको बंगाल में दिक्कत होती है, जनता के प्रति जवाबदेही होती है, उसी तरह भागलपुर में लोग जवाब मांगते हैं। लोग कहते हैं कि आप भारत सरकार में मंत्री रहे हैं, आप यहां सामने की बेंच पर बैठते हैं, आपका क्या प्रभाव है जो वहां डीआरएम कार्यालय नहीं बन पा रहा है। आप इसे थोड़ा देर से कीजिए, लेकिन कर दीजिए। उसमें कोई दिक्कत नहीं है। पहले वाला जो एनाउंसमेंट हुआ है, उसी को कर दीजिए। राजधानी की जो बात हुई है, उसे भी कर दीजिए। इसके अलावा तिनपहाड़-भागलपुर लाइन है, उसको कर दीजिए। मंदार पर्वत जिससे समुद्र मंथन हुआ था, जिसमें अमृत मिला था, वह हमारे यहां भागलपुर में है, वहां बहुत से पर्यटक आते हैं और देवघर जहां लोग सुल्तानगंज से जल लेकर जाते हैं। उपाध्यक्ष जी, आप भी वहां गए हैं। वहां पर बहुत बड़ा टूरिस्ट सर्किट डेवलप कर सकते हैं। उसकी नई रेल लाइन शुरू करनी चाहिए। आज भागलपुर से गोरखपुर और लखनऊ के लिए कोई ट्रेन नहीं है। आपकी लखनऊ-बरौनी ट्रेन है, आपको उसे भागलपुर तक एक्सटेंड कर देना चाहिए, वह गाड़ी दिन भर वहां खड़ी रहती है। मैं यह बात दीदी को बार-बार कह चुका हूं, दीदी मेरी बात सुन-सुनकर ऊब गयी होंगी। जिस तरह कलकत्ता में हावड़ा और सियालदह, दो स्टेशन हैं, उसी तरह भागलपुर में गंगा के उस पार नौगछिया है और गंगा के इस पार भागलपुर है। जब पुल नहीं बना था तो जो कटिहार-बरौनी लाइन पर ट्रेन जाती थी, वह वहां नहीं रूकती थी, छोटा स्टेशन था। आपने उसे मॉडल स्टेशन बना दिया, बहुत अच्छा काम हो रहा है। नौगछिया के लोग बहुत खुश हैं। उनकी तरफ से मैं आपको धन्यवाद देता हूं, लेकिन स्टेशन अच्छा करा देंगी और वहां से ट्रेन हम लोगों को चिढ़ाते हुए निकल जाती है कि इतनी बड़ी आबादी, भागलपुर, जो अंग की राजधानी रह चुका है, विक्रमशिला, जहां का सांसद

शाहनवाज हो, वहां ट्रेन नहीं रुकेगी। इससे लोगों को बहुत दिक्कत होती है। खगड़िया जंक्शन में जितना रेवेन्यू है, उतना ही रेवेन्यू नौगछिया में है।... (व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : आप तो भागलपुर में प्लेन ले जा रहे थे।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : प्लेन वाला मामला अभी चल रहा है, ले जा रहे हैं। सरकार नहीं बनी नहीं तो अब तक प्लेन वहां उतार ही देते। आपके गया में हमने किया या नहीं? गया में उद्घाटन के समय आपको ले गए थे। आप उद्घाटन करते थे, तो हम लोगो की फोटो नहीं देते थे, लेकिन उस समय आप एमपी थे, आपको गया ले गए, आपकी और राबड़ी जी की फोटो लगवाई थी।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके संरक्षण में एक और बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। जिस तरह से कोलकाता में सियालदाह और हावड़ा दो रेलवे स्टेशंस हैं, उसी तरह आप भागलपुर रूट पर मुंगेर पुल बनेगा तो हमें काफी सुविधा हो जाएगी। आज भागलपुर स्टेशन का नाम नौगछिया (भागलपुर) है। मेरा इस संदर्भ में दीदी से निवेदन है कि आप वहां से गुजरने वाली रेलगाड़ियों का वहां पर एक-एक मिनट का ठहराव कर दें। ... (व्यवधान) अगर खगड़िया से कम रेवेन्यू आपको वहां मिले तो फिर भले ही उनका स्टापेज वहां न रखें। मैं यह कोई बात कम्पीटिशन की हैसियत से नहीं कह रहा हूं। मेरा कहने का मतलब है कि खगड़िया में रेलगाड़ी रुकती है, आप वहां भी रोक दें। आपको खगड़िया जितना ही रेवेन्यू वहां से भी मिलेगा। वैसे मैं खुद उस एरिया का हूं और भागलपुर से चुनाव लड़ा हूं।

श्री लालू प्रसाद : आप बोल रहे हैं कि भागलपुर में पैसेंजर को उतार दें, अगर उसने टिकट आगे का लिया है तो क्या उसे वहीं उतार देंगे?

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : मेरे कहने का यह मतलब नहीं है। नौगछिया को भागलपुर का स्टेशन मानकर आप भागलपुर में नौगछिया को भागलपुर का स्टेशन मानकर वहां भी रेलगाड़ियों का ठहराव दे दें तो वहां के लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी। नौगछिया अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सिटी है, बाबा धाम लोग जाते हैं तो वहीं सब लोग उतरेंगे और उन्हें काफी सहूलियत हो जाएगी। अगर रेल मंत्री जी ऐसा कर देंगी तो आपको बहुत यश मिलेगा, आपका बहुत नाम होगा और रायटर बिल्डिंग की तरफ आप तेजी से बढ़ेंगी।

भागलपुर-यशंतपुर एक्सप्रेस एक दिन चलती है और बाकी समय खड़ी रहती है। उस ट्रेन को तीन दिन चलाने का काम करें। पटना में भारत के प्रथम राष्ट्रपति स्वर्गीय राजेन्द्र बाबू जी की मूर्ति पटना रेलवे स्टेशन के बाहर लगनी चाहिए। वैसे आपने वहां एक रेलवे स्टेशन का नाम नाम राजेन्द्र नगर स्टेशन किया है, लेकिन उनकी मूर्ति वहां नहीं लगाई गई है।

श्री लालू प्रसाद : राजेन्द्र नगर स्टेशन पर मैंने राजेन्द्र बाबू का स्टेच्यू लगवा दिया था।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : मैं पटना रेलवे स्टेशन की बात कर रहा हूँ, क्योंकि राजेन्द्र नगर स्टेशन पर ज्यादा यात्री चढ़ते-उतरते नहीं हैं। जब मैं सिविल एविएशन मिनिस्टर था तो मैंने कोलकाता एयरपोर्ट पर नेताजी सुभाष चन्द्र बोस का स्टेच्यू लगाया था। इसलिए हमारा आपसे निवेदन है कि राजेन्द्र बाबू की एक बड़ी मूर्ति राजेन्द्र नगर स्टेशन के बाहर लगनी चाहिए।

श्री शत्रुघ्न सिन्हा (पटना साहिब): मैंने इसकी मांग की हुई है।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : पटना के सांसद और मेरे साथी शत्रुघ्न सिन्हा जी भी मेरी इस बात से सहमत हैं और इन्होंने भी इसकी मांग की हुई है।

मैं रेल मंत्री जी को शुभकामनाएं देता हूँ और आपसे अनुरोध करता हूँ दीदी आपको डरने की जरूरत नहीं है। हम सबका सहयोग आपके साथ है। आप अच्छा काम करेंगी तो हम अपना सहयोग आपको देंगे। इस बार जितना पोजिटिव विपक्ष इस सरकार को मिला है, आपके भाग्य से, ऐसा पोजिटिव विपक्ष पहले किसी सरकार को नहीं मिला है। नारायण स्वामी जी मेरी इस बात को याद रख लें। हम आप लोगों को सहयोग कर रहे हैं, तो ज्यादा सत्ता के अहंकार में चूर होकर चलेंगे तो आपका भी थरूर की तरह विकेट गिर जाएगा। इसलिए थोड़ा सा नार्मल रहें। लोकतंत्र में सत्ता पक्ष और विपक्ष दोनों की बराबर की जिम्मेदारी होती है। देश चलाने का कांट्रैक्ट सिर्फ आपका ही नहीं है, हमारा भी है, क्योंकि लोकतंत्र में विपक्ष की भी अहम् भूमिका होती है। आप काफी दिनों तक सत्ता में हैं, अगर अच्छा काम नहीं करेंगे तो फिर हम लोग आपको इधर बिठा देंगे और हम उधर चले जाएंगे।

CUT MOTIONS

डॉ. निर्मल खत्री (फ़ैज़ाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, वर्ष 2010-2011 के रेलवे की अनुदानों की मांगों के संदर्भ में चल रही चर्चा पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ। यूपीए की चेयरपर्सन माननीय सोनिया गांधी जी के मार्गदर्शन में, प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह जी के कुशल नेतृत्व में और क्रांतिकारी तथा जुझारू व्यक्तित्व वाली रेल मंत्री ममता जी के कुशल मार्गदर्शन में रेल मंत्रालय से जो अपेक्षाएं हम लोगों ने रखी हैं।

हम देख रहे हैं कि रेलवे की गति उसी दिशा की ओर अग्रसर है। रेलवे का विस्तार, जनता पर कम से कम बोझ, यात्री सुविधाओं का विस्तार और सुरक्षा, रेलवे विभाग और मंत्री की कोशिश यही होनी चाहिए। किस तरह से कुशल सामंजस्य इन चीजों में बैठाकर काम चलाया जा सके, यही रेलवे की सफलता का मापदंड होना चाहिए। यह कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी कि हमारी माननीय मंत्री ममता बनर्जी रेलवे को गति देने के लिए, उसके विस्तार की प्रक्रिया को आगे बढ़ाने के लिए सच्चे मन, सच्चे हृदय, सच्ची निष्ठा के साथ आगे बढ़ते हुए हमें दिखाई दे रही हैं। विश्व में भारत के रेलवे नेटवर्क का महत्वपूर्ण स्थान है। हम देखें तो सन् 1950 में ट्रेनों के चलने के लिए जो नेटवर्क मौजूद था, उसे बढ़ाने की कोशिशें पिछली सरकारों के द्वारा होती रही हैं, अपने सीमित संसाधनों के द्वारा, लेकिन उसे रफ्तार देने का काम आज रेल मंत्रालय और माननीय ममता जी ने शुरू किया है। रेलवे नेटवर्क के विस्तार का एवरेज हम देखें तो 150 किलोमीटर के आस-पास का जो पिछले दिनों 230 किलोमीटर के आस-पास दिखाई दिया, उसका लक्ष्य वर्तमान रेल मंत्री ने 1000 किलोमीटर प्रतिवर्ष का निर्धारित किया है। यह उसी प्रकार है, जिस प्रकार छुक-छुक चलने वाली ट्रेन को माननीय ममता जी ने अपने बजट और अपनी घोषणाओं के माध्यम से दुरंतो का रूप दिया है। मैं उनको इसके लिए बधाई देता हूँ।

हम अगर आने वाले कल का कोई लक्ष्य रखते हैं, हम अगर आने वाले कल की सोचेंगे तो हम कल के रास्त पर चल सकेंगे और अगर हमारे पास आने वाले कल की सोच नहीं होगी, हमारे पास आने वाले कल का कोई नक्शा नहीं होगा कि हमें उसमें क्या काम करना है, किस रास्ते पर चलना है तो यकीनन हम अपनी योजनाओं को मूर्त रूप नहीं दे पाएंगे। एक सराहनीय पहल रेल मंत्रालय के द्वारा हुई है। विज़न-2020 में इस बात का संकल्प लिया है कि हमें अपने नेटवर्क के विस्तार को 25000 किलोमीटर तक बढ़ाना है। इस लक्ष्य को हमें प्राप्त करना है तो रेल मंत्रालय की यह अग्नि परीक्षा भी है कि जो इस वर्ष का उसका लक्ष्य है, उसे वह प्राप्त करके दिखाए ताकि लोगों को यकीन हो कि जो उसकी 25000 किलोमीटर की दूरदृष्टि है, रेल मंत्रालय और यह विभाग उसे प्राप्त कर सकेगा।

प्रतिदिन 17000 ट्रेनें चलती हैं, 64000 किलोमीटर के सफर को काश्मीर से कन्याकुमारी तक तय करती हैं। बहुत से दुर्गम क्षेत्र जो अछूते थे, वहां तक पहुंचने की कोशिशें हो रही हैं। जम्मू-कश्मीर में कोढ़ी नामक स्थान पर एक पुल रेलवे ट्रेक पर बन रहा है जो शायद विश्व में अपना एक स्थान रखेगा। उत्तरांचल में, उत्तराखंड में, नार्थ-ईस्ट में, हिमाचल में, हर जगह पर रेलवे नेटवर्क को पहुंचाने की योजना, इस बात को साबित कर रही है कि जो दुर्गम क्षेत्र हैं, पहाड़ी क्षेत्र हैं, दुरुह क्षेत्र हैं, रेलवे का काम वहां तक भी पहुंचे और यकीनन यह ममता जी, उनका नेतृत्व और उनकी टीम की जितनी भी सराहना की जाए, वह कम है।

बंगाल के प्रति ममता जी के लगाव का शाहनवाज जी जिक्र कर रहे थे। मैं आज इस मौके पर, इस सर्वोच्च सदन के सामने अपनी बातों को रखने के लिए खड़ा हुआ हूं

15.00 hrs.

मुम्बई और कोलकाता, ये महाराष्ट्र और पश्चिम बंगाल के केवल शहर ही नहीं हैं, ये मिनी भारत हैं। यहां देश के विभिन्न अंचलों से लोग जा कर बस रहे हैं, उनकी सुविधाओं को विस्तारित करने के लिए रेल मंत्री द्वारा कुछ अलग से भी प्रयास किए जा रहे हों, तो वे प्रयास केवल बंगाल के लिए ही या महाराष्ट्र के लिए ही नहीं माने जाने चाहिए, बल्कि वे प्रयास मिनी भारत के स्वरूप कोलकाता और मुम्बई के लिए मानने चाहिए। जिन इलाकों के श्रम ने इन शहरों को आगे बढ़ाया है, वे पूर्वांचल के लोग, बिहार के लोग हैं और अगर मुम्बई या कोलकाता में ट्रेनें बढ़ती हैं, तो यकीनन पूर्वांचल, उत्तर प्रदेश और बिहार के लोगों को ही सहूलियत मिलेगी। बजट में अगर घोषणा होती है कि रविन्द्र नाथ ठाकुर के 150वें जन्म दिवस के अवसर पर हावड़ा में रविन्द्र संग्रहालय और बोलोपुर में गीतांजलि संग्रहालय की स्थापना की जाए, तो क्या बुराई है? क्या ये संग्रहालय कहीं अन्यत्र स्थापित होने के लिए तर्कसंगत रूप ले सकते हैं? मैं समझता हूं कि इनका तर्कसंगत स्वरूप वही है, जिसकी घोषणा ममता जी ने अपने बजट भाषण में अपने उल्लेख के जरिए सामने रखी है। रेलवे के विस्तार में हमारे आने वाले कल के लिए जो दूरदृष्टि है, यही कांग्रेस पार्टी की भी सोच रही है कि कल के भारत की आवश्यकता और उस आवश्यकता को हम कैसे प्राप्त करेंगे और उस मंजिल तक हम कैसे पहुंचेंगे, यह सोच आज हमारे अंदर पैदा हो, उसी को वीजन 2020 के संदर्भ में ममता जी ने अपने पहले बजट भाषण के माध्यम से पहल की है। यकीनन यह पहला बजट सारी चीजों को सामने नहीं रख सकता, लेकिन उस रास्ते पर बढ़ता हुआ, एक बहुत बड़ा कदम है, ऐसा मेरा विश्वास है।

15.02 hrs

(Shri Francisco Cosme Sardinha *in the Chair*)

रेल मंत्री जी को पांच हजार सुझाव प्राप्त हुए और अगर हम जनता की सुविधाओं के लिए उनका आकलन करें, तो हम देखेंगे कि चाहे 16 विभिन्न मार्गों पर भारत तीर्थ ट्रेनों की बात हो, चाहे महिला मातृभूमि एक्सप्रेस की बात हो, कर्मभूमि की बात हो, संस्कृत एक्सप्रेस की बात हो, दुरंतु ट्रेन की बात हो, तमाम

गाड़ियों को बढ़ाने की बात हो, ममता जी ने दिखाया है कि एक तरफ अगर नेटवर्क को बढ़ाने की मंशा है, जिस पर ट्रेनें रफ्तार से दौड़ सकें, उसके लिए भी अगर उनके दिमाग में योजना है, तो दूसरी तरफ हम जनता को और ट्रेनें भी मुहैया करा सकें, जिससे कि जनता आराम से ट्रेनों में सफर कर सके। मल्टी फंक्शनल स्टेशंस, विश्व स्तरीय स्टेशंस, मॉडल स्टेशंस, स्टेशंस पर चार सौ अस्पताल और डायग्नोस्टिक सैंटर्स, रेलकर्मियों के बच्चों के लिए अच्छे स्कूल, खेल-कूद एकाडमी, महिला रेल कर्मचारियों के लिए शिशु सदन, हॉस्टल, कुलियों के लिए राष्ट्र बीमा योजना का विस्तार, जब इन चीजों का जिक्र हो रहा था, शाहनवाज़ साहब भाषण देने खड़े हुए और उन्होंने व्यंग्य किया कि ममता जी को अस्पताल की चिंता है, खेलकूद की चिंता है, शिक्षा की चिंता है।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : महोदय, मेरा नाम लिया है, इसलिए मैं बोलना चाहता हूँ कि मैंने कोई व्यंग्य नहीं किया, बल्कि किसी और मंत्रालय ने बढ़िया काम नहीं किया, इसलिए दीदी कर रही हैं।

डॉ. निर्मल खत्री : एक नारी माँ के रूप में होती है और उसे अपने परिवार को चलाना है, परिवार को खुशहाल बनाना है। अगर एक तरफ नई ट्रेनों को मुहैया कराना है, तो दूसरी तरफ उन ट्रेनों को चलाने वाले लोग और उनके परिवार की सुविधाओं को भी ध्यान में रखना होगा। और यह भी देखना होगा कि रेलकर्मियों जो देश के एक कोने से दूसरे कोने तक ट्रेनों को चला रहे हैं, उनके बच्चे भी अच्छी शिक्षा प्राप्त कर सकें, उन्हें अच्छी चिकित्सा सुविधा मिल सके। यदि उनमें स्पोर्ट्स के क्षेत्र में आगे बढ़ने का टेलेन्ट है तो उन्हें अच्छी एकाडमी में रखा जा सके और यदि ये तमाम सुविधाएं अगर वह उपलब्ध करा रही हैं तो एक माँ का जो स्वरूप होता है अपने परिवार की चारों दिशाओं को खुशहाल बनाने का, मैं समझता हूँ कि उस स्वरूप में आगे बढ़कर उन्होंने इस काम को किया है।




महोदय, यात्री सुविधा के नाम पर रेल मंत्री की निगाह कितनी मानवीय है, यह आज उस मद में रखी गई इस राशि को देखकर पता लगता है। इस मद में 1302 करोड़ रुपये के रिकार्ड खर्च का अनुमान हम देख रहे हैं। इतनी बड़ी राशि को उस दिशा में खर्च करने की बात की गई है। हम अगर सुरक्षा की बात लें तो एक बहुत बड़ा अहम् फैसला उनके द्वारा लिया गया है कि जितने मानव रहित समपार हैं, आने वाले पांच वर्षों में हम उन समपारों पर, लैवल क्रॉसिंग पर चौकीदारों की नियुक्ति करके दिखायेंगे और इसी वर्ष एक हजार कर्मचारियों की नियुक्ति करने का वचन उन्होंने दिया है। इन सारी चीजों को करने के लिए राजस्व की जो आवश्यकता पड़ेगी, उसके लिए जनता पर बोझ न पड़े, टिकट का दाम न बढ़े, ढुलाई का दाम ऐसी चीजों पर न बढ़े, जिससे लोग प्रभावित हों। हमने इस रेल बजट में रेल मंत्री जी को देखा कि माल ढुलाई के संदर्भ में उन्होंने एक तरफ राजस्व बढ़ाने के लिए उन्होंने डोर टू डोर सर्विस और तत्काल

सेवा की बात की तो दूसरी तरफ केरोसिन ऑयल और खाद्यान्न पर दुलाई की दरों में कमी करने का भी ऐलान किया. ताकि महंगाई पर इसका असर न पड़े।

रेलवे का निजीकरण न होने की स्पष्ट घोषणा और दूसरे रेलवे की जो अतिरिक्त भूमि है, उसका किस तरीके से हम सदुपयोग कर सकते हैं, उसके लिए पीपीपी के आधार पर लोगों के सहयोग की अपेक्षा और उसका ऐलान निःसंदेह राजस्व को बढ़ाने वाला, जनता पर बोझ को घटाने वाला और रेलवे को बेहतर दिशा की तरफ ले जाना वाला होगा, ऐसा मेरा विश्वास है।

कर्मचारियों के हित में भविष्य निधि में अंशदान साढ़े तीन सौ से बढ़ाकर पांच सौ करने की घोषणा, सकल यातायात रिसीट में 10.7 प्रतिशत की वृद्धि और इस वर्ष 2009-10 की तुलना में 6490 करोड़ रुपये अधिक रहने का अनुमान ये सारी चीजें रेलवे की सही दिशा को इंगित करती हैं। अभी तक सर्वाधिक योजनागत परिव्यय 41,426 करोड़ रुपये जो रखा गया है, वह हमें यह दिखा रहा है कि रेलवे की आने वाली कल की दिशा क्या होगी। आठ सौ किलोमीटर का आमान परिवर्तन, 700 किलोमीटर के दोहरीकरण का लक्ष्य और 1021 किलोमीटर की नई लाइनों को पूरी करने का लक्ष्य यकीनन हम सबको मजबूती दे रहा है कि आने वाले दिनों में रेलवे का जो स्वरूप हम देखना चाहते हैं, उस दिशा में काम तेजी से आगे बढ़ चला है। इतने सारे काम, वह भी जनता पर बिना बोझ डाले, रेल टिकट के दाम को बिना बढ़ाये करने की बात बहुत सराहनीय है और इसकी जितनी भी प्रशंसा की जाए, उतनी कम है।

लेकिन इसी के साथ हमें कुछ उन बिन्दुओं की तरफ भी सोचना होगा, जो आज कहीं न कहीं से सोचने की दिशा में हम सबके लिए मुख्य बिन्दु के तौर पर हैं। कोहरे का दौर चलता है, रेलवे की चाल धीमी पड़ जाती है। हम उस कोहरे के दौर में कैसे ट्रेनों की रफ्तार पर लगाम न लगने दें, इस बारे में रेलवे को सोचना होगा। ट्रेनों की कोचों और प्लेटफार्मों की सफाई की व्यवस्था को हम किस तरीके से बेहतर कर सकें, इस बारे में रेलवे को सोचना होगा। माननीय ममता जी, आप एक कर्मठ, निर्भीक और ईमानदार नेता हैं। आप तेजी के साथ रेलवे को आगे बढ़ाना चाहती हैं। लेकिन मैं आपसे कहना चाहूंगा कि आपकी घोषणाओं को मूर्तरूप देने में रेलवे विभाग का जो उच्चाधिकारी वर्ग है, वह कहीं से आपकी चाल के साथ चाल मिलाकर चलता हुआ दिखाई नहीं दे रहा है।

आज उसे भी पेंच कसने की आवश्यकता है। तमाम घोषणाएं जो पिछले अन्तरिम बजट और इस बजट में आपके द्वारा की गयीं, आज वे मुंह बांधे खड़ी हुई हैं, उन पर आगे कुछ प्रयास नहीं हो पाये हैं। मेरे कहने का तात्पर्य सिर्फ यह है कि आपकी तेज रफ्तार के साथ रेलवे, रेलवे बोर्ड के अधिकारी उस रफ्तार से चलें और अगर वे नहीं चल सकते तो आप उसका विकल्प ढूंढें। मैं आपसे यह निवेदन करूंगा और आपसे यह चाहूंगा। हमने देखा है और मैं यह  एक छोटे से उदाहरण से आपके सामने रख रहा हूं।

आपने मल्टी फंक्शनल स्टेशनों को बनाने की घोषणा की। अयोध्या भी उसमें एक था, लेकिन अभी उस पर क्या कार्रवाई शुरू हुई है, मैं नहीं जानता हूँ? आपने सहृदय महिला के रूप में, अयोध्या की महत्ता को मानते हुए आगे बढ़कर उसका ऐलान तो कर दिया, लेकिन अधिकारी उस तेज चाल को नहीं समझ पा रहा है, आपकी मंशा को नहीं समझ पा रहा है और आज उसकी आवश्यकता है। यह जो टक्कर रोधी उपकरण है, एसीडी, हम किस तरीके से इसका उपयोग हर जगह कर सकें, आज इसकी भी आवश्यकता है। मैं कुछ ऐसी बातें जो उत्तर प्रदेश से जुड़ी हुई हैं, मेरे क्षेत्र से जुड़ी हुई हैं, मैं उनका उल्लेख करूँ, उसके पहले मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने इस रेल बजट में दिल्ली-फैजाबाद एक ट्रेन जो फैजाबाद और दिल्ली को जोड़ती है, वह सप्ताह में चार दिन चलती थी, उसे आपने सातों दिन करने का ऐलान किया और वह आपने हमें उपलब्ध करायी। सांसदों को मिलने वाली सुविधा, एक पीआरएस जिस स्टेशन पर वे चाहें, मैंने आचार्य नरेन्द्र देव नगर की च्वाइस दी थी, अभी तीन दिन पहले संसद का सत्र शुरू होने के समय उसकी मशीन और अन्य सारे उपकरण वहाँ पहुंच गये, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। इसी के साथ पूर्वांचल, पूर्वी उत्तर प्रदेश की पीड़ा और अपनी कुछ पीड़ा का जिक्र भी मैं करना चाहूँगा। पूर्वी उत्तर प्रदेश के मजदूरों के बल पर कोलकाता और मुंबई बढ़ा, पंजाब की हरियाली में चमक आयी। आज जिस तरीके से रेलवे को इस दिशा पर अपना ध्यान देना चाहिए था, उसमें कुछ कमी दिखा रही है। बहुत बड़ी लागत से एक बड़ा रेलवे पुल अयोध्या में करोड़ों रूपए खर्च करके बना। एक पैसेंजर और हफ्ते में दो दिन एक एक्सप्रेस ट्रेन उस पर चल रही है। गोरखपुर को अयोध्या के रास्ते दक्षिण भारत से, लखनऊ से इलाहाबाद से जोड़ने का उपक्रम बिना किसी इन्वेस्टमेंट के किया जा सकता था। उसके लिए कोई ट्रैक डालने की जरूरत नहीं है, पुल बनाने की आवश्यकता नहीं है, लेकिन शायद विभाग के अधिकारी इस चीज के लिए तैयार नहीं हैं या उनकी दृष्टि उस कोने पर नहीं है, जहां से मजदूर निकलकर कोलकाता, मुंबई और देश के सुदूर हिस्सों में जाकर अपने श्रम के बल पर उन शहरों को बना रहे हैं, बसा रहे हैं और आगे बढ़ा रहे हैं। उन हिस्सों को भी देखने की आवश्यकता है। बौद्ध परिपथ है, कपिलवस्तु, सारनाथ, लुम्बिनी, श्रावस्ती, हमारे जो पूर्वांचल के जनप्रतिनिधि हैं, उन सबकी इच्छा है कि यहां पर रेलवे कनेक्टिविटी हो। यह परिपथ भगवान राम की राजधानी, भगवान राम की नगरी, भगवान राम की जन्मस्थली अयोध्या से जुड़े। लॉर्ड बुद्धा, लॉर्ड राम इन दोनों स्थानों पर जाने वाला यात्री रेलवे में सवार होकर इन सारी जगहों पर श्रद्धा के साथ जा सके, घूम सके। मैं समझता हूँ कि हमें इसे महत्व देना चाहिए। आज उन तमाम कामों की आवश्यकता है, जिसका उल्लेख मैंने पिछले रेल बजट में किया, भाषण देने का मौका नहीं मिला था, लेकिन मैंने लिखकर जिक्र किया था। आपने अपने बजट भाषण में कहा था कि मुझे पांच हजार लोगों के सुझाव मिले हैं, सारे सुझावों को स्वीकार नहीं किया जा सकता है, सारी मांगों को नहीं माना जा सकता,

हम यह चाहे कि हर जगह पर दोहरीकरण हो जाये, ऐसा नहीं हो सकता। हर जगह के लिए नयी ट्रेनें मिल जायें, ऐसा नहीं हो सकता, लेकिन मैं समझता हूँ कि अगर फैजाबाद और अयोध्या से कोई ट्रेन गुजर रही है तो अयोध्या को महत्वपूर्ण तीर्थस्थल होने के नाते और फैजाबाद को मंडलीय मुख्यालय और अवध की पूर्व राजधानी का गौरव होने के नाते इतना हक जरूर है कि वहां से गुजरने वाली ट्रेनें कम से कम एक मिनट के लिए फैजाबाद और अयोध्या में रुक जायें।

मैंने यह अनुरोध पहले भी किया था। न नई ट्रेन की आवश्यकता है, न ट्रेन की पटरी की आवश्यकता है, न किसी और काम को करने की आवश्यकता है। तीन ट्रेन ऐसी हैं जो वहाँ से गुज़रती हैं - ओखा-गोहाटी, सूरत-मुजफ़्फ़रपुर और गांधीधाम-कामाख्या, लेकिन अयोध्या में नहीं रुकतीं, फैजाबाद में नहीं रुकतीं। कोई अतिरिक्त खर्च नहीं है। आसानी से इस काम को कराया जा सकता है। गरीब नवाज़ ट्रेन अजमेर शरीफ़ को जोड़ने के लिए चल रही है। रुदौली और दरियाबाद मुस्लिम बाहुल्य इलाका है। अक्सरियत में बहुत बड़ी तादाद में इन दोनों जगह मुस्लिम हैं। लोग अजमेर जाना चाहते हैं और लखनऊ तक दौड़ लगाते हैं ट्रेन पकड़ने के लिए जबकि उन्हीं के स्टेशन से यह ट्रेन निकल जाती है। यदि एक एक मिनट के लिए वहाँ ट्रेन रोकने की व्यवस्था हो तो यकीनन उनको सुविधा मिल सकेगी।

भारत तीर्थ ट्रेनों की घोषणा हुई। मुझे उन अधिकारियों की समझ पर बड़ा तरस आता है जिन्होंने 16 मार्ग चिह्नित किये। भारत तीर्थ ट्रेनों की घोषणा में 16 मार्ग चिह्नित हुए, इस देश के तमाम तीर्थ स्थलों का चयन हुआ और माननीय मंत्री जी से उसकी घोषणा करा डाली, लेकिन किसी भी मार्ग पर अयोध्या का ज़िक्र मुझे दिखाई नहीं दिया। आज यह आवश्यकता है कि इस योजना को बनाने वाले जो लोग हैं, उनसे आपको पूछना चाहिए कि वे लोग किस आधार पर इन योजनाओं को बनाते हैं, क्या चाहते हैं, किस तरीके से परीक्षण देना चाहते हैं? मुझे उम्मीद है कि आज ये सारी जो हमारी दिक्कतें हैं पूर्वांचल की, जो हमारे पूर्वांचल के लोगों की सोच है, गोरखपुर-गोंडा लूप लाइन के आमन-परिवर्तन की बात अधूरी है। गोरखपुर-आनन्दनगर तक का कार्य पूरा है लेकिन उसको आगे बढ़ाने की आवश्यकता है। कपिलवस्तु से बस्ती तक नई रेल लाइन, बहराइच-श्रावस्ती-खलीलाबाद नई रेल लाइन, बाराबंकी-अयोध्या-फैजाबाद-जौनपुर रेलवे ट्रैक का दोहरीकरण, इन सारी चीजों पर मैं समझता हूँ कि इन पर धन के खर्च की आवश्यकता नहीं है। आपने योजना आयोग को तमाम प्रस्ताव जो भेजे हैं इस बजट के ज़रिये, अगर उसी में इनको शामिल करके भेज दीजिए तो शायद फ़ीज़ीबिलिटी की रिपोर्ट आप तक पहुँच सके कि ये वाक्यी में फ़ीज़ीबल हैं या नहीं हैं और फिर उसके बाद हम अपनी मांग आपके समक्ष रख सकेंगे।

मैं इन बातों के साथ एक चीज़ कहना चाहूँगा जो शाहनवाज़ साहब ने बड़ी अच्छी कही थी। शोर में, हमारी मांगों के बीच में वह कहीं गुम न हो जाए इसलिए मैं दोहराना चाहता हूँ। पिछले दिनों अकबरपुर गांधी

आश्रम का बहुत बड़ा सैन्टर रहा है। आज वह बरबादी के कगार पर है। वहाँ के लोग मुझसे मिले। वे कहने लगे कि रेलवे के लोग पहले गांधी आश्रम से रेलवे की चादरें लेते थे और बिछाते थे। इस बहाने कुछ हम लोगों का काम-धाम चल जाता था। आज अगर फिर से वह गांधी आश्रम जो मिशन के रूप में स्थापित हुआ, उसको ज़िन्दा रखने के लिए अगर रेलवे महकमा कुछ कर सके तो बहुत अच्छा काम होगा। मैं फिर से ममता जी की सराहना करता हूँ, उनकी दूरदृष्टि की कद्र करता हूँ। वे जिस तरह से रेलवे में आमूल-चूल परिवर्तन करना चाहती हैं, बदलना चाहती हूँ, मैं उसकी कद्र करता हूँ। जिस ईमानदारी और निष्ठा के साथ आपने रेलवे को गति दी है उसकी मैं कद्र करता हूँ। आवश्यकता है कि उसी रफ्तार के साथ रेलवे भी दौड़ती दिखाई दे, उन् घोषणाओं को मूर्त रूप देती दिखाई दे। इन्हीं बातों साथ मैं अपनी चर्चा को विराम देता हूँ।

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): आदरणीय सभापति महोदय, आज सुबह से ही लाइट की थोड़ी प्राबलम है और एसी भी नहीं चल रहा है। इसको ज़रा दिखवा लें क्योंकि तमाम नेताओं को दिक्कत हो रही है।

श्री लालू प्रसाद : ऐसा लगता है हीटर चला दिया है। ...(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार : सभापति महोदय, आज सुबह से लाइट की प्रोब्लम है, जिसकी वजह से एसी भी नहीं चल रहा है, इसको दिखवा लें, क्योंकि तमाम नेताओं को दिक्कत हो रही है।

महोदय, आपने रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। यह सत्य है कि 17 हजार ट्रेनें 64 हजार किलोमीटर का सफर तय करती हैं और प्रतिदिन करोड़ों लोग यात्रा करते हैं, जो कि बहुत बड़ी बात है। इसकी मशाल को लेकर आदरणीय ममता बेनर्जी जी चल रही हैं, ईश्वर उन्हें शक्ति दे, ताकि वे इस मशाल को लेकर आगे बढ़ें और रेल विभाग विकास करे, यह मेरी हार्दिक शुभकामनाएं हैं।

महोदय, हम इन अनुदान की मांगों का समर्थन कर रहे हैं, लेकिन इसके साथ ही मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के कुछ सुझाव दीदी तक पहुंचाना चाहता हूँ। हमने कई बाद इस बात का जिक्र किया है कि हमारे यहां का नवसृजित जनपद कौशाम्बी है, जो मेरा निर्वाचन क्षेत्र भी है। यह इलाहाबाद से सटा हुआ है और इलाहाबाद से टूटकर नया जिला बना है। वहां तीन व्यवसायिक केन्द्र हैं और तीन टाउन एरिया हैं, भरवारी, सिराथू और कुण्डा, यहां रेलवे क्रॉसिंग हैं, यहां रेलवे ओवर ब्रिज बनाना बहुत आवश्यक है। इलाहाबाद से जब लखनऊ जाते हैं तो कुण्डा पड़ता है और जब अपने जनपद को जब जीटी रोड से जाते हैं तो भरवारी और सिराथू रेलवे स्टेशन हैं, जहां फ्लाईओवर बनना बहुत आवश्यक है। दूसरी बात कौशाम्बी, भरवारी, सिराथू और कुण्डा रेलवे स्टेशनों पर तमाम गाड़ियां चलती हैं। हम यह मांग नहीं करते हैं कि आप कोई नई गाड़ी चलाएं, लेकिन जो गाड़ियां चलती हैं, यदि उनका एक-दो मिनट का स्टॉपेज हो जाए तो मेरे ख्याल से वहां के यात्रियों को सुविधा होगी।

महोदय, कौशाम्बी धार्मिक और ऐतिहासिक स्थल है। भरवारी और सिराथू को जंक्शन स्टेशन बनाने का प्रस्ताव भी विभाग ने भेजा है। मैं चाहूंगा कि या भरवारी या सिराथू में से एक को जनपद का मुख्य स्टेशन बना दिया जाए तो मेरे ख्याल से बहुत सारी सुविधाएं हो सकेंगी और रेल स्टॉपेज होने से यात्रियों को भी इसमें सुविधाएं होंगी। इलाहाबाद से लखनऊ यदि हम रोड से जाते हैं तो तीन घण्टे लगते हैं, लेकिन ट्रेन से पांच-छः घण्टे लगते हैं। मैं चाहूंगा कि इस लाइन का दोहरीकरण और इलैक्ट्रीफिकेशन किया जाए, जिससे इस सफर में लगने वाले समय को कम किया जा सके।

महोदय, भरवारी और सिराथू टाउन एरिया और व्यवसायिक केन्द्र हैं। यहां से लोग व्यवसाय करने के लिए लोग कानपुर, दिल्ली, कलकत्ता और मुम्बई तक जाते हैं। यहां की बहुत पहले से मुम्बई के ट्रेन चलाने की मांग है या जो ट्रेन मुम्बई के लिए चलती है, उसका स्टॉपेज यदि यहां दे दिया जाए तो इससे यात्रियों को काफी सुविधा होगी। भरवारी, सिराथू और कुण्डा स्टेशनों पर कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र खोलने की मांग की गई थी, दो जगह तो यह पूरी हो रही है, लेकिन मेरी मांग है कि जो ट्रेनें चलती हैं, उनमें कुछ कोटा उन स्टेशनों का निर्धारित हो जाए तो मेरे ख्याल से सभी यात्रियों को अच्छी सुविधाएं मिलेंगी और जो व्यवसाय करने वाले लोगों को भी सुविधा होगी।

महोदय, आदरणीय बहन जी ने दुरान्तो ट्रेन की घोषणा इलाहाबाद से दिल्ली के लिए की थी, लेकिन यह दुर्भाग्य है कि आपने न तो दिल्ली से और न ही इलाहाबाद से झण्डी दिखाई। हमारे श्रीप्रकाश जायसवाल जी आपको कानपुर हाईजैक करके ले गए और वहां से उद्घाटन करवा दिया।

यह तो इलाहाबाद का बहुत बड़ा अपमान हुआ। आदरणीय सोनिया गांधी जी यहां बैठी हुई हैं, मैं चाहूंगा कि आप इलाहाबाद पर विशेष ध्यान दें, आपका ससुराल है, घर है। इसलिए इस पर विशेष ध्यान दें, उस महत्व को कम न करें। अगर आपने ट्रेन चलाई थी तो आदरणीय सोनिया जी, आप वहां आतीं, इलाहाबाद से अगर करतीं तो मेरे ख्याल से उसका अच्छा प्रभाव पड़ता और जो रेलवे डिपार्टमेंट से संबंधित खामियां थीं, वे दूर हो जातीं।



सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से एक महत्वपूर्ण बात बताना चाहूंगा कि दीदी, हम लोग पत्र माननीय रेल मंत्री जी, भारत सरकार, नई दिल्ली को लिखते हैं, लेकिन जब हमारे पास जवाब राज्य मंत्री का आता है तो हमें बड़ा दुख होता है कि पता नहीं हमारे पत्र को आप पढ़ती हैं, उस पर गौर करती है, ध्यान देती हैं या नहीं। जब जवाब राज्य मंत्री का आ जाता है कि आपका पत्र मिला, आवश्यक कार्यवाही के लिए देखा जा रहा है तो बड़ा दुख होता है। मैं चाहूंगा कि अगर हम रेल राज्य मंत्री जी को पत्र लिखें तो रेल राज्य मंत्री का जवाब आए और अगर आपको पत्र लिखें तो आपका जवाब आए, इससे हम लोगों की थोड़ी सी हिम्मत बढ़ती है कि यह काम हो जाएगा, फिर चाहे काम हो या न हो, लेकिन एक सम्मान की बात होती है।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): हमारे दो कुलिग हैं, उन्हें भी तो कुछ काम करना है। हम मिलजुल कर सब काम करते हैं, डिस्ट्रीब्यूट करके करते हैं। अभी मैं यहां बैठे-बैठे भी देख रही हूँ।...(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार : मेरा इसमें एक भी पत्र नहीं है।...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: सभी माननीय सदस्यों का है। राज्य मंत्री को भी थोड़ा काम करना है।...(व्यवधान)

श्री गोरखनाथ पाण्डेय (भदोही): सभापति महोदय, आपने मुझे सन् 2010-11 के रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। रेल देश की जीवन रेखा है, रेल बजट में माननीया रेल मंत्री जी ने बहुत सारी घोषणाएं की हैं। देश में रेलवे के विकास के लिए और नयी ट्रेनें चलाने के लिए, उनके आधुनिकीकरण के लिए तथा विश्वस्तरीय स्टेशन, प्लेटफॉर्म बनाने के लिए घोषणाएं की गई हैं।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान इलाहाबाद और बनारस, जो उत्तर प्रदेश में है, वह बल्कि विश्व स्तर का सबसे बड़ी पवित्र नगरी और पर्यटन एवं ऐतिहासिक दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण स्थल है, उधर मैं मंत्री जी का ध्यान ले जाना चाहूंगा। सन् 2013 में प्रयाग में महाकुंभ लगने वाला है। वहां करोड़ों-करोड़ लोग देश के प्रत्येक जनपदों एवं ग्रामीण अंचलों से आते हैं, विश्वस्तर के लोग भी वहां इकट्ठे होते हैं। आज भी इलाहाबाद स्टेशन बहुत सारी सुविधाओं से वंचित है। वहां विश्व स्तर के रेलवे स्टेशन बनाने की मांग है, मेरी भी मंत्री जी से मांग है कि इस बजट में इलाहाबाद को भी उसमें जोड़ने का प्रावधान करें। यू.पी.ए. की चेयरपरसन सोनिया गांधी जी का भी हमेशा वहां से लगाव रहा है, इस परिवार के लोग हमेशा उस क्षेत्र को कुछ न कुछ देते रहे हैं और वहां से इन्हें सम्मान मिलता रहा है, उधर मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। वहां कुछ छोटे-छोटे स्टेशंस हैं। जब कुंभ का समय आता है और देश की जनता उमड़ती है तो उन स्टेशनों में इतनी भीड़ हो जाती है कि ट्रेक पार करते समय बहुत सारे एक्सीडेंट्स हो जाते हैं। जैसे सलोरी, बघाड़ा, कालिंदीपुरम, झूंसी आदि छोटे-छोटे स्टेशंस हैं, वहां ओवर ब्रिज की जरूरत है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी से हमने पिछले बजट में भी आग्रह किया था, आपका ध्यान भी इस तरफ आकृष्ट किया था और आपसे निवेदन भी किया था कि इलाहाबाद और बनारस के बीच सिंगल ट्रेक है, उसके दोहरीकरण के लिए हमने मांग की थी। आपने व्यक्तिगत रूप से कहा था कि इसे लिया जाएगा, लेकिन शायद इस बजट में उसे लिया गया या नहीं, इसका मुझे ठीक से पता नहीं है। प्रयाग और काशी, बनारस और इलाहाबाद के बीच में दो ऐसे धर्मस्थान पड़ते हैं - एक विंध्याचल है।

जो लोगों की भावनाओं से जुड़ा हुआ शक्तिपीठ है और दूसरा सीता-समाहित स्थल है, जहां हजारों की संख्या में विदेशी तथा देश के कोने-कोने से प्रति दिन हजारों की संख्या में पर्यटक आते हैं। काशी और प्रयाग के बीच में, एक भदोही जनपद है, जहां से मैं चुनकर आता हूँ। वह मेरा लोक सभा क्षेत्र भी है। लोग कहते हैं कि जहां इतनी सारी घोषणाएं हुई हैं, आप भी इस क्षेत्र से चुनकर गए हैं, क्या आप हमारी छोटी-मोटी मांग भी माननीया रेल मंत्री जी से पूरी नहीं करा सकते? जब मैं क्षेत्र में जाता हूँ, तो जो मांग वर्षों से लोग उठाते रहे हैं और मेरे सामने भी रखते हैं, जिसे पिछले बजट के समय भी मैंने उठाया था, मैं उसी की ओर आज फिर आपके माध्यम से माननीया मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि वह भदोही, जो हजारों करोड़ रुपए की विदेशी मुद्रा, कालीन-व्यवसाय के माध्यम से अर्जित करता रहा है, जो कालीन-व्यवसाय, वहां रोजी-रोटी के साथ-साथ विदेशी-मुद्रा तो अर्जित करता ही रहा, झुग्गी-झोंपड़ी में रहने वाले गरीबों को रोजगार भी देता रहा है और आज भी वह गांव-गांव में फैला हुआ है और केवल भदोही ही नहीं, बल्कि मिर्जापुर, जौनपुर, बनारस, इलाहाबाद और पूर्वान्चल के अन्य दर्जनों ऐसे जनपद हैं, जिनमें गांवों में रहने वाले झुग्गी-झोंपड़ी में रहने वाले वे व्यक्ति अभी भी कालीन-व्यवसाय में लगे हैं और उनकी रोजी-रोटी भी चलती है और विदेशी मुद्रा भी अर्जन होता है। उस भदोही नगर में, विदेशी बायर आते हैं, लेकिन भदोही के बीच से होकर रेलवे ट्रैक जाता है, वहां पर ओवरब्रिज की मांग बरसों से चल रही है, लेकिन अभी तक इस दिशा में कोई भी प्रगति नहीं हुई है। मैंने पिछली बार भी आपका ध्यान इस ओर आकर्षित किया था, उत्तर प्रदेश सरकार की ओर से भी उसकी जो अर्हताएं हैं, वे पूरी की गई हैं। वहां ओवरब्रिज की आवश्यकता है, क्योंकि घंटों जाम लगा रहता है। जो विदेशी बायर एक बार उस जाम में फंस जाता है, वह दुबारा भदोही आने का नाम नहीं लेता है। वहां का जो रोजमर्रा का संकट है, वह तो है ही, लेकिन वहां से जो हमारा कालीन का एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट चल रहा है, वह भी प्रभावित हो रहा है। इसलिए वहां ओवरब्रिज बनाने की नितान्त आवश्यकता है।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से, दो मांगें माननीया रेल मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूँ। आपने जहाँ रेलवे में बहुत सी व्यवस्थाएं दी हैं, जहाँ आपने नई रेलगाड़ियां चलाने की बात रखी है, वहीं हमने पिछली बार भी आपसे मांग की थी कि बनारस से इलाहाबाद होते हुए, दिल्ली और नई दिल्ली के लिए एक ट्रेन चलती है। वहाँ एक जनपद या मुख्यालय है, कालीन नगरी है। इसलिए एक मिनट का शिवगंगा एक्सप्रेस का ठहराव, जो ज्ञानपुर जनपद का मुख्यालय है, वहाँ सीता-समाहित स्थल है, जो विश्वस्तरीय पर्यटक स्थल है, जहाँ हजारों-हजार पर्यटक प्रति दिन आते हैं, वे भी वहाँ रुकना चाहते हैं, लेकिन कोई ऐसी ट्रेन नहीं है, जिसका वहाँ एक मिनट का ठहराव हो सके। वह ट्रेन वहाँ पिछले दिनों रुकती थी, लेकिन पता नहीं किस कारण से अब वह वहाँ नहीं रुक पा रही है। वहाँ की जनता की व्यवस्था की दृष्टि से वहाँ आने वाले विदेशी पर्यटकों की दृष्टि से पुरजोर मांग है कि ज्ञानपुर रोड स्टेशन जो ज्ञानपुर जनपद का मुख्यालय है, वहाँ एक मिनट के लिए शिवगंगा एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए। इस बारे में पिछली बार जब मैंने यह बात रखी थी, तब माननीय रेल मंत्री महोदया ने आश्वासन भी दिया था और कहा था कि इस बारे में जरूर कार्रवाई की जाएगी। शायद मेरी यह मांग उनके दिमाग से स्लिप हो गई है। मैं पुनः मांग करता हूँ कि एक मिनट का ठहराव, शिवगंगा एक्सप्रेस ट्रेन का ज्ञानपुर रोड रेलवे स्टेशन पर दिया जाए। इससे क्षेत्र की जनता को तो सुविधा मिलेगी ही, साथ-साथ सीता-समाहित स्थल, जो वहाँ का पर्यटन केन्द्र है, उस ठहराव से लोगों को लाभ होगा।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से, माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा कि आपकी बजट व्यवस्था में योजना है कि पांच सालों में आप कोई भी मानव-रहित रेलवे क्रॉसिंग को यों ही नहीं रहने देंगी, उसे समपार व्यवस्था देंगी, लेकिन काशी और प्रयाग के बीच से, इतना घना एरिया है, ग्रामीण अंचल है, वहाँ गरीब लोग रहते हैं, उन स्टेशनों पर जहाँ समपार नहीं हैं, जहाँ मानव-रहित क्रॉसिंग हैं, वहाँ हर वर्ष हजारों की संख्या में एक्सीडेंट्स होते हैं। मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहता हूँ कि काशी और प्रयाग का मध्य, काशी-बनारस-इलाहाबाद का मध्य, जहाँ ऐसे समपार नहीं हैं, वहाँ समपारों की व्यवस्था भी आपके माध्यम से होनी चाहिए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से एक-दो बातें और रखना चाहूँगा कि दूरन्तो रेलगाड़ियां आपने देश के विभिन्न स्थलों में चलाई, लेकिन वे दो स्थल, जिनका मैं बार-बार जिक्र कर रहा हूँ, काशी, प्रयाग, इलाहाद और बनारस, वहाँ से रोजाना हजारों की संख्या में लोग बड़े नगरों की ओर जाते हैं, विशेषरूप से मुम्बई और कोलकाता की ओर जाते हैं।



मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि कोई दूरन्तो एक्सप्रेस बनारस से इलाहाबाद होते हुए, मुंबई को जोड़ने के लिए जो कि एक क्षेत्रीय मांग है और सुविधा की दृष्टि से, व्यवस्था की दृष्टि से इस मांग को मैं भी आपके माध्यम से रखना चाहता हूँ।

महोदय, कुछ ऐसे स्टेशन हैं, जहां विस्तारीकरण की मांग है और वहां अभी तक वही पुराना सिस्टम है। वहां छोटे प्लेटफार्म्स हैं। लोगों के चढ़ते-उतरते वक्त आएदिन एक्सीडेंट्स हमें देखने को मिलते हैं। ऐसे स्टेशन जहां आप इतनी सारी व्यवस्थायें दे रही हैं, वहां हम छोटी-मोटी मांग की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहेंगे। काशी और प्रयाग के बीच में झूंसी, हड़िया, ज्ञानपुर रोड, जंघई, फूलपुर ऐसे स्टेशन हैं, जिनके प्लेटफार्म के विस्तारीकरण की आवश्यकता है। जहां आपने विश्व स्तरीय स्टेशन बनाने की व्यवस्था दी है, जहां बहुत सारी योजनाएं बनायी हैं, वहां इन स्टेशंस को थोड़ा विस्तार करके आधुनिक बना दिया

जाए, ताकि आए दिन जो दुर्घटनाएं होती हैं, उन पर विराम लग सके। मैं पुनः शिवगंगा एक्सप्रेस को ज्ञानपुर रोड पर रोकने के लिए आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं। यह जनहित में, क्षेत्रहित में और लोगों की विशेष पुरजोर मांग है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री दिनेश चन्द्र यादव (खगड़िया): सभापति महोदय, मैं वर्ष 2010-11 के लिए रेल की अनुदान मांगों पर चर्चा में भाग लेने के लिए खड़ा हुआ हूँ। जब-जब रेल का बजट लोकसभा में आता है, बिहार के सांसद, बिहार की समस्याओं के बारे में बार-बार उल्लेख करते हैं। लेकिन जिस तरह से वे अपनी बात, राज्य के बारे में और अपने क्षेत्र के बारे में ये रखते हैं, हम समझते हैं कि उसकी अनदेखी की जाती है और उस पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। लेकिन हम लोगों का कर्तव्य है, हम सांसद हैं तो अपने क्षेत्र की बात उठाएंगे ही।

महोदय, हम छोटा सा उदाहरण देना चाहते हैं माननीय रेल मंत्री जी ने 8.7.2009 को जो रेल बजट प्रस्तुत किया था, उसमें उन्होंने कहा था कि प्रत्येक सांसद की अनुशंसा पर एक-एक स्टेशन पर जो उनका सुझाव होगा, उनको कंप्यूटरीकृत किया जाएगा और आरक्षण की सुविधा दी जाएगी। मैंने दो-दो बार रेल मंत्री से मिलकर पत्र भी दिया, उन्होंने वृत्तादेश भी उस पर लिखा लेकिन आज तक उक्त स्टेशन पर आरक्षण की सुविधा उपलब्ध नहीं हो सकी है। हम जहां से सांसद हैं, वह बिहार का खगड़िया लोकसभा क्षेत्र है, इससे पहले सहरसा लोकसभा से सांसद होते थे। यह पिछड़ा हुआ बाढ़ प्रभावित इलाका है। पहले तो अमान परिवर्तन नहीं होने से सहरसा छोटी रेल लाइन से जुड़ा हुआ था। वहां छोटी रेल लाइन थी, लेकिन अब अमान परिवर्तन हो गया। अब बड़ी रेल लाइन से सहरसा जुड़ गया, लेकिन वहां से गाड़ियों की बहुत कम संख्या है, जबकि यात्री बहुत अधिक हैं। समस्तीपुर डिवीजन में सबसे अधिक आय सहरसा स्टेशन से ही होती है, लेकिन वहां गाड़ी की कमी के कारण लोगों को भारी कठिनाई होती है। हमने माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह किया था कि एक गाड़ी समस्तीपुर से आती है, गाड़ी संख्या 364 डाउन, समस्तीपुर-खगड़िया पैसेंजर, जो खगड़िया स्टेशन पर 11.15 बजे पहुंचती है और लगभग पांच घंटे गाड़ी का रैक और इंजन वहीं रूका हुआ रहता है। हमने आग्रह किया था कि उस गाड़ी को, पचास किलोमीटर दूरी पर सहरसा है, वहां तक उसका विस्तार कर देने से कोई अलग से व्यवस्था भी नहीं करनी पड़ेगी, लेकिन वह व्यवस्था नहीं गयी। वहां के लोगों को जो दिक्कत होती थी, उसी तरह से अभी भी उनको उसका सामना करना पड़ रहा है।

महोदय, इस देश में 22 दूरन्तो गाड़ी चलायी गयीं, लेकिन बिहार का दुर्भाग्य कहिए या सौभाग्य कि बिहार से एक भी ऐसी गाड़ी नहीं चली। पहले भी हमने मांग की थी, बिहार के सभी सांसदों ने मांग की थी, लेकिन उस पर रेल मंत्री जी का ध्यान बिल्कुल नहीं गया। पिछले रेल बजट में पिछड़े क्षेत्रों को जोड़ने के लिए सामाजिक रूप से वांछनीय परियोजना के सर्वेक्षण को अद्यतन करने की 114 योजनाएं ली गयीं।

उसमें बिहार से एक भी योजना का उल्लेख नहीं है। मेरा आग्रह है कि सिमरी-बख्तियारपुर से बिहारीगंज एवं सहरसा से कुशेश्वर स्थान के सर्वेक्षण को भी अद्यतन करवाकर उस रेल लाइन का निर्माण करवाया जाए। उसी तरह पिछले रेल बजट में नई रेल लाइन, आमाम परिवर्तन, दोहरीकरण, अन्य सर्वेक्षण के 69 रेल खंडों को लिया गया, लेकिन उसमें बिहार का सिर्फ एक दोहरीकरण का सर्वेक्षण किऊल से गया है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि सहरसा जो अत्यंत पिछड़ा हुआ इलाका है, सहरसा से मानसी रेल खंड के दोहरीकरण का सर्वेक्षण करवाकर उसका निर्माण करवाया जाए।

रेल मंत्री जी ने रेल बजट में अच्छी-अच्छी व्यवस्थाएं भी करवाई हैं, जैसे बाह्य रोगी के लिए 383 डायग्नोस्टिक केन्द्र खोले गए। हमारा आग्रह है कि हमारे संसदीय क्षेत्र के हसनपुर रोड, खगड़िया, मानसी एवं सहरसा में भी बाह्य रोगी डायग्नोस्टिक केन्द्र खोला जाए।

उसी तरह द्वितीय स्तर के सामान्य विशेषता वाले अस्पताल भी खगड़िया एवं मानसी में खोले जाएं। तृतीय स्तरीय बहु-विशेषता अस्पताल जो सिर्फ बिहार के कटिहार में खोला गया, सहरसा में भी उसी तरह का अस्पताल खुले, यह रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहते हैं। खगड़िया जहां से हम सांसद हैं, वह उत्तर बिहार का मुख्य स्टेशन है। वहां से लम्बी दूरी की कई गाड़ियां गुजरती हैं जो कटिहार में रुकती हैं, बरौनी में नहीं रुकती हैं। इसलिए हम मांग करते हैं कि जिस खगड़िया स्टेशन से उसके अगल-बगल के सात जिले के रेल यात्री सफर करते हैं, उस स्टेशन पर गाड़ी संख्या 5631, 5632 बीकानेर-गुवाहाटी एक्सप्रेस, गाड़ी संख्या 2501, 2502 दिल्ली-गुवाहाटी सम्पर्क क्रान्ति, गाड़ी संख्या 5715, 5716 गरीब नवाज एक्सप्रेस का ठहराव खगड़िया जंक्शन पर दिया जाए। एवं राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव भी खगड़िया स्टेशन पर किया जाए।

उसी तरह सहरसा जंक्शन का पहले जो उल्लेख किया, वह काफी महत्वपूर्ण स्टेशन है। आमाम परिवर्तन होने के बाद उसकी महत्ता और बढ़ गई है। लेकिन सहरसा से पटना आने-जाने के लिए रात्रि में एक्सप्रेस गाड़ी नहीं रहने से यात्रियों को भारी कठिनाई होती है। इसलिए रात की गाड़ी सहरसा-पटना के बीच चलाई जाए। सहरसा से मद्रास के बीच सीधी गाड़ी चलाने की व्यवस्था भी की जाए। सहरसा-पटना के बीच चलने वाली कोसी एक्सप्रेस एवं इंटरसिटी एक्सप्रेस में अतिरिक्त 6-6 सवारी डिब्बों को जोड़ा जाए, क्योंकि अभी उसमें जितने कोच लगाए गए हैं, उनसे रेल यात्रियों को भारी दिक्कत होती है। इसलिए यह व्यवस्था करवाना आवश्यक है।

उत्तर बिहार के जिन इलाकों में जो रेल परियोजना चल रही थी, जो काफी महत्वपूर्ण है, जो बहुत दिनों से चल रही थी, लेकिन आज तक वह पूरी नहीं हो रही है, सभापति जी हम उसका उल्लेख आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के विचार के लिए करना चाहते हैं। खगड़िया से कुशेश्वर स्थान मात्र 44 कि.मी.

का रेल खंड है। उसके निर्माण की स्वीकृति 1996 में हुई थी। उस पर 162 करोड़ रुपये अनुमानित खर्च था। आज तक उस पर 68 करोड़ 2 लाख रुपये खर्च हो चुके हैं। पिछले बजट में मात्र 5 करोड़ रुपये दिए गए। जब इसमें इतनी राशि खर्च की गई है तो माननीय रेल मंत्री जी जो प्रायोरिटी तय कर रही थीं, उसमें इसे भी रखा जाना चाहिए और इसके निर्माण को भी पूरा करवाया जाना चाहिए। इसी तरह सकरी से हसनपुर लगभग 80 कि.मी. का रेल खंड है। उसके निर्माण की अनुमानित लागत 175 करोड़ रुपये थी। आज तक उस पर 128 करोड़ रुपये खर्च हो चुके हैं। पिछले बजट में उसके लिए 20 करोड़ रुपये की राशि दी गई। जब इतनी राशि दी गई तो हम समझते हैं कि उसकी प्राथमिकता भी तय होनी चाहिए कि उसे कब तक पूरा करवा दिया जाएगा। वह नहीं किया गया है। मानसी से सहरसा, सहरसा से दौरम मधेपुरा तक आमाम परिवर्तन के कार्य पूरे हो गए। कुछ दिन पहले सहरसा से दौरम मधेपुरा के गेज कन्वर्जन का काम पूरा हो गया। बिना उद्घाटन के गाड़ी चल गई। इससे लोगों को काफी खुशी हुई। लेकिन मधेपुरा से पूर्णिया तक का जो रेल खंड है, उस पर लगभग 298 करोड़ रुपये खर्च हो चुके हैं, 20 करोड़ रुपये का पिछले रेल बजट में प्रोवीजन किया गया। अब मात्र 30 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। हम रेल मंत्री जी से आग्रह करते हैं कि इसे भी प्राथमिकता में लेकर निर्माण पूरा करवाना चाहिए ।

बॉर्डर इलाके से एक बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है। सकरी से लौकहा-बाजार-निर्मली व सहरसा से फॉरबिसगंज 206 किलोमीटर का रेल खंड है, जिस पर 355 करोड़ रुपया खर्च होता है। लेकिन उसके निर्माण का कार्य आज तक शुरू नहीं हुआ है, जबकि यह नेपाल से सटा हुआ रेल खंड है। पिछले बजट में मात्र पांच करोड़ रुपया दिया गया और प्राथमिकता की सूची जो हमने पिंक बुक में देखी, उस प्राथमिकता की सूची में लिखा हुआ है कि 31.3. 2012 तक इस काम को करा देंगे।

सभापति महोदय, जब काम ही शुरू नहीं होगा, तो प्राथमिकता सूची कैसे पूरी होगी। इसलिए हमारा आग्रह है कि इसमें राशि देकर उस काम को पूरा कराना चाहिए। एक महत्वकांक्षी प्रोजेक्ट --रेल महासेतु कोसी नदी पर पुल बन रहा है जिसका शिलान्यास तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने किया था, वह 341 करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट था। पिछली सरकार में भी इस पर बहुत काम हुआ, लेकिन आज काम की गति बहुत धीमी हो गयी है। अब यह काम कब पूरा होगा, यह समझ में नहीं आता। लेकिन इसकी भी प्राथमिकता 31.3.2012 तक तय है। इसलिए हम रेल मंत्री जी से आग्रह करते हैं कि इसमें राशि दिलाने के अलावा आप पदाधिकारियों को नियंत्रित कीजिए। आप पदाधिकारियों को कहिए कि वे इस काम को शीघ्र गति दें और उसे पूरा करायें। हम माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहते हैं कि जिस परियोजना की शुरुआत माननीय लालू प्रसाद जी ने की थी- उस मधेपुरा ग्रीन फील्ड विद्युत रेल इंजन विनिर्माण कारखाने की स्थापना, जो मधेपुरा में होनी थी और जिस पर 1960 करोड़ रुपया खर्च होता,

पिछले बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने 115 करोड़ रुपया उसके लिए दिया, इसके लिए हम उनको धन्यवाद देते हैं। हमें ऐसा विश्वास है कि जो पिछड़ा हुआ इलाका है, उसमें इस प्रोजेक्ट को वह अवश्य पूरा करा देंगी। सहरसा में बड़ी रेल लाइन की सवारी, डिब्बा अनुरक्षण की सुविधा का निर्माण बहुत दिनों से हो रहा है। एक प्रश्न के जवाब में माननीय रेल राज्य मंत्री ने कहा था कि इसी वित्तीय वर्ष में हम उसे पूरा करा देंगे। लेकिन मार्च बीत गया, पता नहीं रेल का वित्तीय वर्ष कब खत्म होगा। आज तक उसका काम पूरा नहीं हुआ। उसी तरह से चुकती ढाला पर एक ओवरब्रिज का निर्माण हो रहा था, उस पर भी रेल राज्य मंत्री जी ने सदन में आश्वासन दिया था कि हम इसी वित्तीय वर्ष में इसे पूरा करा देंगे। लेकिन आज तक उसका काम पूरा नहीं हुआ। वहां सामान जरूर रखा हुआ है, लेकिन वह काम पूरा नहीं हो पा रहा है। इसलिए सभापति जी हमने आपके माध्यम से अपनी पीड़ा और वेदना माननीय रेल मंत्री जी को बतायी। हम लोग जिस इलाके से आते हैं, वह अत्यंत पिछड़ा हुआ इलाका है। उस इलाके में बहुत दिनों से जो योजना चल रही है, उसका निर्माण शीघ्र हो, हम यह आग्रह करना चाहते हैं।

सभापति महोदय, हमारे साथी भूदेव चौधरी माननीय सांसद 8.4. 2010 को भागलपुर से पटना फरखा एक्सप्रेस से आ रहे थे। वह अपने पूरे परिवार के साथ द्वितीय श्रेणी में सफर कर रहे थे। पता नहीं आज के दिन सुरक्षा की कोई व्यवस्था ट्रेन में है या नहीं, इनके तीन मोबाइल और इनकी बच्ची का पर्स चोर उचक कर ले गये। इन्होंने उसकी शिकायत भी की और माननीय रेल मंत्री जी से भी मिलकर घटना की जानकारी दी है। हम चाहते हैं कि ऐसी घटनाओं की जांच होनी चाहिए। रेल में सुरक्षा की व्यवस्था होनी चाहिए, यह हम आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहते हैं।

MR.CHAIRMAN : Hon. Members, I have a list of more than twenty-five Members to speak on the Demands for Grants (Railways). Those hon. Members who want to lay their written speeches, may do so on the Table of the House.

Shri Sudip Bandyopadhyay to speak now.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Hon. Chairman, I rise to support the Railway Budget 2010-11.

Uptil now, no hon. Member, either from the Government side or from the Opposition, has made any major criticism against the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee.

The Indian Railways is the world's third largest railway network under a single management. It has near about 17, 000 trains run every day with 18 million passengers travelling. It has a 14-lakh strong railway family. Naturally, the Department is huge and its task is also equally huge. ... (*Interruptions*)

Sir, the hon. Railway Minister should very broadly receive appreciations for two reasons, at least. One, passenger fares of any class have not been increased; two, no increase of freight tariff has taken place in this Budget. Naturally, the common people would be benefited by this Budget. When the price rise is affecting us, when the fuel price rise is affecting us, these two major decisions will certainly give a major feeling of relief to the common people. This measure of the UPA Government has broadly been appreciated by the downtrodden people of the country because, normally, people who cannot afford more money for their travel expenses, they use the trains. So, naturally, this is a best decision which the hon. Railway Minister has taken.

There are Plan Outlays in the Budget for the year 2010-11. This time, the Annual Plan outlay has been proposed at Rs.41,426 crore which is the ever highest Plan estimate. It is to be acknowledged by the Members from all sides of this House. Some Members questioned from where the money will come. It has already been made very clear in the Explanatory Memorandum of the Budget Speech from where the money will come.

I would like to keep it on record that the Gross Budgetary Support this year is Rs.15,875 crore; the Diesel Cess is Rs.877 crore; the internal resources is Rs.14,523 crore; the EBR is Rs. 10,151 crore; the market borrowing through the IRFC is Rs.9120 crore. So, the proposed Budgetary allocation and the total Budgetary Support through these processes have given a sense that there was not given any false assurance in the Budget Proposals.

What are the major proposals that have been tabled this time? I would mention a few of them; my colleague Shri Elangovan will possibly mention a few and Shrimati Supriya Sule will mention a few. So, in different ways, when we are discussing amongst ourselves, we find that 140 socially-desirable railway connectivity proposals are there; 97 more stations have been announced as Adarsh Stations; 10 more stations are to be converted into world-class station. So, we must appreciate that the hon. Railway Minister has appreciated the feelings and sentiments of all the Members who are asking for new trains which is their demand. In her speech, she is saying:

“I appreciate the hon. Members for their high expectations from the Railways. This is quite natural, because Railways is the lifeline of the nation and a major catalyst that triggers socio-economic growth.

I want to help everybody within limited infrastructure facilities. I believe that in everyone’s right to demand. India is a democratic country. Every voice should be respected. Our dilemma is that we have received more than 5,000 requests.”

So, naturally, after only one year of the Budget, 5000 requests cannot be implemented. Hence, priority has to be given.

What is our feeling? After the Independence, there were regional imbalances equally for which Eastern India was broadly affected. So, naturally, a few more trains were given. Whether it is Shri Lalu Prasad or Shri Nitish Kumar

or before that, Bihar had been represented in the Railway Ministry by somebody or like Shri ABA Ghani Khan Chowdhury or now our hon. Minister Kumari Mamata Banerjee, sometimes, they ought to pay attention to the Eastern Region of the country keeping the entire nation in mind. If somebody goes into the details of the Budget proposals, more or less, every section of the country has been broadly covered. The Indian Railways have already proposed the network expansion which includes new lines; gauge conversions, doubling of lines; railway electrification, safety and others.

Some more trains have been launched with new names and those are, Sanskriti Express, Matribhumi Express, Karmabhumi Express, Janmabhumi Express, Duranto Service Trains and sub-urban trains for Mumbai and Chennai. So, naturally major demands have been reflected in the budgetary proposals and all positive announcements have been made. What are those announcements? They are, modernisation of locomotive works, Centre for Railway Research, Loco Pilot and Advance Track Training Centre, coach production factories, wagon repairing shops, rail axle factory, wagon manufacturing factory, refrigerated container factory, Kisan Mission Project and Dedicated Freight Corridor which is the Prime Minister's dream project. Now, a sense of work culture has to be inculcated into the Railways by which all these ideas can be implemented successfully.

Sir, we should not forget the State of Jammu and Kashmir. Our hon. Prime Minister and Shrimati Sonia Gandhi had been there recently where the Railway Minister has fulfilled a longstanding demand of the people of that area. So they are very happy now.

Sir, I would like to say a few words about Izzat Ticket. Normally MPs do not find any way to give relief to the common and poor people of the country. At Rs. 25, any person can travel within a range of 100 kms. through this Izzat Ticket.

So, Izzat Ticket has at least given the poorest of the poor to move in trains by keeping their heads high. Another pro-people decision announced in this year's Railway Budget is 100 per cent concession to cancer patients along with their companions at a low cost which has been praised by the countrymen. Another thing is the reduction of Rs. 100 per wagon on freight charges on food grains meant for domestic use and kerosene oil. These are very positive announcements.

Sir, a new concept of PPP has been proposed in the Railway Budget which is the need of the hour. Many people try to criticise by saying that ultimately Railway is going to be privatised. But the hon. Railway Minister has very categorically stated on the floor of the House that PPP is a very positive idea, it has a proper base, this idea has a proper identity, it is very transparent, this idea has a typical managerial efficiency and naturally this PPP concept can be implemented successfully but the Railway will never be privatised. I want to place this on record because our CPI (M) friends, who are present here, always try to make a campaign that the Railways are going to be privatised in the name of PPP which the Railway Minister has very categorically stated that it is far from the truth.

Then, we are very much for safety and security of passengers, cleanliness of compartments and toilets, availability of clean drinking water at cheaper rate and good food. Then, running of trains in time has to be looked at. So, I think, the hon. Railway Minister has given attention to all these areas very minutely and very positively and we think that these things have been broadly accepted by the people. Now, the poor people are getting Janata Aahar at only Rs. 10. They are getting Dum Aloo and Poori Baji in railway stations at Rs. 10. यह आम जनता की सरकार है। That has properly been reflected in this Railway Budget. It is our firm belief that the prestige of the UPA Government in their second term has been considerably enhanced by the performance of the Railway Ministry.



Sir, you have rung the bell, I will be concluding shortly. I must say that funds constraints sometimes cost to implement the Railway projects in reality. The sum of Rs.15,000 crore has gone up to Rs.17,000 crore. In 2001 H.R. Khanna Commission was there which recommended for one time assistance to the Railway Department. It is 2010-11 now and the price have gone sky rocketing. So, I would appeal to all the political parties of the Parliament with a request to the hon. Finance Minister to extend more financial assistance and a one-time budgetary support may be given to the Railway Ministry for implementation of this pro-people Railway Budget.

Sir, I would positively say that Railways security is also an important and necessary step. We feel that the Railway security management be brought under one umbrella, that is, the Railways. Now, GRP is there, which is controlled by the State Police and the RPF is there, which is controlled by the Ministry of Railways. So, let RPF and GRP be taken under one umbrella.

Then, there is a problem of unmanned level crossing. I think it is to be taken care that unmanned level crossings are properly manned. Sir, it is also important to mention that the Railways has become a soft target by the extremist group. Whenever the Maoists are targeting the Government, they are targeting the Indian Railways. On 15th April we had our Bengali New Year Day, we could not come to the House. In Rajya Sabha, Mr. Arun Jaitley and in Lok Sabha, Mr. Basudeb Acharya started accusing the hon. Railway Minister, Kumari Mamta Banerjee of her political party for being hand in gloves with Maoists. But I would like to ask them which Department these Maoists are targeting. They are targeting Railways. They have made Railways as a soft target. All sorts of reflections and ideas they had ventilated against us, we will give them reply at proper time.

We are always serious to see that occurrence of Railways accidents become zero. The Railways accidents sometimes cause maximum losses to the common people. So, naturally, our recommendations to the House would be that more monetary and budgetary support be extended to the Railway Ministry. Kumari

Mamta Banerjee, the way she is marching ahead with her dedication and commitment, is trying to see that the common people of this country can be benefited through the Railway system. That support has to be extended by all the political parties.

I would also appreciate the sentiments up till now expressed from different corners of this House. We are on the ruling side, but the way the Opposition side has also extended support proves that the most successful Railway Minister's name in the country is Kumari Mamta Banerjee.

*** DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR) :** I like to draw kind attention of the Hon'ble Minister of Railway through you. What about the allocation to my State Orissa ever demanded by the State Govt? I have been reminding you for the allocation to the only railway linking in between West and East of the State i.e. Khurdha-Balange. Despite of my repeated requests you have sanctioned 120 crores only. this money may be adjusted in compensation that will be rendered to the poor land holders but there is no money to start the railway line. We need more than 1000 crores to complete the project. In every year that you are budgeting that the sanctioned amount which is very less to complete the same. It may take another 20 years for completion. Therefore, my honest request in your budget please do allot 500 crores to start the work at war footing. It is the only linkage and it goes from Khurdha road to Balange through Nayagarh, Phulbani via some poor, downtrodden districts to Balanger. These areas are highly backward and they are below poverty line. This would also be viable to KBK districts which is the most neglected, highly below poverty line areas and the area of downtrodden, proliferate, adivasis, harijans and girijans. The step mother attitude must be forgotten in promoting those areas. The number one places of the country would be developed. If this railway line is linking in between West-East of Orissa. How long you can neglect which can damage your popularity as a whole and weaken the Central Govt? Therefore, this is my extreme personal request for immediate allocation without delay on priority.

* Speech was laid on the Table.

What about the world class station in capital of the State Bhubaneswar is selected? This place is highly educated and culturally overdeveloped. In the country and the place you have selected in Bhubaneswar and Cuttack, the highly populated area of the State. Mancheswar is the suitable place and the national natural garden Nandankanan is located nearby. It can correlate Bhubaneswar to Cuttack, the highly commercial capital to give more income. It will not only promote the tourism, the economical condition of the railway would grow up. This is my earnest request, the work should be started immediately for the greater interest of the public.

Why the Double Line work from Khurdha road to Puri is highly neglected? Puri is famous international place and a religious holy place for great Lord, the Lord of Universe i.e. Jagannath. Kindly convert Puri station as an international station which is having very good income which is promoting high income when the railway budget is concerned. In my last speech on Budget, I have already conveyed you the platform work and other adjacent development work of Bhubaneswar and Puri to be stated on war footing.

The famous Konark comes under world heritage. A railway line from Bhubaneswar to Konark to be surveyed immediately. It can earn maximum money to promote the tourism of the country. I have been also approaching you Madam Minister from some 5 years back i.e. from Shaheed Nagar, Satya Nagar, Surendra Sahay Nagar, Poukhariput Railway Crossing etc. to start the work immediately to save the life of common passengers that very often the accident is

occurred. To avoid the traffic congestion of the city these flyover and overbridge work to be started as you have declared on my request. Under my Jatni constituency which comes under my Parliamentary segment near to Khurdha road railway junction, the Seetaram Kesari Crossing Overbridge should be started on war footing. In rainy season the rural people are suffering because of the water logging in the high raining the road is blocked. This overbridge and road may solve the problem and the road condition would be developed and this special road leading to Puri from Khurdha should be developed immediately. The other developmental work relating to other railway lines of my State Orissa needs good sum of amount to be allotted in the Budget.

I have been raising many times from the beginning relating to East Coast Zone. The development of this zone may promote the development of the railway property can inspire the prosperity of the State as a whole. Necessary Govt. quarters roads, special office for the convenience of passengers to be initiated if more money is allocated in favour of East Coast Zone to promote more linking railway lines to serve the people's interest which is highly demanded.

***SHRIMATI PRIYA DUTT (MUMBAI NORTH-CENTRAL)** :I thank you for giving me this opportunity to express my thoughts on the Railway Budget. Firstly, I want to congratulate the Railway Minister for choosing ‘social responsibility’ over ‘economic viability’ as the key guiding factor for development of Railways.

As I have been elected from Mumbai I would like to highlights some of the problems faced by the residents of Mumbai. Mumbai, the commercial hub of India, is the capital of the State of Maharashtra and has a population of over 10 million people. The suburban railway system of the city is crucial to its daily functioning because of the geographical configuration of the city. It is estimated that 7.4 million passenger –trips per day are made on the suburban railway at an average distance of 25km per trip. Railways is the life line of Mumbai. Approximately 6 to 9 lakh people travel by trains everyday. The passengers in trains have doubled and tripled but the capacity had not increased. The cases of accidents have increased drastically. We want to make commuting easier, safe and comfortable for the common people.

Despite generating a net revenue surplus (unlike suburban networks in other Metros) and contributing nearly half of the daily load of passengers carried by the entire Indian Railway network, Mumbai commuters face innumerable hardships year after year. There is insufficient interest in their problems among policy and decision-makers.

* Speech was laid on the Table.

We wholeheartedly agree with the 'Vision-2020 Statement' of Indian Railways that "the main challengers are the creation of adequate capacity, segregation of commuter lines and long distance lines and expansion of services to ensure comfort of commuters."

We endorse for speedy implementation the suggestion in the White Paper to create a separate administrative unit for the Mumbai Metropolitan Region(MMR). A world Bank team has made the same recommendation. Considering the complexities involved in suggestions (2) and (3) above, we suggest that a high level Task Force be constituted at once to formulate and recommend a time bound plan for implementation.

Besides the foregoing, we believe that the areas where urgent steps need to be taken at a macro level are :

- (i) All ongoing as well as sanctioned works under MUTP should be completed within their planned time frame. Requisite fund allocation and administrative support should be provided to all the implementing agencies. The tie up with the World Bank for assistance for MUTP projects, wherever required should be finalized at the earliest.
- (ii) Establishing connectivity *inter se* of Central, Western and Harbour Line suburban services and further with Navi Mumbai and extended connections to Konkan Railway Line.
- (iii) Revival of abandoned or dormant proposals such as the commissioning the 5 kilometers of railway line from Bandra to Kurla station, in view of

urgent need of the 5 kilometers of railway line from Bandra to Kurla station, in view the urgent need of cross connectivity in the changed circumstances.

(iv) Looking at the magnitude of commuter traffic, number of trains overcrowding etc. remodeling and redeveloping of all suburban railway stations except the heritage stations by grant of adequate additional FSI to be commercially exploited so as to make their maintenance and upkeep financially viable. A detailed action plan for remodeling of stations should be undertaken by employing competent consultants. We understand that the Mumbai Railway Vikas Corporation (MRVC) has already initiated steps in this regard. These steps should be urgently pursued. A wholly inadequate number of stations are planned as ideal stations (just two or three). This is resulting in fatal accidents.

(v) All lands belonging to Indian Railways must be brought under their operational control in practice and freed from all encroachments. Litigation, if any, involving such lands should be fast tracked.

(vi) The two security agencies, the Railway Security Force and the State Railway Police must be brought under one roof and controlled by the Railways.

Apart from macro level remedies suggested above, immediate corrective measures at the micro level are necessary and feasible in these areas to begin with:

- (i) Making train travel safer and less threatening to life and limb by reducing peak hour congestion through introducing new services and increasing the frequency of the existing services.
- (ii) Dispersing commuter traffic through separate outlets/exits wherever local and outstation lines converge. Guidance can be derived by studying the success of such methods in cities like New York.
- (iii) Providing hygienic toilets for commuters and toilets for ladies at all railway stations. Most of the toilets are mostly dirty and badly maintained. Railways must provide safe drinking water facilities, once available at stations.
- (iv) A positive sign is that number of women commuters have increased yet some stations have no lady toilets or the toilets are very unhygienic.
- (v) Ensuring that all machines and mechanical gadgets installed by Railways for coupon/ticket vending or smart cards are in working condition at all times and that adequate replacements are always available.
- (vi) Providing ramps and escalators for all subways and skywalks to encourage use of them by all commuters including disabled and old persons.
- (vii) The present daily load is 7 millions approx on a daily basis on Central and Western Railways. Conversion of 9 coach to 12 coach

rakes is on. It has to be expedited and 15 coach rakes introduced at least during peak hours to reduce over crowding.

- (viii) Western Railway has started 15 coach rakes on Dadar-Virar Section. In those, 4 EMU units are provided. There is heavy over-crowding in the ladies first class ladies coaches. A bigger first class coach in the one of the 4 units is vital.
- (ix) Providing adequate facilities for emergency medical treatment at every railway station, including availability of ambulance services with trained para-medical staff. Timely help and assistance to accident victim will save a life.
- (x) There is anomaly in discounts to senior citizens for distance travel : 50% for women and only 30% for men who travel more frequently. This must be rectified.
- (xi) The recent facility “IZZAT” of person with an income of less than Rs.1500/- is eligible of a season pass of Rs.25/-. In the city of Mumbai this facility of income of Rs.1500/- is not adequate for the people of Mumbai. Person with a salary of Rs.1500/- will never be able to live in Mumbai. It is suggested that the amount be raised from Rs.1500/- to Rs.2000/- as this will greatly benefit the poor.

The vast majority of the city's commuters use the railways. There are three suburban rail lines in Mumbai. Central, Western and Harbour. Each of these has a very large number of people living in slums within 30 feet of the railway track.

The Central line from Victoria Terminus to Thane has about 3,900 families living alongside the track, the Western line from Churchgate to Dahisar has 2,800 families and the Harbour line from Victoria Terminus to Mankhurd 11,400 families. These families have been living along the tracks for more than two decades. The presence of these settlement has a considerable impact on the speed of trains. The Commissioner of Railway Safety has laid down that trains must not travel at more than 15 km per hour when traveling through these densely inhabited sections. This seriously impact upon the capacity of the railway system and significantly increases passenger transit times.

In 1989, the Railway Slum Dwellers Federation was able to demonstrate when it worked in collaboration with the State Government to assist in relocating a slum of 900 households in order to lay a railway line which linked the city to Vashi or New Bombay.

I would like to draw the attention of the Minister to a very important point regarding allocation of funds to projects in Maharashtra. Kasara-Extension of receipt and dispatch lines anticipated cost is Rs.1,105 lakh, however, only Rs.19.45 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Karjat-Extension of receipt and dispatch lines, addl. line connecting up yard to Karjat-Panvel and 4th line between Karjat-Palasdari anticipated cost is Rs.2,015 lakh, only Rs.36.11 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Bhivandi Road-New loop line to deal full rake parcel anticipated cost is Rs.369 lakh, only Rs.5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Mumbai-replacing of 250 mt steel structure –Mumbai Division anticipated cost is Rs.609 lakh, only Rs.5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Mumbai -replacing of 242 sq mm centenary wire-Mumbai Division anticipated cost is Rs.280 lakh, only Rs. 5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Thakurli-Igatpuri and Thakurli-Lonavla-Rehabilitation of 110 kv transmission line-Mumbai Division anticipated cost is Rs.300 lakh, only Rs.5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Kalyan-Igatpur-Borethambe-replacing of non standard bracket tube & associated fitting-Mumbai Division anticipated cost is Rs.284.97 lakh, only Rs.5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Dadar New foot overbridge (6m wide) with elevators cum staircase at Chhatrapati Shivaji Terminus Mumbai end connecting all platforms-Mumbai Division anticipated cost is Rs.258 lakh, only Rs. 5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Parel-Additional double discharge platform(No.1) – Mumbai Division anticipated cost is Rs.333.89 lakh, only Rs.5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

The financial sanction for the year 2010-11 for these projects are very meager and if the financial sanction is not increased immediately these projects would never see the light of the day. I, therefore, request the Railway Minister to look into the matter and raise the financial sanctions for these projects.

*श्री देवेन्द्र नागपाल (अमरोहा): सर्वप्रथम मैं माननीय रेलवे मंत्री "ममता जी" को बधाई देना चाहूंगा कि उन्होंने सभी वर्गों के लिए "प्रो गरीब लोग, आम आदमी" एक आम बजट पेश किया है जिसके फलस्वरूप मालभाड़ा व यात्री भाड़े में वृद्धि नहीं की गयी है और रेल यात्रा की सुरक्षा और विशेषकर किसानों, महिलाओं, युवाओं और आम आदमी की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए किया गया है। आपके द्वारा पहली बार सामाजिक दायित्व को प्राथमिकता देते हुए रेल संपर्क/बुनियादी ढांचे संबंधित परियोजनाओं को मंजूरी दी गयी है। साथ ही साथ यह सच है कि जो आज सक्षम नहीं है वह आने वाले कल में सक्षम हो जाएगा। इस बजट के माध्यम से भविष्य में अधूरी पड़ी परियोजना जो कि विजन 2020 के अंतर्गत आती हैं के लक्ष्य को हम प्राप्त कर सकते हैं।

रेल बजट में रेलवे की खाली भूमि पर कोल्ड स्टोरेज लोजिस्टिक पार्क व मल्टीफंक्शन परिसरों को स्थापित करने का प्रस्ताव व ई-टिकिट, स्टेशनों के उन्नयन के उत्पादन जो किसानों और ग्रामीण जनता को अत्यंत लाभ पहुंचाएगा।

अब मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह पश्चिमी उत्तर प्रदेश की मांगों पर विचार करें जैसे कि:-

1. नई रेलवे लाइन गजरौला सम्भल वाया हसनपुर, मेरठ-बिजनौर, अलीगढ़-मथुरा और चांदपुर-बहनोई वाया नहतौर, नौगांवा, अमरोहा और संभल। यहां मैं यह भी कहना चाहूंगा कि गजरौला-संभल मार्ग पर सर्वे पहले भी हो चुका है।
2. गंगा को जोड़ने संबंधी रेल लाईन जो कि बंटे हुए भागों में है लक्सर-बक्सर, कासगंज।
3. रेलवे लाईन का दोहरीकरण व विद्युतीकरण-गजरौला से देहरादून वाया बिजनौर-लक्सर, शहादरा से सहारनपुर वाया शामली। मेरठ-मुजफ्फरनगर-हरिद्वार।

* Speech was laid on the Table.

4. नई ट्रेनें-

सहारनपुर से मुम्बई वाया शामली, कोटद्वार से मुम्बई वाया बिजनौर और मुरादाबाद से द्वारिका वाया अलीगढ़ ।

5. गाजियाबाद से मुरादाबाद रेलवे लाईन पर क्रासिंग गढ़ से मेरठ मार्ग पर रेलवे फाटक सं. -51 व गाजियाबाद से मुरादाबाद रेलवे लाईन के मध्य सित गजरौला-बिजनौर मार्ग पर पडने वाला रेलवे फाटक संख्या 45 सी इनदोनो रेलवे क्रासिंग पर रोड ओवर ब्रिज का निर्माण अति महत्वपूर्ण है । साथ ही उक्त फाटक संख्या 44 व 28 (कैलशा-पाकबड़ा क्रासिंग पर), रोड अण्डर ब्रिज सं. 46 को भी संज्ञान में लेकर ओवर ब्रिज निर्माण कराते हुए रोजमर्रा लगने वाले जाम संबंधी समस्या का समाधान करें ।

वोटलिंग प्लांट गढ़मुक्तेश्वर और गजरौला जो कि गंगा के तट पर लगना चाहिए।

7. राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र का बहारी रेलवे मार्ग जैसे:- पानीपत से मेरठ, हापुड़-पलवल, पलवल-रेवाड़ी-रोहतक-पानीपत को नवनिर्मित कर पानीपत-मेरठ और खुर्जा-रिवाड़ी को जोड़ दिया जाए ।

8. रेल बजट में रेलवे भूमि पर केंद्रीय विद्यालय के निर्माण संबंधी प्रस्ताव को दृष्टिगत रखते हुए, गजरौला, अमरोहा, हापुड़, मथुरा बिजनौर व मुजफरनगर आदि में खोले जाएं ।

उत्तर प्रदेश व राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के रेलवे के बुनियादी ढांचे व यात्रियों के लिए सुझाव:-

उत्तर प्रदेश के निवासियों के साथ हुई बातचीत के दौरान मैंने बहुत से सुझाव प्राप्त किए हैं, जोकि रेलवे के बुनियादी ढांचों और रेल यात्री सुविधाओं के बारे में है जैसे नए फलाई-ओवर, नई ट्रेनें, नई लाइनें, नए स्टेशन मौजूदा गाड़ियों के ठहराव,

विस्तार व ईएमयू चलाने के लिए मार्गों का विद्युतीकरण के रूप में मैं बजट में शामिल करने के लिए उनकी मांगों को प्रस्तुत कर रहा हूँ । जोकि अल्पावधि के मध्य व दीर्घकालिक विस्तार के लिए आधार है ।

मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि पिछले 63 वर्षों में देवबंद से रूड़की के अलावा पश्चिमी उत्तर प्रदेश में कोई भी नई रेलवे लाइनस्वीकृत नहीं की गयी है । यह रेलवे इतिहास में अत्यंत आश्चर्यजनक उदाहरण है । इस क्षेत्र में व्यावसायिक विकास और उत्तम कृषि उत्पादन और खाद्य प्रसंस्करण उद्योग आदि के बढ़ावे के लिए उपेक्षित इस क्षेत्र का समस्त विकास रूक गया है । परंतु मैं खुश हूँ कि आपने इस उपेक्षित क्षेत्र व इस क्षेत्र के आम आदमी, अल्पसंख्यक क्षेत्रों व आम आदमी का प्रधान मंत्री की 15 सूत्री कार्यक्रम द्वारा ध्यान देना शुरू कर दिया है । नीचे दिए गए सुझाव जो कि लागू किए जाने पर इस क्षेत्र के विकास, यात्रियों व जनता की संतुष्टि के लिए बड़े पैमाने पर सहायक होंगे:-

1. आपके संज्ञान में लाना है कि नीचे दी गयी रेलवे लाइनों का कई बार बीते वर्षों में सर्वे हो चुका है परंतु क्रियान्वयन नहीं हुआ है अतः इस रेल बजट में भी उक्त रेलवे लाइनों के सर्वे की बात कही गयी है जिसके आधार पर पूर्ण रूप से उपेक्षित होने की भावना जागृत होती है व रेलवे की पक्षपात की मंशा को भी बल मिलता है इन रेलवे लाइनों को पूर्ण रूप से स्वीकृत किए जाने पर संबंधित क्षेत्रों का व्यावसायिक विकास चरम पर होगा जो कि वर्तमान में बहुत पीछे है ।

1. गजरौला-सम्भल वाया हसनपुर ।
2. अमरोला बहजोई वाया सम्भल ।
3. मेरठ-बिजनौर वाया हस्तिनापुर
4. पानीपत-शामली-मुजफरनगर

5. लक्सर-बक्सर (निकट गढमुक्तेश्वर से कासगंज गंगा नदी के समान्तर) गंगा एक्सप्रेस बक्सर मार्ग
6. सहारनपुर से दूहरादून वाया बिहारीगढ़
7. मेरठ-आईलम-पानीपत
8. संभल-चोला वाया बुलंदशहर
9. चांदपुर-अमरोहा वया नहतौर, नौगाँवा
10. अलीगढ़ से वृन्दावन
11. हल्दौर से धामपुर वाया नहतौर
12. वासगंज-अलीगढ़
13. वासगंज मैनपुरी
14. अलीगढ़- मथुरा
15. अलीगढ़ से मथुरा, हाथरस किला को कासगंज से मिलातेहुए हाथरस से कासगंज मथुरा लाइन

रेल यात्रियों व संबंधित क्षेत्र की जनता की समस्या को कम करने के लिए स्टेशनों पर आने वाली रेल गाड़ियों के ठहराव अत्यंत आवश्यक है जिसका ध्यान में आपके संज्ञान में लाना चाहता हूँ ।

1. सदभावना एक्सप्रेस, गोहाटी एक्सप्रेस, आलाहजरत एक्स. व शहीद एक्स. का गाजरौला जंक्शन पर आने जाने पर ठहराव
2. राजधानी एक्स., लखनऊ मेल, रानीखेत एक्स., श्रमजीवी एक्स., दिल्ली-फैजाबाद, दिल्ली-रायबरेली एक्स लाल कुंआ से दिल्ली एक्सप्रेस का अमरोहा रेलवे स्टेशन पर ठहराव ।

3. नजीबाद-गजरौला-मुरादाबाद पैसेंजर रेल गाड़ी को संभल तक चलाया जाए क्योंकि यह गजरौला रेलवे स्टेशन पर 12 घंटे ठहरती है । (1 एमजीएन/2 एमजीएन)
4. चन्दौसी-मुरादाबाद पैसेंजर को गजरौला तक चलाया जाए जो कि मुरादाबाद में 10 घंटे ठहरती है । (1सीएम/2 सीएम)
5. रोजमर्रा यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए दिल्ली-गजरौला-नजीबाबाद-कोटद्वार के रास्ते नई रेलगाड़ी चालू की जो कि शाम को कोटद्वारा खाना हो जाए ।
6. गजरौला स्टेशन पर आधुनिक कंप्यूटरीकृत टिकट आरक्षण केंद्र बनाया जाए ।
7. बृजघाट स्टेशन जो कि धार्मिक गढ़ गंगा धाम पर स्थित है पर इंटर सिटी ट्रेन का ठहराव धार्मिक भावनाओं को दृष्टिगत रखते हुए किया जाए ।
8. नजीबाबाद से गजरौला पैसेंजर को हरिद्वारा तक चलाया जाए ।
9. गजरौला जं० से मौअज्जमपुर नारायण जं० पर लक्सर के लिए मोड़ (डाइवर्सन) बनना अति आवश्यक है ।

मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी आम आदमी के रेल बजट में पश्चिमी उत्तर प्रदेश की जनता व रेल यात्रियों की जनभावना को ध्यान में रखकर उपरोक्त कार्यों की सूची को स्वीकृति प्रदान करने व तीव्रता से उक्त कार्यों का क्रियान्वयन करने की कृपा करेंगी ।

इसी आशा के साथ मैं वाणी को विराम देता हूं ।

***श्री रामकिशुन (चन्दौली):** महोदया, सादर निवेदन हे कि हमारे क्षेत्र चन्दौली की निम्न समस्यायें हैं, जिनका निराकरण करना आवश्यक है।

1. चन्दौली मुख्यालय पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण।
2. मुगलसराय से गया रेलवे लाइन पर सैयद राजा चन्दौली रेलवे स्टेशनों पर गाड़ियों को रूकने का समय निर्धारित किया जाये।
3. रेल के लिए ली गई जमीन पर एक रेल कारखाना स्थापित किया जाये।
4. मुगल सराय में रेलवे की खाली जमीन का उपयोग करने के लिए मेडिकल कॉलेज, अस्पताल आदि का निर्माण कराया जाये।
5. मुगल सराय के मान सरोवर तालाब के कार्य को पूरा कराया जाये तथा पास में स्थित खाली जमीन पर एक सुन्दर पार्क बनाया जाये।
6. मुगल सराय के रेलवे के विभिन्न कालोनियों का सौन्दर्यीकरण तथा सड़क निर्माण व पानी निकासी का काम किया जाये।
7. मुगल सराय रेलवे स्टेशन से वाराणसी से चलने वाली वरूणा एक्सप्रेस को मुगल सराय से लखनऊ तक चलाया जाये।
8. रेलवे के कर्मचारियों को नागरिक सुविधा के विकास के लिए पुनः रेलवे बोर्ड का गठन किया जाये।
9. मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे के आधुनिक फाटक का निर्माण कराया जाये।
10. मेरे क्षेत्र से निकलने वाली फेड रेल कारिडोर योजना में ली जा रही किसानों की जमीन का अधिग्रहण समाप्त किया जाये।
11. लाल बहादुर शास्त्री पूर्व प्रधान मंत्री के जन्म स्थान सेंट्रल कालोनी में उनकी मूर्ति लगाने का कार्य किया जाये।
12. मुगल सराय से सैयद राजा रेलवे स्टेशनों से एक लोकल ट्रेन चलाया जाये।

* Speech was laid on the Table

***श्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला):** महोदय, हाल ही में रेल बजट 2010-11 रेल मंत्री ने पेश किया है। मैं उसमें निम्नलिखित सुझाव देना उचित समझता हूँ। हिमाचल प्रदेश में आजादी के बाद मात्र 36 कि.मी. रेल लाईन बिछी है, जो दर्शाता है कि भारत सरकार रेल के मामले में गंभीर नहीं है तथा पहाड़ के लोगों के साथ इसमें न्याय नहीं करना चाहती। 2010-11 के रेल बजट में कुमारी ममता बनर्जी ने मेरी एक न्यायोचित मांग, जिसे मैं लोक सभा में तथा पत्राचार द्वारा उठा रहा था कि पंजाब के घनौली को उत्तराखंड के देहरादून के साथ वाया नालागढ़ - बद्दी - बरोहीबाला - काला अम्ब - पांवटा साहिब को रेल लाईन के साथ जोड़ा जाये। इसको इस वर्ष के बजट में सर्वेक्षण के लिए रखा गया है, उसके लिए मैं रेल मंत्री महोदय का धन्यवाद करता हूँ कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में इस प्रकार की एक रेल लाईन आने वाले समय में बिछ जायेगी, जिसमें यहां के लोगों को लाभ पहुंचेगा। खास करके जो एनडीए की सरकार के समय यहां हिमाचल प्रदेश को विशेष औद्योगिक पैकेज मिला था और उसी के कारण इस क्षेत्र में अरबों रुपये के निवेश द्वारा औद्योगिकीकरण कर यहां के लाखों बेरोजगारों को रोजगार उपलब्ध हुआ है तथा इस रेल के बिछने से हमारे दो धार्मिक स्थानों हरिद्वार (उत्तराखंड) व पांवटा साहिब (हिमाचल प्रदेश) में लोगों के आवागमन में सहूलियतें प्राप्त होगी तथा इस क्षेत्र में पर्यटन भी बढ़ेगा।

मैं इसलिए आग्रह करना चाहता हूँ कि इस रेल लाइन का तुरंत सर्वेक्षण करवाया जाये तथा इस बजट में उसके लिए प्रावधान कर इसी वर्ष पूरा करने में निर्देश जारी किये जाये ताकि अगले वर्ष में बजट में उचित धनराशि देकर पटरी का कार्य शुरू किया जा सके।

कुछ और सुझाव जो मैं पिछले बजट के दौरान तथा रेल मंत्रालय के ध्यानार्थ दे चुका हूँ, उन्हें पुनः दोहराना चाहता हूँ, ताकि रेल मंत्रालय इस पर भी तुरंत कार्यवाही करे।

1. कालका - शिमला रेल लाइन के सुधार हेतु धनराशि का प्रावधान किया जाये तथा इस लाइन पर दोनों रेलवे क्रासिंग पर फ्लाई ओवर (पुल) का निर्माण किया जाये, जो कि सवानारा तथा चम्बाघाट के पास निर्मित होने हैं।
2. कालका, शिमला रेल लाइन में जाबली व सोलन - ब्रूरी के स्टेशनों को पुनः चालू किया जाये।
3. शिमला में "बाबा भलखू" संग्रहालय को इसी वर्ष पूर्ण किया जाये।

* Speech was laid on the Table

4. कालका - परवाणू को ब्रॉड गेज लाइन में परिवर्तित किया जाये। इसका शिलान्यास पहले ही हो चुका है।
5. कालका रेलवे स्टेशन में सुधार किया जाये तथा अधूरे प्लेटफार्म को छत लगाकर पूर्ण किया जाये।

***श्री नारायण सिंह अमलाबे (राजगढ़):** महोदय, कृपया मेरे संसदीय क्षेत्र क्र. 20 राजगढ़ (म.प्र.) से निकलने वाली ट्रेनों में जनहित को दृष्टिगत रखते हुए निम्न आदेश प्रदान करने का कष्ट करें।

1. सूरत से मुजफ्फरपुर 9053/9054 सप्ताहिक ट्रेन का स्टापेज व्यावरा (राजगढ़) में किया जावे।
2. नाकदा-बीना सवारी गाड़ी 141/142 में केवल 8 डिब्बे हैं प्रायः ओवरलोड चलती है। इसमें 4 अतिरिक्त डिब्बे व एक ए.सी. चेयरकार लगाना आवश्यक है।
3. इन्दौर-ग्वालियर इन्टरसिटी 9325 प्रतिदिन चलने वाली गाड़ी का स्टापेज सारंगपुर व चांचौड़ा में किया जावे।
4. इन्दौर-मक्सी पैसेन्जर ट्रेन प्रतिदिन चलने वाली गाड़ी लगभग 6 से 8 घंटे मक्सी में खड़ी रहती है उसे बढ़ाकर इन्दौर से गुना किया जावे।

मेरे संसदीय क्षेत्र क्र. 20 राजगढ़ (म.प्र.) से गुजरने वाली स्वीकृत रेलवे लाईन रामगंज मण्डी-भोपाल के निर्माण हेतु रेलवे बजट वर्ष 2010-11 में मात्र 40 करोड़ रुपये के आवंटन का प्रावधान किया गया है। जबकि उक्त कार्य हेतु इस वर्ष (वित्त) में इससे कहीं अधिक राशि की जरूरत है। इसलिए कृपया अतिरिक्त राशि इसी वित्त वर्ष 2010-11 में उक्त लाईन के निर्माण हेतु आवंटित करने का कष्ट करें।

दूसरा उक्त लाइन के निर्माण के शीघ्र पूर्ण करने के बावजूद इसके दूसरे छोर व्यावरा (म.प्र.) से भी कार्य प्रारंभ करने के आदेश दिये जावें क्योंकि अभी केवल राजस्थान राज्य से कार्य प्रारंभ है।

आशा है आप मेरे अनुरोध पर शीघ्र ही समुचित कार्यवाही करने की कृपा करेगी।

SHRI T.K.S. ELANGO VAN (CHENNAI NORTH): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for permitting me to speak on the Demands for Grants (Railways).

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

Sir, at the outset, I have to appreciate the efforts of the Railway Minister in announcing various schemes in the interest of the people, particularly, there is no increase in the passenger fares and freight tariff. The Railway users are more in number in our country and a large number of people are benefited by this. Some of the efforts of the Railway Minister are, the hundred per cent concession for cancer patients, along with an escort, which is a good gesture; the question papers for the RRBs, will be made available in local State languages, besides, Hindi, Urdu and English; examinations will be held on the same day in all the regions; about 117 new train projects to be flagged off by the end of March 2010.

Special trains are to be run to mark Rabindranath Tagore's 150th Birth Anniversary; all the unmanned level crossings are to be manned within five years. National High Speed Rail Authority proposes to plan high speed rail corridor. Further, the hon. Railway Minister has announced more number of suburban trains in Chennai. Particularly for Tamil Nadu, the hon. Railway Minister has announced three new passenger trains, one more Duronto Express from Coimbatore to Chennai, two more long-distance trains, as much as eight trains covering the various cities in Tamil Nadu under the Bharat Tirth scheme, and five new long-distance trains which will touch one or another city in Tamil Nadu. I think the hon. Railway Minister for all these new announcements. But, I have to make certain requests, demands to the hon. Railway Minister.

The total annual plan outlay for Railways is Rs. 41,426 crore, but Tamil Nadu gets only a meagre amount of Rs. 700 crore. That is not enough because Tamil Nadu has the longest meter-gauge rail route. About 1152 kilometres of the railway lines in Tamil Nadu are meter-gauge lines. So, gauge conversion must be given a priority for which more allocation should be made for the Railway infrastructure in the State.

With the present funding, I think it will take at least 20 years for the completion of the various Tamil Nadu Railway projects which were announced earlier. So, as far as the Budgetary allocation, the plan outlay is concerned, Tamil Nadu should be given more amount to complete the various projects which were already announced by the various Railway Ministers for the past 10 years or 15 years.

The gauge conversion projects have been taken up. Only Rs. 300 crore is allotted for the same. But we need at least Rs. 700 crore for one year for the gauge conversion to make a definite progress or a conceivable progress.

Then I come to doubling of Chennai-Kanyakumari railway line. Chennai-Kanyakumari railway line is one of the major railway lines used by the people of Tamil Nadu. It is a very highly economically viable route. Doubling of this route will definitely fetch a huge profit to the Railways. But only one section of the Chennai-Kanyakumari route, that is between Chennai and Chengalpet, which is around 56 or 57 kilometres, is completed. Chengalpet-Villupuram doubling work is going on slowly, and at this pace, it may take more than five years for completion. Villipuram-Dindigul doubling is still in paper for the past two years and the amount allotted is only Rs. 30 crore. But the project cost has gone up by Rs. 450 crore. Originally the cost was Rs. 750 crore. Now, after two years, the cost would be Rs. 1200 crore. If it is further delayed, the cost may go further up. So the Railway Ministry should allot more funds for this project also. The last stage, the Madurai-Kanyakumari project is not yet sanctioned. I would request the hon. Railway Minister to sanction this project also.

For the new lines Ariyalur-Thanjavur, Dindigul-Kumily, Morappur-Dharmapuri, Tiruvannamalai-Jolarpet, the projects were given sanction earlier.

But because of the non-availability of funds by the State Government, the State Government could not share the cost with the Railways. These are all economically viable projects. So, the Railways themselves can take up these projects and complete them.



The project – Chennai-Cuddalore *via* Mamallapuram along the East Coast – was announced two years back but there was no progress.

Then, the railway electrification work between Madurai and Kanyakumari and also between Madurai and Tuticorin has to be taken up.

Sir, the Railway Minister had announced Dedicated Freight Corridor between Mumbai and Delhi, and between Delhi and Kolkata. Dedicated Freight Corridor between Chennai and Delhi; between Chennai and Kolkata; and also between Chennai and Mumbai should also be taken up along with these two.

Though the Budget speaks of Techno-Economic Study, the Status Paper presented to the Standing Committee does not have a mention of this project. This project was mentioned but the Status Paper presented to the Standing Committee does not have a mention about this project. This project should also be included there.

Sir, with regard to my constituency, I have two requests to make to the hon. Railway Minister. All trains coming to Chennai Central from North, say Kolkata and Delhi should be stopped at Thiruvottiyur, which is a suburb, situated 10 kilometres away from Chennai Central, so that the passengers need not come to Chennai Central and go back to their houses. Likewise, Rayapuram, which is one of the oldest railway stations, should be made the third passenger terminal along with Chennai Central and Chennai Egmore.

In Chennai, most of the railway level crossings were converted into subways. Two more railway level crossings are to be converted into subways. One is at Korattur and the other is at Ambattur.

So, I hope that the hon. Railway Minister will consider all these things favourably. In spite of the fact that she had given more number of trains, more number of concessions to the people, and included Tamil as one of the languages for writing the Railway Examination, she will consider these requests favourably.

***श्री के.डी. देशमुख (बालाघाट):** महोदय, मैं रेलवे की मांगों पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सभापति जी मैं मध्य प्रदेश के बालाघाट सिवनी लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आया हूँ।

महोदय, नागपूर से तिरोड़ी तक बड़ी लाइन है तथा गोंदिया से कटंगी तक बड़ी लाइन है। परंतु, तिरोड़ी और कटंगी के बीच मात्र 14 किलोमीटर नई रेलवे लाइन बिछाने की जरूरत है। इसकी मांग वर्षों से जनता कर रही है। बालाघाट जिला नक्सल प्रभावित जिला है। गोंदिया से जबलपुर का अमान परिवर्तन का कार्य अति धीमा चल रहा है। इस अमान परिवर्तन की गति में तेजी लाई जाये तथा पर्याप्त धन दिलाया जाये।

*Speech was laid on the Table

*श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी): पिछले वर्ष के बजट की तर्ज पर इस वर्ष का रेल बजट भी विकास परक है, जिसमें रेल नेटवर्क को बढ़ाने, नई रेल लाईन बिछाने, पुराने रेल लाईनों के साथ डबलिंग किया जाना तथा छोटी गेज की रेल लाईनों को बड़ी गेज की लाईनों में परिवर्तित करने के साथ-साथ यात्रियों की सुरक्षा और प्लेटफार्म तथा रेलगाड़ी के अंदर सुख-सुविधाएं उपलब्ध करवाने की एक व्यापक रणनीति तैयार की है। मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि पिछले बजट में 120 नई ट्रेन शुरू करने की घोषणा की गयी थी, उसमें से 117 ट्रेनों को प्रारंभ किया जा चुका है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस बात के लिए भी बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने खिलाड़ियों एवं पूर्व सैनिकों के लिए इस बजट में रोजगार एवं अपनी प्रतिभा को निखारने के नए अवसर प्रदान किए हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का इस बात के लिए भी बधाई देना चाहता हूँ कि अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस की शताब्दी वर्ष में महिलाओं के लिए अनेक सुविधाएं प्रदान की गयी है। महिलाओं के विशेष ट्रेन चलाना, उनकी सुरक्षा के लिए विशेष व्यवस्था करना उठाया गया एक महत्वपूर्ण कदम है।

सीमित संसाधन को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्रालय एवं इसकी कार्यप्रणाली में सुधार लाकर एक तरफ धनराशि जुटाई जाएगी और दूसरी तरफ पी पी पी मॉडल के अंतर्गत निजी निवेश के द्वारा खोले गए हैं। ये स्पष्ट करते हुए रेलवे का निजीकरण नहीं किया जाएगा, लेकिन रेल सेवाओं में विस्तार एवं गुणत्ता में सुधार करने के लिए निजी क्षेत्र की भागीदारी करना एक अत्यंत महत्वपूर्ण कदम है। मैं इसके लिए भी माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना हूँ। मुझे पुरी उम्मीद है कि रेल सुविधाओं के साथ-साथ निजी क्षेत्र के माध्यम से पुराने रेलवे स्टेशनों को विकास, नई लाईनों का

* Speech was laid on the Table.

विस्तार एवं माल यातायात के क्षेत्र में भी निजी क्षेत्र की भागीदारी यदि सुनिश्चित की जाती है, तो इन क्षेत्रों में हो रही धीमी गति में तेज रफ्तार लाई जा सकती है ।

उत्तर प्रदेश में मेरा लोक सभा क्षेत्र बाराबंकी है और बाराबंकी जंक्शन से पूर्वोत्तर रेलवे की गोरखपुर ट्रंक लाईन है तथा उत्तर रेलवे की बनारस, वाराणसी जाने वाली ट्रंक लाईन भी यहीं से विभाजित होती है । विश्व विख्यात हाजी वारिस अलि शाह की दरगाह देवा शरीफ यहां से केवल 13 किमी की दूरी पर है और दुनिया भर से लोग देवा शरीफ आते हैं, लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों का ठहराव नहीं है, यह और भी दुःखद स्थिति है, जब उत्तर प्रदेश के गोरखपुर, आजमगढ़, फैजाबाद, वाराणसी जैसे प्रमुख नगरों से चलने वाली रेलगाड़ियों का ठहराव भी बाराबंकी में नहीं है । उत्तर प्रदेश के विभिन्न भागों से लोग देवा शरीफ अपनी अकीदत पेश करने के लिए पहुंचते हैं और उन्हें लखनऊ रेलवे स्टेशन पहुंचने के बाद वापिस बाराबंकी में देवा शरीफ आना पड़ता है । अतः उत्तर प्रदेश के विभिन्न नगरों से चलने वाली गाड़ियों का ठहराव बाराबंकी में होना चाहिए ।

और इसी कड़ी से जुड़े हुए एक तथ्य की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ । सीतापुर जनपद में नेमीसारन तीर्थस्थल है, जहां पर हिन्दुस्तान के कोने-कोने से लोग पहुंचते हैं और यह मान्यता है कि पृथ्वी का मध्य बिन्दु यही पवित्र स्थल है । बाराबंकी से नेमीसारन जाने का कोई सीधा रास्ता नहीं है । बहुत से लोग अयोध्या, देवा शरीफ और नेमीसारन एक साथ यात्रा करना चाहते हैं, लेकिन रेल लाईन से ये स्थान आपस में जुड़े हुए नहीं हैं । मेरा सुझाव है कि बाराबंकी से देवा होते हुए फतेहपुर रेलवे स्टेशन तक 25 किमी लंबी नई रेलवे लाईन का निर्माण करा दिया जाए तो अयोध्या, देवा शरीफ और फतेहपुर होते हुए नेमीसारन सीधे रेल लाईन से जुड़ जाएंगे और करोड़ों लोगों को सुगमता से तीनों स्थानों के दर्शन करने का ला होगा । पूर्व में भी

यह मांग रखी गयी है, लेकिन यहां क जनप्रतिनिधियों के द्वारा इसे आगे बढ़ाने का प्रयास न करने के कारण प्रस्ताव फाईलों में बंद होकर रह गए । मेरा आपसे पुरजोर आग्रह है कि इस रेल लाईन निर्माण की घोषणा इसी वर्ष की जाए ।

मैं माननीय रेलमंत्री जी का इस ओर भी ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि बाराबंकी से देवा शरीफ की दूरी मात्र 13 किमी है, लेकिन इस मार्ग पर गोरखपुर हावड़ा ट्रंक लाईन तथा लखनऊ-बनारस ट्रंक लाईन बीच में पड़ती है और घंटों रेलवे फाटक बंद होने के कारण प्रतीक्षा करनी पड़ती है । मैंने माननीय रेल मंत्री जी को इन दोनों लाईनों के ऊपर ओवरब्रिज बनाने का सुझाव दिया गया था, जिसे स्वीकृति तो प्रदानकर दी गयी है, लेकिन राज्य सरकारसे इन सहमति की प्रतीक्षा की जा रही है कि रेलवे ओवरब्रिज बनने के बाद नीचे के फाटक को बांद कर दिया जाएगा । मेरा माननीय रेलमंत्री जी से अनुरोध है कि वे शीघ्र-अतिशीघ्र इस ओवरब्रिज पर कार्य प्रारंभ कराए ।

मैंने कई बार लोक सभा में यह प्रश्न उठाया है कि बाराबंकी जनपद में अनेक स्थानों पर मानव रहित रेलवे क्रोसिंग है, जहां पर आए दिन रेल दुर्घटनाएं होती है । आपने अपने बजट भाषण में भी इस बात का उल्लेख किया है कि पूरे देश में 17000 मानव रहत क्रोसिंग है और मैं आपको बधाई देना चाहता हूं कि आपने इस गंभीर समस्या की ओर ध्यान दिया और यह घोषणा की है कि इन्हें पांच वर्ष के अंदर रेलवे के कर्मचारियों के माध्यम से नियंत्रित फाटक लगाने का कार्य किया जाएगा । मेरी मांग है कि इस पर विशेष ध्यान दिया जाए और बाराबंकी जनपद के सभी मानव रहित रेलवे फाटकों को अगले दो वर्ष के अंदर रेलवे का स्टाफ तैनात कर रोज हो रही दुर्घटनाओं से बचाया जाए ।

25, जनवरी 2009 को रायबरेली जनपद उत्तर प्रदेश ऊचांहार रेलवे फाटक पर एक ट्रैक्टर ट्रौली से रेल दुर्घटना घटित हुई, जिसमें 12 व्यक्तियों की मौत हुई, जो

सभी मेरेलोक सभा क्षेत्र बाराबंकी के निवासी थी । दिनांक 27 जनवरी, 2009 को लालगंज रेलवे कोच फैक्ट्री के शिलान्यास के अवसर पर तत्कालीन रेल मंत्रजी के अतिरिक्त आदरणीय श्रीमती सोनिया गांधी एवं श्री राहुल गांधी इस आयोजन में उपस्थित थे और इनकी उपस्थिति में तत्कालीन रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी ने प्रत्येक मृतक परिवार को 1-1 लाख रु. का चेक दिया गया तथा यह भी घोषणा की गयी कि प्रत्येक परिवार से 1-1 व्यक्ति को चतुर्थ श्रेणी में नौकरी दी जाएगी । स्पष्ट घोषणा के बावजूद आजतक किसी भी परिवारको नौकरी उपलब्ध नहीं करवाई गयी है । मैंने इसी सदन में प्रश्न पूछा था जसके जवाब में आपने यह तो स्वीकार किया कि नौकरी देने की घोषणा की गयी थी, लेकिन तकनीकी बहाना बनाकर नौकरी देने से मना कर दिया गया । आज इस सदन में आदरणीय श्रीमती सोनिया गांधी जी एवं श्री राहुल गांधी जी भी मौजूद हैं, जिनके समक्ष यह घोषणा की गयी थी । मेरा माननीय रेलमंत्री से विशेष अनुरोध है कि मानवीय दृष्टिकोण अपनाते हुए इन संतृप्त परिवार के मृतक आश्रित को चतुर्थ श्रेणी में नौकरी देने की घोषणा करें ।

माननीय रेल मंत्री जी आपने पिछले वर्ष के रेल बजट में यह घोषणा की थी कि प्रत्येक सांसद अपने क्षेत्र के एक रेलवे स्टेशन को आदर्श श्रेणी की सुविधाएं उपलब्ध करा सकेंगे और एक रेलवे स्टेशन पर पीआरएस की सुविधा हेतु चयन करने का भी अधिकार होगा । मैंने आदर्श स्टेशन के रूप में बाराबंकी जंक्शन तथा पीआरएस सुविधा के लिए हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन का चयन कर भेजा था । मुझे खेद है कि इस पर कोई विशेष कार्यवाही नहीं हो सकी है । मेरा अनुरोध है कि संबंधित अधिकारियों को निर्देशित करें और इन सुविधाओं के साथ बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर बहुउद्देशीय परिसर की भी स्थापना की जाए ।

माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले वर्ष अपने बजट भाषण में यह घोषणा की थी कि अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति की रिक्तियों के बैक लोग को पूरा करने के लिए विशेष भर्ती अभियान चलाया जाएगा और यह भी घोषणा की थी कि रेलवे की भर्तियों में अल्पसंख्यकों, महिलाओं और आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग को बेहतर प्रतिनिधित्व देने के लिए एक योजना बनाने का प्रस्ताव है और कहा गया था कि शारीरिक विकलांगों के कोटा की भर्तियों को भरने के लिए एक विशेष भर्ती अभियान चलाया जाएगा । मुझे इस बात का खेद है कि गत वर्ष की गयी इन घोषणाओं के ऊपर कोई कार्यवाही आज तक नहीं हो पायी है । मेरा अनुरोध है कि इन महत्वपूर्ण मामलों पर तत्काल कार्यवाही की घोषणा की जाए और हर कार्यवाही की समय सीमा निर्धारित करते हुए एक वर्ष के दौरान संबंधित वर्ग के लोगों को रोजगार उपलब्ध करवाना सुनिश्चित करवाया जाए ।

अंत में मैं माननीय रेलमंत्री जी को इस क्रांतिकारी रेल बजट को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं और उम्मीद करता हूं कि मेरे द्वारा दिए गए सुझावों पर शीघ्रता से ध्यान देते हुए कार्यवाही सुनिश्चित की जाएगी और मैं बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं ।

***श्री कमल किशोर कमांडो (बहराइच):** महोदय, माननीया रेल मंत्री जी ने बहुत ही अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ कि गोन्डा-बहराइच रेल मार्ग परिवर्तन को मंजूरी दिया गया है। मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि

1. गोन्डा-बहराइच-नानपारा-रेलमार्ग पर मिहीपुरवा रेलवे स्टेशन पर गोकुल एक्सप्रेस ट्रेन पर लोडिंग की अनुमति प्रदान की जाये।
 2. नानपारा रेलवे स्टेशन पर आरक्षण काउन्टर खोला जाय।
 3. गोन्डा-बहराइच-नानपारा रेल मार्ग पर रूपईडीहा तक आमान परिवर्तन के लिए धन स्वीकृत किया जाय।
 4. बहराइच रेल स्टेशन पर एक एटीएम केन्द्र खोला जाय।
 5. बहराइच रेल स्टेशन पर एक पोस्ट आफिस/आरएमएस खोला जाए।
 6. बहराइच रेल स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया जाये।
 7. बहराइच रेल स्टेशन पर एक हेल्थ युनिट खोला जाय।
 8. गोन्डा बहराइच रेल मार्ग पर सड़कों की क्रासिंग पर स्वीकृत ओवर ब्रिजों का निर्माण कराया जाय।
 9. बहराइच में एक रेलवे मेडिकल कालेज तथा इंजीनियरिंग कालेज खोला जाये।
 10. बहराइच जनपद में नानपारा में पड़ी रिक्त भूमि का व्यावसायिक उपयोग किया जाय।
 11. गोन्डा-बहराइच नानपारा रेलमार्ग के स्टेशनों पर वेटिंग रूप/अधिकारी विश्राम गृह का निर्माण कराया जाए।
 12. बहराइच-नानपारा रेल मार्ग पर मानव रहित समपार पर फाटकों को लगाने की स्वीकृति दी जाय।
 13. गोन्डा-बहराइच नानपारा रेलमार्ग पर गोकुल एक्सप्रेस का ठहराव मटेरा स्टेशन पर किया जाय।
 14. गोन्डा-बहराइच अमान परिवर्तन को जल्द से जल्द पूरा किया जाय।
- धन्यवाद के साथ मांगों का समर्थन करता हूँ।

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Mr. Chairman, Sir, I rise to oppose the Demands for Grants (Railways) for 2010-11.

The Railway Budget presented in Parliament for 2010-11 exposed a sad deterioration in the performance of the Indian Railways. Far from containing any vision for the future of the Indian Railways, the Budget Speech has sought to conceal gross failures through misleading information, announcements and gimmicks aimed at the forthcoming Assembly election in West Bengal.

Sir, the Railway Budget promises the people of the country a plethora of projects including 1,000 Kilometres of new railway lines, new trains, new world-class stations, *adarsh* stations, multi-functional complexes, Dedicated Freight Corridors, Women Commando Force for security, new safety measures, multi-level parking facilities, hospitals, colleges, automobile hubs, new wagon factories, axle factories, wheel factors, etc. Not only Railway projects but also non-railway projects are there. There are hundreds of projects. These are very good. ... (*Interruptions*) You will get your turn. Please allow me to speak.

The real story behind all these tall announcements only exposes the deceptive politics of our present Railway Minister.

What happened to the promises made in the last Budget? In the last Budget too, the Minister had made a plethora of promises and announced various projects.

The Minister's speech provides no information at all regarding the status of projects announced last year. This essentially shows that those projects have not been implemented. Only *shilanyases* at various sites in a lavish way were there.

As to how many of the last year's proposed 50 stations have been modernised into the 'world class' stations, there is no figure. Further 10 more stations have been added to the list. But as to how many *adarsh* stations have been completed, no one knows. Again, there is no concrete data on implementation status. But 94 more new stations have been added to the list!

Similarly, Sir, how many multifunctional facilities have been started all over the country? Only some work has been started in some of these complexes. But she has added 93 more proposals to the list.

How many of the last year's proposed 18 medical colleges and seven nursing colleges have been started? The number is none. But that does not deter the Minister from announcing another 552 hospitals and diagnostic centres!

Keeping the people of the country completely in the dark on the actual status of her promises made last year, she has added another substantial list to the above-mentioned heads. In other words, for our Minister, announcement of projects is more important than actually implementing them on the ground.

Moreover, Sir, the Minister is completely silent on various other promises that she had made last year. The silence of the Minister on these proposals is simply because of the fact that these were never implemented. These projects are as follows:

- 'Special coaches and other facilities for physically challenged people.' Where is that project?
- 'Onboard infotainment services on important long distance trains.' Where is that?
- 'EMU coach factory at Kanchrapara' What is the present status?
- '1000 MW power plant in Adra in Purulia District of West Bengal and in the Jhargram area of West Midnapore District.' What is the status?
- 'Issuing tickets from post offices'. It has not been materialised. The Minister herself has admitted it.
- 'Toilet facilities on EMU/DMU trains for journey time of more than two hours.' This facility is not there.
- 'Modernisation of railway printing press.' At what stage it is? A move to privatise the presses of railways is going on.

- 'Takeover of the Basumati Press in Kolkatta'. What about its takeover in Kolkata?
- 'Takeover of Burn Standards and Braithwait'. What is the latest position?

Sir, the fact is that so many projects remained only on paper; they have not been implemented in spite of big announcements made by the Railway Minister... *(Interruptions)* What is this? I never disturbed their speaker. Why are they disturbing me?... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, please let him speak.

DR. RAM CHANDRA DOME: It is clear from what I have stated just now that the majority of the projects announced last year never materialized. A lot of proposals made for this year would not be implemented. They are just the repetition also.

Sir, on the financial side, they claim that under the plan head, Rs. 1,426 crore has been provided. They say, their internal revenue of Rs. 24,674.27 crore would be accrued. But what was the operating ratio in the financial year 2008-09? It was just 90 per cent. In the next financial year, 2009-10, it went up to 94.7 per cent. It is a deteriorating financial health situation of the Railways. If we take into account the diesel price hike, 25 per cent of the railway expenses is going in to diesel.

That is also an assumption. Coming to the financial position, the net revenue has declined sharply from the Budget Estimates of Rs.8,121 crore to about only Rs.6,489 crore. Safety fund has been drastically slashed.

MR. CHAIRMAN : Please wind up.

DR. RAM CHANDRA DOME : The important thing is that Rs.579 crore has been slashed from this year projects. It is a shameful thing. Last year only, we witnessed 120 railway accidents and many of our valuable, priceless lives had been lost. So, the safety aspect is being ignored.

About 90,000 posts for key personnel related to safety and security remain vacant for a long time like watchman and gang man. These are not being filled up.

MR. CHAIRMAN: Please wind up.

DR. RAM CHANDRA DOME : Sir, I am winding up.

Regarding recruitment in the Railways, they are silent. Nothing has been said on this issue. Sir, 1.7 lakh railway posts are remaining vacant but still there is no proposal for recruitment, for filling up of these posts. This is going on. But on the contrary, recently in the Kolkata Metro Railway, 527 people have been given appointment underground. It is violating the principle, 123 of the Labour Work Rules of the Railways. But they were given appointment on political and personal reasons. They are all from the area of the Minister's constituency. That is the position.... (*Interruptions*) I dare say.

MR. CHAIRMAN: Please wind up.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: All of you please take your seats.

DR. RAM CHANDRA DOME : They are disrupting. They have killed my time. Please give me two minutes. I am concluding.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

DR. RAM CHANDRA DOME : Even the Minister had replied to a Starred Question on 4th March this year on the pending projects. There are 306 pending projects in total. These are under New Line, Doublings, Gauge Conversion, Electrification, etc. The total amount is Rs.81,000 crore. When will these pending projects be completed? Nobody knows.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

DR. RAM CHANDRA DOME: Again, without having any budgetary source, revenue source, and even for some projects without the Planning Commission's sanction and battling for fund allocation, the projects are being declared. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat.

DR. RAM CHANDRA DOME : This is nothing but only depending on privatization of railway projects on PPP basis and commercialization of railway land to be used by the commercial houses at the cost of our public sector enterprises.... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Next is Mr. Rudramadhab Ray.

DR. RAM CHANDRA DOME : So, we oppose this sort of commercialization on the part of the Railways. We sternly oppose the Railway Budget.... (*Interruptions*)
That is why, I oppose this Railway Budget.

MR. CHAIRMAN: Order please. I do not want any argument.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record. Only Mr. Rudramadhab Ray's speech will go on record.

(*Interruptions*) ... *

MR. CHAIRMAN: Silent please. It is enough. Now, the other Member has started to speak, please be silent. The Minister will take care of that issue. She will answer whatever he has raised.

* Not recorded.

* **SHRI CHARLES DIAS (NOMINATED)** : Demands for Grants (Railways) for 2010-11. I would like to bring to your attention that :

A Railway Ticket Reservation Centre is an urgent necessity at Vyttila, the eastern area of the Corporation of Cochin, which will be beneficial to thousands of passengers.

Even after repeated promises and mention in the Railway Budget for 2009-10 and again for 2010-11 the works for the renovation of the Ernakulam Railway Junction station has not started yet and the passengers have very limited facilities at this station which is the largest in Kerala. I would request you to take urgent necessary steps to start the work of this station and as promised to make it to a world standard station.

* Speech was laid on the Table.

SHRI RUDRAMADHAB RAY (KANDHAMAL): Mr. Chairman, Sir, I am very much thankful that you have given me an opportunity to take part in this debate.

Since 1853, the Indian Railways has been connecting the nation. It has a giant network employing more than a million of Indians today.

The Railways is not only India's largest employer, but also a repository of statistics.

The hon. Railway Minister Ms. Mamata Banerjee laid the Vision-2020 document in December 2009 laying out the roadmap that the Indian Railways intends to follow in the next decade. It was expected that the Rail Budget 2010-11 would spell out in specific detail as to how the vision will be actualised, this being the first year of Vision-2020. In this respect, it has fallen short of expectations.

Except for the announcement that one thousand route kilometres of new lines would be laid in 2010-11 and that would be achieved through the PPP mode, there are no specific details as to how it will be implemented. This is not there even for the current year's target of 250 kms. The announcement that a special task force would be set up to ensure that projects are cleared within one hundred days is a very good suggestion and aspiration. While welcoming this, its effectiveness is to be ensured. Privatisation has been emphatically ruled out in any case. That is a very welcome proposal. But nothing is spelt out about the business model that is to be adopted.

The drop in passenger revenues should be a cause for concern. The reason needs to be analysed and remedial action needs to be taken. With the announcement of a number of new trains and extension of existing trains, there is need to rationalise the services depending on occupancy. It is surprising that the Rail Budget proposals make no mention of plans for rationalising the Railway parcel business. How does the Railway plan to deal with the increasing volume of parcel traffic that poses a serious problem for passengers by encroaching on circulating areas in major stations? This should have received more attention even as a passenger amenity.

That there is no increase in passenger fares and freight was only to be expected because now-a-days the Government is under pressure on the price rise front. So, increase in passenger fares and freight is not desirable and the hon. Minister has responded to it. Reduction of Rs.100 per wagon load in freight for kerosene and food grains is also a welcome step. But the continuing subsidisation of passenger services and freight needs to be looked into as an *aam admi* issue as an increase in passenger fare affects only the rail users while high freight rates add to the cost of commodities used by the common man, who may not even be travelling by rail.


The hon. Prime Minister suggested to the Railway Ministry that the Indian Railways should not depend on increase in freight rate. The Railway Ministry while taking note of this suggestion has not increased the freight and also the passenger fares.

I will give some suggestions. Between 2003-04 and 2008-09 the rate of freight per tonne per kilometre has risen from 72 paise to 92 paise whereas the passenger fare during the same period has risen from 24 paise to 26 paise per kilometre. Thus, the Prime Minister in his pre-Budget note forwarded to the Railway Ministry ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Silence, please. Can I request the hon. Members to remain silent, please? When a Member is speaking, try to be silent and listen to what he speaks.

SHRI RUDRAMADHAB RAY : He had referred to the above ratio while comparing to China's 1.3 : 1.

Sir, while this ratio for our country is 0.24:1, the ratio for China is 1.3:1 and that of Germany and UK is 1.5:1 and that of Japan is 1.9:1. The hon. Prime Minister's note to gradually reduce this ratio by increasing 10 to 15 per cent in second class passenger fare with no increase for freight is also to be considered.

MR. CHAIRMAN : Please  wind up. You can lay the rest of your speech on the Table of the House. They will record it.

SHRI RUDRAMADHAB RAY : Sir, I am telling one thing. I welcome one thing that the hon. Minister of Railways has taken a good step and she has announced socially desirable rail-connecting project proposals for Orissa such as Navarangpur-Jeypur, Phulbani-Berhampur, Puri-Konark, Gunupur-Theruvelli and Jeypur-Malkangiri. I am also thankful to her that she has sanctioned Rs. 1,20 crore for Khurda-Bolangir project. I submit here that she should see to it that all this amount of Rs. 1,20 crore is spent in this year and for this some realistic modalities are to be evolved.

Sir, our beloved former Chief Minister of Orissa, Shri Biju Patnaik had once written to the Ministry of Railways that he would be ready to spare all the Government lands to the Railways without demanding any compensation. I urge upon the hon. Minister of Railways that that letter should be followed and the Orissa Government should be asked to waive out the compensation for the Government land of the State.

Similarly, the State Government is setting up so many industries and factories and other units. Compared to these things, the Railway network in Orissa is very meagre. The Planning Commission has remarked that the State of Orissa is very backward. The Government of India, after Independence has given very less importance about Railway connection. Therefore, I urge upon the hon. Minister of Railways that she must be very sympathetic towards Orissa because now Orissa is a growing State and the industrial growth has been there. Therefore, Orissa's needs should be properly looked into.

SHRI ANAND PRAKASH PARANJPE (KALYAN): Thank you Mr. Chairman, Sir, for allowing me to take part in this important discussion regarding Demands for Grants (Railways) 2010-11. At the very outset I welcome the Railway Budget. As a Member I had the opportunity to listen to the Railway Budget speech of the hon. Minister for the first time in June, 2009 and later in February, 2010 when she presented the Railway Budget.

In December, 2009 when the hon. Minister presented the Vision -2020 document, really as a young MP I welcomed it and we really wish that all the targets which have been set in this Vision-2020 document are achieved and the Railway network in this country is strengthened.

Sir, I would like to restrict myself to Mumbai and Maharashtra before you ring the bell. In the list of Adarsh stations, 94 new stations were announced in this Railway Budget. But an important junction, Diva junction in my constituency, which is a junction and which caters to Diva-Panvel, Diva-Vasai and Diva-Roha DMU services is not covered. I request the hon. Minister to include it in the list of Adarsh stations. A long-pending demand had been there for announcing Thane as a heritage station. On 16th of April, 1853 the first railway service from Boribunder to Thane had started. This long-pending demand was also fulfilled when the hon. Minister announced Thane as a world-class station.

Again, when I went through the list of 93 multi-functional complexes, I was very disappointed to see that, though Lokmanya Tilak Terminus has been included in this list, Kalyan junction, which is a very important junction and which caters to 132 express trains daily, more than 1,000 local trains and more than five lakh passengers, was not figuring in that list. So, I would request the hon. Minister to include Kalyan junction also in the list of multi-functional complexes.

In the previous Railway Budget, the hon. Minister had announced a nursing college at Kalyan. I would also request the hon. Minister to include Kalyan in the list of multi-speciality hospitals looking at the importance of the Kalyan junction.

In this regard, I may also tell a unique preposition that the Railways has its own land measuring nearly 200 hectares at Kalyan and Thakurly.

The concept of commercial utilisation of railway land by making a land bank and utilising it was brought by the hon. Minister under public-private participation. I would request the hon. Minister to give a thought to making Kalyan as a new coach terminal. Already Chhatrapati Shivaji Terminus, Dadar Terminus and Lokmanya Tilak Terminus have saturated. With a number of new trains being announced in each Railway Budget, which are coming to Mumbai, the time will come when there will be no space in Mumbai and the Railways will have to look at Kalyan as an alternative railway terminus. So, I would request the hon. Minister to get a feasibility report done by the GM, Central Railway to study Kalyan as a coach terminus.

I would like to come to the suburban services now. I would also request the hon. Chairman, as a young Member of Parliament, to allow me to express my views as I am representing nearly 65 lakh suburban passengers, which constitute about one-third of the railway passengers travelling by train daily.

The Mumbai Rail Vikas Corporation was set up in 1999. At that time also, the present Railway Minister was the Railway Minister. It was a joint-venture between the Ministry of Railways and the Government of Maharashtra. A lot of good things have been done by the Mumbai Rail Vikas Corporation. MUTP phase I and MUTP phase II are being implemented by MRVC. More than 1,000 coaches have been brought by MRVC, but the demand for more EMU coaches is still there. I would request the hon. Minister to kindly look into it. A feasibility report regarding alternative routes should be undertaken because MUTP phase I will be completed by December 2010 and MUTP phase II will be completed by March 2014.

A feasibility report should be prepared connecting Central Railway with Western Railway wherein Kalyan will be connected to Borivali, Kalyan to Vashi and CSTM. Recently when a tragedy took place as a road over-bridge had

collapsed at Thane, the Central Railway's main line was closed for more than 30 hours. Therefore, feasibility report for this alternative route should also be taken into consideration.

I would also like to bring to the notice of the hon. Minister that the pace of DC-AC conversion work, which is going on in the Central Railway, is very slow. The work should be completed at a faster pace.

Kalyan junction being an important junction, I would request that Mumbai-Pune Inter-City Express should be given a halt at Kalyan junction. All the Konkan-bound trains should be given a halt at Diva junction. I would also request the hon. Minister to concede to the long-pending demand, which is more than 40 years old, of Chikhloli station between Ambarnath and Badlapur, Dativali station between Diva and Kopar and stations of Agasan, Narivali and Bamivali between Diva and Panvel. The hon. Minister has given much to Mumbai and Maharashtra. उन्होंने इस रेल बजट में मुंबई को बहुत दिया है, लेकिन यह दिल मांगे मोर।

***SHRI B. MAHTAB (CUTTACK) :** For an economy out of a turbulent year, the role of the Railways has to be assessed by how much additional investments it will create in 2010-11. This is its key role as India's largest infrastructure facility. Measured by this standard, this years Demand for Grants of Railways has some promises but few numbers. The net additional investment plan for the economy is just Rs.1,142 crore more than what it has spent in the last fiscal. The 11th Five Year Plan started on 1st April 2007 with plan size of Rs.2,33,289 crore at current prices with Gross Budgetary support of Rs.63,635 crore, Internal Resources of Rs.90,000 crore and Extra Budgetary Support of Rs.79,654 crore. This fiscal i.e. 2010-11 is the 4th year of the current Five Year Plan. The progress in terms of creation of more items of infrastructure from 2007 to the last fiscal clearly demonstrates that the Railways are still far behind the target. There is shortfall in new lines by 1237 kms, gauge conversion by 6588 kms, doubling by 4519 kms and electrification by 1201 kms. I fail to understand, how the Railways will be able to meet the plan targets.

As three years have already passed and Planning Commission is finalizing the Mid Term Appraisal, this House should be privy to that report before we adjourn in the month of May. As plan targets are set on realistic manner, Railway Minister should explain why the annual targets were not met.

Railways is a single system which consists of 60,014 route kms of track on which more than 18,518 numbers of trains ply, carrying more than 19 million

* Speech was laid on the Table.

passengers and hauling nearly 2.3 million tones of freight everyday. I believe that Railways are more energy efficient and superior from the stand point of environment impact and safety as compared to road transport.

This year's annual outlay is of Rs.41,426 crore. Out of this, the Gross Budgetary Support is Rs.15,875 crore, diesel cess is of Rs.877 crore, internal resources is of Rs.14,523 crore. This includes Rs.9120 crore from market borrowing through IRFC.

It is interesting to note that the target of Gross Traffic Receipts during 2008-09 was Rs.82,393 crore but actual receipt was Rs.79,861.85 crore. When it was enquired from the Ministry the cause of the shortfall, the stock answer was quite similar that was given always. As against the revised estimates of Gross Traffic Receipts of Rs.88,355.91 crore for the year 2009-10, the receipt stood at Rs.70,086.68 crore by end of January this year and by end of March it is still short of target. Why? Explanations are many but the curious one was dished out by South-East Railways blaming the Odissa Government which had stopped loading of iron-ore from Barbil, Keonjhar areas as illegally ore was being transported by Railways. This was happening with full connivances of the Railway authorities. Will the Minister enquire into it?

The target fixed for the Fiscal is Rs.94,764.95 crore. What steps are you taking to reach that target? There is an urgent need for rationalization of freight structure and goods traffic to achieve the target in this respect. Can't the wagon turn around time be reduced?

Another point of issue is the Passenger earnings which was budgeted at Rs.24,309 crore during 2009-10 and were revised downward to Rs.24,057 crore. There is a shortfall of Rs.764 crore too. Has the Railways examined the cause for passenger dissatisfaction with the services available? I have a pointed question to ask the Minister. Is it true that the Tat-Kal percentage has been brought down and more berths are available in non-Tatkal category? Is it true, that particular part of earning has come down? By the way, how much do you expect growth of passengers this year? Do you apprehend shortfall this year too?

While going through the Vision 2020, the Railways have targeted to add 25 thousand kilometers of new lines in the next ten years. The Minister has declared this year 2010-11 as the year of new lines and a target is fixed to construct 1000 route kilometers during this year. This is no doubt an ambitious target but try to ensure to fulfill the target. Since independence the Railways annual average of constructing new rail lines was 180 kms and it was only last year Railways could construct 250 kms. I fail to understand how a 1000 km rail route be completed with an outlay of only Rs.7193 crore when during 2009-10 with Rs.4271.65 crore were allocated for 250kms. How would the Railways in 2010-11 achieve the target of 1000 kms which is four time high? If this is not bad budgeting than what else is? My apprehension is, the physical target would later be revised downward. There is need to enhance the financial outlay suitably so that physical achievement do not lag behind the targets.

Here I am reminded of Khurda Road-Bolangir new rail line which was sanctioned in 1995 but not much progress has been made. I urge upon the Minister to see that the rail line is made functional atleast from Khurda Road to Nayagarh in this fiscal.

Saturation of existing routes have slowed movement of passenger and freight trains and has also made it difficult to provide adequate number of services to the evergrowing demand in passenger and freight traffic. Cuttack is a glaring example. Second bridge construction over river Kathajodi river is taking years for completion and doubling of Baranga-Raj-Athagarh rail line under East-Coast Zone need no explanation. These are examples of slow pace in which Railways work.

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Sir, I stand here in support of the Demands for Grants of the Railways. The performance of this entire Ministry has been exemplary ever since *didì* has taken over. She truly comes from our kind of school of thought because she is still an activist and a social worker, before she is a Minister.

The good governance; the imagination; the transparency of the Ministry; and the work culture has been exemplary. There are a lot of demands, which we have all made. Unfortunately, we did not have a chance to deliberate and discuss the Budget because of whatever reasons at that time. So, most of us had to table all our demands. Even today, since the hon. Minister is not here and due to the time constraint, I would like to table all my demands for the entire State. Many of my colleagues including Mr. Anand have already put forth some of them, and I would like to table the rest for the State of Maharashtra.

There are just two major points, which I would like to make. One is about our Mumbai Railways. As Mr. Anand mentioned in his speech that about 50-60 lakh travellers travel Railways everyday only in the city of Mumbai, and you all will be appalled to know that 21,000 people have died in the last five years in various accidents. Even after making a lot of High Court judgements, somehow the Railways have not reacted the way we would have liked them to and hence, I would like to bring these points in front of hon. Didi.

The High Court in 2004 had told the Railways that there have to be paramedics at every station and there has to be an Ambulance at every station, which was a PIL 50 of 2008, which was replied on 15 January 2009 and the golden period has to be considered. Even today, the number has not changed as there are no Ambulance services. I definitely welcome her project of 550 hospitals worldwide. But what about Mumbai, which gives the maximum revenue to the Railways and has the maximum number of people travelling?

Under section 57, a train can take only about 1,500 seats and that much number of tickets should be sold. But today, you will be appalled to know that

about 8,500 people travel, and that is exactly why so many accidents take place. The problem is that the validity of the ticket is only for one hour. So, most people are always rushing to finish that and get back on to the train. So, if the validity of the ticket is increased to 3 hours or 4 hours, then I am sure that the pressure will definitely decrease. Even the World Bank has said to a reply to a PIL that the World Bank has shown reservation on giving Rs. 6,000 crore more to the Railways because of the accidents that are happening in Mumbai, which is a serious issue. I think that we must all address that issue. This is what we have read, and the hon. Minister can clarify in case this information is not correct.

There is also the issue of unclaimed bodies. About 2,000 bodies are in the morgues of the Railways every three months and there is nobody to claim it because they are people from the entire country. If the photographs that are available with the Police are put on the website, then I think that things will change and people will be able to claim the bodies and the entire pressure of these unclaimed bodies will not be there on the Railways.

The other issue that was brought out by my colleague Mr. Sudip was about the Railway Protection Force (RPF). This is what happens every time there is an accident in Mumbai. People go to the RPF and the RPF says that it is not our jurisdiction and they say that it is probably a robbery, which it is not. It is an accident in the Railways. So, there is a huge gap between the CRF and RPF. If they come under one roof, then I think that things will definitely change.

I would say that we should look at terrorism as a serious issue. There are so many illegal hawkers and we are talking about increasing security. But unless all these illegal hawkers are removed from all our stations, I do not think mobility and sensitivity of the Police can be cleared. So, I think that this is something that the Railway Ministry has to look in to reduce the pressure on all our Railway stations.

One more point that I would like to mention is regarding compensation. The GM salary in the last 10 years has been increased from Rs. 9,600 to a lakh of rupees. We compliment the Ministry for it, but at the same time looking at the

number of accidents that are happening and with no fault of the travellers the compensation has been increased only from Rs. 1 lakh to Rs. 4 lakh. So, we would demand that if the Ministry can afford it, then this definitely needs to be increased because these are all very poor people with no fault of theirs having lost their lives.

Lastly, the Central Railway, Mumbai Division has a safety charge that is charged from various tickets and passes of the sub-urban passengers, which is about Rs. 45 crore. There was an RTI by Mr. Praveen Tripathi on 19 October 2009, and the reply to that RTI was that -- not the Ministry directly but the DRM in Mumbai for that Region said -- they had no clue where this money was spent. I think that we all want better infrastructure, and I do not have any doubt in my mind that the Minister herself is very keen on this. But Mumbai has to be looked at a far more serious level and not just macro-planning but micro-planning for Mumbai sub-urban has to be there from where thousands of families get on the trains in the morning not knowing whether they would come home again.

I appeal to the hon. Minister to look at safety and security of this entire thing. My colleague from Thane thanked her for the intervention she made in making Thane a world heritage station. We just would appreciate that the team from the Railways came much sooner and we could get the work going. I thank her for everything that she has done for us. I fully understand that all of us MPs are always extremely demanding on the Rail Ministry, but I think it is the lifeline of this country. The *aam admi* that we all keep talking about is totally dependent on their service. We must all join in together to improve the services and make a difference to every man who wants to join in the development of this country. Thank you very much.

MR. CHAIRMAN : Madam, if you want to give anything in writing to the Minister, you can give it to the Minister. Initially, you said that you wanted to lay a part of your speech, which cannot be done. So, you can handover that portion to

the Minister, who can take it directly from you. That is why I am suggesting that you can handover whatever written suggestions you have to the hon. Minister.

*SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI): Mr. Chairman, Sir, let me thank you for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants of the Railways for the year 2010-11.

I would like to point out to the hon. Railway Minister the gauge conversion project carried on between Viluppuram and Mayiladuthurai at a snail's pace consuming more than five years and taking more time even now for inauguration much after its completion. The inauguration is being postponed on the plea that it would be done tomorrow, next week, next month and so on. This is waiting to be inaugurated even after obtaining safety and security clearance certificate. It is reported that they are awaiting for the nod from the Railway Minister who is yet to give a date to be present there. I would like to remind the hon. Railway Minister that the people of this area are waiting for a long number of years now. Not only the people of my constituency but also the people from the constituency of our hon. Minister of State for Parliamentary Affairs Shri V. Narayanasamy are demanding that the services be commenced at the earliest. It is also a demand of the people belonging to the place of our Minister of Shipping Shri G.K. Vasan who is also present in this House.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to a sad incident that happened when the trading community of Mayiladuthurai town resorted to a peaceful 'dharna'. Due to the scorching heat that affected the agitators, the hon. President of the Traders' Association collapsed and died on the spot. It was all because they were demanding early resumption of train service in this section. I wish and expect the hon. Railway Minister to announce in her reply the date on which the operation of train service between Viluppuram and Mayiladuthurai would be commenced. Similarly, the 38 km. stretch of railway line between Mayiladuthurai and Tiruvarur is lying idle due to the non-completion of gauge

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

conversion work which is still remaining on paper and yet to be translated into action. Adequate allocations have not been apportioned and hence there is a stagnation in the completion of this project for the past five years.. Hence I urge upon the Railway Minister to allocate sufficient funds to complete this project at the earliest.

Tiruvarur-Karaikudi gauge conversion work must also be completed by setting apart adequate funds. Tiruthuraipoondi-Agasthiampalli railway line project has also not taken off due to non-availability of funds. Nagappattinam-Velankanni railway line laying work has been completed. It needs to be put into operation with running of trains.

Karur-Salem gauge conversion work is also pending for long. The funds that have been allocated for this project this year is insufficient. About Rs. 300 crore must be pumped in immediately to complete this project. Puducherry-Bengaluru railway line work must be taken up immediately. This route must go through Viluppuram, Jolarpet, Krishnagiri and Hosur. I urge upon the Railway Minister to issue suitable instructions in this regard.

Tiruppur town in Tamil Nadu is known for knitting industry. There is a need and demand to run a daily train between Tiruppur and Chennai. I urge upon the Railway Ministry to introduce an Express Train connecting Chennai directly with Tiruppur.

Mettupalayam-Chennai Nilgiri Express is running for a long time. This traditional train is now running without First Class Non-A/c coaches. I urge upon the Railway Ministry to reconsider and introduce them again.

Salem Division was created recently and its Headquarters' office is yet to be established fully. I urge upon the Railway Ministry to allocate more funds and see that it is completed at the earliest. Salem Station needs additional tracks and more trains must be run from there to southern districts of Tamil Nadu.

The Planning Commission has approved five new railway lines for Tamil Nadu. But only two railway line projects have been taken up by the Railways. It is said that the other three railway projects have not been taken up for want of matching contribution from the State Government. Shri Elangovan himself has stated in this House that the State Government is not in a position to set apart the required funds. Hence I urge upon the Union Railway Ministry to fund these projects fully and complete them at the earliest.

The hon. Railway Minister announced that computerization at railway stations recommended by Members of Parliament would be taken up. But the recommendation from my end is still pending and hence I request her to computerize the station for which I have recommended.

Nagappattinam-Kollam train must be given a stoppage at Boodalur to facilitate the pilgrims visiting the shrine of our Lady of Health in Poondi. I request the Railway Minister to look into it.

Morappur-Dharmapuri-Tiruvannamalai-Jolarpet-Thanjavur-Ariyalur railway line must be laid on a priority basis to give an economic boost to these places. Chennai-Puducherry new coastal railway line may be taken up by the Railways.

A new Shatabdi Express linking Chennai-Viluppuram-Tiruchy-Dindigul-Madurai-Virudhunagar-Tirunelveli may be introduced. The entire stretch of Chennai-Kanyakumari railway line must be doubled and electrified and I hope the Railway Ministry will look into our request in this regard. New sub-urban stations with modern facilities must be created in the outskirts of both Coimbatore and Madurai. This will help ease the congestion and problems faced by the traveling public. Coimbatore-Erode, Coimbatore-Pollachi, Madurai-Virudhunagar, Madurai-Dindigul sub-urban train services may also be contemplated and introduced. This will help the Railways to serve better and earn still better.

Accidents at the unmanned level crossings, which are more in number in Tamil Nadu, are on the increase. I urge upon the hon. Railway Minister to bring down the number of deaths occurring there and see that those level crossings are converted to be manned level crossings with commensurate recruitment of personnel in this regard at the earliest. I also urge upon the Railway Minister to augment the number of personnel in the Railway Protection Force and ensure safety and security in all the trains in the interest of public.

With these words, I conclude.

MR. CHAIRMAN : May I request all the Members to be silent because so many discussions at different places are going on. It is embarrassing for me also to go on requesting the Members to be silent because it is giving some kind of a problem to the Member who wants to express his ideas. Please cooperate with the Chair. There are many sessions that are going on, it is not one session. I am sorry for that.

Shri Ganesh Singh, please be brief and take only five minutes as the hon. Minister has to reply.

श्री गणेश सिंह (सतना): मैं अपनी पार्टी से बोलने वाला दूसरा वक्ता ही हूँ। ... (ब्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Your Party has already taken more than one hour. Therefore, the allotted time of your Party is over.

श्री गणेश सिंह : सभापति महोदय, मैं रेलवे की वर्ष 2010-11 की अनुदान मांगों पर चर्चा करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। रेल मंत्री जी ने अपने दूसरे बजट भाषण के दौरान मिशन 2020 की घोषणा की है। उनका विश्वस्तरीय रेल बनाने का सपना है। मैं एक सवाल माननीय रेल मंत्री जी से करना चाहता हूँ कि वर्ष 2020 के मिशन को पूरा करने के लिए लगभग 14 लाख करोड़ रुपये से अधिक की जरूरत पड़ेगी।


वर्तमान में रेलवे की जो आमदनी है, मुझे नहीं लगता है कि उससे इस लक्ष्य को पूरा कर सकते हैं। हर वर्ष इनको सवा लाख करोड़ रूपए की बचत करनी होगी। कहां से आएगा पैसा, मैं नहीं समझ पा रहा हूँ। विश्वस्तरीय रेलवे बनाने का सपना है। यह बात अलग है कि वर्ष 1950 में हमको जो रेल लाइनें मिली थीं, उनकी लंबाई 53,596 किलोमीटर थी और 60 वर्षों की आजादी के बाद हम मात्र 10419 किलोमीटर रेल लाइनें बना पाए हैं, इस तरह हमारा औसत 180 किलोमीटर प्रति वर्ष का आ रहा है। कैसे वर्ष 2020 में यह विश्वस्तरीय रेलवे बनेगी, यह सवाल मैं करना चाहता हूँ। आज सबसे ज्यादा जरूरत इस बात की है कि हर रोज एक करोड़ आठ लाख से अधिक यात्री ट्रेनों में यात्रा करते हैं, उनको दो चीजों की सर्वाधिक आवश्यकता होती है - एक तो उनको सुविधाओं की जरूरत है और दूसरे उनको सुरक्षा की जरूरत है। मुझे खुशी है कि रेल मंत्री जी ने जीएम लेवल की बैठक में इस बात के कड़े निर्देश दिए हैं, सभी महाप्रबंधकों को कहा है कि रेलवे स्टेशन्स और गाड़ियों की सफाई का विशेष ख्याल रखें। मैं उनका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ कि आज मैं जिस ट्रेन में आया हूँ, रीवां-दिल्ली एक्सप्रेस, वह ट्रेन सुबह छः बजे दिल्ली पहुंचती है। अभी न तो कहीं कोहरा हो रहा है, न कहीं पावर फेल हुआ, न कहीं डिरेलमेंट हुआ, फिर भी वह ट्रेन आज आठ घंटे लेट पहुंची, दोपहर दो बजे यहां पहुंची। उस ट्रेन में पीने का पानी नहीं, गाड़ी की सफाई की हालत पूछने लायक नहीं है। बहुत खराब स्थिति में ट्रेन्स चल रही हैं। मैं इस बात की जानकारी इसलिए दे रहा हूँ कि आपने कुछ ही दिन पहले जीएम लेवल के अधिकारियों की बैठक की थी। यह हालत एक्सप्रेस गाड़ियों की है।

इसी तरह से सुरक्षा की स्थिति है। 15 तारीख को मानिकपुर से चलने वाली उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस में महोबा में यह देखा गया कि एक जीवित बम रखा हुआ है। वह बम ट्रेन में मानिकपुर से रखा गया था, लगभग दो-ढाई घंटे ट्रेन चलती गयी, तब तक रेलवे के कर्मचारी इस बात का पता नहीं लगा सके कि आखिर डिब्बे में ऐसी कौन सी वस्तु रखी हुई है। जब उसका परीक्षण हुआ, तो पाया गया कि वह जीवित बम था जिसे सुबह साढ़े छः बजे के आस-पास फटना था, तब वह ट्रेन संभवतः दिल्ली पहुंचने वाली होती है। इस तरह की स्थिति है। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट कराना चाहता हूँ।

पूरे देश में 17,000 से अधिक ऐसे रेलवे फाटक हैं, जहां पर चौकीदार नहीं हैं। पुराने एक्सपायरी डेट के डिब्बे ट्रेनों में चल रहे हैं। बेडरोल्स की हालत इतनी खराब है कि कुछ कह नहीं सकते। आपने खान-पान की नई नीति बनाने की घोषणा की है। कितनी भी नई नीति आप बना डालें, लेकिन रेलवे का जो खाना है, सिर्फ राजधानी या अन्य एक दो गाड़ियों को छोड़ दीजिए, बाकी गाड़ियों में जो भोजन की व्यवस्था है, कोई यात्री खाना पसंद नहीं करता है, मजबूरी में भले वह भोजन करे। यह व्यवस्था कब सुधरेगी? लालू जी ने अपने समय में कहा था कि हम बढ़िया मट्ठा देंगे, कहां गया मट्ठा? कहा था बढ़िया कुल्हड़ की चाय देंगे, कहां गया वह कुल्हड़? कहां गए वे खादी के चादर? मैं उन बातों की ओर ध्यान आकृष्ट करा रहा हूं जो वाकई में बहुत जरूरी हैं और रेल मंत्रालय को इन पर गंभीरता से विचार करना चाहिए।

सभापति महोदय, जब से यूपीए सरकार बनी है, हर रेल बजट में हमारे मध्य प्रदेश की भयंकर उपेक्षा की गयी है। मजबूर होकर मैं आज आपके माध्यम से सदन को जानकारी देना चाहता हूं और सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं कि 17 अप्रैल से 40 सूत्रीय मांगों को लेकर सतना रेलवे स्टेशन के बाहर हजारों लोगों ने सत्याग्रह शुरू कर दिया है। मैंने उसका ज्ञापन राज्य मंत्री जी को दिया है, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन खुराना साहब को भी ज्ञापन दिया है और मैंने यह आग्रह किया है कि हमारे संसदीय क्षेत्र में जो रेलवे स्टेशन्स हैं, लगभग 18-20 रेलवे स्टेशन्स में बुनियादी सुविधाएं नहीं हैं। वहां पीने का पानी नहीं है, बैठने की जगह नहीं है। प्रथम श्रेणी के दो रेलवे स्टेशन बनाए गए- मैहर और सतना। दोनों रेलवे स्टेशनों की स्थिति यह है कि अगर आप आज वहां चले जाएं तो आपको एक बूंद पानी नहीं मिलेगा।

17.00 hrs.

उसे आपने प्रथम श्रेणी का रेलवे स्टेशन बनाने की बात कही है, लेकिन ऐसे कितने ही रेलवे स्टेशन्स हैं जो इस हालत में हैं। जैतवारा ऐसा ही एक रेलवे स्टेशन है। वहां मैंने देखा कि प्लेटफार्म पर घास उगी हुई है। क्या अपेक्षा कर रहे हैं आप, आप देखिए कि कहीं शौचालय नहीं हैं, कहीं नलों की टोंटियां नहीं हैं। बिजली की हालत इतनी खराब है कि पूरा स्टेशन अंधेरे में घुप्प रहता है। जबकि  रेलवे ट्रैक रूट बड़ा ही महत्वपूर्ण है। वह बनारस से मुम्बई तक का रेल ट्रैक रूट है वाया इलाहाबाद-सतना-कटनी-जबलपुर। मैंने लगातार पिछली लोक सभाओं में भी इन सवालों को बार-बार उठाया था, लेकिन उस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया। जब नीतीश जी रेल मंत्री थे, उस समय वह मेरे क्षेत्र में आए थे और उन्होंने बैरावल ट्रेन जो राजकोट जाती है, उसे सतना से शुरू करने घोषणा की थी। लेकिन वह अभी तक सतना नहीं आई। पहले विभाग वालों ने कहा कि वहां 24 डिब्बे खड़े करने की जगह नहीं है, वह भी बन गई। उसके बाद कहा गया कि वाशिंग किट नहीं है, वह भी बना दिया गया। अब एक नई कहानी कही जा रही है कि

वहां टर्मिनल की सुविधा नहीं है। अगर यह सुविधा नहीं है तो इसे बनाने में कितना समय लगेगा। इस काम को भी अगर इच्छा हो तो किया जा सकता है।

श्री लालू प्रसाद : जब हम रेल मंत्री थे, तो हमने कुछ किया था।

श्री गणेश सिंह : लालू जी कह रहे हैं कि हमने तो कुछ किया था। मैंने इसी सदन में 26-11-2009 को एक अनुपूरक प्रश्न किया था। रेल मंत्री जी ने घोषणा की थी कि महाकौशल एक्सप्रेस और रीवा-दिल्ली एक्सप्रेस में जो पहले सुविधा उपलब्ध थी, वह रिस्टोर करेंगे। लेकिन आज तक वह काम नहीं हुआ है। अभी रेल मंत्री जी ने घोषणा की कि गरीब रथ को जबलपुर से इलाहाबाद तक पहुंचाएं। मैं इसका स्वागत करता हूं। मैंने मांग की थी कि रीवा और सतना से उसे चलाया जाए, लेकिन आपने इलाहाबाद से चलाने की घोषणा की, तो मुझे उसमें कोई आपत्ति नहीं है। मेरा यह कहना है कि आप अपनी घोषणा पर कायम रहें और उसे लागू करें।

मैं उस आंदोलन की तरफ रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं जो मैंने शुरू किया है। उन 20 रेलवे स्टेशंस के आसपास के तमाम लोगों ने उस आंदोलन को अपना व्यापक जन समर्थन दिया है। वहां अनिश्चितकालीन सत्याग्रह चल रहा है। वह सत्याग्रह तब तक खत्म नहीं होगा, जब तक हमारी मांग को पूरा नहीं किया जाएगा। अगर इसके लिए हमें मंत्रालय में भी आकर सत्याग्रह करना पड़ेगा, तो वह भी हम करेंगे। हमने इस बात का अपने ज्ञापन पत्र में भी उल्लेख किया है। हमारी कई बैठकें जीएम लेवल के साथ हुईं, लेकिन उनका कोई मतलब नहीं निकला। हमारे सवालियों का उन बैठकों में कोई जवाब नहीं दिया गया। मैं वहां से दूसरी बार चुनकर आया हूं, मैंने वहां आंदोलन शुरू किया हुआ है, जनता मेरे साथ है। यह आंदोलन छोटी-छोटी बातों को लेकर हो रहा है, जिनका जिक्र मैं यहां कर रहा हूं। अगर ये बातें भी एक सांसद पूरी नहीं कर सकता तो वह क्या करेगा, वह रेल रोकेगा, आंदोलन करेगा, रेल मंत्रालय का घेराव करेगा, जीएम कार्यालय का घेराव करेगा। इसके अलावा वह और क्या कर सकता है। इसलिए मैं बार-बार निवेदन करना चाहता हूं कि इस तरह से उपेक्षा ठीक नहीं है। रेल मंत्री जी को अपने अधिकारियों से कहना चाहिए कि वे माननीय सांसदों को अपने साथ बिठाएं और उनकी जो समस्याएं हैं, जो उनके स्तर की हैं, वे निपटाने का काम करें। इसके अलावा जो गलत पत्राचार हो रहा है, कभी राज्य मंत्री जी का पत्र आता है, कभी माननीय मंत्री जी का पत्र आता है कि देख रहे हैं। मैं कहना चाहता हूं कि कब तक आप देखते रहेंगे। इस तरह देखते-देखते तो 62 साल निकल गए हैं। अब तो कम से कम कुछ करने की बात होनी चाहिए। इसलिए मैं निवेदन करता हूं कि जो समस्याएं मैंने यहां रेल मंत्री जी के सामने रखी हैं, वह उन पर गम्भीरता से विचार करेंगी।

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): सभापति महोदय, सदन में रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर जो चर्चा चल रही है, आपकी अनुमति से मैं उनके पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं यह भी कहना चाहूँगा कि मैडम ने और हमारी सरकार ने बहुत से काम किए हैं। मैं अपनी स्टेट की बात करूँ तो मैं कह सकता हूँ कि वहाँ काफी तब्दीली है, लोगों में खुशी है इस बात की कि हर मुश्किल और तकलीफ में विभाग ने काम किया है। जैसे अभी हरिद्वार में कुम्भ का मेला लगा था। मैडम की तरफ से वहाँ काफी मदद मिली, जिसकी वजह से काफी लोग यात्रा कर पाए। इसके लिए मैं उनका धन्यवाद करना चाहता हूँ।

मेरे क्षेत्र के दो-तीन मसले हैं, जो काफी महत्वपूर्ण हैं, उन्हें मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ। एक तो हमारे राज्य में डीआरएम आफिस नहीं है, डिवीजन नहीं है। उसकी वजह से हमारे इलाके की बड़ी दुर्दशा हो रही है। कहां कश्मीर से लेकर कहां फिरोजपुर है, जहां हमें जाना पड़ता है। सन् 1926 का बना हुआ वह डिवीजन है। तब से लेकर आज तक न जाने कितने जोन बन गए, लेकिन हमारे स्टेट के लिए जिसमें हिमाचल प्रदेश भी है, कोई डिवीजन नहीं है। हमारी मांग है कि जम्मू में एक डिवीजन बनाया जाए, ताकि हमारे राज्य के कामकाज वहीं पूरे हो सकें। मेरा रेल मंत्री जी से सुझाव है कि भारत के प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह साहब, जब लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे।

तो उस समय जब उधमपुर में इन्फॉर्मेशन हुआ, रेल चलाई, उस दिन दो चीजें वहाँ एनाउंस की गयी थीं। कहा गया कि एक कोच फैक्ट्री बनेगी। शायद डा. फारुख साहब भी इस बात को जानते हैं। डा. फारुख साहब भी वहाँ थे, मैं भी वहाँ था और जो बात कही गयी, मैं समझता हूँ कि वह एक प्रिंसीपल बनता है, गाइडलाइन बनती है, रास्ता बनता है। वहाँ उस दिन दो चीजों की एनाउंसमेंट की गयी। एक कोच फैक्ट्री और दूसरी स्लीपर फैक्ट्री, इस तरह से दो फैक्ट्री एनाउंस हुई थीं। वह मैंने संभाल कर रखी हुई है। मैंने उसके बाद चिट्ठियां लिखीं कि कोच फैक्ट्री आपने कटुआ में और स्लीपर फैक्ट्री आपने उधमपुर में लगाने की बात कही थी। माननीय फारुख साहब इस बात के गवाह हैं। कितने वर्ष हो गये और हमें इस बात पर शर्म आती है कि अगर प्राइम-मिनिस्टर ऑफ इंडिया और रेल मंत्री दोनों मिलकर बयानबाजी कर दें तो इसके आगे तो खुदा ही है, प्राइम-मिनिस्टर के ऊपर कौन है, खुदा ही है। इसलिए मेरी जनाब से विनती है कि ये दोनों चीजें जो एनाउंस हुई हैं they must be implemented. चिट्ठी का जवाब बड़े मंत्री साहब तो देते नहीं, छोटे मंत्री जी को पता ही नहीं। वे जवाब दे रहे हैं कि यह हमारे प्लॉन में नहीं आता है। तेरे प्लॉन की तो बात ही नहीं है, ये प्लॉन तो प्राइम-मिनिस्टर ऑफ इंडिया का है, तू कहां से आ गया प्लॉन लेकर। इसलिए मेरी जनाब से विनती है। फिर मैंने रिक्वैस्ट की कि मैंने चिट्ठी लिखी थी और दूसरी विनती मेरी यह है कि हमेशा जम्मू-कश्मीर को पूरे हिंदुस्तान ने ऑनर दिया, इज्जत दी

और इसी वजह से मैं कह सकता हूँ कि मिलिटेंसी में कमी हुई। पिछले दिनों 1100 करोड़ रुपया खर्च करने के बाद, कौड़ी-ब्रिज, जिसकी अभी हमारे एक माननीय सदस्य बात कर रहे थे कि दुनिया में सबसे ऊंचा ब्रिज बनेगा और जिसके पिलर भी बन गये हैं, उसे बंद कर दिया। कटरा से लेकर काजीकुंड-बनहाल तक बंद कर दिया। हमने फिर यहां शोर किया, बात की तो फिर हुआ क्या? कहा गया कि काम शुरू करो। जिसने 6 महीने काम बंद किया, वह आदमी कौन है, उसे सजा क्या दी गयी है। 1100 करोड़ रुपये खर्च करने के बाद किसी ऑफिसर के मन में आयेगा कि काम बंद कर दो और गवर्नमेंट ऑफ इंडिया का पॉलिसी मैटर खत्म हो जाएगा। आपकी ट्रेन जाने से यहां लोगों को रोजगार मिला, रोजगार मिलने से यहां का माहौल बदला। माननीय फारूख साहब इस बात को जानते हैं। पहले उस इलाके में कोई आदमी जाने को तैयार नहीं होता था। जो हमारा रियासी का, मोहर का, दरमाड़ी का एरिया है, den of militancy था जो रेल की वजह से नॉर्मल हुआ। मिलिटेंसी ज्यों ही खत्म हुई, इन्होंने काम ही खत्म कर दिया। जो मशीनरी यहां पर आइडल पड़ी है, उसके पड़े रहने के पैसे दिये, लेकिन हमारे जो लोग हैं उन बेचारों को कोई पैसा या रोजगार नहीं है। मेरी आपसे विनती है कि जिन लोगों ने जमीनें दी हैं उन्हें अभी तक रोजगार नहीं मिल पाया है, जबकि 75 परसेंट रोजगार देने की आपकी पॉलिसी है। आप ऊधमपुर चले जाओ तो पैसेंजर, एमिनिटी नाम की चीज नहीं है, पाने का पानी नहीं है। यहां कैंटीन नहीं है, यहां एक ही रास्ता है, उसी रास्ते से घुसना और उसी रास्ते से टिकट लेनी पड़ती है। ...(व्यवधान) मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि पैसेंजर एमिनिटी इतनी पुअर है, यहां की हालत इतनी बुरी है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : There are another 25 Members who are waiting to speak. I have to accommodate all of them. Please cooperate and try to be brief.

चौधरी लाल सिंह : मेरी विनती है कि हमारे मसले हल होने चाहिए। पिछली सरकार से हमने कटुआ से किश्तवाड़ का सर्वे सैंक्शन करवाया। लालू जी मंत्री थी। अब इसे मैडम ने प्लानिंग में भेजा है। अब सुनने में आ रहा है कि प्लानिंग विभाग की मर्जी है कि इसे मंजूर करे या न करे। अगर मंजूर नहीं करना है, तो आप सर्वे क्यों कराते हैं? मेरी सन्निध है कि जम्मू-कश्मीर में सिर्फ 90 किलोमीटर रेल की पटरी है, जबकि पूरे देश में 70 हजार किलोमीटर है। इस हिसाब से हमारे यहां कम से कम दो-तीन हजार किलोमीटर पटरी जरूर होनी चाहिए। मैं नहीं समझता कि पहाड़ी इलाकों को नज़रअंदाज किया जाए। चाहे राजौरी-पुंछ का सर्वे हो, चाहे कटुआ से किश्तवाड़ का सर्वे हो, ये नेशनल प्रोजेक्ट्स बनने चाहिए। इससे रोजगार भी मिलेगा। जो इलाके बैकवर्ड हैं, मैडम ने विशेष तौर पर कहा है कि इन इलाकों को वे देखेंगी। मेरा कहना है कि इन इलाकों से ज्यादा बैकवर्ड इलाके और नहीं हो सकते हैं। मेरे अपने इलाके की बात मैं आपको बताता हूँ। एक इंसान की आंख में कीड़े पड़े। पूरी आंख निकली हुई है, उसमें कीड़े पड़े हैं और वे लोग

अपनी आंख में से कीड़े नहीं निकलवा सकते हैं। जब तक वहां का विकास नहीं होगा, भारत का विकास नहीं हो सकता है। इसके साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि जो दूरंतो ट्रेन चलाई गई है, वह कटुआ जरूर रुकनी चाहिए।

मंत्री महोदया ने अंडर पास वे जंगपुर के लिए कहा कि उसे तुरंत बनवा देंगे। वह काम नहीं हो पाया है। अंत में मैं कहना चाहता हूं कि जम्मू-कश्मीर के लिए आपने जो भी फारमैलीटीज करनी हैं, वे करें, लेकिन हमारे मसले तुरंत हल होने चाहिए।

श्री विजय बहादुर सिंह (हमीरपुर): सभापति महोदय, मैं रेल के बारे में सिस्टम और सिद्धांत की बात कहना चाहता हूं। एक लांग टर्म पालिसी होती है और एक शार्ट टर्म पालिसी होती है। हम कहना चाहते हैं कि रेल में बहुत कन्जेशन है। जो मेन कोरिडोर हैं, उनमें दस-दस या पन्द्रह-पन्द्रह मिनट में ट्रेनें चल रही हैं। हम पूरी स्पीच में समझ नहीं पाए हैं कि कन्जेशन को रिमूव करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं। मैं रेल बजट के बारे में जो समझा है, उसके अनुसार यह बात समझ में आई कि जैसे दो कोरिडोर हैं, एक ईस्टर्न कोरिडोर और एक वेस्टर्न कोरिडोर, जो असली समस्या है, वह यह है कि दो लाइन से काम चलने वाला नहीं है। यह कहा गया कि थर्ड लाइन भी बनेगी। जब तक थर्ड लाइन नहीं बनती और जो अर्निंग होर्स, जो गुड्स ट्रेनें हैं, उनका ध्यान नहीं रखा गया, तो ये रोड वेज बस नहीं है या डीटीसी बस नहीं है कि यहां वहां खड़ी कर दो। यह पालिसी बिलकुल गलत है और यह बिलकुल अनप्रोफेशनल डिबेट है। हमेशा जो प्रोफेशनल प्लानिंग होती है, वह नीड बेस्ड होती है। यह बात दूसरी है कि बिहार की किस्मत बहुत अच्छी है कि स्वर्गीय मिश्रा जी वहां से रेल मंत्री हुए। श्री अब्दुल घनी चौधरी जहां से थे, वहां से ट्रेन चली। लालू जी भी मंत्री रहे हैं, इसका मतलब यह नहीं कि जहां के मंत्री हों, वहीं की रेल हो जाए। रेल किसी की प्राइवेट या स्टेट प्रापर्टी नहीं है। मैं संसद सदस्य हूं, हमीरपुर महुआ, जो खजुराहो मध्यप्रदेश की बेल्ट है। अंग्रेजों ने झांसी को रेल का सेंटर बनाया था। अगर देखा जाए, तो भारतवर्ष का नागपुर या झांसी सेंटर है। वहां कुछ नहीं हुआ।

रेल की कोच फैक्टरी ममता जी ने रायबरेली में बनाई, इसमें हमें कोई परेशानी नहीं है। परंतु आप इसे झांसी में भी बना सकते थे। आज पानी की सबसे ज्यादा किल्लत और दिक्कत बुंदेलखंड में है। लेकिन आपने वाटर प्लान्ट रायबरेली में दे दिया, हो सकता है कि इसके कुछ पोलिटिकल रीजन्स हों या अन्य कुछ बात हो। लेकिन हम कहते हैं कि आप झांसी में छोटा प्लान्ट दे देते तो वहां के लोगों का बहुत भला हो जाता।



दूसरी बात हम कहना चाहते हैं कि जब-जब यह डैवलपमेंट हुआ है, वहां खजुराहो है और चित्रकूट का स्टेशन है। यदि मैं वहां से जाता हूं तो जब किसी रेलवे स्टेशन में बाहर से कोई रोशनी न आये तो समझ लीजिए चित्रकूट आ गया। मैं ममता जी से कहना चाहता हूं कि वह लैसन लें कि भारतीय जनता पार्टी ने जिस तरह से राम का उल्लंघन किया और बाहर हो गये, उसी तरह से यदि आप चित्रकूट का उल्लंघन करेंगी तो भविष्य में आपको परेशानी होगी। भगवान राम जहां 14 सालों तक रहे, तुलसीदास जी ने वहां रामायण लिखी। वहां रेलवे की सिंगल लाइन है और वहां रेलवे स्टेशन पर जनरेटर तक नहीं है। आप सब जानते हैं कि जब किसी पर संकट पड़ता है तो वह चित्रकूट जाता है। मैं कहना चाहता हूं कि आप

उपेक्षित क्षेत्रों का भी ध्यान रखें। जैसे यह दोहराने की आवश्यकता नहीं है कि जहां रेल की पटरी चलती है, वहां विकास दौड़ता है। आज यदि देखा जाए तो उत्तर प्रदेश या उत्तर भारत में सबसे ज्यादा पिछड़ा कोई प्रदेश है तो वह बुंदेलखंड है।

मैं दूसरी बात कहना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ है तो ज्युडिशियल कैपिटल इलाहाबाद है। इलाहाबाद से लखनऊ दो सौ किलोमीटर है और रेल का सफर साढ़े पांच घंटे है। चूंकि वहां सिंगल लाइन है। हमारा कहना यह है कि आप इन चीजों पर भी ध्यान दीजिए।

इसके बाद मैं कहना चाहता हूं कि आप चाइना से नसीहत लीजिए। सन् 1950 में उनकी एवरेज स्पीड 40 से 50 किलोमीटर थी। यहां रेल मंत्री, बहन ममता जी बैठी हैं, वह पता लें कि इस समय चाइना में 275 और 300 किलोमीटर की एवरेज स्पीड आ रही है। यदि इस तरफ आप लांग टर्म में कुछ नहीं कर सकते तो जिस तरह से पापुलेशन एक्सप्लोजन होता है, इस रेल से समस्या का हल नहीं होगा। मैं चाहता हूं कि चित्रकूट, महोबा, खजुराहो और बुद्ध वाला कारीडोर अगर बना दें और उसमें डबल लाइन कर दें तो वहां का क्षेत्र चमक जायेगा, वहां विकास हो जायेगा। जैसे महोबा है... (व्यवधान) महोबा से लालू यादव जी के जमाने में खजुराहो कनेक्ट हुआ। मैं कहना चाहता हूं कि यदि आप इन्हें नहीं करेंगे, टूरिज्म डैवलपमेंट नहीं करेंगे तो इन क्षेत्रों का विकास कैसे होगा।

आज रेल विभाग में मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट की बहुत उपेक्षा हो रही है। रिजर्वेशन की कोई बात नहीं, जैसे सब लोगों ने कहा, उसे मैं रिपीट नहीं करूंगा। अगर हम किसी को चिट्ठी भी लिखते हैं तो हमारी चिट्ठी से रिजर्वेशन तभी होता है, जब तक कोई डिपैन्ड न हो। इसके लिए रेलवे से रेलवे बोर्ड को इंस्ट्रक्शंस क्यों नहीं जाती हैं कि यदि हम अपने किसी गैस्ट के लिए रिक्मेंड करते हैं तो हम लोगों को भी वेटेज मिलना चाहिए और इफैक्टिव वेटेज मिलना चाहिए। अन्यथा हम लोगों को बता दिया जाए तो हम लोग चिट्ठी ही न लिखें।

आखिर मैं मैं कहना चाहता हूं कि यह एनसीआर का मसला है। बहन ममता जी ने दो महिला ट्रेनें बनाई हैं। एक पलवल से जाती है और दूसरी कोलकाता से जाती है। आप एनसीआर खुर्जा से दिल्ली के लिए एक महिला ट्रेन बना दें। यूपीए के लोगों ने महिला रिजर्वेशन के लिए अपनी पूरी जान लगा दी। परंतु यदि आप महिलाओं की तरक्की चाहते हैं तो एक महिला ट्रेन यहां से भी लगवा दें। मैं अपनी बात को


समराइज करते हुए कहना चाहता हूं कि आप अगर थर्ड लाइन, स्पीड और टाइमिंग इन पर ध्यान दें तो बहुत कुछ हो सकता है। जैसे उन्होंने कहा कि जितने अटैन्डेंट्स हैं, वे प्राइवेट हो गये। हमें रेल के कई लोगों ने बताया कि जो चोरी हो रही है, वे प्राइवेट अटैन्डेंट करा रहे हैं। इसलिए प्राइवेटाइजेशन भी बदलना चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।



श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ): महोदय, माननीया रेल मंत्री जी जो अनुदान की मांगें वर्ष 2010-11 के लिए लेकर आयी हैं, हम अपनी ओर अपनी पार्टी की ओर से माननीया रेल मंत्री जी की इस मांग का समर्थन करते हैं। आदरणीय ममता जी गरीबों की लड़ाई के लिए जानी जाती हैं। आज मैं इस सदन में कहना चाहता हूँ कि माननीया रेल मंत्री जी अगर आपने भी इस समस्या का निदान नहीं किया तो भविष्य में शायद गरीब लोगों की समस्या का निदान होने वाली भी नहीं है। आज रेल के अंदर 20 फीसदी लोगों के लिए 80 फीसदी सीटें रिजर्व हो जाती हैं और 80 फीसदी लोगों को 20 फीसदी रेल डिब्बों में ही यात्रा करनी पड़ती है, विशेषकर लंबी दूरी की रेलों में। आदरणीय रेल मंत्री जी को जानकारी होगी कि जनरल बोगी के डिब्बों का बहुत बुरा हाल हो जाता है। भले ही माननीया मंत्री जी रिजर्वेशन क्लास की कुछ बोगियां कम कर दें, लेकिन आपके माध्यम से मेरी मांग है कि जनरल क्लास की बोगियों की संख्या बढ़ायी जाये, नहीं तो आपके गरीबों के लिए जो तमाम संकल्प हैं, वे कभी पूरे होने वाले नहीं हैं। मैंने पिछले रेल बजट की चर्चा में भी इस बात का जिक्र किया था। साथ ही साथ मैं अपील करना चाहता हूँ, आपने तमाम तरह की चर्चाएं कीं, तमाम सुधार की बातें कीं, लेकिन माननीया रेल मंत्री जी रेल के अन्दर खानपान की व्यवस्था में आज भी कोई खास परिवर्तन नहीं है। शताब्दी जैसी ट्रेनों में भी खाने की कोई खास व्यवस्था नहीं है। एक सवाल हमारे तमाम माननीय सदस्यों ने उठाया है, मैं उनकी बात का समर्थन करते हुए माननीया मंत्री जी से अपील करना चाहता हूँ कि वर्ष 1996-97 में देश के तत्कालीन प्रधानमंत्री माननीय एच.डी.देवगौडा साहब ने इटावा से मैनपुरी की 57 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन की घोषणा की थी। आज 14 वर्ष बीतने के बाद भी मैं समझता हूँ कि उसकी 50 फीसदी प्रोग्रेस भी नहीं हुई है। अभी हमने बजट के कागजात देखे, 55 करोड़ रुपये की आवश्यकता थी, लेकिन माननीया मंत्री जी आपने केवल 15 करोड़ रुपये देने का काम किया है। हमारी अपील है कि इस देश के पूर्व प्रधानमंत्री जी की जो घोषणा है, एपीजे अब्दुल कलाम साहब ने देश के राष्ट्रपति के रूप में इस योजना का शिलान्यास किया था, आदरणीय नितीश कुमार जी ने रेल मंत्री के रूप में कहा था कि कलाम साहब ही इस योजना का उद्घाटन भी करेंगे। कलाम साहब का तो कार्यकाल समाप्त हो गया है, संभवतः महामहिम प्रतिभा पाटिल जी का कार्यकाल भी समाप्त होने को है। यह आदरणीय नेता जी का क्षेत्र है, मैं भी पहले मैनपुरी से एमपी रहा हूँ, यह इटावा और मैनपुरी के बीच का मसला है, हमें उम्मीद है कि माननीया रेल मंत्री जी, नेता जी के सम्मान को देखते हुए, उस क्षेत्र की जनता के सम्मान में इस योजना को पूरा करने का काम करेंगी।

महोदय, एक और मसला है। आदरणीय लालू प्रसाद जी ने रेल मंत्री के रूप में वर्ष 2008-09 के बजट भाषण के जवाब में मैनपुरी से एटा, एटा से बदायूँ, बदायूँ से सम्भल होते हुए गजरौला तक एक नयी

रेल लाइन देने की बात की थी। यह मैनपुरी से शुरू की थी। उसमें माननीया मंत्री जी इस बजट में आपने एटा से कासगंज का हिस्सा लिया है और सम्भल से गजरौला का हिस्सा लिया है, लेकिन इन दोनों ही हिस्सों को लेने से आपका कोई औचित्य सिद्ध होने वाला नहीं है। हमारी आपसे प्रार्थना है कि माननीय लालू जी ने जो घोषणा की थी, उस घोषणा का ही क्रियान्वयन करते हुए अगर आप मैनपुरी से गजरौला तक पूरी लाइन दे देंगी तो जनपद एटा, जनपद कासगंज, जनपद बदायूं, जनपद मुरादाबाद और जनपद अमरोहा, पांच जनपदों के लोग आपके आभारी रहेंगे। हमें विश्वास है कि पिछले रेल मंत्री जी का सम्मान वर्तमान रेल मंत्री जी भी करेंगी। साथ ही साथ आदरणीय गुजराल साहब ने प्रधानमंत्री के रूप में वर्ष 1997-98 में बदायूं में जाकर घोषणा की थी कि बरेली से कासगंज तक, बदायूं होते हुए इस रेल लाइन का आमान परिवर्तन किया जाएगा। छोटी रेल लाइन से बड़ी रेल लाइन की जाएगी, लेकिन माननीया मंत्री जी बड़े अफसोस की बात है कि अभी तक उस रेल लाइन के आमान परिवर्तन का काम पूरा नहीं हो पाया है। जब अधिकारियों से बात की जाती है तो कहा जाता है कि बदायूं से कासगंज प्राथमिकता में नहीं है। मैं माननीया मंत्री जी आपसे कहना चाहता हूँ कि बदायूं सूफी संतों की सरजमीं है, यहां छोटे सरकार, बड़े सरकार से लेकर तमाम सूफी-संत हुए हैं, जिनकी जियारत के लिए करोड़ों लोग देश-विदेश से आते हैं। इसके बाद भी जनपद बदायूं की इस तरह से उपेक्षा हो रही है। माननीया मंत्री जी यह उचित नहीं है। आपका तो नाम भी ममता है, मुझे उम्मीद है कि अपने नाम के अनुरूप आप हमारे जनपद बदायूं पर अपनी ममता को बरसाने का काम करेंगी।...(व्यवधान)

माननीय मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूँ कि नेता जी गुन्नौर से एमएलए रहे हैं। बबराला वहाँ का मुख्य कस्बा है। बबराला से सहसवान, सहसवान से बिल्सी और बिल्सी से बदायूं होते हुए शाहजहाँपुर तक की एक नई रेलवे लाइन अगर आप दे देंगी तो लखनऊ से दिल्ली की यात्रा बहुत नज़दीक हो जाएगी और मुझे उम्मीद है कि आप ज़रूर यह देने का काम करेंगी। इसी तरह से बदायूं नगर के रेलवे क्रॉसिंग नंबर 27 पर आरओबी की  आवश्यकता है। इटावा में भी इटावा नगर के क्रॉसिंग नंबर 27 के संबंध में हमने तमाम बार मामला उठाया। वहाँ पर आरओबी का जो रेलवे का हिस्सा था, रेलवे लाइन के ऊपर वाला, वह आज तक टूटा पड़ा है। आज तक उस पर काम पूरा नहीं हो पाया। जसवंतनगर के अंदर रेल लाइन 33ए

और 34ए के बीच एक बायपास बनाया गया। यह बायपास बरेली से आगरा का सबसे शार्टेस्ट रास्ता बन रहा है। उस रास्ते पर भी रेलवे के हिस्से का फ्लाइओवर नहीं बन पाया है। बाकी पीडब्लूडी का काम पूरा हो चुका है। मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री जी इन बातों पर ध्यान देते हुए अपनी मेहरबानी हमारे ऊपर करेंगी।

***DR. MANDA JAGANNATH (NAGARKURNOOL) :** First of all let me congratulate Madam Mamata Banerjee for presenting Burden less Budget on common man to the country. I would also like to thank Madam Sonia Gandhiji and Hon'ble Prime Minister Manmohan Singhji for guiding Railway Minister Mamata Banerjee to present such Welfare oriented Burden less Budget on the all sections of the society.

Railway is the common mode and cheapest mode of transport for the common man under the given circumstances, where the other modes of transport is becoming costlier and costlier every year, though the effect of Rise in oil prices affects Railways also honourable Railway Minister had taken care to not to increase in fares which will go long way in the Railway history and commendable because on the whole the common man is very happy.

The steps proposed for the passenger Amenities. Welfare measures, introduction of Dorantho Express trains, Garib Rath and steps taken to provide Railway facilities to North Eastern States, Jammu and Kashmir and also steps taken to provide Railway transport system to difficult terrain in the country is commendable and this shows the commitment of the UPA government for trying to provide cheapest mode of transport to the poorer sections of the society.

Now coming to my own state of Andhra Pradesh, this year whatever the injustice being meted out to state of Andhra Pradesh, say whether it is in the introduction of new trains, construction of new lines, doubling activity gauge

* Speech was laid on the Table.

conversion is increased in comparison to previous years. But though in comparison to previous years this time allocations are better, it is not a matter to be over joys, because all the previous years the allocations were very meager which had delayed the completion of Railway Projects many years behind than the schedule and I request the Hon'ble Railway Minister to take necessary steps to Expedite the works, so as to complete the projects in time.

Reorganization of some of the stations in Andhra Pradesh as Class 1 stations, Adarsh Stations Model and Modern stations are very much thankful. But the work has not yet commenced to make them as Modern Stations One such type of station is 'GADWAL' between Mahboob Nagar and Kurnol Block Section is named as Modern Station in previous Budget. But no work has started yet. I request the honourable Railway Minister to take UP work in such type of stations so as to give the passengers the good facilities.

I am very much thankful to the honourable Railway Minister for allocation Rs.60 crores for Gadwal-Raichur new line, Rs.50 crores for Munirabad Mahboobnagar line. The new line between Gadwal and Raichur had been sanctioned during 1998-99 though more than ten years passed new line a stretch of 60 km is not yet completed. I request the honourable Railway Minister to take necessary steps for completing the new line between Gadwal and Raichur as early as possible.

I am also very much thankful to the Honourable Railway Minister for including the Gadwal – Macheria new line in the cost sharing basis in the Railway

Minister 2010-11 and request the Railway Minister to provide Funds and take up necessary steps to lay the foundation stone at Gadwal Rly station for the construction of new line between Gadwal-Macheria a stretch of 232 kms.

My request for the construction of RoB at Gadwal Railway station at Km 187 is long pending. I request the Hon'ble Railway Minister to sanction one RoB at Gadwal Railway Station in the Secunderabad-Dronachillen sanction.

A new line between Jadchele and Nandyal-via Nagarkurnool-Kollapur and Nandyal was proposed. Survey was done. I request the Hon'ble Railway Minister to sanction the new line between Jadchele and Nandyal.

With above requests once again congratulating the Railway Minister for presenting such a common man Welfare oriented budget. I support for Demands for grants Railway and also supplementary Demands for Grants for the year 2010-2011.

श्री नामा नागेश्वर राव (खम्माम): माननीय सभापति जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे रेलवे की अनुदानों की मांगों पर बोलने का समय दिया।

माननीय सभापति जी, इस बार के रेलवे बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने 114 नए रेल प्रोजेक्ट्स को प्रपोज़ किया है। उन्होंने कहा है कि ये प्रोजेक्ट्स सोशली डिज़ायरेबल प्रोजेक्ट्स हैं। उसमें से 14 प्रोजेक्ट्स आंध्र प्रदेश के हैं। इन 14 प्रोजेक्ट्स में से पाँच प्रोजेक्ट्स हमारे खम्मम डिस्ट्रिक्ट की कांस्टीट्यूएंसी के हैं। उसमें 40 साल से पड़े हुए भद्राचलम-कोवुर, पोर्टोगुडम-कोंडापल्ली, मनुकूर-रामगुंडम, पोंडरंगापुरम से भद्राचलम रोड, भद्राचलम रोड से सट्टिपेल्ली, ये पाँच प्रोजेक्ट्स हमारे जिले के हैं। इसमें देखें तो जो नई लाइनें प्रपोज़ की हैं, उसके लिए कम से कम एक लाख करोड़ रुपये से ऊपर के फंड की रिक्वायरमेंट है। एक्ज़िस्टिंग प्रोजेक्ट्स को कंप्लीट करने के लिए करीब करीब 80 हजार करोड़ रुपये की रिक्वायरमेंट है। इसमें केवल 10-15 प्रतिशत फंड का ही एलोकेशन हुआ है। अगर इसको देखें तो जो एक्ज़िस्टिंग प्रोजेक्ट्स कंप्लीट करने के लिए कम से कम 8-10 साल का समय लगेगा और नये प्रोजेक्ट्स के लिए ज्यादा से ज्यादा प्रोजेक्ट्स पीपीपी मॉडल में लगा दिये हैं। आंध्र प्रदेश के चीफ मिनिस्टर ने स्टेट गवर्नमेंट की तरफ से इन प्रोजेक्ट्स को 50 प्रतिशत कंट्रीब्यूशन के लिए लिखा था, जिसका जिक्र बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने भी किया है। इसमें मुख्य बिन्दु क्या है कि स्टेट गवर्नमेंट के बजट में एक रुपये भी इस प्रोजेक्ट के लिए नहीं लगे हैं और इधर से नए प्रोजेक्ट्स के लिए, केवल आंध्र प्रदेश के प्रोजेक्ट्स के लिए केवल 10 करोड़ रुपये का बजट रखा है और बाकी सब सर्वे के लिए रखा है। इसके लिए फाइनिंसिंग मॉडल प्रापर वे से देने चाहिए नहीं तो ये प्रोजेक्ट्स कंप्लीट करने में बड़ी दिक्कत होगी।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र खम्मम एक पिछड़ा हुआ इलाका है। गृह मंत्री जी ने पूरे देश में जो 33 जिले एक्स्ट्रीमिस्ट अफ़ैक्टेड एरिया घोषित किये थे, उसमें आंध्र प्रदेश का खम्मम डिस्ट्रिक्ट भी एक है। उसके लिए इनफ्रास्ट्रक्चर डैवलपमेंट के लिए कुछ रोडज़ के फंडज़ भी हैं। हम ऑनरेबल मिनिस्टर को यही रिक्वेस्ट करना चाहते हैं कि डिस्ट्रिक्ट में रेलवे के इनफ्रास्ट्रक्चर के लिए भी फंडज़ बढ़ाकर दें और जो लॉग पैन्डिंग प्रोजेक्ट्स हैं, वे कंप्लीट करें। 90 प्रतिशत ट्राइबल्स ने आज तक ट्रेन नहीं देखी है, वे ट्रेन में नहीं चढ़े हैं। यह नई रेल लाइन जब से आई है, तब से वे बड़ी खुशी में हैं। भद्राचलम लाइन बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है। इसकी सोशल वायेबिलिटी ही नहीं, बल्कि कामर्शियल वायेबिलिटी भी है। इसका आईआरआरपी करीब 20 प्रतिशत तक है। इसलिए इस प्रोजेक्ट को फास्ट ट्रेक में लेकर इसको शुरू करना चाहिए। हम माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से यह मांग करना चाहते हैं। इसके साथ साथ खम्मम जिले में माइनिंग सैक्टर बहुत बड़ा सैक्टर है। यहाँ कोल माइन्स बहुत ज्यादा हैं। काफी नई कोल माइन्स एलोकेट की गई हैं।

सिंगरेनी कोलियरीज़ वाले इसका पैसा शेयर करना चाहते हैं। हाल ही में मैं सिंगरेनी कोलियरीज़ के एमडी से मिला था।

हमने उनसे खमम डिस्ट्रिक्ट के विकास के लिए रिक्वेस्ट की है। उनके साथ भी रेलवे का एमओयू फाइनल नहीं हुआ है। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी से रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ कि उसके एमओयू को फाइनल करके वहां के फण्ड को डायवर्ट किया जाए और खमम डिस्ट्रिक्ट के प्रोजेक्ट को पूरा किया जाए।

महोदय इस साल में 41426 करोड़ रुपये का प्लान इन्वेस्टमेंट प्रोजेक्ट किया गया है, लेकिन हमारे आंध्र प्रदेश को इसमें से कम दिया गया है। 25 हजार किलोमीटर रेल लाइन अगले दस साल में बनाने का रेलवे मंत्री जी का सपना है और 2500 किलोमीटर इस साल बनाने और अगले साल एक हजार किलोमीटर कम्प्लीट करने का सपना है। लेकिन जनरल बजट में रेलवे पर सर्विस टैक्स लगाया गया है, इससे 6 हजार करोड़ रुपये का प्रभाव रेलवे पर पड़ेगा। मैं वित्त मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि रेलवे को फण्ड एलोकेट किया जाए क्योंकि रेलवे कॉमन मैन के लिए है। इसलिए रेलवे को ज्यादा से ज्यादा फण्ड दिया जाए। मैं अंत में ममता जी का ध्यान हमारे क्षेत्र के एससी और एसटी लोगों के विकास की ओर दिलाते हुए उनसे आग्रह करूंगा कि वे उनकी ओर ध्यान दें और रेलवे का विकास करें।

श्री मुलायम सिंह यादव (मैनपुरी): महोदय, उत्तर प्रदेश के मैनपुरी और बदायूं रेलवे के मामले में सबसे ज्यादा उपेक्षित हैं। इसे सौभाग्य कहिए या दुर्भाग्य कि दोनों जगहों से हम ही लोक सभा के सदस्य हैं। बदायूं से इस बार श्री धर्मेन्द्र यादव हैं, पहले हम थे और हम इस बार मैनपुरी से हैं। आप इन दोनों जगहों का सर्वे करवा लीजिए। लालू जी के कार्यकाल में मैंने इनसे भी कहा था और इन्होंने प्रयास भी किया था, लेकिन नहीं हो पाया। आप इन दोनों जगहों का सर्वे करवा लीजिए। उत्तर प्रदेश में बदायूं और मैनपुरी रेलवे के मामले में सबसे ज्यादा उपेक्षित हैं। मैंने पहले भी इस बात को उठाया था। लेकिन आप आज स्वीकार कर लीजिए, यही मेरा निवेदन है।

***श्री हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर):** महोदय, मैं रेल बजट 2010-11 पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। भारतीय रेलवे देश की जनता का बहुत बड़ा आशा का केन्द्र है। विकास का माध्यम है। इस रेलवे ने देश की प्रगति में बड़ी सहायता की है। मुझे विश्वास है कि रेलवे को और भी जनता के लिए लाभदायी, देश के विकास में और भी अच्छा कार्य नियोजन के माध्यम से कर सकती है। पिछड़े क्षेत्र, पिछड़ों के लिए आदिवासी तथा ग्रामिणों को इसका पूर्णतया लाभ मिले, ऐसा कार्यक्रम या दृष्टि रखते हुए रेल मंत्रालय नीति बनवा कर उसका अमल करने पर ही इस रेलवे का आम नागरिक को लाभ मिलेगा। देश की अधिकांश जनता रेल सुविधा से वंचित है। लामन ही से पाली रेल का दर्शन कर नहीं पाई है। मैं रेलवे का लाभ व विकास का सर्व सामान्यों को मिले ऐसी नीति बनवाने की मांग करता हूँ।

कई राज्यों से रेलवे की नई परियोजना हेतु 50% हिस्सा मांगा जा रहा है। राज्यों के मुख्यमंत्री अपनी मर्जी से सत्तापक्ष के सांसदों की या अपने हित को देखते हुए रेलवे का हिस्सा (धनराशि) देने आगे आते हैं। हम जैसे विपक्षी जन प्रतिनिधि अपने क्षेत्रों में रेलवे विकास नहीं पहुंचा पाते। नई परियोजना मंजूर नहीं करा पाते।

मैं मांग करता हूँ कि राज्यों का हिस्सा मांगना उचित नहीं। विकास कार्य रेल मंत्रालय 100 प्रतिशत धनराशि का स्वयं प्रावधान करे व अपनी रेल विकास परियोजना पूर्ण करे।

मेरे क्षेत्र में संबंधित बल्लारशहा व चंद्रपुर स्टेशन से सीधे मुंबई हेतु नई रेलगाड़ी चलाना अत्यंत जरूरी है तथा चैन्नई से चलने वाली चांदाफोर्ट से होकर गुजरने वाली गाड़ी को विकासपुर से आगे हावड़ा तक चलायें। चैन्नई से चलने वाली ग्रांट ट्रंक एक्सप्रेस दिल्ली से आगे बढ़ाकर अमृतसर तक चलायें। साउथ में रहने वाले पंजाबी व सिख भाईयों को पवित्र स्वर्ण मंदिर तक आसानी होगी।

महोदय, चांदाफोर्ट SEC रेलवे का आखिरी स्टेशन है। इस स्टेशन से SEC से गुजरने वाली हर गाड़ी का स्टॉपेज होना चाहिए तथा चांदाफोर्ट स्टेशन को चंद्रपुर स्टेशन को जोड़ने हेतु अधिक से अधिक दो किलोमीटर रेल लाईन बिछाने की आवश्यकता है, जिसका तुरंत सर्वे करायें तथा दोनों स्टेशनों को जोड़ा जाये।

यवतमाल जिले में रेलवे सिर्फ वणी स्टेशन से होकर गुजरती है। इस वणी स्टेशन पर सभी गाड़ियां रुकती नहीं। कृपया यवतमाल जिले का एकमात्र स्टेशन वणी स्टेशन पर सभी गाड़ियों का ठहराव देकर इस

* Speech was laid on the Table

मार्ग से नांदेड़ - अदिलाबाद - वणी - नागपूर - अमृतसर हेतु नई गाड़ी चलायें। इस यवतमाल जिले की जनता को भारी लाभ होगा। इसी लाईन पर जो सेन्ट्रल रेलवे संबंधित है, मुकुट बन नया स्टेशन बनाया जाये तथा उसी स्टेशन पर एक पाइंट भी दिया जाये।

* **SHRI JAYARAM PANGI (KORAPUT)** : Today, in this discussion on Railway Budget for Expenditure of the Central Government on Railways for the year 2010-11, I am thankful to Miss Mamta Banerjee, Hon'ble Union Minister of Railways for her several announcements to provide some new facilities in tribal areas of Orissa and particularly in my parliamentary constituency.

But unfortunately some major demands of people of Orissa as well as the demand of State Government of Orissa have not been included in the budget. So that I would like to give some proposals which with a hope that these will be included in next Supplementary Budget. The proposals are as follows :

The Babli-Salur (Andhara Pradesh) Rail line to be extended upto Damanjodi (Machliguda Station) via-Passpenta (Andhra Pradesh), Ampaballi (Orissa) and Pottangi (Orissa). New Surveys may please be done for the same. In this connection, I would like to inform you that Ampaballi is having huge Lime stone deposits and a cement factory is also running here so new Rail line will attract major industries and public sectors. Similarly, NALCO is having Bauxite mines at Pottangi so if Rail line facility will be provided to that area NALCO will use it for transport of Bauxite from Pottangi to Damanjodi and people of tribal areas will get rail journey facilities. Again HINDALCO also can use it for transport of Bauxite from Mali Parbat to its proposed plant at Laxmipur.

* Speech was laid on the Table.

Survey may please be done for new Rail line from Nawarangpur to Raipur, via-Umarkote, Raighar and Kundei and necessary funds may please be allotted for the same.

In this budget it has been announced for survey of Berhampur-Phulbani new Rail line which may please be extended upto Muniguda station in the district of Rayagada, via-Baliguda and necessary funds may please be allotted for the same.

In this budget only one additional 3rd AC buggy announced for Hirakhand Express. But people of four tribal districts Koraput, Rayagada, Nawarangpur and Malakngiri are depending on Hirakhand Express for Rail journey for which its highly essential to add five new boogies (Three Sleeper Class & Two General) to provide travel facilities to more passengers as per requirement. And the extension of Hirakhand Express from Koraput to Jagdalpur may workout as early as possible.

Alongwith this I would like to draw your kind attention that due to number of Rail level crossing in Kirondal-Vizag Rail line the construction of PMGSY road under Rural Development affected a lot due to delay in issue of necessary permission. So, necessary steps may please be taken in this regard.

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me time to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Railways.

At the very outset, I must say that I am very much aware of the time constraint. So, I do not want to make a very long speech but please allow me to complete all my points; it will not take much time.

MR. CHAIRMAN : Please try to complete it within three to four minutes.

SHRI PRABODH PANDA : Sir, it is the second round of discussion on the Railway Budget. In the course of the first round discussion, several points had been made. So, I do not want to repeat all those points. I think the hon. Minister is aware of those points and will try her best to implement them.

I am not against the projects which have been declared by the hon. Minister. Rather, I want that the declared projects should be executed at the earliest. By saying so, I must say that the Railway Budget, the Demands for Grants is confusing; it is misleading and creating confusion among the masses, among the people. I am particularly coming to three or four points. Please allow me to speak. If you do not agree, I have nothing to say but please allow me to make the points.... (*Interruptions*)

I am concentrating particularly on three or four points. One, the Speech made by the hon. Railway Minister last time; two, the Speech made by the hon. Minister this time; three, the Vision 2020 Document and four, the declaration made by the hon. Minister publicly in launching different programmes.

Firstly, I would like to say that some projects have been declared in the last year's Railway Budget, but subsequently no budgetary allocation has been made and now all these things are missing in this year's Railway Budget. I am talking about a new line to Lalgah, new line to Belpahadi and another new line to Nandigram. This is not my version. These were already announced by the Minister herself, but no budgetary allocation has been made subsequently. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Hon. Member, please take your seat. Please don't argue with him.

... (*Interruptions*)

SHRI PRABODH PANDA : Sir, I seek your protection. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: The hon. Minister will reply. Please take your seat.

SHRI PRABODH PANDA : Sir, some projects have been declared publicly. ... (*Interruptions*)

SHRI SUVENDU ADHIKARI (TAMLUK): He is making politics here. ... (*Interruptions*)

SHRI PRABODH PANDA : What politics? These projects have been declared by the Minister herself in the last year's Railway Budget. She announced a new line to Lalgah, she announced a new line to Belpahadi and she announced a new line to Nandigram, but subsequently no budgetary allocation has been made and all these are missing from this year's Railway Budget. This is my first point.

Secondly, something has been declared publicly. I do not know what was the motive behind this declaration, but all these things are absent from this year's Budget. In Midnapore, which is my constituency, the Minister herself declared that a new halt station will be set up at Bhadutola, but nothing is mentioned about it in this year's Railway Budget.

Thirdly, in the Mission List some projects are there. The Minister is aware of that. In the Vision 2020 List, doubling of Kharagpur-Gokulpur line is already there at serial no. 45, but it is missing in this year's Budget. So, all these things are confusing and misleading.

Sir, now I come to another point. The Minister herself, during the course of her speech in this august House, stated that she is going to review the Catering Policy of the Railways. In spite of that, the vendors and helpers are suffering a lot and the eviction process is continuing and they are threatening to leave the Category-I and Category-II Railway Stations. My point is, the officers do not bother for the Minister's instruction in this regard.

Then, what is going on in recruitment? What is the Recruitment Policy of the Railways? I do not want to say anything about that. But the fact is, the strength of the Railway staff is getting reduced day by day. Now, the total staff strength of the Railways is less than 14 lakhs and the strength of even Group 'D' staff is reducing drastically. So far as South Eastern Railway is concerned, during the last five years, more than 8,000 Group 'D' staff has been reduced. I am not talking whether it is done during Laluji's period or Mamataji's period, but this is the fact. During the last 4-5 years, the strength of Group 'D' staff has been reduced by more than 8,000. So, this is the situation.

Sir, much has been talked about publicly, but in practice nothing is done. There is a huge gap between what is said publicly and what is done. So, I demand that what has been announced should be implemented properly.

Lastly, I must say at least one word to thank her that she has already declared that Kharakpur station will be declared as a global standard Railway station. .



श्री लालू प्रसाद : सभापति महोदय, माननीय सांसद ने कहा कि विगत पांच साल में कर्मचारियों की संख्या रिज्यूस हुई और पदों को समाप्त किया गया, यह सच नहीं है और यथार्थ से परे है। एन.डी.ए. गवर्नमेंट में ये सब बातें हुई थीं और कुछ पद समाप्त किए गए थे, लेकिन हम लोगों के समय में और ममता जी के समय में जहां-जहां गैप थे, वहां जोर-शोर से बहालियां की गईं। माननीय सांसद जो बोल रहे हैं, वह सत्य नहीं है। अब ये लोग, आपस में जो कोलकाता की पॉलीटिक्स है, उससे ग्रस्त हैं और उसी के संदर्भ में ये सारी बातें कही जा रही हैं। ...(व्यवधान)

श्री इन्दर सिंह नामधारी (चतरा): सभापति जी, ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except Shri Inder Singh Namdhari's submission.

*(Interruptions) ...**

* Not recorded.

श्री इन्दर सिंह नामधारी (चतरा): सभापति जी, अभी सदन में बंगाल की राजनीति को लेकर आरोप-प्रत्यारोप लग रहे थे। मैं सदन को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि मैं किसी मैलाफाइड इंटेंशन से कुछ नहीं कहूँगा और न ही पॉलीटिकली मोटीवेटेड होकर कुछ कहूँगा। जब मुम्बई, कोलकाता या उस इलाके के लोग अपनी मांगें रखते हैं, तो मैं सोच रहा था कि मैं किस प्रकार से अपनी मांगें रखूँ, क्योंकि जिस झारखंड के इलाके से मैं चुनकर आता हूँ, वहां पर आपको मालूम होगा कि हिन्दुस्तान में जितना भी कोयले की खपत होती है, उसका 60 परसेंट झारखंड से आता है। रोजाना लाखों टन कोयला मालगाड़ियां अपने सीने पर लेकर, झारखंड की धरती को चीरती हुई देश के कोने-कोने में पहुंचाती हैं, लेकिन जब वहां की जनता को राहत देने की बात आती है, तो उसके साथ सौतेला व्यवहार किया जाता है।

सभापति महोदय, आपको यह जानकर दुख होगा कि जंगली इलाके में, कोयले की खदानों से कोयला निकल गया, वहां जमीन धंस रही है, लेकिन जब हम कहते हैं कि वहां किसी गाड़ी का हॉल्टेज भी रख दीजिए, तो अफसर लोगों का जवाब आता है कि किसी ट्रेन का एक हॉल्टेज देने से हमारा आगे का सारा रूटीन बिगड़ जाता है। 10-10 और 15-15 किलोमीटर चलकर लोग ट्रेन पकड़ने जाते हैं। मैं चिट्ठियों पर चिट्ठियां लिखता हूँ, लेकिन अधिकारियों की ओर से कोई उत्तर नहीं आता है।

सभापति महोदय, मैं आज ममता जी से कहना चाहता हूँ कि आप भी सांसद हैं, अगर सांसदों को आप डिग्रेड करेंगी, अगर सांसदों की प्रतिष्ठा पर आंच आएगी, तो उसी नाव में आप भी बैठी हैं। “डूबेगी कश्ती तो डूबेंगे सारे, न हम ही बचेंगे न साथी हमारे।” इसलिए पहले सांसदों की प्रतिष्ठा को तो बचाइए। जब आपके पास हमारी चिट्ठी आती है, तो कम से कम मुनियप्पा जी, हमें उत्तर दे देते हैं, लेकिन अफसरों को जो चिट्ठियां लिखी जाती हैं, उनका जवाब तक नहीं आता कि चिट्ठी मिली या नहीं। इतना ही नहीं, जब यह पूछा गया कि आप किस कंसल्टेटिव कमेटी में रहना चाहते हैं, तो मैंने रेलवे कंसल्टेटिव कमेटी में रहना ऑफ्ट किया था, क्योंकि दीदी, ममता जी, क्रांतिकारी हैं। हमारे क्षेत्र की जो समस्याएं होंगी, उन्हें दूर किया जाएगा, लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि पिछले 10 महीनों के अंदर कंसल्टेटिव कमेटी की केवल एक बैठक हुई, वह भी चलते हुए सत्र के दौरान। थके हुए लोग, शाम को 6.00 बजे पहुंचे, तो वही कहावत चरितार्थ हुई कि “चौबे गए छब्बे बनने और दुबे बनकर आए।” हम लोगों ने तो सोचा था कि ममता जी के निकट बैठकर समस्याओं का हल निकालेंगे, लेकिन उसके बाद, आज तक कंसल्टेटिव कमेटी की एक भी बैठक नहीं हुई।

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Within six months one meeting is held. अभी केवल नौ महीने हुए हैं। छः महीने में एक बार होती है।

श्री इन्दर सिंह नामधारी : मैं हैल्थ कंसल्टेटिव कमेटी का भी मैम्बर हूं। उसकी पिछले आठ महीनों में चार मीटिंगें हो चुकी हैं। यह मैं कैसे मान लूं कि छः महीने में एक बार मीटिंग होती है।

KUMARI MAMATA BANERJEE: That is a different thing.

श्री इन्दर सिंह नामधारी : मैंने पहले ही कहा था कि मैं ममता जी को आश्वस्त करना चाहता हूं कि मैं किसी पौलीटिकल मोटीवेशन से नहीं बोल रहा हूं, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि एक तरफ आप कहती हैं कि हम सोशियल वाएबिलिटी को देखेंगे और इकनॉमिक वाएबिलिटी नहीं देखेंगे, लेकिन यह कौन सी सोशियल वाएबिलिटी है, जहां से पूरे हिन्दुस्तान के लिए कोयला जा रहा है। यदि आप सोशयली भी आप देखें, तो वह सोशयली भी वाएबल है।

आप कभी बाई-रोड झारखंड में गयी हों, वहां एक नेशनल हाईवे - 99 है, वहां रास्ते के बीच में एक रेलवे फाटक है। वहां से कम से कम सौ ट्रेनें कोयला लेकर गुजरती हैं। वहां 24 घंटे में से 18 घंटे रेलवे का फाटक बंद रहता है। मैं कम से कम आधा दर्जन चिट्ठियां लिख चुका हूं कि चंदवा पर रेल का ओवरब्रिज बना दीजिये। अगर इमरजेंसी हो, कोई डिलेवरी केस हो, तब भी आदमी को वहां 45 मिनट तक रुकना पड़ेगा। इसका कोई उपाय नहीं है, जबकि वह नेशनल हाईवे है। यह कौन सी ऐसी बात है, जिस पर किसी की गुहार सुनी नहीं जाएगी, किसी की रिक्वेस्ट नहीं सुनी जाएगी? इसलिए मैंने कहा कि मैं तो सोचकर आया था कि रेलवे के मामले में बहुत सी समस्याओं का हल निकलेगा, लेकिन जो जलालत सहनी पड़ रही है, उसके चलते मैं दुखित हूं।

एक बात के लिए मैं जरूर आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि पिछली कंसल्टेटिव बैठक में जो एक ही बैठक हुयी, उसमें मैंने बरवाडीह, चिरीमुरी का मामला उठाया था, उसको आपने इन्क्ल्यूड किया है। इसका सर्वे होगा, लेकिन अभी वह प्लानिंग कमीशन के पास जाएगा। वह एक ऐसी लाइन है, जो अंग्रेजों के जमाने में शुरू हुयी थी। यह वर्ष 1942-43 में शुरू हुयी, लेकिन जब हिंदुस्तान आजाद हुआ, उसको बंद कर दिया गया। आपने उसको सर्वे में इन्क्ल्यूड किया है। इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं और आपसे आग्रह करना चाहना हूं कि हम तो बहुत कुछ आपसे नहीं मांगते, जब मुंबई के लोग और दूसरे प्रांतों के लोग अपनी मांगें रख रहे थे, तो मैं सोच रहा था कि मैं आपसे क्या मांगूं? एक राजधानी एक्सप्रेस वाया पलामू होकर चलती है। मैंने मांग की है और लिखा है कि उसको कम से कम हफ्ते में दो दिन कर दीजिए। जब हम लोग क्षेत्र में जाते हैं, तो हावड़ा राजधानी में बैठकर गया में उतरना पड़ता है। कम से कम जो चीजें आप आसानी से कर सकती हैं, वह आप जरूर करिए। आपने मुझे जवाब दिया। मुनियप्पा जी का लेटर आया था कि गया-चतरा लाइन पर काम शुरू गया है। मैंने आपके मेंबर इंजीनियर से पूछा

कि हमें दिखा दीजिए, अगर बजट वर्ष 2008-09 में गया-चतरा के लिए पैसा आया है, तो क्या कुछ काम शुरू हुआ है या नहीं? उन्होंने कहा कि अभी आपको केवल गड्ढे ही मिलेंगे। हमने कहा कि हमें गड्ढे ही दिखा दीजिए। ममता जी, मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जो पिछड़ गया है, ...(व्यवधान) स्थिति यही है कि जैसे मोर अपने पंखों को देखता है, तो सोचता है कि मैं कितना ब्यूटीफुल हूँ। ...(व्यवधान) मैं एक मिनट में कंक्ल्यूड कर रहा हूँ। लेकिन जब मोर अपने पैरों को देखता है, तब यह तकलीफ होती है कि काश, मेरे पैर वैसे ही होते, जैसे मेरे पंख हैं। इसलिए ममता जी, हावड़ा की राजधानियां जाती हैं, कम से कम हमारे पलामू जिले से अगर एक राजधानी की फ्रीक्वेंसी आप बढ़ा देंगी, तो आपका कुछ नहीं बिगड़ेगा। मेरी कई और भी छोटी-छोटी मांगें हैं, लेकिन मैं अभी समय नहीं लेना चाहता हूँ। मेरा आपसे आग्रह है कि आप वर्ल्ड क्लास प्लेटफार्म बनाएं, वह सब ठीक है, लेकिन कम से कम जो गरीब लोग हैं, उनके रहने के लिए, उनके ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record; no arguments.

*(Interruptions) ... **

श्री इन्दर सिंह नामधारी : मैं आपकी आज्ञा का पालन करता हूँ और अपनी बात समाप्त करता हूँ।

* Not recorded.

***श्री संजय धोत्रे (अकोला):** मैं इस सदन का ज्यादा वक्त न लेते हुए माननीय मंत्री महोदया का ध्यान कुछ महत्वपूर्ण विषयों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ ।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र महाराष्ट्र का अकोला क्षेत्र है । वर्ष 2008-09 के रेलवे बजट में अकोला-खंडवा-रतलाम के बीच गेज कनवर्जन के काम की शुरुआत करने का प्रस्ताव था लेकिन यह काम शुरू नहीं हो पाया । यह एक महत्वपूर्ण रेलवे लाईन है । यह मीटर गेज लाईन अजमेर से काचीगुढा तक थी और स्वतंत्रता से पूर्व यह एक महत्वपूर्ण रेल मार्ग माना जाता था । इस लाईन के गेज कनवर्जन की माँग कई वर्षों से की जा रही है । यह माँग किसी क्षेत्र या प्रदेश को ध्यान में रखकर नहीं की जा रही है बल्कि सारे देश और रेलवे विभाग की उन्नति और हित को ध्यान में रख कर की जा रही है । इस परियोजना का लाभ किसी एक राज्य को नहीं होने वाला है । इस परियोजना से कई राज्य, जैसे कि आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु , कर्नाटक, विदर्भ, मराठवाड़ा, मध्य प्रदेश, राजस्थान, गुजरात पंजाब, हरियाणा, दिल्ली और उत्तर प्रदेश सभी को लाभ होगा । इस गेज कनवर्जन के बाद यह माग्र दक्षिण भारत को उत्तर भारत के साथ जोड़ने वाला सबसे कम दूरी का मार्ग होगा । इसके द्वारा उत्तर भारत से दक्षिण भारत के लिये एक नया कॉरीडोर खुल जाएगा ।

रेलवे के सर्वे में किसी भी योजना के लिए रेट ऑफ रिटर्न (आर ओ आर) को प्राथमिकता दी जाती है । इस परियोजना का रेट ऑफ रिटर्न 25 प्रतिशत से भी ज्यादा है । जो कि शायद ही रेलवे की किसी परियोजना का होगा । इसी को ध्यान में रखते हुए इस गेज कनवर्जन परियोजना को कैबिनेट कमिटी ऑन इकोनोमिक अफेयर्स ने वर्ष 2007-08 में मंजूरी प्रदान की थी और यह प्रस्ताव वर्ष 2008-09 के रेलवे बजट में सम्मिलित किया गया था । लेकिन बड़े खेद के साथ मुझे यह कहना पड़ रहा है कि इसके बाद इस परियोजना का पिछले दो वर्षों से कही जिक्र तक नहीं किया गया । और इस पर काम की शुरुआत भी नहीं हो पाई ।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस परियोजना से कइ राज्यों और रेलवे को होने वाले लाभ को ध्यान में रखते हुए, इसे जल्द से जल्द पूरा किया जाए ।

इसके अलावा कुछ और महत्वपूर्ण विषयों की ओर मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ ।

* Speech was laid on the Table

अकोला से विजयवाड़ा और अकोला से तियपति के लिये गाड़ियाँ ग्रीष्मकाल के दौरान ट्रायल बेसिस पर चलाई जा गई थी जिससे यहाँ के लोगों में बड़ा उत्साह था । इन रेलगाड़ियों को अच्छा रिस्पांस भी मिला लेकिन अचानक ही यह रेलगाड़ियां बंद कर दी गई ।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इन गाड़ियों को जल्द से जल्द दोबारा शुरू करवाने का कष्ट करें । इसी तरह महोदया, यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए बड़े जोर-शोर से नांदेड़-श्रीगंगानगर के लिये एक रेलगाड़ी शुरू की गई थी, लेकिन मुश्किल से चार दिन चलने के बाद यह भी बंद कर दी गई और उसे नागपुर से शुरू किया गया ।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस गाड़ी को दोबारा शुरू किया जाए ताकि जो या9 इस सुविधा से वंचित हो गये हैं उन्हें सुविधा प्रदान की जा सकें ।

समय के अभाव की वजह से मैं अपने विचार यही समाप्त करता हूँ । आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया उसके लिये धन्यवाद ।

*SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN (FARIDKOT) : Thank you, Chairman Sir. I rise to support the Supplementary Demands for Grants (Railways), 2010-11, on behalf of my party Shiromani Akali Dal. However, I would also like to register my disappointment at the shortcomings that are evident in the functioning of the Railway Ministry.

Sir, I have a suggestion to make. I hope, the entire House will agree with my suggestion. Many Hon. Members have expressed similar sentiments. The name 'Railway Budget' should be rechristened and it should be associated with the state to which the Railway Minister belongs. Earlier, when Shri Lalu was the Railway Minister, Bihar got the lion's share in the Railway Budget. Now, when Mamata ji is the Railway Minister, West Bengal has got the maximum benefit. This has become the tradition of the Railway Ministry. So, let us change the name 'Railway Budget' and rename it as the Budget of the state from which the Railway Minister hails.

Sir, the annual feature of presenting the Railway Budget has been reduced to a ritual and a mere drama. I am a member of this august House for the last six years. I have also been a member of the Railway Standing Committee. I have attended several meetings convened by the ministry. I am sorry to say that not a single demand made by me has been fulfilled in the last six years. I had asked for just one train for Bathinda. It falls in the Malwa belt. We want a Shatabdi train. If this is not possible, at least a Jan Shatabdhi train should be provided to the people of Bathinda. However, this genuine demand of ours has not yet seen the light of the day.

Sir, in every Budget, announcements are made with much fanfare that new trains are being introduced and new railway lines are being laid. Model railway stations are announced in every Budget. However, many of these announcements remain on paper only.

* English translation of the Speech originally delivered in Punjabi.

They never see the light of the day. I suggest that at the time of presentation of the Railway-Budget, a progress report of work done on the announcements made in the previous year's Budget should also be laid on the table of the House.

Sir, there is a saying in Punjabi –make promises for the future and forget the past. I would like to give an instance of this related to my constituency Faridkot. Last year, the name of Faridkot station figured in the list of model railway stations. However, I am sorry to say, all this was nothing but drama. No concrete steps have been taken in this regard till now.

In every Budget claims are made that a large number of unmanned level crossings will be converted into manned level crossings. Mamata ji has also made an announcement in this regard. However, many innocent lives will be lost in the next five years by the time this work is completed. The need of the hour is to take up this work on a war footing.

Sir, Punjab has always been discriminated against.

SHRI LALU PRASAD : Chairman Sir, Madam Gulshan has given very good suggestions. Two ministers of state are present here. However, no one is noting down these suggestions.

KUMARI MAMATA BANNERJEE : Suggestions are being noted.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Chairman Sir, I am sorry to say that whenever Railway Budget is presented, Punjab is always discriminated against. We have to take the help of microscopes to find out whether the name of Punjab figures in the Railway Budget or not. What we find is a pittance or peanuts that are given to Punjab – an EMU or a DMU.

Sir, during the NDA rule, a Parikrama train was announced for Punjab. This train was to join all the five Sikh religions Takhts. Several years have passed by. However, there is no trace of the Parikrama train.

Chairman Sir, in my constituency, Mogha is a district headquarter. It is a religions place.

MR. CHAIRMAN : Please wind up.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN: Sir, if we are not allowed to express our demands and raise the issues pertaining to our electorate, what is the point in our coming to this august House.

MR. CHAIRMAN: Please try to be brief.

...(Interruptions)

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Sir, whenever we raise matters pertaining to the people of Punjab, we are asked to sit down. Ample time is not given to us. Other members disturb us. If we cannot raise issues related to our state, what is the point in coming here? Our problems are not solved. Nor are we allowed to speak.

MR. CHAIRMAN : Please be brief. Only five minutes time has been allotted for each member who wants to speak. No discrimination is shown to any member. Do not say like that.

SHRIMATI. PARAMJIT KAUR GULSHAN : Faridkot is my constituency. Mogha is the district headquarter in my constituency. Mogha is a religions and industrial town. It also has political significance. Sixty – two years have passed since we attained independence. However, I am sorry to say that there is no direct train linking Mogha to Delhi. I request Hon. Railway Minister Mamata ji to kindly start a train linking Mogha to Delhi at the earliest. People who vote for me expect me to help them. This is the demand of the people of the area.

Sir,there is a Nature Park in Mogha. Thousands of rare plants and trees are there in the Nature Park. The Punjab Government wants to promote tourism for people in the area. I had met the Chairman of Railway Board. I had also written letters to Hon. Minister seeking the help of Railways in this process. I appeal to Mamata ji to kindly look into this matter. It will give a great boost to tourism in the area.

When Lалуji was the Railway Minister, he had provided an AC Coach in Inter-City Ganganagar – Hardwar train. However, there is no cleanliness in this

train. Passengers are packed like sardines in the train. I appeal to Mamata ji to start a new train from Malwa belt of Punjab to Delhi. The Jehanabad Toofan Express to Ganganagar (3007-3008) needs AC coaches in First and Second classes. Ferozepur should be linked directly to Amritsar and new railway tracks should be laid for this purpose. Tarn Taran – Goindwal, and Abohar – Fazilka railway lines should be laid. A new train should be started on the Delhi via Ferozepur – Mogha – Faridkot-Bathinda route.

During Laluji's tenure, Rama-Mandi-Talwandi railway line had been sanctioned. However, it has not yet seen the light of the day. A new Shatabdi Express should be started from Ferozepur to Delhi via Mogha, Bathinda, Jakhar and Rohtak. Facilities at Mansa, Faridkot and Mogha railway stations should be improved forthwith to the multi-national level. A railway over-bridge at the main road at Kotkapura should also be constructed as a large number of accidents have taken place at this spot.

I also want to give a few suggestions. Safety and security of women travellers, especially during night should be strengthened. A doctor should be made available in each train for tackling any emergency. The backlog of reserved posts for SCs and STs in Railways must be filled at the earliest. The recruitment drive in Railways should be held at district headquarters as people have to travel far away for this purpose.

The quality of food in Railways is sub-standard. Catering services need to be improved. Hygiene or cleanliness should not be a casualty.

***श्री गणेशराव नागोराव दूधगांवकर (परभणी):** हमारे महाराष्ट्र में रेल विभाग द्वारा रेलवे की प्रगति करने जा रही है, आम आदमी रेलवे से यात्रा करता है। महाराष्ट्र में मुम्बई से हैदराबाद तक रेल चलती है।

मैं दक्षिण मध्य रेलवे की प्रगति के लिए महत्वपूर्ण सुझाव दे रहा हूं। माननीया रेल मंत्री ममता जी दिल से रेल की प्रगति करना चाहती हैं। मंत्री जी से मेरी विनती है कि उत्तर से दक्षिण में रेल यात्रा को सुदृढ़ करने हेतु व्यापारियों और पर्यटकों को सुगम सुविधा मिल सके।

1. खाण्डवा से अकोला गेज कन्वर्जन का कार्य तुरंत किया जाये।
2. मनमाड से सिकन्दराबाद रेल लाइन का विद्युतीकरण किया जाये।
3. परभनी से मुदखेड जंक्शन का दोहरीकरण मंजूर करने की आवश्यकता है। इस कार्य को तुरंत मंजूरी दी जाये।
4. सिंगनापुर स्टेशन एवं घोड़ी स्टेशनों का नियमित किया जाना अति आवश्यक है, इसे मंजूर किया जाये।
5. पूना जंक्शन स्टेशन जेम्बो रेल सेंटर बनाया जाये क्योंकि मराठावाड़ा क्षेत्र के विकास एवं कृषि हेतु आवश्यक उपयोगी चीजों का देश के अन्य शहरों से आयात निर्यात किया जाता है।
6. पूना जंक्शन स्टेशन का सोलो मोटीवेट सेंटर कार्यान्वित किया जाना निहायत ही जरूरी है।
7. परभणी देश के 12 ज्योर्तिलिंगों में से एक है, यह पर्यटन व आस्था के लिए काफी महत्वपूर्ण है। पर्यटकों, लोगों के आवागमन के लिए परभनी स्टेशन पर रूकने के लिए 50 कमरों की आवश्यकता है।

परभनी देश में विख्यात है। यहां पर आस्था एवं पर्यटन की दृष्टि से लोगों का आवागमन होता रहता है। मुख्यतः पर्यटक दो ज्योर्तिलिंगों क्रमशः परली शिव मंदिर और ओढ़ा शिव मंदिर और अन्य मंदिरों, जो आस्था से जुड़े हैं, उनके दर्शन के लिए आते हैं, परन्तु उनके रूकने के लिए रेल स्टेशन पर रूकने की व्यवस्था सुनिश्चित करना आवश्यक है।

मैं आशा करता हूं कि माननीया रेल मंत्री जी मेरी मांगों पर विचार कर इन कार्यों को तुरंत पूरा कर एवं इन पर की गई कार्यवाही से मुझे अवगत करायेंगी।

* Speech was laid on the Table

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, it is around 6 o'clock. If the House agrees, we may extend the House further for one hour; and then afterwards, we will take up *Zero Hour* also.

Firstly, I want to take the sense of the House. Is it the sense of the House to extend the time of the House till the Minister's reply is over and then *Zero Hour* is over?

SOME HON. MEMBERS: Yes.

MR. CHAIRMAN: All right. The House is extended till the hon. Minister's reply and then *Zero Hour* are over.

I would request the hon. Members to be very brief.

Now, Shri Umashankar Singh.

श्री उमाशंकर सिंह (महाराजगंज): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट की अनुदान मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए हम आपका आभार प्रकट करते हैं। ...(व्यवधान) मैं माननीय रेल मंत्री जी के बजट की अनुदान मांगों पर अपने दल की ओर से समर्थन करता हूँ। देश में चारों तरफ बजट की प्रशंसा हुई है और हम भी प्रशंसा करना चाहते हैं। हम चाहते हैं कि माननीय मंत्री जी की ममता की छांव बिहार के गरीब लोगों के दिल को भी छूने का काम करे। बिहार में जितने प्रोजेक्ट स्वीकृत हुए हैं, लगभग 55 हजार करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स स्वीकृत हुए हैं, जिनका काम धीमी गति से चल रहा है। माननीय मंत्री जी ने अपने बजट के विरोधाभास में यह कहा है कि एक तरफ निजीकरण नहीं करेंगे, तो दूसरी तरफ पीपीपी के माध्यम से काम करने का वचन दिया है। लालू प्रसाद जी ने अपने मंत्रित्व काल में अथक प्रयास किया, लेकिन जब ये सफल नहीं हुए, तो कैबिनेट का फैसला हुआ ...(व्यवधान) कि विभाग के माध्यम से काम कराया जाएगा।

18.00 hrs.

मढौरा, बरैली, छपरा, मधेपुरा, डेहरी-आनसोन, रोड-रेल ब्रिज आदि की जितनी योजनाएं हैं, उनके बारे में बाद में कैबिनेट का फैसला हुआ कि विभाग द्वारा ही कार्य कराया जाएगा। पूरी दुनिया में मंदी के कारण मुझे नहीं लगता है कि कोई यहां निवेश करेगा। मंदी के चलते पीपीपी का निर्णय असंभव सा प्रतीत होता है। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि किशनगंज से मुजफ्फरपुर, छपरा, गोरखपुर, लखनऊ होते हुए, देश की आजादी के इतने वर्षों बाद भी एक राजधानी ट्रेन नहीं चलती है। इसलिए नहीं है कि क्योंकि डबल लाइन नहीं है। डबलिंग का काम शुरू हुआ है, वह बहुत धीमी गति से चल रहा है। कभी जमीन अधिग्रहण की बात कही जाती है तो कभी वृक्ष काटने की बात कही जाती है, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि दोहरीकरण का काम जल्दी पूरा किया जाए जो उत्तर भारत में ट्रेनों के विलंब से परिचालन का मुख्य कारण है। वह दूर हो जाएगा।

18.01 hrs.

(Shri Inder Singh Namdhari in the Chair)

विद्युतीकरण का काम शुरू हुआ, डीजल इतना महंगा है, डीजल से ट्रेन्स चलती हैं। विद्युतीकरण से ट्रेन्स का काफी सस्ता संचालन होगा। विद्युतीकरण का काम दिल्ली से केवल बाराबंकी तक हुआ है। बाराबंकी से गुवाहाटी तक विद्युतीकरण नहीं है। मैं निवेदन करता हूँ कि इस काम को भी पूरा करें। जो भी योजनाएं पहले से स्वीकृत हैं, कल-कारखाने स्वीकृत हैं चाहे वह रायबरेली का हो, मढौरा का हो, चाहे मधेपुरा का हो, चाहे डेहरी-आनसोन का हो, चाहे विद्युतीकरण का काम हो, सभी को आप विभाग के माध्यम से ही कराने का निर्णय लें क्योंकि पहले यह कैबिनेट द्वारा फैसला किया जा चुका है।

सिवान और छपरा जिले के शहीद लोगों ने इस देश को गुलामी की जकड़न से छुड़ाने में अग्रणी रहे हैं। चाहे मौलाना मजहरूल हक, देशरत्न डाक्टर राजेन्द्र प्रसाद का नाम, लोकनायक जय प्रकाश नारायण का नाम उसमें अग्रणी है, इसके बाद भी सिवान को नजरअंदाज किया जा रहा है। इसके बावजूद छपरा और सिवान में वार्शिंग पिट नहीं है। सिवान में रेल की काफी जमीन पड़ी हुई है, यदि वहां वार्शिंग पिट बन जाती है तो वहां से गाड़ियों का परिचालन एवं टर्मिनेशन हो सकता है। सिवान से काफी आदमी सफर करते हैं। वहां प्रतिदिन दस से पंद्रह लाख रूपए के टिकट की बिक्री होती है, लेकिन वहां से एक भी ट्रेन मुंबई, सूरत या दिल्ली के लिए संचालित नहीं होती है। जिस जिले के लोगों ने देश की आजादी के लिए इतनी कुर्बानी दी, उस जिले को नजरअंदाज किया जाता है। इसलिए मैं आग्रह करूंगा कि राजधानी भी उस रूट से चले और ट्रेन के ओरिजिनेशन के लिए वहां वार्शिंग पिट बनना जरूरी है। मैं यह निवेदन करता हूँ कि थावे में लालू जी के समय डिवीजन खुला, डीआरएम ऑफिस खुला है, लेकिन वह बंद सा हो गया है। पहले वहां एक ओएसडी बैठते थे, लेकिन अभी वहां कोई काम नहीं हो रहा है। मैं यह कहूंगा कि उत्तर प्रदेश में कप्तानगंज से थावे, थावे से गोपालगंज होते हुए मशरख, छपरा तक जो छोटी लाइन है, उसके आमान परिवर्तन की योजना स्वीकृत है, उसे भी जल्द से जल्द पूरा कराने की कृपा कीजिए। महराजगंज से मशरख और मशरख से रेवाघाट तक नई रेल लाइन बिछाने की योजना स्वीकृत है, योजना आयोग से उसकी स्वीकृति प्राप्त है, मिट्टी का काम बहुत हद तक पूरा हो चुका है, लेकिन यह काम बंद सा है, उसे भी पूरा कराने की कृपा करें। भागलपुर डिवीजन की बात शाहनवाज जी ने भी उठाई थी।...(व्यवधान) मैं भी निवेदन करता हूँ।

सभापति महोदय : उमाशंकर जी, लालू जी रेल मंत्री रहे हैं, वे बताते जाएंगे तो आप पूरा दिन बोलते रहिएगा तब भी आपकी बात समाप्त नहीं होगी।

श्री उमाशंकर सिंह : नहीं-नहीं। लालू जी नहीं बता रहे हैं। इनके बताने से नहीं बोलूंगा।

श्री लालू प्रसाद : मैं इनकी हेल्प कर रहा हूँ।

श्री उमाशंकर सिंह : लालू जी हेल्पलाइन का काम कर रहे हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि जो भी योजनाएं पहले से स्वीकृत हैं, उनमें विभाग के माध्यम से ही काम कराया जाए। जिरादेई रेलवे स्टेशन, जो देशरत्न डाक्टर राजेन्द्र प्रसाद के नाम पर है। वहाँ वीरान जैसा है, उसे मॉडल स्टेशन बनाना चाहिए। मॉडल स्टेशन बनाने की बात तो क्या, उसका आज तक सौंदर्यीकरण भी नहीं हुआ है। इसलिए हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि जिरादेई स्टेशन जो राजेन्द्र बाबू का पैतृक स्थान भी है, उस स्टेशन को पर्यटन स्थल



का स्वरूप देना चाहिए और उसका सौन्दर्यीकरण करके उसे माडल स्टेशन बनाना चाहिए। पूर्वोत्तर रेलवे में सोनपुर रेलवे कॉलेज का टेकओवर हुआ था। वहां के गरीब कर्मचारी, शिक्षक और शिक्षकतर कर्मचारी वेतन के बिना परेशान हैं। उसकी अधिसूचना निर्गत नहीं हुई है। रेल विभाग को इस तरफ ध्यान देना चाहिए। पूर्वोत्तर रेलवे कॉलेज सोनपुर में है लेकिन हम जानना चाहते हैं कि उस फाइल को कितने दिनों तक लटकाया जाएगा। इसलिए मेरी रिक्वेस्ट है कि उसका जल्द से जल्द निपटारा किया जाए और अधिसूचना निर्गत कर उन लोगों को वेतन दिया जाए जिससे वहाँ के कर्मचारियों सहित गरीब बच्चे भी शिक्षा पा सकें।

श्री लालू प्रसाद : दो मिनट हम भी बोलना चाहते हैं।

सभापति महोदय : अगर आप इंटरवीन करना चाहते हैं तो कर सकते हैं, भाषण के तौर पर नहीं।

श्री लालू प्रसाद : वही करना चाहता हूं। हम बिहारी लोग हैं, आप सब बातें समझते ही हैं। मैं इस रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूं। इसमें कोई शक नहीं है। माननीया मंत्री जी का कार्यकाल भी कम ही हुआ है। इस दौरान बहुत सारे संकल्प लिए गए हैं और घोषणाएं की गई हैं। मैं दो-तीन बातें कहकर अपनी बात को समाप्त करूंगा।

सभापति महोदय: लालू जी, यह उचित नहीं होगा। आप कुछ रिजॉएंडर दे दीजिए, क्योंकि एक ही दल के दो सदस्य साथ-साथ नहीं बोल सकते।

श्री लालू प्रसाद : एक सदस्य की पार्टी का बोल सकता है, लेकिन चार सदस्यों की पार्टी का नहीं बोल सकता। यह बात तो आप पर भी लागू होती है।

सभापति महोदय: यह बात नहीं है। मैंने यह कहा है कि आपके ही दल के पहले उमाशंकर जी बोले और उसके तुरंत बाद आप बोल रहे हैं।

श्री लालू प्रसाद : मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि देश में जितनी भी एकजीस्टिंग रेल लाइंस हैं, सब पर ह्यूज कंजेशन है। पांच-पांच मिनट में ट्रेन निकालना पड़ता है। उसे एवायड करने के लिए थर्ड लाइन बनाई जाए। उसके लिए एक ईस्टर्न कॉरिडोर लुधियाना से लेकर कोलकाता पोर्ट वाया सोननगर हो कर जाना था। उस पर कुछ अवार्ड भी हुआ था, मिट्टी डालने का काम भी शुरू हुआ था। इसी तरह से वैस्टर्न कॉरिडोर दिल्ली से लेकर मुम्बई नेक्स्ट स्टेज पर था। मुम्बई से चेन्नई, जो प्रोजेक्ट था, वह दिखाई नहीं देता है। 'जायका' के समर्थन से, जापान सरकार के समर्थन से अपने देश के प्रधान मंत्री और जापान के प्रधान मंत्री के बीच एक एग्रीमेंट हुआ था कि पैसा वह देंगे। हम आशा करते हैं कि माननीया मंत्री इस पर पूरा मार्गदर्शन करेंगी। इसके अलावा बाराबंकी से लेकर गुवाहाटी तक विद्युतीकरण का काम चल रहा है। उसे पूरा कराकर, एनर्जाइज कराकर उस पर ट्रैफिक शुरू कराएं। हम धन्यवाद देते हैं रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को, वह पटना गए थे। वहां उन्होंने 55000 करोड़ रुपए के प्रोजेक्ट को पूरा करने के लिए पैसा दिया और रिव्यू किया। यह उन्होंने अच्छा काम किया है। उसे पूरा कराने के लिए हम मंत्री जी को धन्यवाद देते हैं।



*SHRIMATI SUSMITA BAURI (VISHNUPUR): Sir, I demand the following Projects/ Proposals for the consideration of the Honourable Railway Minister.

Proposed new construction works of Railway lines from Bishnupur to Tarakeswar, Bankura to Mukutmanipur and extension of B.D.R Railway line from “Rainagar to Masagram” with cord line of Eastern Railway to Howrah Railway Station are needed to be expedited.

Another Train from Bankura to Rainagar is urgently needed to be placed there for reducing the inconveniences of the passengers because there is only one train and flying excepting Sunday becoming very crowded. So every day two trains are badly needed for giving passengers advantages on that line.

One Station is demanded by the people of “Gogradal” on BDR Railway line from ‘Bankura’ to ‘Masagram’ Section and another Station is demanded by the people of the area of ‘Tribanka’ on “Bishnupur” “Tarakeswar” line.

One Railway line is needed to be constructed for connecting Bankura to Asansol via Raniganj. It is a very short distance only 43 kms (approximately) and about 15/16 kms have been made for MTP (D.V.C) Durlavpur, only the rest portion from Durlavpur to Bankura and it is about 25/26 kms are needed to be made. If it is made then those area would be much more developed i.e. Bankura, Purulia and Burdwan these three districts.

A Fast-Passenger Train from Asansol to Howrah via Purulia and Bankura.

One new line project that is “Durgapur” to “Beliatore”.

“Jhagram” to “Purulia” Railway line that is already surveyed and sanctioned by Planning Commission but work is not yet started.

***SHRI PULIN BIHARI BASKE (JHARGRAM) :** I would like to raise few points in regard to the Railway Budget 2010-2011.

In her previous Budget, Hon. Railway Minister had announced many new schemes. But unfortunately in this Budget, we have seen a new thing. Most of these schemes announced in the previous budget are left out. There is no budgetary allocation for these schemes. We do not know whether these schemes are alive or dead. I would like to mention about the new rail lines from Salboni to Jhargram via Lalgah-Belpahari, and Panskura-Chandrokona Road via Ghatal. No Budgetary allocation has been made in this Rail Budget. Tribal belt is mostly remain neglected with this Budget. This Budget is worse instead of getting better. So, I strongly oppose this Rail Budget.

I raise the following points to consider by the Ministry in connection to the Railway Budget 2010-11.

Construction of new line from Jhargram to Purulia which had been announced in last Railway Budget of previous Government.

A new line should be constructed from Baripada of Orissa to Gidhni of West Bengal

Allocation of fund to construct new line from Salboni to Jhargram via Lalgah and Belpahari under SE Railway.

Budgetary allocation of fund to construct new rail line from Panskura to Chandrokona Road via Ghatal under SE Railway.

Midnapore to Jhargram Local train has been introduced, it is welcomed, but the train is not suitable for the passengers.

I conclude my speech by my last point.

Most express trains including Rajdhani Exress are running late regularly. There are no safety and security and dacoities, robberies hijacking of train in every

* Speech was laid on the Table


day's feature in Indian rail. There is no water, cleanliness, RPF personnel in long distance trains. Passengers are suffering much for want of passengers amenities. But, I am sorry to say, our Hon'ble Railway Minister is more interested in other matters, which are not at all related to rail. There are more than 1.72 lakh laying vacant in the Railway Department. So, I urge upon the Railway Ministry through you, that proper attention must be given.

SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI): Mr. Chairman, Sir, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants for Railways.

Whoever may be framing this Budget, opposition parties raise so many objections. Even though they have put some allegations against this Budget, our UPA Government has produced through our revolutionary Railway Minister Madam Mamata Banerjee a Budget which is growth oriented and passenger friendly. It has spared the common man from hike in passenger fares and also freight rates. This is a passenger fare reducing time for the last few years in the UPA Government. Our hon. Railway Minister Mamataji has given adequate attention to passenger amenities, safety, introduction of new trains and extension of existing trains, facilities to Railway employees; all these important things are containing in the Railway Budget.

Sir, there is a saying in Tamil :

*“Potruvaar Potrattum
Puzhudhivari Thootruvar Thootrattum”*

It means – Whatever may be the blame or praise, you go on doing your duty. Whatever may be the blame,  hon. Minister of Railways, Kumari Mamata Banerjee has presented a revolutionary Railway Budget.

One very important point here is about the unmanned level-crossings. This is causing increasing concern among the people. Most of these unmanned level-crossings are causing damage to properties and also we are losing valuables and also valuable lives. In order to put an end to this menace, the hon. Minister of Railways has announced that 1,000 unmanned level-crossings per year will be converted into manned level-crossings. Within the next five years, some 5,000 unmanned level-crossings will be converted into manned ones. This is a revolutionary Budget. I am telling it here.

The railway employees are also given more importance in this Budget. The railway employees are facing a lot of difficulties for their accommodation. I congratulate the hon. Minister for announcing in the House about a scheme – House for all – to facilitate railway employees and mitigate the problems of housing to the railway employees.

Another important point is about the coaches. I urge upon the hon. Minister that we have to give more coaches because during the rush time there is shortage of coaches. We have to add coaches to the regular trains. For this we have to produce more coaches. People want more coaches in regular trains and also more train facilities all over the country. Another very important point is that the Railways is providing national integration. Nowadays you see that in Tamil Nadu also, previously the Dravidian Parties were having the view of separate Tamil Nadu; now they have completely changed their policy. Now all the Dravidian parties, all the people of Tamil Nadu are appreciating the national integration which is provided by the Railway department. We have to make a link between the States. We have to provide a link between Kashmir to Kanyakumari, Delhi and Kanyakumari, Delhi and Tirunelveli and also from Mumbai and West Bengal areas. By the way we are creating brotherhood relationship between one state to other.

You know very well that Kanyakumari is a historical place. The Vivekananda Rock is there. Most of the tourists from West Bengal are coming here. Many people from almost all the areas in the country are coming there. To make a link, our UPA Government has provided such a good railway link now.

I want to say one more thing here as far as my constituency is concerned. It is a very important point that I have to make. The hon. Minister has given many new trains to us and I appreciate that. Our esteemed Minister Ahamed has come there to start the newly introduced train to Hafa. Four new trains are introduced in Tamil Nadu.

At the same time, I urge upon the hon. Minister that you have to allot more funds for the doubling of the line. Almost all the people are coming from different states to Kanyakumari and to Tamil Nadu. Tirunelveli is on the way to Kanyakumari. I request the hon. Minister to sanction doubling of the line and also electrification of the line. I request the hon. Minister to allot funds for this. If you allot funds, then only the ambition of the people will be fulfilled and our people would appreciate the Government.

Madam, you have done a very good job. You have to give funds to Tamil Nadu and for Tirunelveli constituency for double track railway line. Thank you, Sir, for this opportunity.

श्री लालू प्रसाद : सभापति महोदय, अभी कितने माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं?

MR. CHAIRMAN : जल्दी सभी माननीय सदस्य अपनी बात कह लेंगे। जो माननीय सदस्य बोलने के लिए तैयार हो कर आते हैं, अगर उन्हें बोलने के लिए समय न दिया जाए, तो उनका मन टूटता है।

श्री सोहन पोटाई (कांकेर): सभापति महोदय, आज वर्ष 2010-11 की रेल की अनुदान मांगों पर हम चर्चा कर रहे हैं। मैं विशेष रूप से छत्तीसगढ़ की बात कहना चाहूंगा। जो रेल बजट पेश किया गया है, पिछले वर्ष की तरह इस बार भी छत्तीसगढ़ की उपेक्षा की गई है। साउथ ईस्टर्न बिलासपुर जोन है, वह अन्य राज्यों की अपेक्षा सबसे ज्यादा राजस्व रेल विभाग को देता है। सबसे ज्यादा राजस्व देने वाले राज्य के साथ यदि उपेक्षा हो, तो स्वाभाविक रूप से हम लोगों को पीड़ा होती है। वही पीड़ा हम सदन में रखना चाहते हैं। छत्तीसगढ़ में लोहा, कोयला, अभ्रक, हीरा, सोना, चांदी, एल्यूमिनियम, अयस्क, लाइमस्टोन, स्टील तथा प्राकृतिक सम्पदा है। आप झारखंड से आए हैं। झारखंड, उड़ीसा और छत्तीसगढ़ में लगभग एक ही प्रकार की खनिज सम्पदा है और ये राज्य उपेक्षा से पीड़ित हैं। 15 तारीख को हमने सदन में जो दंतेवाड़ा में नक्सली घटना हुई, इस घटना पर चर्चा की। मैं कहना चाहूंगा कि वहां विकास नहीं होने के कारण, पढ़े-लिखे बेरोजगार गलत रास्ता अपना लेते हैं। ऐसे राज्य जो विकास की दृष्टि से उपेक्षित हैं, जहां रेलवे लाइन नहीं है, चाहे झारखंड हो, उड़ीसा हो, बिहार हो या आंध्रप्रदेश हो या महाराष्ट्र हो, उपेक्षित क्षेत्रों में ही नक्सलवाद ज्यादा है। सड़क यातायात के साथ-साथ रेलवे यातायात का विकास भी देश के विकास के लिए बहुत आवश्यक है। मैं कहना चाहता हूँ कि छत्तीसगढ़ में प्रति सौ किलोमीटर पर 0.77 किलोमीटर का रेल यातायात है, जबकि वहां राष्ट्रीय घनत्व के हिसाब से 1.92 किलोमीटर प्रति सौ वर्ग किलोमीटर की दृष्टि से होना चाहिए।

सभापति महोदय : पोटाई जी, आप क्षेत्र की समस्याओं पर पहले बोल लीजिए।

श्री सोहन पोटाई : इसके बावजूद प्रदेश के कई ऐसे जिले जैसे नारायणपुर, कांकेर,, कवर्धा, बीजापुर आदि जिले जो रेलवे से उपेक्षित हैं, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि रायपुर से धमतरी रेल लाइन, जो अंग्रेजों के जमाने से है, जहां पहले रेलवे की पटरी साल से बनती थी और सिलबट के नाम से सप्लाई होती थी। वहां की रेलवे लाइन के लिए बार-बार कहा गया कि इस रेलवे लाइन को नेरोगेज से ब्राडगेज किया जाए, लेकिन अभी तक ब्राडगेज नहीं हुआ है। इसे ब्राडगेज किया जाए।

नई प्रस्तावित दल्लीराजहरा से रावघाट लाइन है। कई बार सुनने को मिलता है कि यह टेंडर हो चुका है। कई बार पता चलता है कि टेंडर नहीं हुआ है। नई प्रस्तावित रेल लाइन को जगदलपुर तक जोड़ा जाए। रावघाट देश का सर्वाधिक लोह भंडारण क्षेत्र है। वर्ष 2011 तक वहां खनन होना अति आवश्यक है, अन्यथा हमारा भिलाई प्लांट बंद होने की कगार पर पहुंच जाएगा। इसलिए इसे तत्काल स्वीकृत करने की आवश्यकता है। मेरे संसदीय क्षेत्र कांकेर को धमतरी जोड़ते हैं, तो मात्र 65 किलोमीटर ब्राडगेज करके इसे आसानी से जोड़ा जा सकता है या दल्लीराजहरा, जहां पोंडी के पास सब-स्टेशन है, पोंडी से भी कांकेर को आसानी से जोड़ा जा सकता है।

चौथी बात डोंगरगढ़-कवर्धा-मुंगेली-तख्तपुर और करगी रोड मार्ग इन्हें भी प्रस्तावित करने की मांग करता हूं। रायगढ़-मांड-घरघोड़ा-तमनार नई रेल लाइन, इस क्षेत्र में अभी कोयला खनन की शुरूआत हुई है, इसलिए यहां रेल लाइन की बहुत आवश्यकता है। अम्बिकापुर-बखाड़ी (गढ़वा) मार्ग जो छत्तीसगढ़ से झारखंड को जोड़ेगा, इसकी भी आवश्यकता है। कोरबा-पेण्ड्रा वाया करघोरा मार्ग परिचालित यात्री ट्रेनों की फ्रिक्वेंसी बढ़ाये जाने की भी मांग करता हूं। दुर्ग-निजामुद्दीन छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस जो चलती है, उसे सप्ताह में दो से तीन दिन किया गया है, उसे प्रतिदिन कर दिया जाए तो छत्तीसगढ़ के यात्रियों को दिल्ली तक आने में सुविधा होगी।

सभापति महोदय : आप इनका एक्सप्लेनेशन मत दीजिए, केवल पढ़ते जाइये।

श्री सोहन पोटाई : बिलासपुर-पुणे एक्सप्रेस जो सप्ताह में एक दिन चलती है, उसे प्रतिदिन किया जाए। हमारे प्रदेश में दुर्ग-बिलासपुर से जम्मू-कश्मीर तक नई रेल लाइन प्रारम्भ की जाए। क्योंकि हमारे छत्तीसगढ़ क्षेत्र से भी बहुत सारे लोग जम्मू देवी के दर्शन के लिए जाते हैं। इसलिए इस ट्रेन की वहां बहुत आवश्यकता है।

मैं अंतिम बात कहना चाहता हूं कि दुर्ग-गुवाहाटी तक भी रेल लाइन की आवश्यकता है। इसलिए आपके माध्यम से मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि मेरी उक्त सभी मांगों को इस रेल बजट में सम्मिलित करने की कृपा करें।

*SK. SAIDUL HAQUE (BARDHMAN-DURGAPUR): Madam, I beg to lay my written speech on Demands for Grants for Railways 2010-11.

I do oppose the Demands for Grants for the following reasons:-

1. The Hon'ble Railway Minister has announced many projects without the sanction of the Planning Commission. Their implementation therefore is highly suspect. Last year in her budget proposal, she has made number of new projects but most of them have not been implemented so far. While the Railway Minister has made tall claims on laying 1000 kms of new railway lines, it is shocking that the action plan allocations for gauge conversion, doubling of railway lines and new rolling stock like wagons and carriages have been cut in nominal terms. In that sense, it is not far from truth to tell that the Budget speech has sought to conceal gross failures through misleading announcements.
2. In Railway travel what is more important is the safety of the passengers. Over 120 railway accidents have taken place so far during this financial year. But what we see that the allocations for the Railway Safety Fund has been cut by Rs.579 crore from last year. Over and above, one lakh seventy thousand railway posts are lying vacant out of which nearly 90000 are posts related to Railway safety.
3. On her Budget speech, the Hon'ble Railway Minister has made an unprecedented thrust towards participation in all areas in the name of P.P.P. which is not at all desirable.

At this backdrop, I would also like to make the following demands:-

1. Need to allocate more funds for early completion of Pending Railway projects, gauge conversion and doubling of lines.
2. Need to increase allocation of funds for better signaling and tele-communications in railway traffic.

3. Need to provide stoppage of one Rajdhani Express at Burdwan in West Bengal.
4. Need to introduce a new train between Durgpur and Howrah in E.R.
5. Need to upgrade Katwa-Ahmedpur line from narrow gauge to broad gauge in E.R.
6. Need to extend gauge conversion from Burdwan to Katwa all the line in E.R.
7. Need to install escalator at Durgapur Railway Station in E.R.

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER (PONNANI): Sir, thank you very much for giving me this opportunity to make my observations on the Railway Budget. I express my heartfelt congratulations to the hon. Minister; the Ministers of State for Railways; and Indian Railways in general for the commendable performance. I would not hesitate to say that the Indian Railways is really on the fast track.

You have made certain declarations in the Budget speech. I would like to say that previously there was a gap between declaration and implementation. On the other hand, now, we are witnessing that almost all the declarations are translated into actions. Really speaking, we must congratulate the Minister because she really applied a multi-track diplomacy in this. Multi-track diplomacy means there is all-round development activities and there was no other hike in passenger tariff also. It is really a skill. This was achieved without charging any additional tariff. It is really a skill and it is an art. It is like honey bee collecting honey from the flower without giving pain to it. The Minister can deserve all the congratulations for it. There is better employee-employer relations that are maintained, and social commitment is also there in the Railways. She was saying about it in the first speech itself. It is also there that it is a success. Similarly, there are facilities for women passengers; full travel concession for cancer patients; and all these flagship programmes are there.

If we examine the development indicator, the growth in earning is 8.74 per cent; earning through goods is 8.56 per cent; passenger earning is 8.1 per cent; freight traffic growth is 7.44 per cent; and parcel earning is 18 per cent. It is really a record. One thing is there that when we are doing something substantial in the Department, then hyper-critics may say so many things. I suggest that it is better to ignore them. One remark had really hurt me. In the last Budget she was announcing a lot of things, and the next day there was a reaction from our friends on the other side, especially, our CPI (M) colleagues from Bengal. They were saying that Kumari Mamata Banerjee is making political capital out of this.

They were saying that she was aiming for the next elections in West Bengal. These kinds of funny things should not be there. There are two things. One, even if she does something for West Bengal, there is no harm in that because brothers and sisters in that State were suffering for the last 30 years. Let them have some relief through Kumari Mamata Banerjee. Why should you get annoyed on this? Even if she does not do that, you cannot unnecessarily blame a leader who is taking initiative in all kinds of things like these.

I would like to mention one important thing about social justice. When you made an announcement on social justice in employment, it was a new kind of declaration. The entire country was congratulating the Minister, and they were believing that you would be bridging that gap. As you all know, as per the most authentic report, that is, Sachar Commission, the representation of the largest minority in the country in the Railways is just 4.5 per cent; that too, 85 per cent of them are in the lower category. At page 58 and 59 of the Annual Report of the Railways, you have the details of the total number of railway employees and also the details of SC/ST representation. What about the OBCs, I would like to ask. Why there is no mention in that? I am not blaming the Minister. It is not a new thing. It is not her creation. It has been continuing for a long time. This much of discrimination is there. What I am suggesting is that steps should be taken on a war-footing to bridge this gap. I suggest that at least in the next document, you may have a column containing the details relating to the OBCs. Let the whole nation understand what exactly their position is.

Coming to Kerala, we all know that you have given a lot of consideration to this State, like new trains and other things. It is all working very well. All the trains have started running, the last one being the Duronto train. Our congratulations to you because you have given that much of consideration. In respect of dedicated freight corridor, Kerala has been ignored, not exactly ignored.

MR. CHAIRMAN : Will you please conclude now?

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER : I hope that you will correct it. We deserve that. Our request is quite genuine. I hope you will consider that. Similar is the case in respect of the announcement of introduction of luxury trains for tourists. Barring Kerala, where is the tourist destination? I am requesting that one luxury tourist train to Kerala should be introduced. Similar is our genuine demand for a Peninsula Railway Zone. That also deserves due consideration. I hope the hon. Minister and her team will give due consideration to that. Similarly, a triangular railway platform at Shoranur is very much required. A Coach Factory at Palghat and Wagon Factory at Cherthala, Alleppey, should also be established and that also deserves your most important consideration. I hope you will give due consideration for that also.

At the end, I would like to mention one very important thing concerning the physically handicapped people. At page 69 of this Annual Report, it says that you are doing a lot of things for the physically handicapped persons like arrangements at the railway stations and all kinds of concessions. Previously, we had allotted STD booths for the physically handicapped persons at some selected railway stations. Now, with the use of mobiles, those booths have become irrelevant. There is no income from that and they are starving like anything. I humbly request the hon. Minister, who is having that much of compassion for the downtrodden, and for the poor sections of the society, to find some alternative way to help them.

I do not want to take much time. I am confident that things will become a reality. All the ideas of the Ministry of Railways, I feel that you can translate all those ideas into action.

With these few words, I conclude my speech.

***SHRI A.K.S. VIJAYAN (NAGAPATTINAM) :** On behalf of the Dravida Munnerta Kazhagam and on my own behalf, I support the Demands for grants for the Ministry of Railways. At least to some extent I hope this would help the Railways to go in for completing certain pending projects and add pace to the ongoing projects.

I would like to recall and reiterate what our leader and the Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalaingar Karunanidhi had stated about this year's Railway Budget. He had impressed upon the need to allocate more funds and speed up the ongoing schemes and complete the long pending ones at the earliest especially to overcome the cost over run.

I would like to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister to the need for the augmentation of train service pertaining to my Parliamentary Constituency. In the Railway Budget for the year 2008, it was announced that an Express Train would be introduced between Nagore and Chennai. The announcement that remains on paper which needs to be translated into action and I urge upon the Railway Minister to introduce this Express Train service immediately.

The railway link between Thiruvavur and Chennai needs to be augmented with increased service by way of introducing both morning and evening trains. Kollam Express train that was running between Nagore and Kollam was stopped when the gauge conversion works were on. Now that the express train is running between Kollam and Madurai, I request the Railway Minister to reintroduce this train to run from Kollam to Nagore.

Similar is the fate of the train running between Nagore and Mysore. This service that was affected by the gauge conversion work needs to be re-introduced. As such, Train No. 6231/6232 is running between Mayiladuthurai and Mysore. Instead of Mayiladuthurai, this train must be originated from Nagore, similarly as it was before the commencement of gauge conversion work. In order to benefit

* Speech was laid on the Table.

the passengers from Mayiladuthurai and Kumbakonam, a slip coach service may be resorted to by way of giving connectivity at Thanjavir Junction for the passengers from Mayiladuthurai.

In order to benefit the people from Pulivalam Village, Alivalam Village and Mangudi Village, the kacha road between Thiruvavur Old Railway Station and New Railway Office may be renovated and relaid. This may benefit the rail passengers to reach the railway station easily.

In this year's budget, through a new scheme, certain stations have been selected to be converted as Adarsh Stations or Model Stations. Of the 94 stations selected for enhancement of passenger comforts, facilities, ambience and aesthetics, Thiruvarur, one of the ancient towns in Tamil Nadu has been selected. It will go a long way in facilitating the passengers of this Station.

At this juncture, I would like to point out an important town-junction of renowned pilgrim centers of all the three major religions of India. The Thirunallar and Sikkal Temples near Nagapattinam has Shrine Velankanni and world famous Nagore Dargah in their neighbourhood. They draw pilgrims from several parts of the world. Nagapattinam which can boast of this unique conglomeration of pilgrim centers of various religions is also an emerging industrial town with an ancient port and the coming up of modern industrial projects by the ONGC. Hence I urge upon the Railway Minister to consider including Nagapattinam also in the scheme meant for setting up of Adarsh Stations. I wish the Railway Minister concedes to my request to make Nagapattinam Station also an Adarsh Station at the earliest to benefit the people of this area and also the pilgrims thronging from all over.

Even after the safety and security clearance from the authorities concerned about the safety of the completed gauge conversion between Mayiladuthurai and Nagore, the train services are yet to be re-introduced. I understand this long delayed project is still pending even after its completion two years back. Hence I urge upon the Railway Minister to commence rail operation between

Mayiladuthurai and Nagore so that we can restore the Main Line operations between Chennai and Southern Districts via Cauvery Delta Region.

A New Railway Line project linking Nagapattinam-Thirukuvalai-Thiruthuraipoondi is still lying on paper and it must be cleared for completion. I urge upon the Minister to allocate sufficient funds and take up the project at the earliest.

Thiruvarurur-Karaikudi gauge conversion work is pending and comes in the way of resuming the traditional main line traffic between Chennai and Rameshwaram. Hence I urge upon the Minister to be kind enough to restore the past glory of rail service in this area, which would give a face lift to the industrialization in my Nagapattinam Parliamentary Constituency.

Gauge conversion work between Thiruthuraipoondi and Agasthianpalli may kindly be taken up at least now when we are commemorating the Salt Satyagraha Movement as this route covers Vedaranyam.

Shencottah Fast Passenger which used to cover Thanjavur-Mayiladuthurai in the Main Line section used to be a popular train among the lower middle class sections of the society. I urge upon the Railway Minister to restore this Fast Passenger Train that will come as a boon to the poor sections of the society.

Train No. 669 between Tiruchirapalli and Bangalore may kindly be provided with connectivity to Nagore.

Now we have only Kamban Express that caters to the need of the traveling public from Nagore to go to Chennai. I would like to implore upon the Railway Minister to consider operating Cholan Express through this route so that the benefits will be doubled.

Sirkazhi Town is a Taluk Headquarters and the Sirkazhi Station used to have a stoppage for all the Chennai bound trains. Now it has been announced that this Station that comes between Mayiladuthurai and Villupuram Section may not have a stoppage. Considering the traditional importance of this Town, a stoppage may be provided for all the trains passing through Sirkazhi.

Similarly, Koradacherry between Thiruvarur and Thanjavur Section may also be provided with a stoppage considering the public demand.

Expressing my thanks, let me conclude.

|

*SHRI PRASANTA KUMAR MAJUMDAR (BALURGHAT) : At the outset I thank Hon. Railway Minister for providing New-Jalpaiguri-Balurghat intercity express. Along with that I have a request to make to Hon. Minister – the train which comes to Kolkata from Balurghat thrice a week should run daily and it should start at 6.30 am instead of 4.55am.

Now, I would like to humbly mention a few points. Every year we find that Railway Ministers announce scores of projects and schemes without properly chalking out the vision. It is often seen that even without the sanction of the Planning Commission, the projects are declared. Thus nobody knows where the resources would come from for completion of the projects. More than 81,000 crores of rupees are required to finish all the projects which have already been announced over the years. Once I had asked a question regarding this and got this reply. But where is the money? Infact I was very patiently listening to Mr. Sudip Bandyopadhyay's speech when he was quoting some figures but I think that these statistics are faulty. This is because revenue will not be generated as expected. The same story was to be found last year also. In 2007-08, revenue generated from freight charges and passenger fares was very low. This year it is going to be even lower. Prices of petrol and essential commodities have risen steadily leading to more and more loss of revenue. How can the Railways earn? Hon. Railway Minister was aware of this. Therefore she has asked the corporate sector to join hands with the Railways and has moved towards the Public Private Partnership mode, so that development can be brought about. In her vision 2020 she has mentioned that 20,000 or 25,000 more railway tracks will be laid. But since independence, we have experienced that not more than 180 km of tracks have ever been laid. Thus, this is the ground reality which raises numerous questions.

* English translation of the speech originally delivered in Bengali.

However, it must be appreciated that Hon. Minister has kept her promise of introducing all the trains which she has announced in her Budget speech. She has also not increased the freight charges or the passenger fares. Thanks to her for this. But on the other hand, there are a number of projects which are still pending like the Adra Power Project, Majherhat Project, Dankuni Project, Burn Standard Wagon Factory or the international standard model stations. Gauge conversion work has not been done; safety and security of passengers have also been mostly overlooked. Number of coaches has to be increased and the trains should meticulously follow the timetable. Kindly go to any big station of the country and you will see that, the mail trains, express trains or the passenger trains - all are over crowded. People face huge difficulties in travelling by these trains. There is no space to even properly stand. Passenger amenities are next to nothing. People do not get tickets or reservation even through Tatkal Scheme after paying Rs.50 extra. If you cannot provide amenities and facilities to the travellers, no development can come about. Mr. Sudip Banerjee was saying that Railways is one of the biggest organizations in the country and thus there might be certain coordination lapses. But we see that now it is roping in many other enterprises and organizations. So there is a greater need of better co-ordination. Railway department is trying to combine health, education agriculture more and more. Thus if there is lack of coordination then the entire system will be derailed.

I will conclude by saying that I have a very small area to cater to. Only 6 stations are there. Barring Balurghat & Muniapur, there is no proper facility in other station. To develop the area, 1000 crores are required but only 2 crores have been sanctioned. This amount is not adequate. So the minister should look into it.

I had much to say but due to paucity of time I thank you and conclude my speech.

श्री राजाराम पाल (अकबरपुर): महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। इस रेल बजट पर सत्ता पक्ष और विपक्ष के माननीय सदस्यों के भाषण को मैंने सुना है। मैं कोई लम्बी-चौड़ी बात करने नहीं आया हूँ, केवल एक ही बात करने आया हूँ कि विकास शाश्वत प्रक्रिया है, जो भी रेल मंत्री आएगा, कुछ नई ट्रेनें, कुछ नहीं सुविधाएं, कुछ नये ट्रैक लेकर आएगा। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि रेल भाड़ा एवं माल भाड़ा न बढ़ाया जाए। यदि सुविधा नहीं बढ़ाई जा रही है तो माल भाड़ा और रेल भाड़ा बढ़ाने से कोई फायदा नहीं है। मैं कोई नई ट्रेन मांगने नहीं आया हूँ, मैंने पिछली बार भी कहा था कि अकबरपुर कानपुर देहात का पिछड़ा इलाका है, वहां रूरा स्टेशन है, जिसे मॉडल स्टेशन घोषित करने की मैंने मांग की गई थी। इसके अलावा कानपुर-दिल्ली मार्ग में रोशनमऊ हाल्ट था, जहां टिकट की बिक्री हुआ करती थी। 20 किलोमीटर से आकर लोग पैसंजर गाड़ियों में चढ़ते थे और कानपुर जाकर अपना जरूरी कार्य एवं व्यापार करके वापस जाते थे। लेकिन उसको बंद कर दिया गया है। मैं किसी एक्सप्रेस ट्रेन के ठहराव की मांग नहीं कर रहा हूँ, मैं चाहता हूँ कि पैसंजर ट्रेन जो रोशनमऊ स्टेशन पर रूका करती थीं, उसका पुनः ठहराव किया जाए। चूंकि 25 किलोमीटर से चलने वाले यात्री जो कि रूरा स्टेशन आकर चढ़ते हैं और यदि रात के दस बजे उतरते हैं तो उनके लिए जाने का कोई साधन नहीं होता है, जिससे उन्हें विशेष असुविधा होती है, लोग इससे आक्रोश में हैं और ट्रैक जाम करने के लिए तैयार हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि हमारे यहां के ऐतिहासिक स्थल बिठुर से एक ट्रेन चला करती थी, उसको ब्राडगैज करके पुनः रेल चलाने का अनुरोध किया था। श्री लालू प्रसाद जी ने उसका उदघाटन भी किया था। उस उदघाटन पत्थर पर जनता ने गोबर फेंक दिया है, जिसके कारण से उदघाटन करने वाले का नाम भी नहीं पढ़ा जा सकता है।

महोदय, मेरे क्षेत्र में कल्याणपुर में एक फ्लाईओवर की बहुत आवश्यकता है। माननीय रेल मंत्री जब कानपुर गईं थीं तो उन्होंने वहां घोषणा की थी कि कल्याणपुर फ्लाईओवर बनाने का काम किया जाएगा। मैं एक दुर्घटना का जिक्र करना चाहता हूँ, हमारे क्षेत्र की कानपुर-फरकावल लाइन के अनमैन क्रॉसिंग पर एक दुर्घटना में नौ लोग मारे गए थे। मंत्री जी ने उन पर कृपा करते हुए उन्हें दो लाख रुपये मुआवजा देने की घोषणा की थी, लेकिन उनमें से एक परिवार के दो व्यक्तियों की उस दुर्घटना में मृत्यु हो गई थी, लेकिन रेलवे ने उन दो मृतकों को केवल एक का मुआवजा दिया है। मैं लम्बी-चौड़ी बात न कहते हुए केवल यही कहना चाहता हूँ कि कानपुर से देवियापुर के लिए मेमो ट्रेन चला दें या लखनऊ-कानपुर इंटरसिटी को देवियापुर तक बढ़ाया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री नृपेन्द्र नाथ राय (कूच बिहार): सभापति महोदय, सन् 2010-11 रेल बजट पर बहुत सारे माननीय सदस्यों ने चर्चा की, इसलिए मैं इस पर ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं सारे देश की बात नहीं करूंगा, अपनी कांस्टीट्यूएंसी कूच बिहार के बारे में बोलूंगा। वेस्ट बंगाल के दो हिस्से हैं - एक उत्तर बंगाल और दूसरा साऊथ बंगाल। हमारे एरिये से टीटी-10 कूच बिहार से सियालदा आती है और यहां आने में उसे 18 घंटे का समय लगता है। वहां कोई पेंट्री कार नहीं है, इसलिए आप वहां यात्रियों के लिए पेंट्री कार चालू करें।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से बताना चाहता हूं कि दिनाटा में एक एक्सप्रेस ट्रेन चालू करें। कूच बिहार से कोलकाता आने के लिए 18 घंटे का समय लगता है। बंगलादेश हमारा पड़ोसी देश है, गिदालदा में पुरानी रेल लाईन है। आप पड़ोसी बंगलादेश से बात करके वहां रेल लाईन चालू कराएं तो आठ-दस घंटे में कोलकाता आ सकते हैं। दिनाटा कल्टीवेशन इलाका है, वहां आजादी से पहले ही रेलवे का बापर गोडाउन पब्लिक की सुविधा के लिए चालू था, जो अब बंद है। दिनाटा में बापर गोडाउन के लिए एक मालगाड़ी चालू करें।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह भी कहना चाहता हूं कि सन् 1999-2000 में मालबाजार से चांग्राबंदा के लिए 40-50 करोड़ रुपए खर्च करके एक पैसेंजर रेल चालू की थी, लेकिन वह एक साल चलने के बाद बंद हो गई। वहां रेल न चलने के कारण ट्रेक की चोरी हो रही है, कृपया उस लाईन को भी चालू करें। NTP से नई कूच बिहार तक डबल लाइन बनाना चाहिए और घोशाडंगा स्टेशन को कम्प्यूटरीकृत करना चाहिए ।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री राजू शेट्टी (हातकंगले): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। बहुत सालों से पश्चिम महाराष्ट्र की मांग रही है कि कोल्हापुर को कोंकण से जोड़ने वाली एक नई रेल लाइन बनाई जाए। यह सिर्फ 70 किलोमीटर की दूरी है। कोल्हापुर को कोंकण से जोड़ने के बाद, खासकर पश्चिमी महाराष्ट्र में उत्पादित होने वाली चीनी, दूध, अन्य दूध उत्पाद, दूध का पाउडर, गारमेंट्स, सब्जी और फल एक्सपोर्ट करने के लिए हमें कोंकण बहुत नजदीक पड़ता है, लेकिन बहुत समय से मांग करने के बावजूद हमारी यह मांग अभी तक पूरी नहीं हुई है।

सभापति महोदय, हमारी कोल्हापुर-पुणे, डबलिंग और इलैक्ट्रीफिकेशन करने की मांग भी है। इस पर मंत्री महोदय ने कुछ विचार नहीं किया। हमने अपने क्षेत्र में कुछ ओवरब्रिज बनाने की भी मांग की है जैसे कोल्हापुर, इचलकरंजी, अतिग्रेव, जयसिंहपुर, नेपानी, मिरजरोड, जो इंटरस्टेट रोड है, मिरज पर और पलुषी कराड़ जाने वाली रोड पर एक ओवरब्रिज मांगा है। हमारी इस मांग पर भी मंत्री महोदय ने कोई ध्यान नहीं दिया है। पुणे से एक दूरन्तो रेलगाड़ी तो शुरू हो गई है, लेकिन हमारी डिमांड है कि वह कोल्हापुर से शुरू हो जाए और पुणे में स्टॉपेज हो तथा वहां से दिल्ली आए। इस प्रकार से किया जाएगा, तो कोल्हापुर यानी विशेष रूप से पश्चिम महाराष्ट्र से दिल्ली आने की सुविधा लोगों को प्राप्त हो सकती है। मैं संक्षेप में इन्हीं मांगों को रखकर अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल): सभापति जी, मुझे दुष्यन्त की कुछ पंक्तियां याद आ रही हैं-

“ पीर पर्वत सी पिघलनी चाहिए
इस रेल मंत्रालय से कोई गंगा निकलनी चाहिए
मेरे सीने में न सही, तो तेरे सीने में ही सही
कही भी आग, लेकिन आग जलनी चाहिए
सिर्फ हंगामा करना मेरा मकसद नहीं,
यह कोशिश है कि सूखत बदलनी चाहिए। ”

मैं मंत्री महोदया को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने उत्तराखंड की शक्ल को बदला। वहां के लिए विकास की रेलवे लाइन को स्वीकृत किया।

मैं यू.पी.ए. की चेयरपर्सन, श्रीमती सोनिया गांधी और हमारे प्रधान मंत्री, डॉ. मनमोहन सिंह जी को और हमारे युवा सांसद, राहुल गांधी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि जिन्होंने ऋषिकेश-कर्णप्रयाग की रेलवे लाइन को स्वीकृत कर के आम आदमी को राहत दी है। आज देश का और उत्तराखंड का आम आदमी प्रसन्न है। आम आदमी आज बद्रीनाथ की यात्रा, केदारनाथ की यात्रा, हेमकुंड साहब की यात्रा, गोविन्द धाम की यात्रा आसानी से कर सकता है। यू.पी.ए. सरकार ने यह बहुत बड़ा काम किया है। मैं इसके लिए ममता बैनर्जी की को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं। उत्तराखंड की जनता की तरफ से धन्यवाद देना चाहता हूं और उत्तराखंड की जनता यह मांग कर रही है कि वह जल्दी से जल्दी इसका शिलान्यास करें और विकास की गंगा हमारे उत्तराखंड के अंदर बहाएं।

महोदय, इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहूंगा कि रेलवे के अंदर बायलौजीकल टॉयलेट्स लगने चाहिए। हमारे देश के अंदर हाईस्पीड ट्रेनों का निर्माण होना चाहिए और हमारी ट्रेनें डबल डैकर होनी चाहिए। वैसे भी आपने देखा होगा कि जब जनता बढ़ जाती है, तो वह ट्रेन के डिब्बों के ऊपर चढ़ जाती है। अगर डबल डैकर ट्रेनें होंगी, तो उनसे हमारे देश के अंदर बहुत ज्यादा लोग यात्रा कर सकेंगे। हमारे देश के अंदर वरनैकुलर रेलवे का विस्तार होना चाहिए और जो हमारे मेघालय, सिक्किम यानी सैवन सिस्टर स्टेट्स हैं, वे भी रेलवे से कनेक्ट होनी चाहिए, ताकि रेलवे की लाइन जहां जाएगी, वहां दिल मिलेंगे, देश मजबूत होगा और हमारा देश आगे बढ़ेगा। इन्हीं शब्दों के साथ, जो हमारी रेल मंत्री जी ने टनकपुर-वागेश्वर रेल लाइन का सर्वे कराया, उसके लिए उन्हें धन्यवाद देता हूं।

श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण (साबरकांठा): आदरणीय सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट तथा उसकी अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

आप जानते हैं कि रेल विकास की धरोहर है। पूरा देश चाहता है कि अपने क्षेत्र में विकास हो और यह विश्वास तथा एकता की प्रतीक है। मैं ज्यादा नहीं बोलना चाहता हूँ। आदरणीय ममता जी ने जो बजट पेश किया है, मैं उसका विरोध नहीं करता, लेकिन गुजरात और विशेषरूप से उत्तरी गुजरात की बहुत उपेक्षा की गई है और उसके साथ अन्याय किया गया है। मैं यदि अपने क्षेत्र की बात कहूँ, तो मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, वह बिलकुल आदिवासी, दलित और ओ.बी.सी. वाला क्षेत्र है। वहां तो ऐसे लोग भी हैं, जिन्होंने रेलगाड़ी भी नहीं देखी है। आज वहां से हमें दिल्ली या मुंबई जाना हो, तो महसाणा, अहमदाबाद या आबू रोड, कम से कम 150-200 किलोमीटर दूर जाकर वहां के लिए ट्रेन पकड़नी पड़ती है। जब मुझे भी संसद में आना होता है, तो मुझे भी 150 से 200 किलोमीटर दूर आना पड़ता है और तब वहां से ट्रेन पकड़ता हूँ। हमारा जो इलाका है, वह काफी पिछड़ा है। इसलिए मेरी मांग है कि केन्द्र सरकार जो बी.आर.जे. ब्रांच देती है, उसमें हमारा समावेश हुआ है। इससे आप अंदाजा लगा सकते हैं कि हमारा क्षेत्र कितना पिछड़ा हुआ है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि अहमदाबाद-केपम्बा जो रेल है, जो बहुत पुराने समय से मीटरगेज है। उससे अहमदाबाद से खेडब्रम्हा पहुंचने में पांच घंटे लगते हैं।

अगर वाया रोड जाएं, तो दो घंटे में पहुंचते हैं। कोई उसमें बैठने को तैयार नहीं है। हमारी मांग है कि उसका आमान परिवर्तन करके खेडब्रम्हा से अंबाजी होकर आबूरोड के साथ ज्वाइंट किया जाए, तो हमें दिल्ली का नया मार्ग मिलेगा। उसके साथ अहमदाबाद, उदयपुर जो रेल लाइन है, उसके आमान परिवर्तन की मांग आदरणीय मंत्री जी ने मंजूर तो की है, लेकिन कुछ काम नहीं हुआ है। हमारी मांग है कि जो मंजूर किया है, उसका काम शुरू किया जाए और साथ ही मौड़ासा-कपरवन्ज नडियाद जो रेलवे है, मौड़ासा से शामलाजी को ज्वाइंट किया जाए, तो देश को दिल्ली से मुंबई का एक नया ट्रैक मिल सकता है। मैं आपके माध्यम से अनुरोध करता हूँ कि जो मेरी मांगें हैं, उन पर विचार किया जाए।

* **श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज):** महोदय, भारत में रेल आम आदमी के यातायात का प्रमुख साधन है। आज भारत में प्रत्येक दिन 8 करोड़ यात्री रेलवे से ही एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं। 70000 किलोमीटर पर रेलवे यात्रियों को एक जगह से उनके गंतव्य स्थान तक ले जाने का काम करती है। सबसे ज्यादा उत्तर प्रदेश के यात्री भारत के विभिन्न स्थलों पर जाते हैं। पूर्वी उत्तर प्रदेश के ग्रामीण अंचलों से प्रत्येक दिन मुम्बई महाराष्ट्र, कोलकाता, चैन्नई, दिल्ली एवं अहमदाबाद मजदूरी एवं नौकरी करने जाते हैं। आज भी देश के महानगरों में सबसे ज्यादा व्यक्ति उत्तर प्रदेश के पूर्वी हिस्से से सफर करते हैं। इसके बावजूद पूर्वी उत्तर प्रदेश के नॉर्थ ईस्ट रेलवे का विकास अन्य क्षेत्र के रेलवे के अपेक्षा विकास की दृष्टि से कम काम हुआ है। उत्तर पूर्व रेलवे का मुख्यालय गोरखपुर है। गोरखपुर से लखनऊ दिल्ली प्रति दिन सबसे ज्यादा लोग जाते हैं।

गोरखपुर, लखनऊ के रेलवे लाइन का दोहरीकरण का कार्य कई वर्ष पूर्व स्वीकृत हो चुका है, लेकिन दोहरीकरण के काम की प्रगति इतनी धीमी है कि अभी तक अनिश्चय की स्थिति बनी हुई है। जबकि रेलवे लाइन का उपयोग शत प्रतिशत उपयोग हो रहा है। शत प्रतिशत से अधिक उपयोग होने के कारण यात्रियों का इतना दबाव बढ़ गया है कि जब तक लाइन का दोहरीकरण नहीं होगा तब तक यात्रियों की सुविधाओं का विस्तार नहीं होगा। उत्तर प्रदेश से उत्तरांचल अलग होने के बाद पर्यटन की दृष्टि से केवल उत्तर प्रदेश में बुद्ध सर्किट ही बचा है। गौतम बुद्ध के मानने वाले दुनिया के पर्यटक अब पूर्वी उत्तर प्रदेश के गौतम बुद्ध के जन्म स्थान पिपरहवा कपिलवस्तु, सिद्धार्थनगर, कुशीनगर, सारनाथ, श्रावस्ती आदि प्रतिदिन हजारों की संख्या में आते हैं लेकिन गोरखपुर से गोण्डा, जो अभी तक छोटी लाइन है और वो लाइन आठ वर्ष पूर्व बड़ी लाइन करने हेतु रेलवे ने स्वीकृत किया था। लेकिन अभी तक लगभग 200 किलोमीटर की लम्बाई में मात्र गोरखपुर आनन्द नगर 30 किलोमीटर रेल लाइन बड़ी लाइन में परिवर्तित हो पाई है। आनन्दनगर से गोण्डा अभी तक छोटी लाइन ही है, जिसके कारण वहां की जनता को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। जबकि यह रेलवे बुद्ध सर्किट पर पड़ता है। बुद्ध के मानने वाले यात्री भी इसी रेलवे लाइन पर सफर करते हैं। नेपाल के समानान्तर भी आनन्दनगर से गोण्डा वाया सिद्धार्थनगर, बलरामपुर होकर गुजरती है। नेपाल से आने वाले बड़ी संख्या में नेपाली इसी रेल लाइन से सफर करते हैं। इसके महत्व को देखते हुए गोरखपुर, आनन्दनगर, सिद्धार्थनगर एवं गोण्डा तक के रेलवे लाइन को समयबद्ध

* Speech was laid on the Table

बड़ी लाइन में परिवर्तित करना आवश्यक है। उस पर धन को प्रचुर मात्रा में आबंटित करके आमामान परिवर्तन का काम पूरा करना चाहिए। पिपरहवा कपिलवस्तु से नौगठ, बांसी, सधौली बस्ती तक ममता रेल मंत्री जी ने नई रेलवे लाइन के सर्वेक्षण के लिए पिछले दिनों रेल बजट में घोषणा की है। अभी तक उस काम का सर्वे शुरू नहीं हुआ है जबकि 27 लाख रूपया उस पर आबंटन हो चुका है। नौगठ, सिद्धार्थनगर एवं बस्ती रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने का भी निर्णय अपने बजट भाषण में उल्लेख किया था। लेकिन अभी तक आदर्श स्टेशन बनाने का काम अभी तक प्रारंभ नहीं हुआ।

रेल मंत्री ममता जी का ध्यान पूर्व में किए गये एक सर्वेक्षण की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। वह सर्वेक्षण बहराइच/बलरामपुर, उत्तरौला, डुमिरयागंज, बासी, मेहंदवाल, सहजनवा होते हुए गोरखपुर तक नई रेलवे लाइन के लिए हुआ था। लेकिन इतने वर्षों के बाद भी अभी तक सर्वेक्षण के बाद नई रेलवे लाइन के बिछाने का काम प्रारंभ नहीं हुआ, जिसके कारण वहां के लोगों में आक्रोश है। जनता समय-समय पर आंदोलन भी कर रही है। यहां तक इन क्षेत्रों के अदालतों के अधिवक्ताओं में भी आक्रोश है, जबकि उक्त नई रेलवे लाइन के बन जाने से कई जनपद बहराइच बलरामपुर, डुमिरियागंज (सिद्धार्थनगर), मेहरावल (संत कबीर नगर) एवं गोरखपुर जिलों के जनता को आवागमन के लिए काफी सुविधा हो जायेगी। लेकिन पूर्व में किये गये सर्वेक्षण को ठंडे बस्ते में डाल दिया गया है। अतः वहां की जनता की आवश्यकताओं को देखते हुए तत्काल उक्त रेल लाइन के बिछाने का काम प्रारंभ करके जनता की आकांक्षाओं को पूरा किया जाना चाहिए। ममता जी ने पहली बार रेलवे के 14 लाख परिवारों की सुविधाओं का भी ख्याल रखा है। रेल कर्मचारियों के लड़के को डाक्टर एवं पारा मेडिकल कोस में दाखिला मिल सकेगा। रेलवे के खाली जमीनों पर नये मेडिकल कालेज, मेडिकल डायग्नोस्टिक सेंटर, मॉल, मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लेक्स का काम भी प्राइवेट पब्लिक पार्टनरशिप (ppp) में रेल विभाग शीघ्र ही पूरे देश में जाल बिछाया जायेगा। रेल विभाग ने पहली बार रेल यात्री को आवागमन के साथ साथ कल्याणकारी योजनाओं को भी प्रारंभ करने का काम करेगा। पहली बार रेलवे बिजली उत्पादन के क्षेत्र में प्रवेश करेगा। पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर पूर्वी उत्तर प्रदेश का मुख्यालय है। गोरखपुर में काफी जगह रेलवे के लिए खाली पड़ी है। वहां एक मेडिकल कॉलेज गोरखपुर में बनाया जाना चाहिए। सिद्धार्थनगर में जो एक उत्तर प्रदेश का पिछड़ा जनपद है वहां अभी भी स्वास्थ्य सुविधाओं का काफी अभाव है। सिद्धार्थनगर का मुख्यालय नौगठ रेलवे स्टेशन है, वहां रेलवे की जमीन भी खाली पड़ी है। अतः वहां की जनता एवं यात्रियों की सुविधाओं को देखते हुए एक मेडिकल डायग्नोस्टिक सेंटर की स्थापना रेलवे को करना चाहिए। गोरखपुर, सिद्धार्थनगर, गोंडा रेलवे लाइन पर मुम्बई एवं दिल्ली के लिए नई ट्रेन चलाने की आवश्यकता है क्योंकि उक्त क्षेत्र के बड़ी संख्या में लोग बाहर रोजगार एवं

व्यवसाय तथा मजदूरी के लिए जाते हैं। गोरखपुर एक प्रमुख स्टेशन होने के कारण, जहां से पूर्वी उत्तर प्रदेश एवं पश्चिमी बिहार के काफी बड़ संख्या में दिल्ली एवं मुम्बई प्रतिदिन जाते हैं। इसके बावजूद अभी तक गोरखपुर से दिल्ली एवं मुम्बई के लिए एक-एक दुरन्तो नई ट्रेन चलाने की मांग करता हूं। क्योंकि सबसे ज्यादा यात्री यहां से बाहर जाते हैं।

ममता जी स्वाभाविक है कि जब आम आदमी के लिए सबसे कम खर्च में रेल का आवागमन होता है तो सबसे ज्यादा मार्ग भी रेलवे विभाग से ही होगा। एक तरफ मंत्री जी बधाई के पात्र हैं कि वह कई वर्षों से रेल के किराये में कोई भाड़ा वृद्धि नहीं की है। उसी तरह माल भाड़ा में भी कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है। इसके बावजूद रेल में सुविधाओं की लगातार वृद्धि हो रही है, जहां से पूरे देश की मांग आपसे रेल सुविधाओं में कर रहे हैं, वहां आपके लिए कठिन है कि कहां-कहां कितना बजट दिया जाये। इसके लिए भविष्य में रेलवे के एक प्रतिपादित सिद्धांत जिसकी जितनी हिस्सेदारी उसकी उतनी भागीदारी। अर्थात् जिस क्षेत्र में रेलवे की आमदनी सर्वाधिक हो, वहां विकास के लिए भी अधिक पैसा खर्च होना चाहिए। जहां से आमदनी कम हो वहां कम खर्च होना चाहिए। व्यवहारिक दृष्टिकोण से रेलवे अपने प्रोजेक्ट को इस आधार पर निर्णय नहीं लेती है बल्कि राजनैतिक निर्णयों के आधार पर नई रेलवे लाइन/ अमान परिवर्तन / रेलवे दोहरीकरण आदि का काम करने का निर्णय लिया जाता है, जिसके कारण दलित क्षेत्र और पिछड़ते जाते हैं तथा जो विकसित क्षेत्र है वह और विकसित होता जा रहा है। अंत में मैं प्रस्तुत रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

श्री राज बब्बर (फ़िरोज़ाबाद): सभापति महोदय, समय की सीमा को ध्यान रखते हुए, मुझे दो मिनट का समय मिला है। मैं यूपीए सरकार, यूपीए चेयरपर्सन सोनिया जी, प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी और युवा नेता राहुल गांधी जी के आम आदमी की सुविधा के लिए प्रयास, आम आदमी के लिए जो निर्देश नीति बनी है, उसमें ममता जी ने इस तरह से अपनी क्रांतिकारी बजट की स्पीच को पेश किया, उससे प्रभावित होकर मैं सिर्फ यही कहना चाहता हूँ कि मैं ही नहीं, बल्कि आज सारा देश उनको धन्यवाद दे रहा है। वे बधाई की पात्र हैं। रेल का जो मूलमंत्र है कि रेल आम आदमी के लिए है। रेल आम आदमी के जनजीवन और उसके विकास के लिए है। बहुत वर्षों से मेरे क्षेत्र में, दीए के नीचे रोशनी नहीं थी, दीए के नीचे अंधेरा नजर आ रहा था, लेकिन इस बार कुछ नजर आ रहा है कि बहुत सारी ट्रेनें, जो उत्तर प्रदेश में तीर्थ के नाम पर, जन्मभूमि के नाम पर, कर्मभूमि के नाम पर

सभापति महोदय : राज बब्बर जी, दीए के नीचे हरदम अंधेरा होता है।


श्री राज बब्बर : लेकिन इस बार नहीं हुआ। पहली बार ऐसा हुआ कि दीए की रोशनी, उसकी लौ लहलहाने लगी है, मुझे यह नजर आ रहा है, उस लहलहाट के अंदर, उस लौ के अंदर जो आम आदमी के लिए एक हवा चली है, उसमें अब रोशनी की लौ भी हिलने लगी है और हिलते-हिलते नीचे रोशनी आनी शुरू हो गयी है। मुझे उम्मीद है कि जिस तरह से मेरे क्षेत्र में 25 साल से कोई विकास नहीं था, लेकिन इस बार जो बहुत सारी ट्रेनें चल रही हैं और माननीय रेल मंत्री जी ने हमारे क्षेत्र के अंदर तीन ओवरब्रिज, आरओबीज को सैंक्शन किया। मेरी प्रार्थना है कि उनको सैंक्शन करने के साथ-साथ उनका पैसा भी आबंटित हो गया है, उसका नाम कह दिया गया है, लेकिन आप प्रदेश सरकार से उसको शीघ्र कराने की कोशिश करें। वर्षों से वहां मांग चली आ रही है।

महोदय, मेरा क्षेत्र आलू और लहसुन का क्षेत्र है। वर्ष 1985 और 1989 के अंतर्गत, जब राजीव गांधी जी प्रधानमंत्री थे, माधव राव सिंधिया जी रेल मंत्री थे, उन्होंने वर्ष 1989 में एक सर्वे कराया था और वह सर्वे साउथ से नार्थ को जोड़ने का था यानी ग्वालियर से लेकर शाहजहांपुर तक रेल लाइन का एक सर्वे हुआ था। उस वक्त की सरकार के जाने के बाद किसी के द्वारा उस पर काम नहीं हुआ, जिसकी वजह से मेरे क्षेत्र में जो चार लाख वोटर हैं, उनका पूरा क्षेत्र रेल से वंचित है। अगर सर्वे को दोबारा से सामने लाया जाता है तो जसराणा क्षेत्र, शाहजहांपुर क्षेत्र, टूण्डला क्षेत्र, फतेहाबाद क्षेत्र, ग्वालियर से लेकर रेल का जो एक ट्रैक है, अगर वह बन जाता है, तो मुझे उम्मीद है कि जिस तरीके से सारे भारत को जोड़ने का काम ममता जी ने किया है, अगर यह क्षेत्र जुड़ जाता है, तो इस क्षेत्र से हमारे निर्यात में फर्क पड़ता है, हमारे किसानों को फर्क पड़ता है। जो लहसुन सबसे ज्यादा उम्दा किस्म का होता है, वह

जसराणा क्षेत्र में होता है। मेरा एक क्षेत्र सिरसागंज है, यहां पूरापूरी विधानसभा क्षेत्र है, इसमें कोई ट्रेन नहीं रुकती है, मामूली छोटी-छोटी ट्रेनें रुकती हैं। मैंने विनती की है, क्योंकि पहले जिस वक्त मंत्री महोदय को हम लोगों को यह देना था, उस वक्त मैं इस सदन में नहीं था। फिरोजाबाद जो सांसद रहित रहा था, जिसकी वजह से वह अपनी बात नहीं कह पाया। आज फिरोजाबाद में कांग्रेस का प्रत्याशी है, कांग्रेस का प्रतिनिधित्व है और मैं चाहता हूँ कि ममता जी उस चीज को जरूर ध्यान में रखें कि हमारे क्षेत्र के अंदर आलू और लहसुन ऐसी किस्म का होता है, जो बहुत ही उम्दा है। इसकी सारे देश के अंदर और विदेश के अंदर जरूरत पड़ती है।

मैं एक विनती करना चाहूंगा कि हमारे यहां मुगलसराय के बाद जो सबसे बड़ा जंक्शन है, वह टुंडला जंक्शन है। मुझे उम्मीद है कि ममता जी जब दिल्ली आती होंगी, तब टुंडला में चाय जरूर पीती होंगी। ऐसा कभी नहीं हुआ होगा कि उन्होंने टुंडला में चाय नहीं पी होगी। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : राज बब्बर जी, राजधानी टुंडला में नहीं रुकती।

श्री राज बब्बर: मैं इस  कहना चाह रहा था कि इतनी तेज ट्रेनें आ गई हैं। तेज चलने वालों के लिए हवाई जहाज हैं, आम आदमी के लिए ट्रेनें होनी चाहिए। मुझे इस बात को कहते हुए गर्व है कि मैं रेल परिवार से तीन पीढ़ियों से जुड़ा हुआ हूँ।...(व्यवधान) तीन पीढ़ियों से जुड़े होने का मतलब मैं समझ सकता हूँ कि रेल का महत्व क्या है और टुंडला जंक्शन का महत्व क्या है। अगर वहां राजधानी और शताब्दी जैसी ट्रेनें रुकती हैं तो केवल क्षेत्र को फायदा नहीं होता, लोकल टूरिज़्म को फायदा होता है।...(व्यवधान) आगरा टुंडला से सिर्फ 18 किलोमीटर दूर है।...(व्यवधान) वहां के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है जो कोलकाता से सीधी आती हो। फिरोजाबाद क्षेत्र हिन्दुस्तान का, एशिया का सबसे बड़ा कांच का क्षेत्र है। वहां पर ग्लास इंडस्ट्री है। लेकिन आज तक वहां किसी तरह की कोई सुविधा नहीं दी गई।...(व्यवधान) चूड़ियां बहुत लोगों को पहना दी गई हैं। अगली बार और पहनाने की कोशिश करेंगे।...(व्यवधान) ममता जी हमारे क्षेत्र को, जो बिल्कुल केन्द्र बिन्दु है, उस केन्द्र बिन्दु को, हमारे टूरिज़्म को, वहां के व्यवसाय को जोड़ने का काम करेंगी और मुझे उम्मीद है कि वे करेंगी क्योंकि उनका आश्वासन मुझे पहले भी मिला है।...(व्यवधान) इससे पहले भी किसी भी क्रान्तिकारी लड़ाई में हमेशा साथ दिया, यह भी अपने आप में एक क्रान्ति होगी। मैं आपका बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे दो मिनट बोलने का समय दिया।

सभापति महोदय : दो मिनट नहीं, आपने बहुत ज्यादा समय लिया है। मैं इसलिए नहीं बोल रहा था क्योंकि मुझे लग रहा था कि मैं कोई पिक्चर देख रहा हूँ। मैं इसलिए चुपचाप था।

***श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर):** महोदय, मैं आपके माध्यम से रेलवे बजट के संबंध में रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी से सम्मिलित करने की मांग करता हूँ ।

1. बीकानेर संसदीय क्षेत्र का अनुपगढ़ क्षेत्र रेल लाईन से अछुता है । यह क्षेत्र पाकिस्तान सीमा से सटा हुआ है । सामरिक दृष्टिकोण से महत्व का क्षेत्र होने के कारण सैना द्वारा भी अनुपगढ़ से बीकानेर वाया खाजूवाला रेलवे लाईन के निर्माण की माँग की जाती रही है । इस बजट में भी इसकी घोषणा नहीं की गई, जबकि पूर्व में इस लाईन हेतु रेलवे द्वारा सर्वे भी किया जा चुका है । अतः नई लाईनों के निर्माण में अनुपगढ़ से बीकानेर वाया खाजूवाला को जोड़ा जाने की माँग में आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री महोदया से कर रहा हूँ ।
2. रेलवे के द्वारा ओवरब्रिज/अण्डरब्रिज बनाने के लिए एक राष्ट्रीय नीति होनी चाहिए, बीकानेर संसदीय क्षेत्र जहाँ से मैं आता हूँ, रेलवे क्रॉसिंग पर बने रेलवे फाटक दिन में 50 से अधिक बार बन्द होने के कारण आम नागरिकों के लिए सबसे बड़ी परेशानी का कारण बने हुए है । ग्रामीण क्षेत्रों में फाटकों का निर्माण रेलवे अपने बजट से करावें ।
3. बीकानेर में रेलवे हॉस्पिटल होना चाहिए जगह उपलब्ध है ।
4. देशनोक मं राजधानी सम्पक्र क्रांति ट्रेन नं. 2463 का ठहराव कराया जावे क्योंकि देशनोक पर्यटकों की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान है तथा दिल्ली से जाने वाली यह एकमात्र रेल है ।
5. ट्रेन नं. 5609/5610 अवध असम एक्सप्रेस में बैड रॉल काफी गंदे मिलते हैं ।
6. अहमदाबाद जम्मू एक्स. में स्लीपर कोचों की कमी है । तथा पेन्ट्री नहीं है ।
7. सीथल हाल्ट स्टेशन पर 60-70 लाख रुपये खर्च करके प्लेटफार्म व निर्माण कार्य किया गया है लेकिन उस स्टेशन पर सवारी गाड़ियों का ठहराव नहीं होता है । अतः सीथल हाल्ट स्टेशन पर सवारी गाड़ियों का ठहराव करवाया जावे ।
8. बीकानेर से पूना, हैदराबाद, चेन्नई, कोयम्बटूर बंगलूर एवं पुरी के लिए सीधी रेलगाड़ियाँ प्रारंभ की जावे । इन स्थानों के लिए जयपुर व जोधपुर से चलनेवाली रेलगाड़ियों को बीकानेर तक जोड़ा जावे।
9. बीकानेर संसदीय क्षेत्र में ग्रामीण क्षेत्रों में रेलवे फाटक जहाँ आवश्यक हो, सर्वेक्षण करवाकर रेलवे अपने बजट से बनावे ।
10. रेलवे की वर्कशॉप बीकानेर में है इस वर्कशॉप को आधुनिकीकरण के प्रोग्राम में सम्मिलित किया जावे ।

* Speech was laid on the Table

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदान मांगों पर अंतिम वक्ता के रूप में बोलने का अवसर दिया। मैं जानता हूँ कि पूरा सदन इसे पास करने के लिए बहुत जल्दी इस पर मंत्री जी का उत्तर चाहता है। इसलिए मैं अपनी बात को समेटकर रखना चाहूँगा। उत्तर प्रदेश का सबसे पिछड़ा इलाका पूर्वांचल जिला मऊ, जो घोसी संसदीय क्षेत्र में आता है, मैं वहाँ से आता हूँ। वहाँ से कोई सीधी ट्रेन दिल्ली के लिए नहीं है। कई बार इस हाउस में मांग हुई। मऊ जनपद जहाँ बहुत बड़े पैमाने पर बुनकर रहते हैं, किसान रहते हैं, लगभग तीन लाख लोग लूम चलाने वाले वहाँ रहते हैं। वे साड़ी का कारोबार करते हैं।

18.57 hrs.

(Madam Speaker in the Chair)

वहाँ से बड़े महानगरों में जाने के लिए कोई सीधी ट्रेन सेवा नहीं है। पहले जब वहाँ पर छोटी लाइन थी, तब टर्मिनल था। वहाँ गोरखपुर, छपरा से भी ज्यादा जमीन है, लेकिन बड़ी लाइन बदलने के बाद वहाँ का टर्मिनल खत्म हो गया। मैं मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि वहाँ टर्मिनल बनाने का कार्य किया जाए। जब आजमगढ़-मऊ एक जनपद था, कई बार आजमगढ़-मऊ के संयुक्त लोगों ने लोक सभा, राज्य सभा में अपनी बात रखी कि आजादी से पहले यहाँ से बहुत बड़े पैमाने पर लोग कोलकाता कमाने के लिए जाते थे, उस समय वे दिल्ली, मुम्बई, हरियाणा में नहीं जाते थे। एक बार हाउस में माननीय लालू जी ने भी ट्रेन चलाने के लिए कहा लेकिन कुछ नहीं हो पाया। मैं रेल मंत्री ममता दीदी को बधाई देना चाहता हूँ कि इन्होंने घोषणा की कि यह रेल गोरखपुर, मऊ होते हुए शालीमार, कोलकाता जाएगी। मैं व्यक्तिगत रूप से उन्हें बधाई देता हूँ और हमारे क्षेत्र के लोगों ने भी बधाई भेजी है। जब से आपने घोषणा की है कि मऊ से कोलकाता, शालीमार तक ट्रेन जाएगी तो आजमगढ़ जो इसका बड़ा हिस्सा था, जहाँ बड़े पैमाने पर वहाँ के लोग भी रहते हैं, उनके मन में भी शंका पैदा होने लगी कि मऊ के आगे बलिया से कोलकाता सीधी जाती है, जो 50-60 किलोमीटर की दूरी पर है, लेकिन शाहगंज और मऊ जहाँ सौ किलोमीटर की दूरी है, जहाँ से काफी लोग कोलकाता जाते हैं। माननीय मंत्री जी ने घोषणा कर दी है, लेकिन ट्रेन की शुरुआत कब होगी। आजमगढ़ के लोग सवाल उठा रहे हैं कि अगर वह ट्रेन मऊ से होकर आजमगढ़, जो कमिश्नरी हैडक्वार्टर है, शाहगंज होते हुए, जौनपुर, बनारस, गया होते हुए मुगलसराय, कोलकाता निकल जाती है तो मैं समझता हूँ कि उस इलाके के लोगों को बहुत फायदा होगा। लिखवी एक्सप्रेस जो मऊ से दिल्ली आती है, पहले मुजफ्फरपुर से चलती थी, बाद में समस्तीपुर हुआ, फिर सीतामढ़ी तक बढ़ गई। आज उसकी हालत यह है कि उसका दिल्ली पहुंचने का समय सुबह चार बजे है, लेकिन वह शाम चार बजे तक दिल्ली पहुंच पाएगी या नहीं, इसका कोई भरोसा नहीं है।

19.00 hrs.

इसलिए मैंने पहले भी माननीय रेल मंत्री जी से मांग की थी कि मऊ से सीधे आप दिल्ली के लिए सेवा दें, जिससे हम लोग संसद में भाग लेने के लिए समय से आ सकें। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी इसे जरूर ध्यान में रखेंगी। मेरी एक और मांग है कि हम लोग जब मऊ से आते हैं, तो एक कैफियत एक्सप्रेस है, जो बड़ी जट्टोजहद के बाद आजमगढ़ से चली। जब वह चार साढ़े चार बजे चलती है, तो वह समय से हमें पार्लियामेंट पहुंचायेगी या नहीं, इसका कोई भरोसा नहीं है। अगर जाते समय हमने कोई कार्यक्रम रखा है, तो वह आठ या नौ बजे पहुंचने की जगह बारह या साढ़े बारह बजे पहुंचती है। इसलिए मैं समझता हूँ कि इसकी समय सारणी को भी ठीक रखा जाये।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि कैफियत ट्रेन जो आजमगढ़-मऊ से चलती है, तो शाहगंज में उसका इंजन बदलना पड़ता है। शाहगंज से लेकर अमेठी होते हुए सुल्तानपुर, जगदीशपुर, लखनऊ होते हुए ट्रेनें निकलेंगी, पांच बार इस संसद में घोषणा होने के बाद भी अभी तक नहीं हो पाया है। मैं समझता हूँ कि जो नयी रेल को जोड़ना है, माननीय मंत्री जी ने जो कहा है, वह करने का प्रयास किया है। हो सकता है कि संसाधन की कमी हो। मैं सरकार से भी कहना चाहूंगा कि रेल बहुत बड़ा डिपार्टमेंट है। इससे सीधे जनपद से जुड़े हुए लोग हैं, तो सरकार को भी इसे ज्यादा से ज्यादा संसाधन उपलब्ध कराने का प्रयास करना चाहिए।

मैं एक बात और रखना चाहता हूँ कि मैंने पहले मांग की थी। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री दारा सिंह चौहान : यहां से बहुत सारे लोग आजमगढ़-मऊ होते हुए मुम्बई और दिल्ली जाते हैं। उनके लिए वहां कोई सीधी सेवा नहीं है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि ट्रायल के रूप में क्योंकि इतने टिकट बिकते हैं कि चार महीने एडवांस रहते हुए भी वहां से उनको मुम्बई या दिल्ली के लिए टिकट नहीं मिल पाता। इसलिए ट्रायल के रूप में आप छः महीने रखिये और अगर आपको भरपूर टिकट न मिलती हो, तो उसे कैंसिल कर दीजिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए कहना चाहूंगा कि मैंने मऊ में एक फ्लाईओवर के लिए कहा था कि जब समुद्र में पुल बन सकता है, तो मऊ में क्यों नहीं बन सकता। जहां 80 फीसदी बुनकरों की आबादी उसके पश्चिम तरफ जाती है। मैं एक डिमांड करना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश का 54 आरओबीज का पैसा जो स्टेट सैक्टर का जमा है, मैं चाहता हूँ कि आपकी कृपा हो कि सारे के सारे आरओबीज को सेंक्शन किया जाये।

***श्री तूफ़ानी सरोज (मछलीशहर):** महोदय, मैं आपका ध्यान वरूणा एक्सप्रेस के जफराबाद में ठहराव के संबंध में आकृष्ट करना चाहता हूँ, जफराबाद (एन. आर.) रेलवे का महत्वपूर्ण स्टेशन है, यहाँ से सुल्तानपुर होते हुए लखनऊ व फैजाबाद, इलाहाबाद के लिए गाड़ियाँ जाती है। क्षेत्रीय जनता की मांग है कि उक्त रेलवे स्टेशन पर वरूणा एक्सप्रेस का ठहराव सुनिश्चित किया जाय, क्षेत्रीय जनता बहुत ही लाभान्वित होगी।

***SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJI (SHIRURU)** :During the last 10-15 years of Railway Budget, I have noticed that injustice has always been done with Maharashtra State and Maharashtra has always received discriminatory treatment from the Government of India.

Hon'ble Railway Minister had made several announcement in his last budget speech but most of them have not yet been implemented. This Railway Budget is also a bunch of announcements only. Hon'ble Railway Minister has announced about the increase in frequency of local trains in Mumbai. However, she is silent about the infrastructure development. Without any development of infrastructure, no purpose would be served in increasing the frequency of the local trains in Mumbai.

There was a mention of Pune-Nasik-265 Kilometer railway line in the Budget Speech of 2009-10 of Hon'ble Railway Minister but nothing has been done in this direction as yet. Not even a survey has been conducted of this line. there is a long pending demand for this railway line but it seems that the railways have nothing to do with the long pending genuine demands of the railway commuters. I wish to point out that Nasik is developing slowly and if it is connected with Pune it would develop speedily and not only the Businessmen of this area and students of this area will be benefited with this proposal, but Railways will also get benefit out of this proposal. The total cost of this project has been estimated to Rs. 1044 crore. Though Maharashtra Government has decided to share half of the cost of this project, nothing has been done in this regard by the Railways.

I urge upon the Government to look into the proposal seriously and necessary clearance may be accorded to this proposal urgently keeping in view the problems being faced by the commuters of this area.

I would also like to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister towards an another important issue pertaining to introduction of new Railway Track between Kalyan and Ahmednagar through Malshej Ghat in the State of

* Speech was laid on the Table.

Maharashtra. Madam, Traffic Survey for construction of new Broad Gauge line between Kalyan and Ahmednagar was sanctioned by the Railway Board in the year 1999 for a stretch of 204 kms. The feasibility report of this survey has shown that this route is a profitable route. In 2006, cost of construction of this route was estimated to be Rs. 967 crores and the duration of the construction is 4-1/2 years. Several Members in UPA Government have voiced their concern over this issue. But it is very sad to mention that this proposal is lingering since 1999 and nothing has been done in the matter even after a lapse of more than 11 years.

I wish to submit that the proposed Railway Line between Kalyan and Ahmednagar will be a boon to the industrial and agricultural development of the people living in the urban and rural areas such as Konkan, Western Maharashtra, Vidarbha and Marathwada of the State of Maharashtra. All these places of the State will be closely connected with the help of this new Railway Line. It will also reduce the distance for the commuters of railway to travel between Mumbai and provinces of South India. Besides, the most important thing is that this railway route will connect East and West Sea coasts from Mumbai to Vishakha Patnam and will be the biggest railway route in Asian continent.

If this proposal is approved, I am sure it would be a gateway to the new industrial development. As you are aware, there is a tremendous growth of population and flow of people in Mumbai from all over India and Mumbai is facing gigantic problems as regards transportation is concerned. Madam, Murbad is the industrial center of MIDC near Kalyan which is rapidly growing. This industrial belt can be extended up to Saralgaon and Tokawade of Konkan area and will help in reducing the burden of population and industries in cities like Mumbai, Thane and Kalyan with the help of this new Railway Project. Besides this Madam, ALEPHATA, which is developing as a new center of trade, commerce and industry is situated on the highways of Pune-Nasik as well Kalyan-Ahmednagar. This center will be on this new railway line proposed and will help in developing agriculture, dairy development and small scale industry in the neighbouring areas.

Ahmednagar is the hub of sugar factories and this new railway line will help in transportation of sugar for quick export through the port of Mumbai and will help rapid industrial growth in this area.

This new project will not only develop tourist and pilgrim centers but will also help in generation of employment in the country. Madam, Malshej Ghat, which is on the proposed new line, is situated in the hills of Sahyadri Ranges having beautiful natural environment. Introduction of this new railway line will definitely attract tourists from all over the world and this will definitely be a boon for the tourism industry also and create employment for the youth of adjoining towns.

This Railway project will be a gateway to the new industrial development, this will develop tourist and pilgrim centers, will help in transport of Agricultural produce from one place to another, this will generate employment in the country. Hence, this project is of vital importance for the development of country and this region in particular. However, due to callous attitude of the Railway Authorities this project is lagging behind since last more than 11 years.

I urge upon the Government to look into this matter of high importance and take immediate steps to conduct a new survey of this line and clear this proposal so that the sufferings of the residents of this area are mitigated at the earliest.

I would like to draw kind attention of Hon'ble Minister towards one more important issue.

Recently the Porters who were working in the Railways were appointed as Gangmen in Railways. However, these porters who have already attained the age of 45 years while working as Porters, are finding it difficult to do the heavy duty of Gangman and have stopped working. They have also lost the job of Porters in the Railways and are idle sitting at home. They are now without any source of income and as a result thereof, their families have also been adversely affected and are on the verge of starvation. Around 50 percent of Porters, who were appointed as Gangmen are sitting idle at home without any income. This decision of the

Railways needs urgent review and the Porters who are appointed as Gangmen and are not in a position to perform the duties of Gangmen, may be allowed to work as Porters so as to enable them to earn livelihood for their family.

With these words and with a hope that the Hon'ble Minister will consider the genuine demands raised by me favourably and will issue necessary directions in this regard, I conclude my suggestions on the Railway Budget.

I once again thank you for giving me an opportunity to speak on the subject.

*श्री रमेश बैस (रायपुर): भारतीय रेलवे भारत सरकार सबसे बड़ा और प्रमुख विभाग है । इसे देश को एक रखने वाले संस्थान के रूप में भी जाना जाता है ।

खेद का विषय है कि वर्ष 2010-11 के रेल बजट में छत्तीसगढ़ राज्य के साथ जो बर्ताव किया गया है, उससे ऐसा प्रतीत होता है कि भारतीय रेलवे छत्तीसगढ़ को भारत का हिस्सा नहीं मानती । दुःख का विषय यह भी है कि मूलतः छत्तीसगढ़ में स्थित दक्षिण मध्य रेलवे बिलासपुर जोन भारतीय रेलवे को सर्वाधिक आय देने वाला जोन है । इसके बावजूद जो बर्ताव किया गया उसके आंकड़े आपके अवलोकनार्थ प्रस्तुत है ।

	बजट प्रावधान	छत्तीसगढ़ को मिला
1.	16 तीर्थ यात्री स्पेशल ट्रेन	एक भी नहीं
2.	10 नई दुरांतो ट्रेन	एक भी नहीं
3.	52 नई एक्सप्रेस ट्रेन	एक भी नहीं
4.	45 नई पैसेजर व लोकल ट्रेन	एक भी नहीं
5.	400 नए अस्पताल	एक भी नहीं
6.	6 नए प्रशिक्षण केंद्र	एक भी नहीं
7.	11 नए कारखाने व शिक्षण केंद्र	एक भी नहीं
8.	93 नए माडल स्टेशन	एक भी नहीं
9.	10 नए विश्वस्तरीय स्टेशन	एक भी नहीं
10.	55 नए सर्वे	एक भी नहीं
11.	10 नए आमामान परिवर्तन/दोहरीकरण सर्वे	एक भी नहीं
12.	1021 किमी नई लाईन 2010-11 में निर्माण का लक्ष्य	एक भी नहीं
13.	800 किमी गेज कन्वर्सन	एक भी नहीं
14.	12 ट्रेन के फेरे बदल गए	1
15.	22 ट्रेन के गतंव्य बढ़ाए गए	2

* Speech was laid on the Table

उक्त आंकड़े स्वतः इस बात का गवाह है कि रेल बजट बनाते हुए भारतीय रेलवे की मूल भावना "सभी क्षेत्र और राज्य बराबर" का परिपालन नहीं हुआ है ।

गत जनवरी माह में छत्तीसगढ़ की राज्य सरकार ने एक बैठक रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष के साथ की थी, जिसमें रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष को राज्य की अपेक्षाओं से अवगत कराया गया था, उक्त बैठक में मैं स्वयं उपस्थित था और बहुत से ऐसे प्रस्ताव जिनमें रेलवे पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं पड़ता है, पर स्पष्ट सहमति भी बन गयी थी, परंतु इन सबके बावजूद छत्तीसगढ़ की इस तरह उपेक्षा अत्यंत खेदजनक है । यह देखते हुए कि 200 में राज्य निर्माण के पश्चात ही छत्तीसगढ़ कई पैमानों पर सर्वश्रेष्ठ राज्यों की श्रेणी पर उंचे स्थानों पर आ रहा है और यहां विकास की सर्वाधिक संभावनाएं हैं । ऐसे में आधारभूत संरचनाओं के प्रमुख अंग रेलवे की यह उपेक्षा अपेक्षित नहीं थी ।

उपरोक्त परिस्थितियों में आपसे अनुरोध है कि आवश्यक सुधारात्मक कदम अविलंब उठावें ।

***श्री कौशलेन्द्र कुमार:** मैं अंतराष्ट्रीय महत्व के नालन्दा संसदीय क्षेत्र की 15वीं लोक सभा का प्रतिनिधित्व करता हूँ । मेरे संसदीय क्षेत्र में पिछली एनडीए सरकार में तत्कालीन रेल मंत्री माननीय नीतिश कुमार जी के द्वारा कई रेल प्रोजेक्ट शुरू किए गए थे जैसे हरनौत रेल कोच फैक्ट्री, प्रस्तावित राजगीर-तिलैया रेलवे लाइन, इस्लामपुर से नटेसर, दनियाँवा से शेखपुरा इत्यादि । इस पर मेरा कहना है कि कई रेलवे प्रोजेक्ट धीमी गति से चल रहे हैं जैसे इस्लाम से नटेसर, दनियाँवा से शेखपुरा । मेरी सरकार से मांग है कि इन योजनाओं को शीघ्र पूरा करते हुए पटना से अहमदाबाद तथा अहमदाबाद से पटना रोजाना एक सुपरफास्ट ट्रेन की व्यवस्था शुरू किया जाए क्योंकि बिहार के काफी मजदूर वर्ग गुजरात में रहते हैं और गुजरात से पटना जाने तथा पटना से गुजरात जाने के लिए काफी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है । जुलाई 2009 में सरकार ने रेल बजट प्रस्तुत करते समय सदन को यह आश्वासन दिया था कि जिन संसद सदस्य के संसदीय क्षेत्र में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नहीं है अगर संसद सदस्य किसी एक रेलवे स्टेशन का नाम जहाँ पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नहीं है लिखकर देते हैं तो वहाँ पर अविलंब कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की व्यवस्था की जाएगी । मेरी संसदीय क्षेत्र में नालन्दा एक स्टेशन है जहाँ पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नहीं है जबकि नालन्दा एक अंतराष्ट्रीय स्थल है और यहाँ पर प्रसिद्ध प्राचीन नालन्दा विश्वविद्यालय है, नालन्दा म्यूजियम है, पुराने अवशेष हैं तथा जैन धर्म का प्रसिद्ध तीर्थ स्थान कुंडलपुर तथा पावापुरी यहीं पर है । विश्व प्रसिद्ध ह्वेनसांग इंटरनेशनल बौद्ध म्यूजियम नालन्दा में ही है । दिनांक 15 अप्रैल से राजगीर में विश्व

* Speech was laid on the Table

प्रसिद्ध मलमास मेला शुरू हो गया है राजगीर, नालन्दा, बिहारशरीफ, पावापुरी रोड स्टेशनों पर पानी पीने की कोई सुविधा नहीं है । मैं सरकार से मांग करता हूँ कि इन स्टेशनों पर मेले में आये तीर्थयात्रियों की संख्या को देखते हुए तुरंत पीने के पानी की व्यवस्था की जाए तथा पटना से दो मलमास मेला स्पेशल ट्रेन की व्यवस्था की जाए । इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ ।

*SHRI MOHAN JENA (JAJPUR): At the outset I would like to congratulate the Ministry of Railways that it started thinking about Odisha very recently. In a federal structure like India, Railways play a vital role in the process of development of country as a whole in general and backward States in particular. It also creates base for National Integration. So being an important Ministry it should be impartial to each and every member state of the country.

Under this backdrop if we will consider the development aspect of Odisha, we will definitely come to conclusion that it is a neglected State since long. So as a Member I would like to solicit the kind attention of Honourable Minister to this aspect.

My constituency Jajpur is minerals based area of my State. It has now become one of the important steel hubs of the country. This area is known as “Kalinga Nagar” area. To develop Kalinga Nagar as a model steel hub, our State Government has taken up serious initiative to develop infrastructure around this area. But the railway is a vital source of development.

The Jajpur-Keonjhar Road Railway Station is one of the important railway stations in Khurdha Railway Station under East Coast Railway. But the railway authority is showing step motherly attitude continuously to his railway station. Sir from the area point of view this place is an appropriate place/ station to declare it a s new railway division.

The total railway line of Odisha is now under three railway division i.e. (1) Khurdha Railway Division, (2) Sambalpur Railway Division and (3) third one is Visakhapatanam Railway Division in Andhra Pradesh. So to provide need based development programme to different area, in order to bring that locality to mainstream it will be more appropriate in the part of the railway to give more emphasis to that particular area.

* Speech was laid on the Table

I demand before the Government of India to declare Jajpur- Keonjhar road as a new Railway Division within East Coast Railway of Odisha. Railway can bring together various railway lines, which is close to Jajpur- Keonjhar Road to create a new railway division.

Jakhapura – Daitary – Bansapani Railway line, paradeep – Haridaspur, Cuttack – Bhadrakh, Bhadrakh – Laxman Nath, Rupsa – Banginipasi, Angul – Sukinda, Talcher – Bimalagada and Bhadrakh – Dhamara Railway line cover a vast area of coastal Odisha. So bringing above railway line to my division will accelerate the process of development of that area in particular and Railway in general.

So, I request to declare Jajpur - Keonjhar Road as a new Railway Divison.

***SHRI C. RAJENDRAN(CHENNAI SOUTH) :** As is the normal practice during the discussion on Railway Budget, I would like to speak about some of the pending railway projects in my state of Tamil Nadu and request the Railway Minister to complete them early by allocating more funds for those projects.

I would begin by saying that the railway infrastructure in the State of Tamil Nadu needs to be improved on a war-footing. In the case of doubling lining between Chingleput and Villupuram, work has been taken up, but we do not know when the entire line would get doubled.

In the case of doubling between Villapuram and Dindigal, work has been sanctioned two years ago, but still work has not been started. I would request the Minister to sanction sufficient funds and complete this project early.

As regards gauge conversion between Salem and Karur, this project is pending for the last 15 years. It is strategic project for the Southern Railway, which will provide the shortest rail link between Trichy and Karur. Due to time and cost overruns, the project is yet to see the light of the day, only about 80 km. is yet to be converted and I request the Minister to allocate funds and remove the hurdles in its way so that this project is completed this year itself.

In the case of electrification project within this State, it has been completed only up to Trichy. Two years ago, the Railway Ministry has sanctioned and approved electrification works up to Kanyakumari, but due to non-allocation of funds, it is not yet taken up. I would request the Minister to allocate funds for this project.

Similar gauge conversion is also not getting sufficient money from the Railway Ministry. I would request the Ministry to consider and allocate sufficient funds for the gauge conversion between Coimbatore-Dindigal via Palani so that two major cities in the State, namely Coimbatore and Maduria may be connected.

* Speech was laid on the Table.

The need for Coastal Railway Line gains momentum to connect Chennai and Puducherry via Mahabalipuram. This project is sanctioned already, but the work has not yet started.

There were reports that say that in the case of all these on-going projects, the Railway Board has asked the Southern Railway to go slow with the works because of funds-crunch. I request the Hon. Minister to allocate more funds for those projects and complete them early.

Now, I come to some of the projects which would benefit the people of my constituency.

The Mass Rapid Transit System in Chennai has so far come only up to Velacherry. This projects was sanctioned about 30 years ago, but it has still not seen the end of the tunnel with very meager allocations in every Railway Budget.

It was supposed to come up to St. Thomas Mount. To complete this project about 20% of the work needs to be done. I request that this project may be completed this year itself with more allocations.

Secondly, many people from North India, and more especially from Rajasthan have settled in Chennai and its suburbs. There is only one Direct Train from Chennai Egmore to Jodhpur which runs only once a week. I request that frequency of this train may be increased to thrice a week, if not daily.

Thirdly, in the Chennai Beach-Tambaram Suburban Railway Section, there is a station called Tambaram Sanatorium. Nowadays, quite often, I get complaints from the people saying that the names of the two stations namely, Tambaram and Tambaram Sanatorium reads to a lot of confusion. To avoid this confusion, there is a need to change the name of Tambaram Sanatorium Station. Tambaram Sanatorium Railway Station is in Chitlapakkam area. Chitlapakkam is a fast developing residential town panchayat. This Railway Station caters to the needs of those people living in Chitlapakkam Town Panchayat and surrounding Areas. So, it is very pertinent and proper that Tambaram Sanatorium Station is re-named as Chitlapakkam Railway Station.

Apart from this demands, there are other demands like 1) provision of free safe drinking water inside the long distance trains at least, 2) safety and security of passengers, 3) replacement of old and aged coaches etc.

I request the hon. Railway Minister to consider all these things.

कुमारी ममता बनर्जी: अध्यक्ष महोदया, मैं आपकी आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। इससे पहले मैम्बर्स ने जो सुझाव दिये हैं, वे बहुत गंभीर और अच्छे सुझाव हैं। मैं all Members from this side and that side also, कम्पलीमेंट करना चाहूंगी कि उन्होंने जो बातें कही हैं, वे सब बातें 99 परसेंट सच हैं। पोलिटिकल दृष्टिकोण से एक-दो आदमी कह सकते हैं लेकिन दूसरी पोलिटिकल पार्टीज के मैम्बर्स देश में और अपने क्षेत्रों में काम करना चाहते हैं, तो their demand is very genuine. Their expectation may be high but their demand is genuine. हम किसी समय उनकी डिमांड्स को पूरा कर सकते हैं और किसी समय नहीं कर सकते, क्योंकि हमारी इन्फ्रास्ट्रक्चर फैसिलिटी इतनी नहीं है। लेकिन अगर कोई एम.पी. कहे कि हमें एक स्टेशन चाहिए, एक रेलगाड़ी चाहिए, हमारे उधर कम्प्यूटर रिजर्वेशन चाहिए या हमें लाइन चाहिए, अब इसमें दिक्कत क्या है, एतराज क्या है। एक ही दिक्कत या एतराज है कि पैसे की जरूरत है। नहीं तो जो डिमांड करता है, उसकी डिमांड ठीक है। अभी हमारा देश आजादी से बहुत आगे बढ़ा। हमारी कंट्री ने बहुत डेवलपमेंट किया है। पहले तो हमारे देश में एक ऑलपिन भी उत्पादन करने के लिए कोई जगह नहीं थी, लेकिन यह देश अब आसमान में यानी चांद में भी लोग भेजता है। अभी हमारे देश ने बहुत सारा डेवलपमेंट भी किया है। देश में आजादी से पहले जो लड़ाई लड़ी गयी थी, उसके बाद लोकतंत्र के नाते हमारा देश बहुत आगे बढ़ा, लेकिन तब भी जब देश आगे बढ़ता है, जनता आगे बढ़ती है, तो देश में पापुलेशन जिस तरह बढ़ती है, उस तरह इन्फ्रास्ट्रक्चर उतना नहीं बढ़ता। अगर हम चाइना के साथ कम्पेयर करें, तो I am grateful that one hon. Member mentioned about Chinese development. I appreciate his concern. हम चाइना के साथ जरूर कम्पेयर कर सकते हैं लेकिन आपको समझना चाहिए। वे लोग चाइना की रेल में जितना पैसा लगा सकते हैं, उतना पैसा हमारे हिन्दुस्तान में कहां से आयेगा? हिन्दुस्तान एक डेमोक्रेटिक कंट्री है। चाइना आटोक्रेट्स कंट्री है। उसमें पोलिटिकल दिक्कत इतनी नहीं है। लोकतंत्र में परम्परा होती है, लेकिन जिसमें लोकतंत्र नहीं होता है, उसमें इतनी परम्परा नहीं होती है। लोकतंत्र में कुछ भी करने से पहले सोचना चाहिए।

हम यह करेंगे तो हमारे लिए माइनस क्या होगा, प्लस क्या होगा। They want to develop. We appreciate them and we congratulate them for their good work. We are great friends. No problem regarding that. Do you know China is spending millions of dollars for their railway network? They want to expand their railway network. It is their duty. But our duty is to do something for our own people. If we follow



that, a passenger coming from Haridwar to Delhi will have to spend Rs. 5,000. It cannot happen in India. But it happens in China because they are doing business with their finances, which we cannot do. हमें कुछ करने से पहले लगता है कि अगर इतना किराया बढ़ेगा तो आम जनता क्या करेगी, अनआर्गनाइज्ड सेक्टर क्या करेगा, किसान क्या करेगा, आम इंसान क्या करेगा, मजदूर क्या करेगा, वह क्या सोचेगा, लेकिन चाइना में यह सब सोचने की जरूरत नहीं है। They have only one thing, which is to take care of their commercial interests. In India we have our political commitments, social commitments and moral commitments to our citizens. That is why we cannot wish away our responsibility from the public point of view. It is our duty. इसीलिए चाइना जो कर सकता है, हम नहीं कर सकते हैं। मैं उसे बधाई देना चाहूंगी कि वह बहुत बढ़िया करता है, लेकिन हमारा देश लोकतंत्र है। लोकतंत्र में लोगों को मानकर चलना सबसे ज्यादा जरूरी होता है। आप देखिए, 25 रूपए का टिकट है, लेकिन उनको एक इज्जत दी है। I belong to the UPA Government. Madam Sonia and Dr. Manmohan Singh guide us. I am proud to say that. इसी के लिए 25 रूपए का टिकट एक इज्जत टिकट दिया कामन पीपुल को। आप दिल्ली से गाजियाबाद जाएं, आप दिल्ली से पानीपत जाएं, कितना दूर है? लेकिन it is only Rs. 25. You can travel 100 kms. in Rs. 25. Even poor people can travel. It is their economic right; now they have the right to work. It is their *izzat*. इसी के लिए इसे नाम दिया है इज्जत। इज्जत के साथ जा सकता है। ऐसे बहुत सारे काम किए हैं। हमारे देश में जो बीपीएल हैं, उनके लिए 100 दिन की जॉब है। We have to give that. जो भी सरकार है, उसे गरीब के लिए काम करना होगा। उसमें कोई पोलिटिकल फर्क हो सकता है, आइडियोलॉजी का फर्क हो सकता है, लेकिन हमारा विजन तो पब्लिक को ध्यान में रखकर ही करना होता है। इसी के लिए हमारा डिमाण्ड है। पैसेंजर ट्रेन के लिए पैसा नहीं है, लेकिन हाई स्पीड में कितना रूपया लगता है, फिर भी हम लोगों का विजन होना चाहिए, इसीलिए शॉर्टटर्म और लॉग टर्म, दो तरह के विजन होने चाहिए। इसीलिए यूपीए-2 सरकार बनने के within six or seven months, we have submitted our Vision-2022 कि आज क्या हो सकता है और अगले दस साल में क्या हो सकता है। We may not be able to do it now. But within ten years we can do it. इसलिए शार्ट टर्म और लॉग टर्म पॉलिसी होनी चाहिए। Madam, you will appreciate that 1000 रूट किलोमीटर हमने क्यों लिया। किसी-किसी एमपी ने बोला कि इसके लिए रूपया कहां है। आप सोचिए जो 1000

किलोमीटर हम लोगों ने एक दफे लिया है, जो छोटे-छोटे काम बाकी हैं, लेकिन रुपया देने से हो जाएंगे, वैसा रूट हम लोगों ने निकाला है। ऐसा भी होता है कि दस किलोमीटर बाकी है, लेकिन दस साल से पड़ा रहता है। रूट किलोमीटर बढ़ते नहीं हैं। उसको कंप्लीट करने से if we can do 1,000 route kms. instead of 250 route kms. on an average, it will give a message. That is why we have said that within ten years, 20,000 route kms. we can do even within this infrastructure. कभी-कभी बाजार अच्छा होता है, पैसा ज्यादा होता है। चार-पांच साल हमने देखा कि बहुत बढ़िया मार्केट था, इकोनॉमी फ्लो हो रहा था। पूरे विश्व में इकोनॉमी अच्छी चल रही थी, लेकिन पिछले दो-तीन वर्षों से हम लोग इकोनॉमिक स्लोडाउन देख रहे हैं। इकोनॉमिक स्लोडाउन एक तो इकोनॉमिक लॉस है, साथ में हर दस साल बाद पे कमीशन आते हैं। फिफ्थ पे कमीशन दस साल पहले हुआ था। हमारे इंप्लाइज के लिए सरकार ने बेनिफिट दिया है, उसके लिए रुपया देना है। हमारे इंप्लॉई को, हमारे मजदूर को अगर बेनिफिट देना है तो उसे डाइजेस्ट करने का क्या तरीका है। 55,000 करोड़ रुपए हमें इंटरनल जेनरेशन से देना पड़ेगा।

It should have been plus for the Railways. लेकिन क्या करेंगे, हमें इसीलिए माइनस करना पड़ा, for the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11, and we have to spend Rs. 55,000 crore for meeting the recommendations of the Sixth Pay Commission, for providing pensions, Provident Fund, paying arrears, etc. कहां से आएगा रुपया, कोई आसमान से तो आएगा नहीं, इंटरनल से ही आ रहा है। एक तो इकोनॉमी स्लो डाउन हुई, तब भी एम्प्लॉइज को हमें वेतन आदि देना चाहिए। कुछ साल पहले आपको भी ऐसी परेशानी झेलनी पड़ी थी। कभी-कभी जब सरकार बदलती है तो ऐसा होता है। इसीलिए हमें 55,000 करोड़ रुपया जो देना पड़ा, वह पे एंड अलाउसमेंट, एरियर्स आदि के लिए हमने पे किया। आप देखिए, if you minus the amount of Rs.55,000 crore, इसका भी 20,000 करोड़ रुपया हो गया। उसके बाद जब मैंने रेल बजट पेश किया था, उसके बाद फ्यूल हाइक के लिए, जो एचएसडी का प्राइस बढ़ा, उसके लिए भी हमें 610 करोड़ रुपए का सफर करना पड़ा। इसके बाद एक्साइज ड्यूटी के लिए आठ से दस प्रतिशत, 275 करोड़ रुपया गया। इंटरनल से हमें 875 करोड़ रुपया देना पड़ा। इन सबको आप जोड़िए और देखिए कि कितना पैसा होता है। उसके बाद भी क्या है एवरीडे कि सब बंद, रेल रोको। Every day, there are some bandhs; some rail rokos. We have to face the naxalite movement; Maoist movement. Sometimes for other reasons, there are obstructions. क्या करेगा, रेल अगर कोई बंद करेगा तो उसके ऊपर

से तो चला नहीं सकते। अगर ऐसा करेंगे तो जनता मारी जाएगी। Security is under the State Government. Please appreciate it. I am concerned about the safety and security of the passengers. Please realise that law and order is a State subject. The Railway Protection Force is within the Railways but it does not have any right to tackle the law and order situation. It is the Government Railway Police. The Railway Police is that of the State Government. The Central Government gives 50 per cent salary to them and the State Government gives 50 per cent to them. Now, it is with them. I would request all the State Governments to give full protection to the passengers also because all the passengers belong to the country; they belong to our society; they travel from one part of the country to another part. इसे करने की जरूरत है। We are really concerned about passenger safety and security. पहले ऐसा नहीं था, पहले इतना टैरिस्ट मूवमेंट नहीं था, लेकिन अब देखिए कितने हो गए हैं। इस समय देश में कई उग्रवादी संगठन पनप गए हैं, कोई माओवादी के नाम पर, कोई नक्सलवाद के नाम पर, कोई क्रॉस बॉर्डर टैरिज्म के नाम पर, कोई अवसरवादियों के नाम पर कितने ही ऐसे संगठन हो गए हैं। Maoists and some opportunists are obstructing the rail movement every day. For that, this year and last year, we lost about Rs.500 crore. तो क्या होगा, अभी उड़ीसा में एक प्रब्लम हो रही है। I do not want to discuss it in detail. उसके लिए हमारे वहां चार रैक पड़े हैं, जिसकी वजह से एक महीने में चार-चार करोड़ रुपए, we are losing every day Rs.4 crore. इस तरह से हमें 200 करोड़ रुपए का लॉस हो गया। इसमें हम क्या कर सकते हैं किसी को अगर कोई आंदोलन या अन्य कुछ करना है, तो यही रास्ता रह जाता है कि रेल रोक दो। The rail is the soft target. It is a business.

श्री लालू प्रसाद : कोलकाता में ज्यादा होता है।

कुमारी ममता बनर्जी: सभी जगह होता है, लालू जी, मैं किसी का नाम नहीं लेना चाहती हूं। It is our duty not to criticise the people. It is their duty to stop it. मैंने इसीलिए कहा है कि ऐसा हो रहा है। इन सब चीजों के होते हुए फिर रेलवे के पास रुपया कहां से आएगा। नए-नए कोच होने चाहिए, नए-नए वैगन्स होने चाहिए, रैक्स होने चाहिए, मालगाड़ी में ज्यादा डिब्बे बढ़ाने चाहिए, ये बातें सभी करते हैं। लेकिन हमें इन चीजों से पहले दूसरी बातों पर भी विचार करना चाहिए। हमने रायबरेली में कोच फैक्ट्री लगाई है, एक साल में वह तैयार हो जाएगी। लेकिन इसके अलावा चाहे मधेपुरा की हो या छपरा की हो या

नए बजट में जो घोषणाएं की हैं, उन सबके लिए हमें रुपयों का भी प्रावधान करना है। मैं तो यह चाहूंगी कि इससे भी ज्यादा देश में कार्य होना चाहिए। यहां पर फारुख जी बैठे हैं, जम्मू-कश्मीर के सांसद लाल सिंह जी बोल रहे थे और अपने सुझाव दिए थे। I am interested in doing it. हमें इन सब चीजों के लिए इंटरैस्ट है और हम काम भी करना चाहते हैं। अगर कोई वैगन्स मांगेगा, तो देखा जाए नहीं मिलते। आर्डर दें तो भी नहीं आते हैं, क्योंकि इतनी इंडस्ट्री बनी ही नहीं है।

पहले हम क्या करते थे, बाहर से वैगन-कोच का आर्डर देते थे, but only few industries are there in our country. They do not give materials in time. If you want coaches, they are not available, if you want racks, they are not available. That is why, I decided that we should have more coach factories, wagon factories in our country. Otherwise, we cannot meet the demand of the people. It is an urgent need of the people throughout the country. Why should we take these things from outside? We can produce them here internally and we can give employment to our people and we can produce them through PPP mode also. रेलवे की डिमांड इतनी बढ़ रही है, मैं क्या बोलूं। लेकिन उसे बढ़ाने के लिए मैंने पहले भी बोला है। कपड़ों की जरूरत है तो दुकानों में मिल जाएंगे, लेकिन कोच इंडस्ट्री तो नहीं मिलती है, वैगन तो नहीं मिलता है, इसके लिए डिजाइन तैयार करना पड़ता है, फोटो-टाइप करना पड़ता है, पायलट प्रोजैक्ट करके इसे देखना पड़ता है कि सफल है या नहीं है, उसके बाद इसे करना पड़ता है और इसमें टाइम लगता है। Whatever delay has been there so far, we should not worry about it. But we must start our work now. We must set up our coach factories and wagon factories immediately so that we need not go for importing them from other countries. Whatever is our demand, we must fulfil it. यह हम विश्वास करते हैं, इसलिए ये सब इंडस्ट्रीज देश में और भी बढ़िया होंगी। इनका देश के कोने-कोने में होना जरूरी है। रेलवे की प्रजेंट डिमांड जो है, उसे हमें पूरा करने की कोशिश करनी चाहिए। किसी-किसी मैम्बर ने कहा है तथा माननीय निर्मल खत्री जी ने कहा है, राज बब्बर को छोड़कर, माननीय लालू जी, मुलायम जी, सुदीप बंधोपाध्याय, दारा सिंह जी, हर कोई बहुत अच्छा बोला है, अच्छे सजेशनस दिये हैं। डीएमके, एआईडीएमके, नायडु जी की पार्टी, अकाली दल, कांग्रेस पार्टी ने बहुत अच्छे सुझाव दिये हैं।

All political parties, namely DMK, AIADMK, TDP, BJD, AKALI DAL, Congress Party and others have given very good suggestions. रेलवे मिनिस्टर होने के नाते मैंने कोशिश की है कि अगर सब को संतुष्ट नहीं कर पाएं हैं तो I have done something to at least

two-third of the MPs. उनका जो छोटा-मोटा काम होता है, वे जब कहते हैं, तो हम करने की कोशिश करते हैं लेकिन और भी करने की जरूरत है। हमारा इंफ्रास्ट्रक्चर और नहीं बढ़ने के कारण हम और नहीं कर पा रहे हैं। आप कहते हैं कि हमारी लाइन्स क्यों 50 वर्षों से पड़ी हैं, बात तो सच है, लेकिन रुपया कहां से आयेगा? एक लाख 1 करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स पैडिंग है, but our provision is only Rs. 11,000 crore. I can give only Rs. 11,000 crore every year to all these projects. इसलिए हमने सोचा है कि there are some socially desirable projects. बात सच है, और सरकार भी कोशिश कर रही है और आप लोग भी साथ होंगे तो और भी अच्छा होगा। नेशनल हाई-वे पर हम लोग जितना रुपया खर्च करते हैं, कीजिए, National Highway is also a lifeline of the nation. But if you want to develop this nation, Railway is the mode of transport. रेल गांव-गांव में जाती है। नेशनल हाई-वे तो एक जगह से दूसरी जगह जाता है लेकिन रेल गांव-गांव में जाती है। हम लोग नेशनल हाई-वे को जितना महत्व देते हैं, रेल को भी महत्व देने से सारे काम हो जाएंगे, यह मेरा विश्वास है। अभी तो हमने काम शुरू किया है लेकिन धीरे-धीरे सब काम हो जाएंगे। डैडिकेटेड फ्रेट-कॉरिडोर हम लोगों ने कोशिश किया है, It is the dream project of our hon. Prime Minister. वैस्टर्न डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के लिए जाइका के साथ एग्रीमेंट हो गया है, वह अंडर प्रोसेस है, काम कर रहा है और टाइम पर ही होगा। जो ईस्टर्न के बारे में है उस पर भी फाइनेंस के लिए बातचीत चल रही है। From Sonapur to Dankuni, we have to go in for tender and all that. कुछ मित्र फ्लार्ड-ओवर्स, अंडर-पास, पीआरएस और स्टेशनस के डिवेलपमेंट के लिए बोले हैं, ये छोटे-मोटे काम हैं, I will tell the Railway Board to take care of individual works. These are small works and the Railway Board will take care of all these small works. अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग, Yes, I agree unmanned level crossing is an area of concern.

Around 16,000 unmanned level crossings were there. This time we have already taken over 4,000 level crossings out of the 16,000 unmanned level crossings. You will appreciate, Madam, that last year and this year 4,000 unmanned level crossings will be manned. Instructions have been issued in this regard. बाकी 12 हजार रहेगा, जो अगले पांच साल में हो जाएगा। एक बार चार हजार किया है, तो यह तीन बार में 12000 का काम पूरा हो जाएगा।

फ्लाई ओवर बनाने का काम राज्य सरकार के पास होता है और वे 50 परसेंट रुपया देते हैं। I would request the hon. Members to pursue it with the State Governments wherever they have the problems of flyovers or underpasses and from Railways we will help them because we want to develop the areas. There is no harm in that.


As far as recruitment policy is concerned कई सदस्यों ने कहा कि कुछ भी नहीं किया है, लेकिन thanks to Lalu Ji, लालू जी ने हस्तक्षेप किया और कहा कि हमने किया है। It is a fact. There is some backlog, but we have already started the process. Instructions have already been issued to employ 29,000 persons. It is under process as per the Government criteria. You would appreciate that whatever we announced in the last year's Budget from Izzat to Press concession to Madrasa concession to student concession to wherever we have announced, we have done that. कभी कोई कहता है कि झ्रमा है, बोलते हैं, लेकिन करते नहीं हैं। Only on three lines, the gauge conversion is not completed. जब गेज परिवर्तन होना है, तब हो जाएगा। Out of 120 trains, 117 trains have been announced within the Budget year. You would appreciate that. We have tried our best that from Izzat to Muskilashan to Madrasa to concessions, all have been implemented, even double Decker. Have you seen double Decker, Madam? The prototype is already ready. We have to go for the pilot project as we have to see the safety and security also. Duronto has been very successfully done.

I want to congratulate our Railway officials, employees, the engineers and the industries for that. After Rajdhani, Duronto is also successful. It is cheaper and faster than Rajdhani. Next we will go for Maha-Duronto and for high speed train also. We have set up a Committee. We did not have the money. We needed a dedicated route, dedicated fencing and a dedicated system. We are talking to the people all over the world. Some people are interested. We have received some proposals from different places.

An Expert Committee under the leadership of Amit Mitra and Sam Pitroda is doing its jobs. I think it will come out with a positive sense. I want to congratulate Mr. Sam Pitroda also in this regard. He has given a suggestion that

the broad band must reach through optic fibre cable to all the Gram Panchayats. If it is included, I think, the dream of Rajiv Gandhi to modernise India will be completed. You know that it is a revolutionary dream. That is also under process. Everybody is interested for the development of stations. Out of 378 stations, 286 stations have already been developed. आपको मालूम होगा, हमारा बजट जून-जुलाई में आया था। हमें बहुत समय नहीं मिला, क्योंकि टेंडर करने में भी छह-सात महीने लग जाते हैं। Within these nine months, out of 378 stations, 286 stations have already been developed. अभी तक जो नहीं हुआ है, उसे भी करेंगे। हमने बजट में जो घोषणा की है, उसे जरूर करेंगे।

Then, with regard to multi-functional world-class stations, I have already issued instructions to Rail Board to take care of that so that it is done within the time. माननीय सदस्यों ने प्रश्न किया था कि इलाहाबाद का क्या किया है? Allahabad is also a world-class station. आपने देखा कि कुम्भ मेला हुआ। क्या आपको पता है कि कुम्भ मेले में कितनी स्पेशल ट्रेन्स चलाई गईं? एक हजार से ज्यादा स्पेशल ट्रेन्स चलाई गईं। Only on 14th and 15th we disbursed two lakhs of passengers. Thousands of special trains चलाया। सभी लोगों को गंतव्य तक पहुंचाने का काम किया। आप इसके लिए तो हमें थोड़ा क्रेडिट दीजिए। कुम्भ मेले के लिए 40 करोड़ रुपया स्टेशन के लिए दिया था।

रेलवे आपका ही है, जब आप देखते हैं, मल्टी फैसिलिटीज के बारे में इंस्ट्रक्शंस दी हैं। The Railway Board will take care of it. I have said that within the Budget year, within the financial year, they have to spend the money. इसमें टेंडर के बारे में थोड़ी डिली-डेलिंग चल रही है। Wherever there is lacuna, I will tell, yes, I am not satisfied with that. I have instructed that it should  implemented as early as possible. That is also there.

जो डायग्नोस्टिक हैल्थ सेंटर्स हम लोगों ने हैल्थ मिनिस्टर के साथ बात करके दिये हैं, वे पचास सेंटर्स अभी हमें फर्स्ट फेज में लेने हैं, डायग्नोस्टिक सेंटर, जो प्राइमरी हैल्थ सेंटर हैं। उसके बाद 25 हमारे सैकेन्डरी लैवल के हैं, जो अभी फर्स्ट फेज में करेंगे। उसके बाद 16 जो मल्टी टाइप बिग हास्पिटल होते हैं, वे हम करेंगे, बाकी फेज बाई फेज हम लोग हैल्थ मिनिस्टर के साथ बात करके करेंगे।

इसी तरह से एजुकेशन मिनिस्ट्री के साथ हम लोगों ने बात की है। With the help of HRD Ministry, we will give the land and they will provide the infrastructure. हम लोग एजुकेशन को भी आगे बढ़ाने के लिए जितनी भी हमारी रेल की जगह है, जितनी भी लैंड बैंक से आइडेंटिफाई की है, उसमें हम लोग कालेज, यूनिवर्सिटी और इम्पार्टेंट इंस्टीट्यूशंस शुरू करेंगे। इसके लिए मैं श्री कपिल सिबल और श्री गुलाम नबी आजाद जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ और कु.शैलजा के साथ भी मेरी बात हुई है regarding the urban development. We can do some 'housing for all' and other programmes through the Urban Development Ministry also. इसके लिए उन्होंने बात की है, जब होंगे, तब आपको बतायेंगे, मैं आपको पहले बताना नहीं चाहती हूँ, जब तक नहीं होंगे, मैं नहीं बताऊंगी।

New projects, route kilometres, wagon industry, coach industry, dedicated freight corridor मैंने बताया, लेकिन जो पीपीपी मोड का प्रोग्राम है, हम रेल का प्राइवेटाइजेशन नहीं करेंगे। ऐसा करने का हमारा वायदा नहीं है। लेकिन बहुत सारी जगहों पर रेल लाइनें बनानी हैं और उसके लिए रुपये कहां से आयेंगे। इसी के लिए हम लोगों ने कहा: 'We will give the economic share; you invest the money.' Two-three meetings are being organised by the Railway Board. I also, along with my Minister of State and other colleagues, met all the industrial houses, all the important chambers from the national level and from the State level also. We requested them: 'Look, we did not have the money. The ready business is here. Railways will give you the ready business. You just invest your money; you will get your economic share. Connect the port; connect the coal area; connect the steel belt; connect the pilgrimage area; connect the universities; connect the tourist places; and connect the medical universities.'

Also, there are some socially desirable projects. What is not viable today, tomorrow it will be viable. If you want to set up a market complex, do you not think that an A1 railway station is important for that? If you set up a railway station, if you set up a railway line, automatically the business will come out because Railways are not only the lifeline of the country, they are the lifeline of our integration, and it is a real Hindustan. That is why we have decided that – we have 8000 railway stations – out of 8000 railway stations, 1000 stations will be

kept for Adarsh Stations, multi-functional, world-class stations. I have instructed—every 15 days I do the full-Board meeting for safety, security and development – for rest of the 7000 stations, you go for PPP. You ask the people we are not selling the land, we are not going to hand it over to any private person but they will sponsor. They will go for beautification; they will set up the station as a good model so that everybody should get a dormitory. Even from halt station to small station to local to national, at every level, tell them to spend the money and they will do it.

Division-wise, already we have started the work also. Railways are creating their own brand through advertising agencies also. We are sure, the money will come out. We are not worried for that. It will take some time but money will automatically come out.

There are so many things to say. For passenger cleanliness, already we have a special drive. Within these three months, we have started special drive for cleanliness for passengers. Some people approached us that for cleanliness they want to sponsor. I said: ‘No harm. अगर हमारे पास रुपये नहीं हैं और वे क्लीनलीनेस के लिए रुपये देना चाहते हैं तो why don't you do it?’

You will have to appreciate one thing that the Railway people are really experts to run the trains but they do not know how to run the business because they have not done that earlier. So, you have to give some time to them so that they will be convinced themselves first. We have to involve the Railway employees in this regard. That is why, we have set up our Experts Committee. I am proud to say that all the Railway Employees' Union, the Railway Officers' Union, and the Scheduled Castes and Scheduled Tribes Union have been involved in our Experts Committee. Everyday they are giving their opinion also. I am proud of our Railway employees. They are giving all their suggestions to us. I think, they do not know how to operate the business. But now-a-days, for commercial utilization of land, Railways will be the champion. They have started working. They have identified their role model. They are finalizing the papers. I

think, they will do it within a time-frame. Only we have to give them some time because they were not habituated in that practice. I think, they will overcome the situation. I have that trust. I have that confidence. They will do it. I believe so. They are asking only for some time because they have to prepare themselves first.

If they do not know 'A', 'B', 'C' of business, I cannot do it from outside. They have to do it. They have to implement. We have to give the guidelines only. I am happy that they have accepted all these proposals.

Madam, several hon. Members have raised many points. ... (*Interruptions*) For small matters also, Members will get the reply. Whatever we can do, for small station matter, for PRS matter, we will do. ... (*Interruptions*) भागलपुर के लिए सौ एकड़ लैंड मांगी है। For Bhagalpur, they are waiting for 100 acres of land. ... (*Interruptions*)

जो छोटा-मोटा काम है, उसे हम देख लेंगे।

Madam, with these words, I would request the House to pass the Demands for Grants (Railways) for 2010-11.

MADAM SPEAKER: A number of cut motions have been moved by the Members to the Demands for Grants (Railways) for 2010-2011. Shall I put all the cut motions to the vote of the House together or does any hon. Member want any particular cut motion to be put separately?

SEVERAL HON. MEMBERS: Please put all the cut motions to the vote of the House together.

MADAM SPEAKER: I shall now put all the cut motions which have been moved together to the vote of the House.

All the cut motions were put and negatived.

MADAM SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants (Railways) for 2010-2011 to the vote of the House.

The question is:

“That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2011, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16.”

The motion was adopted.

MADAM SPEAKER: The Demands for Grants (Railways) for 2010-2011 are passed.

19.33 hrs.

APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL, 2010*

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): I beg to move for leave to introduce a Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2010-11 for the purposes of Railways.

MADAM SPEAKER: The question is:

“That leave be granted to introduce a Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2010-11 for the purposes of Railways.”

The motion was adopted.

KUMARI MAMATA BANERJEE: I introduce** the Bill.

KUMARI MAMATA BANERJEE: I beg to move that the Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2010-11 for the purposes of Railways, be taken into consideration.

MADAM SPEAKER: The question is:

“That the Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2010-11 for the purposes of Railways, be taken into consideration.”

The motion was adopted.

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section-2, dated 19.04.10.

** Introduced with the recommendation of the President.

MADAM SPEAKER: The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

The question is:

“That clauses 2 and 3 stand part of the Bill.”

The motion was adopted.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

The Schedule was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the long Title were added to the Bill.

MADAM SPEAKER: The Minister may now move that the Bill be passed.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Madam, I beg to move:

“That the Bill be passed.”



MADAM SPEAKER: The question is:

“That the Bill be passed.”

The motion was adopted.

MADAM SPEAKER: Now, the House will take up *Zero Hour*.

* SHRI M. ANANDAN (VILUPPURAM): Madam Speaker, I would like to draw the attention of the Government, through you, to an urgent matter of public importance. Sodanaikuppam, Mudaliarchavadi, Nandriyankuppam and Ammaiarkuppam in the Vaanur Taluk of my Viluppuram Constituency have faced great damage due to sea erosion. In areas like Chinnamudaliarchavadi Kuppam, about 96 houses have been washed away. I had been to those places and seen for myself the heavy damage caused to the properties of the poor coastal villagers. I took it up with the District Administration, but no effective action has been taken as yet. This has greatly affected the morale of the people living there and they cannot carry on with their traditional occupation of fishing. The Government must go in for constructing soil-erosion and sea-erosion prevention walls to help save the villages from being damaged and washed away further. This will also help the poor fishermen to save and secure their fishing tools and implements. About 5000 fishermen and their families live in those areas and they face this wrath of the sea. As their livelihood is affected by this continuing erosion the poor fishermen have been praying for a hook-shaped preventive wall to overcome sea-erosion and this is their demand for quite sometime. Hence I urge upon the Union Environment Ministry to allocate funds to construct sea-erosion preventive walls to help save the lives and properties of the poor fishermen folk of whom the most are living below poverty line.

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

DR. KIRIT PREMJBHAI SOLANKI (AHMEDABAD WEST): Thank you, Madam, for giving me this opportunity to raise a very important issue.

भारत में शौचालयों की संख्या से ज्यादा संख्या मोबाइल फोन की है। संयुक्त राष्ट्र की ओर से जारी एक चौंकाने वाली रिपोर्ट में कहा गया है कि भारत में जहाँ 50 करोड़ से अधिक लोग मोबाइल्स का इस्तेमाल कर रहे हैं, वहाँ शौचालयों की संख्या इसके मुकाबले काफी कम है। दुनिया के दूसरी सबसे ज्यादा आबादी वाले देश में साफ-सफाई की स्थिति से संबंधित ये आँकड़े बहुत निराशाजनक हैं। यह दुःखद विडम्बना है कि भारत में इतनी संपन्नता है कि लगभग आधी आबादी मोबाइल फोन का इस्तेमाल कर रही है जबकि बड़ी संख्या में लोग शौचालय जैसी बुनियादी सुविधाओं से भी वंचित हैं।

19.39 hrs.

(Dr. Raghuwansh Prasad Singh *in the Chair*)

संयुक्त राष्ट्र की रिपोर्ट के मुताबिक हमारे देश में वर्तमान में करीब 45 फीसदी लोग मोबाइल फोन का इस्तेमाल कर रहे हैं जबकि 2008 में आबादी की महज़ 31 फीसदी हिस्सों की पहुँच शौचालयों तक है। यह रिपोर्ट उन विशेषज्ञों द्वारा बनाई गई है जिनको 2015 तक सफाई संबंधी मिलेनियम डेवलपमेंट गोल हासिल करने की योजना तैयार करने की जिम्मेदारी दी गई थी। एमडीजी के तहत दुनिया की अधिकांश आबादी को साफ पानी और शौचालय जैसी मूलभूत सुविधाएँ उपलब्ध कराने की बात की गई है। उल्लेखनीय है कि विश्व स्वास्थ्य संगठन और यूनिसेफ के गत मार्च में जारी प्रोग्रेस ऑन सैनिटेशन एंड ड्रिंकिंग वाटर शीर्षक वाली रिपोर्ट में कहा गया है कि अगर मौजूदा गति से यह काम होता रहा तो 2015 तक एक अरब लोगों को शौचालय जैसी बुनियादी सुविधाएँ मुहैया कराने का लक्ष्य हासिल नहीं किया जा सकेगा। मेरा आपके माध्यम से सरकार से निवेदन है कि शौचालय जैसी बुनियादी सुविधा ज्यादा से ज्यादा आबादी को उपलब्ध करानी चाहिए।

SHRI PONNAM PRABHAKAR (KARIMNAGAR): Sir, I may kindly be permitted to raise an urgent matter of public importance issue today, the 19th April, 2010, in the 'Zero Hour' regarding the implementation of reservation for SC, ST, OBC and other minority students in the foreign universities to be operated in India.

We are all well aware that the Government is going to permit foreign educational institutions to operate in India. I would like to state that on the one hand they provide good and quality education to our students and on the other hand they earn good amount and they take away the profits to their respective

countries. Moreover, they will not implement reservation policy in getting admission of the students like SC, ST, OBC and other minority sections. Already, in our country SC, ST, OBC and minority students and their parents are lagging behind in getting good opportunities in the primary and higher educational levels. If the Government permits them to operate foreign educational institutions in India, they should follow the reservation policy presently being implemented in our country and they should also invest the profits in India only. Otherwise, the very purpose of giving permission to foreign educational institutions in India will not serve any purpose and only rich people can afford the admission and they will become more rich and the poor people will be deprived of getting admission and the poor people will become very much poor in the next generation. Otherwise, the Right to Education slogan will not solve any purpose in our country.

I, therefore, request the hon. Minister of Human Resource Development, through you, the hon. Chairman, to kindly intervene in the matter to ensure that the foreign educational institutions which are to be operated in India in future must implement the reservation policy for SC, ST, OBC and other minority sections without any compromise. Then only, the vision envisaged by Dr. B.R. Ambedkar, Jagjivan Ram and Jyotirao Phule will be reached to the poor people. Thank you, Sir.

MR. CHAIRMAN: Shri P. Lingam is allowed to associate on this matter.

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा): सभापति महोदय, पीएमजीएसवाई केन्द्र सरकार की बहुत ही महत्वपूर्ण योजना है, जिसका उपयोग ग्रामीण विकास में एक मील के पत्थर के समान है। गांव का सारा विकास सड़क से ही संभव है। इसके नहीं रहने से गांव का विकास अवरूद्ध होता है। गांव के बेरोजगार युवा गुमराह होकर नक्सल की शरण में जा रहे हैं, जिसका असर बिहार, झारखण्ड, उड़ीसा, पश्चिम बंगाल, छत्तीसगढ़ और मध्य प्रदेश इत्यादि राज्यों में है। केन्द्र सरकार जान-बूझकर बिहार के साथ पीएमजीएसवाई के मामले में सौतलापन कर रही है। राज्य के लिए स्वीकृत योजनाओं का फण्ड न तो जा रहा है और न ही योजनाओं की स्वीकृति हो रही है। भारत की 76 प्रतिशत आबादी गांवों में निवास करती है। राष्ट्रपिता महात्मा गांधी ने कहा था कि भारत की आत्मा गांवों में बसती है, यदि गांवों का विकास नहीं होगा तो देश का विकास नहीं

हो सकता है। अतः मैं इस सम्मानीय सदन के माध्यम भारत सरकार से यह मांग करता हूँ कि बिहार राज्य की सभी पीएमजीएसवाई की स्वीकृत योजनाओं में फण्ड दिया जाए और नई योजनाओं की स्वीकृति भी दी जाए।

*SHRI NRIPENDRA NATH RAY (COOCH BEHAR) : Hon. Chairman Sir, my constituency is Cooch Behar which is very important historical town. The royal palace of Cooch Behar is the major attraction of this place. Till the year 1995 flight service to the town was in operation but suddenly the service was discontinued. Later in 2006-07 financial year when the Government of West Bengal made a request, 20 crores of rupees were allocated by the Central Government for resumption of flight service in Cooch Behar. This fund has been utilized but due to some reasons unknown to us, flight operations have yet not begun. In August 2009 a trial run was made but that was all. Nothing more happened. Because of unavailability of air service, health, education, business enterprises and other developmental projects are being adversely affected. Cooch Behar town is the gateway to North Eastern India and a very significant region. Therefore Sir, through you I would like to bring this to the kind notice of Hon. Minister of Civil Aviation that the State Government wishes to resume flight operations in Cooch Behar. So both the State and the Central Government should work together to bring back the town on airline radar so that the place can surge ahead in future and develop in all possible aspects. With this humble request, I thank you and conclude my Zero Hour submission.

*English translation of the Speech originally delivered in Bengali.

श्री पूर्णमासी राम (गोपालगंज): सभापति महोदय, बिहार प्रांत के पश्चिम चम्पारण जिला अंतर्गत लौरिया स्थित पुरातत्व विभाग द्वारा संरक्षित नंदनगढ़ का विशाल बौद्ध-स्तूप एवं अशोक स्तम्भ का बौद्ध धर्म से जुड़ा एक गौरवशाली इतिहास है। इन स्थलों में लौरिया नंदनगढ़, लौरिया अशोक स्तम्भ, चानकीगढ़, रमपुरवा स्तम्भ, महायोगिनी ग्राम, रमपुरवा का तालाब, गौनाहा का सोफा मंदिर, भित्तिहरवा का गांधी आश्रम, सुभद्रा मंदिर एवं भिखना ढोरी की पहाड़ी ऐतिहासिक एवं पुरातात्विक दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण है, जिन्हें पर्यटक स्थल के रूप में शीघ्र विकसित करने की आवश्यकता है। इन स्थलों को बौद्ध परिपथ से जोड़ने तथा लौरिया को पर्यटक स्थल के रूप में विकसित करने हेतु सन् 2005 में तत्कालीन जिलाधिकारी पश्चिम चम्पारण ने एक विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन बिहार सरकार को भेजा था, जिसे बिहार सरकार ने केन्द्र सरकार को अग्रसारित कर दिया, जो अभी भारत सरकार के पास विचाराधीन है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय पर्यटन मंत्री जी से मांग करना चाहूंगा कि पश्चिम चम्पारण के इन स्थलों को पर्यटक स्थल के रूप में मान्यता देते हुए, इन स्थलों को बौद्ध परिपथ से जोड़ा जाए। साथ ही इन स्थलों की आधारभूत संरचनाओं के विकास हेतु आर्थिक सहायता एवं सहयोग प्रदान किया जाए।

* SHRI C. SIVASAMI (TIRUPPUR): Mr. Chairman, Sir, the garment industry of our country, especially the knitting and powerloom units in Tiruppur, Karur and Erode in Tamil Nadu have been hit hard due to various factors like 12-hour daily power cut and cotton price rise and increase in yarn price.

Tiruppur knitting industry that fetches foreign exchange to the tune of about Rs. 10,000 crore per year is now struggling because of cotton and yarn price increase. This alone has resulted in an increase of Rs. 50 per kg. of cotton that can be used to make five T-Shirts. In addition to it, dyeing cost has increased to the tune of Rs. 30 per kilo of cotton. Production of garments faces another increase due to the use of diesel for generator to overcome power cut. This adds about Rs. 6 per kilo. Thus, an increase of Rs. 86 per kilo adds to the problem of the knitting industry. To add insult to the injury, the devaluation of rupee against the dollar and

* English translation of the Speech originally delivered in Tamil.

the euro brings about a loss of Rs. 13 for a T-Shirt worth Rs. 100. All these factors have resulted in causing an additional cost involved in production to the tune of Rs. 30 per T-Shirt. Already this industry which was fetching a reduced profit margin of 10 per cent now meets with a loss of 20 per cent. This has greatly affected the knitting industry. This has also led to the foreign orders getting shifted to China, Pakistan and Bangladesh. I would like to draw the attention of the Government that Tiruppur knitting industry faces a heavy loss and its impact could cause more of economic damage.

In order to help overcome the problem, the Government must impose a permanent ban on the export of cotton and yarn. We must allow only the export of finished products and garments manufactured in our units. In the same pattern like providing uninterrupted power supply to MNC units in our country, our knitting industry too must get continuous power supply at a reduced rate and increased subsidy based on the drawback ratio. This will help our garment industry especially the knitting industry to compete with the Chinese and Pakistani markets. The Government must also carefully watch their marketing strategies and must help our garment industry in a matching fashion. Hence I urge upon the Union Government to constitute a Committee of MPs and assess the ground reality on a war footing.

In the past, when our 'Revolutionary Leader' Puratchi Thalaivi Amma was the Chief Minister of Tamil Nadu, uninterrupted power supply was ensured to the knitting industry giving rise to an increase of foreign exchange earning from Rs. 7,000 crore to Rs. 10,000 crore. Hence I urge upon the Union Government to intervene in this regard and provide uninterrupted power supply to the knitting industry to save them from the present crisis that is staring at them.

DR. TARUN MANDAL (JAYNAGAR) : Sir, I seek your permission to speak from this place. Sir, this is regarding disaster management affairs in the State of West Bengal. It appears that there is no disaster management apparatus or if there is anything like that it has totally collapsed. You take the case of recent tropical

storm, tornado in the district of North Dinajpur or the case of last year's Aila in the Sundarbans coast and in other places in the State or the recent fire accidents that happened in the Metro city of Kolkata.

Last month, on 23rd March, a fire in the broad daylight, around mid-day hours happened where around 43 persons died and the fire services did not reach in time; they did not have the sky-lift to rescue the people who were trapped in the upstairs of that particular building. That is a heritage building. The Government itself and the Chief Minister himself admitted that the extension project of that particular building, the sixth or seventh storey, was illegal and the Kolkata Corporation is run by the same Left front led by the CPI (M). We feel that the police administration, the Government and the Corporation have a big hand in the underhand deals to sanction this type of construction and putting people under much stress. Similar incidents in Nandoram Market and McNeil McKenzie Houses in the city of Kolkata happened in the past.

In the district of North Dinajpur, after the tornado, we have heard about this from the other speakers also, that people are still remaining in the open, under the sky. What could the Bihar Government do, the West Bengal Government could not do. That is a very sad incident.

Through you, I want to appeal to the Union Government that there should be a definite high-level agency's investigation into the incident that occurred in Stephen's Court fire that happened on 23rd March in Kolkata and the persons who were involved, who are guilty should be given exemplary punishment.

Secondly, the Union Government must look into the aspect whether the Government of West Bengal has developed any disaster management mechanism or not. It is not a sort of political blaming. The lives of innocent people are being lost in such catastrophes.

My third submission is that the Central Government must also jump to help in this time of distress. They should not only observe and keep it as a State subject,

but they should also jump into the occurrence and try to save the lives of the people. Thank you.

श्री रामकिशुन (चन्दौली): माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान एक महत्वपूर्ण विषय की ओर दिलाना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश की सरकार लगातार यह कह रही है कि भारत की सरकार के जो खाद्य के गोदाम हैं, उन्हें पंजाब और हरियाणा के किसानों से गेहूँ खरीद कर भरा जा रहा है और उत्तर प्रदेश के किसानों का गेहूँ नहीं खरीदा जा रहा है। केन्द्र सरकार कह रही है कि हमने उत्तर प्रदेश सरकार को गेहूँ खरीदने के लिए निर्देश दिया है और धन उपलब्ध कराया है, लेकिन पूर्वांचल में यह हालत है कि सात परसेंट सिकुड़न के आधार पर गेहूँ नहीं खरीदा जा रहा है। सूखा पड़ा है, तापमान कुछ पहले आ गया, जिससे गेहूँ की पैदावार पर बुरा असर पड़ा है।

बनारस चंदौली और पूर्वांचल के कई जिलों में अभी तक गेहूँ खरीदने के लिए केंद्र नहीं खोला गया। ग्यारह सौ रूपए प्रति क्विंटल भारत सरकार ने रेट निर्धारित किया है, लेकिन उत्तर प्रदेश की सरकार ने जनपद चंदौली, बनारस में एक भी केंद्र खोलने का काम नहीं किया है, बल्कि वहां गेहूँ बिचौलियों के माध्यम से खरीदा जाता है। किसानों से बिचौलिया सस्ते रेट पर लेता है। सरकार गेहूँ खरीद नहीं रही है, ऐसे में किसान ग्यारह सौ रूपए से नीचे में भी बेचने को तैयार हो जाता है और वही गेहूँ सरकार बिचौलियों से खरीदकर उनको लाभ पहुंचाने का काम कर रही है। माननीय संसदीय कार्यमंत्री जी बैठे हैं। वह उत्तर प्रदेश के विषय में जांच करा लें, दिखवा लें। वहां सूखा पड़ा, उसके बाद भी किसानों ने मेहनत करके, गेहूँ की पैदावार को बढ़ाया है, लेकिन यदि गेहूँ नहीं खरीदा जाएगा, तो उत्तर प्रदेश के किसानों की हालत खराब होगी। जो केंद्रीय भंडारण है, जो एफसीआई के गोदाम हैं, उनमें दूसरे प्रांतों का गेहूँ लाकर भरा जा रहा है और इसी आधार पर उत्तर प्रदेश की सरकार कह रही है कि अब हम गेहूँ खरीदकर कहां रखेंगे? यह गंभीर संकट उत्तर प्रदेश में गेहूँ के किसानों के सामने उपस्थित हो गया है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से पुनः संसदीय कार्य मंत्री से, भारत सरकार से और कृषि मंत्री जी से मांग करता हूँ कि पूर्वांचल के किसानों का गेहूँ खरीदने के लिए तत्काल क्रय केंद्र खोले जाएं और किसान जितना गेहूँ देना चाहता है, उसके गेहूँ को खरीदकर गोदामों में रखा जाए। आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI C. RAJENDRAN (CHENNAI SOUTH): Hon. Chairman, I would like to bring the following matter of public importance to the notice of the hon. Minister of Railways through 'Zero Hour' of the House.

Chennai, the Capital of Tamil Nadu, is one of the oldest cities in India. It has become the most important industrial, manufacturing and services hub. Because of this, the city of Chennai has offered huge employment opportunities. As a result, the people from all over the country came to Chennai in search of employment and also for setting up their own businesses. People from North India, especially from Rajasthan, established their businesses at Chennai and settled in Chennai for generations together. They have to go to their native place frequently to attend to some family functions.

Now, there is only one express train leaving from Chennai for Jodhpur and that too runs once in a week. So, they are facing huge difficulties in going to their native place due to lack of proper train connectivity with Jodhpur. Hence, to cater to the needs of the people going to Jodhpur from Chennai, I would request the hon. Minister of Railways to provide a daily train from Chennai to Jodhpur or at least increase the frequency of the present train to thrice a week from once a week.

श्री राजाराम पाल (अकबरपुर): सभापति महोदय, आपने एक अविलंबनीय लोकमहत्व के विषय पर बोलने का मौका दिया है। इस सदन में माननीय संसदीय कार्य मंत्री बैठे हुए हैं। वह अधिवक्ता रह चुके हैं और अधिवक्ताओं की पीड़ा को अच्छी तरह से जानते हैं। आज पूरे देश में बार और बेंच दोनों एक ही सिक्के के दो पहलू हैं। अधिवक्ता सम्मान के लिए, विद्वान अधिवक्ता बचाव और अपना पक्ष रखने के लिए, वादकारी के सर्वोच्च हित को ध्यान में रखकर अपनी वकालत करने का काम करते हैं और देश की प्रत्येक न्यायालय के सामने लिखा रहता है वादकारी का हित सर्वोच्च हित है। पूरे देश में कहीं न कहीं बार और बेंच के आपसी टकराव के कारण या पुलिस प्रशासन के अनैतिक हस्तक्षेप के चलते, आएदिन अधिवक्ता हड़ताल पर चले जाते हैं।

महोदय, यह एक बहुत गंभीर घटना है, जो पहली बार भारत में न्यायालय के इतिहास में हुयी होगी। कभी भी पुलिस न्यायालय परिसर के अंदर और न्यायालय के अंदर घुसकर विद्वान अधिवक्ताओं के साथ कोई अभद्रता का काम नहीं करती है।



20.00 hrs.

लेकिन कानपुर में 7.4.2010 को एडीजी फर्स्ट के कोर्ट में एक अधिवक्ता और एक दरोगा की आपसी कहा सुनी के चलते किसके आदेश में न्यायालय परिसर में, न्यायालय के अंदर सशस्त्र पुलिस बल बुलाया गया। समझौता कराने के लिए जिला जज के न्यायालय में बार एसोसिएशन के अध्यक्ष, महामंत्री और सैंकड़ों अधिवक्ता उस मामले को शान्त कराने के लिए जिला जज के पास गए। लेकिन जिला जज ने अपना दरवाजा न खोलकर मामले को और बढ़वाने का काम किया। सैंकड़ों निहत्थे अधिवक्ताओं के ऊपर पुलिस प्रशासन ने लाठियां मारने का काम किया। उसमें सैंकड़ों लोग घायल हुए जो आज भी अस्पताल में अपना इलाज करवा रहे हैं। माननीय अधिवक्ता 7.4.2010 से हड़ताल पर हैं। घटना यहीं समाप्त नहीं हुई। दूसरे दिन 8 तारीख को जब अधिवक्ता फिर हड़ताल पर थे, तब पुलिस ने फिर न्यायालय परिसर में घुसकर वकीलों के चैम्बरों को तोड़ने का काम किया, अधिवक्ताओं को लाठियों से पीटने का काम किया। 7 तारीख से आज तक अधिवक्ता हड़ताल पर हैं। उत्तर प्रदेश की बार काउंसिल ने भी उनकी हड़ताल का समर्थन करने का काम किया है। देश के अन्य प्रदेशों से भी बार काउंसिल के संगठन ने कानपुर के अधिवक्ताओं के साथ हुई बर्बरतापूर्ण घटना की निन्दा करते हुए उन्हें समर्थन देने का आश्वासन दिया है। यह गंभीर मामला है।... (व्यवधान)

सभापति महोदय : ठीक है, आपने इस ओर सदन का ध्यान आकर्षित कर दिया है।

... (व्यवधान)

श्री राजाराम पाल : जहां तक लाठियां चलाने का प्रश्न है, प्रशासन कहता है कि हमने लाठियां चलाने का आदेश नहीं दिया।... (व्यवधान)

सभापति महोदय : आपको केन्द्र सरकार से जो अपेक्षा है, वह बोल दीजिए।

... (व्यवधान)

श्री राजाराम पाल : जिला जज महोदय कहते हैं कि मैंने न्यायालय में लाठी चलाने का आदेश नहीं दिया।... (व्यवधान) मैं आपके माध्यम से कानून मंत्री, माननीय संसदीय कार्य मंत्री से यह मांग करता हूं कि बार और बेंच की इस टकराहट को बीच में समझौता करवाकर अधिवक्ताओं की जो मांग है कि अगर दोषी जिला जज है तो उनका स्थानान्तरण किया जाए, दोषी प्रशासन है तो उसके खिलाफ कार्यवाही की जाए ताकि हड़ताल समाप्त हो, वह पूरे देश में आग की तरह न फैले। इससे वादकारी का अहित होगा।... (व्यवधान) इसलिए वादकारियों के हित को ध्यान में रखते हुए मैं मांग करता हूं कि हड़ताल को समाप्त करने में सरकार हस्तक्षेप करने का काम करे।

सभापति महोदय : सदन की कार्यवाही दिनांक 20 अप्रैल, 2010 को 11 बजे पूर्वाह्न तक स्थगित की जाती है।

20.04 hrs.

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on
20th April 2010, 30 Chaitra, 1932 (Saka)*
