

## C O N T E N T S

**Fifteenth Series, Vol.XXI, Ninth Session, 2011/1933 (Saka)  
No.14, Tuesday, December 13, 2011/ Agrahayana 22, 1933(Saka)**

<u>S U B J E C T</u>	<u>P A G E S</u>
<b>REFERENCE BY THE SPEAKER</b>	
Tenth Anniversary of the terrorist attack on Parliament House on 13 <sup>th</sup> December 2001	2
<b>ORAL ANSWERS TO QUESTIONS</b>	
*Starred Question Nos.261 to 264	3-38
<b>WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS</b>	
Starred Question Nos.265 to 280	39-90
Unstarred Question Nos.2991 to 3220	91-518

---

\*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.

<b>PAPERS LAID ON THE TABLE</b>	<b>519-528</b>
<b>MESSAGES FROM RAJYA SABHA AND BILLS AS PASSED BY RAJYA SABHA</b>	<b>529</b>
<b>COMMITTEE ON ESTIMATES Statement</b>	<b>530</b>
<b>COMMITTEE ON THE WELFARE OF SCHEDULED CASTES AND SCHEDULED TRIBES 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> Reports</b>	<b>530</b>
<b>STANDING COMMITTEE ON FINANCE 41<sup>st</sup> to 43<sup>rd</sup> Reports</b>	<b>531</b>
<b>STATEMENTS BY MINISTERS</b>	
(i) Status of implementation of the recommendations contained in the 11 <sup>th</sup> Report of Standing Committee on Agriculture on 'Deficient Monsoon and steps taken by the Government to mitigate its impact on Agriculture Sector', pertaining to the Ministry of Agriculture. <b>Shri Sharad Pawar</b>	<b>531</b>
(ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 11 <sup>th</sup> Report of Standing Committee on Food, Consumer Affairs and Public Distribution on Demands for Grants (2010-11), pertaining to the Department of Food and Public Distribution, Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution <b>Prof. K.V. Thomas</b>	<b>532</b>
<b>MOTION RE: THIRTY-FIRST REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE</b>	<b>533</b>
<b>MATTERS UNDER RULE 377</b>	<b>534-548</b>
(i) Need to fill up the vacant posts in the Department of Railways and improve the efficiency of operation and safety measures of the Indian Railways  Shrimati Ingrid Mcleod	      <b>534</b>

- (ii) Need to conduct a study on the problem of contaminated drinking water in Srikakulam district of Andhra Pradesh and grant funds for water schemes for providing safe drinking water to the people in the district
- Dr. Kruparani Killi
- 535
- (iii) Need to introduce Rajiv Awas Yojana for slum dwellers in North East Delhi Parliamentary Constituency, Delhi
- Shri Jai Prakash Agarwal
- 536
- (iv) Need to set up a Crop Security Fund to address the problems being faced by the farmers in the country
- Shri Anto Antony
- 537
- (v) Need to take steps to provide education to every child in the country in accordance with the spirit of Right to Education Act
- Shri Jagdish Thakor
- 538
- (vi) Need to take steps to remove the anomalies in salary in respect of Frontline Executives (JO-E4) in Visakhapatnam Steel Plant
- Shri L. Rajagopal
- 539
- (vii) Need to review the decision to incinerate the toxic waste of Union Carbide Factory, Bhopal at DRDO plant, Nagpur
- Shri Vilas Muttemwar
- 540
- (viii) Need to provide adequate quantity of DAP, Urea and NPK Fertilizers to farmers in Gwalior Parliamentary Constituency, Madhya Pradesh
- Shrimati Yashodhara Raje Scindia
- 541

- (ix) Need to ensure the legitimate use of coal block allotted in Parbatpur in Bokaro district of Jharkhand
- Shri Ravindra Kumar Pandey
- 541
- (x) Need to set up an Airport in Ahmednagar, Maharashtra
- Shri Dilipkukmar Mansukhlal Gandhi
- 542
- (xi) Need to frame guidelines regarding housing and facilities thereof extended to Central Civil servants in the country.
- Shri Rajendra Agrawal
- 543
- (xii) Need to provide adequate compensation to farmers whose lands have been acquired in Etawah Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh for construction of New Delhi – Howrah rail line.
- Shri Premdas
- 543
- (xiii) Need to make provision for distribution of loan to farmers directly by the Nationalized Banks
- Shri Surendra Singh Nagar
- 544
- (xiv) Need to upgrade the Sanjhauli Halt Station between Ara and Sasaram to a full-fledged railway Station.
- Shri Mahabali Singh
- 544
- (xv) Need to open a new Kendriya Vidyalaya at Hosur in Krishnagiri Parliamentary Constituency, Tamil Nadu
- Shri E.G. Sugavanam
- 545

- (xvi) Need to give an early environmental clearance for laying of new crude oil pipeline between Chennai Port and Chennai Petroleum Corporation Limited Refinery

Dr. P. Venugopal

546

- (xvii) Need to address the problems of contract and casual labourers employed in Paradip, Tirtol and Kujang sub-divisions of BSNL's Cuttack Telecom Division

Shri Bibhu Prasad Tarai

547-548

- (xviii) Need to take steps to augment commerce and trade through Nathula Border between Sikkim and Tibet

Shri Prem Das Rai

548

**CABLE TELEVISION NETWORKS (REGULATION)  
AMENDMENT BILL, 2011**

**549-599**

Motion to Consider

549-598

Shrimati Ambika Soni

549-550

593-598

Shri Rajendra Agrawal

551-554

Shri Ijyaraj Singh

555-563

Shri Shailendra Kumar

564-565

Shri Ramashankar Rajbhar

566-567

Shri Maheshwar Hazari

568-569

Shri P.K. Biju

570-572

Shri Tathagata Satpathy

573-576

Dr. Ratna De

577

Dr. Sanjeev Ganesh Naik

578-579

Shri P. Kumar

580

Shri Nama Nageswara Rao

581-582

Shri Prabodh Panda

583-584

Dr. Raghuvansh Prasad Singh

585-586

Shri Sanjay Nirupam	587-589
Shri Kameshwar Baitha	590
Shrimati Putul Kumari	591-592
Clauses 2 to 13 and 1	599
Motion to Pass	599
<b>DEMAND FOR SUPPLEMENTARY GRANT (RAILWAYS)-2011-12</b>	<b>600-831</b>
Shri Hukamdeo Narayan Yadav	602-610
Shri Bhakta Charan Das	611-615
Shri Rewati Raman Singh	616-619
Shri Dara Singh Chauhan	620-623
Shri Balkrishna Khandeorao Shukla	624-625
Shri Shailendra Kumar	626
Shri S. Semmalai	627-629
Shri O.S. Manian	630-631
Shri P. Lingam	632-633
Shri Jose K. Mani	634-635
Shri Vishwa Mohan Kumar	636-637
Shri Mahendrasinh P. Chauhan	638-639
Shri Pakauri Lal	640
Dr. Kirit Premjibhai Solanki	641-642
Shri T.K.S. Elangovan	643-644
Shri Shivarama Gouda	645-646
Shri M.B. Rajesh	647-650
Shri Naranbhai Kachhadia	651-652
Shri Virendra Kumar	653
Shrimati Poonam Veljibhai Jat	654
Shri K. Sugumar	655-659
Shri P. Kumar	660-663

Shri Anand Prakash Paranjpe	664-665
Shri Kapil Muni Karwaria	666
Shrimati Jayshreeben Patel	667-669
Shri Bishma shankar alias Kushal Tiwari	670-671
Shri E.G. Sugavanam	672-674
Shri C. Rajendran	675-678
Shri K.C. Singh Baba	679-680
Shrimati Jyoti Dhurve	681
Shri Charles Dias	682
Shri Prabodh Panda	683-685
Shri Kamlesh Balmiki	686
Shri Arjun Ram Meghwal	687
Shri Jagadanand Singh	688-692
Shri Uday Pratap Singh	693
Shri Kaushalendra Kumar	694-695
Shri R. Thamaraiselvan	696-697
Shri Nama Nageswara Rao	698-699
Shri S.S. Ramasubbu	700-702
Shri Bhartruhari Mahtab	703-706
Shri A.K.S. Vijayan	708-712
Dr. Sanjeev Ganesh Naik	713-714
Shrimati Rama Devi	715-717
Shri H.D. Devegowda	718-722
Shrimati Bijoya Chakravarty	723-726
Shri Khiladi Lal Bairwa	728-730
Shri A. Sampath	731-733
Shri A.T. Nana Patil	734-738
Shri P.L. Punia	739-742
Shri Ram Singh Kaswan	743-744

Shri Bhudeo Choudhary	745-746
Shri Ramkishun	747-748
Shri Hansraj G. Ahir	749-750
Shri Jagdish Singh Rana	751
Shri S.D. Sharique	752-753
Shri P.C. Mohan	754
Shri Rattan Singh	755
Shri Madan Lal Sharma	756-757
Shri Kameshwar Baitha	758
Shri Narahari Mahato	759-760
Shri Mohammed E.T. Basheer	761-763
Shri Nikhil Kumar Choudhary	764-765
Shrimati Botcha Jhansi Lakshmi	766-769
Shri Gopal Singh Shekhawat	770-771
Shri Harish Chaudhary	772-774
Shri Badri Ram Jakhar	775
Shri P. Karunakaran	776-778
Shri Raghuvir Singh Meena	779-781
Shrimati Putul Kumari	782-783
Shri Bishnu Pada Ray	784-785
Shri Thol Thirumaavalavan	786-787
Shri M.K. Raghavan	788-790
Dr. Tarun Mandal	791-792
Shrimati Santosh Chowdhary	793
Dr. Raghuvansh Prasad Singh	794-795
Shri Kamal Kishore 'Commando'	796-797
Dr. Ratna De	798
Shri Devji M. Patel	799-801
Shri Prem Das	802



Shri Gorakhnath Pandey	803
Shri Pralhad Joshi	804-808
Shri Sajjan Verma	809-810
Shri Shripad Yesso Naik	811-812
Shri Neeraj Shekhar	813-814
Shri Lalit Mohan Suklabaidya	815-816
Shri Rakesh Pandey	817
Shri Madhusudan Yadav	818
Shri Pratap Singh Bajwa	819-823
Shri Jagdish Sharma	824
Kumari Meenakshi Natarajan	825
Shri Ghanshyam Anuragi	826
Shri Virender Kashyap	827
Shri Mahabal Mishra	828
Shri Rakesh Singh	829-830
Shri Pradeep Majhi	831

### **ANNEXURE – I**

Member-wise Index to Starred Questions	847
Member-wise Index to Unstarred Questions	848-853

### **ANNEXURE – II**

Ministry-wise Index to Starred Questions	854
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	855

**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

Dr. Girija Vyas

Shri Satpal Maharaj

**SECRETARY GENERAL**

Shri T.K. Viswanathan

**LOK SABHA DEBATES**

---

---

LOK SABHA

-----

Tuesday, December 13, 2011/ Agrahayana 22, 1933(Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[MADAM SPEAKER in the Chair]

## **REFERENCE BY THE SPEAKER**

### **Tenth Anniversary of the terrorist attack on Parliament House on 13<sup>th</sup> December 2001**

MADAM SPEAKER: Hon. Members, as you are all aware, ten years ago, on 13<sup>th</sup> December, 2001, the Parliament of India, the edifice of our democratic polity became the target of a dastardly terrorist attack.

The attack was foiled by the vigilant security forces guarding the Parliament Complex. Five security personnel of Delhi Police, ASI, Nanak Chand, ASI, Ram Pal, Head Constable, Om Prakash, Head Constable, Bijender Singh, Head Constable, Ghan Shyam, one woman Constable, Kamlesh Kumari of Central Reserve Police Force and two Security Assistants, Jagdish Prasad Yadav and Matbar Singh Negi of the Parliament Security Service achieved martyrdom while valiantly thwarting the attack. One Gardner, Shri Des Raj, was also killed.

The House pays homage to the martyrs who laid down their lives while defending the Parliament during the terrorist attack on 13<sup>th</sup> December 2001 and expresses its solidarity with their families.

On this occasion, let us resolve to renew our efforts to combat the threat of terrorism in all forms and reaffirm our pledge to protect the unity, integrity and sovereignty of our motherland.

The House may now stand in silence for a short while to mark the solemnity of the occasion.

**11.02 hrs.**

*The Members then stood in silence for a short while*

---

... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : कृपया आप बैठ जाइये। आप इसे नीचे कीजिये, सदन में यह सब नहीं लाते हैं।

**11.04 hrs**

*At this stage, Dr. Manda Jagannath and some other  
hon. Members left the House*

**(Q.261)**

MADAM SPEAKER : Q. No. 261, Shri K. Sugumar.

SHRI K. SUGUMAR : Madam Speaker, as you are all aware that India is a land of values and we give much importance to cultural, social values, etc. but we cannot sit in front of the TV sets with our family members. We have to ignore all these values now-a-days because of increasing vulgarity in TV programmes.

After decades of Television coming in vogue in India, I am afraid, there is no body that is authorized to monitor or to regulate the 600 plus channels telecasting to 500 million viewers.

Madam Speaker, while replying to a question raised by respected Shri Sharad Yadav Ji, the hon. Minister had assured the House that the Government would convene a panel headed by a retired judge to regulate Television content and that the Government was on a final stage of setting up of self-regularity mechanism to monitor the content of Television.

Therefore, I would like to know from the hon. Minister whether the Government has constituted the panel and the self-regularity mechanism as announced by the hon. Minister.

SHRIMATI AMBIKA SONI: Madam Speaker, I am very happy to inform the House that as per the assurance given in response to a question raised by an hon. Member here last year, we have set up a Self Regulatory Panel consisting of 13 Members called BCCC for broadcasting related consumer complaints of citizens. It is headed by the retired Chief Justice of Delhi High Court, Justice A.P. Shah. ...

(Interruptions)



अध्यक्ष महोदया : इस बैनर को नीचे करिये।

... (व्यवधान)

SHRIMATI AMBIKA SONI: It has members from Civil Society like Shabana Azmi, Vir Sanghvi. It has four broadcasters. I would like to inform the hon. House that given the concern that hon. Members have expressed at different times,

four Members are Chairpersons of the statutory Commissions like Chairperson, the National Commission for Women, Chairperson, the National Commission for Scheduled Castes, Chairperson, the National Commission for Protection of Child Rights, and the fourth slot is occupied by rotation depending on the complaints before the Panel either by the Chairman of the National Commission for Minorities or Chairman of the National Commission for Backward Classes or Chairman of the National Commission for Scheduled Tribes or Chairman of the National Human Rights Commission. This self-regulatory body started working according to a code coming from the Cable Television Networks (Regulation) Act, 1995 from 30<sup>th</sup> June, 2011. Till now, they have received about 300 complaints from citizens. They have put across the television panel, in every channel, a band which says if a citizen or a viewer has any complaint with the content of the programme or with the channel, they can complain; and the name is given. This is a two-tier self-regulatory system. The first tier is by the independent channel itself and the second tier is decided by this self-regulatory mechanism which I just explained. All the 300 complaints have been replied. Some of the complaints were trivial in nature but, nevertheless, in order to establish their credibility as a body which is going to respond to the complaints of the viewers, the families, they have responded to every complaint. They have taken action in a few cases and they have even imposed monetary fine on a channel.

SHRI K. SUGUMAR : Madam Speaker, today, all the cable networks in private sector are charging exorbitantly for each channel forcing the poorest sections unable to bear it. Therefore, to view television programme, the Government of Tamil Nadu, under the dynamic leadership of Puratchi Thalaivi, Amma, has launched a new network in the name of 'Arasu Cable'. This Government cable network charges only a meagre amount of Rs. 70 for viewing all the channels, to remove disparity between the rich and the poor, at least in viewing TV programmes. There are some television channels in Tamil Nadu, including Sun TV and STAR Vijay, which do not charge for pay channels in Chennai whereas

they are charging for the same in other parts of the State and the country. Therefore, I would like to know whether the Union Minister has any plan to make all the television networks to follow a common pattern with regard to charging of tariff as well as to support any State Government which comes up with TV network like the one launched by the Government of Tamil Nadu under the dynamic leadership of Dr. Puratchi Thalaivi, Amma.

SHRIMATI AMBIKA SONI: Madam, this question does not quite flow from the original question but I am bringing before the hon. House a Bill this afternoon on digitalization which will take care of tariff being charged and of an *a la carte* choice being given to the viewers. TRAI has indicated certain price tariff capping. There is a financial content to the Bill which is being looked after by a Group of Secretaries headed by the Cabinet Secretary. But no State Government, *per se*, according to the Cable Act is allowed to open a channel in its own name. There are lots of channels across the country which support political parties or which support Governments but they are not opened by Governments on their own.

**श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद पूर्व):** अध्यक्ष महोदया, मेरे साथ आप और पूरा सदन सहमत होगा कि आजकल टीवी चैनलों पर जो दिखाया जाता है, एक विदेशी सांस्कृतिक आक्रमण हमारे देश पर हो रहा है। परिवार के साथ बैठकर न्यूज़ चैनल को देखना भी आज संभव नहीं है। हमने केबल टेलीविज़न नेटवर्क रेगुलेशन एक्ट, 1995 नाम से कानून बनाया है। अभी हम सबने माननीय मंत्री महोदया से सुना कि 13 मैम्बर्स की सैल्फ रेगुलेटरी बॉडी बनी है। मैं टीवी देखता रहता हूँ, न्यूज़ भी देखता हूँ। अभद्रता, अशालीनता और अंधश्रद्धा सभी चैनलों पर दिखायी जाती है और नीचे छोटी सी क्लीपिंग आती है कि यदि आपको कोई समस्या हो तो कम्प्लेंट करें। सरकार ने अपने जवाब में लिखा है कि प्रीसेंसरशिप नहीं है, उसके कारण हम आर्थिक आक्रमण से तो बच पाएंगे, लेकिन जिस संस्कृति पर हम सबको नाज़ है, हमारे रिश्तों, हमारी संस्कृति और समीकरण पर, उसका आज हास हो रहा है।

**अध्यक्ष महोदया :** आप प्रश्न पूछिए।



**श्री हरिन पाठक :** महोदया, मैं प्रश्न पूछ रहा हूँ। इसमें महिलाओं का, बहनों का अपमान हो रहा है। ऐसा दिखाया जाता है कि कोई एक यंत्र है हमारे घर में प्रगति हो रही थी, अचानक मेरी सास आयी, मेरी जेठानी आयी, मेरी ननद आयी।



**अध्यक्ष महोदया :** आप यह मत बताइए कि क्या दिखाते हैं? आप प्रश्न पूछिए।

**श्री हरिन पाठक :** मैं पूछ रहा हूँ। उसने गंदी नजर से, बुरी नजर से देखा और मेरी सारी प्रगति खत्म हो गई। इस तरह से जो अपमान हो रहा है, सेल्फ रेगुलेटरी बॉडी से और सिर्फ नीचे विज्ञापन देने से आपका प्रश्न हल होने वाला नहीं है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि हमारी विरासत, आध्यात्मिक और सांस्कृतिक है, उसको बचाने के लिए, इस अभद्रता, अंधश्रद्धा को रोकने के लिए सिर्फ सेल्फ रेगुलेटरी के सिवाय कोई ठोस कदम सरकार अपने आप उठाए, क्योंकि सरकार भी तो देखती है। सरकार कौन सा कदम उठाने जा रही है, वह कृपया सदन को बताइए।

**श्रीमती अम्बिका सोनी :** महोदया, मैं सदन को बताना चाहूंगी कि वर्ष 1997 से पूरे सदन ने प्रयास किए हैं और तकरीबन हर पॉलीटीकल पार्टी केन्द्र में सत्ता में रही है और हर पार्टी ने...(व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदया :** आप लोग उत्तर सुन लीजिए, बीच में क्यों टोक रहे हैं।

...(व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदया :** आप लोग बैठ जाइए और उत्तर सुन लीजिए।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record except the hon. Minister's reply.

*(Interruptions) ... \**

**श्रीमती अम्बिका सोनी :** हर पार्टी की सरकार ने रेगुलेटरी बॉडी बनाने के लिए प्रयास किया है। लेकिन मीडिया एक बहुत संवेदनशील मामला है और हम सब लोग इसे महसूस करते हैं। आज जो मर्जी हम लोग कहें। इस पर जब तक पूरा विचार-विमर्श, हर तरह से राय प्रकट नहीं की जाए, कोई कानूनी तौर पर फतवा जारी किया जाए या कोई डायरेक्शन दिया जाए, उससे काम नहीं चलता है। हम लोगों ने, मैं समझती हूँ कि पूरे सदन को इस बात का ज्ञान है कि एक देश में चर्चा...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record except the hon. Minister's reply.

*(Interruptions) ... \**

---

\* Not recorded.

**श्रीमती अम्बिका सोनी :** हमारी सरकार ने इसमें पहल की है। वर्ष 2007 में हमने एक ब्राडकॉस्टिंग रैगुलेटरी एक्ट बनाने की पहल की है, वह बिल हमने वैबसाइट पर डाला है और मैं चाहती हूँ कि माननीय सदस्य उस वैबसाइट पर उस बिल का थोड़ा अध्ययन करके अपनी राय प्रकट करें और अपने विचार दें। इसके अलावा और कोई तरीका नहीं है। हमने वैबसाइट पर बिल डाल कर यह पहल की है। इस पर आप अपनी राय दें। उस राय को सीमित समय के आधार पर शामिल करके, सदन में बिल लाया जा सकता है आप सब की चर्चा के लिए।

**चौधरी लाल सिंह :** मैडम, मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि जो मैम्बर ने जो अपनी तकलीफ जाहिर की है, जिससे सारा हाउस इस बात के लिए चिंतित है। मंत्री महोदया ने कहा है कि वैबसाइट पर इसके लिए बिल डाला है, जिसको जो कहना है, कह सकता है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि क्या पार्लियामेंट के द्वारा इस पर कोई सख्त नोटिस या सख्ती से एक्शन नहीं लिया जा सकता है? जिसका जो मन करता है, वह उसकी बेइज्जती कर देता है। जितने गलत तरीके से प्रोजेक्शन हो रहा है, उस पर पूरा हाउस चिंतित है। \* ... अजीब सी हालत हो गयी है। इसलिए मेरा निवेदन है कि यह बातों से नहीं चलेगा, इस पर सख्ती करनी पड़ेगी। वह सख्ती किस ढंग से होगी, यह मैं मंत्री महोदया से जानना चाहता हूँ।

**अध्यक्ष महोदया :** असंसदीय शब्द हटा दीजिए।

**श्रीमती अम्बिका सोनी :** सख्ती तो केवल सदन की राय और समर्थन से की जा सकती है। ...(व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदया :** सुन लीजिए।



...(व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदया :** उत्तर सुनिए।

...(व्यवधान)

**श्रीमती अम्बिका सोनी :** मैंने जैसा आपसे अनुरोध किया है कि एक बिल हमारी तरफ से बनाया गया है। उस बिल में सबकी राय लेने के लिए एक अनिवार्य समय होता है। ...(व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदया :** मंत्री जी, आप मुझे संबोधित कीजिए।

...(व्यवधान)

**श्रीमती अम्बिका सोनी :** मैडम, मैं आपके माध्यम से एक अपील करना चाहती हूँ। अगर सदन चाहता है कि इस बिल पर कोई आम राय जाहिर न की जाए, जिनको वह प्रभावित करने जा रहा है, उनकी राय भी न ली जाए और यहां से हम कुछ अध्यादेश जारी करें तो यह भी हो सकता है। ...(व्यवधान) हम लोगों ने बिल

---

\* Not recorded.

बनाया है। आपने देखा है कि एक ग्रुप ऑफ मिनिस्टर्स बनाया गया है। मैं अपनी सरकार की पहल की बात कर रही हूँ जो पिछले दो सालों में हमने किया है। हमने एक ग्रुप ऑफ मिनिस्टर्स बनाया है जिसमें ये सब बातें आ रही हैं कि कार्रवाई करने के लिए किस हद तक किसको अधिकृत किया जाए? इसके अलावा मेरे कई सहयोगी मंत्रियों ने ओपेन पब्लिक में एक डिबेट शुरू की है। हमें हर तरह की राय मिल रही है। उस राय को इकट्ठा करके जैसा मैंने पिछले साल एक सेल्फ रेगुलेटरी बॉडी बनाने का वायदा किया था, इसमें दो टायर हम लोगों ने बनाए हैं। हम इससे आगे बढ़कर एक कानून लाना चाहते हैं। उस पर प्रधानमंत्री द्वारा एक सर्वदलीय बैठक बुलाकर, हर एक की लिखित में राय लेकर, एक कानून बनाया जाए तो मुझे कोई एतराज़ नहीं है। अगर आप लोग चिंतित हैं, अगर सदन का प्रत्येक सदस्य चिंतित है तो आप यकीन रखिए जब से मुझे यह मंत्रालय सौंपा गया है, मैंने आप लोगों से ज्यादा टेलीविज़न देखना शुरू किया है।  
...(व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदया :** हां, ठीक है।

...(व्यवधान)

**श्रीमती अम्बिका सोनी :** मैं इस बात को खुद समझती हूँ। मैं न सिर्फ़ एक महिला हूँ, बल्कि एक मां हूँ, एक ग्रैंडमदर हूँ। मैं खुद चिंतित हूँ। मैं यह बात आपके साथ कोई विरोध की भावना से नहीं कह रही हूँ। एक तौर-तरीका जो मुझे बताया गया है जिसके दायरे में मुझे काम करना है, मैं उस दायरे में काम कर रही हूँ। अगर आप लोग चाहते हैं कि उस तौर-तरीके को एक्सपेडाइट किया जाए, अगर चेयर का आदेश होगा तो मैं उसी तरह काम करूंगी।...(व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदया :** मैं देख रही हूँ कि इस विषय पर सदन बहुत उद्वेलित है। सभी सदस्य चर्चा चाहते हैं। मगर, आज ही मद संख्या अठारह पर केबल टेलीविज़न नेटवर्क रेगुलेशन (सेकण्ड एमेंडमेंट) बिल लगा हुआ है। उसमें विस्तार से इस पर चर्चा हो सकती है। अब मैं अगला प्रश्न ले रही हूँ।

## (Q.262)


**प्रो. रामशंकर :** माननीय अध्यक्ष महोदया, लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली, अंत्योदय अन्न योजना के क्रियान्वयन में प्रदेश और केन्द्र सरकार दोनों एक-दूसरे पर आरोप लगाते रहते हैं। इसमें उच्चतम न्यायालय का निर्देश है कि सरकार की जिम्मेदारी है कि गरीबों को अन्न योजना, जो केन्द्र सरकार की है, उसको ठीक प्रकार से लागू किया जाए। देखने में आया है कि केन्द्र सरकार ने 50 लाख टन की व्यवस्था की, लेकिन प्रदेश की सरकार की तरफ से केवल चार लाख टन का ही वितरण हुआ है। यह जो बीच में एक-दूसरे पर आरोप लगाने की व्यवस्था है, जिसके कारण एपीएल और बीपीएल परिवार प्रभावित हो रहे हैं। सरकार की जो योजना है, वह ठीक प्रकार से नीचे तक नहीं जा रही है। इसमें जो बीच में कई प्रकार की खामियां हैं, मैं उस दिशा में माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जो महत्वपूर्ण सार्वजनिक वितरण प्रणाली है, गरीबों के लिए जो योजना है, उस योजना का लाभ ठीक से नीचे तक उन गरीबों को मिले। माननीय मंत्री जी ने इस दिशा में क्या ठोस पहल की है? केन्द्र सरकार और प्रदेश सरकारों पर, एक-दूसरे पर निरंतर आरोप के कारण जिन गरीबों को इसका लाभ मिलना चाहिए, वे इस लाभ से वंचित होते हैं। माननीय मंत्री जी ने इस दिशा में क्या ठोस कदम उठाए हैं और आगे क्या योजनाएं हैं, यह मैं जानना चाहता हूँ?

**PROF. K.V. THOMAS:** Madam, hon. Supreme Court has given a direction to the Central Government that 50 lakh tonnes of food grains should be made available at BPL rates to 72 poorer districts in the country. This is the Supreme Court which decided which are the 72 poorer districts in the country. As directed by the Supreme Court, we made available 50 lakh tonnes of food grains at BPL rate and this was informed to all the State Governments concerned. The Supreme Court under its control and jurisdiction has written to all the State Governments to make use of this 50 lakh tonnes of food grains under the BPL. As the hon. Minister said, unfortunately, the off take by the State Governments is to the tune of two to four lakh tonnes. From our side, I have also written to the Chief Ministers and the Ministers concerned. But, the Supreme Court itself with its powers has directed the State Governments to off take these food grains which have been allocated by the Government.

**प्रो. रामशंकर :** अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि पीडीएस सिस्टम में छत्तीसगढ़ सरकार ने जिस तरह से नीचे तक व्यवस्था की है, उसके कारण सब को अनाज मिलेगा, लेकिन क्या केन्द्र सरकार की तरफ से इस प्रकार की एकरूपता पूरे देश में है, जिससे इस तरह कम्प्यूटाइज्ड हो, कि जहां से माल उठता है, वहां से लेकर दुकान तक ठीक से, प्रोपर रूप से जानकारी हो। यहां तक ही नहीं, बल्कि जिनको लाभ मिलना चाहिए, उन्हें भी प्रोपर जानकारी हो, इस तरह की कोई व्यवस्था सरकार की तरफ से की गई है, जिससे उन्हें प्रोपर लाभ मिले और एकरूपता हो। इस तरह की कोई व्यवस्था है तो माननीय मंत्री जी उसे बताने का कष्ट करें?

**PROF. K.V. THOMAS:** Madam, Chhattisgarh is one of the model States in the country which has made Public Distribution System duly effective. I had been to Chhattisgarh and I had constant discussion with the Chief Minister even one week back in Delhi. They have implemented a very large number of schemes like digitalization of ration cards and the computerization for the allocation through Fair Price Shops. When I went to Chhattisgarh, I saw that the movement of food grains through trucks has been monitored through the satellite system. I have gone to the community centre where the food is given for five rupees. This is one of the systems which has been implemented very well. My State Kerala has also implemented it very well. Andhra Pradesh has also gone ahead. Tamil Nadu is giving food grains at one rupee without charging any additional money also. Almost all the States have taken model schemes. Whenever there are model schemes, we intimate other States that these are the model States which are taken as model States.

**श्री जय प्रकाश अग्रवाल :** मैडम, इससे पहले कि अपना सवाल करूं, मैं एक बात कहना चाहता हूं कि यह फोर्मलिटी हो गई है कि ये जो जवाब आते हैं, वे यहां आकर देखने पड़ते हैं। इतना बड़ा मंत्रालय चलता है, सरकार चलती है, क्या ये जवाब मैम्बरों को एक दिन पहले नहीं मिल सकते, ताकि हम उसे स्टडी करके अपने सवाल बना कर लाया करें? यह एक फोर्मलिटी हो गई है।

अब मेरा  प्रश्न है, क्योंकि, लोग बहुत पीड़ित हैं, जो यहां से सामान जाता है, वह रास्ते में गायब हो जाता है। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या मोनेटरिंग सिस्टम आपके पास है? अगर है तो वह क्या काम कर रहा है और उसको क्या एग्जीक्यूटिव पावर है कि वह किसी को पकड़ सके, सजा दे सके?

नम्बर दो कि आपने जो डिटेल दी है कि आपको नेशनल फूड सिक्योरिटी एक्ट के अन्धर 41 मिलियन टन अनाज चाहिए, यह कौन सी सेंसस पर आधारित है? मुझे लगता है कि यह 1991 की सेंसस पर आप एलोकेशन कर रहे हैं, जो शायद 20 साल बाद आज वाजिब नहीं है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि इसका आपके पास क्या जवाब है?

PROF. K.V. THOMAS: Madam, I wish to answer the question of the hon. Member starting from the proposed new Food Security Bill. As on the existing scheme, we need about 526.8 lakh tonnes of food grains. Once the Parliament enacts the new Food Security law, it is proposed that we need about 6074 lakh tonnes of food grains. We are already procuring to the tune of 63 million tonnes of food grains. So, regarding the food security... (*Interruptions*)

श्री जय प्रकाश अग्रवाल : यह मेरे सवाल का जवाब नहीं है।...(व्यवधान) It is based on 1991 Census. ... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Let him reply.

PROF. K.V. THOMAS: These allotments are made on the basis of the poverty line of 1992-93 and 2000 Census. But, when the new census is being made and the new poverty line is decided by the Planning Commission and the Ministry of Rural Development, definitely we will increase the allotment of food grains to the States.

श्री रेवती रमण सिंह : माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जैसा जयप्रकाश अग्रवाल जी ने पूछा है कि 1991 की सेंसस पर आप बांट रहे हैं और अब 2011 आ गया। अभी तक गरीबी की रेखा के नीचे कितने लोग गुजर-बसर करते हैं, उसका आंकड़ा सरकार के पास नहीं है। मुझे याद है कि 14वीं लोक सभा में हमने यह सवाल उठाया था। अब 15वीं लोक सभा आ गई, ढाई साल बीत गये हैं और अभी तक सरकार के पास यह आंकड़ा नहीं है कि गरीबी की रेखा के नीचे कितने लोग गुजर-बसर करते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि हेगड़े कमेटी बनी, सक्सैना कमेटी बनी, तेंदुलकर कमेटी बनी, तमाम कमेटियां बनी हैं, लेकिन उसके बावजूद भी अभी तक प्लानिंग कमीशन, आपका योजना आयोग यह तय नहीं कर पा रहा है कि गरीबी की रेखा के नीचे कितने लोग रहते हैं। मैं आपसे जानना चाहूंगा कि कोई समय सीमा है कि कब तक योजना आयोग यह तय करके आपको बताएगा कि गरीबी की रेखा के नीचे कितने लोग गुजर-बसर करते हैं?...(व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदया:** आप प्रश्न पूछिये।

**श्री रेवती रमण सिंह :** आपने पहाड़ी क्षेत्रों के लिए...(व्यवधान) मान्यवर, एक ही सवाल तो मिलेगा।...(व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदया:** एक तो पूछ लिया न आपने। और पूछेंगे?

**श्री रेवती रमण सिंह :** मैं यह कहना चाहता हूँ कि पहाड़ी क्षेत्रों के लिए और नोर्थ ईस्ट के लिए आपने ए.पी.एल. और बी.पी.एल. की दो श्रेणियां बनाई हैं। गोदामों में अनाज रखने की जगह नहीं है, वह सड़ रहा है। आप इसको ज्यादा से ज्यादा गरीबों में क्यों नहीं वितरित कर देते कि जिससे आपका अनाज भी न सड़े और गरीबों का भला भी हो जाए?

**MADAM SPEAKER:** One is a question and the other is a suggestion.

**PROF. K.V. THOMAS:** For the northeast region we have a special allocation, that is, 35 kgs., of food grains under the BPL. Similarly, under the APL also they are allocated 35 kgs. A special fund has been allocated to the northeast for the construction of new godowns. Last month I was in Guwahati to discuss with the State Chief Ministers and representatives of these States and we have chalked out a scheme.

Regarding the BPL/APL, it is the Planning Commission and the Ministry of Rural Development which decide the norms. What the Ministry of Food and Public Distribution does is, as per the norms fixed by the Planning Commission and the Ministry of Rural Development, we make food grains available to the States.

**SHRI BHARTRUHARI MAHTAB:** I draw the attention of this House and also of the Minister to the statement that has been laid before this House. The Minister in his reply has categorically stated in the last paragraph that food grains for APL families have been increased in June 2011 to 15 kgs. per family per month. While going through the allocation for the months of May and June 2011, I find that for Odisha the APL allocation has remained unchanged, whereas in the case of Punjab, Rajasthan and Uttar Pradesh, it has drastically changed.

This is a very serious issue which the Minister should take into consideration. Last year the Government had allocated 17,118 APL families of Kandhamal district of Odisha to which you had paid a visit after the ethnic violence had taken place. For those who were identified by the State Government and the Minister for Agriculture had considered good enough, 599 metric tonnes of paddy was allocated at Rs.3 per kg. But this year, though the State Government has asked the Union Government to again renew the allocation of rice for APL families at Rs.3 per kg., I would like to understand whether the Government of India has stopped allocation of rice to the riot affected families of Kandhamal district since June 2011.

Odisha Government has been repeatedly asking the Government of India to include Gajapati district for the allocation of BPL food grains as it is not included in those 119 districts identified by the Planning Commission. In continuation my question is, when are you going to include Gajapati district, which is very backward, which has a large concentration of poor families, which has a large concentration of Scheduled Tribe families and which has lack of opportunities to get employment and where illiteracy is a major factor. Which are the criteria the Planning Commission has in this regard?

PROF. K.V. THOMAS: In the case of Odisha, it was getting 15 kgs. under APL throughout. But, many States like Kerala got only 10.5 kgs. So, when we increased the allotment, it was to those States which had less than 15 kgs.





That is why the APL quota remains the same. However, as the hon. Member said, we have already approved 17,000 MT of rice under Special Quota, which has been allotted to Kandhamal District last week only. This is a special allocation we have made to Orissa for the Kandhamal District.

Coming to other allotments, depending on the special requests from the State Governments for allocation, we are allocating more food grains to the State Governments.

DR. RAM CHANDRA DOME : Madam Speaker, from the written statement which has been presented to the House, it is seen that the monthly allocation for the APL families up to May, 2011, that is, before enhancement, was 1,348.493 MT. After enhancement from June, 2011, the monthly allocation was raised to 1,849.169 MT from the previous level. It is obvious that the enhancement is not much and that it is only marginal, that is, approximately a raise of 400 plus MT.

To fulfill or meet the requirement of the APL families throughout the country, particularly in the backward States, I would like to know whether this enhancement is adequate. In my State, the allocation after the enhancement was 140.161 MT. In the last six months, I would like to know whether the State Government has lifted the food grains to the desired extent or not. The Minister may please give his answer to this.

PROF. K.V. THOMAS: Madam, Government of India is allocating in an unprecedented manner a very large quantity of food grains. I would like to bring to your attention that in respect of AAY category, as against the allocation, the off-take was only 96.2 per cent; in respect of BPL category, the off-take was very good, which was around 102 per cent; and in the case of APL, it was only 76.9 per cent. Whichever State wants more allocation, which is between 15 Kg. and 35 Kg., we are prepared to allocate more under the APL category.

However, I wish to bring to your attention that we have made a number of allocations, but unfortunately due to some reason or the other, the off-take is very less. In 2009-10, we made a special allocation of 36.089 lakh tonnes under the

MSP price, but the off-take was 25.6 per cent only. In 2010-11, we made an allocation of 30.66 lakh tonnes under the BPL/AAY rate, but the off-take was only 40 per cent. Another 25 lakh tonnes was allocated to the States and the Union Territories, but the off-take was only 76 per cent. Again, another 25 lakh tonnes was allocated on 6/1/2011, under the APL rate, but the off-take was only 38 per cent. Yet again, we have allocated 50 lakh tonnes, and the off-take was only 38 per cent. On 30/6/2011, we have again allocated 50 lakh tonnes, but the off-take was only 22 per cent.

I am getting in touch with each State Government. Unfortunately, in 2009-10, our allocation was 36 lakh tonnes, but the off-take was only 9.22 per cent. In 2010-11, we had allocated 100.056 lakh tonnes, and the off-take was only 59.72 lakh tonnes. In 2011-12, the allocation is 123.67 lakh tonnes, and the off-take is only 30.79 lakh tonnes. We can make available any quantity of food grains to the States but it is for the States to obtain the food grains.



**(Q. 263)**

SHRI P.R. NATARAJAN : Thank you, Madam. May I ask through you, Madam, whether the Government has any plan to make it mandatory that at least every district must have a cold storage whether owned by the Government or by Public Private Partnership?

THE MINISTER OF AGRICULTURE AND MINISTER OF FOOD PROCESSING INDUSTRIES (SHRI SHARAD PAWAR): The Government itself is not setting up any cold storage. There is a scheme where the Government is supporting, the Government is giving grant and the Government is giving subsidy. Certain proposals have been received and certain proposals have been approved.

SHRI P.R. NATARAJAN: Women Self-Help Groups are growing in number as well as in strength also. Their role can be broadened in the field of food processing and preservation. Hence, may I ask, through you, Madam, whether the Government has any plan to utilize the services of the Self-Help Groups also in the field establishing and running cold storage chains?

SHRI SHARAD PAWAR: To be frank, Self-Help Group will not be able to run cold storages. It is a different thing. It is a technical thing. That is why, it is not possible to handover this job to Self-Help Groups.

श्री कुँवरजीभाई मोहनभाई बावलिया : अध्यक्ष महोदया, एनएसईएल के अध्ययन के मुताबिक वर्तमान शीतागार क्षमता 23.51 मिलियन मीट्रिक टन की है और देश में 61.23 मिलियन मीट्रिक टन के लिए आवश्यकता है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने निजी, सहकारी क्षेत्रों द्वारा क्रियान्वित की जाने वाली शीत क्षुंखला सुविधा की स्थापना हेतु अब तक 49 परियोजनाएं अनुमोदित की हैं। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि ये कब से क्रियान्वित होने वाली हैं?

गुजरात में नाबार्ड के सहयोग से सब्सिडी देकर गोडाउन बनाए जाते हैं। इस परियोजना से किसानों को अत्यधिक फायदा होता है। क्या सरकार सहकारी क्षेत्र एवं पीपीपी के माध्यम से सब्जी मंडी या मार्किटिंग यार्ड में शीतागार निर्माण करने के बारे में कोई विचार कर रही है?...(व्यवधान)


गुजरात में शीतागारों की काफी कमी है।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : एक ही प्रश्न काफी है।

... (व्यवधान)

**श्री कुँवरजीभाई मोहनभाई बावलिया :** मुख्य फल और सब्जियां जैसे आलू और प्याज अधिक उत्पादन के कारण नष्ट हो रहे हैं। क्या माननीय मंत्री जी इस बारे में कुछ सोच रहे हैं?

**SHRI SHARAD PAWAR:** In Gujarat, there are 398 cold storages with the capacity of 12.67 lakh metric tonnes. And by and large, the utilization is good. As the hon. Member has asked, there are 49 proposals which Government of India has received. Out of 49 proposals, 39 have been practically, financially supported and they are in operation. There are 10 cold storages which are under construction and there are many schemes under this Ministry and Ministry of Agriculture and with the help of NCDC, we are supporting these types of proposals because we want to avoid the agriculture waste, post-harvest losses has to come down and unless and until, we set up, encourage and support this type of proposal, it is not possible. That is why, Government of India is eager to support this type of proposal.

**श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय :** अध्यक्ष महोदया, माननीय मंत्री महोदय ने अपने उत्तर में बताया है कि भारत सरकार कोल्ड स्टोरेज में कोई योगदान नहीं करती। जबकि देखा जाये, तो चाहे उत्तर प्रदेश हो, बिहार या झारखंड हो, वहां खासकर आलू, प्याज और फल आदि को रखने के लिए शीतागार की आवश्यकता है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि क्या झारखंड सरकार द्वारा शीतागार बनवाने के लिए कोई प्रस्ताव भारत सरकार के पास भेजा गया है? अगर प्रस्ताव भेजा गया है, तो वह कितने दिन से लंबित है? 

**SHRI SHARAD PAWAR:** Regarding cold storage and cold chain and particularly cold chain, there are some States that have not given a single proposal. The States which come in this category are Arunachal Pradesh, Chattisgarh, Goa, Jharkhand, Meghalaya, Orissa, Sikkim and Tripura. Rest of the States have submitted their proposals for cold chain. Recently, we have communicated to all the States that even today we are ready to think and support the States. We want to support the States.

**SHRI T.R. BAALU :** Madam, it is not advisable to lose for a growing economy of ours, more than 40 per cent of the perishable products such as, marine products, poultry, fruits, vegetables and so on. Is it the Government's intention to come

forward very quickly so that the demand and supply gap of the cold chain is abridged very quickly? The demand of the cold chain is 61 million tonnes whereas the availability is only about 23 million tonnes. The gap is too much. A capacity of 38 million tonnes has to be built very quickly. I want to know whether this Government has got any specific time-bound programme so that this can be bridged and a lot of wasteful things could be avoided.

**SHRI SHARAD PAWAR:** I am sorry to say that there is some confusion. The information which the hon. Member has given regarding the capacity and the gap, that is regarding cold storage and not cold chain. There is a difference between cold storage and cold chain, which the hon. Member is fully aware. In cold chain, there are a number of other items which have been provided like a package house, a processing house, a cold storage, a grading house etc. So, all these activities are in cold chain. What the hon. Member has said, that gap is there in cold storage. We want to support the State Governments. We want that they should set up the cold storage and they should fill the gap. There are three, four schemes – one from the Food Processing Ministry, one from Horticulture Mission, one from the National Horticulture Development Board and one for financial support like loan from NCDC. All these four organizations are ready to support the State Government's proposal those who are interested to set up cold storage.

**श्री प्रतापराव गणपतराव जाधव :** अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि शीतागार और खाद्यान्न गोडाउन की योजना केन्द्र सरकार और नाबार्ड के माध्यम से चलायी जाती है। मेरा सवाल यह है कि क्या यह योजना बैंकों के लिए चलायी जाती है या किसानों के फल, सब्जी और अन्य खाद्यान्नों की बर्बादी बचाने के लिए चलायी जाती है?

अध्यक्ष महोदया, महाराष्ट्र की मेरी कांस्टीट्यूंसी मडारसन-बुलढाणा में ऐसा उदाहरण है कि कुछ लोगों ने ये गोडाउन बनाये, लेकिन बैंक्स से जो कर्जा उठाया, वह 47 परसेंट से कम उठाया। इस कारण उन्हें जो अनुदान दिया जाता है, नाबार्ड ने उस अनुदान को रोक लिया है। अगर बैंक का लोन एक-दो परसेंट कम- ज्यादा भी हो जाता है, तो जिन लोगों ने इस योजना में सहभाग लिया, जिन लोगों ने ये

गोडाउन बनाये, उनकी जो सब्सिडी रुकी हुई है, क्या वह दी जायेगी? क्या ज्यादा से ज्यादा गोडाउन्स बनाने के लिए किसानों और लोगों को प्रोत्साहित किया जाएगा?

SHRI SHARAD PAWAR: Madam, again there is some confusion. Warehouse godown is a different thing and cold storage is an altogether different thing. There is a scheme under the Agriculture Ministry where the Agriculture Ministry is supporting the State Governments for the construction of warehouse godowns. There are some schemes in the Food and Civil Supplies Ministry also where FCI and others are also supporting warehouses. But that is an altogether different scheme. The question relates mainly to cold storages and cold chain. If the hon. Member wants additional information about the warehouses, if he sends a notice, I will be able to collect the information and give it to him.


**(Q. 264)**

**श्री जयंत चौधरी :** महोदया, सरकार के प्रतिनिधि, जनप्रतिनिधि लगातार उत्पादकों के पास जाकर कहते हैं कि आपको उत्पादन बढ़ाना पड़ेगा। सोचने का विषय यह है कि जिन वर्षों में फसल खराब हो जाती है, वहां उसको दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति को भुगतना पड़ता है, लेकिन जहां वह उत्पादन बढ़ा देता है, वह देखता है कि उसकी फसल का बाजार ठप हो चुका है। उदाहरण कई फसलों के दिए जा सकते हैं, मैं मुख्य उदाहरण आलू का देना चाहूंगा। किसान को बाजार जोखिम से बचाने के लिए एक योजना एमआईएस के नाम से बनाई गयी है। अच्छा प्रयास और अच्छी सोच है, लेकिन अगर प्रदेशों में जाकर देखेंगे, इसका क्रियान्वयन नहीं हो रहा है। आलू के क्षेत्र में तीन साल से, मंत्री जी ने जवाब में दिया है कि उत्तर प्रदेश ने एक प्रस्ताव रखा, इस साल 305 रुपये का भाव तय किया गया है। लेकिन मैं बता सकता हूं कि इस साल खरीदारी नहीं हो रही है। आगरा के खन्दौली क्षेत्र में, मेरे संसदीय क्षेत्र में, राया क्षेत्र में एवं अन्य कई जिलों में, जो आलू का उत्पादक क्षेत्र माना जाता है, वहां होर्डिंग लगाए गए, बैनर लगाए गए, लेकिन खरीदारी नहीं हो रही है। बहाना यह दिया जाता है कि कोल्ड स्टोरेज से आलू इस योजना के तहत प्रदेश सरकार नहीं खरीदेगी। दूसरे क्षेत्रों में कोल्ड स्टोरेज की कमी हो सकती है, लेकिन इस क्षेत्र में काफी कोल्ड स्टोरेज खुल चुके हैं और यहां तक कि कोल्ड स्टोरेज के मालिकों ने आज गिरोह बनाकर मंडी पर कब्जा बना रखा है। वे शुरूआत में थोड़ी खरीदारी करते हैं, भाव बढ़ता है, किसान सोचता है कि आगे भी भाव बढ़ेगा और वह अपना सारा आलू कोल्ड स्टोरेज में दे देता है। इसका परिणाम यह हो रहा है कि इस योजना का लाभ छोटे किसानों को नहीं मिल पा रहा है जो कोल्ड स्टोरेज में अपना आलू रखते हैं। क्या इस योजना में कोई ऐसा नियम है, जो प्रदेश सरकार को रोकता है कि आप कोल्ड स्टोरेज के आलू को नहीं खरीद सकते? यदि है, तो क्या आप उसमें संशोधन के लिए प्रयास करेंगे? यदि नहीं, तो क्या प्रदेश सरकार से आप बातचीत करेंगे कि छोटे किसानों को इसका लाभ मिल सके?

**श्री शरद पवार:** महोदया, एक स्थिति ध्यान में लेने की आवश्यकता है कि जो सवाल है, यह सवाल मार्केट इंटरवेंशन स्कीम के बारे में है। The Government of India, through Food Corporation of India and some of the State Government organizations do purchase wheat and rice from the farming community where the Government of India announce the Minimum Support Price. But there are some other items, like tomato, like potato, like oranges, like palm oil, which the Government of India are not purchasing. There is no arrangement with the Government of India and the Government of India cannot purchase tomatoes and others. These are perishable items and that is

why it is not possible to purchase them. But on many occasions just to protect the farmers' interests when the prices have come down, the Government of India do receive proposals from the State Governments. That proposal is Market Intervention Scheme where 50 per cent of the loss will be borne by the Government of India and 50 per cent loss will be borne by the State Government, and purchase will be done by the State Government. The Government of India do approve this type of proposals.

Regarding the purchase of potato in Uttar Pradesh, there are four proposals which the Government of India have received in the last three years from the Uttar Pradesh Government. All the proposals were approved, but unfortunately the purchase was actually not made. That is why the scheme was not in true sense implemented. I am really getting complaints from the farming community particularly of Uttar Pradesh and few other areas. This year there is tremendous production of potato. Last year's potato had been stored in cold storages. They are full and that is why, the farmer had no choice but to sell them under distress. We do not want that situation and that is why, we are expecting the respective State Governments to submit proposals. We will immediately sanction these proposals; we will provide money to the State Governments for the losses. But we have to protect the interests of the potato growers.

**श्री जयंत चौधरी :** मंत्री जी  अपने जवाब में स्पष्ट कर दिया है कि उत्तर प्रदेश में इस योजना के तहत खरीदारी नहीं की जा रही है। निर्यात से अगर इसे जोड़ दें तो सरकारों को खरीदने का एक प्रोत्साहन मिल सकता है। यह सवाल कई बार विधान सभा में भी उठाया गया है और कृषि विभाग के अधिकारियों से प्रदेश में मैंने भी बातचीत की है। वे बताते हैं कि हम क्यों खरीदें, क्योंकि यह पैरिशेबल कमोडिटी है, इसका मार्केट नहीं है। आज के महंगाई के ज़माने में, कोआपरेटिव के माध्यम से या निर्यात के माध्यम से सरकारों की जिम्मेदारी बनती है और उन्हें एक प्रोत्साहन दिया जा सकता है कि आप खरीदो और निर्यात करो। क्या आप इस दिशा में सोच रहे हैं? मैं जानता हूँ कि तकरीबन आठ साल पहले आगरा में आलू के निर्यात केन्द्र का एक प्रस्ताव था, लेकिन उस पर आगे कोई कार्य नहीं हो पाया। क्या आप इस योजना को स्थाई रूप देने का प्रयास करेंगे, क्योंकि बार-बार एक ही फसल को लेकर जब प्रदेश सरकार प्रस्ताव दे रही है इसका



अर्थ यही है कि आलू और प्याज की विशेषरूप से फसल में हर साल वही कमी आ रही है? क्या इस योजना को जो कि प्रदेश सरकार के प्रस्ताव से क्रियान्वित होती है, इसे एक स्थाई रूप देने के बारे में विचार करेंगे?

**SHRI SHARAD PAWAR:** During the last three years, the Government of India had received proposals from the Government of West Bengal for the export of potato. The Government of India had financially supported; we had taken certain responsibility of their transport cost. Due to that the West Bengal Government could export potato to South East Asia. But no other State Government had submitted this type of a proposal. But I think, the time has come – when there is a demand outside India, just to protect the interests of the farmers – the State Governments should take interest in this area; and I will be happy to support it.

**अध्यक्ष महोदया:** श्री दत्ता मेघे। कृपया संक्षेप में पूछें, क्योंकि प्रश्न काल का समय समाप्त होने जा रहा है।

**श्री दत्ता मेघे :** अध्यक्ष महोदया, हमारे महाराष्ट्र में विदर्भ, मराठवाड़ा और खानदेश में आज जिन्होंने कपास पैदा की है, वे काफी आंदोलन कर रहे हैं। पिछले साल उन्हें जो कपास का भाव मिला था, वह आज नहीं मिल रहा है। विदर्भ में तो किसान आत्महत्या तक कर रहे हैं, क्योंकि पिछले साल का भाव भी आज नहीं मिल रहा है। किसानों को हिम्मत रखिए, ऐसा कहा जा रहा है। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि कपास के बारे में विदर्भ, मराठवाड़ा और खानदेश के किसानों की आप क्या मदद कर रहे हैं, जबकि पिछले साल बहुत अच्छी मदद की गई थी? कुछ साल पहले एक कोआपरेटिव सोसाइटी थी, वह भी बंद हो गई है। सरकार को इस पर ध्यान देना चाहिए, ऐसी मैं प्रार्थना करता हूँ।

**श्री शरद पवार:** मूल सवाल हार्टिकल्चर और कमोडिटी के बारे में, लेकिन अच्छी बात है कि कपास के बारे में भी सवाल पूछा गया है। यह बात सत्य है कि पिछले साल कपास की ज्यादा कीमत मिली। लेकिन वह कीमत सरकार ने नहीं दी थी, वह मार्केट में मिली थी। मार्केट में 6,000 रुपए से 7,000 रुपए क्विंटल तक कपास के भाव गए थे। इंटरनेशनल सिचुएशन भी उस समय ऐसी थी कि कपास की पैदावार कम हुई थी इसलिए इसका लाभ भारत के कपास उत्पादक किसानों को हुआ। इस साल भारत सरकार ने न्यूनतम समर्थन मूल्य जो भारत सरकार ने तय किया है, उससे 1,000 रुपए मार्केट प्राइस ज्यादा है। It is also true that last year, the farmer got Rs.6,000 and this year, the MSP which has been fixed is Rs.3,000 and the market price is Rs.4,000-Rs.4,200. Particularly in Maharashtra, the farmers are thinking that last year he got Rs.6,000 and now, he is

getting only Rs.4,000. There is definitely an agitation and I am fully aware of that. But there are eight other States like Gujarat, Karnataka, Madhya Pradesh, Punjab, etc. These States are also producing cotton and they are selling their cotton at the rate of Rs.4,000. There is no proposal and there is no complaint from all these eight States. So, that particular price was an exceptional price, considering the particular situation prevailed outside India; and the Government of India had allowed substantial export. That is why, the farming community from all over India, particularly the cotton growers, got a good price. But these are the ups and downs in the international market and we have to accept that.

---



**12.00 hrs.**

**PAPERS LAID ON THE TABLE**

MADAM SPEAKER: Now, Papers to be laid. Shri V. Narayanasamy.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS AND MINISTER OF STATE IN THE PRIME MINISTER'S OFFICE (SHRI V. NARAYANASAMY): On behalf of my colleague Kumari Selja, I beg to lay on the Table:-

- (1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Gandhi Smriti and Darshan Samiti, New Delhi, for the year 2009-2010.
  - (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Gandhi Smriti and Darshan Samiti, New Delhi, for the year 2009-2010, together with Audit Report thereon.
  - (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Gandhi Smriti and Darshan Samiti, New Delhi, 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 5526/15/11)

- (3) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian Museum, Kolkata, for the year 2007-2008, alongwith Audited Accounts.
  - (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Indian Museum, Kolkata, for the year 2007-2008.
- (4) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (3) above.

(Placed in Library, See No. LT 5527/15/11)

- (5) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian Museum, Kolkata, 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 Indian Museum, Kolkata, for the year 2008-2009.

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

(Placed in Library, See No. LT 5528/15/11)

(7) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Nava Nalanda Mahavihara, Nalanda, for the year 2009-2010, for the year 2009-2010.

(ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Nava Nalanda Mahavihara, Nalanda, for the year 2009-2010, for the year 2009-2010, together with Audit Report thereon.

(iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Nava Nalanda Mahavihara, Nalanda, for the year 2009-2010, for the year 2009-2010.

(8) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (7) above.

(Placed in Library, See No. LT 5529/15/11)

(9) A copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the Housing and Urban Development Corporation Limited and the Ministry of Housing and Urban Poverty Alleviation for the year 2011-2012.

(Placed in Library, See No. LT 5530/15/11)

(10) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of section 619A of the Companies Act, 1956:-

- (i) A copy of the Review by the Government of the working of the Housing and Urban Development Corporation Limited, New Delhi, for the year 2010-2011.
- (ii) Annual Report of the Housing and Urban Development Corporation Limited, New Delhi, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(Placed in Library, See No. LT 5531/15/11)

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CONSUMER AFFAIRS, FOOD AND PUBLIC DISTRIBUTION (PROF. K.V. THOMAS): I beg to lay on the Table:-

(1) A copy of the Removal of (Licensing Requirements, Stock Limits and Movement Restrictions) on Specified Foodstuffs (Fourth Amendment) Order, 2011 (Hindi and English versions) published in Notification No. S.O. 2716(E) in Gazette of India dated 29<sup>th</sup> November, 2011 under sub-section (6) of Section 3 of the Essential Commodities Act, 1955.

(Placed in Library, See No. LT 5532/15/11)

(2) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (4) of Section 52 of the Legal Metrology Act, 2009:-

- (i) The Legal Metrology (Packaged Commodities) Second Amendment Rules, 2011 published in Notification No. G.S.R. 734(E) in Gazette of India dated the 30<sup>th</sup> September, 2011.
  - (ii) The Legal Metrology (Packaged Commodities) Third Amendment Rules, 2011 published in Notification No. G.S.R. 784(E) in Gazette of India

dated the 25<sup>th</sup> October, 2011 together with a corrigendum thereto published in Notification No. G.S.R. 832(E) dated 24<sup>th</sup> November, 2011.

... (*Interruptions*)

(Placed in Library, See No. LT 5533/15/11)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

(*Interruptions*) ...\*

MADAM SPEAKER: Let us have the Papers laid.

... (*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF DEVELOPMENT OF NORTH EASTERN REGION AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI PABAN SINGH GHATOWAR): I beg to lay on the Table a copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of section 619A of the Companies Act, 1956:-

- (1) Statement regarding Review by the Government of the working of the North Eastern Handicrafts and Handlooms Development Corporation Limited, Guwahati, for the year 2010-2011.
- (2) Annual Report of the North Eastern Handicrafts and Handlooms Development Corporation Limited, Guwahati, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(Placed in Library, See No. LT 5534/15/11)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT (PROF. SAUGATA ROY): I beg to lay on the Table a copy of each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 58 of the Delhi Development Act, 1957.

---

\* Not recorded.

- (i) The “Recruitment Regulations of Addl. Commissioner (Landscape), Delhi Development Authority, 2011 published in Notification No. G.S.R. 685(E) in Gazette of India dated 16<sup>th</sup> September, 2011.
- (ii) The “Recruitment Regulations of Director (Survey), Delhi Development Authority, 2011 (newly created post)” published in Notification No. G.S.R. 686(E) in Gazette of India dated 16<sup>th</sup> September, 2011.
- (iii) The “Recruitment Regulations of Deputy Director (Revenue), Delhi Development Authority, 2011 (newly created post)” published in Notification No. G.S.R. 687(E) in Gazette of India dated 16<sup>th</sup> September, 2011.
- (iv) The “Recruitment Regulations of Commissioner (System), Delhi Development Authority, 2011 (newly created post)” published in Notification No. G.S.R. 688(E) in Gazette of India dated 16<sup>th</sup> September, 2011.
- (v) The “Recruitment Regulations of Commissioner (PR), Delhi Development Authority, 2011 (newly created post)” published in Notification No. G.S.R. 689(E) in Gazette of India dated 16<sup>th</sup> September, 2011.
- (vi) The “Recruitment Regulations of Deputy Chief Security Officer, Delhi Development Authority, 2011 (newly created post)” published in Notification No. G.S.R. 690(E) in Gazette of India dated 16<sup>th</sup> September, 2011.
- (vii) The “Recruitment Regulations of Addl. Chief Legal Advisor, Delhi Development Authority, 2011 (newly created post)” published in Notification No. G.S.R. 691(E) in Gazette of India dated 16<sup>th</sup> September, 2011.
- (viii) The “Recruitment Regulations of Protocol Officer, Delhi Development Authority, 2011 (newly created post)” published in Notification No. G.S.R. 692(E) in Gazette of India dated 16<sup>th</sup> September, 2011.
- (ix) The “Recruitment Regulations of Assistant Protocol Officer, Delhi Development Authority, 2011 (newly created post)” published in Notification No. G.S.R. 693(E) in Gazette of India dated 16<sup>th</sup> September, 2011.

(Placed in Library, See No. LT 5535/15/11)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF AGRICULTURE, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FOOD PROCESSING INDUSTRIES AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI HARISH RAWAT): I beg to lay on the Table:-

(1) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under the Insecticides Act, 1968:-

- (i) S.O. 2339(E) published in Gazette of India dated the 11<sup>th</sup> October, 2011 regarding cancellation of certificate of Registration of M/s Syngenta India Ltd., for import of Emamectin Benzoate 5% SG.
- (ii) S.O. 2353(E) published in Gazette of India dated the 12<sup>th</sup> October, 2011 regarding cancellation of certificate of Registration of M/s Dow Agro Sciences India Pvt. Ltd. for Acetamiprid Technical, Acetamiprid 20% SP Formulation, Chlorpyrifos 10% Granules Formulation and Chlorpyrifos 50%+Cypermethrin 5% EC Formulation.

(Placed in Library, See No. LT 5536/15/11)

- (2)
  - (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Labour Cooperatives Federation of India Limited, New Delhi, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.
  - (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of National Labour Cooperatives Federation of India Limited, New Delhi, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 5537/15/11)

- (3)
  - (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Federation of Urban Co-operative Banks and Credit Societies Limited, New Delhi, for the year 2010-2011.



- (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Federation of Urban Co-operative Banks and Credit Societies Limited, New Delhi, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.
- (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Federation of Urban Co-operative Banks and Credit Societies Limited, New Delhi, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 5538/15/11)

- (4) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Cooperative Union of India, New Delhi, for the year 2010-2011.
- (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Cooperative Union of India, New Delhi, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.
- (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Cooperative Union of India, New Delhi, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 5539/15/11)

- (5) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the All India Federation of Co-operative Spinning Mills Limited, Mumbai, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of All India Federation of Co-operative Spinning Mills Limited, Mumbai, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 5540/15/11)

- (6) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Ch. Charan Singh National Institute of Agricultural Marketing, Jaipur, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of Ch. Charan Singh National Institute of Agricultural Marketing, Jaipur, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 5541/15/11)

- (7) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian Society of Agricultural Economics, Mumbai, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of Indian Society of Agricultural Economics, Mumbai, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 5542/15/11)

- (8) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Agricultural Cooperative Marketing Federation of India Limited, New Delhi, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of National Agricultural Cooperative Marketing Federation of India Limited, New Delhi, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 5543/15/11)

- (9) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Plant Health Management, Hyderabad, for the year 2009-2010.

- (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Institute of Plant Health Management, Hyderabad, for the year 2009-2010, together with Audit Report thereon.
  - (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Plant Health Management, Hyderabad, for the year 2009-2010.
- (10) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (9) above.

(Placed in Library, See No. LT 5544/15/11)

- (11) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Federation of State Cooperative Banks Limited, Navi Mumbai, for the year 2010-2011.
- (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Federation of State Cooperative Banks Limited, Navi Mumbai, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.
- (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Federation of State Cooperative Banks Limited, Navi Mumbai, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 5545/15/11)

- (12) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Co-operative Agriculture and Rural Development Banks' Federation Limited, Navi Mumbai, for the year 2010-2011.
- (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Co-operative Agriculture and Rural Development Banks' Federation Limited, Navi Mumbai, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.

- (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Co-operative Agriculture and Rural Development Banks' Federation Limited, Navi Mumbai, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 5546/15/11)

- (13) A copy of the Statement (Hindi and English versions) explaining reasons for not laying the Annual Reports and Audited Accounts of the Jammu and Kashmir Horticultural Produce Marketing and Processing Corporation Limited for the years from 1994-1995 to 2010-2011 within the stipulated period of nine months after the close of the respective accounting years.

(Placed in Library, See No. LT 5547/15/11)

- (14) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Small Farmers' Agribusiness Consortium, New Delhi, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of Small Farmers' Agribusiness Consortium, New Delhi, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 5548/15/11)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI CHOUDHURY MOHAN JATUA): I beg to lay on the Table:-

- (1) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Children's Film Society, India, Mumbai, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.

- (2) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of Children's Film Society, India, Mumbai, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 5549/15/11)

**कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (डॉ. चरण दास महंत):**

अध्यक्ष महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) (एक) नेशनल डेयरी डेवलपमेंट बोर्ड, आनंद के वर्ष 2010-11 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।  
(दो) नेशनल डेयरी डेवलपमेंट बोर्ड, आनंद के वर्ष 2010-11 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(Placed in Library, See No. LT 5550/15/11)

- (2) (एक) नेशनल फेडरेशन ऑफ फिशरमैन्स को-ऑपरेटिक्स लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2010-2011 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।  
(दो) नेशनल फेडरेशन ऑफ फिशरमैन्स को-ऑपरेटिक्स लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2010-2011 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(Placed in Library, See No. LT 5551/15/11)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI JITENDRA SINGH): I beg to lay on the Table a copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Human Rights Commission, New Delhi, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.

(Placed in Library, See No. LT 5552/15/11)

**12.01 hrs.**

**MESSAGES FROM RAJYA SABHA  
AND  
BILLS AS PASSED BY RAJYA SABHA \***

SECRETARY-GENERAL: Madam Speaker, I have to report the following messages received from the Secretary-General of Rajya Sabha:-

- (i) “In accordance with the provisions of rule 111 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to enclose a copy of the Chartered Accountants (Amendment) Bill, 2011 which has been passed by the Rajya Sabha at its sitting held on the 12<sup>th</sup> December, 2011.”
- (ii) “In accordance with the provisions of rule 111 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to enclose a copy of the Cost and Works Accountants (Amendment) Bill, 2011 which has been passed by the Rajya Sabha at its sitting held on the 12<sup>th</sup> December, 2011.”
- (iii) “In accordance with the provisions of rule 111 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to enclose a copy of the Company Secretaries (Amendment) Bill, 2011 which has been passed by the Rajya Sabha at its sitting held on the 12<sup>th</sup> December, 2011.”

Madam Speaker, I lay on the Table the Chartered Accountants (Amendment) Bill, 2011, the Cost and Works Accountants (Amendment) Bill, 2011 and the Company Secretaries (Amendment) Bill, 2011 as passed by Rajya Sabha on the 12<sup>th</sup> December, 2011.

---

\* Laid on the Table.

**12.01 ¼ hrs.**

**COMMITTEE ON ESTIMATES  
Statement**

SHRI FRANCISCO COSME SARDINHA (SOUTH GOA): I beg to lay on the Table a statement (Hindi and English versions) of action taken or proposed to be taken by Government on the recommendations contained in the Eighth Report of the Committee on Estimates (Fifteenth Lok Sabha) on action taken by Government on their Second Report (Fifteenth Lok Sabha) on the Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution (subject -‘Drought Management, Foodgrain Production and Price Situation’).

**12.01 ½ hrs.**

**COMMITTEE ON THE WELFARE OF SCHEDULED CASTES AND  
SCHEDULED TRIBES  
16th and 17th Reports**

SHRI BIREN SINGH ENGTI (AUTONOMOUS DISTT. ASSAM): I beg to present to present the following Reports (Hindi and English versions):-

- (1) Sixteenth Report of the Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes on the Ministry of Petroleum and Natural Gas on Action Taken by the Government on the recommendations contained in their First Report (Fifteenth Lok Sabha) on Reservation for and Employment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes in Oil and Natural Gas Corporation (ONGC).
- (2) Seventeenth Report of the Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes on the Ministry of Petroleum and Natural Gas on Action Taken by the Government on the recommendations contained in their Fourth Report (Fifteenth Lok Sabha) on Reservation for Scheduled Castes and Scheduled Tribes in allotment of Gas and Petrol Agencies.

**12.01 ¾ hrs.**

**STANDING COMMITTEE ON FINANCE**

**41<sup>st</sup> to 43<sup>rd</sup> Reports**

**श्री भर्तृहरि महताब (कटक):** अध्यक्ष महोदया, मैं वित्त संबंधी स्थायी समिति (2011-2012) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:-

- (1) बीमा विधि (संशोधन) विधेयक, 2008 के बारे में 41वां प्रतिवेदन।
- (2) भारतीय राष्ट्रीय पहचान प्राधिकरण विधेयक, 2010 के बारे में 42वां प्रतिवेदन।
- (3) बैंककारी विधि (संशोधन) विधेयक, 2011 के बारे में 43वां प्रतिवेदन।

**12.02 hrs.**

**STATEMENTS BY MINISTERS**

**(i) Status of implementation of the recommendations contained in the 11<sup>th</sup> report of Standing Committee on Agriculture on 'Deficient Monsoon and steps taken by the Government to mitigate its impact on Agriculture Sector', pertaining to the Ministry of Agriculture.\***

THE MINISTER OF AGRICULTURE AND MINISTER OF FOOD PROCESSING INDUSTRIES (SHRI SHARAD PAWAR): I beg to lay a statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 11<sup>th</sup> Report of the Standing Committee on Agriculture on 'Deficient Monsoon and steps taken by the Government to mitigate its impact on Agriculture Sector', pertaining to the Ministry of Agriculture.

\* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 5553/15/11.



**12.02 ½ hrs.**

**(ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 11<sup>th</sup> Report of Standing Committee on Food, Consumer Affairs and Public Distribution on Demands for Grants (2010-11), pertaining to the Department of Food and Public Distribution, Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution\***

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CONSUMER AFFAIRS, FOOD AND PUBLIC DISTRIBUTION (PROF. K.V. THOMAS): I beg to lay a statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 11<sup>th</sup> Report of the Standing Committee on Food, Consumer Affairs and Public Distribution on Demands for Grants (2010-11), pertaining to the Department of Food and Public Distribution, Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution.

---

---

\* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 5554/15/11

**12.03 hrs**

**MOTION RE: THIRTY-FIRST 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 Thirty-first Report of the  
Business Advisory Committee presented to the House on 12<sup>th</sup>  
December, 2011.”

MADAM SPEAKER: The question is:

“That this House do agree with the Thirty-first Report of the  
Business Advisory Committee presented to the House on 12<sup>th</sup>  
December, 2011.”

*The motion was adopted.*

---

**12.04 hrs****MATTERS UNDER RULE 377\***

MADAM SPEAKER: 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 fill up the vacant posts in the department of Railways and improve the efficiency of operation and safety measures of the Indian Railways**

SHRIMATI INGRID MCLEOD (NOMINATED): I would like to draw the kind attention of the Hon'ble Railway Minister, through this august House that a number of posts under various categories are lying vacant under various Zones of Railways for a long time, especially in the Central Railway.

In reply to a Starred Question in the Lok Sabha, the Hon'ble Railway Minister of State has admitted that 1,441 posts in the technical and 1,98,091 posts in the non-technical cadres were lying vacant.

It is needless to mention that the time lag between occurrence of vacancies, holding examinations, finalization of select panels and issue of appointment letters are adversely affecting the smooth functioning of the Indian Railways.

Filling of the vacant posts will help ease the pressure created on the over-worked Railway employees and also the unemployed youth will be included in the economic endeavour to create useful and meaningful livelihood.

Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister of Railways to take immediate steps to fill up the above mentioned vacant posts and improve the efficiency parameter of train operations and safety measures of the Indian Railways.

---

\* Treated as laid on the Table.

**(ii)Need to conduct a study on the problem of contaminated drinking water in Srikakulam district of Andhra Pradesh and grant funds for water schemes for providing safe drinking water to the people in the district**

DR. KRUPARANI KILLI (SRIKAKULAM): Srikakulam District is one of the most backward districts of Andhra Pradesh as well as in the country. Most of the population of this district are fishermen and Agriculture labourers. Many villages of the district lack basic amenities including potable drinking water. There are six Mandals (Palasa, Kanchili, Kaviti, Sompeta, Itchapuram and Vajrakotturu Mandals) in the district with high incidence of Kidney diseases. Drinking water is supplied by CPWSS in four Mandals and in some villages ground water is supplied through overhead tanks. The drinking water analysis and blood sample analysis in the affected areas were conducted by various organizations which proved contamination in drinking water. Severe symptoms of kidney related diseases are found among a large number of people of these areas. The State Government of Andhra Pradesh has established a Dialysis Unit in RIMS, Srikakulam to combat the situation. More than 800 cases of Nephrology related diseases and more than 700 cases of dialysis cases are registered in the RIMS, Srikakulam and the number of such cases is increasing day by day. The people of the area are so poor that they cannot get treatment on their own.

Hence, I would like to request the Hon'ble Minister for Health and Family Welfare to get a study conducted on the problem and take necessary steps to save the people of this area. I would also like to request the Hon'ble Minister for Rural Development to grant funds to implement RWS schemes for supply of safe drinking water in the affected areas of Srikakulam District.

**(iii) Need to introduce Rajiv Awas Yojana for slum dwellers in North East Delhi Parliamentary Constituency, Delhi**

**श्री जय प्रकाश अग्रवाल (उत्तर पूर्व दिल्ली):** केन्द्रीय आवास एवं शहरी गरीबी उन्मूलन मंत्रालय द्वारा स्लम सर्वे के लिए गठित समिति के अनुसार इस वर्ष के अंत तक देश के स्लमों में रहने वालों की संख्या नौ करोड़ तीस लाख से भी ऊपर हो जाएगी। केन्द्र सरकार का यह सराहनीय कदम है कि उसके द्वारा स्लम स्थलों को विकसित कर गरीबी रेखा के नीचे आने वालों को मकान उपलब्ध कराने की महत्वाकांक्षी योजना बनाई गई है। लेकिन इस योजना को देश के सर्वाधिक घनी आबादी वाले राजधानी दिल्ली के उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में वरीयता के आधार पर क्रियान्वित किए जाने की नितांत आवश्यकता है।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह शहरों में विशेषकर राजधानी दिल्ली के उत्तर-पूर्वी क्षेत्र के सभी स्लमों को प्राथमिकता के आधार पर विकसित करने और वहां रह रहे लोगों को उन्हीं स्थलों पर मकान उपलब्ध कराने और मालिकाना हक देने की राजीव आवास योजना को तीव्र गति से क्रियान्वित किए जाने हेतु आवश्यक पहल करें।

**(iv)Need to set up a Crop Security Fund to address the problems being faced by the farmers in the country**

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMATHITTA): I request the Government to kindly take necessary steps to set up a Crop Security Fund instead of the Price Stabilization Fund (PSF) which is functional in the country. Price Stabilization Fund (PSF) fails to meet various challenges faced by the farming community in the country. PSF is intended to help the farmers when the prices of crops fall down drastically. However, Price Stabilization Fund has nothing to do with the crop failure due to natural calamities. Major reason of India's farmers suicides occur due to crop failure rather than slash in the prices of agricultural produces. The Government has been collecting huge amount from the farmers under the Scheme for the last nine years. Therefore, I request the Government to kindly set up a Crop Security Fund and avail reasonable interest to the Farmers for the amount collected from the farmers under the Price Stabilization funds. The Crop Security Fund should be well equipped to meet the wide range of problems faced by the farmers in the country.

**(v) Need to take steps to provide education to every child in the country in accordance with the spirit of Right to Education Act**

**श्री जगदीश ठाकोर (पाटन):** यू.पी.ए. सरकार ने शिक्षा का अधिकार कानून बनाकर एक ऐतिहासिक कदम उठाया है। केन्द्र सरकार का कार्य कानून बनाना है। देश के 28 राज्य व 7 केन्द्र शासित प्रदेशों में एक कानून हो और बच्चों को मुफ्त शिक्षा का लाभ मिले तथा कोई भी बच्चा पढ़ने के अपने अधिकार से वंचित न रहे।

केन्द्र सरकार ने शिक्षा का अधिकार कानून ही नहीं बनाया अपितु राज्य सरकारों को 68 प्रतिशत शिक्षा पर खर्च पर योगदान दे रही है तथा राज्य सरकार 32 प्रतिशत खर्च वहन करेगी। शिक्षा राज्य का विषय है।

मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि अभी तक जिन राज्य सरकारों ने इस कानून को लागू नहीं किया उन्हें इस दिशा में उचित कदम उठाने हेतु कहा जाए जिससे इन राज्यों के बच्चे शिक्षा से वंचित न रहे। आज भी देश में तीन करोड़ बीस लाख बच्चे शिक्षा से वंचित है।

इसके अतिरिक्त प्रशिक्षित शिक्षकों की कमी को दूर किया जाए और नए शिक्षकों की नियुक्ति की जाए। जिससे ग्रामीण क्षेत्र में विशेषकर बालिकाएं इसका लाभ उठा सकें। शिक्षा की गुणवत्ता पर विशेष ध्यान दिया जाए तथा गांव में पब्लिक स्कूलों में समाज के गरीब बच्चों को 25 प्रतिशत दाखिला मिले इस पर विशेष ध्यान देने के साथ-साथ निगरानी कमेटियां बनाई जाए।

**(vi) Need to take steps to remove the anomalies in salary in respect of  
Frontline Executives (JO-E4) in Visakhapatnam Steel Plant**

SHRI L. RAJAGOPAL (VIJAYAWADA): Present success story of Visakhapatnam Steel Plant (VSP) a Navaratna Company is because of hard work done right from workmen to frontline and top executives. The Government should ensure that there may not be discrimination and grievances among the workforce of the company. But it has been learnt that wage revision of January 2007, has not yet been implemented fully for frontline executives (JO-E4) working in the VSP.

Production Incentive on total take home salary is removed for executives by misinterpreting guidelines issued by Department of Public Enterprises. It should be restored forthwith and increased to 100%.

JO-E4 executives are getting 18% of their salary as Performance Related Pay (PRP) whereas non-executives are getting 40-50%. Production is the collective effort of all, so showing discrimination to a set of officials is not justified and would hamper company's growth. Therefore, PRP should be paid to JO-E4 at par with that of non-executives.

Night shift allowance is paid at the rate of Rs. 45 for executives and Rs. 90 for non-executives whereas in other PSUs, Rs. 350 is paid for the Executives. Hence, there should be uniform night shift allowance for all.

Finally, HBA interest subsidy should not be made as part of perks.



**(vii) Need to review the decision to incinerate the toxic waste of Union Carbide Factory, Bhopal at DRDO plant, Nagpur**

SHRI VILAS MUTTEMWAR (NAGPUR): Madam, with your permission I raise a matter which may have a very serious impact on the health and overall environment on the whole Vidarbha region. With the recent decision of the Government to incinerate 346 tons of Toxic Waste of the Union Carbide Factory (Bhopal) at their DRDO incinerator at Nagpur would create manifold problems for the people. The small plant of DRDO is mainly meant for doing experiments and research and this small incinerator may not be able to undertake the burning of the toxic waste of such a huge quantity of 346 tones. This might eventually result in an unthoughtful disaster apart from the badly polluted to heavy polluted atmosphere due to the number of coal based thermal power plants located in the surroundings of Nagpur. The Chandrapur district in the Vidarbha region having 33 coal mines and 750 factories is already designated, a few years back, as the most polluted district in the country and ranks 26<sup>th</sup> in the Maharashtra's Human Development Index. The disposal of toxic material of Union Carbide plant of Bhopal to Nagpur will further worsen the pollution level not only in the Vidarbha region but also in the entire State of Maharashtra. There is no rational behind transportation of the intoxicant waste from Bhopal to a small incinerator of Nagpur inspite of repeated protests from the people of Nagpur and other concerned persons.

In view of the above, I would urge upon the Government to review its decision to incinerate the toxic waste at its DRDO plant at Nagpur.

**(viii) Need to provide adequate quantity of DAP, Urea and NPK Fertilizers to farmers in Gwalior Parliamentary Constituency, Madhya Pradesh**

**श्रीमती यशोधरा राजे सिंधिया (ग्वालियर):** ग्वालियर संसदीय क्षेत्र के किसानों को रबी फसल की तैयारी के लिए खाद (डी.ए.पी. यूरिया, एन.पी.के.) उपलब्ध न होने के कारण किसानों को भारी संकट का सामना करना पड़ रहा है। यह स्थिति ग्वालियर जिले के चारों तहसील भितरवार, डबरा, घाटीगांव, मुरार में है।

माननीय केन्द्रीय मंत्री, रसायन एवं उर्वरक मंत्रालय, भारत सरकार से आग्रह है कि रबी की फसल की अच्छी पैदावार हेतु पर्याप्त मात्रा में मध्य प्रदेश को डी.ए.पी. यूरिया एवं एन.पी.के. का कोटा आवंटित किया जाए ताकि ग्वालियर को भी उचित मात्रा में खाद उपलब्ध हो सके।

**(ix) Need to ensure the legitimate use of coal block allotted in Parbatpur in Bokaro district of Jharkhand**

**श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह):** झारखंड सहित अन्य राज्यों से संबंधित कोयला खदानों में लौह, इस्पात उद्योगों और विद्युत संयंत्रों के विकास के लिए कोल ब्लॉकों का आबंटन किया गया है, जिसमें बोकारो जिला के पर्वतपुर कोल ब्लॉक का आबंटन मेसर्स इलैक्ट्रो स्टील कॉस्टिंग लिमिटेड को किया गया है। इस संबंध में मई, 2010 में इस सदन के माध्यम से सरकार को अवगत कराया था कि कोयले के उत्खनन एवं बिक्री के नियमों की अवहेलना की जा रही है और कोयले को झारखंड के बाहर हल्दीया पोर्ट भेजा जा रहा है। इससे भारत सरकार को राजस्व की हानि के साथ-साथ वन की भूमि पर खनन का कार्य किया जा रहा है। इसलिए अविलंब खनिज उत्खनन (माइंस) का आबंटन रद्द किया जाए।

सरकार से अनुरोध है कि उपरोक्त मामले की स्थिति स्पष्ट की जाए।

**(x) Need to set up an Airport in Ahmednagar, Maharashtra**

**श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर):** मैं सरकार का ध्यान अहमदनगर (महाराष्ट्र) की ओर दिलाना चाहता हूँ। अहमदनगर क्षेत्र एक बड़ा केन्द्र है। यहां रक्षा मंत्रालय का तथा "वी.आर.डी.ई." वाहनों का जांच केन्द्र है। भारत के सबसे बड़े धार्मिक एवं पर्यटक स्थल शिर्डी और शनि-शिंगणापुर तथा मेहेराबाद अहमदनगर के नजदीक है। यहां व्यापार की दृष्टि से सब्जियां, अनाज, फ्रूट, सीमेंट, फर्टिलाइजर तथा मिलिट्री के सामान आदि की दृष्टि से व्यापारियों का आवागमन रहता है और अहमदनगर के नजदीक ही अकोलनेर गांव में भारत पेट्रोलियम का एक बड़ा टर्मिनल कार्यरत है। इसलिए सरकार द्वारा अहमदनगर में एयरपोर्ट बनाया जाए ताकि उड़्डयन मंत्रालय को हवाई यात्रा से आर्थिक लाभ भी मिल सके और क्षेत्र की जनता को भी यात्रा का लाभ मिले।

मेरा निवेदन है कि शिर्डी, शिंगणापुर में आने वाले पर्यटकों की बड़ी संख्या को देखते हुए हवाई अड्डे की अति आवश्यकता है और वर्षों से इसकी मांग समय-समय पर की गई है।

**(xi) Need to frame guidelines regarding housing and facilities thereof extended to Central Civil servants in the country.**

**श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ):** देश को आजाद हुए 64 वर्ष से अधिक हो गए परंतु आज भी हमारी अनेक व्यवस्थाएं सामंती युग का स्मरण दिलाती है। जिला तथा मंडल मुख्यालयों पर विभिन्न वरिष्ठ प्रशासनिक अधिकारियों के आवास इसके उदाहरण हैं। अनेक स्थानों पर ये आवास कई एकड़ में फैले हैं। इनमें खेती भी होती है इस खेती तथा अन्य सेवाओं को करने के लिए राजकोष से वेतन प्राप्त करने वाले कर्मचारी सेवा में रहते हैं जिनकी संख्या 20-25 अथवा 50 तक भी होती है। ये कर्मचारी रजिस्ट्रों में अपने-अपने कार्यालयों में कार्यरत दिखाये जाते हैं परंतु वास्तव में इन अधिकारियों के यहां कार्य करते हैं। खेती की आमदनी पर बेशक अधिकारी का निजी स्वामित्व होता है। उपरोक्त प्रकार के बंगले तथा वहां प्रचलित राजसी व्यवस्थाएं जहां एक ओर इन अधिकारियों को जनता के सेवक के स्थान पर जनता का मालिक बनाती है वहीं आम आदमी अपनी व्यथा इनके सामने रखने का साहस भी नहीं जुटा पाता।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि केन्द्रीय प्रशासनिक सेवाओं के अधिकारियों के आवास तथा वहां की व्यवस्थाओं के संबंध में ऐसे मानक निर्धारित किये जायें तथा ऐसे नियम बनाये जायें जो लोकतंत्र की मूल भवना के अनुरूप हों।

**(xii) Need to provide adequate compensation to farmers whose lands have been acquired in Etawah Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh for construction of New Delhi – Howrah rail line.**

**श्री प्रेमदास (इटावा):** नई दिल्ली से हावड़ा तक नई रेल लाइन की शुरुआत हो चुकी है जिसमें मेरे संसदीय क्षेत्र इटावा के किसानों की जमीन की इस प्रोजेक्ट में आ रही है। यह खेती की जमीन है जिससे किसान परिवार का भरण पोषण करते हैं। जमीन ही उनका आखिरी सहारा है। जो खेती की जमीन इसमें जा रही है उसका मुआवजा व्यवसायिक रेट पर नहीं दिया जा रहा है। जिससे क्षेत्र के किसानों में रोष है। इसलिए मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के किसानों की जमीन उक्त प्रोजेक्ट हेतु अधिग्रहित की गई है उन्हें मुआवजा व्यवसायिक रेट पर दिया जाए।

**(xiii) Need to make provision for distribution of loan to farmers directly by the Nationalized Banks**

श्री सुरेन्द्र सिंह नागर (गौतम बुद्ध नगर): वर्तमान में देश के किसानों की आर्थिक स्थिति अत्यधिक दयनीय बनी हुई है और उन्हें अपनी फसल का लाभकारी मूल्य नहीं मिल पा रहा है, जिसकी वजह से आर्थिक तंकी से मजबूर किसानों द्वारा आत्महत्या किए जाने के प्रकरण सामने आते रहते हैं। राष्ट्रीयकृत बैंकों द्वारा कृषि जैसे प्राथमिक क्षेत्र से जुड़े कृषकों को जहां सीधे ऋण प्रदान किया जाना चाहिए, वहां उनके द्वारा पूर्णतः ऐसा नहीं किया जा रहा है। राष्ट्रीयकृत बैंक किसानों को बहुत कम मात्रा में सीधे ऋण प्रदान करते हैं तथा उनके द्वारा नाबार्ड को अधिक धन का आवंटन किया जाता है तथा नाबार्ड जब किसानों को ऋण प्रदान करता है तो वह न केवल राष्ट्रीयकृत बैंकों से अधिक व्याज किसानों से वसूल करता है, बल्कि राष्ट्रीयकृत बैंकों से प्राप्त धन को कृषि जैसे प्राथमिक क्षेत्र से जुड़े किसानों को देने में शिथिलता भी बरतता है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह देश के किसानों को राष्ट्रीयकृत बैंकों के माध्यम से ही किसानों को सीधे ऋण सेवा प्रदान किए जाने हेतु आवश्यक कार्यवाही करें।

**(xiv) Need to upgrade the Sanjhauli Halt Station between Ara and Sasaram to a full-fledged railway Station.**

श्री महाबली सिंह (काराकाट): काराकाट लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत पूर्व मध्य रेलवे के अंतर्गत आरा सासाराम के बीच संझौली रेलवे हाल्ट को पूर्ण रेलवे स्टेशन का दर्जा दिया जाए।

**(xv) Need to open a new Kendriya Vidyalaya at Hosur in Krishnagiri  
Parliamentary Constituency, Tamil Nadu**

SHRI E.G. SUGAVANAM (KRISHNAGIRI): Krishnagiri district in Tamil Nadu is one of the backward districts bordering Karnataka State. Three languages are mainly spoken here viz., Tamil, Telugu and Kannada. Large number of Central and State Government offices are located in the Krishnagiri district and the families of people working in defence forces in various parts of the country are residing here. However, their children are not able to get proper admission in schools and also good quality education.

Sir, there is a long pending demand for opening up of a Kendriya Vidyalaya in my Krishnagiri Parliamentary Constituency. In the near vicinity, no KV is located. Recently Government of India has decided to open new KVs in various parts of the country and also one KV in each district.

I, therefore, request the Hon'ble Minister to kindly take immediate steps for opening up of a new Kendriya Vidyalaya at Hosur in my Krishnagiri Constituency, Tamil Nadu at the earliest.

**(xvi) Need to give an early environmental clearance for laying of new crude oil pipeline between Chennai Port and Chennai Petroleum Corporation Limited Refinery**

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): The Public Sector Refinery CPCL at Chennai is using a 42 year old pipe line to transport crude oil from Chennai Port passing through thickly populated areas of North Chennai. The continued use of this line is risky for the population. The new pipeline proposed by the refinery, will be routed along the Expressway between Chennai Port and Ennore Port being laid by NHAI. The road work has started, but the Ministry of Environment and Forests has not cleared the pipeline project inspite of the fact that State Coastal Regulation Zone Authority has cleared the proposal. The committee looking into the complaints on the laying of pipeline have upheld that those complaints are not valid. The newspaper reports reveals that the clearance for pipeline project has been closed by Ministry of Environment and Forests. The replacement of existing line is critical as the old line will pose risks to the population and will also affect the supply of crude to the refinery which is catering to the needs of entire Tamil Nadu. Urgent action is required by Ministry of Environment and Forests to clear the proposal for the new pipeline which was recommended by the Parliamentary Committee on Industry.

**(xvii) Need to address the problems of contract and casual labourers  
employed in Paradip, Tirtol and Kujang  
sub-divisions of BSNL's Cuttack Telecom Division**

SHRI BIBHU PRASAD TARAI (JAGATSINGHPUR):I would like to raise the issue that Cuttack Telecom Division of BSNL has appointed 400 contract and casual labourers under various sub-divisions in technical and non-technical categories. The contract and casual workers employed in Paradip, Tirtol and Kujang sub-divisions of BSNL's Cuttack Telecom Division have been working for more than fifteen years in various capacities without any statutory provisions like EPF, identity card etc. They get a nominal wage ranging from Rs. 1000 to Rs. 2200 only per month. As per Labour Law, labourers who have been working in a company or PSUs for more than 10 years in spite of change of contractors and have not crossed the age of superannuation and are medically fit, should be absorbed as regular employees in the order of seniority. In this context, I would like to urge upon the Minister of Labour and Employment to direct the concerned authority, i.e., BSNL to classify the category of contract and casual labourers working in Paradip, Tirtol and Kujang sub-division of BSNL's Cuttack Telecom Division and regularize the services of those who have completed ten years at least in BSNL and pay minimum wages to them as per Labour Department's latest notification. The Muster Roll and record with regard to all the contract and casual labourers employed in above said sub-divisions must be maintained properly and monthly wages should be paid to them on a fixed date of the month in the presence of an officer of BSNL, and identity card along with the facility of social security benefits like EPF, gratuity etc. as per Indian Contract and Abolition Act, 1970 should be extended to them. In present situation of rise in prices of essential commodities, the Minister of Labour and Employment needs to take steps to address the problems being faced by these poor contract and casual labourers who have always become the source of exploitation in the hands of contractors and employers in spite of various labour laws and welfare activities of Government.



**(xviii) Need to take steps to augment commerce and trade through Nathula Border between Sikkim and Tibet**

SHRI PREM DAS RAI (SIKKIM): The Nathula Border Trade was opened with much fanfare on 6<sup>th</sup> July, 2006 between Sikkim and Tibet. This was perceived to be a significant event to indicate the normalization of ties between India and China. More than five years have elapsed, hardly any significant trade is happening and I would like to bring this to the notice of this august House that there can be no forward movement unless the lists of trade items are significantly altered. We have adhered to a trade list which was prevalent more than 50 years ago. Today what can and should be traded is very much different. I urge upon the Ministry of Commerce to take proactive steps to change the list and give a fillip to the traders of Sikkim.

---

**12.05 hrs.**

**CABLE TELEVISION NETWORKS (REGULATION)  
AMENDMENT BILL, 2011**

MADAM SPEAKER: Now, we will take up Item No.18.

THE MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRIMATI AMBIKA SONI): I beg to move :

“That the Bill further to amend the Cable Television Networks (Regulation) Act, 1995, be taken into consideration.”

I would like to seek the indulgence of the hon. Members to a very important transformation in the Broadcasting Industry, which is Digitalization of the Analogue Cable Television Network.

The Government is committed to bring far reaching reforms in the Broadcasting Sector to bring India on par with other countries in the world, who have taken the path of digitalization. Hon. Members may be aware that the process of digitalization of Analogue network has already been undertaken in many countries of the world like USA, UK, Japan, Taiwan, Korea and so many others.

Digitalization will carry with it a large number of benefits for every stakeholder. The most important benefit flows to the common man, who is the most important stakeholder of course. Digitalization will enable the consumer to exercise a *la carte* selection of channels, get better picture quality, access to Value Added Services like Triple Play, Video on Demand, etc. For the Broadcasters and Cable Operators, who are both Service Providers, the system will ensure transparency, fairness and allow complete addressability, resulting in increase in subscription revenue and reducing their dependence on TRPs as also advertising revenue. We hope that this will lead to better and more meaningful content.

Similarly, the Government will stand to gain because Addressability will lead to the reporting of correct subscriber base and will enable collection of proper

taxes, thus the Government revenues will avoid all revenue leakage. It appears to be a win-win situation for all stakeholders.

Hon. Members will be very happy to know that we have charted out a detailed road map for this process of digitalization to be completed by the 31<sup>st</sup> December, 2014. It shall be implemented in the country in phases.

The Government has also followed a careful policy of consultation, discussion and dialogue with all stakeholders and stakeholder representative bodies to address genuine concerns and to facilitate this transition. I am very happy to inform you that we have received enthusiastic support from all stakeholders, who are looking forward to this initiative.

Lastly, introduction of Digital systems will enable Regulatory Agencies to exercise supervision over illegal activities indulged in by some unscrupulous elements. Hon. Members are aware that it is no secret that we have all been agitated over the carriage of certain non-permitted channels in certain areas that have been difficult to control so far. With complete addressability, this matter can be addressed effectively.

I am sure that the hon. Members would have a large number of useful suggestions and I look forward to hearing them with interest and incorporating them wherever if possible.

MADAM SPEAKER: Motion moved:

“That the Bill further to amend the Cable Television Networks (Regulation) Act, 1995, be taken into consideration.”



**श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ):** अध्यक्ष महोदया, अभी जैसा कि माननीय मंत्री जी बता रही थीं कि इस बिल के लाने के बाद कुछेक चीजें व्यवस्थित हो जाएंगी, आम दर्शक को भी लाभ होगा, ट्रांसमिशन की भी क्वालिटी सुधरेगी, ये बहुत सारी बातें जो बिल के अंदर कही गयी हैं, उसका सार संक्षेप अभी माननीय मंत्री जी बता रही थीं। लेकिन इस बिल को पढ़ने के बाद और सामान्य आदमी के साथ उठने बैठने का जो अनुभव है, उसको देखने के बाद लगता है कि इसमें कई ऐसी समस्याएं हैं जो मुझे आशंकित करती हैं। कुछ कठिनाइयां हैं जिनका बिल के अंदर तो संभवतः उपचार नहीं है, लेकिन उसके एग्जीक्यूशन पार्ट में उसकी चिंता की जा सकती है। मैं उन्हीं कुछ बिंदुओं के संबंध में सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। अभी जैसा कि कहा गया है, इस बिल के लागू होने के बाद सारे चैनल्स एनक्रिपटेड होकर ही आगे बढ़ेंगे। अभी कुछ चैनल्स डीक्रिपटेड ढंग से भी पहुंचते हैं और वो बिना किसी सैट-बॉक्स के आम आदमी तक पहुंच जाते हैं। उसके लिए जो व्यवस्था की गई है, बिना सैट-बॉक्स लगाये हुए वास्तव में कोई व्यक्ति किसी चैनल को नहीं देख सकता है। अभी तो 20-22 चैनल्स हैं, दूरदर्शन है या लोक सभा टी.वी. भी है जो बिना सैट-बॉक्स के भी यदि केबल ऑपरेटर से उसने एक कनेक्शन ले रखा है तो बिना उसके भी दर्शक उसको देख सकता है। कुछ और भी चैनल्स हैं जो हमारे पास सीधे आते हैं, उनको भी वो देख सकता है। लेकिन इसमें व्यवस्था की गई है और मैं उसको यहां कोट करना चाहूंगा:

“If the Central Government is satisfied that it is necessary in the public interest so to do, and if not otherwise specified by the Authority, it may direct the Authority to specify, by notification in the Official Gazette, one or more free-to-air channels to be included in the package of channels forming basic service tier and any one or more such channels may be specified in the notification.”

यानी सारा जो इसके अंदर वर्णन है, इसमें इस ढंग से लिखा गया है कि उसके पास बहुत ऑप्शंस रहेंगे। यानी इसमें यह बात बड़ी चतुराई से कही गयी है कि पैकेज के अंदर यानी जो पैकेज केबल ऑपरेटर देगा या जो भी व्यवस्था होगी, उसमें दो या तीन जैसा कि सरकार उचित समझेगी, विधेयक के द्वारा बतायेगी, उनको जोड़ दिया जाएगा लेकिन कुल मिलाकर दर्शक को एक पैकेज ही चुनना होगा। उस पैकेज का मूल्य देना होगा। यह जो व्यवस्था है, इसके अंदर आम दर्शक को जो उसका एक सामान्य अधिकार मनोरंजन का चला आ रहा है, उससे वंचित कर देगी। मेरी यह पहली आशंका है जिसे दूर किया जाना आवश्यक है। इस संबंध में मैं कहना चाहता हूं कि चाहे तो यह अनिवार्य किया जाए कि जो कुछ चैनल्स हैं, उनको या तो एनक्रिप्ट किया ही नहीं जाए और यदि एनक्रिप्ट किया जाए तो उनका कोई शुल्क किसी भी प्रकार से आम दर्शक से नहीं लिया जाना चाहिए। मेरी पहली यह आशंका है और मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री जी इस


संबंध में जरूर कुछ हल बताएंगी। मेरी एक और चिंता है कि इसमें जो राइट टू वे केबल ऑपरेटर के लिए कहा गया है, उसके अंदर यह बताया गया है:

“The facility of right of way under this section for laying underground cables, and erecting posts, shall be available to all cable operators subject to the obligation of reinstatement or restoration of the property or payment of reinstatement or restoration charges in respect thereof at the option of the public authority.”

इसके बाद भी उसमें लिखा है कि यदि किसी समय इनको ये लगता है कि पब्लिक प्रापर्टी से या कुछ रास्ते से केबल ऑपरेटर की जो लाइन है, उसको हटाया जाना जरूरी है, तो उनको कहा जाएगा और उनको वो एक निश्चित समय सीमा के अंदर हटानी होंगी। यह जो प्रावधान है, बहुत चिंताजनक है। शहरों, गांवों और कस्बों में रोज खुदाई होती है, लाइनें डलती हैं और छः महीने बाद अथोरिटी कहती है कि रास्ता खाली कीजिए, सड़क चौड़ी होनी है, तार हटाइए तो फिर उसी प्रकार से काम चलता है। इससे कुल मिलाकर कास्ट बढ़ती है, क्वालिटी खराब होती है। मैं बहुत विनम्रता से कहना चाहता हूं कि इसमें जो अधिकारी हैं उनका विवेक, डिस्क्रीशनरी पावर इस्तेमाल की जाएगी जिसके कारण भ्रष्टाचार होगा। डिस्ट्रीब्यूटर की कुछ न कुछ चिंता करनी चाहिए। चाहे केबल लाइन डलनी हो, टेलीफोन लाइन डलनी हो या गैस पाइप लाइन डलनी हो, मेरा सुझाव है कि सरकार कुछ ट्रेचिस तय कर दे कि जिन्हें इस्तेमाल करके ही लाइन डले जिससे बार-बार से सड़कों का टूटना और बनना बंद हो, कास्ट का बढ़ना बंद हो। मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री जी इस तरफ ध्यान देंगे।

महोदया, अब मैं इक्विपमेंट की जब्ती के बारे में कहना चाहता हूं। नियमों की बहुत लंबी व्याख्या है और उसमें जाने का कोई औचित्य नहीं है। यदि नियम के विरुद्ध कोई काम हो रहा है, नियम तोड़कर कोई केबल ऑपरेटर काम करता है तो जब्ती का प्रावधान है। पहले यह दस दिन था अब इसे बढ़ाया गया है। वह अपील कर सकता है। लेकिन बिल में ज्यूडिशियल रिव्यू को हटा दिया गया है यानी कुल मिलाकर स्थानीय अधिकारी का विवेक पुनः यह निर्णय करेगा कि इस केबल ऑपरेटर ने नियम का उल्लंघन किया है या नहीं। आप समझ सकते हैं कि इस प्रकार किसी को भी धमकाया जा सकता है और बाद में कहा जा सकता है कि अब ठीक हो गया है। मैं वही बात दोबारा कह रहा हूं जो राइट टू वे के अंदर शामिल थी कि इसके अंदर स्थानीय स्तर पर भ्रष्टाचार बढ़ेगा, कास्ट बढ़ेगी। यदि इन चीजों को ठीक प्रकार से नहीं देखा तो मुझे लगता कि डिजिटलाइजेशन करने के बाद अच्छे और ट्रांसपेरेंट ढंग से केबल सुविधा प्राप्त कराने की जो योजना इस बिल में है, यह अभियान कहीं एक सजा के रूप में न हो जाए। आज आम आदमी के लिए

सर्वाधिक उपलब्ध यदि कोई मनोरंजन का साधन है तो वह टेलीविजन है। मुझे आशंका है कि जिस प्रकार की अनिश्चितता इस बिल में है उसके कारण समस्या पैदा हो सकती है। मैं इस संबंध में अपनी बात ज्यादा न बढ़ाते हुए कुछ सुझाव देना चाहता हूं। जैसा कि मैंने कहा कुछ चैनल्स, जिन्हें हम चाहते हैं कि आम आदमी देखे, उन्हें इसमें से मुक्त किया जाए, उनकी फीस न ली जाए। इस प्रकार के पैकेज का सिस्टम बनाया जाए, चाहे उन चैनल्स का अलग ग्रुप बनाया जाए, अच्छा है तो एन्क्रिप्टिड की जरूरत नहीं है और अगर वे एन्क्रिप्टिड हों तो भी वे बिना शुल्क दर्शक को प्राप्त हो सके। अनुमान है कि हिन्दुस्तान में लगभग साढ़े तेरह करोड़ घरों में टीवी है। सैट बाक्स की कीमत 1000 या 1200 रुपए के करीब है, यह कीमत आम आदमी कैसे चुकाएगा? इसकी चिंता इस बिल में नहीं की गई है। यदि आपको लगता है कि इसे स्टेजिज में करना अनिवार्य ही है तो कुछ न कुछ इस विषय में राहत देने के बारे में सोचना चाहिए। आप अनुमान लगाएं कि हिन्दुस्तान में तेरह करोड़ सैट बाक्स कितने सालों में पूरे होंगे, क्या तरीका होगा, कौन सी इंडस्ट्री काम करेगी, इंडस्ट्री को किस प्रकार से सहायता करेंगे जिससे आम आदमी तक सैट बाक्स पहुंच जाए, क्या यह 300 या 400 रुपए में पहुंच सकता है? अगर ये सब इंतजाम नहीं करेंगे तो आम आदमी की कठिनाई इस केबल विधेयक के कारण और बढ़ जाएगी और उनके लिए टेलीविजन को देखना बहुत महंगा होता चला जाएगा।

महोदया, मैं दो-तीन और छोटे सुझावों का जिक्र करना चाहता हूं। आज टीवी पर आम आदमी विभिन्न प्रकार के विज्ञापन देखने के लिए बाध्य हैं, जबकि उनकी टीवी के कार्यक्रमों में रुचि है। अभी मंत्री महोदया टीआरपी आदि बातों का जिक्र कर रही थीं। मेरा मंत्री महोदया से निवेदन है, हालांकि यह सीधे-सीधे इस बिल के अंतर्गत नहीं आता है, कि विज्ञापनों का कोई समय निश्चित किया जाए। ये एक घंटे में दस मिनट हो, पंद्रह मिनट हो। लेकिन आज क्या हो रहा है कि हर मिनट में दर्शक विज्ञापन देखते रहते हैं और उन्हें कार्यक्रम दिखाई नहीं देते हैं। मैं समझता हूं कि इसके संबंध में  कोई रेगुलेशन अवश्य होना चाहिए।

इसी प्रकार से आज हम देश भर में अनेक प्रकार से आम आदमी या मतदाताओं को शिक्षित करना चाहते हैं या उन्हें उनकी किसी सोशल रिस्पॉन्सिबिलिटी के संबंध में सतर्क करना चाहते हैं। इसलिए घंटे भर में पांच या दस मिनट इस बात के लिए सुरक्षित हों, जिसमें जनता या समाज के लिए इस प्रकार की बातें कही जा सकें, जैसे वोटिंग का मामला है। आप टीवी के माध्यम से लोगों को कहना चाहते हैं कि आप वोटिंग करें, आप मतदान करें या इस प्रकार की अन्य बहुत सारी चीजें हैं या सोशल मैसेजिज हैं, जिनके लिए कोई न कोई समय सुरक्षित किया जाना चाहिए। इस बारे में मेरा आपसे आग्रह है।

एक समस्या यह भी आती है कि कॅरिज और कंटैन्ट, ये दोनों बहुत बार मिक्स हो जाते हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि कॅरिज चाहे टीवी सिग्नल का हो, केबल का हो या चाहे वह टेलिफोन का हो। मैं समझता हूँ कि इन सबके कॅरिज की चिंता ट्राई करे, लेकिन कंटैन्ट की चिंता मिनिस्ट्री ऑफ इंफॉर्मेशन और ब्रोडकास्टिंग को करनी चाहिए। आज कंटैन्ट के संबंध में बहुत सी शिकायतें सामान्य रूप से आती हैं, क्योंकि आदमी को कुछ का कुछ देखना पड़ता है।

मैं यह समझता हूँ कि मैंने जो आशंकाएं व्यक्त की हैं, उन सब आशंकाओं को दूर करते हुए और मेरे सुझावों का समावेश करते हुए इस बिल के द्वारा आम आदमी तक अधिक से अधिक सुविधाएं पहुंचाई जा सकें, इसमें यह बिल सक्षम होगा और एग्जीक्यूशन के लैवल पर जो चूक हो सकती हैं, उन्हें दूर किया जायेगा। यही निवेदन करके मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI IJYARAJ SINGH (KOTA): Madam Speaker, thank you for allowing me to speak in the House on the topic before us, i.e. The Cable Television Networks (Regulation) Amendment Bill, 2011. The Bill seeks to amend the Cable Television Networks (Regulation) Act, 1995 and repeal the Cable Television Networks (Regulation) Amendment Ordinance of 2011.

The hon. Member of Parliament from the Opposition bench has raised several critical issues. Before going into that, before dwelling into the contents of the Bill, I would like to spend just a little bit of time looking at the history of cable television in our country as well as the structure of the industry. Earlier, we used to think of cable television as somewhat of a luxury. We used to hear of it in the Western world, particularly in the U.S., the contents and the type of entertainment it showed us and we wished it to happen in our own country. For a long time we had a very simple and spartan TV structure of terrestrial broadcasting of a few hours and limited programming. I remember the days and I am sure many of us also do remember the days when we had *krishi darshan* and *chitrahar* as the main entertainment programmes.

However, the colour TV came into our country at the time of the Asian Games in 1982, which was the first major change. Then, when our economy started opening up in 1991, during the regime of the then Prime Minister, Shri Narasimha Rao and the then Finance Minister Dr. Manmohan Singh, broadcasts of international companies and broadcasters started coming in a limited way. It started off with the CNN and then came the Rupert Murdoch's Star TV, followed by the Zee TV, which was the first domestic broadcaster. Since that time there has been a tremendous growth in cable TV all over our country. If you look at the statistics today, we have about 18 crore households which have television sets; 10.30 crore homes have cable television or satellite television. Out of this, 2.8 crores have DTH connection, that is the dish television; 6.8 crore have analogue cable; and half a crore have digital cable.



There are over 500 channels which are broadcasting in our country. If you look at urban India, 85 per cent of all households have TVs and 70 per cent of all households have access to cable, satellite or DTH. Of course, in smaller towns, *kasbas* and villages, there is very little DTH and mostly it is cable. But the point to note is that even in the villages, cable TV has started making its presence felt.

But what is the current infrastructure available in the industry or what is the status of it? It is important to look at it. The TV signal is first transmitted by the broadcaster. This signal is then taken up by the MSO (multi system operator) and transmitted further. It transmits the signal to the local cable operator, which then takes it and distributes to the individual houses or the individual consumers in his locality. The local cable operator might further give this signal on to another operator, which might further distribute it. So, this is how the structure exists. We have the stakeholders as broadcaster, the MSO, the local cable operator and the consumer.

Now, how the fee collection works? The fee is collected by the cable operator per TV connection. This is then given to the MSO. Now, the MSO has several cable operators working under him. The MSO further pays fee for the channel to the broadcaster. However, as the industry grows today, the local operator may or may not disclose all the connections that he has. Therefore, the MSO or the broadcaster gets paid for the number of declared connections and in the case of operators not fully declaring the number of connections, the broadcaster as well as the MSO probably in many cases gets less fees than what it should be depending on the number of connections. There are many such local cable operators operating in our country. An estimate says that there might be up to 60,000 such operators all over the country of different and varying sizes. This is actually much larger than what the developed country like the USA has.

While the starting rates of channels are fixed by the broadcaster, it is local cable operator which takes it further because since there is and there may be some degree of under-reporting, there is a lot of price variability. There are some

households which are prepared to pay the full price and hence do pay and there are others who are poor and cannot afford to or do not want to. So, the operators can sometimes tailor-make packages as per their needs and desire to pay. As a result of this, we have a sort of unorganized, fluid and fragmented market which leads to sometimes less revenue for the broadcasters. But the flip side of this or the ordinance side of this is the fact that the channels are available to the poorer people, the households which cannot afford to pay so much at a very reasonable rate.

Now, what are the consumer issues or the issues faced by the consumers? There are many cable operators who want to do a good job. They provide good equipment, they provide good signals and they want to give a good service. However, there might be those who do not spend so much on equipment and do not spend so much time in providing a good service. This is a problem for the consumers. Often, they have no place to go to redress or to give complaints to and their complaints are not listened to.

Since the cable TV has been spreading in India in more or less as an unregulated market, the first regulation came about in 1995 with the Cable Television Networks (Regulation) Act, 1995. However, since 1995 there have been a lot of developments in the industry.

In 2002 an amendment was made to the 1995 Act. It was made mandatory for all cable operators to install addressable cable systems or set top boxes within six months of Jan 15, 2003. This meant that the consumers could watch the signal only if they have a set top boxes which decodes the signal. However, the implementation of this did not happen and there were many legal issues raised and there were issued raised by operators and industry groups. Implementation of this was delayed till 2007 and even then it was only partially implemented in certain sections of the four major cities.

Digitalization has been primarily by consumers moving to DTH, as the digital cable has yet to gain momentum. Therefore, one can easily divide digital cable into two parts – digital ones or CAS and the non digital or non CAS.

In 2010, the Telecom Regulatory Authority of India (TRAI) made a recommendation to implement Digital Addressable Cable Systems in India.

This was recommended to be implemented in a phased manner all over the country so that by the end of 2014 we have the entire digital network in India and the analogue system would be no more there. The Government of India decided that this must be implemented and in order to implement this, certain changes must be made in the existing Act. To do so and adhere to a time frame and have the cable system digitalised by 2014, it was decided to promulgate an Ordinance, as Parliament was not in Session at that time.

The Bill that is before us today seeks to replace this Ordinance. The Bill mandates that cable operators should provide programmes of all channels in an encrypted manner through digital access systems all over the country in a phased manner. Earlier, as per the provisions under the existing Act, both encrypted and decrypted signals could be transmitted. The time frame for this phased implementation has to be notified by the Government and every cable operator must be given at least six months time period to implement this change.

The aim, finally, is, of course, that by the end of 2014 all cable systems in the country are digitalised. Now, what are the effects of this Bill for all the stakeholders involved in this industry? The Local Cable Operators have to invest in equipment to upgrade to digital systems. It is expected that a total of Rs. 20,000 crore has to be spent all over the country in order to achieve this. Many of these cable operators are actually small time players. They cannot really afford to invest such huge amounts of money. They would either have to enter into a joint venture with other companies to raise capital somehow or risk getting swallowed up.

Therefore, a sincere effort has to be made by the Government to enable these operators, many of whom are small time players, to invest this kind of

money. If we can enable them through Government laws and regulations to get projects financed as opposed to simple straight debt, it would be very beneficial. In addition to that, if import duty can be waived or reduced in order to import equipment as well as tax holiday is given to them, it would enable them to survive which, I think, is very important.

In order to set up infrastructure and achieve connection to the end user, the cable operator often has to face a lot of problems. They have to get permission from the local municipalities for laying underground cable, for using electric poles and other facilities for taking their cables etc. Often these permissions were taking a long time in coming or they did not come. As a result, we have haphazard cabling which made the signal available to the consumer of a very weak quality. This Bill provides that the operators would have a legal right of way and they could actually approach the municipalities to give them the underground cabling rights as well as using the existing poles to put up their cables. This is actually the right way for them which will be instrumental in providing good connection.

However, how this is to be implemented is not very clear since the Central Government has said that guidelines will be laid down for this to be implemented by State Governments. So, how this is to be implemented is to be better thought about. My suggestion is that there should be a time bound guideline for implementing this. As soon as the operator approaches the municipality, within a certain amount of time some action should be taken.

Then, the Local Cable Operators are also apprehensive that with digital roll out, with everything becoming digital, the Multi System Operators would dictate terms. Why should this happen? Earlier, the cable operators were collecting all the fees and depositing it with the Multi System Operators. But now, with the digital system, every connection is known to the Multi System Operator and to the Broadcaster and they will collect the payment directly. So the Local Cable Operators fear that the Multi System Operators can switch off the connection at

any time. Therefore, the Local Cable Operators feel that there is a degree of control which the Multi System Operators will have over them.

There are often complaints by the Local Cable Operators that when they have a complaint against the Broadcaster, they don't have anybody to go and voice their concerns, nobody listens to them properly and they don't have enough muscle to enforce what they want to. Therefore, it is suggested that a panel should be set up where the cable operators can go and voice their concerns and get redressal for their grievances.

Now, how does the consumer get affected? With the new digital systems, optical fibre cables and Set Top Boxes, the consumer will get a good signal, better reception, they will get triple play, video-on-demand, they will also get broadband, telephony and a larger bouquet of channels which is all very good. There will also be no Prime Band and with digital systems, there will be less need for servicing and maintenance which is going to be a big boon for them. However, since cable operators have to invest in new digital equipment, their costs will go up and they would also like to recover some of the costs.

So, there will be an upward pressure on prices from the cable operators. At the same time, with the number of channels which are declared, that is, perceived to be there and the broadcasters get more payments, there will be a correspondingly downward pressure on the prices. So, the price might decrease per channel. Therefore, we have these two different pulls and pushes in the pricing, the upward pull and the downward push, which we hope will mean that the actual prices will not rise too much.

However, the critical issue is that the cost of a set-top box. A set-top box costs around Rs.2,500. How will this cost be borne by the consumers, how will they be afford to pay it? These are very critical questions.

Madam, as I mentioned, the unorganised fragmented nature of the industry has enabled the poor and the needy and those who cannot afford to put so much money for paying cable channels to afford cable channels at a very cheap rate.

Therefore, keeping in view this need of the people, it is a necessity that a number of basic cable channels at a very reasonable rate should be made available to these people and a detailed survey should be undertaken. This should be determined what they are paying today and similar packages should be made available to them.

As has already been mentioned by the hon. Minister the Bill provides, in order to protect the interest of the consumer, a package of free-to-air channels. All the basic service-tier would be provided by every cable operator. The Government can direct the TRAI to specify the composition of this package plus the pricing if they have not already done so. However, it is not yet clear how the set-top boxes will be made available cheaply because this will be a major component of the price, especially, in the smaller towns and villages.

This is a difficult situation, both for the consumer as well as the local cable operator. How will the local cable operator raise finances to improve his equipment, how will he recover the cost and how will the person in the small towns and villages, who can barely afford to pay for the cable, actually pay for the set-top box prices? This is something which has to be thought of very carefully.

Lowering the import cost of completely built-up units and even the components is something which the Finance Ministry has to think of and something which the hon. Minister has to think and follow up with the Finance Ministry.

The cable operators and the MSOs are also likely to subsidise the cost of a set-top box because they realise that the poor people cannot afford such expenses. This might help out to some degree and also lower monthly rental for the set-top box as opposed to full-payment is another option available to us.

Of course, in this new scenario of digitalised cable TV, the benefits go to the broadcaster and the MSO who will now be getting more revenue for the connections that they have.

In addition, in the new Bill, there are provisions that the registration of an operator can be suspended or revoked in case of non-compliance of the conditions. The Bill indicates that the Government can provide certain criteria or prescribe certain criteria that must be followed and this vis-à-vis the sensibilities and moralities of our country and the people and culture as well as the sovereignty, integrity and unity of our country. The Act of 1995 had no provisions of revoking or suspending. Similarly, the registering or renewal of operator registration may also be refused if the provisions of the Bill are not adhered to.

The Bill also provides that equipment of the cable operators can be seized for non-compliance. This has been made more stringent than in the past because earlier within ten days this had to be ratified by the District Judge. Now, the decision on revocation, suspension and non-renewal of operator registration, the seizure of equipment for violations are all issues that have to be dealt with fairly and carefully.

The regulation of the broadcasting industry is currently down through the recommendations of the TRAI, which is actually a telecom regulator, and the decisions of the Information and Broadcasting Ministry. There have been various discussions on implementing more regulations of having regulators and various Acts and Bills have been contemplated in the past but nothing has come about in this direction so far. The industry also has currently a degree of self-regulation for news channels as well as entertainment channels.

However, with the industry growing rapidly, with rapid growth envisaged in the future as well as the effect that the broadcasting industry has on the vast number of people, there should be further thought on this. It certainly warrants thinking, discussing and debating about an independent adjudicator/regulator. All the stakeholders, that is the broadcaster, the MSO, the cable operators, the consumers, as well as the Government must get together and think about this and discuss this. The freedom of the Press and the freedom of the broadcasters is certainly valued in our country. We must evolve systems which are more

particular to our conditions. ... (*Interruptions*) Certain developed economies have already broadcast regulators. I am not saying we should blindly copy them but we must certainly evolve our own mechanism for our own protection.

Just last few things I would like to say. In the broadcast world, Television Rating Points (TRPs) have very important role as they indicate positions of pre-eminence and dictate advertising rates. However, with the advent of digital TV, digital systems, the number of viewers for a broadcast has become more apparent and is certainly a very useful tool in determining viewership.

Another item which comes up, mentioned often by consumers, which was also mentioned by the hon. Member who spoke before me, is of advertisement. The usual complaint of a consumer is that there is a lot of advertisement content whereas he normally wants to pay for the programme content. But, with broadcasters now charging per connection and getting all this revenue, the question arises as to why we should also earn from advertising. However, this is a question of debate but at any rate the broadcasters will now be better able to stick to the 10 minutes per advertising norm.

Madam Speaker, the intention of the Bill is very good. However, there are many aspects that need to be considered carefully.



**श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी):** अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे केबल टेलीविजन नेटवर्क (विनियमन) संशोधन विधेयक, 2011 पर बोलने का अवसर दिया। इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ।

**12.42 hrs.**

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

महोदय, इस संशोधन विधेयक में देखा गया है कि देश के अंदर जो केबल ऑपरेटर्स हैं या टेलीविजन पर प्रसारण के लिए तमाम चैनलों में एकरूपता लाने वाला यह विधेयक है। देश में डिजीटल स्कीम के तहत वर्ष 2014 तक लगभग पांच करोड़ ग्राहक बनाने की एक योजना है। प्रथम चरण में मेट्रो शहरों दिल्ली, चेन्नई, कोलकाता, मुंबई में देना का वायदा किया गया है। दूसरे चरण में दस लाख से अधिक आबादी वाले जो इलाके हैं, वहां देने की योजना है। दूसरा, इस बिल में जो सबसे बड़ी बात रखी गई है कि सावर्जनिक भूमि पर केवल ऑपरेटर्स के लिए मार्काधिकार की अनुमति का एक नया जो प्रावधान आया है, वह स्वागत योग्य है। जहां तक डिजीटाईजेशन देखने के लिए एक हजार चैनल की व्यवस्था की गई है। मेरे ख्याल से तमाम केबल ऑपरेटर, उनका चैनल अगर देखें, उनके केबल्स देखें तो उनका प्रसारण अलग-अलग है। बहुत से चैनल मनमाने तरीके से दिखाते हैं और बहुत से नहीं भी दिखाते हैं। इसलिए इसमें जो एकरूपता लाने की बात कही गई है, वह बहुत अच्छी है। इसमें 40 हजार करोड़ रुपए का खर्च आने का अनुमान है और 30 हजार करोड़ रुपए का राजस्व का फायदा इस बिल से होगा, जो कि स्वागत योग्य है। जहां तक बताया गया है कि जो-जो सुविधाएं इसमें रहेंगी, प्रसारण, पिक्चर और साउंड की क्वालीटी में सुधार होगा। लेकिन ऑपरेटर्स को कैरीज फीस कम देनी पड़ेगी, यह बात भी इसमें कही गई है, यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन इसमें एक अंदेशा है कि डिजीटलीकरण प्रसारण में गड़बड़ी आने पर इसे ठीक करने में बहुत दिक्कत होगी। जहां तक केबल ऑपरेटर्स हैं, जो एनलॉग सिस्टम से कहीं भी कोई गड़बड़ी होती है, तो आसानी से उसको सुधार करते हैं और ठीक हो जाता है।

अभी प्रश्न काल में माननीय मंत्री जी ने बड़े विस्तार से कहा कि तमाम सम्माननीय सदस्यों के जो विचार और सुझाव आए हैं। आज जो टीवी पर चैनल हैं, खास तौर से दूरदर्शन है, जिस पर सरकार का पूरा आधिपत्य है, अगर हम दूरदर्शन चैनल पर अपने परिवार के साथ बैठकर समाचार देखते हैं तो समाचार के बीच-बीच में जो विज्ञापन आते हैं, वे इतने अशोभनीय रहते हैं, उसमें ऐसे दृश्य दिखाए जाते हैं कि परिवार के साथ बैठकर आप समाचार भी नहीं देख सकते और अन्य कार्यक्रमों को तो देखना बड़ा ही मुश्किल है। मैं इसमें विस्तार में नहीं जाना चाहता क्योंकि माननीय मंत्री जी ने बड़े ही विस्तार से कहा कि जो संसद की भावना है, इस पर बैठक करके देखेंगे कि इस पर क्या किया जा सकता है। यह बहुत अच्छी बात है।

तमाम ऐसे चैनल आते हैं जिस पर ऐसी बात रखी जाती है जो समाज के प्रति विद्वेष की भावना पैदा करती है। राष्ट्रीय सुरक्षा से जुड़े हुए बहुत प्रसारण होते हैं, जो शैक्षणिक, सामाजिक, या आर्थिक तौर पर, या भावनात्मक या धार्मिक होते हैं, अगर उस पर कोई भड़काऊ चीज आती है तो उस पर भी अंकुश लगाने की जो आवश्यकता है, वह बहुत अच्छी बात है। यह मामला कोर्ट में भी आया था कि जो प्राइवेट केबल ऑपरेटर हैं, जो हम इस वक्त प्रसारण देख रहे हैं, उनकी न्यूनतम फीस फिक्स की जाए। मेरे ख्याल से दस-पन्द्रह-बीस चैनल दिखाने पर 250 रूपए की जो धनराशि फिक्स की गयी थी, वह ठीक है। लेकिन जहां तक इस विधेयक में बात की गयी कि प्राइवेट ऑपरेटर्स को 1000 चैनल दिए जाएंगे और उससे सरकार को राजस्व का फायदा होगा, वह बहुत अच्छी बात है। इसमें प्रतिस्पर्द्धा में अमेरिका को भी पछाड़ने की बात लिखी हुई है। यह बहुत अच्छी बात है कि हम विकसित देशों में चीन, अमेरिका, और तमाम बड़े-बड़े मुल्कों के आगे बढ़ जाएं तो मेरे ख्याल से यह बहुत अच्छा है, लेकिन अपनी भारतीय सभ्यता और संस्कृति के अनुरूप ही हमें करना होगा, यह हमें देखना होगा।

**MR. CHAIRMAN :** Please wind up.

**श्री शैलेन्द्र कुमार :** बस मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूं। दूसरी तरफ, टाटा स्काई ने एस.डी. सेट टॉप बॉक्स लॉन्च किया है, जिसकी कीमत 2599 रूपए तय की गयी है। उस स्पर्द्धा में हमारी तमाम अन्य कंपनियां भी हैं, जैसे वीडियोकॉन, एयरटेल। वे भी स्पर्द्धा में आई हैं, लेकिन हमें देखना होगा कि फीस में कम-ज्यादा धनराशि की बात न हो। एक फिक्स धनराशि होनी चाहिए। प्रतिस्पर्द्धा हो, यह ठीक है।

एक बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा। जब से लोक सभा टीवी चैनल है या राज्य सभा टीवी चैनल की शुरुआत हुई है, तमाम ऐसे इलाके हैं, जहां हमारे देश की जनता इसे ज्यादातर देख रही हैं कि उनके प्रतिनिधि, जिन्हें उन्होंने लोक सभा और राज्य सभा में चुनकर भेजा है, वे वहां पर उनके क्षेत्र की समस्या को कैसे रख रहे हैं और कैसे वहां पर वाद-विवाद में भाग लेते हैं। वे बहुत लगन से देख रहे हैं। इस बात को आपने इस बिल में कम्प्लसरी किया है, यह बहुत अच्छी बात है। इसका सर्वे भी होना चाहिए कि कौन-सा केबल ऑपरेटर इस चैनल को दिखा रहे हैं, नहीं दिखा रहे हैं। गलती पाए जाने पर उन पर दण्ड का प्रावधान होना चाहिए। उनके लाइसेंस भी जब्त कराने का प्रावधान होना चाहिए। इन्हीं बातों के साथ इस बिल का समर्थन करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। ...(व्यवधान)

**MR. CHAIRMAN :** Now, Prof. Ramshankar. Please be brief. We have to pass the Bill.

**श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर):** सभापति महोदय, यह अच्छी बात है कि कानून बने, केबल ऑपरेटरों एवं उपभोक्ताओं के हित में बने। हम कानून बनाते जा रहे हैं, लेकिन उसे लागू करने की मंशा जरूर साफ होनी चाहिए।

सभापति महोदय, आज करीब साढ़े तीन सौ केबल ऑपरेटर उपभोक्ताओं को अपने केबलों के माध्यमों से विभिन्न कार्यक्रम दिखाते हैं। पूरे देश की आम शिकायत है कि जो चैनल दिखाए जाते हैं, उन्हें परिवार के साथ बैठ कर देखना बड़ा मुश्किल होता है। इस पर केबल ऑपरेटर्स को दोष देना ठीक नहीं, बल्कि जो कार्यक्रम बनाने वाले लोग हैं, वे कार्यक्रम बना कर केबल ऑपरेटर्स को देते हैं तो कार्यक्रम बनाने वाले लोगों को भी इस पर ध्यान देना होगा। भारत अपनी संस्कृति एवं सभ्यता का देश है, इस संस्कृति और सभ्यता के साथ खिलवाड़ न हो। यह जरूर देखने की जरूरत है कि केबल ऑपरेटर्स द्वारा जो चैनल दिखाए जा रहे हैं, शाम और सुबह का चैनल, कोई ऐसा समय हो, जिन्हें अपने परिवार के साथ उपभोक्ता देख सकें।

सभापति महोदय, मैं एक चीज जरूर कहूंगा कि आज जो केबल के प्रोड्यूसर्स हैं, केबल चलाने वाले लोगों से अगर हम अपने यहां केबल लगवाते हैं तो जिन भाषाओं को अमुक क्षेत्र के लोग जानते हैं, उन भाषाओं को वे देते हैं। लेकिन वे उनमें कुछ ऐसी भाषाओं को भी जोड़ देते हैं, जो प्राइवेट सेक्टर की कम्पनियां हैं, उनमें ऐसे कुछ केबल जोड़ देते हैं, जिसका कोई मतलब उस इलाके का व्यक्ति नहीं समझता। उस इलाके का व्यक्ति उसका मतलब समझता भी नहीं, लेकिन फिर भी उसका पैसा काट लेते हैं और कहते हैं कि यह तो डिजिटल क्षेत्र में है, इसमें यह शिकायत बहुत है। मेरे खुद के घर पर डिजिटल केबल है। मैंने इनसे पूछा कि इसमें भोजपुरी का समाचार नहीं है, हिन्दी भाषा का भी नहीं है, उसमें दक्षिण भाषा के सारे समाचार हैं। हम जो चैनल लेना चाहें, उसे देखने की बहुत जरूरत है। सारे चैनल केवल अंग्रेजी भाषाओं को बहुत महत्व दे रहे हैं। क्या यह संपूर्ण सवा सौ करोड़ का देश केवल अंग्रेजी भाषी देश है? यहां बहुत सी क्षेत्रिय भाषाएं हैं, लेकिन कोई भी चैनल वाला क्षेत्रिय भाषा को महत्व नहीं देता, केवल अंग्रेजी भाषाओं को महत्व देता है, जो हमारे देश की सभ्यता और संस्कृति पर एक नाइंसाफी है। इसे भी देखना चाहिए कि अंग्रेजी, हिन्दी भाषा के साथ-साथ जो क्षेत्रिय भाषाएं हैं, इनके चैनलों में और व्यापकता की जाए। अगर कहीं से किसी क्षेत्रिय भाषा की मांग आती है तो उस इलाके में कम्प्लेसरी किया जाए कि वहां के जो केबल ऑपरेटर्स हों, वे क्षेत्रिय भाषाओं को जरूर महत्व दें। अगर हम केवल अंतरराष्ट्रीय बाजार में अपने देश के नौजवानों और देश को प्रसारण करके सामग्री देंगे तो एक ऐसा माहौल बनेगा कि हम अपने देश की सही सभ्यता और संस्कृति को उसके पीछे नहीं ले जा पाएंगे।

सभापति महोदय, जो केबल नेटवर्क हैं, ये केवल उपभोक्ताओं को निराश करने के लिए है। अगर वह एक सौ चैनल लेना चाहता है तो भी उसको साढ़े तीन सौ चैनल दे देते हैं। अगर कोई पच्चास अपनी भाषाओं का चैनल चाहता है तो उसे डेढ़ सौ दे देते हैं और पैसा डेढ़ सौ चैनल के हिसाब से डिजिटल केबल वाले काटते हैं। इसलिए यह जरूर देखने की जरूरत है कि अगर कोई उपभोक्ता दस ही चैनल लेना चाहता है तो जो डिजिटल केबल वाले हैं, वे केवल दस ही चैनल का पैसा काटें, सौ-डेढ़ सौ चैनल का पैसा न काटें। इस बात को देखने की बहुत जरूरत है।

सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

**श्री महेश्वर हज़ारी (समस्तीपुर):** आदरणीय सभापति महोदय, देश में केबल नेटवर्क के प्रसारण की क्वालिटी सुधारने के लिए यह बिल सरकार लाई है, इसके लिए मैं सरकार को धन्यवाद देता हूँ। इसके जरिये केबल टी.वी. नेटवर्क का डिजिटलाइजेशन किया जायेगा, जो अध्यादेश में केबल टी.वी. की धारा 4(ए) में संशोधन की बात करता है।

**(Mr. Deputy Speaker in the Chair)**

डिजिटलाइजेशन से एक तरफ जहां प्रसारण की क्वालिटी सुधरेगी, वहीं सेटेलाइट टी.वी. और केबल इंडस्ट्री को भी इससे फायदा होगा। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि जो केबल लगाया जाता है, आम ग्राहकों से उसका 3-3 सौ रुपया प्रतिमाह लिया जाता है, जबकि इसकी फिक्स प्राइस की सरकार की तरफ से घोषणा करनी चाहिए और ज्यादा से ज्यादा 150 रुपये कस्टमरों से लेना चाहिए, जैसा कि हमारे उच्च-न्यायालय ने भी आदेश दिया था। भारत सरकार ने भी माना था कि 150 रुपये ही कस्टमरों से वसूला जाये।

दूसरी बात, मैं भारत सरकार को इस बारे में बिल लाने के लिए धन्यवाद देता हूँ और साथ ही आग्रह भी करता हूँ कि आपने यह बिल लाकर अच्छा केबल देने का काम किया है। साथ ही यह भी गुजारिश है कि जिस तरह से हमारी भारतीय संस्कृति पूरे विश्व में अच्छी संस्कृति है, उस संस्कृति को बर्बाद न होने दें। जिस तरह से रात में टी.वी. पर कार्यक्रम दिखाये जाते हैं, उसे पूरे परिवार के लोग एक साथ बैठकर नहीं देख सकते हैं तो मैं आपसे आग्रह करूंगा कि कोई ऐसा कानून में जरूर प्रावधान लायें, जिससे कि पूरा परिवार एक साथ बैठकर टी.वी. को देख सके। बाल-बच्चे आजकल पश्चिमी सभ्यता की नकल कर रहे हैं, इससे हमारी संस्कृति खत्म हो रही है तो इस पर पूरी तरह से निगरानी करनी चाहिए।

यह बिल लाकर आपने बहुत ही अच्छा किया है। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि जो हमारी क्षेत्रीय भाषाएं हैं, हमारे यहां भोजपुरी और मिथिला भाषा है, इनकी भी सरकारी स्तर पर घोषणा की जाये और इनका भी प्रसारण शुरू कराया जाये, जिससे कि जिस क्षेत्रीय भाषा के लोग हैं, उसको आसानी से सुनें और उससे फायदा उठायें। मिथिला भाषा और भोजपुरी भाषा हम लोगों के यहां पूरे क्षेत्र में बोली जाती हैं। इसके अलावा अंगिका भाषा भी है।

साथ ही मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि जो बिग बॉस कार्यक्रम है। बिग बॉस में जिस तरह से दिखाया जाता है, उसमें अश्लील शब्दों का इस्तेमाल किया जाता है, मुझे आश्चर्य होता है कि उसे अभी तक बन्द क्यों नहीं किया गया। उसे भी बन्द किया जाये। इन्हीं चन्द शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI P.K. BIJU (ALATHUR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I would request you to allow me to speak from this seat.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Okay.

SHRI P.K. BIJU : Sir, television is one of the major mass media of our country. Today, our hon. Minister laid a statement on the Table of the House. We find that 89 private players are operating in our country; they are having 515 television channels and 115 paid channels. I would not take much of the time of the House to express my feelings.

In our national channel Doordarshan, we are allowing privatization after the introduction of new Economic Policy, which would impact our national media also. That may come in the next Bill under the Broadcasting Network Bill later on..

The Cable Networks (Regulation) Amendment Bill, 2010 seems to be pro-consumers in the periphery. But many questions are left unattended. This piece of legislation introduces, for the first time, the Conditional Access System (CAS), which enables consumers to buy their cable channels a la carte, rather than having to pay for the entire slew foisted on them by the cable operators. Pay channels are transmitted in an encrypted or scrambled form, and with the CAS, those who do not wish to view them, would receive a basic tier of Free To Air (FTA) channels at the reduced price.



**13.00 hrs.**

In order to protect public access to major entertainment and information content, the Government plans to include a 'must-carry' clause in the FTA category. This means a genre-wise break up, ensuring that the people who opt to settle for the basic tier are not deprived of a staple diet, including general entertainment, news, film, music channels and the like.

But the Bill gives a full freedom to the broadcasters in pricing of their pay channels. If pricing decisions of pay channels are left entirely to the market, this still leaves the broadcast networks the option to increase the price abruptly; for example, the sports channels may choose to inflate their rates right before a major event, leaving consumers with no choice but to pay if they want to watch. Thus, leaving it solely to market dynamics might create an undesirable caste system where certain kinds of content are put out of the reach of the lower income groups. To address this, there is a need for a regulatory body that would conduct a scientific survey among the consumers to identify the composition of the basic tier. According to the Bill, the Government holds the power to decide on behalf of consumers, which channels and how many channels in the basic tier would make a good mix of entertainment, information, education and such other programmes. The Bill curtails the consumers' freedom of choice and this is unacceptable.

Another argument from the broadcasters is the under-representation of the cable operators. Under conditional access, the Bill in its present form does not address the under-reporting issue fully. The receiver box is an analog one which can be easily tampered with. Also, the subscriber management system continues to stay with the operator and not with the broadcasters or an independent authority. Thus, the scope for under-reporting continues. Analog system can easily be twisted both by the cable operators and by hackers and it can create major piracy problems.



Apart from these, there is a need for an independent grievance redressal system. There is no mechanism to check the performance standards expected from cable operators, also the price and after-sales service for the set top boxes. The absence of a regulatory body to settle disputes within sections of the industry will further make the Bill futile

Mr. Deputy-Speaker, Sir, after the introduction of the new liberal policy in the field of communication and information and in broadcasting industry, the major broadcasting giants came to our country. They are operating their systems in our country. So, there is lack of such laws to prevent them from collecting easy money. They can easily collect money and use this instrument in their own wisdom.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

SHRI P.K. BIJU : I am going to conclude.

I accept the introduction of this new Bill but there should be a thorough review of this to protect the safety of the consumers of our country and also the large interests of the country should be protected.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, Shri Tathagata Satpathy.

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): How much time do I have?

MR. DEPUTY-SPEAKER: Allotted time is, I think, two minutes but I will give you five minutes.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : Sir, I am grateful.

Today, I wish to speak on the Cable Television Networks (Regulation) Amendment Bill, 2011 which first came to the notice of this nation through an Ordinance and now as a latter thing we are bringing it as a Bill. What was the tearing hurry of the Government to bring this Ordinance? I do not know. It seems like that this Government is desperate. They feel they may be out of power very soon. So, they want to wrap up everything, dust out the shelves and take everything out of the reach of the common man.

A poor man in a village sets up a cable network with his own money, employs 6, 7, 10 or 20 young boys and girls to maintain that cable network. We are going to dehumanise them, illegalise them and only allow big players. It can be said that it will start only in Metros today. But, eventually, it will shrink down to the lowest level, to the village level. We have to agree that we are in a mood to get out of the bullock cart age. Fine, we want to get out of the bullock cart age. Everybody will agree to that. I personally like to watch high definition television, stereo sound, etc. But then, if you travel on any four-lane or six-lane highways anywhere in any State of India, you will still unfortunately see bullock carts going beside your Mercedes or BMWs. It seems that all parties are united here to favour the rich. The Government is for the rich, by the rich and of the rich. That is the tendency today. The common villager today has no voice in this House. It is a pity that nobody is even bothered to think about this.


Media is one field where at various levels – from production houses, broadcast houses down to the distribution set up, whether it is hawkers for a newspaper or it is a cable operation, which is equivalent to a hawker of a newspaper – the cable operator in a village operates, lives and invests his or her money and survives. They are the people who live and stand on their own feet. The Government simply wants to smash anybody who stands up for his own rights. They just want the big operators; they just want the billion dollar people to survive in this country. You have money, you have a rightful survive. You have

the right to do business. You do not have money, you get the hell out of here. This is the simple methodology and mindset of this Government. The bureaucrats are promoting it; the political heads are encouraging it.

Digitization, as I said earlier, is a good thing. But, this is one more step in the process to help the rich. Even here I heard many of my colleagues criticised the media. Excellent, we can always criticize the media. But, we are in a democracy. We must understand that in a free country you have to have a free media. Like it was discussed in The Hague last week about the internet, while India through one of its Ministers was talking about controlling internet in the days of Wikileaks. We are talking about controlling internet. It was censoring internet like China has 300 cyber policemen constantly at their job interfering, editing and blocking internet sites. We want to get into that mode. Do we want a People's Daily and Pravda kind of a set up in India? We have to question ourselves about this. We have unfortunately very prominent people, including the Press Council of India Chairman. He says how can you have Dev Anand's death news on the front page. I would like to know as to how many people in this country know Dev Anand; and how many people in this country know that Chairman, Press Council of India. So, we are always attacking the media.

There is a saying that beauty lies in the eyes of the beholder. In the same way, the vulgarity also lies in the eyes of the beholder. If you want to watch vulgar channels, you should have the facility. But, if you want to watch channels meant for children like CBBC, you see a channel like CBBC and you see Mr. Maker. Many children in this country are learning things from such channels. You see a programme like Chota Bheem. It inspires young kids to go back to reading books and not just be stuck with television. But, we do not acknowledge this aspect.

When our education system at the school level is completely disrupted and is completely failing, it is television and it is print media which has come forward to at least bridge some of the gaps. I am not saying they are educating but they are at least trying to enlighten the people. They are also doing a great service to the nation when they are warning us of impending things.

Think about the 2G scam, think about the CWG. Even colleagues from the right who should not be supporting this Bill are in a tearing hurry to ensure that this Bill goes ahead. But think of India without its free media, without multiplicity of channels and newspapers, what would have happened to the CWG, 2G and Kamala and so many other incidents? We have to appreciate the good things before we condemn the bad things. 

Today in the newspapers we were reading..

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : Sir, you have given me five minutes, I have been watching the clock.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have already taken six minutes.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : You are going according to GMT, whereas I am going according to the Indian Standard Time. With due respect, I will wind up.

SHRI VIJAY BAHADUR SINGH (HAMIRPUR, U.P.): There is a stop watch indicating the time taken by a Member fixed on the wall in the Rajya Sabha. Why do we not have it here?

SHRI TATHAGATA SATPATHY : This is interruption. My time may not be reduced for this.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please go on.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : I will give you one little example. In this Bill, in page-4, it says:

“(6) The cable operator shall not require any subscriber to have a receiver set of a particular type to receive signals of cable television network:

Provided that the subscriber shall use a digital addressable system to be attached to this receiver set for receiving programmes transmitted on any channel.”

So, in villages of your constituency, how many people can afford such boxes? If not today, we may not be MPs tomorrow when we will be cursing our every little move.

So, I personally feel that this is a Bill which should rightfully be opposed. Why did the Government come up with an Ordinance? There is an ulterior motive of the Government for coming up with such a Bill – first, as an Ordinance and now to legalise it as a Bill. We should all oppose this; not support it. We should prove that we are for the people and we are not blind. The Government also should not take it as a prestige issue. I know you will say “Ayes have it; Ayes have it”.

But, there is a time when we should come to our senses. We should change. When people sit at Jantar Mantar, every political party runs there to move the discussions from here to the streets and people are encouraging it. Let us become conscious of our duties. Let us condemn such activities and say that rightful discussions can only be held inside this House and not on the streets. Let us oppose that and let us oppose this Bill..... (*Interruptions*)

One last word. Descartes has said: ‘I think, therefore I am’, putting stress on intellectual power. In a democracy like ours, it must be understood that ‘they’ – I mean the people – think we should serve, therefore we are here. Let us not forget that. We are here for the people. This is not our paternal property. We will not die here. Let us remember this and let us act accordingly. I am grateful to you.

DR. RATNA DE (HOOGHLY): Mr. Deputy-Speaker, with the mushrooming of private satellite television channels, that too availing uplinking to other countries, monitoring has become a big issue. No doubt, under such a scenario, monitoring of those channels has become an arduous task. I would like to touch upon some aspects of monitoring.

For a long period of time, a number of instances of TV channels telecasting objectionable contents resulting in unpalatable views can be seen. One cannot forget TV channels covering 2008 terrorist attacks in Mumbai. Later in February 2010, I think the Ministry had issued advisory to TV channels. Would the Ministry provide the complete details of the advisory given on this occasion?

One cannot deny that many TV channels are telecasting the objectionable pictures of ladies in many advertisements. How many incidents of telecast of unnecessary programmes came to the notice of the Ministry and what actions were taken on such incidents by the Ministry?

It has absolutely become necessary to restructure the Cable Television services. A comprehensive roadmap is the need of the hour. The services provided by the local cable operators should be streamlined. Major players like Reliance, Airtel, Zee and others have taken over the cable network. Earlier, the charges were less. With coming into the picture of these major players, the charges have gone up exponentially. Of course, there is no denial of the fact that the services digitalization and the quality of telecast has improved. But the poor and the middle-class families are put to a lot of difficulty because of exorbitant rates of these major players.

We endorse the Bill with the hope that the loopholes that are present in the present Act would be plugged, and the Act would be streamlined to benefit the people at large, and more and more services would be available to the people at affordable rates.

**डॉ. संजीव गणेश नाईक (ठाणे):** उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री जी आज जो केबल टेलीविजन नेटवर्क (विनियमन) दूसरा संशोधन, विधेयक 2011 लाये हैं, मैं समझता हूँ कि यह बिल बहुत ही महत्वपूर्ण है। ...(व्यवधान) मैं इस बिल के बारे में तीन-चार बातें कहना चाहूंगा। ...(व्यवधान) खासकर आप सबको पता है कि यहां जो भी सांसद आये हैं, वे अलग-अलग जगहों से आये हैं। कोई देहात से आया है, तो कोई शहर से आया है। ...(व्यवधान) आपको पता होगा कि हम सभी लोग अलग-अलग शहर, गांव, खेड़े से आये हुए हैं। मुम्बई सबसे बड़ा क्षेत्र है, जहां से केबल चैनल्स शुरू हुए। मैं समझता हूँ कि मुम्बई जैसे शहर में केबल की वार, आप बीच-बीच में पढ़ते होंगे कि केबल वार हुआ, इसे मारा गया, उसे मारा गया। शुरू में इसमें जो गुंडागर्दी के काम होते थे, उस पर कोई रेगुलेशन नहीं था। आज इसने केबल खरीदा, दूसरे ने उसे गन प्वाइंट पर लिया। उसने उसे बेच दिया। *There is no proper authority.* उसके लिए व्हाइट एंड ब्लैक कोई प्रोसीजर भी नहीं है। मैं समझता हूँ कि कानूनी तौर पर इसमें थोड़ा सा प्रावधान करने की जरूरत है।

दूसरी बात यह है कि हमारे जैसे एमपीज या एमएलएज हैं, हम देख रहे हैं कि मुम्बई जैसे शहर में हर पोलिटिकल आदमी, जिसे आगे चलकर चुनाव में खड़े होना है, वह अपना एक न्यूज चैनल शुरू कर देता है। उसके सामने कोई भी व्यक्ति हो, उसका कोई सेंसर नहीं होता है। वह कुछ भी बक देता है कि इस आदमी ने ऐसी-ऐसी चीजें की हैं। उस पर कोई कंट्रोल नहीं है। उसने चैनल वन शुरू किया और वह जो दिखायेगा, लोग उसे देखेंगे। उसमें कोई सेंसरशिप होनी चाहिए। यदि सामने वाला शुरू कर देता है, तो फिर आपोजिशन वाला भी उसका चैनल शुरू कर देता है। ...(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय :** कृपया आप संक्षेप में अपनी बात कहिए, क्योंकि इस विषय पर बहुत से माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

...(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय :** सभी लोग अच्छी बात बोलते हैं।

...(व्यवधान)

**डॉ. संजीव गणेश नाईक :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूँ कि इस पर लोकल रेगुलेशन लाना चाहिए, जिस पर यह ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय, इस संबंध में मैं इंसीडेंट बता रहा हूँ कि एक केबल आपरेटर कारपोरेशन के चुनाव में कार्पोरेटर के लिए खड़ा हुआ। उसने बोला कि आगे आने वाले तीन महीने में केबल के जो सौ रुपये चार्ज है, उसे मैं पचास रुपये कर रहा हूँ। इसे सुनकर पब्लिक खुश हुई। जब वह हार गया तो उसने सौ रुपये से सीधे 200 रुपये कर दिये। उस पर कोई कंट्रोल ही नहीं है कि चार्ज 50 रुपये है, 100 रुपये

है या 200 रुपये है। अगर वह चुनकर आ गया तो 50 रुपये और नहीं चुना गया तो सीधे 200 रुपये। इसमें कोई रेगुलेशन नहीं है। यह फैक्ट है, जिसे मैं बता रहा हूं। लोग हमें बोल रहे हैं कि यह क्या हो रहा है? मैं चाहूंगा कि इसके बारे में भी सरकार ध्यान दे। दूसरी बात यह है कि मुंबई जैसे शहरों में केबल, आप देखेंगे कि जैसे कोई नेट खड़ा हुआ है बिल्डिंग्स के ऊपर, इसकी वजह से करन्ट आने से बहुत सी जगहों पर शॉर्ट सर्किट हुआ, आग लग गयी जिससे बहुत हानि पहुंची है। इसके लिए भी कोई रेगुलेशन लाया जाए। अगर इसको अंडरग्राउण्ड करेंगे, तो वह बहुत कॉस्टली होगा, जो आज 200 रुपये में दे रहा है, वह उसे बढ़ाकर 500 रुपये कर देगा। इसलिए मैं समझता हूं कि कोई ऐसा प्रॉविजन होना चाहिए ताकि अंडरग्राउण्ड भी हो और लोगों को इन दिक्कतों का सामना न करना पड़े। इस बारे में बीच एक चीज हुई थी कि जैसे एक केबल ऑपरेटर किसी एरिया में केबल शुरू कर देता है, जब वहां नई बिल्डिंग आई, तो वह वहां केबल डाल देता है, फिर दूसरा ऑपरेटर कहता है कि मैं भी उसमें केबल डालूंगा। उसके लिए एक एरिया, एक ज्यूरिस्ट्रिक्शन कैसे फिक्स करेंगे? उसके लिए कोई मैकेनिज्म नहीं है। यह प्री टू एयर चैनल की बात नहीं हो रही है, कोई कार्ड की बात नहीं हो रही है, जो एक्चुअल केबल ऑपरेटर्स हैं, जो मुंबई में इसे फेस कर रहे हैं, मैं समझता हूं कि उनको ज्यूरिस्ट्रिक्शन फिक्स होनी चाहिए कि आपका यह इलाका है, आप दूसरे इलाके में जा सकते हैं। इसके लिए कोई नियम लाना पड़ेगा क्योंकि इसकी वजह से मुंबई जैसे शहर में बहुत तकलीफ हो रही है और लोगों में बहुत झगड़े हो रहे हैं। लोगों को लगता है कि इसमें बहुत पैसा है, इसलिए हर आदमी उसमें पैसा लगा रहा है और सोच रहा है कि मैं आज दस लाख रुपये लगाकर 20 लाख रुपये कमाऊंगा। इस तरह से केबल सिस्टम में बहुत से गलत लोग आ रहे हैं, इसलिए मैं चाहूंगा कि इन सब चीजों पर सरकार ध्यान देगी।

आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।



SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI): I rise to express our views on the Cable Television Network (Regulation) Second Amendment Bill, 2011.

At the outset, I would like to mention that in my State, Tamil Nadu, hon. Chief Minister Madam Amma has successfully put an end to illegal cable operations and ensure equitable opportunity to all.

Cable Television industry throughout the country has the danger of falling into the hands of groups which are almost functioning like mafia gang. It is the time for the Government to intervene and put an end to uncontrolled criminal activities in this industry.

But the Government should not inject undeclared censorship to arm-twist the innocent cable operators in the name of regulating the industry.

The Government must make sure to let every cable operator know which are the registered channels and which are the un-registered channels. Otherwise, the innocent rural cable operators may suffer due to ignorance of the law.

And usually, it is the employees of those channels who are punished in similar offences. Make sure the innocent employee is not made as a scapegoat and it is the brain behind the crime getting punished.

**श्री नामा नागेश्वर राव (खम्माम):** महोदय, डिजिटाइजेशन की इस कंट्री में रिक्वायरमेंट है। मगर यह बात समझ में नहीं आती है कि सरकार को इतनी जल्दी क्यों है। सरकार को जल्दीबाजी है, इसलिए इस बिल को इस तरह से पेश कर रही है। अभी देश के सामने काफी इश्यूज हैं, फार्मर्स के इश्यूज हैं, लैण्ड एक्वीजिशन के इश्यूज हैं, करप्शन और ब्लैक मनी के इश्यूज हैं, इन सबको टालने के लिए सरकार इस तरह बिल्स को ला रही है। इस बिल में जो प्रॉविजन्स रखे हैं, इसमें काफी प्वाइंट्स हैं, लेकिन टाइम कम है, इसलिए केवल कुछ प्वाइंट्स को मैं एड्रेस करना चाहता हूं। इसमें पेड चैनल के बारे में जो लिखा है:

“pay channel, in respect of a cable television network, means a channel, the reception of which by the subscriber would require the use of an addressable system.”

इसका मतलब है कि जो पे चैनल है, वह अपने सब्सक्राइबर्स की परमीशन लेकर कुछ भी दिखा सकता है, उसके कंटेंट्स को कैसे कंट्रोल करेंगे? अभी देश के यूथ को पे चैनल के पीछे नहीं जाना चाहिए। पे चैनल के कंटेंट्स को कैसे कंट्रोल करेंगे, उसमें काफी वल्योरिटी होने के चांसेज हैं। इसलिए पे चैनल के बारे में सोचना चाहिए। लेइंग ऑफ दि केबल्स के बारे में पब्लिक प्रॉपर्टीज को परमीशन दे रहे हैं। प्राइवेट प्रापर्टी के बारे में क्या है, उस पर कैसे कंट्रोल किया जाए, यह भी देखना चाहिए, क्योंकि इसकी वजह से अधिकांश व्यूर्स पर जो टीवी देखेंगे, 32 प्रतिशत कॉस्ट का भार पड़ेगा। ऐसी बात लोगों द्वारा कही जा रही है। इसलिए मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इस बिल के पास होने पर जो लोग टीवी देखते हैं, क्या कॉस्ट बढ़ जाएगी या कम होगी?

वर्तमान में अर्बन एरियाज में प्रथम चरण के रूप में इसे चार शहरों में लागू किया है। कल इसे रूरल एरियाज में भी लागू करने का चांस बनेगा, क्योंकि जो आपकी दीर्घकालीन योजना है, उसे देखते हुए ऐसा लगता है। वहां जो केबल आपरेटर्स हैं, जैसा कि अभी तथागत सत्यथी जी ने भी, मैं उसे रिपीट नहीं करना चाहता, लेकिन उसका प्रभाव रूरल एरियाज के लोगों पर और वहां के रोजगार पर भी पड़ेगा। इसलिए इसे भी देखने की कोशिश करनी चाहिए।

सबसे ज्यादा इलीगल मनी और मनी लॉड्रिंग इस क्षेत्र में है। इसकी चर्चा कई माननीय सदस्यों ने अभी की है और बताया है कि केबल नेटवर्किंग में माफिया काम कर रहा है। इसे कैसे कंट्रोल करेंगे, यह भी मैं सरकार से जानना चाहता हूं? अभी आंध्र प्रदेश में एक चैनल खुला है, जिसका नाम साक्षी है। उसमें पूरी इलीगल मनी, भ्रष्ट तरीके से कमाया धन लगाया गया है। जिसने यह चैनल खोला है, उसने बाद में पॉलिटिक्स को जॉइन कर लिया है। इसलिए वह चैनल गलत और उलटी बातें ही दिखाता है। इस चैनल

पर सीबीआई जांच भी चल रही है, क्योंकि इसमें काफी मनी लॉड्रिंग इन्वॉल्व है। केबल नेटवर्किंग में इस तरह की कई बातें हैं, जिन पर कंट्रोल करने के लिए एक सिस्टम बनाया जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष जी, मैं फिर कहना चाहता हूँ कि इस बिल को जल्दबाजी में नहीं लाना चाहिए था। आज देश में करप्शन, कालाधन को रोकने की जरूरत पहले है। अगर ऐसा नहीं होगा तो दीर्घकाल में देश पर इसका विपरीत प्रभाव पड़ेगा। नकारात्मक सोच वाली बातें दिखाना और पेड चैनल्स आदि जो बातें हो रही हैं, उन्हें ध्यान में रखकर इस संशोधन बिल को यहां पेश किया गया है। मैं समझता हूँ कि इस पर आगे और विचार करना चाहिए।

सरकार हर समय धनी वर्ग के समर्थन की बात करती है। धनी वर्ग के लिए विदेशी पूंजी निवेश आदि बातें होती हैं। आने वाले समय में आम आदमी को दिक्कत नहीं होनी चाहिए इसलिए आप सभी को इन्वॉल्व करके फिर कुछ करने का प्रयास करें तो सही रहेगा। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और इस बिल का समर्थन करता हूँ।

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Mr. Deputy-Speaker, Sir, the Bill amends the Cable Television Networks Act, 1995 and repeals the Cable Television Network Amendment Ordinance, 2001.

Sir, nobody from this House, from any corner, from any political party of this House has put any serious objection in this regard. There is a general endorsement with regard to this Bill. But even then, what was the necessity for bringing the Ordinance? Why was the Government in such a hurry? Why have they taken the Ordinance route? This is not proper. Heavens would not have fallen by this time if they could bring this Bill at a proper time in this House. This is my first point to register my objections.

Generally, I support this Bill. The Act of 1995 defines the pay channels. This Bill redefines the pay channels to mean channels for which the cable operator pays to the broadcaster and the broadcaster's permission is required for transmission of the channel. It is good.

The Bill may empower the Central Government to issue notification requiring cable operators to transmit any channel including "free-to-air-channels" in an encrypted form through Digital Addressable System. The cable operators would be given minimum of six months to install the equipments required for such transmission. What would happen in the interim period? I suggest that in the interim period in order to be registered new cable operators should be given the scope to give an undertaking to transmit channels.

It is mentioned that the Central Government may direct the TRAI to specify the free-to-air channels to be included in the basic package. Why the TRAI? TRAI are mainly there to look after the telecom regulatory mechanism. Why are they given this task? What is the justification for this? The Minister may kindly clarify this.

It is mentioned that the Central Government would prescribe clearly defined eligibility criteria related to the matters such as sovereignty, integrity and security of our country, public order, decency and morality. In this regard the DTH

transmission should be brought under scrutiny. They are not free to broadcast everything. What mechanism is there to monitor them? Are such being imposed on the DTH mechanism?

The Act authorises seizure of a cable operator's equipment if a cable operator violates the provisions of the Act. This period of seizure was limited to ten days and could be extended by an order by the District Judge. It is not clear from the Bill as to for how long it can be extended. Under the Bill there is no limitation to the period of seizure of equipment. The DM should not be left to use his discretion for extending the limit. There should be a maximum limit prescribed in the Bill itself.

The Bill would empower the Central Government to revoke or suspend a cable operator's registration if he violates the terms of legislation. This is good. But prior to taking such action, will the cable operator get the scope for his self defence? The cable operator has to be given an opportunity to be heard. These things are absent from the Bill.

I think the Minister herself will think about all these points and address them in her reply. With these words, I support the Bill.

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वेशाली):** उपाध्यक्ष महोदय, यह जो टीवी वाला संशोधन विधेयक आ रहा है, इस पर माननीय पांडा जी ने इसको लाने में हड़बड़ी पर आपत्ति की और कहा कि क्या हड़बड़ी थी कि आर्डिनेंस हो गया और जब आर्डिनेंस हो गया तो उसे कानून में बदलना जरूरी है, इसलिए यह बिल आया है। लेकिन इन्होंने ठीक प्रश्न उठाया है कि क्या जल्दी पड़ी थी। आज हिंदुस्तान के अंदर साढ़े दस करोड़ टीवी हैं। इसमें से साढ़े तीन करोड़ टीवी का डिजिटलाइजेशन हो गया है और इनका जो प्राधिकरण है, उसने कहा है कि चार चरणों में बाकी बचे सब का डिजिटलाइजेशन कर दिया जाए। जो लोकल केबल ऑपरेटर्स हैं वे हिसाब ठीक नहीं रखते हैं, आमदनी ज्यादा करते हैं और उसे कम बताते हैं।

महोदय, डिजिटलाइजेशन होने से सही आमदनी का हिसाब लगेगा। इसके लिए पांच करोड़ बाक्स लगाने पड़ेंगे, जिसके लिए 20-30 हजार करोड़ रुपए का खर्चा होगा तथा चार चरणों में करने का लक्ष्य है। वर्ष 2014 तक अगर डिजिटलाइजेशन कर दिया जाए, तो कहते हैं कि पहले महानगरों का करेंगे, उसके बाद क्रम से दूसरी जगहों का भी करेंगे।

कहीं बैठे हुए हम भी टीवी देख लेते हैं, लेकिन उसमें प्रचार ही होता है जैसे " एमडीएच मसाला, सच-सच एमडीएच मसाला" हमेशा प्रचार ही होता रहता है। ऐसे निशुल्क चैनल चलने चाहिए जिसमें केवल मनोरंजन ही हो, प्रचार न हो। सीरियल भी ठीक हैं, महाभारत बहुत अच्छा सीरियल था। देश का चैनल दूरदर्शन है। दक्षिण भारत में हम गए थे, तो वहां केवल दूरदर्शन चैनल ही नहीं आ रहा था। दूरदर्शन अब दूर हो गया है।

**श्री तथागत सत्यथी (ढेंकानाल):** अगर आप रिसेप्शन पर बोल देते तो वे दूरदर्शन चैनल लगा देते।

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** मुझे पता नहीं था, नहीं तो रिसेप्शन पर बोल देता। हमारे नेशनल चैनल को तो अनिवार्य करना चाहिए। केबल ओपरेटर कुछ भी दिखाते हैं, लेकिन नेशनल चैनल नहीं दिखाते हैं। टीवी के माध्यम से सारा प्रचार किया जाता है। मैं पूछना चाहता हूं कि अवांछनीय चीजों को न दिखाने का क्या कोई इंतजाम किया है या बोर्ड बनाया है? वे फ्री हैं, जैसा चाहे वैसा दिखा सकते हैं। हाथ रेखा वाले आते हैं, राशि देखते हैं और प्रचार करते हैं कि यह अंगूठी पहन लेने से इतना फायदा होगा। लोगों को अंधविश्वासी बनाया जा रहा है। आज के युग में जब मंगल ग्रह पर जाने की लोग सोच रहे हैं, लोगों को अंधविश्वासी बनाया जा रहा है। ऐसी चीजों के प्रसारण पर रोक होनी चाहिए, जो समाज के हित में, जनता के हित में, देश के हित में नहीं है। टीवी का विषय जनसम्पर्क का है और इस टेक्नोलोजी का सही इस्तेमाल देश और समाज के लिए होना चाहिए, लेकिन आज उलटा हो रहा है। समाचार एक लाइन दिखाते हैं और फिर प्रचार शुरू हो जाता है।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आप अपनी बात समाप्त कीजिए और संक्षेप में बोलिए।

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी बात अति संक्षेप में केवल मूलभूत बात ही कह रहा हूँ। आम लोगों को सब्सक्राइबर, डिजिटाइजेशन आदि नहीं मालूम है, वे तो मनोरंजन या खबरें देखना चाहते हैं। अभिव्यक्ति स्वातंत्र्य का मतलब यह नहीं है कि जो भी चाहे मनमानी की जाए। कुछ तो नियंत्रण होना चाहिए। ऐसी खबरें जो भड़काऊ हैं या उत्तेजित करने वाली हैं, ऐसी खबरें नहीं दिखानी चाहिए। हमारा विभिन्नता का मुल्क है, विभिन्न भाषाएं बोली जाती हैं, विभिन्न धर्म हैं, इसलिए किसी को अधिकार नहीं है कि किसी प्रकार की घृणा फैलाई जाए। या दंगा फैलाने वाली बातें उसमें हो, या किसी को तकलीफ पहुंचाने वाली बातें उसमें हो तो इसीलिए जानकारी की बातें, खबर समाचार की बातें यानी ऐसे ऐसे कई विदेश के चैनल्स हमने देखे हैं, अपने यहां जैसे देखे हैं, जो अभी प्रैस काउंसिल के नए आए हैं, उन्होंने ठीक कहा है कि ये जो खबरिया चैनल्स हैं, ये खबरें ठीक ढंग से दिखाएं और उन पर नियंत्रण की जरूरत है। अभिव्यक्ति स्वतंत्रता पर हम हमला नहीं करेंगे लेकिन मनमानी पर हम रोक लगाएंगे। इस तरह का कानून बनना चाहिए।



**श्री संजय निरुपम (मुम्बई उत्तर):** उपाध्यक्ष महोदय, आपका बहुत बहुत धन्यवाद। आपने मुझे अनुमति दी। मैं सबसे पहले मंत्री महोदय को बहुत बधाई देना चाहता हूँ कि केबल टेलीविजन नैटवर्क्स (रेगुलेशन) अमेंडमेंट बिल आज यहां पर प्रस्तुत किया। 1995 में यह बिल आया था और यह दूसरा संशोधन है। पहली बार मेरे ख्याल से कैस के लिए हम लोगों ने संशोधन किया था। जहां तक मुझे याद आ रहा है। इस कानून के माध्यम से पूरा जो केबल सैक्टर है, जो इस समय एक असंगठित सैक्टर की तरह है, उसको संगठित करने का एक प्रयत्न होने जा रहा है, निश्चित तौर पर यह बहुत ही सराहनीय कदम है। इसके चार स्टेक होल्डर हैं। एक तो सरकार, दूसरा केबल ऑपरेटर, तीसरा ब्रॉडकास्टर, जो टेलीविजन दिखाते हैं और चौथा कंज्यूमर यानी हम जो टेलीविजन देखते हैं। मुझे लगता है कि इस कानून में जो प्रावधान हैं, उसके माध्यम से चारों को फायदा है। इस कानून को लागू करने के लिए जो नियम कानून बनाये जाएंगे, निश्चित तौर पर उसमें इस बात का भी ख्याल रखना चाहिए। अगर कुछ सदस्यों ने कुछ आशंकाएं व्यक्त की हैं तो उन आशंकाओं को दूर करते हुए इन चारों स्टेक होल्डर को इसका फायदा हो, इस बात का ख्याल रखना चाहिए। आज सुबह से ही सदन का एक ऐसा मूड बना हुआ है कि टेलीविजन पर जो कुछ दिखाया जा रहा है, वह सब कुछ ठीक नहीं है। यदि इसको कहीं न कहीं चैक किया जाए और यदि सरकार इसको मोनीटर करने का प्रयत्न करेगी तो कहेंगे कि सरकार सेंसरशिप लाना चाहती है। लेकिन मुझे अच्छा लग रहा है कि बहुत सारे सदस्य आज जो हमारे 550 चैनलों के माध्यम से हमारे देश में जिस प्रकार की चीजें परोसी जा रही हैं, उससे बहुत खुश नहीं हैं, प्रसन्न नहीं हैं, बल्कि उससे लोगों में नाराजगी है। इसलिए सबसे पहले इस एक्ट के माध्यम से सरकार को एक कंटेंट रेगुलेशन का मौका मिल सकता है, ऐसा मुझे लग रहा है।

सरकार को दूसरा बड़ा फायदा यह होगा क्योंकि अभी किसी को मालूम नहीं कि कितने टी.वी. सैट्स हमारे देश में हैं। कोई कहता है कि 12 करोड़ हैं, कोई कहता है कि 10 करोड़ है और कोई 11 करोड़ कहता है। जो टी.वी. हाउसहोल्ड की रिपोर्ट देने वाले हैं, वे ही छिपाते हैं यानी केबल ऑपरेटर्स। इस डिजिटलाइजेशन के माध्यम से पूरे देश में दरअसल कितने लोग कितने परिवार टी.वी. देखते हैं, कितने घरों में टी.वी. सैट्स हैं, इसकी सही पिक्चर मिलेगी और चूंकि सही पिक्चर नहीं मिलती है, इसलिए सरकार को सही रेवेन्यू नहीं मिल रहा है। इसलिए डिजिटलाइजेशन के माध्यम से निश्चित तौर पर सरकार को रेवेन्यू का फायदा होगा और सही पिक्चर सामने आएगी। आज कहा जाता है कि 4000 करोड़ रुपये का पूरा बिजनैस है। मालूम नहीं, 4000 करोड़ रुपये का है या उससे ज्यादा का बिजनैस है। आने वाले दिनों में जब ये सब कुछ ऑरगेनाइज हो जाएगा तो इसका एक लाभ होगा। दूसरा जो स्टेक होल्डर है, जैसा हमारे सत्पथी साहब कह रहे थे, केबल ऑपरेटर के बारे में, निश्चित तौर पर हमारे देश के नौजवान 1994-95 में



जब केबल ऑपरेशन शुरू हुआ तो अलग-अलग गांव में अलग अलग शहरों में लोगों ने अपने अपने स्तर पर इस केबल इंडस्ट्री में शामिल किया और हर गांव में, हर शहर के बड़े बड़े इलाकों में केबल ऑपरेटर्स का एक अच्छा ग्रुप है और वे काम कर रहे हैं, उनको एक रोजी रोटी मिली है। इसलिए उनको बेरोजगार नहीं होना चाहिए। यह चिंता स्वाभाविक है और यह आशंका मेरे मन में भी है लेकिन इस बिल को पढ़ने के बाद ऐसा लगता है कि किसी को बेरोजगार करने का कोई कार्यक्रम यहां नहीं हो रहा है। हां, एक लाइसेंसिंग ऑथोरिटी तैयार की जा रही है, यानी एक लाइसेंसिंग रिजिम तैयार होगा यानी आज कोई भी व्यक्ति केबल ऑपरेटर बनता है, कोई भी व्यक्ति केबल ऑपरेटर बनकर किसी भी तरह से अपना राजपाट चलाता है, तो एक बहुत ही व्यवस्थित तरीके से जो भी व्यक्ति केबल ऑपरेटर बनना चाहता है, सरकार के लाइसेंसिंग ऑथोरिटी के पास एप्लाइ करके परमिशन ले सकता है और केबल ऑपरेशन में शामिल हो सकता है।

तीसरा, जो एक स्टोक होल्डर है, वह हमारा कंज्यूमर है। उसको क्या फायदा होगा? एक चिंता व्यक्त की गई है कि जो हम आज केबल की फीस दे रहे हैं, वह ज्यादा हो सकती है। मैंने भी पता लगाने की कोशिश की और समझने की कोशिश की। शायद ज्यादा नहीं होगी और अगर ज्यादा होने की स्थिति है, 150-200 से ज्यादा होने की स्थिति है तो मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि आप रुल्स बनाते समय इस बात का खयाल रखें कि हमारे जो टी.वी. दर्शक हैं, उनको टी.वी. देखने के लिए जो आज वे लोग फीस दे रहे हैं, उससे ज्यादा देने की नौबत न आए।

महोदय, दूसरी बात यह है कि आज सदन में विषय निकलकर आया कि हम कुछ भी देखने के लिए मजबूर हैं। सत्पथी जी ने कहा कि वलोरिटी देखने वाले की आंख में होती है, आइज़ इन द होल्डर, ठीक है, आप कह सकते हैं कि देखना चाहते हैं या नहीं। अब इस बिल के बाद कंज्यूमर के पास एक च्वाइस होगा, वह चाहे तो बहुत सारे चैनल ब्लॉक कर सकता है। जो चैनल उसके घर में दिखाए जाएंगे और उसे लगता है कि मैं इसे अपने बच्चों को नहीं दिखाऊं तो वह एक पिन नंबर का इस्तेमाल करके ब्लॉक कर सकता है यानी एक दर्शक के समक्ष एक वैकल्पिक व्यवस्था है कि जो चैनल नहीं देखना है उसे रोका जा सकता है। मुझे लगता है कि आम आदमी को इसके माध्यम से एम्पावर करने का बहुत बड़ा अधिकार मिल रहा है।

महोदय, अब मैं आखिरी बात ब्राडकास्टर के संबंध में कहना चाहता हूं। तमाम टीवी चैनल, न्यूज चैनल या और बड़े चैनल हैं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** कृपया संक्षेप कीजिए।

**श्री संजय निरुपम :** महोदय, मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूं।

**सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):** वे अच्छी बात कह रहे हैं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** जवाब तो आपको ही देना है, हमें नहीं देना है।

**श्री संजय निरुपम :** आज बहुत बड़ी समस्या ब्राडकास्टर्स की है। बड़े टीवी चैनल में हम बार-बार देखते हैं कि वे किस तरह से टीवी दिखा रहे हैं, किस तरह से शो दिखा रहे हैं, मैं समझता हूं कि इसे समझना बहुत आवश्यक है। एक-एक न्यूज चैनल दिखाने के लिए केबल आपरेटर को एक करोड़ रुपया देना पड़ता है। उन्हें पता ही नहीं होता है कि कितने घरों में न्यूज चैनल दिखाया जा रहा है। हर केबल आपरेटर कहीं न कहीं टीवी कन्ज्यूमर पेस छिपाता है, डिजिटाइजेशन से छिपाने वाली खत्म हो जाएगी। टीआरपी की वजह से न्यूज चैनल कुछ भी दिखाते हैं, दिन रात दिखाते हैं, इससे टीआरपी की होड़ खत्म हो जाएगी। टीआरपी क्या है? टैम की जो व्यवस्था है उसके तहत 8,000 घरों में बाक्स लगाए गए हैं, उसके आधार पर न्यूज चैनल्स या तमाम टीवी चैनल्स की टीआरपी स्थापित होती है, इस व्यवस्था से टीआरपी की मारामारी खत्म हो सकती है, दबाव खत्म हो सकता है। चारों स्टैक होल्डर्स को इस कानून से लाभ हो रहा है। इस लाभकारी कानून को लाने के लिए मैं मंत्री महोदया को धन्यवाद देता हूं। ट्राई का रिकमेंडेशन था और इसके माध्यम से आने वाले दिनों में इस कानून के माध्यम से कन्वर्जेंस की व्यवस्था बनेगी। कन्वर्जेंस के तहत होता यह है कि ब्राडकास्टिंग यानी टेलीविजन, टेलीफोन और नेट, तीनों डिजिटाइजेशन की व्यवस्था से स्थापित हो सकती है। इससे उपभोक्ता को व्यापक लाभ होगा। मंत्री महोदया आज सुधारवादी और क्रांतिकारी बिल लेकर आई हैं, मैं बधाई देता हूं। आपने कहा कि फेस मैनर में दिसंबर 2014 तक लागू करेंगे, मैं शुभकामना देता हूं कि आप इसे दिसंबर 2014 तक लागू करें और पूरे देश में आम आदमी को एम्पावर करेंगे।

**श्री कामेश्वर बैठा (पलामू):** महोदय, आज केबल नेटवर्क अधिनियम पर विचार किया जा रहा है, मैं इसके लिए मंत्री महोदया को धन्यवाद देता हूँ। भारत देश कृषि प्रधान देश है और इसके साथ धर्म प्रधान देश है। धर्म प्रधान देश में अलग-अलग रीति रिवाज है। कोई भी आदमी जब किसी से संबंध जोड़ना चाहता है, शादी ब्याह का रिश्ता जोड़ना चाहता है तो वह दूर-दूर तक पता करता है कि कहीं कोई नजदीक का रिश्ता तो नहीं है। जहां नजदीक का रिश्ता नहीं होता है वहीं शादी करता है। हम आज टेलीविजन के माध्यम से देख रहे हैं कि तमाम रीति रिवाजों दरकिनार हो रहे हैं। देश के नौजवान और युवतियां टेलीविजन के कारण भटक रहे हैं। आधी रात को टेलीविजन खोलते हैं तो देखते हैं कि नंगा नाच हो रहा है, नंगा प्रदर्शन हो रहा है। आप जिस चैनल को लगाएंगे उसी पर ही देखेंगे। अपवाद स्वरूप कहीं धर्म, पुराने रीति रिवाज, संस्कृति, सभ्यता का प्रचार इक्का दुक्का जगह ही मिलता है बाकी चैनल पर अश्लील चीजें मिलती हैं। हम टेलीविजन के विरोधी नहीं हैं। तमाम माननीय सदस्यों ने टेलीविजन के बारे में कहा कि जिस तरह का खुला प्रदर्शन दिखाया जा रहा है, उसका विरोध किया है, सुझाव दिए हैं, मैं भी इसमें अपनी बात जोड़ना चाहता हूँ। हम इसके विरोधी नहीं है। हम इस बिल का समर्थन और स्वागत कर रहे हैं। लेकिन हमारा कहना है कि चैनल्स में सुधार किया जाए और विभिन्न चैनल्स में जो अश्लील चीजें आ रही हैं, उन्हें प्रसारित न होने दिया जाए। ताकि हम अपने परिवारों के साथ बैठकर टीवी देख सकें तथा जो हमारी सभ्यता और संस्कृति है, वह दरकिनार न हो सके, हम उसकी रक्षा कर सकें। हमारा भारत देश कृषि प्रधान देश होने के साथ-साथ धर्म प्रधान भी है। पूरी दुनिया में यह विख्यात है कि भारत एक धर्म प्रधान देश है, यहां के लोग परदे में रहते हैं। आज भी कई प्रदेशों में आप देखेंगे तो पायेंगे कि वहां की महिलाएं आज भी अपने चेहरे से घूंघट नहीं हटाती हैं।

हम मंत्री महोदया से मांग करना चाहते हैं कि हम इसके विरोधी नहीं हैं, लेकिन आजकल विभिन्न चैनलों पर जो प्रोग्राम्स का प्रदर्शन किया जा रहा है, उन्हें सुधारा जाए, उन पर बैन लगाया जाए। वे लोग कितना दिखा सकते हैं, कितना उन्हें दिखाने की छूट होगी, उनके क्या अधिकार होंगे, उन अधिकारों के दायरे में रहकर ही वे चैनलों पर प्रदर्शन करें, यही हमारा निवेदन है।

इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**श्रीमती पुतुल कुमारी (बांका):** उपाध्यक्ष महोदय, केबल नेटवर्क अमैन्डमेंट बिल पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। एक नजर देखने पर यह बिल काफी अच्छा लगता है। इसमें टी.वी. चैनल्स में एकरूपता लाने का जो विषय है, इससे प्रसारण की क्वालिटी में सुधार होगा और ऑपरेटर्स को कैरिज फीस भी कम देनी पड़ेगी। इस तरीके से पूरे केबल नेटवर्क को काफी अच्छे तरीके से आर्गनाइज करने का काम किया गया है। लेकिन इसमें एक कमी है कि तकनीकी खराबी होने पर उसे सुधरने में वक्त लगेगा।

महोदय, यह बिल बहुत अच्छा है, लेकिन इसके प्रसारण के संबंध में मुझे कहना है कि प्राइवेट चैनल्स में आजकल टीआरपी की होड़ लगी हुई है। कौन किस विषय को किस तरीके से दिखा सकता है, कितना अभद्र दिखा सकता है, इसकी मिसाल नहीं दी जा सकती है। कुछ दिन पहले इसी बात पर संसद में चर्चा भी हुई थी। किसी सिरफिरे ने हमारे एक माननीय नेता पर हमला किया था और उसके अगले 24 घंटों तक टीवी चैनल्स ने उसे किस तरीके से दिखाया, वह सब देखकर हम शर्मसार हो गये। आखिर इसे कौन कंट्रोल करेगा? हम प्रैस की आजादी में कोई हस्तक्षेप नहीं करना चाहते। हम अभिव्यक्ति की स्वतंत्रता बनाये रखना चाहते हैं, जिसका हक हम सबको दिया गया है। लेकिन इसका क्या नतीजा निकलेगा, जब हमारे टीवी चैनल्स बिग बॉस, रोडीज जैसे शोज दिखायेंगे, जिनमें खुलेआम गाली-गलौच होगी और अपशब्दों का प्रयोग होगा। बिस बॉस कार्यक्रम में एक फूहड़ फिल्मों की स्त्री का प्रवेश होगा। यह हमारी भारतीय सभ्यता पर बहुत बड़ा हमला है, हमारी संस्कृति को खत्म करने का एक प्रयास है। इसके पहले भी बहुत तरह के प्रयास किये गये। पहले अंग्रेजों के द्वारा प्रयास किया गया और हमारी ढाका की मलमल को खत्म कर दिया गया। लेकिन अब धीरे-धीरे हमारी सभ्यता और संस्कृति पर हमला हो रहा है। यह एक क्रमवार हमला हो रहा है, ताकि हम अपनी मूल पहचान भूल जाएं।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूँ कि इस पर कोई ऐसा कानून जरूर लगना चाहिए, ताकि कोई चैनल्स इस तरह की चीजें न दिखा सके। इसके साथ ही मैं कहना चाहती हूँ कि हम जिस भाषा के चैनल्स देखना चाहते हैं, जिस तरह के प्रोग्राम्स देखना चाहते हैं, हमें उसकी इजाजत हो। मैं समझती हूँ कि इसकी व्यवस्था जरूर की जाए कि हम जो देखना चाहते हैं, हमें सिर्फ वही देखने की इजाजत हो।

आज टीवी ऑपरेटर्स एक पैकेज देते हैं और हमें लाचारी में वह पैकेज लेना होता है। चाहे हम वे चैनल्स देखना चाहें या न देखना चाहें। हमें अपनी पसंद की पांच चीजें मुश्किल से मिलती हैं और हमें सौ चीजें फालतू देखनी पड़ती हैं। इसलिए इस बारे में एक व्यवस्था होनी चाहिए और मैं सोचती हूँ कि ट्राई ने जो सुप्रीम कोर्ट से सिफारिश की है कि केबल ऑपरेटर्स की फीस 250 रुपये कर देनी चाहिए, मैं समझती

हूं कि सरकार इस दिशा में उचित कदम बढ़ा सकती है। इसके साथ ही अभी जो फैसला लिया गया है कि क्रमवार चार चरणों में इसका फैसला किया जायेगा और इसे महानगरों से शुरू किया जायेगा। मैं एक बार फिर कहना चाहती हूं कि हमारा हर काम शहर से शुरू होता है और शहर पर ही आकर खत्म हो जाता है। हम हमेशा ग्रामीण जनता को भूल जाते हैं, शहर में रहने वाली जनता को भूल जाते हैं। क्यों न हम इस कार्य को गांवों से शुरू करें। अगर ऐसा हो सकेगा तो मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगी।



**सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):** सर, मैं सभी सांसदों का आभार प्रकट करना चाहती हूँ कि अधिकतर सांसदों ने बिल का समर्थन करते हुए उसकी खामियों की तरफ ध्यान दिलवाया है। एक-दो सांसदों ने सोचा कि यह बिल सही नहीं है और इसका विरोध करना चाहते हैं, मैं कोशिश करूंगी कि उनके मुद्दों को अपनी बातों में रख सकूँ। सबसे पहली बात यह है कि कई सांसदों ने यह बात उठाई कि यह ऑर्डिनेंस क्यों लाया जा रहा है, देश में कई और प्राथमिकताएं भी हैं। देश में प्राथमिकताएं जरूर हैं लेकिन जिस मंत्रालय का प्रभार मुझे दिया गया है यह प्राथमिकता उस मंत्रालय की थी इसलिए इसको इस रूप में लाने के लिए काफी समय लगा है। अगर हम ऑर्डिनेंस के जरिए इसको जारी नहीं करते तो 31 दिसंबर 2014 की जो समय सीमा तय की गई है, तब तक वह पूरा नहीं हो पाता। इसको चार फेज़ में करना है। केबल ऑपरेटर्स को इसमें 6-6 महीनों का समय देना है। इसके अलावा आर्डिनेंस लाने से पहले हमने कई इनेब्लिंग कानून गठित किए थे, जिससे कि हेडन्ड इन द स्काई (हिट्स) जिससे डिजिटल सिग्नल्स सीधा केबल ऑपरेटर्स तक पहुंच सके। जो एक आशंका जाहिर की गई थी कि केबल ऑपरेटर्स को बहुत ज्यादा धन-राशि लगानी पड़ेगी, उसी बात को रोकने के लिए हम लोगों ने हिट्स की एक पॉलिसी भी गठित की है। जिसकी बदौलत जो व्यक्ति हेडन्ड इन द स्काई (हिट्स) लगाएगा वह केबल ऑपरेटर्स को सीधा डिजिटल सिग्नल्स पहुंचा सकता है। हर केबल ऑपरेटर्स अपने आप को डिजिटल बनाने के लिए को 2-3 लाख रुपये से अधिक खर्चा नहीं करना पड़ेगा। इसके अलावा हम लोग किसी की भी रोजी-रोटी पर रोक नहीं लगा रहे हैं और न लगाने की मंशा रखते हैं।

आज डीटीएच हर महीने 10 लाख नए कनेक्शंस दे रहा है। इस कारण हमारे बहुत से लोकल केबल ऑपरेटर्स बेकार होते जा रहे हैं क्योंकि वे उनके साथ मुकाबला नहीं कर सकते हैं। हमारी मंशा यह थी कि सबसे पहले दर्शकों को फायदा पहुंचना चाहिए। उसको डिजिटलाइज़ेशन से जो फायदे होंगे उनके बारे में मैंने शुरू में ही बता दिया था। जो लोकल केबल ऑपरेटर्स हैं, वे चाहे 50, 60 या 70 हजार हैं, वे बढ़ गए हैं क्योंकि पोस्ट ऑफिस में 500 सौ रुपये दे कर आप केबल ऑपरेटर का काम चालू कर सकते थे। उसके लिए भी हमने सहूलियत कायम की है कि उनको 2-3 लाख रुपये से ज्यादा धनराशि नहीं लगानी पड़ेगी। बहुत सी ऐसी और बातें इस विधेयक में रखी गयी हैं और जो रूल्स और रेग्युलेशन गठित किए जाएंगे, उनमें उन्हें रखा जाएगा। जैसे कैपेसिटी बिल्डिंग की बात है, इसे कैसे चलाना है, सदस्यों ने सोचा कि अगर कोई तकनीकी खराबी हो जाए, तो उसको कैसे किया जाएगा, उसके लिए एक पूरा कार्यक्रम निर्धारित किया गया है कि कैपेसिटी बिल्डिंग के लिए उनको तकनीकी जानकारी किस तरह से दी जाएगी।

इसके अलावा कहा गया कि तीस-चालीस हजार करोड़ रूपया जो खर्च किया जाएगा, वह कैसे खर्च होगा? बहुत सा पैसा तो जो हेडन्ड इन द स्काई (हिट्स) कायम करेंगे, वह स्वयं लगाने के लिए तैयार हैं। वह चाहते थे कि सरकार की तरफ से डिजिटाइज़ेशन की घोषणा की जाए तभी वह अपना पैसा लगाएंगे, क्योंकि बहुत अर्से से यह बात चलती थी और फिर बीच रास्ते में रूक जाती थी। कभी हम कैस लाए, कभी मेट्रो सिटीज के लिए डिजिटाइज़ेशन लाए, तो बात मुकम्मल तौर पर नहीं चलती थी।

### **14.00 hrs.**

यह भी एक मंशा थी कि अगर लोगों को धनराशि लगाने के लिए प्रोत्साहित करना है, तो एक ढांचा एक कानूनी तरीका जरूर कायम करना पड़ेगा, जिससे लोग अपना पैसा लगा सकें।

एक और बात जो आज उठी, वह सेट-अप बॉक्स की है। यह बिल्कुल सही है कि डिजिटाइज़ेशन में हर किसी को सेट-अप बॉक्स की आवश्यकता पड़ेगी। सेट-अप बॉक्स आज देश में बनते हैं और अधिकतर कंपोनेंट्स बाहर से आकर देश में असेंबल किए जाते हैं, उन लोगों से भी बराबर हमारी बातचीत चलती रही है। जब इस तादाद में सेट-अप बॉक्स की आवश्यकता पड़ेगी, तो आज जो सेट-अप बॉक्स हजार-बारह सौ, पन्द्रह सौ रूपए तक में मिलता है, उसकी कीमत बहुत कम होने के आसार उन्होंने हमें बताए हैं और आश्वासन भी दिया है। यह जो सेट-अप बॉक्स है, इसके संबंध में दो-तीन प्रावधान किए गए हैं कि या तो इसे किराए पर दर्शक उपलब्ध कर सकता है या इंस्टालमेंट पर इसे उपलब्ध कर सकता है, यहां तक भी हम लोगों ने कहा है कि अगर किसी ने सेट-अप बॉक्स लिया है और फिर वह उसे नहीं चाहता है, तो वह उसका रिफंड वापस ले सकता है। हम कोशिश यह कर रहे हैं कि आम दर्शक को ज्यादा से ज्यादा सुविधा मिलनी चाहिए।

जहां तक चैनल्स की च्वाइस की बात है, यह बात सच है कि आज आपको पूरे बुके लेने पड़ते हैं। आप एक मीडिया हाउस के एक या दो चैनल लेना चाहते हैं, लेकिन वह दर्शकों को मजबूर करते हैं कि आप पूरे दस या बारह चैनल्स लेंगे, तभी आपको वे एक-दो चैनल मिलेंगे। इस बारे में भी हमने ट्राई के साथ बैठकर बातचीत की, किसी माननीय सांसद जी ने यह भी पूछा था कि ट्राई क्यों, शायद पांडे जी ने पूछा था, ट्राई इसलिए क्योंकि टेलीकॉम रेग्युलेटरी अथॉरिटी तो वह है, लेकिन क्योंकि इन्फॉर्मेशन ब्रॉडकास्टिंग के लिए कोई रेग्युलेटरी अथॉरिटी आज तक नहीं है, इसलिए यह जिम्मेदारी भी ट्राई को सौंपी गयी है। ट्राई ने हमारी राय लेते हुए यह फैसला किया कि एक अ-ला-कार्ट सिस्टम हम स्थापित करेंगे, जहां दर्शक खुद चुन सकेगा, उसके लिए पूरा बुके का बुके लेना बिल्कुल जरूरी नहीं होगा। अगर एक बुके में से वह दो या तीन चैनल लेना चाहता है तो उसे इस बात की इजाजत होगी कि वह अ-ला-कार्ट सिस्टम में अपनी मनपसंद का चैनल ले सकता है। ट्राई की तरफ से टैरिफ कैपिंग होगा, जिसकी बदौलत हम लोगों से बहुत

ज्यादा पैसे या मनमाने तरीके से कोई भी अपने चैनल्स के लिए हमसे पैसा हासिल न कर सके या पैसे की डिमांड न कर सके।

कई माननीय सांसदों ने और खासकर संजय निरूपम साहब ने तो मेरी काफी मदद की। उन्होंने बहुत सी बातों को कहा, जिन्हें कहने के बारे में मैं सोच रही थी। सही बात है कि जो आज हम लोग बहुत दफा, चूंकि यह आज पहली बार नहीं है कि आज प्रश्नकाल में भी बहुत से माननीय सांसदों ने अपने ऑब्जेक्शंस रेज़ किये थे। आज सुबह भी प्रश्नकाल के दौरान ऑब्जेक्शनेबल कंटेन्स जो हमें देखने को मिले, कुछ हद तक तो हम इसमें काफी परिवर्तन लाये हैं। इमेज को मॉर्फिंग करने की बात है, रात 11 बजे के बाद ही कुछ ऐसे कार्यक्रम आयें, जिन्हें हम परिवार के साथ नहीं देख सकते। ऐसे कार्यक्रमों को रात 11 बजे से पहले टेलीकास्ट करने की इजाजत न दी जाये। अब इंक्रीजिंगली न्यू टेलीविजन चैनल्स में पेरेंटल लॉक की भी व्यवस्था की जा रही है। जब हमने बहुत बार ब्रॉडकास्टर्स के साथ बात की, हम उनको नोटिस भेजते हैं, उनके चैनल में, उनके कंटेंट में परिवर्तन कराने पर जोर देते हैं और जब वे हमें अदालत में ले जाते हैं तो अदालत में भी हम डटकर लड़ते हैं, लेकिन तब भी रोक नहीं पा रहे हैं। जब हमने उनसे बात की तो उन्होंने एक बात पर बहुत ज्यादा जोर दिया कि हमें टीआरपी चाहिए, एडवर्टिजमेंट चाहिए।

आज इस बिल का सबसे बड़ा फायदा मैं समझती हूँ कि यह भी है कि जब एड्रैसेबल सिस्टम हो जाएगा तो सबस्क्राइबर्स की जानकारी हो जाएगी। जो भी 100 रुपये, 150 रुपये या 200 रुपये सबस्क्राइबर देगा, उससे काफी आमदनी हो जाएगी और एडवर्टाइज़मेंट पर हम लोग उतने निर्भर नहीं रहेंगे जितना आज एडवर्टाइज़मेंट पर निर्भर हैं। दुनिया के दूसरे देशों में, जहाँ खासकर डिजिटलाइज़ेशन मुकम्मल तौर पर हो गया है, हम लोग देखते हैं कि वे सबस्क्राइबर्स लिस्ट पर ज्यादा जोर देते हैं, वहाँ से ज्यादा आमदनी आती है और एडवर्टाइज़मेंट के पीछे उतना टीआरपी वाली बात को लेकर भागना नहीं पड़ता। मैं सदन को आश्वासन देना चाहती हूँ कि हम लोग मंत्रालय में इस पर भी अलग से काम कर रहे हैं कि टीआरपी पर एक ट्रांसपैरेन्ट तरीका हो।

उपाध्यक्ष जी, इसके अलावा बहुत से अच्छे सुझाव माननीय सदस्यों ने दिये हैं। मैंने सब सुझावों को नोट किया है। उनमें बहुत से सुझाव जो रूल्स एंड रेगुलेशन्स को लेकर हैं, हम नियम बनाते वक्त उन सुझावों को मद्देनज़र रखेंगे और सांसदों की चिन्ताओं को ध्यान में रखने का पूरा-पूरा प्रयास किया जाएगा। मैं आपको एक और जानकारी इसी से संबंधित देना चाहती हूँ कि जहाँ डिजिटलाइज़्ड सिस्टम में 1000 चैनलों की इजाज़त होगी, हम अपने चैनल निर्धारित कर सकते हैं। मैं मानती हूँ कि आज भी बहुत से केबल ऑपरेटर्स दूरदर्शन तक को दिखाना उचित नहीं समझते जबकि वह कानूनी तौर पर एक ज़रूरत है। इसी प्रकार जैसे टाटा डायरेक्ट है, एयरटैल डीटीएच सर्विस है, उसी तरह से हम लोग कोशिश कर रहे हैं



कि 31 दिसम्बर 2011 से पहले दूरदर्शन डीटीएच में 150 चैनल फ्री टु एयर स्थापित कर सकें। हम लोग इसके लिए कोशिश कर रहे हैं।

**श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर):** कृपया उसमें लोक सभा टीवी और राज्य सभा टीवी भी सम्मिलित कर लें।

**श्रीमती अम्बिका सोनी:** लोक सभा और राज्य सभा टीवी आज भी उसमें हैं, वे मैनडेटेड हैं। ... (व्यवधान)

**श्री रेवती रमण सिंह (इलाहाबाद):** मैनडेटेड हैं, लेकिन लोग दिखाते नहीं हैं। आप इसके लिए एक सर्कुलर भिजवाइए। ... (व्यवधान)

**श्रीमती अम्बिका सोनी:** जो नहीं दिखाता है, उनके लिए आपने केबल रेगुलेटरी एक्ट पर गौर किया होगा कि उसमें एक बहुत आवश्यक रूल है कि स्टेट गवर्नमेंट और डिस्ट्रिक्ट एडमिनिस्ट्रेशन को भी अधिकृत किया गया है, उनके अधिकारियों को नाम से, ओहदे से अधिकृत किया गया है कि तमाम केबल ऑपरेटर्स जो नहीं दिखाते हैं, उनके खिलाफ सख्त कार्रवाई की जाए। जैसे आपने कहा कि उनके दफ्तर को बंद कर दिया जाए। ऐसी दो तीन चीज़ें हैं, लेकिन बदकिस्मती से अभी तक सिर्फ 11 स्टेट्स ने इस तरह की स्टेट मॉनीटरिंग कमेटीज़ बनाई हैं। सिर्फ़ डेढ़ सौ ज़िलों में इस तरह की मॉनीटरिंग कमेटीज़ बनाई हैं। हमारे वे प्रयास जारी रहेंगे, मॉनीटरिंग और सुपरविज़न के प्रयास जारी रहेंगे। डिजिटलाइज़ेशन भारत को आगे ले जाने का बहुत अच्छा ज़रिया है।

**श्री रेवती रमण सिंह:** आप जो कह रही हैं कि स्टेट गवर्नमेंट और डिस्ट्रिक्ट एडमिनिस्ट्रेशन करे, मेरा आपसे आग्रह है कि आपको यह अधिकार है कि उनका लाइसेंस आप सीधे कैंसेल कर सकते हैं। इसलिए आप यहाँ से सीधा लिखकर भेज दें एक गवर्नमेंट ऑर्डर कि जो नहीं दिखाएगा, जब उसकी शिकायत होगी तो उसका लाइसेंस कैंसेल कर दिया जाएगा। यह करने में आपको कौन सी दिक्कत है? ... (व्यवधान)

**श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ):** मेरा एक निवेदन यह है कि मैंने अपने भाषण के समय भी यह बात कही थी, जो आप मंत्री महोदय बता रहे हैं कि सौ के करीब ऐसे चैनल निकाल रहे हैं, यदि वे किसी पैकेज का हिस्सा रहेंगे तो वे फ्री टु एयर नहीं हो पाएँगे। उनका अलग एक ग्रुप बनाया जाए और सीधे उनको दिखाने की अनिवार्यता हो। यह व्यवस्था नहीं होगी तो दिक्कत होगी।

**श्रीमती अम्बिका सोनी :** मैंने अग्रवाल जी का सुझाव लिखकर रखा है। मैंने उसका उत्तर देने का भी प्रयास किया है। जो भी इसमें और करने की आवश्यकता होगी, आप यकीन मानिये कि कोशिश है कि जो फ्री टु एयर आज हैं, जो केबल ऑपरेटर फ्री टु एयर दिखाता है, वह डिजिटलाइज़ेशन के बाद भी फ्री टु एयर दिखेंगे। उसके अलावा हम कई चैनल नहीं देख पाते हैं, क्योंकि वे दर्शक को पूरा बुके खरीदने पर मजबूर करते हैं, जबकि वह बुके बहुत महंगा होता है। हम उस बुके में से भी एक-दो-तीन, जितने चाहें उतने चैनल देखेंगे। मैं आपका उत्तर देना चाहती हूँ कि इस बिल के पारित होने के बाद, सभी सदस्यों के समर्थन के बाद यह अधिकार जरूर मिलेगा कि जो केबल ऑपरेटर केबल नेटवर्क रैगुलेटरी एक्ट, 1995 का उल्लंघन करेगा तो हमें अधिकार होगा उस केबल ऑपरेटर के लाइसेंस के बारे में प्रश्नचिन्ह लगाने का। आज तक यह कानूनी तौर पर नहीं था, लेकिन इस बिल के बाद यह कानूनी होगा। मैं यही अनुरोध करना चाहती हूँ कि यह बिल भारत को आगे ले जाएगा। इसमें किसी से तुलना करने की बात नहीं है। भारत में हम जानते हैं कि मीडिया और एंटरनैनमेंट इंडस्ट्री की ग्रोथ रेट 12 से 14 परसेंट रही है। शायद किसी और सेक्टर में पिछले सालों में इतना ग्रोथ नहीं हुआ है। यदि ग्रोथ हो रहा है तो हम लोग भी इस बिल को पारित करके इस ग्रोथ को आगे ले जाने, इस सेक्टर को रैगुलराइज़ करने और अनऑर्गेनाइज़ सेक्टर को कानूनी दायरे में लाने के लिए बहुत बड़ा कदम है। मैं माननीय सदस्यों को, विशेषकर दो साथियों को जो शायद दूसरी राय रखते हैं, अनुरोध करना चाहती हूँ It is not anti-poor, it is not anti-small operators, it is not against persons who are earning their livelihood in the cable industry and it is certainly not for the big players. This is for the good of India and for the country to go forward in an organised fashion.

**श्री रमेश बैस (रायपुर):** महोदय, मैं मंत्री जी को एक सुझाव देना चाहता हूँ कि डीटीएच की चर्चा वर्ष 2000 से प्रारम्भ हुई है। उस समय मैं सूचना प्रसारण मंत्री था। अभी देखना में आता है कि कोई भी केबल वाला यह नहीं बताता है कि फ्री-टू-एयर चैनल कौन सा है और पैड चैनल कौन सा है। जिसके कारण आम जनता को मालूम नहीं पड़ पाता है। इसलिए हर चैनल वाले को आप निर्देश दीजिए कि वे फ्री-टू-एयर और पैड चैनल का वर्णन दें। दूसरी बात, मैं कहना चाहता हूँ कि आप बुके सिस्टम दे रहे हैं, उसमें जिस चैनल की जरूरत नहीं होती है उसको भी लेना पड़ता है, जबकि हमारे पास इनडिवीजुअल चैनल का रेट है। इसलिए इसमें इनडिवीजुअल चैनल को ही दिया जाए, यह भी प्रावधान हो जाए तो अच्छा होगा।

**श्रीमती अम्बिका सोनी :** मैंने इस बात को कहा है कि यह होने वाला है कि इस प्रावधान के बाद आप इनडिवीजुअल चैनल देख सकते हैं। मैं आपकी राय मानते हुए कोशिश करूंगी कि जल्दी से जल्दी हर चैनल को कहा जाए कि वे बताएं कि कौन से चैनल उनके प्री-टू-एयर हैं और कौन से पैड चैनल हैं।

**श्री महेश जोशी (जयपुर):** महोदय, मैं भी एक सुझाव देना चाहता हूँ कि हर कम्पनी का अलग सेट टॉप बॉक्स होता है। यदि हम किसी एयरटेल या टाटा कम्पनी का कनेक्शन लेना चाहे तो उनका सेट टॉप बॉक्स अलग-अलग खरीदना पड़ता है। मेरा सुझाव है कि इसके लिए एक स्टैंडर्ड सेट टॉप बॉक्स होना चाहिए ताकि जिसे जिसका बुके या कनेक्शन लेना है, ले सके।

**श्री शत्रुघ्न सिन्हा (पटना साहिब):** यह बहुत अच्छा बिल है, प्रो इंडिया है, प्रो इंडियन है, इसे पास किया जाए।

DEPUTY-SPEAKER: The question is:

“That the Bill further to amend the Cable Television Networks (Regulation) Act, 1995, be taken into consideration.”

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

The question is:

“That clauses 2 to 13 stand part of the Bill.”

*The motion was adopted.*

*Clauses 2 to 13 were added to the Bill.*

*Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, the hon. Minister may move that the Bill be passed.

SHRIMATI AMBIKA SONI: Sir, I beg to move:

“That the Bill be passed.”

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

“That the Bill be passed.”

*The motion was adopted.*

---



**14.15 hrs**

**DEMAND FOR SUPPLEMENTARY GRANT—(RAILWAYS)-2011-12**

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up Item No.19, Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2011-12.

Motion moved:

“That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper, be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31<sup>st</sup> day of March, 2012 in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16.”

**श्री हुक्मदेव नारायण यादव (मधुबनी):** उपाध्यक्ष महोदय, इस रेल बजट की जो अनुपूरक मांगें हैं, मैं उस पर कुछ विचार व्यक्त करने के लिए सदन में खड़ा हुआ हूँ। मैं माननीय त्रिवेदी जी से प्रार्थना करूंगा कि वे भारत के छः लाख गांवों में बसने वाले जो 85 प्रतिशत लोग हैं, गांव के गरीब, मजदूर, किसान हैं, जो हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा रेल में सफर करते हैं, सबसे ज्यादा कष्ट उठाते हैं, उनकी दशा-दिशा और उनकी सुविधाओं पर प्राथमिक तौर पर अवश्य विचार करेंगे।

महोदय, मैं खोजने लगा कि रेल के बारे में कहां से शुरू करूं। वर्ष 1939 में मेरा जन्म हुआ था। वर्ष 1939 में जब अंग्रेजी राज था, तब भारतवर्ष के रेल में अठारह हजार कुल डिब्बे थे और उसमें यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या कुल मिलाकर साल भर में 60 करोड़ के आसपास होती थी। आज की तारीख में आपके पास कितने डिब्बे हैं और साल में कितने यात्री सफर करते हैं और एक डिब्बे पर औसतन एक साल में कितने यात्री आते हैं, इसी से अंदाजा लग जाएगा कि भारतीय रेल की क्या व्यवस्था है, क्या दुर्व्यवस्था है।

दूसरी बात, मैं यह कहना चाहूंगा कि जब हमारा देश गुलाम था, उस समय हम और मुलायम सिंह जी, रेवती रमण जी भी यहां हैं, जो उस रेल पर चढ़ते थे, उस समय फर्स्ट क्लास, सेकण्ड क्लास, इंटर क्लास और थर्ड क्लास- ये चार तरह के डिब्बे होते थे। इसलिए कि एक नंबर में ऊपर के सबसे संपन्न वर्ग के लोग होते थे, दूसरे में अपर मीडिल क्लास के होते थे, तीसरे में मिडिल क्लास के लोग होते थे और चौथे में समाज का लोअर आर्थिक क्लास होता था। इसलिए वे चार श्रेणी बनाए गए। देश आजाद हुआ तो भारत सरकार को धन्यवाद देना चाहिए कि आजाद भारत में रेल में उन चार श्रेणियों को समाप्त करके केवल दो श्रेणी रखा गया- प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी। तीसरे क्लास के डिब्बे पर जो तीन लकीरें पड़ी हुई थीं, उसमें से एक लकीर को हटा दिया गया। केवल एक लकीर हटा कर तीसरे क्लास को सेकण्ड क्लास बना दिया गया और दो क्लास रखे गए - प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी। इसलिए कि भारत में उस समय सोचा गया कि दो क्लास ही रखा जाए, समाज को जाति और वर्ग के आधार पर नहीं, समाज को केवल आर्थिक आधार पर बांटा जाए - संपन्न और निम्न वर्ग। यह बहुत अच्छी बात है, लेकिन धीरे-धीरे जब रेल चलने लगी तो उस रेल में फर्स्ट क्लास के साथ-साथ एसी टू टियर आकर जुड़ गया। माननीय सदस्यों को यह जानकारी होनी चाहिए कि जब गाड़ी में भी एसी टू टियर लगा था तो एम.पी. को एसी टू टियर में चढ़ने की सुविधा नहीं थी। वे साधारण फर्स्ट क्लास में चढ़ सकते थे, एसी टू टियर में नहीं चढ़ सकते थे। लेकिन, बाद में चलकर यह सुविधा प्राप्त हुई। फिर एसी टू टियर के बाद एसी फर्स्ट आ गया, एसी थ्री टियर आ गया। जेनरल फर्स्ट क्लास अभी भी कुछ गाड़ियों में चलते हैं और उसके साथ-साथ स्लीपर क्लास

आ गया। स्लीपर के बाद एक क्लास और आया जिसका नाम है ठसाठस क्लास। उस ठसाठस क्लास की यात्रा हम लोग नहीं कर पाते हैं। मंत्री जी, मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि इंसान सब बराबर हैं, परमात्मा ने हर इंसान को बराबर बनाया है, चाहे उसने भले ही किसी जाति या धर्म में जन्म लिया हो। चाहे वह बिरला सेठ या किसी मजदूर के घर में जन्म ले, लेकिन प्रकृति ने हर इंसान को प्राकृतिक सुविधा बराबर दी है। एसी फर्स्ट क्लास में बीस लोग यात्रा करें और वहां चार शौचालय हैं। एसी टू टायर में 46 लोग यात्रा करें, वहां भी चार शौचालय हैं। एसी स्लीपर में 96 लोग यात्रा करें, वहां भी चार ही शौचालय हैं। ठसमठस क्लास में बहुत सारे लोग यात्रा करते हैं, वहां भी चार ही शौचालय होते हैं। जहां बीस व्यक्ति यात्रा करें, वहां भी चार शौचालय हैं, 46 व्यक्तियों के लिए भी चार शौचालय हैं, 96 लोगों के लिए भी चार ही शौचालय हैं और ठसमठस क्लास में जो यात्रा कर रहा है, उसके लिए भी चार ही शौचालय हैं। क्या यह रेलगाड़ी इंसानों के लिए है या शैतान के लिए है? एसी फर्स्ट में भी वही इंसान चलता है, जिसके दो हाथ-पैर हैं, वहीं नाक और कान है, उसे भी शौचालय की उतनी ही सुविधा चाहिए, जितनी उनको चाहिए। लेकिन हमने ऐसा सोचा है कि एसी प्रथम में जो चलते हैं, वे भारत के इंसान हैं और जो ठसाठस क्लास एवं स्लीपर में चलते हैं, शायद आज की रेल ने उनको इंसान का दर्जा भी नहीं दिया। ये देंगे भी कैसे।

श्री मोंटेक सिंह अहलुवालिया कहते हैं कि 26 रुपए, 32 रुपए की आमदनी पर रहने वाला आदमी गरीबी रेखा के बराबर है। शैलेन्द्र जी, श्री मोंटेक सिंह अहलुवालिया जैसे जो बहुत बड़े लोग हैं, जो अपने घर में बड़ा मोटा विलायती एलसिशियन कुत्ता पालते हैं, जो एक बार किसी को देखता है, उसका चेहरा देखने के बाद उसकी दुर्गति हो जाती है। ऐसे जो कुत्ते पालते हैं, मैं उन कुत्ते पालने वालों से कहता हूँ कि क्या 26 रुपए, 32 रुपए में आप अपने विलायती कुत्ते का खर्चा चला सकते हो। इस देश के बड़े घरानों के लोग, जिनका कुत्ता भी 26 रुपए, 32 रुपए पर रोज जिन्दा नहीं रह सकता है, उस देश में 26 और 32 रुपए पर जिन्दगी जीने वाले उन करोड़ों इंसानों को कुत्ते की जिन्दगी से भी बदतर समझते हैं। जिस सरकार में यह दृष्टि हो, गरीब मजदूर, साधारण लोगों को कुत्ते से भी बदतर समझा जाता हो, जब हम आदमी ही नहीं हैं, कुत्ते के बराबर हैं तो आप हमारे लिए योजना क्या बनाएंगे? उनके जैसे कुत्ते के लिए भी रेलगाड़ी में क्या कोई सुविधा देंगे? बड़े आदमी का कुत्ता भी एसी फर्स्ट में चलता है और गरीब महिला अपने बच्चे को गोदी में लेकर चलती है, वह ऐसे ठसमठस क्लास में चलती है कि बच्चा अगर दूध के लिए रोने लगे तो वह उसे अपनी छाती से भी लगा सके, इतनी जगह भी उसे नहीं मिल पाती है। बड़े आदमी का कुत्ता भी एसी फर्स्ट में चले और गरीब व्यक्ति को खड़े होने की भी सुविधा न मिले, क्या उन गरीबों के लिए रेल विभाग के पास दिल में कोई दर्द है? मैं जब एमएलए था तो मैं रेलगाड़ी में चढ़ने के लिए गया। मैं

पीछे से वहां गया और वहां एक डिब्बा देखा। मैंने कहा कि इस रेलगाड़ी में यह कौन सा डिब्बा लगा है तो उन्होंने कहा कि यह सैलून है। मैं गांव का आदमी था, एमएलए बन गया था। हम तो सैलून में दाढ़ी-बाल बनवाते हैं। मैंने सोचा कि बहुत अच्छा हुआ कि रेलगाड़ी में सैलून लगा दिया। यहां से पटना जाते-जाते रास्ते में ही दाढ़ी बनवा लेंगे। एक जंक्शन पर समस्तीपुर में गाड़ी रुकी, मैं उसमें झांकने गया। वहां जो खड़ा था, उसने मेरे से पूछा कि आप कहां झांक रहे हैं। हमने उससे कहा कि यह सैलून है, जरा हम यहां दाढ़ी बनवा लें। उसने कहा कि यह सैलून नहीं है। उसी रेलगाड़ी में जीएम का एक डिब्बा आजाद भारत में लगता है, रेलवे बोर्ड के अधिकारी उसमें चलते हैं। एक आदमी के लिए एक पूरा डिब्बा, उसी तरह का डिब्बा अगर जनरल में है तो उसमें डेढ़ सौ लोग घुसे हुए हैं।

आपने कभी पटना से गया तक का सफर किया है, पटना से गया तक अगर सफर करेंगे तो देखेंगे कि रेलगाड़ी का डिब्बा कितना है। फर्स्ट क्लास अलग है, सैंकिंड क्लास अलग है, थर्ड क्लास, जिसे आप सैंकिंड क्लास कहते हैं, सैंकिंड क्लास अलग है, इसके अलावा एक छत क्लास है और उसके अलावा डिब्बा में भी डिब्बा के जोड़ पर व्यक्ति बंदर के जैसे लटका रहता है, वह जोड़ क्लास है। उसके अलावा रेलवे के ईंजन पर दोनों तरफ खड़ा रहता है, वह ईंजन क्लास है। उसके अलावा रेल के नीचे बेट्टी निकालने के बाद जो खोखा बचा रहता है, उसमें भी रेल के नीचे आदमी घुसा रहता है। जान पर इतना जोखिम उठा कर गरीब यात्रा करता है और फिर वह रेलगाड़ी में कुचल कर मरता है। उसके लिए आप क्या करते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, कोई बड़ा आदमी शादी करता है तो दुल्हन-दूल्हा आते हैं, ए.सी. फर्स्ट में चढ़ जाते हैं। उनके लिए स्नैक्स हैं, लंच है, डिनर है, सूप है, न जाने क्या-क्या है, बियर है, जो चाहे अपना सब मंगाकर मौज करते चले जाओ। पंचसितारा होटल की मस्ती लेते चले जाओ। एक वह हिन्दुस्तान है और एक हिन्दुस्तान वह जनता क्लास का है, जिसमें गरीब की बेटी शादी करके आती है, उसे जगह नहीं मिलती है, गांव से मां-बाप आते हैं, अटैची-बक्सा ट्रेन में घुसाते हैं और अपनी बेटी और जमाई को भी उसी डिब्बों में ठेलकर रख देते हैं। किसी तरह बाप कर्ज करके लाता है, एक दिन के लिए अपनी बेटी को रानी बनाकर ससुराल भेजता है, लेकिन उस ठसम-ठस क्लास में पसीने के कारण उसके चेहरे का सारा लिपिस्टिक पाउडर टपकने लगता है, वह अपने पल्लू से उसे पोंछती है और घर जाते-जाते उसका चेहरा बिगड़ जाता है, उसकी साड़ी का रंग भी उतर जाता है। यह है हिन्दुस्तान-असली हिन्दुस्तान। क्या उस असली हिन्दुस्तान के लिए इस रेल में आप कुछ कर पाएंगे? इसीलिए मेरी आपसे विनम्र प्रार्थना है,



जिस हिन्दुस्तान की मैं बात करता हूँ, मुलायम सिंह की बात की है, रेवती रमण जी की बात की है, गांधी, लोहिया, दीनदयाल, जयप्रकाश, चौधरी चरण सिंह, लाल बहादुर शास्त्री, सरदार पटेल चूंकि वे उस तृतीय श्रेणी में चलते थे, उस समय गरीबों के बीच में चलते थे, इसलिए गरीबों के दर्द को जानते थे। गरीबों के दर्द की कहानी सुनते थे, गरीबों के दर्द से पिघलते थे और इसलिए हिन्दुस्तान के गरीब को कुछ देने के लिए नए हिन्दुस्तान का सपना देखते थे।

आज हम नेता हैं, ए.सी. फर्स्ट में चलते हैं और जनता ठसम-ठस क्लास में चलती है। अफसर का और नेता का किसी जनता के साथ रेलगाड़ी में कोई समन्वय है क्या, उनके दुख-दर्द की कहानी सुनते है क्या? मैं आपकी किताब निकाल कर नहीं बताऊंगा। रेल बजट पर बोलते हुए इसी संसद में हमारे राजनैतिक गुरु डॉ. लोहिया ने उस समय की भारत सरकार से कहा था कि रेलगाड़ी में सभी श्रेणियों को खत्म कर दो, केवल एक तृतीय श्रेणी रहने दो, एक श्रेणी रहने दो, क्या हम इससे सहमत होंगे? अफसोस कि मैं भी उसमें चाहते हुए भी नहीं हो पाऊंगा, क्योंकि आज राजनीति का चरित्र बदला है, चेहरा बदला है, चाल बदली है, चिन्तन बदला है, संसद् का स्वरूप बदला है। इसका वर्ग स्वार्थ और वर्ग संस्कार बदला है, इसलिए हम उस तरह की बात नहीं कर सकते, नहीं तो आज भी मैं कहता हूँ कि अगर हिन्दुस्तान में समतामूलक समाज लाना चाहते हैं तो रेल उसमें बहुत काम कर सकती है। अगर सभी क्लास को आज खत्म करके केवल सैकिंड क्लास रहने दीजिए और उसमें कुछ सीटें रेल बोर्ड के अफसरों और राजनेताओं के लिए, विधायकों और सांसदों के लिए भी सुरक्षित कर दीजिए तो जब ये भी उस ठसम-ठस क्लास में जाएंगे, इनको भी शौचालय का कष्ट होगा, इनको भी चाय-पानी का कष्ट होगा, 'का दुःख जाने दुखिया या जाने दुखिया की माँ, जाके पैर ना फटी बिवाई, सो का जाने पीड़ पराई।' जब इनकी देह में भी कांटे चुभेंगे तो इनको दर्द का अहसास होगा, यह मैं आपसे विनम्र प्रार्थना करना चाहता हूँ।

नम्बर दो-भारत की रेल जहां-जहां पिछड़ा इलाका था, वहां छोटी लाइन और जहां-जहां बड़ी लाइन थी, वह पहले सम्पन्न हुआ। उत्तर प्रदेश और बिहार में सबसे पहले छोटी लाइन थी, उसमें भी बिहार में मिथिलांचल, जिस नेपाल की सीमा पर दरभंगा, मधुबनी से मैं आता हूँ, वहां केवल छोटी ही लाइन थी। वहां बड़ी लाइन का दर्शन नहीं हुआ। मैं अटल बिहारी वाजपेयी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ, मिथिलांचल का कण-कण और जन-जन उनका आभारी रहेगा कि जब उनकी सरकार बनी तो उन्होंने सम्पूर्ण हमारी छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया और कहा कि सभी छोटी लाइन बड़ी लाइन में परिवर्तित हों और दोहरी लाइन बनें। लालू प्रसाद जी भी आये, वे भी कुछ करके गये, मैं उनको भी धन्यवाद देना चाहता हूँ। लेकिन नई रेल लाइन 23 बिहार में अधूरी पड़ी हुई है। सर्वेक्षण कराने पर कितना दिया है, आप लोगों

को आश्चर्य होगा कि 1995-96 से रेलवे की ये योजनाएं चल रही हैं और उन योजनाओं में 129, आपने संसद में मेरे प्रश्न के उत्तर में स्वीकार किया है कि 129 नई रेल लाइनें हैं, जो अभी तक आप पूरी नहीं कर पाये हैं। 45 आमान परिवर्तन की हैं और 164 दोहरीकरण की हैं, जिनमें से 87 के लगभग पूरी हुई हैं, बाकी अधूरी पड़ी हुई हैं। ये कब से हैं, 1995-96 से ये योजनाएं चलती चली आ रही हैं। जब आपके पास पैसा नहीं था, साधन नहीं था तो दिखावटी काम क्यों किया? क्या लॉलीपॉप बांटने के लिए कि आओ, आओ, रेलगाड़ी का शिलान्यास करते हैं, लोगों को हसीन सपना दिखाते हैं? रेलगाड़ी आएगी, उस पर तुम चढ़ जाओगे, दिल्ली, पटना जाओगे, बाइस्कोप को देखोगे, लौटकर घर आओगे। बाइस्कोप का सिनेमा दिखाने के लिए रेलगाड़ी का शिलान्यास क्यों किया था? पैसा नहीं था, लेकिन रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को वेतन देने के लिए पैसा है, उनको सुविधा से रहने के लिए पैसा है, उनकी सुख-सुविधा के लिए पैसा है, नौकरशाह को खाना-खर्च देने के लिए पैसा है, लेकिन रेल की बड़ी लाइन, छोटी लाइन, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण करने के लिए आपके पास पैसा नहीं है। कई नई रेल लाइनें बिहार की पड़ी हुयी हैं, आमान परिवर्तन की चार योजनाएं हैं, वे अधूरी पड़ी हुयी हैं, दोहरीकरण की तीन योजनाएं हैं, जो अधूरी पड़ी हुयी हैं। मुंगेर, पटना, कोसी और गंडक में पुल बनना था, पटना में अटल बिहारी वाजपेयी जी ने शिलान्यास किया, कोसी में नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे और अटल जी थे, उन्होंने शिलान्यास किया, जब अटल जी कोसी में गए थे, दो-दो दिन पैदल चलकर सतुआ, बगिया, ठेकुआ बांधकर औरत और मर्द उस कोसी के पेट में, बालू के रेत में लाखों की संख्या में नर-नारी आए थे। अंग्रेजी राज में भपटियाही में ही रेल का पुल था, ललित नारायण मिश्रा रेल मंत्री जी सपना देखते चले गए, वह नहीं पूरा हुआ। अटल बिहारी वाजपेयी जी उसका शिलान्यास करने गए थे और लोगों में एक आशा जगी थी, लेकिन आज तक कोसी का वह पुल नहीं बन पाया है। पटना में, दीघा में पुल का पाया बना हुआ है, लेकिन उस पर गाटर नहीं पड़ रहा है, मुंगेर में अधूरा है और गंडक में पुल बनाकर हाजीपुर से छपरा वाली दोहरी लाइन करने का काम था, उसके लिए गंडक में पुल बनना था, वह अधूरा पड़ा हुआ है। रेल केवल यात्रा का साधन नहीं है। भारत की रेल आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक, धार्मिक एकता को जोड़ने की कड़ी बनती है। द्वारिकाधाम से कामरूप तक अगर सीधे रेलगाड़ी चला दीजिए तो भारत की पश्चिमी तट पर द्वारिका समुंदर के किनारे भारत की सांस्कृतिक और धार्मिक सबसे अंतिम छोर में है। कामरूप सबसे पूरब में है। अगर द्वारिकाधाम से कामरूप तक सीधी रेलगाड़ी चला दीजिए, तो आप देख लीजिए कि कितने भारत के सांस्कृतिक और धार्मिक नगरों को वह जोड़ेगी। अगर रामेश्वरम से लेकर हरिद्वार तक गाड़ी चला दीजिए, तो रामेश्वरम से लेकर बद्रिका आश्रम, केदारनाथ, गंगोत्री और यमुनोत्री का सीधा संबंध जुड़ जाएगा। उसके साथ-साथ

भारत की सीमा के किनारे-किनारे नेपाल के साथ हम लोग बसे हुए हैं, सीतमढ़ी से जयनगर, जयनगर से निर्मल्ली, अगर नेपाल के किनारे जोड़ दीजिए, तो उस लाइन का सामरिक और आर्थिक महत्व है, उस लाइन का बहुत महत्व है। नेपाल की सीमा के साथ-साथ उधर से चीन बढ़ता चला आ रहा है, इसलिए कभी हमको इसकी जरूरत पड़ेगी और कोसी में अगर दूसरा पुल नहीं बनाते हैं तो वहां एक कुरसैला पुल है, अगर किसी कारण से वह टूट जाए, तो संपूर्ण उत्तर-पूर्व की हमारी रेल लाइन न होने से सब ध्वस्त हो जाएगा, हम कहीं पलटन नहीं भेज सकेंगे, उनके लिए राहत और राशन नहीं भेज सकेंगे।

**उपाध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य संक्षेप कीजिए।

**श्री हुक्मदेव नारायण यादव :** महोदय, मेरी विनम्र प्रार्थना है कि आप इस पर आइए। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि आप मालवाहक डिब्बे नहीं बनाते हैं, आज भी क्यों प्राइवेट कंपनी से उसे खरीद रहे हैं? किसान के लिए सबसे ज्यादा खाद चाहिए और खाद के लिए आपके पास डिब्बे नहीं हैं, रैक प्वाइंट नहीं बनाते हैं, जयनगर में बड़ी लाइन, पंडौल में बड़ी लाइन, दरभंगा तक बड़ी लाइन, उत्तर प्रदेश में जहां-जहां बड़ी लाइनें गयी हैं, आप रैक प्वाइंट वहां तक क्यों नहीं पहुंचाते हैं? नजदीक में रैक प्वाइंट बनेगा, तो वहां खाद की बोरी उतरेगी, वहां से डीलर और एजेंट उसे ले जाएंगे, किसान को सस्ता मिलेगा, उसे सुविधा होगी, लेकिन आप उसे क्यों नहीं बनाते हैं? आप इसे बताने की कृपा करेंगे।

महोदय, मैं पूछना चाहता हूं कि निजी निवेश से ही जो कंटेनर का टर्मिनल बनाना था, उससे आज भंडारण क्षमता बढ़ती, कंटेनर टर्मिनल बढ़ता, तो उसे रेलवे बोर्ड ने क्यों नहीं बनाया, क्यों इसको छोड़ दिया? उपाध्यक्ष महोदय, सबसे आश्चर्य की बात है, रेलवे के पास 10.65 लाख एकड़ जमीन है, जिसमें से 2,424 एकड़ जमीन अतिक्रमण में है। इसका अतिक्रमण किसने किया? आपने किस अधिकारी को इसके लिए पकड़ा? बिना रेल के अधिकारियों की साठगांठ के कहीं अतिक्रमण होता है। रेल के अधिकारी आते हैं, लोगों को बुलाते हैं, अतिक्रमण करवाते हैं, रेल की संपत्ति पर कब्जा करवाते हैं, जहां रेल के अधिकारी ही रेल की संपत्ति को लुटवा रहे हैं, तो कौन उसे बचा सकता है?

त्रिवेदी जी आपसे विनम्र प्रार्थना है कि यह संसदीय लोकतंत्र का दुर्भाग्य है कि जनता सरकार अभिमुख है, सरकार नौकरशाही अभिमुख है। देश की जनता संसद की गुलाम है। संसद सरकार की गुलाम है और सरकार नौकरशाह की गुलाम है। इसका मतलब है कि आज संपूर्ण देश नौकरशाही का गुलाम है। जब हम प्रश्न पूछेंगे और आलोचना करते हैं। आप उठिएगा और उसका जवाब दीजिएगा। आप हमारे तर्क को काटिएगा। आप उनको नहीं डांटिएगा। अफसर गड़बड़ और घोटाना करे और उस के लिए मंत्री जवाब दे। कुत्ता पोसे कोई और उसका जुठना उठाए कोई। गोलमाल करे नौकरशाह और हम आलोचना करते हैं

तो दुर्भाग्य है कि मंत्री समझते हैं कि उनकी आलोचना हो रही है। मेरी सरकार की आलोचना हो रही है। मैं बिहार में जब एमएलए था, बाबू दरोगा प्रसाद राय उस समय वहां के मुख्यमंत्री थे। मैं इसी प्रकार सरकार पर करारा प्रहार करता था और वह जवाब भी बहुत देते थे। एक दिन उन्होंने चेम्बर में बुलाकर कहा कि हुक्मदेव जी, जब मैं आप को डांटता हूं तो आप घबराना मत। विधानसभा में जितनी कड़ाई से आप बोलते हैं, अफसर पर कलम चलाने में मुझे उतनी मजबूती आती है। इसलिए आप खूब कड़ाई के साथ विधानसभा में बोला कीजिए। एक वह नेता थे जिनकी आज मैं प्रशंसा कर रहा हूं लेकिन अब तो नेता दो तरह के हो गए हैं। दो तरह के नेता होते हैं एक देश के खातिर मरते हैं और एक देश को खा कर मरते हैं। दो तरह के नेता होते हैं। फिर उसके बाद क्या.. एकतारा बोले टुनुक-टुनुक रे टुनुक टुनुक। इसलिए आपसे मेरी विनम्र प्रार्थना है। मैं ज्यादा समय न लेते हुए केवल दो बातें रख कर अपनी वाणी को विराम दूंगा।

**उपाध्यक्ष महोदय :** दो बातें बोलिए लेकिन वे ज्यादा लंबी न हों।

**श्री हुक्मदेव नारायण यादव :** रेल में दुर्घटनाएं होती हैं। तीन वर्ष 2008-2009, वर्ष 2009-2010, वर्ष 2010-2011 और वर्ष 2011-2012, जून तक का आंकड़ा इन्होंने दिया है। मैं आप से प्रार्थना करना चाहता हूं कि कुल टक्कर की संख्या 30, पटरी से उतरे 261, चौकिदार रहित फाटक पर दुर्घटनाओं की संख्या 118, आग से हुई दुर्घटनाओं की संख्या - 8, विविध दुर्घटनाओं की संख्या - 12 कुल दुर्घटनाओं की संख्या 329, रेल दुर्घटना में मारे गए लोगों की संख्या - 72, घायलों की संख्या 375 है। ये मरने वाले कौन हैं? क्या कोई बड़े आदमी हैं? सब से ज्यादा जनरल क्लास (ठसाठस क्लास) वाले लोग मरे हैं। गरीब लोग मरे हैं और घायल हुए हैं और उनमें से आज तक क्षतिपूर्ति के 530 मामले लंबित हैं। उन गरीबों के पास कहां इतना समय है कि वह क्षतिपूर्ति के लिए यहां-वहां दौड़ेंगे? वे कहां-कहां खोजने जाएंगे। लोग मर गए। उन के बाल-बच्चे रोते रह गए। वे चले गए। उनके लाश के चिथड़े उड़ गए। उस के लिए रोने वाला कौन है? उस को खोजने वाला कौन है? रेलवे के ऑफिसर और रेलवे के अधिकारी मौन हैं। इसलिए कहां से उनको इंसाफ मिलेगा। इसलिए आप से विनम्र प्रार्थना है। उपाध्यक्ष महोदय, दुर्घटना पर कार्रवाई होनी चाहिए। चूक करने वाले कर्मचारियों पर क्रमश 200 और 273 पेनाल्टी लगाई गई। 80 लोगों को बर्खास्त किया गया। शैलेन्द्र जी मुझे खुशी है कि आप आंकड़ा निकालते हैं और संसद में प्रस्तुत करते हैं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** कृपया आसन को संबोधित कीजिए।

**श्री हुक्मदेव नारायण यादव :** 80 लोगों को बर्खास्त किया गया। 80 लोग जो बर्खास्त हुए हैं वे कौन हैं? वे चतुर्थ वर्ग और तृतीय वर्ग के कर्मचारी होंगे। वे अनुसूचित जाति, दलित, पिछड़े वर्ग एवं निर्धन-निर्बल के बेटे होंगे। क्या आप ने किसी जीएम, डीआरएम, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन, मेम्बर टेक्निकल या स्टेशनमास्टर

को बर्खास्त किया? वह नहीं किया। वह तो आप के पास फाइल ले कर आएंगे और बोलेंगे, यस सर, टेक्निकल फॉल्ट हुआ है, वह गेटमैन था और वह नशा कर सोया था। इसलिए गाड़ी डिरेल हो गयी। आप एक ऐसी मशीन लाये हैं कि फॉग में दिखाई देगा। बादी बारह और पंच अठारह। ड्राइवर टीवी पर कह रहा था कि इस मशीन की कोई उपयोगिता नहीं है। इससे और दुर्घटना होने की संभावना है लेकिन रेलवे बोर्ड वाले कहते हैं कि नया मैकेनिज्म और नयी टेक्नोलॉजी लाए हैं। क्यों नयी टेक्नोलॉजी लाए हैं? यह टेक्नोलॉजिकल एक्सप्लायटेशन चलता है। यह टेक्नोलॉजिकल करप्शन है। नई मशीन लाएंगे और मंत्रालय में जाएंगे उसको पास कराएंगे और अंदर-अंदर कमीशन खाएंगे। नई टेक्नोलॉजी आएगी और हमारा पॉकेट भर जाएगा, गरीब रेल एक्सिडेंट में मर जाएगा। गरीब तो दबे कुचले हैं मरते आए हैं मरते रहे हैं और आगे भी मरते रहेंगे। उनके लिए रोने वाला कौन है? उन के लिए न हम रोएंगे और न आप रोएंगे। क्योंकि हमारी और आप की आंखों में उनके लिए आंसू नहीं हैं।

अंत में हाथ जोड़कर प्रार्थना करूंगा कि लोग चाहे हवाई जहाज में मरें या रेल में मरें, आप उन्हें मुआवजा बराबर क्यों नहीं देंगे? इंसान की कीमत बराबर है या वह वजन पर बिकती है। हवाई जहाज में यदि मोटा व्यक्ति जाता है तो वह ज्यादा मुआवजा पाएगा और रेलगाड़ी में गरीब, दुबला-पतला व्यक्ति चलता है तो क्या वह कम मुआवजा पाएगा? क्या आदमी का मुआवजा भी तोलकर देंगे? इंसान बराबर है। जब हम समाजवादी आंदोलन से निकले थे, उस समय यही धारणा लेकर निकले, यही दर्शन गांधी जी का था, दीनदयाल, लोहिया, अम्बेडकर का यही दर्शन था। भारत का दर्शन यही है - सब जन हैं एक समान, मानव-मानव एक समान, सब जन हैं ईश्वर संतान। जब सब बराबर हैं, सबमें एक आत्मा है, सबकी जिंदगी की बराबर कीमत है, तो मरने पर उनका मुआवजा भी बराबर क्यों नहीं देंगे।...(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय :** कृपया अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

**श्री हुक्मदेव नारायण यादव :** ऐसा क्यों होगा कि हवाई जहाज पर बड़ा बाबू मरे तो करोड़ रुपये मुआवजा पाए और रेलगाड़ी में गरीब आदमी मर जाए तो लाख, दो लाख रुपये मुआवजा पाए। अगर कीमत पर ही बिके तो क्या कोई बड़ा आदमी है, जो देश में अपनी लाश बेचने के लिए तैयार है? है कोई बड़ा आदमी जो अपनी लाश बेचना चाहे, तो गांव के सब गरीब लोग चंदा इकट्ठा करके कीमत जुटा देंगे, हमें दो-चार लाख दे दीजिए।

मैं प्रार्थना करूंगा कि लंबित योजनाओं को पूरा कीजिए। साधन हैं तो आगे बढ़िए, साधन नहीं हैं तो रुकिए। हर योजना को समय पर पूरा करवाइए। धीरे-धीरे पूरा करवाइए। मालगाड़ी के डिब्बे ज्यादा

लगाइए। रेल का दोहरीकरण करवाएं। छोटी लाइन को बड़ी लाइन बनाइए और दूर-दूर तक के एरिया को आपस में जोड़िए। रेलगाड़ी में गरीबी, अमीरी का जो अंतर है, उसे मिटाने के लिए द्वितीय, तृतीय श्रेणी, ठसाठस क्लास में जो यात्री जाते हैं, उनके आगे हाथ जोड़िए। वे दुनिया में जगह-जगह महल बनाते हैं, अपना पसीना बहाते हैं, भारत का निर्माण करते हैं। वही इस देश के भगवान हैं। भगवान जिस क्लास में यात्रा कर रहा हो, अगर आप उनकी बहन, बेटी, बच्चों को इज्जत के साथ यात्रा सम्पन्न करवा देंगे तो मैं समझूंगा कि रेल मंत्रालय ने कुछ किया है। अगर इसमें अपने अधिकारियों के वेतन, भत्ते काटने पड़ें तो काटिए, लेकिन उन गरीब लोगों की यात्रा को सुखी, सरल, सहज बनाइए, इज्जत के साथ करवाइए।...(व्यवधान)

**श्री भक्त चरण दास (कालाहांडी):** उपाध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 2011-12 सप्लीमेंट्री डिमांड्स (रेलवे) के समर्थन में बोलने के लिए यहां खड़ा हुआ हूं। अगर हमारे देश में रेलवे नहीं आती, अगर विकास नहीं हुआ होता, तो जब दुनिया की अर्थव्यवस्था उगमगा रही है तब हमारे देश की अर्थव्यवस्था संतुलित नहीं होती। यूपीए सरकार के समय में जो रेलवे बजट बढ़ा है, जितनी नई योजनाओं को इनक्लूड किया गया है, अतीत में ऐसे कभी नहीं हुआ। अगर यूपीए सरकार के रेलवे विभाग ने गरीब लोगों के बारे में, जिन यात्रियों की बात आदरणीय हुक्मदेव जी कह रहे थे, उनके बारे में नहीं सोचा होता तो इज्जत कार्यक्रम, इज्जत नाम की योजना जिससे सौ किलोमीटर की दूरी मात्र 25 रुपये में कवर की जाती है, वह नहीं होती। हमारे देश में मेहनतकश लोग हैं। इस बात को ध्यान में रखते हुए काफी महत्वपूर्ण योजना रेल मंत्रालय ने लागू की है। यह सराहनीय बात है जो कभी दूसरी सरकार में नहीं हुई।

केवल यही नहीं, चाहे विद्यार्थियों के लिए पास में कन्सेशन हो या लेडीज के लिए ईएमयू स्पेशल ट्रेन हो, इस बारे में काफी कुछ किया गया है। इसी तरह करीब 27 से ज्यादा नयी योजनाओं को रेलवे ने अभी लागू किया है। इसका श्रेय जरूर रेल मंत्री जी को जाता है, यूपीए सरकार को जाता है। हमारे रेल मंत्री दिनेश त्रिवेदी जी बहुत अनुभवी और सरल स्वभाव के इंटरलैक्चुअल पर्सन हैं। वे अपने हिसाब से रेल विभाग को राष्ट्र के हित में मजबूती से लाने के प्रयास में लगे हुए हैं। अभी पैसेंजर क्लास में यात्रियों के ठसाठस होने की बात कही गई। अगर उन यात्रियों ने टिकट से यात्रा न की होती, तो भारत के सारे शहर उन मजदूरों की ताकत पर, हिम्मत पर न बने होते। उन सब यात्रियों ने रेलवे से दौरा किया है, जर्नी की है। उन्होंने रेलवे का प्रावधान, सुविधा, सहयोग लिया है। जैसे धरती मां पूरी दुनिया का अत्याचार सहती है, उसी तरह रेलवे का प्लेटफार्म, रेलवे की सारी सुविधाएं सहती आयी हैं और वह सब लोगों को लेकर चलती है, चाहे वह किसी भी धर्म या जाति का हो। वह चाहे गरीब हो या अमीर हो, रेलवे सबको साथ लेकर चलती है। लेकिन उसके साथ-साथ रेलवे को पैसा भी चाहिए। इसलिए जिसके पास धन है, उनसे थोड़ा धन लेना भी जरूरी है। जिन्हें कम्फर्टेबल जर्नी चाहिए, उनसे ज्यादा पैसा लिया जाता है और थोड़ा ज्यादा प्रावधान दिया जाता है। इसमें पात्र अंतर की कोई बात नहीं है। भारतीय लोकतंत्र हमेशा गांधी जी के मार्गदर्शन पर चला है। इसलिए हमें इस बात को नहीं भूलना चाहिए कि केवल राजनीतिक बातें कहकर हमारे में जो दृढ़ता आयी है, विकास आया है, जो संकल्प हमने लिया है, उसे नहीं भूलना चाहिए।

महोदय, यह जरूर है कि यात्री एक ट्रेन में बड़े भारी पैमाने पर यात्रा करते हैं। एक ट्रेन में एक ही पैसेंजर कोच होता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जिस ट्रेन में यात्री ज्यादा सफर करते हैं, उस ट्रेन का सर्वेक्षण करके यदि आप उसमें दो या तीन पैसेंजर कोच लगा दें, तो उन्हें सुविधा मिल जायेगी।

महोदय, बिहार और बंगाल में रेलवे का काफी विकास हुआ है। अभी हुक्मदेव जी कह रहे थे कि बिहार से कई रेल मंत्री बन चुके हैं। बिहार में कई तरह का विकास हो चुका है। लेकिन झारखंड, उड़ीसा, छत्तीसगढ़ और भारत के पिछड़े इलाके, जंगल के इलाके देख लीजिए, जहां आदिवासी और दलित लोग रहते हैं, उन सब इलाकों में रेलवे का जितना विकास होना चाहिए, उतना नहीं हो पाया है। वहां गरीबी, बेबसी, लाचारी और निश्चरता आज भी उतनी ही है जितनी पहले थी। अगर उन इलाकों में रेलवे का विकास होता, तो वहां औद्योगिक विकास होता। उसके साथ-साथ वहां पर शिक्षा का विकास होता। बहुत से विद्यालय, महाविद्यालय और टेक्नीकल इंस्टीट्यूशन्स वहां बनते। वहां की सामाजिक और आर्थिक व्यवस्था में बहुत परिवर्तन आता, जो नहीं हो पाया है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी का ध्यान उस ओर आकर्षित करना चाहता हूं।

महोदय, आज जो माओइस्ट एरियाज़ है, जिन राज्यों की बात मैंने कही, उन एरियाज़ में रेलवे के विकास की सख्त जरूरत है। उन राज्यों और इलाकों में बहुत खनिज सम्पदा है, लेकिन रेलवे का विकास न हो पाने के कारण, सही ट्रांसपोर्टेशन और ट्रैफिक फैसिलिटीज न होने के कारण वह इलाका आर्थिक दृष्टिकोण से विकसित नहीं हो पा रहा है। वहां के लोगों का आवागमन शहरों के साथ, सभ्यता के साथ और भारतीय प्रवाह के साथ उतना नहीं हो पाया है जितना प्लेन एरिया में या विकासशील एरिया में है। इसलिए ओडिशा के ईस्ट कोस्ट रेलवे में देख लीजिए कि वहां कितनी आमदनी होती है? करीब 7 हजार करोड़ रुपये से ज्यादा आमदनी ओडिशा रेलवे के विकास के लिए कंट्रीब्यूट करता है। लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि ओडिशा में करीब सात जिले ऐसे हैं जहां रेलवे पहुंच नहीं पाई है। कंधमाल इलाका बहुत संवेदनशील है, जहां रेलवे आज तक पहुंच नहीं पायी है। वहां रेलवे पहुंचाना बहुत जरूरी है। उसके साथ-साथ आप देखेंगे कि जो तलचर से लेकर कंधमाल जिले और कंधमाल से लांजीगढ़ रोड होते हुए एक सर्वेक्षण चल रहा है, लेकिन अभी तक कंप्लीट नहीं हो पाया है, मैं रेल मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि उसको तुरंत कंप्लीट करके अगले बजट में स्थान दिया जाए। ओडिशा का रायगड़ा जिला माओइस्ट अफेक्टेड एरिया है, वहां रायगड़ा और कोरापुट, जो केआर प्रोजेक्ट है, उसके बीच से कल्याणसिंहपुर होते हुए जुगसेपाटना और जूनागढ़ की जो नई रेलवे लाइन बन रही है, वहां पर जंक्शन बनाकर वहीं से भिलाई स्टील प्लांट तक लाया जाए ताकि भिलाई स्टील प्लांट और वायजैग स्टील प्लांट



की दूरी में 150 किलोमीटर की कमी हो जाएगी, जंगल के इलाके का विकास भी हो जाएगा, वहां का रॉ मैटेरियल एक्सप्लायटेशन होगा और एक सीधी रेलवे लाइन होने से वहां का विकास तीव्र गति से होगा। छत्तीसगढ़ से आंध्र प्रदेश तक का अविकसित एरिया और ओडिशा के अविकसित एरिया में यह लाइन जाएगी। उसके साथ-साथ जो सर्वे चल रहा है कंटावांझी से जूनागढ़ होते हुए नवरंगपुर तक का सर्वे चल रहा है, पिछले बजट में डिक्लेयर हुआ है कि नवरंगपुर, जयपुर, मलकानगिरी होते हुए भद्राचलम की रेलवे लाइन अगर बनती है, तो सर्वे काम बहुत ही मंथर गति से चल रहा है, उस सर्वे को कंप्लीट कराकर अगले बजट में स्थान दिया जाए। अगर वह रेलवे लाइन बनती है, तो सदरन ओडिशा और वेस्टर्न ओडिशा के लोग हैदराबाद तक बहुत कम समय में पहुंच पाएंगे। मेडिकल केस में अक्सर हमारे एरिया के लोग हैदराबाद जाते रहते हैं और उनको इलाज के लिए बहुत परेशानी होती है, तो यह उस एरिया के लोगों के लिए बहुत बड़ा योगदान होगा। उसके साथ-साथ नयापाड़ा से बड़गढ़ तक की जिस रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है, उसको बजट में स्थान देने की आवश्यकता है। कांटावांझी से बोलंगीर तक की रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है, उसे भी बजट में स्थान देने की आवश्यकता है। हरिदासपुर, पारादीप और तलचर से सुकिंदा की रेलवे लाइन वर्ष 1996 में मंजूर हुई थी, लेकिन उन दोनों प्रोजेक्ट्स लैण्ड एक्वीजिशन की भारी समस्या दिखाई दे रही है जिसमें राज्य सरकार की ओर से भी अड़चनें आई हैं। मैं रेल मंत्रालय से निवेदन करूंगा कि राज्य सरकार से बात करके जितनी जल्दी हो सके, लैण्ड एक्वीजिशन प्रोसेस को कंप्लीट करके इस रेलवे लाइन के काम को शुरू किया जाए। संभलपुर-तलचर में डबलिंग का काम और टीटलागढ़ से रायपुर तक डबलिंग का काम लगभग नहीं के बराबर चल रहा है, जबकि वहां पर पैसा है, लेकिन पर्याप्त इंजीनियरिंग स्टाफ नहीं होने से वहां ठीक से ध्यान नहीं दिया जा रहा है, इसीलिए यह काम बहुत सफर कर रहा है, इसलिए उस डबलिंग के काम को तीव्र करने की मैं यहां मांग कर रहा हूं।

महोदय, दो रेलवे लाइन ऑन-गोइंग हैं जैसे खुर्दा रोड से बोलंगीर है, खुर्दा रोड से बोलंगीर में भी वही दशा है। वर्ष 1990 में यह प्रोजेक्ट आया, जैसे मेरे कांस्टीट्यूंसी में लांजीगढ़ से जूनागढ़ है, उसी तरह से खुर्दा रोड से बोलंगीर प्रोजेक्ट की स्थिति है। ये दोनों लाइन्स अभी तक कंप्लीट नहीं हो पाई हैं। पिछले साल दिसंबर तक लांजीगढ़ से जूनागढ़ लाइन कंप्लीट हो जानी चाहिए थी और भवानीपटना जो डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है कालाहांडी जिले का, केबीके का सेंटर प्वाइंट है, वहां पर ट्रेन चलने वाली थी पिछले दिसंबर में, आज एक साल हो गया, यह दिसंबर खत्म हो रहा है, कई बार, कई प्रयास हमने उसके लिए किए, कई बार चिट्ठी लिखी, चिट्ठी लिख-लिखकर मैं थक गया, रेलवे विभाग के अफसरों से मिला, सबसे मिला, ईस्ट-कोस्ट रेलवे को भी चिट्ठी लिखी, कई बार मैंने अपनी तरफ से उनको कहा, लेकिन इसके बावजूद भी वहां पर आज तक रेलवे लाइन कंप्लीट नहीं हो पाई है। भवानीपटना का हो चुका है, लेकिन

वहां पर जो सीआरएस टेस्ट करना है, वह टेस्ट नहीं हो पाया है, इसलिए वहां पर ट्रेन नहीं चल पा रही है। मुझे पता चला है कि साजिश की जा रही है। ओडिशा में बीजू जनता दल का प्रशासन है, इस बार पूरे ओडिशा में बीजेडी स्वीप करके आया, लेकिन पश्चिम ओडिशा में नहीं आ पाया, पश्चिम ओडिशा में पांच में से चार मंबर आफ पार्लियामेंट केवल कांग्रेस के हैं, 35 में से 27 असेंबली मंबरस कांग्रेस के हैं, यही कारण है कि पश्चिम ओडिशा के विकास को राज्य सरकार सैबोटेज कर रही है। इसमें कई अधिकारी हैं, उनमें कोई रेलवे में सचिव है और कुछ अधिकारी भी हैं, जो कनाइप कर रहे हैं। इस तरह से कई इंजीनियर्स और अधिकारियों की यहां पोस्टिंग कर रहे हैं, जैसे मेरे यहां जो रेल लाइन है, वहां कुछ काम नहीं करना चाहते। हम कह-कहकर थक जाते हैं, लेकिन वे काम नहीं करना चाहते हैं। इसी तरह से यदि षड्यंत्र होता रहेगा तो पिछड़े इलाके का विकास नहीं हो पाएगा। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि इसकी जांच कराई जाए और इस तरह के लोगों को वहां न रखें जहां रेलवे का कमिटमेंट होता है। रेलवे का कमिटमेंट कमिटमेंट होता है और वह अपने कमिटमेंट से कभी पीछे नहीं हटती है। लेकिन बड़े आश्चर्य की बात है कि 2 दिसम्बर, 2010 से जिस रेल लाइन के पूरा होने के बाद ट्रेन चलनी चाहिए थी, आज 13 दिसम्बर, 2011 हो गया है, ट्रेन नहीं चल पाई है।

महोदय, रेलवे की आज जो ओडिशा में व्यवस्था है, उसे और व्यापक करने के लिए मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूं। केबीके का डिस्ट्रिक्ट हैड क्वार्टर भवानीपटना में है, वह सेंटर पाइंट है। वहां तक ट्रेन चलाने की व्यवस्था की जाए। हमारे यहां से राज्य की राजधानी भुवनेश्वर तक के लिए कोई ट्रेन की व्यवस्था नहीं है। हमने कई बार आग्रह किया है जो इंटरसिटी ट्रेन बोलांगीर तक आती है, उसे भवानीपटना तक बढ़ाया जाए। जो कोरवा से विशाखापट्टनम के लिए ट्रेन चलती है लिंक एक्सप्रेस, उसमें भवानीपटना से स्लीपर कोच लगाया जाए। हमारे यहां से सैंकड़ों लोग हर रोज मेडिकल काम के लिए रायपुर और विशाखापट्टनम जाते हैं, क्योंकि हमारे यहां कोई बड़ा अस्पताल नहीं है। हमारे यहां पिछड़ेपन के कारण बीमारियां काफी होती हैं, पानी की वजह से भी कई बीमारियां होती हैं, जिनकी जांच कराना वहां मुश्किल होता है। अगर यह ट्रेन चलने लगेगी तो लोग इन दोनों शहरों में मेडिकल की सुविधा का लाभ उठा सकेंगे।

मैंने जो कांटावांजी से नवरंगपुर रेल लाइन की बात कही थी, अगर उसका आगामी जनवरी-फरवरी तक सर्वे पूरा हो जाता है तो अगले रेल बजट में उस लाइन को लाने के लिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं। हमारे यहां कर्सींगा एक छोटा टाउन है, जो कि व्यापारिक टाउन भी कहा जाता है। विशाखापट्टनम और रायपुर जाने वाली जितनी रेलगाड़ियां वहां रुकती हैं, एक मिनट का ही ठहराव है। इसके कारण वहां की सारी व्यापारिक व्यवस्थाएं हैं, नहीं हो पाती हैं। हम लोग जहां से ट्रेन पकड़ते हैं,

पहले वहां पांच मिनट तक ठहराव था, जिसे एक मिनट कर दिया गया है। मेरी मांग है कि वहां पर कम से कम पांच मिनट का ठहराव हर ट्रेन का होना चाहिए।

जब ममता जी रेल मंत्री थीं तो उन्होंने समता एक्सप्रेस जो विशाखापट्टनम से दिल्ली तक आती है, उसे तीन दिन की बजाए सप्ताह में पांच दिन कर दिया था। जबकि हम लोगों की मांग की थी कि उसे सातों दिन किया जाए और दो दिन इलाहाबाद होते हुए आए। हमारे यहां पश्चिम ओडिशा के लोग दाह-संस्कार के बाद सांसारिक कार्य करने इलाहाबाद आते हैं, लेकिन वहां से कोई ट्रेन नहीं है, जो इलाहाबाद आ सके। केवल एक ट्रेन है जो रायपुर से आती है सारनाथ एक्सप्रेस, लेकिन उसमें किसी को रिजर्वेशन नहीं मिलता है। इसलिए दो दिन के लिए समता एक्सप्रेस ट्रेन इलाहाबाद होकर आए, तो 80 किलोमीटर की दूरी कम हो जाएगी और इलाहाबाद तक लोग आराम से आ पाएंगे। इसी तरह से सम्भलपुर के लिए जनसाधारण की मांग है वहां से इलाहाबाद तक एक ट्रेन चलाने की व्यवस्था की जाए।

उपाध्यक्ष जी, तत्कालीन रेल मंत्री महोदया ने कहा था कि देश में जो वैगन फ़ैक्टरीज खोली जा रही हैं, ओडिशा में दो वैगन फ़ैक्टरीज खोली जाएंगी। एक तो छत्तरपुर में और दूसरी कालाहांडी के नरलारोड स्टेशन में। उनका यह कमिटमेंट था और उन्होंने कहा था कि अगर राज्य सरकार कालाहांडी में जमीन देगी तो हम उस राज्य में दो वैगन फ़ैक्टरीज खोलेंगे। मैं वर्तमान रेल मंत्री दिनेश जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि राज्य सरकार ने भारत सरकार के रेल मंत्रालय को चिट्ठी लिखी है कि हम नरलारोड स्टेशन पर जमीन देने को तैयार हैं, किसानों ने भी इसके लिए एफीडेविट दिया है कि अगर रेल विभाग वहां फ़ैक्टरी बनाना चाहे तो हम जमीन देने को तैयार हैं। अगर आप चाहें तो मैं उस एफीडेविट की कापी आपको दे दूंगा।

### **15.00 hrs.**

राज्य सरकार भी चिट्ठी लिख चुकी है, इसलिए दो वैगन फ़ैक्ट्री उड़ीसा में हो। एक, लान्जीगढ़ रोड, जो पिछड़ा हुआ इलाका है उड़ीसा का, जिससे कालाहांडी है का इलाका विकास करेगा। माननीय रेल मंत्री जी ने उस समय कहा था, इसलिए माननीय रेल मंत्री दिनेश जी से कहूंगा कि इस बात पर ध्यान दें। इंसान की सोच ऐसी बननी चाहिए कि हर विषय पर ध्यान देकर जो लोग दबे-कुचले हैं, जिन इलाकों का विकास नहीं हो पाया है उनका विकास किया जाए। आप और हम पिछड़े लोगों में आते हैं और हम जो हम पिछड़े लोग अपेक्षाएं करते हैं उन अपेक्षाओं को स्वरूप देने वाला इंसान अगर यहां बैठा है तो उसका स्वरूप हमें ठीक से मिल पायेगा। मैं आशा करता हूँ कि हमारे माननीय रेल मंत्री जी मेरी बातों पर ठीक से ध्यान देंगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं सप्लीमेंट्री डिमांड का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**श्री रेवती रमण सिंह (इलाहाबाद):** माननीय उप-सभापति जी, मैं सबसे पहले माननीय दिनेश त्रिवेदी जी को हार्दिक बधाई देता हूँ। पहली बार लोक सभा में रेल पर यह सप्लीमेंट्री बजट आप प्रस्तुत कर रहे हैं। मुझे उम्मीद है कि आपके कार्यकाल में रेल की दिशा बदलेगी और 21वीं सदी में भारत की रेल ऐसी होनी चाहिए जो दुनिया में मिसाल कायम कर सके।

महोदय, भारतीय रेल कन्याकुमारी से लेकर कश्मीर तक भारत को जोड़ने का काम करती है। जितना आम आदमी को जोड़ने का काम रेल ने किया है उतना काम किसी विभाग ने नहीं किया है। यह भारत का पब्लिक सेक्टर का सबसे बड़ा प्रतिष्ठान है और दुनिया में दूसरे नम्बर पर भारतीय रेल है। लेकिन इसकी जो प्रगति होनी चाहिए वह प्रगति इसकी दिखाई नहीं पड़ती है, ऐसा मुझे बहुत दुख के साथ कहना पड़ रहा है। अभी माननीय हुक्मदेव नारायण जी बोल रहे थे। उन्होंने जो बातें बताईं, मैं उन्हें दोहराना नहीं चाहता हूँ लेकिन मान्यवर, सैकिंड-क्लास में जो सुविधाएं होनी चाहिए, वे नहीं होती हैं। ज्यादातर यात्री सैकिंड-क्लास में बैठते हैं, इसलिए मेरी मांग है कि साधारण डिब्बे और लगाए जाने चाहिए, जिससे सैकिंड-क्लास में यात्रा करने पर कम से कम उन्हें बैठने की सुविधा तो मिल सके। इसके साथ मैं यह भी कहना चाहूंगा कि माल गाड़ी में ओवर-लोडिंग के कारण फ्रीक्वेंसी इतनी बढ़ गयी है कि लाइन फ्रैक्चर हो जाती हैं और उसके कारण डि-रेलमेंट भी हो रहा है और एक्सीडेंट भी हो रहे हैं। आप देखें कि हम 21वीं सदी में लेकिन एक्सीडेंट्स को हम रोक नहीं पाये हैं। इसका विषलेक्षण रेल विभाग क्यों नहीं करता है जिससे रेल एक्सीडेंट्स न हों और अगर हों तो कम से कम हों।

एक बात हमें बिल्कुल समझ में नहीं आती है कि आप रेलवे से पूछिये कि रेल कब आयेगी तो जवाब मिलता है कि राइट-टाइम पर आयेगी लेकिन जब स्टेशन पर पहुंच जाइये तो पता चलता है कि ट्रेन नहीं आ रही है। आप ऐसा यंत्र क्यों नहीं देते हैं जिससे सही टाइम का पता लग सके। मोबाइल है, वायरलेस भी है जिससे सही टाइम तो यात्रियों को पता लग जाए। आप 21वीं सदी में इतना भी नहीं कर पा रहे हैं।

कोहरे के कारण उत्तर भारत की ट्रेने लेट चल रही हैं। कोहरा सब जगह नहीं पड़ता है। एक दिन आप कह रहे थे कि बहुत महंगा वह उपकरण है। मान्यवर, उत्तर भारत में ही कोहरा पड़ता है। इटावा से लेकर गाजियाबाद तक कोहरे का ज्यादा असर पड़ता है। आप कोहरे से निजात पाने का उपकरण क्यों नहीं दे सकते हैं।

**15.05 hrs.**

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



10-12 घण्टे ट्रेनें लेट हो रही हैं। लोगों को मजबूरन दूसरे साधनों से आना पड़ रहा है। वर्ष 2010 के आंकड़ों के अनुसार दस मिलियन टन माल गाड़ी की ढुलाई में कमी आयी है। जिसकी वजह से राजस्व में घाटा हुआ है। आपने सामान राजस्व से 2101 रुपए मांगे हैं, रेलवे के घाटे को पूरा करने के लिए और अपने खर्च को पूरा करने के लिए। वर्ष 2006 में तत्कालीन रेल मंत्री लालू प्रसाद जी ने डैडीकैटिड रेल फ्रेट कोरीडोर की घोषणा की थी। मुझे याद है कि उन्होंने कहा था कि पांच साल में यह कोरीडोर बन जाएगा। लेकिन वर्ष 2011 खत्म होने वाला है, लेकिन अभी तक आप केवल पचास प्रतिशत भूमि ही अधिग्रहित कर पाए हैं। वेस्टर्न कोरीडोर को जापान बैंक फाइनेंस कर रहा है और ईस्टर्न कोरीडोर को विश्व बैंक फाइनेंस कर रहा है। अभी आपने टैंडर मंगाए हैं, मैं यह जानना चाहता हूँ कि यह टैंडर कब फाइनलाइज़ होंगे और कब काम खत्म होगा। पांच साल तो समाप्त हो चुके हैं, लेकिन अभी तक लाइन की शुरुआत वेस्टर्न और ईस्टर्न कोरीडोर में नहीं हुई है। मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि आप सदन को बताएं कि वेस्टर्न और ईस्टर्न कोरीडोर के लिए भूमि अधिग्रहण आप कब तक कर लेंगे और कब इसका कार्य धरती पर चालू होगा?

मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि आप भूमि अधिग्रहण में जिसकी जमीन ले रहे हैं, उसको नौकरी देंगे तो वह सहर्ष आपको जमीन दे देगा। आपको कोई परेशानी नहीं होगी। महोदय, इटावा-मैनपुरी 55 किलोमीटर की लाइन वर्ष 1996 से बन रही है, लेकिन वह अभी तक तैयार नहीं हुई है। हमारे नेता श्री मुलायम सिंह जी का वह क्षेत्र है। मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि वर्ष 2012 तक इस लाइन को पूरा करवाने का कष्ट करें।

महोदय, चीन, कोरिया और जापान में बुलेट ट्रेन्स चल रही हैं, जबकि भारत में राजधानी सबसे तेज चलती है, लेकिन वह भी दो सौ किलोमीटर की रफ्तार से नहीं चलती है। मेरा आग्रह है कि राजधानी और शताब्दी की रफ्तार 135 किलोमीटर से 200 किलोमीटर प्रति घंटा तक बढ़ायी जाए।

महोदय, जितने रेल मंत्री होते हैं, वे घोषणा करके घोषणा मंत्री बन जाते हैं और उन घोषणाओं का नतीजा यह होता है कि उनके जाने के बाद वह प्रोजेक्ट लंबित हो जाता है।

आप आकलन कीजिए। जो योजनाएं दस साल से लंबित हैं, पहले उन्हें तो पूरा करवाइए। आप उसे पूरा नहीं करवाएंगे, सदन में बजट आएगा तो और आप घोषित कर देंगे, जब आप भी चले जाएंगे तो वह लंबित रह जाएगी। इसके साथ मैं बताना चाहता हूँ कि नार्थ ईस्ट में चीन ने लद्दाख से ल्हासा से लेकर बार्डर तक रेल लाइन बिछा दी है, जहां कुछ घंटों में सामरिक सेना पहुंचा सकते हैं लेकिन राजधानी डिब्रूगढ़ से दिल्ली तक पहुंचने में 48 घंटे लगते हैं। आप विचार तो कीजिए कि आप कल ऐसी संभावना हो जाए कि 1962 में जो हालत हुई थी, वही हालत हो जाए। हमें याद है कि मुलायम सिंह जी जब रक्षा मंत्री थे, तब इन्होंने बार्डर पर सड़कें बनवाने का काम किया था। कल मैं रक्षा मंत्री जी से बात कर रहा था, उन्होंने

कहा कि अब हमने दो-तीन सालों से काम शुरू किया है। आप चीन की सड़कें देखिए और अपनी सड़कों को देखिए कि आप कहां हैं? वहां अभी खच्चर से सामान जा रहा है। मेरा आग्रह है कि नार्थ ईस्ट की तरफ विशेष ध्यान दीजिए। यहां ऐसी रेल चलाइए जो कम समय में पहुंच जाए।

**MR. CHAIRMAN :** Only seven minutes' time is allotted to your party. Try to be brief.

**श्री रेवती रमण सिंह :** इसी के साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि इलाहाबाद एक महत्वपूर्ण शहर है। आजादी की लड़ाई में इसने प्रमुख भूमिका अदा की थी। यहां से सात प्रधानमंत्री हुए हैं। लाल बहादुर शास्त्री जी भी रेल मंत्री थे। इलाहाबाद तीर्थ स्थान है। यहां कुंभ मेला लगता है। इलाहाबाद की जो जगह रेलवे में होनी चाहिए वह नहीं है। इलाहाबाद से मुंबई के लिए दुरंतो की घोषणा माननीय रेल मंत्री ममता जी ने की थी। लेकिन आज तक यह नहीं चली। यह चलेगी या नहीं? अगर चलेगी तो कब चलेगी? इलाहाबाद में रामबाग में एक रेलवे लाइन ऊपर से और एक नीचे से जाती है। माननीय लालू जी ने रेलवे ओवर ब्रिज मंजूर किया था, यह प्रदेश सरकार से पैसा न मिलने के कारण लंबित है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि इसे एक तरफ आने और एक तरफ जाने के लिए अंडरग्राउंड करवा दीजिए। जब तक न बने तक तक ऊपर वाली रेलवे लाइन में एक डार्ट खुलवा दीजिए जिससे जाम न लग सके। इसे तो आप तत्काल करवा सकते हैं।

महोदय, इसके साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि इलाहाबाद से दिल्ली के लिए जो कानपुर वाली शताब्दी चलती है उसे बढ़ाकर दिल्ली तक कर दिया जाए। इससे उधर के लोगों को बहुत सुविधा होगी। आप इटावा के लिए कर रहे हैं, मेरा अनुरोध है कि आप विचार कर लें। एक दुरंतो माननीय रेल मंत्री ममता जी ने चलाई थी जो हफ्ते में केवल तीन दिन चल रही है। मैं आग्रह करता हूं कि कृपया इसे सात दिन चलाएं जिससे इलाहाबाद, पूर्वांचल और बुंदेलखंड के लोगों को सुविधा हो जाए। चित्रकूट बड़ा महत्वपूर्ण शहर है क्योंकि भगवान राम चित्रकूट में 14 साल रहे थे। मेरा आग्रह है कि सतना से जबलपुर लाइन का विद्युतीकरण करवा दें ताकि मुंबई जाने वाली लाइन और तेजी से जा सकेगी। कानपुर से बांदा, मानिकपुर का दोहरीकरण करवा दीजिए। झांसी से बांदा से मानिकपुर तक दोहरीकरण करवा दीजिए। ग्रैंड कोर्ड में जाम लग रहा है, रेल लाइन जाम रहती है, राजधानी भी दो-दो घंटे लेट हो रही है इसलिए छपरा से लेकर बनारस होते हुए प्रतापगढ़ तक दोहरी लाइन कर दें जिससे तमाम ग्रैंड कोर्ड की रेलें इधर से जाने लगेंगी और ग्रैंड कोर्ड को राहत मिल जाएगी। इसी के साथ-साथ बंगलौर और इलाहाबाद से जम्मू के लिए एक ट्रेन चलवाने की कृपा करें, क्योंकि वहां वैष्णो देवी स्थित है और प्रयाग भी एक प्रसिद्ध तीर्थस्थल है।

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



MR. CHAIRMAN : Hon. Members, I have a list of 28 Members who want to speak on this Supplementary Demands for Grants in respect of Railways. Those who want to lay their written speeches, they can do so; and they will be treated as part of the proceedings. Only three hours are allotted for discussing this. When we have a list of 28 hon. Members, it will definitely take longer time; and we have to pressurize the Members to cut short their speeches. So, I would request that if the hon. Members have written speeches, they could lay them and they would be treated as part of the proceedings.

**श्री दारा सिंह चौहान (घोसी):** सभापति महोदय, आज आपने मुझे वर्ष 2011-12 के रेल अनुपूरक बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं उत्तर प्रदेश से आता हूँ, जो देश का सबसे बड़ा सूबा है। उत्तर प्रदेश ने इस देश की आजादी की लड़ाई लड़ने में सबसे ज्यादा कुर्बानियां दी हैं, लेकिन आज यह प्रदेश रेल के मामले में सबसे ज्यादा उपेक्षित है। उसका कारण यह है कि दुर्भाग्य से पिछले 63 सालों में एकाध को छोड़कर शायद उत्तर प्रदेश से कोई रेल मंत्री नहीं होने के कारण यह प्रदेश आज उपेक्षा का शिकार है और इस बात को हम पूरे प्रदेश के सांसद महसूस करते हैं। इसीलिए आज गाजियाबाद से लेकर गाजीपुर और गोरखपुर से लेकर बलिया तक सारा प्रदेश उपेक्षित है, यह बात मैं माननीय मंत्री आपके संज्ञान में लाना चाहता हूँ।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र घोसी का मुख्यालय मऊ है, जहां से मैं आता हूँ। आज तक मऊ से दिल्ली तक कोई सीधी रेल सेवा नहीं है। मैं पूर्व रेल मंत्री, कु.ममता बनर्जी को बधाई दूंगा कि यदि उनकी निगाहें उस पिछड़े इलाके में न पड़ी होती तो शायद मऊ के बारे में कोई सोचने वाला नहीं था। उनके रेल मंत्री रहते हुए मैंने कई बार मांग की कि वह पूर्वांचल, जो सबसे पिछड़ा क्षेत्र है, जहां आजमगढ़, बलिया, जौनपुर, मऊ आदि जितने भी इलाके हैं, उन पर किसी ने ध्यान नहीं दिया। हमारा मऊ जो बुनकर बहुल इलाका है, वहां के बुनकर केवल अपने प्रदेश में ही नहीं, बल्कि देश के कोने-कोने में व्यापार के लिए जाते हैं, लेकिन आज वहां के बुनकर व्यापारी चाहे साउथ हो, मुम्बई हो, इन क्षेत्रों से सीधे रूप से नहीं जुड़े हैं। मैं कु. ममता बनर्जी को बधाई दूंगा, जिन्होंने अपने कार्यकाल में बुनकरों की समस्याओं को देखते हुए मऊ को टर्मिनल घोषित किया। इसके अलावा हमारे पूर्वांचल के बच्चे साउथ में कंप्यूटर इंजनियरिंग करने के लिए जाते हैं, लेकिन टर्मिनल का सर्वे होने के बाद और सारी रिपोर्ट यहां बोर्ड में आने के बाद उस पर आज तक कोई कार्रवाई शुरू नहीं हो पाई। कई बार हमने कहा कि मऊ, आजमगढ़ और बलिया आदि से हम तमाम सांसद आते हैं, लेकिन इन क्षेत्रों से सीधे दिल्ली को जोड़ने वाली एक भी रेल सेवा नहीं है। जिसके लिए हम मंत्री जी से मांग करते हैं।

हमारे मऊ जनपद की 80 फीसदी बुनकरों की आबादी रेलवे के पश्चिम की तरफ रहती है और वह गेट जो जीरो बी गेट है, वह दिन में 48 बार खुलता और बंद होता है। हमने इसके बारे में कई बार निवेदन किया कि वहां एक फ्लाई ओवर बनना चाहिए और मैंने यह भी कहा था कि जब समुद्र में पुल बन सकता है तो मऊ में फ्लाई ओवर क्यों नहीं बन सकता। लेकिन माननीय रेल मंत्री जी आपने इस तरफ ध्यान नहीं दिया। मैं कहना चाहता हूँ कि 80 फीसदी आबादी वहां टिकट कराने के लिए जाती है। मैंने कई बार मांग की है कि वहां पर एक छोटी टिकट खिड़की होनी चाहिए। पूरी आजमगढ़ कमिश्नरी में मात्र 35 किलोमीटर





जो छोटी लाईन है, जो दोहरीघाट से लेकर इंदारा तक है, जिस पर दोहरीघाट, एमिला, घोसी और कोपा ये बुनकरों के चार टाउन एरिया पड़ते हैं। इंदारा को दोहरी घाट से जोड़ने वाली वह 35 किलोमीटर छोटी लाइन आज तक बड़ी लाइन में नहीं बदल पाई है। मैं मांग करता हूँ कि इसको जरूर बदलें। इतना ही नहीं दोहरीघाट से सहजनवा होते हुए गोरखपुर को जोड़ने के लिए आज से कई दशक पहले सर्वे हुआ था। लेकिन मुझे लगता है कि वह सर्वे अब तक ठण्डे बस्ते में पड़ा हुआ है। मैं समझता हूँ आप जैसे विद्वान मंत्री होने के बाद वह ठण्डे बस्ते से जरूर निकलेगा और उस पर कार्य भी होगा।

पूरे मऊ जनपद से रेलवे को कम से पांच लाख रुपये प्रति दिन की आय टिकट से होती है। लेकिन मऊ और उसके आस-पास के लोगों को लंबी दूरी की ट्रेन पकड़ने के लिए गोरखपुर जाना पड़ता है, बनारस जाना पड़ता है, मुगलसलाय जाना पड़ता है या इलाहबाद जाना पड़ता है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि मऊ जनपद से नई दिल्ली के लिए एक सीधी ट्रेन चलाने की जरूरत है, जिससे वहां के बुनकर, व्यापारी आदि सभी लोग आराम से दिल्ली तक की यात्रा कर सकें। वह मऊ जो पहले आजमगढ़ जनपद का एक भाग था, जब हम लोग आजमगढ़ से कैफियत एक्सप्रेस में यात्रा करने के लिए जाते हैं तो उसकी हालत देख कर बहुत दुख होता है। वह कब चलती है और कब पहुंचती है इसका कोई भरोसा नहीं है। ऐसा लगता है कि इसको कोई पूछने वाला नहीं है। पहले दिल्ली के प्लेटफार्म नं. 01 पर लगती थी, अब वह प्लेटफार्म नं.13ए पर लगाई जाती है, ऐसा लगता है कि वह बिना माँ-बाप के बच्चे की तरह है। उसको भी सुचारु रूप से चलाना चाहिए और देख-भाल करनी चाहिए। उस प्लेटफार्म पर कोई ऊपरगामी पुल नहीं है, प्लेटफार्म को भी ऊंचा करना चाहिए। लिच्छवी एक्सप्रेस पहले मुजफ्फरपुर से चलती थी जो कि गाजीपुर और बनारस हो कर दिल्ली आती थी। उसका अब कोई भरोसा नहीं है। जब लालू जी रेल मंत्री थे, तब वे लिच्छवी एक्सप्रेस को दरभंगा तक लेकर गए थे। जिस दरभंगा से नई दिल्ली के लिए कम से कम आधा दर्जन रेलगाड़ियां आती हैं, फिर उसको मुजफ्फरपुर से दरभंगा ले जाने की क्या जरूरत थी? आज कल उसको दो महीनों के लिए पूरी तरह से बंद ही कर दिया गया है। अगर उसी लिच्छवी एक्सप्रेस को समय से मऊ से चलाया जाए तो मैं समझता हूँ पूर्वांचल के लिए काफी हितकर होगा। अगर नहीं चला सकते हैं तो जैसे सभी जगह डुप्लीकेट ट्रेन चल रही हैं तो वैसे ही आप मऊ से डुप्लीकेट कैफियत एक्सप्रेस चलाइए। वहां पर सारा सिस्टम भी है, वॉटर हाइड्रेंट है, सफाई भी हो सकती है। मेरी समझ में नहीं आता कि तब भी क्यों नहीं चलती हैं? बलिया मेरे संसदीय क्षेत्र का एक विधानसभा क्षेत्र है जो कि एक बहुत ही मत्वपूर्ण जिला है, जहां पर बड़ा दादरी मेला भी लगता है। पहले बलिया से लेकर बनारस तक छोटी लाइन थी, इंटरसिटी जो लोकप्रिय चलती थी, लेकिन बड़ी लाइन होने के बाद मैंने कई बार उसके लिए डिमांड की, उसे बंद कर दिया गया है, उसे चलाना चाहिए। लेकिन आपने इस ओर ध्यान नहीं दिया। इसको चलाना सबसे जरूरी है।

मऊ, मोहम्दाबाद और मुबारकपुर बनारसी साड़ियों के लिए मशहूर है, जहां से साउथ में बंगलौर और त्रिवेंद्रम जाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है, मुंबई के लिए भी कोई ट्रेन नहीं है। इतना ही नहीं माननीय मंत्री जी, यहां पर अल्पसंख्यकों की बातें बहुत होती हैं, बुनकरों की बातें होती हैं।

अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय जिसे सर सैय्यद साहब ने बड़ी मेहनत के बाद बनाया था कि यहां बढ़िया शिक्षा दी जाएगी, वह एक केंद्रीय विश्वविद्यालय है। पूर्वांचल के जो तमाम अक्लियत के छात्र हैं, खासकर जो बुनकर तबके के छात्र हैं, मऊ के एक नहीं हजारों की संख्या में छात्र अलीगढ़ पढ़ने के लिए आते हैं, उनके गार्जियन भी आते हैं, मंत्री जी, इसे जरूर नोट करें, लिच्छवी एक्सप्रेस का अलीगढ़ में कम से कम दो मिनट का ठहराव जरूर होना चाहिए, इससे छात्रों को सुविधा हो सकती है।

माननीय मंत्री जी, मैं एक और बात आपके ध्यान में लाना चाहूंगा कि जितने भी मानव रहित फाटक हैं, इन पर एक्सीडेंट हो जाता है, यह किसकी कमी है, ये फाटक मानव रहित क्यों हैं? क्या दुर्भाग्य है कि अगर किसी किसान का गलती से किसी गाड़ी से एक्सीडेंट हो जाता है, जहां उस किसान को, उस गरीब आदमी को मुआवजा मिलना चाहिए, वहां रेलवे डिपार्टमेंट के लोग उसके ऊपर ही एफआईआर करते हैं और उनसे वसूलते हैं, इससे बड़ा दुर्भाग्य इस देश का कुछ नहीं हो सकता है। इसलिए इस कानून को वापस लेना चाहिए।

माननीय मंत्री जी, मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि इलाहाबाद जिसकी चर्चा माननीय रेवती रमण सिंह जी कर रहे थे, यह प्रदेश ही नहीं बल्कि पूरे देश का एक सांस्कृतिक केंद्र है। यहां पर बारह साल में कुंभ मेला लगता है, वहां वर्ष 2013 में महाकुंभ मेला लगेगा, देश के कोने-कोने से लोग वहां पहुंचते हैं, लेकिन तमाम ओवर-ब्रिज के लिए तेलियरगंज में सलोरी में, फूलपुर नगर पंचायत में रेलवे ओवर ब्रिज की मांग हो रही है, लेकिन अभी तक वह नहीं हो पाया है। उत्तर प्रदेश सरकार ने 39 ओवर ब्रिजेज के लिए प्रस्ताव भेजा है, मैं समझता हूं कि आप इस पर गंभीरता से विचार करेंगे। इतना ही नहीं, नई दिल्ली से सियालदाह जो राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन है, उसका दो मिनट का ठहराव इलाहाबाद में कराने की कृपा करें, चूंकि इलाहाबाद के तमाम महत्वपूर्ण सांसद यहां बैठे हैं। अभी चीन की बात हो रही थी कि किस तरह से चीन अपनी सामरिक तैयारी के लिए अपनी सीमा पर रोड से लेकर एयरपोर्ट तक बना रहा है। मैं पूछना चाहता हूं कि वह उत्तराखंड, जो भारत-चीन सीमा के मध्य में स्थित है, वह उत्तर प्रदेश का एक भाग था, आज वह अलग हो गया है, तो क्या माननीय मंत्री जी टनकपुर, बागेश्वर रेल मार्ग को राष्ट्रीय प्रोजेक्ट घोषित करेंगे?

माननीय मंत्री जी, मैं कहना चाहता हूं कि बलिया से मऊ आजमगढ़ होकर शाहगंज तक चलने वाली पैसेंजर गाड़ी का विस्तार लखनऊ तक कर दिया जाए, जिससे वह पूर्वांचल जो सीधे राजधानी

लखनऊ से नहीं जुड़ा है, किसी को बीमारी है, कोई नेताओं से बात करना चाहता हूँ, पीजीआई में भर्ती होना चाहता है, कोई भी आवश्यक काम है, बलिया से लेकर लखनऊ तक, एक लोकल पैसेंजर को वहाँ जोड़ दिया जाए, जिससे पूर्वांचल के लोगों के आवागमन में काफी सुविधा प्रदान हो। शालीमार ट्रेन, जिसे तब की तत्कालीन रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी जी ने कोलकाता से, चूंकि पहले के जमाने में पूर्वांचल के सबसे ज्यादा लोग कमाने के लिए कोलकाता जाते थे, एक भी सीधी रेल सेवा कोलकाता के लिए नहीं थी। कोलकाता के लिए एक शालीमार एक्सप्रेस ट्रेन जोड़ी गयी। मैं चाहता हूँ कि शालीमार-गोरखपुर साप्ताहिक रेलगाड़ी को मऊ से आजमगढ़, जौनपुर, बनारस होकर चलायी जाये ताकि इससे वहाँ के तमाम लोगों को सुविधा प्रदान की जा सके।

महोदय, अंत में मैं एक बात आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि मैंने एक मांग की थी। मैंने अपने एक अतारांकित प्रश्न के माध्यम से पूछा था, 2415 में, कि गोरखपुर से साउथ की आधा दर्जन गाड़ियां चलती हैं, अगर उस गोरखपुर-जसवंतपुर रेलगाड़ी को मऊ, आजमगढ़, देवरिया होते हुए आजमगढ़ करके, शाहगंज, अम्बेडकर नगर, फैजाबाद से निकाल देते तो ज्यादा सुविधा होती। आपने उत्तर में दिया है कि इसकी जांच की गयी थी, लेकिन फिलहाल इसे क्रियान्वित करने के व्यवहार में नहीं पाया गया। मैं पूछना चाहता हूँ कि आपकी कौन सी टेक्नोलॉजी है, कौन सी टेक्निक है, आपने कैसे पता किया कि यह व्यावहारिक नहीं है? इसलिए मैं सदन के माध्यम से मांग करता हूँ कि इन सारी समस्याओं पर विचार करते हुए पूर्वांचल और प्रदेश को रेलगाड़ियों के माध्यम से जोड़ा जाये। खासकर मऊ जो बुनकर बहुल इलाका है, रेलवे की दृष्टि से ही नहीं, बल्कि हर क्षेत्र में पिछड़ा है, वहाँ से सीधे ट्रेन की व्यवस्था की जाए। इसके अलावा जो टर्मिनल की घोषणा हुई है, जो प्रोजेक्ट आए हैं, जल्द से जल्द उन्हें कार्यान्वित करने की कृपा करें।



**\*श्री बालकृष्ण खांडेराव शुक्ला (वडोदरा):** रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2011-12 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संचाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक के अनुसंधान में मेरे विचार रखते हुए इनको ग्रहण करने की दरखास्त करता हूँ। हम सभी जानते हैं कि रेल सेवा भारत के विकास की रीढ़ के समान है, समूचे देश का विकास रेल के ऊपर निर्भर है, पूरा देश रेल मार्ग से जुड़ा है और सभी लोगों के आवागमन के लिए रेल ही सबसे बड़ी सुविधा है।

रेल यात्रा के साथ-साथ कई ऐसे विषय भी हैं, जो कि यात्रियों की सुविधा के लिए है। उन्हीं कुछ सेवाओं में से एक सेवा है - 139 हमारा देश गांवों से जुड़ा हुआ है और हमारे दुर्भाग्य से अभी भी देश में काफी लोग निरक्षर हैं, जिनके लिए स्थायी भाषा और हिन्दी भाषा के सिवा और समझना मुश्किल होता है। ऐसी हालत में रेल सेवा का कम्प्यूटराइज्ड इन्क्वायरी प्रोग्राम 139 इस प्रकार से बनाया गया है कि समझना बड़ा मुश्किल होता है। बहुत ज्यादा जटिल होने के कारण उसे समझना और उसका उपयोग करना कठिन है। अगर हम इसके उपयोग करने वाले का रिकार्ड जांच करेंगे तो पता लगता है कि बहुत ही कम लोग इसका उपयोग कर सकते हैं। प्रोग्राम कम्प्यूटराइज्ड होने के कारण 1 नम्बर दबाओ, 2 नम्बर दबाओ, पीएनआर बताओ, ट्रेन नं. बताओ, इन सभी सूचनाओं की इतनी यांत्रिकी होती है कि कोई भी पढ़ा लिखा प्रवासी भी अगर संभ्रमित हो जाता है तो अनपढ़ आदमी इसका उपयोग किस प्रकार से कर पाएगा। यह बड़ा ही प्रश्नार्थ विषय है।

अतः मेरा मानना है कि 139 सेवा को पुनर्गठित कर कम्प्यूटराइज्ड प्रोग्राम के बदले इन्क्वायरी ऑपरेटर को बिठाना चाहिए।

अब चूंकि रेलवे यूनिवर्सल गेज यानि समान ब्राडगेज को लेकर आगे बढ़ रही है पटरियों का अंतर समान है। रेल का आकार सही है, उसकी ऊंचाई, चौड़ाई और लंबाई अगर समान है, तो रेलवे प्लेटफार्म की असमानता बहुत ही ज्यादा होने के कारण ज्यादा बारिश में पानी भर जाना यह तो सामान्य बात हो गई है, किन्तु बहुत से प्रवासी जो कि रेल से उतरते चढ़ते समय लैवल की असमानता के कारण गिर जाते हैं और कभी-कभी तो अपनी जान भी गंवा देते हैं।

इसी के साथ-साथ, दुर्भाग्यवश विकलांगता पाई हो ऐसे सभी प्रवासियों को रेल में चढ़ना उतरना बड़ा ही मुश्किल हो जाता है और बिना किसी मदद के उनका रेल प्रवास दुर्गम होता है।

अतः मेरी दरखास्त है कि सभी जगह रेल और प्लेटफार्म इस प्रकार से बनाए जाएं ताकि विकलांग सहजता से रेल में चढ़-उतर सके और अकस्मातों की संख्या बहुत ही कम हो सकती है।

मेरा संसदीय क्षेत्र, बड़ोदरा, गुजरात है, जो कि दिल्ली से लेकर बंबई तक के पश्चिम रेलवे में एक बहुत ही महत्वपूर्ण जंक्शन है। गुजरात आज भारत का सबसे विकसित राज्य है और बड़ोदरा से चलने वाली सभी ट्रेनें वित्तीय मुनाफा देने वाली हैं, इस मार्ग पर और ज्यादा ट्रेन की जरूरत है और ट्रैक भी अतिरिक्त है और समय भी मिल सकता है। अतः मैं आपको दरखास्त करता हूं कि बड़ोदरा से दिल्ली और बंबई की ओर नई रेल सेवा प्रदान करें और बड़ोदरा से नागपुर की तरफ नई रेल सेवा प्रदान करें।

**\*श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी):** रेल विभाग की वर्ष 2011-12 के लिए अनुदानों की अनुपूरक माँगों (रेल) में कुछ बहुमूल्य सुझाव देना चाहूँगा। मेरे संसदीय क्षेत्र कौशाम्बी उत्तर प्रदेश में जो मेन रेल मार्ग है, मुगलसराय से दिल्ली भी मुख्य लाइन है जिसमें दो तीन जिलों के बीच मनौरी, भरवारी, सिराथू में रेलवे फाटक बंद होने पर घंटों जाम लगा रहता है। नवसृजित जनपद कौशाम्बी जाने के लिए घंटों रेलवे फाटकों पर जाम रहता है। एक रेलवे पर बाईपास सड़क रोधी समपार है जिस पर पुल बनाना है, जिसकी अनुमति आज तक नहीं मिल पायी है। इससे जनपद का विकास बाधित पड़ा है। इसी वर्ष बजट में तीन स्टेशनों को आदर्श स्टेशन में रखा गया है, जिसमें कुण्डा (प्रतापगढ़), भरवारी, सिराथू रेलवे स्टेशन है लेकिन अभी तक उक्त स्टेशनों के सौन्दर्यीकरण का कोई कार्य शुरू नहीं हो पाया है। मेरे क्षेत्र में दो जिले आते हैं, कौशाम्बी एवं प्रतापगढ़। लेकिन आज तक जिला कौशाम्बी का मुख्य जंक्शन स्टेशन नहीं बन पाया है। मैं चाहूँगा कि मानक के अनुसार भरवारी या सिराथू को जंक्शन स्टेशन बनाने से जनपद का विकास होगा। अच्छी 2 ट्रेनों का ठहराव होना अति आवश्यक है। चौरी-चौरा एक्सप्रेस ट्रेन को मनौरी, भरवारी, सिराथू अपडाउन होकर के, मूरी एक्सप्रेस, तूफान एक्सप्रेस को भी अप डाउन तीनों स्टेशनों पर ठहराव जरूरी है। मनौरी, भरवारी, सिराथू स्टेशनों पर उपरिगामी पुल निर्माण कराया जाए। प्रयागराज एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव अप डाउन भरवारी स्टेशन पर किया जाए। गंगा गोमती एक्सप्रेस ट्रेन का अप डाउन ठहराव लालगोपालगंज (इलाहाबाद) में करा देने से सभी यात्रा करने वाले पैसंजरो को सुविधा मिलेगी। कानपुर से नई दिल्ली चलने वाली शताब्दी एक्सप्रेस को इलाहाबाद से नई दिल्ली अप डाउन दोनों ओर से चलवाने की व्यवस्था होनी चाहिए। नई दिल्ली से चलने वाली सियालदह एक्सप्रेस एवं राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव इलाहाबाद अप डाउन 2 मिनट करवाने की व्यवस्था कराने का कष्ट करें। 40/3-4 मध्यकुण्डा हरनामगंज भदरी तथा के.एम. संख्या 49/14-15 कुंडा हरनामगंज गढ़ी मानिकपुर के मध्य है। उक्त दोनों स्थानों पर फाटक बना के फाटकवाला की व्यवस्था कराने की कृपा करें। उक्त मार्गों से मोहर्म्म के जुलूस प्रतिवर्ष उठाए जाते हैं।

---

\* Speech was laid on the Table

\*SHRI S. SEMMALAI (SALEM): Indian Railways operates 8702 passenger trains and transport 5 billion annually across the country. With such a vast network, I understand accidents are bound to occur. But the sad aspect that deaths are occurring on unmanned level crossings. To avoid deaths, I have been told Railways are contemplating to close all the unmanned gates. Crossing the railway lines, there are water ways underneath the railway lines. Though they are meant for water passing, nowadays there is no water flow even in rainy seasons. Since the unmanned gates are being closed, public are now using the water way to pass through. They are contemplating to erect barriers on either side of the water ways and there by preventing the public as well as light vehicle users from walking through and also crossing through. I think it is an ill-conceived move. On either side of the railway line, there are habitations and public utilities also. By erecting barriers, if people are prevented from crossings the lines, how can they have access to these public utilities. They are forced to take circuitous route and travel extra 2 or 3 km. Instead of putting barriers, I request the Ministry to construct over-bridges and underpass, sub-ways in a phased manner at necessary places to facilitate free movement of people. In important places, people are prevented from passing through the water-ways. In such water ways, I request the Railway Ministry to construct RCC Box type for free movement of public as well as light vehicle users. I request the Hon'ble Railway Minister to give a fair thought to my suggestion and arrange to expedite action.

The Train Ticket Examiners are rendering greater services to the Railways. They deserve our sympathy and support. They shuttle between one destination to another without any comfort mostly spending their days and nights in trains. They have a demand, which I think reasonable and needs to be attended to. For taking

---

\* Speech was laid on the Table

rest, they are provided with rest rooms. But the condition are so appalling in most of the rest rooms allotted for them. These rooms do not have cots, fans and at times, proper lighting. They undergo greater difficulties. Further, while food items are being supplied on concession rate to the railway guards and engine drivers. Ticket examiners are not provided this concession also. So I request the Hon'ble Railway Minister to look into the reasonable demands of the train ticket examiners and provide basic facilities and amenities in the resting rooms and make their stay comfortable with subsidised food.

As we all know the RPF is assigned the task of disposing of unclaimed bodies of rail accident victims on tracts. For carrying out the task the RPF is given a sum of Rs.700/- only per dead body. This amount was fixed long back. It is totally insufficient to carry out the last rites of dead body. The RPF finds difficult to meet on the expenditure. Hence I request to Hon'ble Minister of Railway to meet the expenses of conducting last rites of unclaimed dead bodies of railway accident cases from 700 rupees to at least 2500 rupees.

Salem Railway Division was formed in the year 2007. However till date it has not become a full-fledged Railway Division. The work is taking place on a slow pace. Though Salem has been upgraded as a Railway Division, not a single train is operated from Salem so far. The long pending demand of the people of Salem to operate a day time express passenger train from Salem to Chennai and vice-versa and also a passenger express train from Salem to Cuddalore in both direction remains unmet. Even though trains are passing through Salem to Chennai destination, there is no day time train between 9.30 AM and 4,30 PM. I regret to say that there was train service running from Salem to Cuddalore earlier when the railway line was meter gauge. On completion of conversion into broad gauge to the length of 191 km at the cost of more than 500 crore rupees, the route is being kept ideal without passenger train service. So in order to fulfil the need of the



public, Hon'ble Minister of Railways may kindly look into the matter and take necessary steps to operate these two trains via Virudhachalam.

Salem to Dindigal route is now completed up to Karur. The route has been trailed already. I request the Hon'ble Minister Railways to arrange for running of passenger train from Salem to Dindigal on the completed railways line. I also make an appeal to the Hon'ble Minister at the earliest to inaugurate the train service from Salem to Dindigal.

**\*SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI):** Indian Railways is one of the biggest industry. Indian people consider rail journey as the best suited for long distance travel. People expect this travel to be more safe and faster.

Common man and business man are often affected because of the Meter gauge and Broad gauge issue in Indian Railways. Allocation of sufficient fund for conversion of Meter gauge to broad gage have to be fixed and implemented on war footing before looking for new tracks. People wish that a situation have to be created where there is no more meter gauge.

Necessary action has to be taken by Indian railways to manufacture more railway coaches. Number of vacant posts for this work needs to be filled immediately. There are many unemployed youth waiting for this recruitment. The former honourable minister of Railways Kumari Mamta Banerjee had announced that all important stations would be improved upon to meet world standard and facilities but we still have many platforms without roof. The passengers suffer during rainy season as there is no shelter. In particular, Tamil Nadu has many stations where there is no roof in the platform. Stations like Papnasam, Aduthurai, Mayiladuthurai, Kumbakonam, Vaitheswaran Koil, Sirkali, and Kollidam of my constituency does have shelter only 10% and the balance 90% are roofless. Also the length of the platform is very small and most trains when they stop at a station most of the coaches are beyond the platform. Because of this, many aged passengers and patients are unable to climb the train. I would

---

\* Speech was laid on the Table

request the hon'ble minister to take necessary steps to build the platform as per the train size to avoid this kind of problem. In Tamil Nadu, most of the trains are Express trains as against passenger or fast passenger trains. Because of this, the train does not stop in many stations. The tariff is also high. Earlier there used to be Sengottai Fast Passenger, Chennai Tanjore Fast passenger which was running in Meter Gauge. After conversion to Broad gauge these trains have been stopped. I would also request that these trains services may be restored again. I would also request that the Madurai Mayiladuthurai via Tirupathi train may be allowed to run on daily basis. The trains between Mayiladuthurai to Thiruvarur have to be restored immediately. A new broad-gauge line between Thiruvarur and Karaikudi is to be laid. Also a new line between Thiruthurai- Agasthiyampali have to be laid. A new railway line between Chennai and east coast need to be laid. The existing Railway Line between Karaikal and Mayiladuthurai is to be reconstructed. The train between Delhi to Chennai has to be extended up to Kanyakumari. There should be double line between Chennai and Kanyakumari and the same should be on electric connection.

There is an urgent need for the construction of ROBs to ease the traffic congestion. The Railway should come forward to construct ROBs without expecting the share from the concerned states.

Passenger amenities should be improved in all stations to take care of the basic needs of the travelers.

There are many trains which start in the night and reach their destinations in the early morning. Instead of keeping the train idle, these trains could be run to nearest important places during the day time.

---

\*SHRI P. LINGAM (TENKASI): At a time when the Railways are seeking the approval of Lok Sabha for the supplementary Demands for Grants, I would like to point out certain discriminatory measures of the Railways. Even in this year's Railway Budget for the year 2011-12 Tamil Nadu particularly the Southern districts of our State have been ignored. The most profitable route for the Railways would be the Southern districts operations in Tamil Nadu but still Southern Districts are discriminated against.

Tiruchi and Madurai Junction can be linked with other Southern districts with additional routes. That will be a big help to the travelling public and to the Railways to earn more with viable operations. But unfortunately, our prayers are not heeded to.

In my Constituency Srivilliputhur, Rajapalayam, Sankarankovil, Puliangudi, Kadayanallur, Tenkasi, Shencottah and areas that extend upto Virudhuanagar Junction and also Sivakasi and Thiruthangal Municipal towns are there with over 30 lakhs of people. But there is only one daily express train *i.e.* Podhigai Express and there is just one Passenger Train running between Madurai-Shencottah and it is operated twice a day. In the Railway Budget for the year 2008-09, it was announced that Erode-Shencottah Passenger Train would be introduced. I urge upon the Railway Minister to make this announcement a reality. I also urge upon that a new daily express train between Chennai and Shencottah be introduced. Similarly, the frequency of the Madurai-Shencottah Passenger may be increased. It must be operated four times a day. The gauge conversion work between Tenkasi and Tirunelveli may be speeded up. Southern Railway must take steps to increase passenger amenities. The linking of Chennai Central Station with Chennai Egmore must be completed soon.

A daily Express Train between Delhi and Kanyakumari *via* Chennai must be introduced. At the same time, Mumbai-Nagarkovil Express Train that runs twice a week must be made a daily train. That train from Mumbai reaches

---

\* English translation of the speech laid on the Table originally in Tamil.

Virudhuanagar just after twelve in the night. This causes great inconvenience to the traveling public. Hence, it may be re-scheduled in such a way that it can reach Nagarkovil at 8 a.m. so that it can pass through Virudhuanagar between 5 and 6 a.m.

Now, there is a proposal to raise a third passenger terminal at Tambaram. Before commencing the project the Railways must dispel the apprehensions in the minds of the people. It must be ensured that the trains from Southern districts must continue to terminate at Egmore. It may be considered to operate North-bound trains from Tambaram.

The Railway-over-bridge work being carried out in Tenkasi must be completed speedily. There is also a request to go in for an RoB across PACR Road in Rajapalayam. Shencottah-Kollam gauge conversion work must also be completed at the earliest.

\*SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM): The last two successive Railway budgets had some encouraging announcements for my constituency – Kottayam Railway Station in my constituency as was declared as an Adarsh station along-with a multi-functional complex (MFC) and a new coaching terminal but these, proposals are yet to take off due to many reasons including dedicated fund allocation. The multifunctional complex project is still to be given a final shape that too in a much restricted way than originally envisaged. The same is the plight of the new coaching terminal that would have given Kottayam a boost and stature as the hub of tourist and pilgrim traffic converging all through the year.

In order that proposals announced in railway budgets are pursued vigorously through speedy implementation, I suggest that work and location specific fund allocations be made to avert diversion of allocated funds elsewhere in times of exigency.

Presently Kottayam RS is handling enormous passenger traffic related to pilgrim season in Sabarimala and the year- end tourist influx from all over India and abroad. The Railway Minister had camped at Trivandrum recently to assess the requirements of Kerala in general and each constituency in particular. The issue of a full fledged Pilgrim shelter at Kottayam to facilitate the pilgrim traffic during the Sabarimala season and other equally frequented temples and shrines/churches throughout the year was taken up with the Hon'ble Minister with his assurance forthcoming, it was expected that the work on Pilgrim shelter will commence soon. But even beyond three months, there is no sign of any major initiative on the part of Zonal/divisional officials in this regard.

Modernisation of Kottayam RS is of utmost importance to be taken up jointly with the construction of a multifunctional complex in the adjacent area. Together these twin-projects are expected to augment operational areas for

---

\* Speech was laid on the Table.

passenger amenities like waiting rooms, retiring rooms and dormitories and ample parking space.

To overcome the constraints of space, it was proposed to shift the goods-shed/marshalling yard at Kottayam Railway Station to Ettumaumer or Cingavanam RS where adequate railway land is available to handle freight traffic, thereby de-congesting the Kottayam RS on its northern side. This will make available ample space for constructing a second entry on the north side of the Kottayam RS for use of a large number of passengers seeking access to RS from the heart of the town. The Kottayam Chamber of Commerce and Traders' association have also welcomed the move to shift the Kottayam good, as such a step will facilitate environmental up-gradation of the station area where presently commodities in bulk like cement, fertilizers, goods are unloaded for transit overland to other parts of the district.

With these observations, I would now like to extend my support to the supplementary demands.



**श्री विश्व मोहन कुमार (सुपौल):** माननीय सभापति जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट की अनुपूरक मांगों पर बोलने का मौका दिया। मैं जिस क्षेत्र बिहार से आता हूँ, वह कोसी का इलाका है। महोदय, पिछले दिनों बहुत सारे रेल मंत्री बिहार के रहे लेकिन कभी इस तरह की बात नहीं हुई और उनके द्वारा पूरे देश में जो भी कार्यक्रम चले, जो भी रेल परियोजनाएँ चलीं, वे पूरे देश के लिए चलीं। लेकिन जब से मैं सांसद बनकर आया हूँ, दो बजट में मैंने देखा कि बिहार की घोर उपेक्षा हो रही है। बिहार में जितनी भी पूर्व रेल योजनाएँ थीं, वे सारी लंबित पड़ी हैं, उन पर कोई काम नहीं हो रहा है। उसमें पैसे नहीं दिये जा रहे हैं जिसके कारण कोई भी काम हो, वह पूरा नहीं हो रहा है।

सभापति जी, अभी हुक्मदेव नारायण जी कह रहे थे कि कोसी महासेतु बना है जिसका शिलान्यास हमारे पूर्व प्रधान मंत्री अटल बिहारी वाजपेयी जी और तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी ने किया था। अभी नौ वर्ष हो चुके हैं। उसमें करीब 50 प्रतिशत काम करना बाकी है। वहीं रेल महासेतु के बगल में दूसरा सेतु बना है जिस पर सड़क यातायात का आवागमन होता है, वह तो चालू हो गया है लेकिन यह अभी लंबित पड़ा है।

इसी तरह से हमारे यहाँ आमान परिवर्तन की कई लंबित परियोजनाएँ पड़ी हैं जिसके लिए पुराने रेल बजट में पैसे नहीं दिये गये और फिर अब यह अनुपूरक बजट लेकर आए हैं कि हमें पैसा चाहिए। इसके तहत सहरसा-फारबिसगंज है जिसका आमान परिवर्तन कराया जाता है। इसमें रेल बजट के द्वारा रक्षा मंत्रालय के हैड में से पैसा लेकर उसमें दिया गया है, लेकिन रेल मंत्रालय ने अभी तक उस पर कुछ काम नहीं किया है। वह अभी तक ऐसे ही पड़ा है। इसी तरह हमारे राष्ट्रीय नेता शरद जी के क्षेत्र में सहरसा से लेकर पूर्णिया तक जो मधेपुरा होकर जाती है, 2008 में आई बाढ़ के कारण रेल लाइन खस्ता हो गई थी उस पर अभी तक काम नहीं हो पाया है। और बहुत सारी योजनाएँ हैं जो अभी तक लंबित पड़ी हैं जिनमें सकरी-लौकहा आदि पुरानी योजनाएँ हैं। पहले हमारे कोसी एरिया में जब तक बांध नहीं बना था, उस समय की अभी तक छोटी-छोटी रेल लाइनें अवशेष पड़ी हुई हैं। वे भी जीवित हैं, लेकिन उस पर अभी तक काम नहीं हुआ है। बहुत सारी हैं, छोटी-छोटी लाइन पड़ी हुई हैं, जिनको बड़ी लाइनों में परिणत करने का काम होना बाकी है।

जहाँ तक रेल सुविधाओं की बात है, तत्कालीन रेल मंत्री माननीय ममता जी ने घोषणा की थी कि पटना से सहरसा के लिए राज्य रानी एक्सप्रेस चलेगी। 2008 में भी एक प्रश्न का उत्तर दिया गया था कि यह चालू हो गया है, लेकिन हमें याद है कि नवंबर में यह चालू हुआ है। हम लोगों ने मांग की थी कि रात्रिकालीन सेवा चले ताकि हम लोग पटना से सहरसा जाएँ और रात को वहाँ पहुँचें और फिर हमें वहाँ से

कुछ सुविधा हो, लेकिन उस तरह की सुविधा नहीं दी गई है। रेल में जो सुविधाएँ होनी चाहिए, उस तरह की सुविधाएँ नहीं हैं। हम लोग ट्रेन में चलते हैं। कल मैं पटना राजधानी से आ रहा था। उसमें जब बाथरूम गया तो ऊपर से टप-टप पानी चू रहा था। उसकी कोई देखरेख नहीं थी। ऊपर से पानी चू रहा है तो कोई नीचे कैसे बैठेगा? जिस तरह से जनसंख्या बढ़ रही है, उस अनुपात में ट्रेनों की संख्या नहीं बढ़ रही है। आप कहते हैं कि ट्रेन की रफ्तार बढ़ाएँ लेकिन ट्रेनों की संख्या नहीं बढ़ रही है, जिसके कारण यह होता है कि एक पटरी पर ही आपका सारा लोड जा रहा है। उसी पटरी पर आप मालगाड़ी ले जा रहे हैं, पैसेन्जर ट्रेन भी ले जा रहे हैं, जिसके कारण हमेशा दुर्घटनाएँ होती रहती हैं। इसके लिए आपको कुछ ध्यान देना चाहिए कि हम दुर्घटनाओं से कैसे बचें। आप यदि सैकेन्ड क्लास के बाथरूम में देखेंगे जैसे हुक्मदेव नारायण जी कह रहे थे, उसमें आप देखेंगे कि न कहीं मग है, न पानी की सुविधा है, उस तरह की कोई बात नहीं है। हमारे तत्कालीन रेल मंत्री ने घोषणा की थी कि एक एक एमपी की रिकमंडेशन पर दो-दो आरक्षण काउंटर उनके क्षेत्र में खुलेंगे, लेकिन वह अभी तक नहीं हो पाया है।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि हम लोग जितने भी संसद सदस्य हैं, सबके क्षेत्रों से लोग यहाँ मिलने के लिए आते हैं या कोई काम करवाने के लिए आते हैं। वे अगर ससमय लौटना चाहते हैं तो उनका रिजर्वेशन नहीं हो पाता है। हम लोगों द्वारा लिखकर देने के बावजूद भी उनका रिजर्वेशन नहीं हो पाता है। पता नहीं क्या कारण है?...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please do not disturb.

... (Interruptions)

**श्री विश्व मोहन कुमार :** हम लोग रिजर्वेशन के लिए लिखकर देते हैं, लेकिन रेल मंत्रालय में क्या अनफेयर मीन्स होता है, पता नहीं जिसकी वजह से चिट्ठी लिखने के बावजूद भी लोगों का रिजर्वेशन नहीं हो पाता है। इस बात को ध्यान में रखना चाहिए और जो हम लोग लिखकर देते हैं, उस हिसाब से काम होना चाहिए। पहले सात सौ का कोटा था, जिसे घटाकर आपने चार सौ कर दिया है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**\*श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण (साबरकांठा):** हर संसद सदस्य अपने क्षेत्र का विकास चाहता है। विकास के लिए रेल का बहुत महत्वपूर्ण योगदान रहता है। रेल विकास की धरोहर है, जहां-जहां से रेल गुजरती है वहां-वहां विकास पनपता है।

आज हमारे माननीय रेल मंत्री जी रेल विभाग के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों के लिए सदन में आए हैं तो मेरा सवाल है कि पूरे देश में रेल के सम्यक विकास हेतु उनके मंत्रालय ने क्या कदम उठाए हैं। देश में जहां पर रेल की सुविधा है वहां पर और सुविधाएं दी जा रही हैं, जबकि आज भी देश में कुछ क्षेत्र ऐसे हैं जहां पर अब तक रेलवे का विकास नहीं हुआ है तथ वहां के निवासी अब भी पाषाणयुग में जी रहे हैं। उन्हीं अति पिछड़े क्षेत्रों में से एक गुजरात का मेरा साबरकांठा क्षेत्र है।

क्या हमें विकास का अधिकार नहीं है? क्या हमारा क्षेत्र हिन्दुस्तान का अंग नहीं है? क्या हमें रेल सुविधा मांगने का अधिकार नहीं है? हमें दुख के साथ कहना पड़ता है कि रेल विभाग ने हमारे क्षेत्र के साथ बड़ा अन्याय किया है। आजादी के 64 वर्षों बाद भी हमें आज रेल सुविधा ठीक से नहीं मिल रही है। हमारा क्षेत्र आदिवासी एवं आर्थिक रूप से पिछड़े लोगों का क्षेत्र है, जो सिर्फ कृषि एवं पशुपालन पर निर्भर है। इस क्षेत्र में कई ऐसे लोग हैं जिन्होंने रेलगाड़ी की मुसाफिरी तो दूर रेल को नजदीक से देखा भी नहीं है।

मुझे बहुत अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि आज भी हमारे साबरकांठा संसदीय क्षेत्र में एक भी गुड्स रेक प्वाइंट फ़ैसिलिटी नहीं है। एक भी मालगाड़ी हमारे क्षेत्र में नहीं गुजरती है।

---

\* Speech was laid on the Table.

रेक प्वाइंट न होने से पूरे क्षेत्र को, विशेषकर किसानों को कृषि उपयोगी वस्तुएं जैसे यूरिया, डीएपी खाद समय पर नहीं मिल पाने से कृषि पर विपरीत असर पड़ता है। अतः मेरे क्षेत्र में तत्काल रेक प्वाइंट की सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

दूसरा, रेल विभाग बिना स्थानीय लोगों व किसानों को विश्वास में लिए तथा बगैर कोई विकल्प दिए अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग बंद करने जा रहा है, जिससे लोग परेशान एवं दुखी हैं तथा आक्रोषित हो रहे हैं। अतः बंद किए गए अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग की समीक्षा करके उसे पुनः चालू करके लोगों को न्याय दिया जाए।

मोडासा, जो हमारे क्षेत्र की एक लाख की आबादी वाला शहर है, जहां पर सिर्फ एक ही ट्रेन जो रात को 10 बजे आती है और सुबह 6 बजे चली जाती है। इसके बाद पूरे दिन एक भी ट्रेन नहीं गुजरती। मोडासा से नडियाड का फासला 100 किमी का है तथा यह ट्रेन उक्त दूरी को तय करने में कम गति की वजह से 4 घंटा लगाती है, तो फिर उसमें कौन यात्रा करेगा?

मुझे रेलवे के अधिकारियों के असंवेदनशील रवैये का जिक्र करते हुए दुख होता है। ये लोग 20 से 25 लाख लोगों का प्रतिनिधित्व करने वाले सांसद की ही बात नहीं सुनते तो आम आदमी की बात कैसे सुनेंगे? वे अपने आप को सुप्रीम समझते हैं। ये लोग हमारे खतों का न तो जवाब ही देते हैं, न ही मुलाकात के लिए अप्वाइंटमेंट देते हैं।

मैं रेल विभाग से न्याय की मांग रहा हूं। मैं अपने क्षेत्र के विकास के लिए सरकार से रेल सुविधाएं प्रदान करने की मांग करता हूं। अगर सरकार यह सुविधा मुहैया कराने में असमर्थ है तो मेरी मांग है कि हमारे क्षेत्र में जो रेल पटरियां बिछाई गई हैं उन्हें हटाया जाए ताकि लोग परेशान न हों। वर्तमान में उपलब्ध रेल सुविधाओं का कोई फायदा स्थानीय जनता को नहीं हो रहा है। अतः इससे बेहतर है कि रेल पटरियों

को हटा लिया जाए जिसके बाद क्षेत्र के लोगों को फायदा मिलेगा। फिर भी देश हित में, मैं इन अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ।

**\*श्री पकौड़ी लाल (रॉबर्ट्सगंज):** मैं रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि निम्नलिखित स्थानों पर रेलवे स्टेशन पर रेल ठहराव के लिए विभाग को निर्देशित करे ।

1. जनपद सोनभद्र, उ०प्र० के दुद्धी रेलवे स्टेशन पर झारखंड व छत्तीसगढ़ से आने वाली रेल एक्सप्रेस का ठहराव ।
2. जनपद सोनभद्र का मुख्यालय रॉबर्ट्सगंज में है, वहां एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए ।
3. जनपद मीरजापुर, उत्तर प्रदेश स्टेशन पर बिहार व झारखंड से आने वाली एक्सप्रेस का ठहराव ।

---

\* Speech was laid on the Table

**\*डॉ. किरीट प्रेमजीभाई सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम):** मैं रेलवे पर केन्द्रीय सरकार के खर्चे के लिए अनुदान की पूरक मांगों का समर्थन करता हूँ। मगर इसकी सूची में मुझे गुजरात कहीं भी नहीं दिखाई देता है। ऐसे भी देखा जाए तो गुजरात और खासतौर पर गुजरात का उत्तर गुजरात, सौराष्ट्र और कच्छ के प्रति रेलवे की ओर से हमेशा उपेक्षा की गई है। यह समग्र प्रदेश में रेलवे नेटवर्क की भारी मात्रा में कमी रही है। इस क्षेत्र में रेलवे नेटवर्क बढ़ाने की बात तो दूर रही मगर जो कुछ भी चंद सुविधाएं हैं उसे भी दूर करने में रेलवे तंत्र लगा है।

पिछले कुछ सालों में, उत्तर गुजरात के चाणस्मा, कंबोई से हारीज जाने वाली रेलवे लाइन को निकाल दिया है और अभी-अभी यह बात सामने आई है कि कलोल से सुप्रसिद्ध यात्राधाम बहुचराजी से चाणस्मा और रणुंज के स्टेशनों का दर्जा कम करते हुए उसे सिर्फ फ्लैग स्टेशन बनाने का प्रस्ताव किया गया है। यह प्रदेश पिछड़ा हुआ प्रदेश है और रेलवे की उसके प्रति लापरवाही की वजह से इस क्षेत्र में रोड़ का यातायात विपुल मात्रा में चलता है। करीब हजारों की संख्या में प्रतिदिन वाहन अहमदाबाद और अन्य जगहों पर हजारों मुसाफिरों को ले जाते हैं। मैं समझता हूँ कि अगर पर्याप्त रेलमार्ग उपलब्ध होता तो निश्चित रूप से लोग रेल के माध्यम को अपनी पसंदगी बनाते।

मेरी रेलमंत्री जी से मांग है कि कलोल, बहुचराजी और चाणस्मा के स्टेशनों को फ्लैग स्टेशन न बनाया जाए और रेलवे लाइन को मीटर गेज से परिवर्तित करके ब्राडगेज बनाया जाए और पहले उखाड़ दी गई चाणस्मा, हारीज रेल लाइन को फिर से बहाल करके राधनपुर के साथ ब्राडगेज से जोड़ा जाए।

अहमदाबाद-कालुपुर रेलवे स्टेशन से कई ट्रेनों को साबरमती टर्मिनल पर ले जाकर पूर्ण रूप से साबरमती को टर्मिनल स्टेशन पर कार्यरत करना चाहिए।

अहमदाबाद-दिल्ली के बीच कई भाग में डबल लाइन का प्रावधान है। मेरी मांग है कि बाकी की लाइन भी डबल ट्रैक बनाना चाहिए और इस पूरी लाइन का विद्युतीकरण करना चाहिए।

अहमदाबाद से राजकोट और जामनगर तक शताब्दी ट्रेन चालू करने की मेरी मांग है।

गुजरात का समुद्री किनारा 1600 किमी. लंबा है और गुजरात सरकार ने उस पर कई बड़े बंदरगाहों का विकास किया है। मेरी आपसे मांग है कि गुजरात के सभी बंदरगाहों को रेलमार्ग से जोड़ा जाए ताकि देश के विकास को और ज्यादा बल मिले।

---

\* Speech was laid on the Table

अहमदाबाद-मुम्बई के बीच में देश में सबसे ज्यादा रेल यातायात है । पूर्व में भी इन दो शहरों के बीच फास्ट बुलेट ट्रेन चलाने के लिए सर्वे किया गया था । मेरी खास मांग है कि अहमदाबाद-मुम्बई के बीच बुलेट ट्रेन चालू करके हाई स्पीड ट्रेन का प्रावधान करे ।



SHRI T.K.S. ELANGO VAN (CHENNAI NORTH): Mr. Chairman, Sir, thank you. While supporting the Supplementary Demands for Grants (Railways), I would like to make a few requests to the hon. Railway Minister.

My first request would be that the Minister of Railways should convene a pre-Budget meeting with all the Members irrespective of their States. He should conduct a pre-Budget meeting in every State calling all the Members so that he can receive some fruitful suggestions from them and he can fulfil their demands.

Secondly, I do not want to ask for any new project because I am afraid about the old projects if new projects are asked. There are projects which are pending for more than fifteen years, particularly in Tamil Nadu. The Salem – Karur railway project was started in the year 1996-97, but it is still pending. So, projects are pending for more than fifteen years. I do not know how the Railways allow this. The amount so far invested becomes a dead investment, without yielding any returns. That is also an added reason for the loss to the Railways. So, the Railways should fix a period for completing the projects. In my opinion, it could be five years.

The main problem in Tamil Nadu is the doubling of the rail lines between Chennai and Kanyakumari, between Villupuram and Dindigul; and Madurai and Kanyakumari. That is also a long-pending project. The projects in the Southern Railway, particularly the Tamil Nadu part of it, are economically viable in terms of passenger traffic. All trains are full in terms of passengers. So, if the Railways run more trains, it means more income to it. So, please consider completing the doubling of the Villupuram – Dindigul; and Madurai – Kanyakumari rail lines at the earliest.

The oldest railway passenger terminal in North Chennai, which is my constituency, is Royapuram. Royapuram station which is in the heart of the city is being converted to loco-shed. It is one of the biggest railway stations in the city. While there are five terminals in Delhi, Chennai can have four passenger terminals. Royapuram should be made a passenger terminal because it will help

the passengers. Locomotives can be parked anywhere, not necessarily in the heart of the city. Please bear it in mind.

Due to increased bus fare in Tamil Nadu, people prefer to travel by trains. So, the frequency of the suburban trains should be increased. More coaches should be added to the suburban trains. Otherwise, passengers are suffering. They are precariously travelling in the trains. So, you please add more coaches in the suburban trains.

Salem Division was started four or five years back. But it does not have a good office. Please construct a full-fledged office for the Salem Division. The Bangalore – Kanyakumari train is now running on weekly basis. It should run on daily basis and its frequency should be increased.

There are many demands to make. But my first priority will be to see that projects that are not completed are completed at the earliest.

With these words, I support the Supplementary Demands for Grants (Railways).

**\*SHRI SHIVARAMA GOUDA (KOPPAL):** Karnataka is upcoming state in southern state of India, but my parliamentary constituency (Koppal) is most backward district, and very poor connectivity compared with other part of the state. Hence, I request through you give some special trains and connect Koppal to New Delhi and Chennai and Mumbai.

Industrialists call it “Steel City” of Karnataka and “Rice King”. Epecially, there are garden of pomegranate and maize is exported from this place. Between Munirabad-Mehaboobnagar, since 16 years and above, still some work is yet to be completed, just only 8 km. civil work is going under process. Also, world heritage pilgrimage center Hampi-Vijaynagar empire ruins are near Hospet. People from all over the world come to see this historical place.

Introduce a new train between Chennai and Mumbai. In this regard, I would request the Railway Minister to kindly take personal interest to introduce a new train from Chennai to Mumbai via Guntakal, Bellary, Hospet, Koppal, Gadag, Bagalkot, Bijapur and Solapur. This train will connect four major headquarters and all Parliamentary constituencies. Also, a huge number of people traveling between these two lines would benefit.

This train will earn a good revenue and will be most popular Karnataka does not have good rail connectivity to most of the districts. There is a need to provide train service to places hitherto not properly connected, especially via. this route of northern Karnataka areas. Or instead of this new train, some regular

---

\* Speech was laid on the Table

trains running between Kurla-Coimbatour, (Train No. 11013-14) and Chennai-Dadar (Train No. 11028-27) via Guntakal, Raichur, Gulburga, Solapur may be diverted via. Guntakal, Bellary, Hospet, Koppal, Gadag, Baglkot, Bijapur to Solapur with new connectivity.

In view of huge public demand, action for the said train services should be taken immediately. I hope and trust that the request shall be acceded to.

MR. CHAIRMAN: Shri M.B. Rajesh. You can speak for five minutes. This is the discussion on Supplementary Demands for Grants of the Railways. All the Members want to speak. So, please try to cooperate and conclude your speech within five minutes.

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Mr. Chairman, Sir I will conclude my speech within seven to eight minutes. Sir, I am also seeking your permission to speak from this seat.

MR. CHAIRMAN: You can speak from there.

SHRI M.B. RAJESH : Thank you very much.

Sir, Railways are the biggest public sector enterprise in the country. ...  
(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please do not disturb him.

SHRI M.B. RAJESH: Sir, Railways are the biggest and the most prestigious public sector enterprise in our country consisting of 63,974 route kilometres and 18,820 trains carrying 20 million passengers and 2.4 million tonnes of freight every day. However, this prestigious public sector enterprise is facing an unprecedented crisis and the very existence of this public sector enterprise is under threat. This is because of wrong policies, lack of vision and lack of coordination by those people who are at the helm of affairs of the Railways. The deteriorating financial situation of the Railways is well-explained in the C&AG Report No. 33 of 2010-11 for the year ending March, 2010.

The operating ratio of the Indian Railways has declined from 75.94 per cent in 2007-08 to 90.46 per cent in 2008-09. The total reserve balance has also declined by 30 per cent by the end of year 2008-09. This trend of declining reserve balance continued in 2009-10 and still it is continuing.

This financial situation has affected the infrastructure development, safety, passenger amenities and quality of services provided by the Railways.

I would like to firstly deal with the infrastructure development. At least, 100 projects including Dedicated Freight Corridor (DFC) were derailed due to the poor

finances of the Indian Railways. Only 11,000 route kilometres have been added by the Railways in the last 60 years after Independence.

Sir, in the last couple of years we have seen a lot of promises made by the hon. Railway Ministers and all these promises have not been fulfilled. For example, World Class Stations were promised and MFCs and DFCs were promised, High Speed connectivity was promised and even a simple promise of Passengers Reservation System (PRS) for each Member of Parliament in his or her constituency has not been fulfilled. So, I would request the hon. Minister of Railways to at least fulfil that simple promise of PRS in a Lok Sabha constituency.

Sir, I belong to Palakkad constituency. I have been raising here the demand for the Palakkad Coach Factory time and again. The present Minister of Railways and his predecessor had given several assurances on the floor of the House that the Palakkad Coach Factory will be set up. However, nothing has happened. This is a three-decade long demand. Sir on 19<sup>th</sup> September, 2011 the hon. Minister of Railways himself came to Thiruvananthapuram and he convened a meeting which was attended by all the members of the State Cabinet and all MPs from Kerala. In that meeting, the hon. Minister of Railways himself assured us that the foundation laying ceremony of the Palakkad Coach Factory will be held on 22<sup>nd</sup> of October. Now, two months are going to pass, but nothing has happened. ... (*Interruptions*)

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI DINESH TRIVEDI): Thank you for drawing my attention. We have been following it up with the State Government. I have had meeting with the hon Chief Minister of the State Government who also came here. Now, the problem is of land which the hon. Chief Minister has assured me that he has got land and the moment we get land, we are ready from our side. So, please follow it up with the State Government also. I would like to honour my commitment. On 22<sup>nd</sup> itself I wanted to go there, but without land there is no point in my going there. ... (*Interruptions*)

SHRI M.B. RAJESH : I am happy that the hon. Minister of Railways has repeated his assurance. I would like to request the hon. Minister to keep the promise at the earliest. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: He has already said.

... (*Interruptions*)

SHRI M.B. RAJESH : The second aspect is regarding safety. We have seen a proliferation of railway accidents in recent years. This is due to utter lack of concern for the life of the people. In 2010, out of 50 major rail accidents happened worldwide, 14 were in India. The hon. Minister's predecessor had promised a lot of measures to prevent accidents including introduction of automatic signaling system, train protection and warning system, anti-collision devices, anti-fog devices etc. All these modern technological devices were promised to be introduced, but nothing has happened so far. I would like to know from the hon. Minister as to what has happened to these promises. What are the steps that the Minister has taken to upgrade the safety systems and what are the steps that he has taken to prevent recurrence of rail accidents in our country?

Sir, I would like to raise another very important issue and that is regarding the vacancies in the Railways. Out of 2 lakh unfilled vacancies in the Railways, around 90,000 vacancies are directly related to safety aspects of the Railways. What the Minister is going to do for filling up these 90,000 vacancies which are related to railway safety? When is he going to fill up these vacancies?

Then, with regard to the security of the passengers, there are not enough Railway Protection Force personnel. Huge number of vacancies are lying unfilled in the Railway Protection Force. So I would like to know from the hon. Minister whether he has any plan to recruit more RPF personnel in order to ensure the security of passengers, especially the women passengers.

With regard to the mindset of Railway authorities, I would like to say that the Railway authorities are the most authoritarian, most arrogant and most undemocratic bureaucrats in the country. We have been complaining about this. I

would like to give just one example for this. The hon. Minister, in the meeting held at Thiruvananthapuram on 19<sup>th</sup> September, had given another assurance that the issue of merciless removal of hundreds of catering workers from employment by the Railway authorities would be settled. Two months have passed now, but nothing has been done to honour this promise. The Minister's promise still remains an empty promise. This is a very important issue and we have been raising this issue cutting across party lines. So, I would like to urge upon the hon. Minister to take urgent steps to reinstate those poor catering employees who were thrown out of employment.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI M.B. RAJESH : Sir, I am concluding now.

Now, I would like to mention about the continuing neglect and discrimination of Railways towards the State of Kerala. I will give only two examples.

MR. CHAIRMAN : You give one example. That is enough.

SHRI M.B. RAJESH : Recently, a few days back, MEMUs allotted to Kerala were taken back to Chennai. The people of Kerala protested and all MPs of Kerala protested against this, but nothing happened.

Then, yesterday I came to know that the operational control of the Kerala Express running from Thiruvananthapuram to New Delhi is going to be shifted to Chennai. This kind of discrimination is going on.

So, while concluding, I would like to request the hon. Minister to look into all these things and I would like to get a reply from the hon. Minister on all these points raised by me.



**\*श्री नारनभाई कछाड़िया (अमरेली):** आज रेलवे विकास कि बात कहाँ से करुं जितना करुं उतना ही कम है महोदय यदि मैं अपने गुजरात की केवल बात करता हूँ जो देश के विकास में एक अग्रणी भूमिका निभाती है, महोदय मैं गुजरात के अमरेली जिला से आता हूँ और आज अमरेली में कोई बड़ा प्रश्न है तो वह रेलवे का है ।

आज देश के आजाद होने से लगभग 64 साल बीत गये हैं लेकिन आज इस सरकार ने रेलवे का विकास करने के बजाय वहाँ रेलवे को ओर विनाश हो गया है । महोदय आज वहाँ वही 64 वर्ष पहले वाली मीटर गेज लाइन है और उस पर एक दो गाड़िया ही चलती हैं ।

आज हमारे अमरेली जिले में जो रेलवे लाईन बिछाई गई है वह 100 साल पूरे बीत चुके है, और उस समय अंग्रेजों ने वहाँ की आबादी को देखकर, वहाँ के किसानों को खेत में जाने की समस्या को देखकर जिले में कई जगह रेलवे लाईन को पार करने के लिए रेलवे फाटक का प्रबंध कराया गया था । लेकिन आज इस रेलवे मंत्रालय ने 10 से ज्यादा फाटकों को बंद करवा दिये हैं, जिससे किसानों को भारी मुश्किलों का सामना करना पड़ रहा है, और उनके खेत में जाने के लिए रास्ता नहीं होने के कारण किसानों के खेत बिना फसल उपजाये रह रहे हैं । जो एक बहुत ही अत्यंत खेद की बात है ।

मैं माननीय मंत्री महोदय जी से यह मांग करना चाहूँगा कि हमारे अमरेली जिले में सदियों से चले आ रहे मीटरगेज को ब्रॉड गेज में बदलने की समस्या और आज वहाँ जितने भी फाटक बंद कर दिये गये हैं, उन्हें जल्द से जल्द पुनः खुलवाने का प्रबंध करवाया जाय ताकि किसानों को खेत में जाने में कोई तकलीफ न हो सके ।

साथ ही साथ वहाँ की जनता की इन निम्नलिखित मांगों को जल्द से जल्द पूरा किया जाय ।

1. अहमदाबाद से अमरेली, जूनागढ़ एवं जूनागढ़ से सोमनाथ तक ब्रॉड गेज से जोड़ा जाय ।
2. अमरेली जिला में सावरकुण्डला रेलवे स्टेशन की जमीनी सतह अपेक्षाकृत रेलवे लाईन से बराबर या नीचे है, जिससे यात्रियों को ट्रेन की सीढ़ियों पर लटककर चढ़ना पड़ता है और इससे यात्री को काफी परेशानी होती है इसलिये रेलवे प्लेटफार्म की ऊँचाई को जल्द से जल्द बढ़ाया जाय ।

---

\* Speech was laid on the Table

3. लाठी-अमरेली रोड पर जो रेलवे फाटक है, वह काफी भीड़-भाड़ वाला क्षेत्र है वहाँ ट्रैफिक लगभग जाम रहता है, इसलिए इस रेलवे फाटक के उपर से एक ब्रीज बनाया जाए ताकि ट्रैफिक की समस्या का समाधान हो सके ।
4. भावनगर जिला में एक गरियाधार नामक तालुका है, जिसकी आबादी, 2 लाख से ज्यादा है और यहां आज तक रेलवे की लाईन तक नहीं बिछाई गई है, जो एक बहुत ही शर्मनाक है ।

**\*श्री वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़):** रेलवे की सप्लीमेंटरी अनुदान मांगों पर चर्चा हो रही है आज भी देश के बहुत से क्षेत्र रेल सुविधाओं से वंचित हैं जिससे वहां का आर्थिक विकास ठीक से नहीं हो पा रहा है। मध्य प्रदेश में बुंदेलखंड के टीकमगढ़, छत्तरपुर एवं पन्ना जिले ऐसे ही स्थान हैं जहां के लोग रेल सुविधाओं को प्रारम्भ करने की लंबे समय से मांग करते चले आ रहे हैं। रेल विभाग द्वारा ललितपुर-सिंगरोली रेलवे लाईन की स्वीकृति इस क्षेत्र को दी गई, कार्य भी प्रारम्भ हुआ किन्तु इस वर्ष के रेल बजट में 34 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया। पिछड़े क्षेत्रों की अपूर्ण रेल लाइनों को प्राथमिकता से पूरा करके ज्यादा राशि का आवंटन करना चाहिए। ललितपुर-सिंगरोली रेल लाईन भी पिछड़े क्षेत्रों की ऐसी ही योजना है। इस मार्ग पर रेल चलने से रोजगार के अवसर तो बढ़ेंगे ही, शिक्षा के क्षेत्र में भी उल्लेखनीय योगदान रेलों का होगा। व्यापार का भी विस्तार होगा, जिससे आर्थिक उन्नति का मार्ग भी प्रशस्त होगा। साथ ही, इस क्षेत्र के ओरछा, खजुराहो, जटाशंकर, भीमकुंड जैसे स्थानों का भी धार्मिक एवं पर्यटन की दृष्टि से पर्यटकों को ज्यादा संख्या में आकर्षित करने में सफल होंगे।

दिल्ली से खजुराहों के लिए शताब्दी एक्सप्रेस जैसी ट्रेन आगरा, ग्वालियर, झांसी, ओरछा, हरपालपुर पर स्टॉपेज देते हुए चलाया जाना चाहिए। ओरछा एक प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है जहां सभी एक्सप्रेस ट्रेनों का स्टॉपेज किया जाना चाहिए तथा झांसी-महोबा-मानिकपुर रेल लाईन का दोहरीकरण शीघ्र किया जाना चाहिए तथा इस मार्ग के सभी प्रमुख स्टेशनों पर प्लेटफार्म नं. 2 भी बनाए जाने चाहिए एवं फुट ओवर ब्रिज भी बनाना चाहिए। निवाड़ी-हरपालपुर, मऊरानीपुर में रेलवे ओवर ब्रिज की मांग लम्बे समय से की जा रही है, वह भी शीघ्र प्रारम्भ किया जाना चाहिए। तुलसी एक्सप्रेस का निवाड़ी में स्टॉपेज किया जाना चाहिए। हरपालपुर में स्टेशन पर स्थित वीआईपी रूम का

---

\* Speech was laid on the Table.

नवीनीकरण एवं वातानुकूलन होना चाहिए। हरपालपुर स्टेशन पर विद्युत व्यवस्था का सुधार एवं अच्छी क्वालिटी का जनरेटर लगाना चाहिए। निवाड़ी एवं हरपालपुर स्टेशनों पर कम्प्यूटर द्वारा आरक्षण की सुविधा दी जानी चाहिए। नौगांव शहर में रेलवे आरक्षण हेतु लंबे समय से मांग की जा रही है वहां यह सुविधा शीघ्र प्रारम्भ होनी चाहिए। राजधानी एवं शताब्दी ट्रेनों में दिए जा रहे भोजन की गुणवत्ता को सुधारा जाना चाहिए। भले ही दाम बढ़ाएं, किंतु भोजन अच्छा मिलना चाहिए ताकि लंबी दूरी के यात्रियों को अच्छा भोजन मिल सके। जीटी एक्सप्रेस गौडवाना एवं अन्य ट्रेनों के द्वितीय ए.सी. डिब्बों में दिए जाने वाले तकियों के साइज एवं मोटाई भी ठीक नहीं है, वह अच्छे किस्म के दिए जाने चाहिए।

\*SHRIMATI POONAM VELJIBHAI JAT (KACHCHH): Kutch is a very big district with many industries and people living from all over India in cities like Gandhidham and Bhuj. There are many people living in Kutch mainly from South India. So, I would request you to give Kutch some long distance train from Kutch to Andhra Pradesh and Karnataka. We have only one train to Kerala for the whole of South. First there was an inter-city train from Ahmedabad and Baroda to Bhuj. But it was stopped. So, there is a requirement for an intercity train in Kutch. The project of broad-gauge work of Bhuj Naliya was announced a long time ago but the work has not still started. So I would request to give priority to this broad-gauge project of Naliya and Bhuj. As the capital of Ahmedabad is 300 and more kilometres away from Kutch. We request you to give more trains to Kutch. The Industrial area of Morbi is also a part of Kutch. There are many Industries in Morbi and many people stay from all over India in Morbi. So I request you to give one train between Morbi and Mumbai which will be very useful for the city of city and people residing there. The city of Mandvi has not seen a train from the independence time. And building a track of 22 kms will bring Mandvi in limelight in the map of India. As Mandvi has been an old port and important port city of ancient India.

**\*SHRI K. SUGUMAR (POLLACHI):** When we talk about Railways, every segment of railways needs a lengthy discussion, whether it is a matter of rail accidents frequently occurring in our country, pathetic condition of railway station, lack of medical care at railway stations, etc., etc. I don't want to go in for a such discussion. The rail accidents in India have become a regular phenomenon. I am wondering that major accidents took places in a single month in India. Every time we appoint or conduct enquiry, but the report or suggestion of the enquiry is never implemented. The Railways have lost more than Rs.10,000 crore during last two decades only because of rail accidents. Therefore, I urge upon the hon'ble Railway Minister to pay a special attention to this menace. While participating on it, I would like to point out here a subject which is concerning my parliamentary constituency.

The gauge conversion of the Coimbatore-Dindigul railway line is progressing at a slow pace, severely affecting those from the southern districts of the State. A majority of the workforce in this industrial hub is from these districts and they have to depend on road transport to travel between home and workplace. Flow of tourists too has been restricted.

The slow pace of gauge conversion and inadequate budgetary allocation is another example of the neglect of Coimbatore region by the Railway, despite

---

\* Speech was laid on the Table

Coimbatore being a second largest revenue earner in Southern Railway after Chennai.

Converting the meter gauge to broad gauge will provide railway connectivity to major agriculture regions such as Pollachi and Udumalpet. It would also provide a railway link to Plani, the famous pilgrimage town. Even when the sector was metre gauge, it was lacking in train services to Chennai Egmore. A train service from Pollachi/Palani via Dindigul and Tiruchirapalli is viable. Once the work is completed and train services begin in this section, the dependence on buses will ease.

The Coimbatore-Madurai line is 160 km and is the shortest link between Coimbatore and Madurai. At Pollachi, the metre gauge line from Dindigul branches out in two directions – one to Palakkad (45 km) and the other to Pollachi (40 km). The gauge conversion work from Coimbatore to Dindigul via Podanur and Pollachi and Pollachi to Palakkad had been divided into four packages and the work was progressing. The total distance is 225 km and the total cost of the works is expected to be Rs.900 crore.

During 2009-10, Rs. 31 crore was allotted to broad-gauge conversion work whereas the actual expenditure was Rs.140 crore. In the fiscal 2010-2011, the allotment was Rs.60 crore whereas the allotment sought was Rs.175 crore. During the last fiscal, Rs.238 crore was allocated for conversion of meter gauge to broad gauge whereas the expenditure incurred was Rs.554 crore. In the current year, the demand placed was for Rs.550 crore whereas the allocation was Rs.311 crore.

The demand for these works during 2010 was Rs.200 crore and in 2011 for completion requirement would be Rs.250 crore. I understand that the Southern Railway has written to the Government seeking additional and adequate allocation for the timely completion of the above work.

Therefore, I urge upon the hon'ble Railway Minister to allocate more funds to the Southern Railway to complete the above project on time. With this, I conclude my speech.



**\*SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI):** Usually, there are number of new projects announced by Hon'ble Minister in every year. But the fulfillment of those projects is really questionable.

There were several projects and new trains and lines announced in the Railway Budget 2011-12 for state of Tamil Nadu. But except few, no projects has been realized till today and even now in the current supplementary railway Budget.

Hon'ble Minister has also concentrated announcing an increase in the frequency of five Duronto Express trains and unfortunately Hon'ble Minister has failed to announce news trains of Garib Rath Express which is meant for the poor.

I welcome the announcement of new Duronto trains between Madurai-Chennai and Chennai-Thiruananthapuram in the current Budget. Tiruchirappalli is a big city having a number of industrial places with thick population. The starting point from Trichirappalli to various parts of the state and the country is always filled with crowd and it gives better revenue to Railways. So, I request the Hon'ble Minister to include Trichirappalli for Duranto train service.

Hon'ble Minister had announced in the early budget that 584 stations would be upgraded into Adarsh Station and this year also 236 stations have been included, but only six stations in the state of Tamilnadu have been included in the current budget. So, I request the Hon'ble Minister to include atleast Pudukkottai, Tiruverumbur and Srirangam for upgradation of Adarsh Stations.

---

\* Speech was laid on the Table

Also express trains or superfast trains from Trichy to Kanyakumari, Pudukkottai to Chennai and Trichy to Bangalore are demanded for long time and every year we are expecting with eager about any announcement for these lines. We also expected a new line from Thajavur to Pudukkottai. However, we are disappointed in the current budget also. Therefore, I request the Hon'ble Minister to announce some more new trains and lines in his reply after the discussion. Likewise, the doubling works from Chengalpattu to Villupuram is announced but it should be extended up to Thiruchirappli, so that it would be beneficial to a number of passengers besides increase revenue to southern railways.

Hon'ble Minister has included some important religious places like Madurai, Rameshwaram under Rail Tourism. Tiruchirappli is well known tourist place having a number of historical places and temples and hence, it should be included along with other two places in Tamilnadu under Rail Tourism.

Now I come to safety of passengers and level crossing in the country. The number of unmanned level crossing accidents occurring on Indian Railways is a cause of concern. At present, there are total 35,363 numbers of Level Crossings over Indian Railways out of which 17,954 are unmanned where the accidents occur primarily due to inadequate precautions by the road users failing to observe mandatory sign boards, signals and basic traffic safety rules. And such crossings not only pose a threat to human life but also cause huge loss to the railways. In the last five years upto December 2010, railways suffered a loss of Rs.780 crores due to accidents at unmanned level crossings. 35 percent of the total train

accidents occurred at unmanned level crossings and especially in 2009-10, fatalities in level crossing accidents comprised nearly 74 percent of all fatalities in train accident in India. Therefore, I request the Government to take steps to reduce the number of level crossings by employing adequate number of people.

Before conclusion, I thank the hon'ble Minister for including Tiruchirappali under the proposal of setting up of shelter units for track side dwellers on pilot basis and I once again thank the minister for increasing the frequency of Trichy – Karur train as six days a week and launching of special trains called Janam Bhoomi Gaurav connecting Tiruchirapalli.

The Rock Fort Express (6177-6178) was originally operated from Trichirapalli to Chennai for the past so many years. Due to the ongoing gauge conversion the Rock Fort train service was extended up to Kumbakonam on the demand of the public from Thanjavur and Kumbakonam. Now, the gauge conversion has been completed and train services have been resumed in the main line between Chennai-Thanjavur and Nagapattinam. After resuming operation of train services in the main line, the Rock Fort Express which was extended up to Kumbakonam has to be resumed as per the original schedule i.e. from Trichirapalli-Chennai-Trichirapalli. But till now the Rock Fort Express is being operated from Chennai-Kumbakonam-Chennai thus creating huge problems for the train passengers as well as the public of my constituency. They are demanding to resume the services of Rock Fort Express from Tiruchirapalli-Chennai-Tiruchirapalli as per the original schedule. I have already raised this matter during

the Zero Hour of Lok Sabha. The people of my constituency and some other social welfare organizations are organizing agitations demanding to resume of Rock Fort Express from Tiruchirapalli. A signature campaign was held and a memorandum is submitted to me which is signed by more than one lakh people.

To meet the demand of my constituency people I urge the Ministry of Railways to take immediate action to resume the service of Rock Fort Express from Tiruchirapalli-Chennai-Tiruchirapalli.

Srirangam is a famous pilgrim Centre in Tamil Nadu which attracts a large number of pilgrims from all over the country. It is the Assembly Constituency of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu. There is a long pending demand from the people of Srirangam for stoppage of Vaigai Express at Srirangam. The matter is also raised by me during the Zero Hour for which no action is taken so far. I earnestly appeal to the Ministry of Railways to order for the stoppage of Vaigai Express at Srirangam.

The Cholam Express (6854/6853) is running from Tiruchirapalli to Chennai via Tiruverumbur and Golden Rock. The BHEL and Railway Workshop are in Tiruverumbur and Golden Rock respectively. Lot of employees are working in the two big organizations. They are requesting for stoppage of all Express trains passing through these two places. It is a genuine demand and earnestly appeal to the Minister to order for the stoppage of all express trains in these two important railway stations.

Tiruchirapalli, is surrounded by Thanjavur, Tiruvarur, Nagapattinam, Pudukottai, Perembalur and Ariyalur districts from where lot of people leave for main cities through trains. At present there is only one train running from Bangalore to Mayiladuthurai via Tiruchirapalli which is not sufficient to cater the needs of public. Tiruchirapalli and Thanjavur district are famous for historical temples and Pudukottai district is an ancient historical city. Tiruchirapalli is a very big business centre also. The general public as well as the business people are leaving for Bangalore for business and personal purposes. The present train running from Mayiladuthurai-Bangalore-Mayiladuthurai is not provided with sufficient reservation quota for Bangalore at Tiruchirapalli.

Now, the people of my constituency are in urgent need of one direct train to be operated from Tiruchirapalli to Bangalore. It is also raised by me during the Zero Hour of Lok Sabha. I, on behalf of my constituency people, urge the Ministry of Railways to introduce one new train from Tiruchirapalli to Bangalore. In the end, I further urge the government consider the early pending projects in Tamil Nadu, which I have mentioned above, in future.

SHRI ANAND PRAKASH PARANJPE (KALYAN): Mr. Chairman, Sir, in the Railway Budget of 2010-11, a lot of announcements were made regarding Vision Document, Mission 2020, setting up new targets relating to new routes, doubling, electrification, gauge conversion, Aadarsh Stations, Multi Function Complexes, World Class Stations etc. But I am sorry to say that none of these announcements has been implemented so far.

मंत्री जी, मैं आपका ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ कि जो कुछ घोषणाएं तत्कालीन रेल मंत्री जी ने की थीं, हकीकत में उनमें से किसी की भी शुरुआत नहीं हुई है। वर्ल्ड क्लास स्टेशन थाना में एनाउंस किया था, उसका काम शुरू नहीं हो पाया। कल्याण में एक नर्सिंग कॉलेज की एनाउंसमेंट हुई थी। वह शुरू नहीं हो पाया है और जो-जो घोषणाएं रेल बजट में की गईं, उन पर जब हम देखते हैं तो मेरे इस मत से इस सदन के सारे मेरे सहयोगी असहमति नहीं रखेंगे कि अनेक घोषणाएं हुईं, पर कोई भी प्रकल्प शुरू नहीं हो पाया है।

मुम्बई में या महाराष्ट्र में, जहां से मैं आता हूँ, मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे का मुख्यालय है। सब-अर्बन सेवाएं मुम्बई की लाइफलाइन हैं। 75 लाख लोग रोज़ लोकल ट्रेन में मुम्बई में सफर करते हैं और मुम्बई के लिए खास ध्यान रेल मंत्री जी को देना चाहिए। मुम्बई डिवीजन से मध्य रेलवे को हम 3500 करोड़ रुपया आपके राजस्व में केवल मुम्बई डिवीजन से देते हैं, लेकिन जब-जब विकास के कामों के लिए धनराशि रेल मंत्रालय से मिलनी चाहिए, वह कभी भी पर्याप्त नहीं मिलती है। अनेक योजनाएं, चाहे वे पैसेंजर एमिनिटीज़ के अंडर टिकट विंडो हो, फुट ओवरब्रिजेज़ हों, सर्कुलेटिंग एरियाज़ हों, आज मुम्बई में अनेक विकास के काम बन्द पड़े हुए हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र कल्याण में ही अमरनाथ स्टेशन में एक फुट ओवरब्रिज बन रहा था, उसका काम बन्द है। ठाणे स्टेशन में तीसरे फुट ओवरब्रिज का काम शुरू हुआ है, लेकिन उसे भी गति नहीं मिल रही है तो अनेक विकास के काम आज ठप्प पड़े हुए हैं।

मैं मानता हूँ कि मध्य रेलवे ने अपनी सुविधाएं बढ़ाई हैं, 9 डिब्बे की जो लोकल चलती थी, वह लगभग सारी 12 कोच रैक्स हो चुके हैं, लेकिन जो विकास की गति मुम्बई के लिए आवश्यक है, उसमें कहीं न कहीं रेलवे पीछे पड़ती जा रही है। रेलवे में जितने सारे प्रकल्प हैं, जो मुम्बई में शुरू हैं, अनेक बार उनके बारे में घोषणाएं होती हैं, पिछले बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र में ठाकुरली में 700 मैगावाट का गैस बेस्ड पावर प्लांट कौण्टिव कंजम्पशन के लिए लगाने की घोषणा हुई थी, लेकिन आज तक उसके बारे में क्या हुआ, यह किसी को जानकारी नहीं है।

मध्य रेलवे में कल्याण जंक्शन एक बहुत बड़ा जंक्शन है, जो मुम्बई के आउट स्कर्ट्स में है। मुम्बई को सम्पूर्ण भारत से जोड़ने वाला यह जंक्शन है, चाहे दिल्ली हो, कोलकाता हो, गुवाहाटी हो, हैदराबाद हो, चैन्नै हो, पूरे मुम्बई को सम्पूर्ण भारत से जोड़ने वाला यह जंक्शन है। वहां पर अनेक वर्षों से लोगों की मांग है कि एक न्यू कोचिंग टर्मिनल कल्याण जंक्शन में बने। हर रेल बजट में मुम्बई में आने वाली ट्रेनों की संख्या बढ़ रही है। एक समय ऐसा आयेगा कि मुम्बई में आने के लिए कोई ट्रेक खाली नहीं रहेगा, इसलिए मेरी मांग है कि माननीय मंत्री जी इस संसद् अधिवेशन के बाद और बजट सेशन के पहले अगर मुम्बई में आते हैं और मुम्बई के सारे सांसदों की एक बैठक मुम्बई में लेते हैं तो बहुत अच्छा होगा। खासकर मैं कल्याण जंक्शन में आने का उनको न्यौता देता हूँ, ताकि कल्याण में न्यू कोचिंग टर्मिनल बने, इस प्रकार की घोषणा अगर वे आने वाला बजट में करेंगे तो काफी राहत कल्याण के लोगों को होगी।

दो पाइंट और बोलकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। आर.ओ.बी. के मामले में अनेक बार यहां पर चर्चा हुई। रेलवे में रोड ओवर ब्रिजज शुरू होते हैं और 5, 6, 7 साल तक वे प्रकल्प चलते रहते हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र में कलवा और मुमरा के बीच में खारीगांव के पास एक आर.ओ.बी. का प्रस्ताव मुम्बई डिवीजन ने दिया था। उसके बारे में भी आज तक कुछ नहीं हुआ। उसी बारे में डोम्बीवली और ठाकुरली के बीच में एक आर.ओ.बी. का प्रस्ताव था, यह जो आर.ओ.बी. बनेगा, वह रेलवे के फायदे में है, क्योंकि, उनका जो पावर प्लांट आने वाला है, उसको जाने वाली यह रोड है।

ये कुछ मेरी बातें थीं। मुझे विश्वास है कि मंत्री जी बजट सेशन के पहले मुम्बई में आकर सारे सांसदों की मीटिंग लेंगे।

**\*श्री कपिल मुनि करवारिया (फूलपुर):** जनवरी, 2013 में इलाहाबाद (प्रयाग) का महाकुंभ मेला आयोजित है जिसमें देश व विदेश के करोड़ों लोग इलाहाबाद आते हैं । इलाहाबाद रेलवे स्टेशन के साथ ही साथ प्रयागघाट, दारागंज, झूँसी, फाफामऊँ, नैनी, सुबेदारगंज के रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का अभाव है । उक्त स्टेशनों पर लाखों यात्रियों के आने-जाने की व्यवस्था संभव नहीं है । यात्री सुविधाओं की व्यवस्था उपरोक्त स्टेशनों पर होना आवश्यक है ।

यातायात की सुचारु व्यवस्था हेतु शहरी क्षेत्र में सलोरी और तेलियरगंज में तथा ग्रामीण क्षेत्र में फूलपुर व सराय गोपाल में रेलवे ओवर ब्रिज की नितांत आवश्यकता है ।

कृपया वर्ष 2013 में आयोजित महाकुंभ को देखते हुए उपरोक्त कार्यों को कराने का कष्ट करें ।

---

\* Speech was laid on the Table.



**\*श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (महेसाणा):** सरकार इंडस्ट्रीयल कोरीडोर विद दी वेसटर्न डेडीकेटेड फ्राइट कोरीडोर विकसित करने जा रही है, उसकी हाल की स्थिति/प्रगति बताएं। सरकार कंडला-भिलडी-जोधुपर-भटिंडा सेक्टर पर डबल स्टेक कंटेनर गाड़ी चलाने जा रही है, उसकी वर्तमान प्रगति क्या है? रेलवे टैक के पास रहने वालों के लिए सरकार "सुखी गृह योजना" शुरू करने का सोच रही है एवम् 10,000 मकानों का लक्ष्य है, इस संबंध में वर्तमान प्रगति क्या है? रेलवे स्कूलों में शिक्षकों की कमी है एवम् शिक्षण स्तर भी ठीक नहीं है। अतः सरकार ने शिक्षकों की भर्ती एवम् शिक्षण स्तर ऊपर उठाने के लिए क्या प्रयास किए गए हैं? शारीरिक रूप से विकलांग बच्चों को राजधानी तथा शताब्दी में किराए में सहूलियत देने का सरकार का इरादा है। सरकार को इससे होने वाला व्यय कितना है? "जन्म भूमि गौरव" जो ऐतिहासिक, शैक्षणिक तथा महत्व के स्थानों को समुचित करने वाली "रेल" को संचालित करने जा रही है, उसकी वर्तमान प्रगति क्या है? तत्काल टिकट में होने वाले भ्रष्टाचार से सरकार को कितनी वित्तीय हानि हुई है? सरकार प्लेटफार्म तथा रेलवे टिकट में बढ़ावा करने का विचार कर रही है, इससे गरीब और मध्यम वर्ग को मार झेलनी पड़ेगी। गुजरात में पश्चिम रेलवे हेडक्वार्टर की डिमांड बहुत पुरानी है। इस विषय में सरकार द्वारा किए गए प्रयास क्या हैं? गुजरात को रेल बजट के तहत कितनी रकम आवंटित की गई है? रेलवे समपारों पर चौकीदार न होने की वजह से कितनी ही दुर्घटनाएं घटती रहती हैं। इन दुर्घटनाओं को रोकने हेतु समपारों पर चौकीदारों की उपस्थिति क्या है? दुर्घटनाओं में कितने लोगों की जाने गईं - उसका ब्यौरा दें।

अमहदाबाद को पिछले बजट में वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने का दर्जा दिया गया था, मगर कोई प्रगति नहीं हुई है। रेलगाड़ियों में सफाई की हालत खस्ता है तथा आये

---

\* Speech was laid on the Table.

दिन होने वाले हादसों से सुरक्षा के लिए जो रकम नियत की गई वह भी अभी तक आबंटित नहीं हुई है।

गुजरात में रेलवे टिकट का कोटा बढ़ाना था तथा कलोल, कडी, बेचराजी, रनुज ब्रोडगेज में कोई प्रगति नहीं हुई है। समपारों को बढ़ा करने के मामले मेरे नियोजित क्षेत्र मेहसाना में अभी तक लंबित पड़े हैं। गांधीनगर, जो गुजरात की राजधानी है, वहां पर सिर्फ 4 ही ट्रेन दी है। वहां पर ट्रेनों का यातायात बढ़ाया जाए।

डेमो-मेमो में बच्चों, बूढ़े और महिलाओं के लिए टॉयलेट की सुविधा नहीं है उसमें यह सुविधा उपलब्ध करायी जाए। उंझा-महेसाना से गुजरने वाली सभी गाड़ियों को स्टॉपेज मिले तथा महेसाना, पालनपुर से सूरत-मुम्बई के लिए नई गाड़ियां चलाई जाए। रेलवे कॉरीडोर के मामले के बारे में किसानों, व्यापारियों तथा अन्य लोगों के बीच जो दुविधा बनी हुई है, उसे दूर किया जाए तथा रेलगाड़ियों में नमक वहन हेतु कंटेनरों को बढ़ाया जाए। बहुचराजी, महेसाना जिला, गुजरात का बहुत बड़ा धार्मिक शक्ति स्थल है। वहां पर सिर्फ एक ही ट्रेन चलती है। मेरा अनुरोध है कि उसमें बढ़ावा किया जाए।

हमने रेलवे बोर्ड, रेलवे हैडक्वार्टर, चर्च गेट, डी.आर.एम. अहमदाबाद को जब-जब रेलवे सुविधा के तहत स्टॉपेज वगैरह बात लिखी हैं, तब-तब वाणिज्य पहलू को नजर में रखते हुए हमारी बात को ध्यान में नहीं लिया गया है। पूर्व रेल मंत्री माननीय ममता जी द्वारा प्रेरित रेल बजट में मां, माटी और मानुष की बात करके रेलवे को सिर्फ वाणिज्यिक और आर्थिक पैमाने पर नहीं तौला जाना चाहिए, बल्कि उसे सामाजिक तौर पर भी तौले जाने की बात को अग्रता दी थी। उस आदर्श को नजर समझ रखकर हमारी मांगों को रेलवे मंत्री को पूरी करनी चाहिए।

**\*श्री भीष्म शंकर उर्फ कुशल तिवारी (संत कबीर नगर):** आज वर्ष 2011-12 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) पर चर्चा चल रही है। कई माननीय सांसदों ने इस पर अपने विचार रखे हैं। आज रेल प्रशासन द्वारा यात्री सुविधाओं को दरकिनार कर सिर्फ मुनाफे का सोचा जा रहा है। रेलवे ट्रैकों की सुरक्षा नहीं होने के कारण देश में आये दिन दुर्घटना हो रही है। मेरा मानना है कि यात्री सुविधा तथा इनकी सुरक्षा अति महत्वपूर्ण है और सरकार को इस पर ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। बहुत सी ऐसी सुपरफास्ट रेलगाड़ियां हैं जिसमें कैटरिंग की सुविधा नहीं होने के कारण यात्रियों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। अतः सभी सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में कैटरिंग की सुविधा उपलब्ध करायी जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र में महान संत कवि कबीरदास जी की निर्वाण स्थली है तथा इस रूट पर एक भी राजधानी गाड़ी नहीं है जिससे यहां आने वाले तीर्थयात्रियों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है। वर्ष 2011-12 के रेलवे बजट में खलीलाबाद तथा मगहर को आदर्श स्टेशन में विकसित करने की सूची में रखा गया था। परंतु मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि इस संदर्भ में अभी तक कोई कदम नहीं उठाये गये हैं। दो महीने के बाद फिर रेल बजट पेश होगा। कुछ और आदर्श स्टेशनों की घोषणा होगी और पिछला घोषणा पेनडिंग में रह जायेगा। मेरा आग्रह है कि खलीलाबाद तथा मगहर को आदर्श स्टेशन बनाने का कार्य अतिशीघ्र शुरू किया जाए।

मैंने माननीय मंत्री जी को कई बार पत्र लिखकर निम्नलिखित ट्रेनों के ठहराव के लिए आग्रह किया था, परंतु अभी तक इस संदर्भ में सरकार ने कोई कदम नहीं उठाया है। मेरा आग्रह है कि निम्नलिखित ट्रेनों का ठहराव खलीलाबाद स्टेशन पर सुनिश्चित किया जाए:-

---

\* Speech was laid on the Table.

<u>गाड़ी संख्या</u>		<u>गाड़ी संख्या</u>
12541 अप	-	12542 डाउन
15212 अप	-	15211 डाउन
15005 अप	-	15006 डाउन
12587 अप	-	12588 डाउन

मैं मंत्री जी का ध्यान मगहर रेलवे स्टेशन के रेलवे फुट ओवर ब्रिज की तरफ दिलाना चाहूंगा जो सिर्फ दो रेल ट्रैक को ही कवर करती है तथा एक ट्रैक को यात्रियों को जान जोखिम में डालकर पार करना पड़ता है जिससे कई बार दुर्घटनाएं हो चुकी हैं तथा कितने ही लोगों को असामयिक मौत हो चुकी है।

अतः सरकार से मेरा आग्रह है कि मगहर रेलवे ओवरब्रिज को पूरा किया जाए जिससे कि वहां यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित की सके। मैं एक और अति महत्वपूर्ण विषय पर ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं कि जिला संत कबीरनगर की जनता की एक पुरानी मांग है कि खलीलाबाद स्टेशन (गेट नं. 180) पर एक फ्लाईओवर का निर्माण किया जाए। यह गेट नं. 180 ज्यादा समय बंद रहता है। तीव्रगामी रेलगाड़ियों की आवाजाही से तथा वहां की जनता घंटों गेट खुलने की प्रतीक्षा में अपने बैलगाड़ी, चौपायों के साथ खड़े रहते हैं। अतः खलीलाबाद रेलवे स्टेशन के पास गेट नं. 180 पर एक फ्लाईओवर का निर्माण अतिशीघ्र कराने की कृपा की जाए, जिससे वहां की लाखों जनता को सुविधा हो सके।

**\*SHRI E.G. SUGAVANAM (KRISHNAGIRI):** During the regime of UPA Government, Indian Railways have achieved many mile stones and expanded its wings through length and breadth. The volume of growth in passenger and freight traffic has increased tremendously. However, repeated disruptions of rail traffic in various parts of the country in the past because of dharnas, agitation and natural calamities like flood, fog conditions have affected the growth of Railways in attaining the desired target level.

Increasing incidents of railway accidents and safety is posing grave threat to Railways. Recently, accidents have increased due to existence of large number of unmanned level crossings, negligence and carelessness on the part of railway authorities and with the result, incidents of death/injured are increasing. The victims are not provided with adequate compensation as also appointment in the Railways as promised. Therefore, immediate attention is to be given to check the increasing rail accidents. Unmanned level crossing should be converted into manned ones in a larger scale and anti-collision devices should be installed in a phased manner. Further to avoid accidents, railways should take steps to construct more under-passes, limited height sub-ways, Rail Over Bridges (ROBs) and Rail Under Bridges (RUBs), etc. Railways Protection Force (RFO) should be strengthened and modified and all safety related vacant posts should be filled expeditiously.

---

\* Speech was laid on the Table

Hygiene and cleanliness is a major drawback in railways. There are increasing complaints about the hygiene of railway stations and premises. No efforts were so far made in this regard in spite of repeated complaints. Quite often food served in Railways is also unhygienic. With the result, passengers particularly long distance travellers are facing lot of difficulties and they are at the mercy of railway foods for their consumption in journeys. Immediate steps should be taken to improve the quality of food served in Railways besides frequent and surprise checks should be undertaken to ensure good quality and stern action should be taken against the violators.

I have a specific and long pending demand in respect of my Krishnagiri Constituency/District. The people of my Krishnagiri District are isolated from the mainstream connectivity of rail link. The rail link between Jolarpet and Hosur remains a distant dream. Keeping this in mind, since 2004, I have been demanding for this new railway line and also raised the matter time and again in Lok Sabha and other fora. Based on this, a Survey was ordered by the Railways and its report was submitted to the Railway Board on 27-05-2008 with an anticipated cost of Rs.558.24 crore. Later, while considering the persistent demand, this new railway line between Jolarpet-Tirupathur-Kandili-Barugur-Orappam-Krishnagiri-Sulagiri-Hosur (101 kms.) was announced during the Railway Budget speech in February 2010. Thereafter, as per the advice from the Railway Board, an updated Survey was completed and its Report was sent to the Railway Board on 31-01-2011 and the total cost of the project is estimated at Rs.

687.92 crore. However, no adequate funds were sanctioned for expediting the project.

Since majority of the products meant for exports Viz., fruits, vegetables, flowers, electronic goods and other perishable products produced here are sent through road or airlifted to various parts of the country, absence of a rail link in this route has been an impediment to the district's industrial growth. I shall, humbly urge upon the Hon'ble Minister to allocate adequate funds for this New Railway Line i.e. Jolarpettai-Hosur (101 kms) and to start it without further delay.

Samalpatty in my Krishnagiri Constituency is an important station. But the people residing here are facing lot of difficulties because of non-stoppage of important trains. There is a long pending demand to stop all mail/express trains at this station. I urge upon the hon'ble Minister to direct stoppage of all trains at Samalpatty railway station.

My another important demand is to operate the Bangalore – Nagercoil Express Weekly Train (16537/16538) as a daily train Via. Madurai – Hosur. The existing daily train No. 16525/16526 takes the circuitous route of 21 hours to cover the distance of 944 kms whereas it can be covered by 14 hours via. Nagercoil, Tirunelveli, Madurai, Salem and Hosur with the shortest route of 720 kms. Since there is no shortest train route, people are forced to travel by buses by compromising their safety, comfort and with higher fares.

I shall, humbly request the Hon'ble Minister to kindly consider the demand of this daily train service (16537/16538) with convenient timings on priority so as

to facilitate the commuters of southern districts of Tamil Nadu and neighbouring States.

With these words, I support the Supplementary Demand for Grants and conclude.

---



SHRI C. RAJENDRAN (CHENNAI SOUTH): Mr. Chairman, Sir, I thank you for the opportunity given to me to participate in the discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways) for the year 2011-12.

Many new projects and services have been announced in the Railway Budget for the country. Though I welcome the announcement regarding new services, I would like to remind that many projects that were sanctioned many years ago and are on-going projects in Tamil Nadu are not yet completed.

All such projects are delayed due to paucity of funds resulting in further cost escalation. I come from South Chennai where we have the ongoing project of Mass Rapid Transit System which is also not yet completed due to paucity of funds. When such ongoing projects have not been completed, how could the Railways undertake to have other new projects and running of new trains? Hence, I have doubt in my mind whether they are going to be mere announcements or they will be completed.

When one talks about Railways, the first and foremost thing that comes to our mind is safety. We witnessed many Railway accidents in the past. At that time, it was told that if we had installed anti-collision devices in the Indian Railways, we could have averted such major accidents. But we do not find sufficient allocation for procuring such devices and we do not know whether they would be installed in the entire Railway network. Installing such devices throughout the Railways would be a huge exercise involving huge expenditure but that is necessary keeping in mind the safety of passengers. I would request the Minister to allocate maximum money for this and ensure safety of passengers.

We often hear about the robbery and theft in running trains grievously hurting the passengers leading even to death. This should be given a serious attention. The Railways should think of posting RPF or CRPF personnel to each coach during night times. If need be, the Railways could recruit more personnel for this purpose so that the passengers feel safe and secure.

The second thing that comes to our mind is hygiene. The entire Indian Railways –railway platforms, coaches or trains – lack hygiene. We receive a lot of complaints about lack of hygiene at railway stations and platforms. This is the case with most of the running trains including prestigious Duranto and Rajdhani Trains. The Railway Minister may look into this and do the needful.

The food served in the trains is not of good quality. We always get complaints that bad quality food is served at high prices. We heard last year that the then Railway Minister also made a statement about the poor quality of foods served by the Indian Railways and she said that she would bring a new catering policy in the Railways. But nothing much happened in this respect. Hence I would request the Minister to give a close and serious look at it.

In Chennai, we have MRTS project. It has so far been covered only up to Velachery. This project was sanctioned 30 years ago, and still it has not been completed with paltry allocations in successive Railway Budgets. It was supposed to go up to St. Thomas Mount. So far, 80 per cent of the work is completed and another 20 per cent of the work needs to be completed in this project. We request that it should be completed this year with more allocation of funds.

There is a lot of Tamil Population, especially people from down South, living in North India. Thousands of passengers travel every day from New Delhi to Southern parts of Tamil Nadu. They have huge difficulties in going back home early. Nowadays, they get down at Chennai Central Railway Station and take a connecting night train to Southern districts, wasting the whole day at Chennai. There is a demand that there should be a daily regular train between New Delhi to Kanyakumari *via* Villuppuram, Trichy and Madurai. There is also a demand that there should be a new railway line from Pondicherry to Bengaluru *via* Jolarpet and Krishnagiri and a new line from Coimbatore to Chidambaram *via* Salem, Virudhachalam and Cuddalore. I request the hon. Minister of Railways to consider these demands and include these proposals in the next year's Railway Budget.

Considering the importance of Tamil Nadu with two major upcoming cities namely Coimbatore and Madurai, there is a need for introduction of suburban railway trains in these two cities, connecting the following places: (i) Coimbatore-Erode, (ii) Coimbatore-Pollachi, (iii) Madurai-Virudhunagar, and (iv) Madurai-Dindugal. The sanctioning of these suburban Railway projects will ease the congestion that these two cities have so far and it will generate more revenues for the Railways besides helping the people in those cities.

Of late, there is a great demand for stoppage of Mail/Express trains on both directions at Tirusoolam Railway Station.

**16.00 hrs.**

People from Southern Districts of Tamil Nadu have been complaining that they faced severe hardship in catching domestic flights from Chennai Airport. This could be avoided if all the trains are made to stop for two minutes at Tirusoolam Railway Station, in both directions.

There is a long pending demand to link Egmore and Chennai Central Railway stations by laying a new line or a flyover. The Railway Minister may consider this demand.

Chennai's population depends hugely on the suburban railway network running between Tambaram and Chennai Beach.

MR. CHAIRMAN: Please wind up.

SHRI C. RAJENDRAN : Sir, I am concluding.

Sir, the present infrastructure of ticket counters does not cater to the needs. One always finds the huge rush of passengers at Kodambakkam, Mambalam, Guindy and Saidapet stations. There is a need to have additional ticket counters at least during morning hours.

Chrompet Railway Station is becoming a very big hub in suburban Chennai. There is a growing population in this area and this area being very vast, people find it very difficult to get connected from the Chrompet Railway Station

to the bus stand. Hence, I request that a foot-over bridge with lift may be constructed to ease congestion and for easy connectivity.

There has also been a constant complaint from the travelling public that the Railways run nine-coach trains between Tambaram and Chengalpet and the passengers do not know as to when this nine-coach train is going to enter the platform. This could be avoided if there is a proper announcement regarding the number of coaches at the concerned railway station.

I request the hon. Minister to look into these demands and fulfil the dreams of the Tamil population.

**16.02 hrs**

**(Shri Inderjeet Singh Namdhari *in the Chair*)**

\* श्री के.सी.सिंह 'बाबा' (नैनीताल-उधमसिंह नगर): मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान उत्तराखंड में रेल सेवा विस्तार के लिए वर्ष 2011-12 रेलवे की अनुपूरक अनुदान की मांग में निम्न प्रावधान रखने के लिए अनुरोध करना चाहता हूँ।

काशीपुर से जसपुर के लिए रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता है जिससे उत्तराखंड का एक भाग उत्तर प्रदेश में धामपुर को छूता है, इस रेल लाइन का निर्माण अभी लम्बित पड़ा है, इसे शीघ्र ही शुरू किए जाने की आवश्यकता है। इस कार्य से पूरा उत्तराखंड एक छोर से दूसरे छोर तक रेल मार्ग से जुड़ जाएगा और सड़क यातायात पर कम भार पड़ेगा। मुझे खेद है कि पिछले आठ वर्षों से मैं इस मांग को पत्रों एवं लोक सभा सदन के माध्यम से रख रहा हूँ। सरकार इस मार्ग के निर्माण के लिए अभी तक विचार नहीं कर रही है।

राष्ट्रीय राजमार्ग पर स्थित रेलवे क्रासिंग के चौराहों पर नियमित जाम की समस्या के निदान हेतु काशीपुर रेलवे क्रासिंग बाजपुर रोड पर तथा राष्ट्रीय राजमार्ग पर पड़ने वाले अन्य सभी रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज निर्माण करने की आवश्यकता है। वाराणसी-देहरादून (जनता एक्सप्रेस) गाड़ी न. 4265 वर्तमान समय बदल कर पूर्व के समय पर चलाने की आवश्यकता है। नौचन्दी एक्सप्रेस में रामनगर से दो कोच जोड़ने के साथ-साथ ए.सी.- III कोच जोड़ने की आवश्यकता है।

दिल्ली से काठगोदाम के मध्य चलने वाली 5013 एवं 5014 की तर्ज पर दिल्ली से रामनगर तथा रामनगर से दिल्ली तक चलने वाली गाड़ी संख्या 5013ए एवं 5014ए में एसी प्रथम, एसी द्वितीय श्रेणी के कोच लगाने की अति आवश्यकता है। देश-विदेश के हजारों पर्यटक रामनगर में विश्व विख्यात जिम कॉर्बेट राष्ट्रीय उद्यान तथा अन्य पर्यटक स्थलों में भ्रमण हेतु आते रहते हैं।

---

\* Speech was laid on the Table.

रामनगर से मुरादाबाद एवं मुरादाबाद से रामनगर सवारी रेल गाड़ी संख्या 462/429 को देहरादून तक चलाने की आवश्यकता है। रेल गाड़ी संख्या 4119 एवं 4120 को काठगोदाम-देहरादून एक्सप्रेस में अतिरिक्त कोच जोड़ने की आवश्यकता है। रामनगर-मुरादाबाद के बीच लोकल रेल गाड़ी (शटल) चलाने की आवश्यकता है। बरेली से काठगोदाम एवं बरेली (भेजीपुरा) वाया-पीलीभीत एवं टनकपुर रेलवे लाइन का विस्तारीकरण करते हुए खटीमा से 15 किमी आगे प्रसिद्ध तीर्थ स्थल पूर्णागिरी तक रेलवे लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र प्रारम्भ किया जाए।

दिल्ली एवं रामनगर के मध्य सीधी नई रेल सेवा आरम्भ किया जाना आवश्यक है। इस रेलगाड़ी में श्यनयान के साथ प्रथम एसी एवं द्वितीय, एसी बोगी की व्यवस्था करना भी अति आवश्यक है। रामनगर स्थित अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त नेशनल कॉर्बेट पार्क है। रमणीय पर्यटक स्थलों में भ्रमण हेतु देश-विदेश के लाखों पर्यटक आते हैं। टनकपुर-बागेश्वर, टनकपुर-जौलजीवी एवं रामनगर-चौखुटिया रेलमार्गों का शीघ्रातिशीघ्र निर्माण की आवश्यकता है। तराई क्षेत्र में पंजाबी समुदाय की विशेष उपस्थिति को ध्यान में रखते हुए काठगोदाम से वाया काशीपुर, मुरादाबाद, अमृतसर एवं जम्मूतवी हेतु एक सीधी नई रेल शीघ्र चलाने की आवश्यकता है। काठगोदाम से मुम्बई के लिए सीधी द्रुतगामी रेल सेवा प्रारम्भ करने की आवश्यकता है।

केन्द्र सरकार से मेरा आग्रह है कि काशीपुर से जसपुर के लिए रेल लाइन का निर्माण करने के लिए विचार किए जाए जिससे पूरा उत्तराखंड रेल लाइन से जुड़ने में सहायक होगा।

**\*श्रीमती ज्योति धुर्वे (बेतूल):** आज के रेल सप्लीमेंट्री बजट में मेरी संसदीय क्षेत्र की महत्वपूर्ण तीन मांगों को फिर से दोहराती हूँ अथवा पूरी होने की आशा भी करती हूँ । पहली मांग, नागपुर-भुसावल पैसेन्जर को रिवरकिया स्टेशन पर रूकवाने की मांग करती हूँ ।

दूसरी मांग, मेरी अभी कुछ समय पहले खण्डवा-धाम तीर्थ यात्री की सुविधा के लिए इस तीर्थ धाम की सुविधा के लिए चलाई गई है, उसे हरसूद-छनेरा स्टेशन पर रूकवाने का कष्ट करें ।

तीसरी मेरी आखिरी मांग है आमला-बेतूल शटल पैसेन्जर चलती है जो सुबह सात बजे बेतूल आती है और पूरे दिनभर बेतूल आकर खड़ी रहती है क्योंकि सुबह तीन दिन जम्मूतवी एवं दो दिन स्वर्ण जयंती भोपाल की सुविधायुक्त ट्रेन है परंतु इसके बाद कोई भी ट्रेन की सुविधा भोपाल जाने के लिए एक बजे तक कोई नहीं है अथवा उन यात्रियों की सुविधा एवं दिनभर जो पैसेन्जर बेतूल भी खड़ी है यदि उसे प्रतिदिन केवल इटारसी तक दूसरी ट्रेन को ज्वाइन देते हुए यदि इस आमला-बेतूल शटल को इटारसी तक चलाने की मांग करती हूँ ताकि पुणे से आने वाली ट्रेन की सुविधा को लेकर यह यात्री भोपाल को पहुंचे और अपनी आवश्यक महत्वपूर्ण कार्य को पूरा कर सकें । मैं केवल इन पैसेन्जरो को रूकवाने एवं आगे चलाने की मांग को इस सप्लीमेंट्री बजट में पूरा करने का कष्ट करें ।

**\*SHRI CHARLES DIAS (NOMINATED):** The Railways are said to be the livewire of the country. The Indian Railways, one of the largest railway systems in the world, cater to millions of people every day. No doubt, our Railway system is improving day by day. But, it has to be pointed out considering the importance and necessity of each area.

While in some sections, lots of developmental works are going on, certain other areas are neglected. Kerala, the southernmost state in the country is neglected in many ways. For example, in the Southern Railway corridor announced in the last Railway budget, Kerala is avoided. Many of the new trains announced from Kerala during the last two years' Railway Budgets, were not even started. The development of Railway Stations in Kerala, especially the stations in Thiruvananthapuram, Ernakulam and Kozhikode, which were announced to be developed into 'World Class Stations' is not even started. The Ernakulam Junction Railway station lacks the basic facilities for people. Cochin being the commercial capital of Kerala, the Ernakulam (Cochin) Junction Railway station is the biggest Railway Station in the state considering the number of passengers and requests for providing facilities to this station are being neglected. The Railway Hospital announced in the last Railway Budget has to be constructed in Ernakulam, being the central place of the State. The Sabari Rail Project, the Palakkad Coach Factory and the Rail Components Factory at Alappuzha have to be started without delay.

---

\* Speech was laid on the Table.




SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Sir, I thank the hon. Minister for tabling this Supplementary Demands for Grants. In fact, this is his maiden Budget and he started with Demands for Grants only for Rs. 1 lakh. This meager amount shows the health of the Railways of our country.

Sir, before going into the Demands for Grants, we have to think over the health of the Railways. Nowadays, lot of news and information are coming out in media and all these things are a matter of deep concern. We are proud of our Railways. The Indian Railway is famous not only in its own country but also in the international arena. What has come out in the news is that the Railways is suffering into a deficit of Rs. 3,000 crores and losing per day about Rs. 18 crores. Its cash reserves are down to a meager amount of Rs. 75 lakhs from Rs. 13.43 crores in 2008. The establishment cost of Railways has risen due to several populist measures, stubborn refusal of hike in passenger fares and new resource of revenue. This is the situation.

Sir, since 1995-96, a huge number of on-going projects are pending. So far as my knowledge is concerned and the information that I have received in the Consultative Committee, 116 on-going projects of new lines are pending; 46 gauge conversion projects are pending; and 164 projects of double line are pending. Even every year, while placing the Railway Budget, hon. Minister used to announce several new projects without completing the on-going projects.

An assurance was given that per year 1,000 kilometres new lines would be constructed. But so far, as per the figures which have come, it is only 709 kilometres.

Sir, it was declared earlier that the Railways are ready to take over Burn Standard Company, Basumati and other companies. What is the status? What is happening now? What is the progress? It is quite unknown to us. 

It has appeared that the Railways have sought Rs.2,000 crore from the Centre. They have to pay salary to the tune of Rs.4,500 crore per month. If we go

by the Sixth Pay Commission Report, they require more than Rs. 55,000 crore. ...

*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Shri Panda ji, you have been allotted only five minutes' time.

SHRI PRABODH PANDA: Sir, I need only two more minutes.

MR. CHAIRMAN: The members of the Consultative Committee on Railways should speak less.

SHRI PRABODH PANDA : Yes, Sir. I generally speak less. I do not want to repeat anything but I would just like to touch some points.

Sir, what is told about the bonus paid to the employers and the workers of the Railways? There is a new thing; they have declared 70 days' productivity bonus but only 30 per cent of that is paid in cash and the remaining will be deposited in their Provident Fund. This is a new invention. The workers are not getting the bonus entirely in cash.

What about the vacancy position? It was assured that the Railways are going to fill up all these vacancies. About 1,60,000 vacancies are still remaining to be filled up. I do not know whether the Indian Railways have decided to downsize its staff by one per cent every year. If so, what will be the fate of the shortage in different areas of the Railways? Even in the ticket counters, sufficient number of employees is not there. Sufficient number of drivers is not there. There is a shortage of employees. We are witnessing accidents after accidents.

As far as the projects are concerned, the contractors are not getting their payments. In different areas, the work has been stopped. This is the health of the Indian Railways.

Now, I would like to talk about the passenger amenities. So far as Railways are concerned, punctuality can be found only in the dictionary and in the vocabulary. All the trains, whether it is Rajdhani Express or Shatapdi Express or Durgam Express, are running late for six hours or eight hours or ten hours, and the passengers are suffering on account of the late running of trains.

In respect of the Development Fund, there is paucity of fund. Even there is lower transfer of fund to the Depreciation Fund due to paucity of fund. So, this is a matter of concern, and this is not only the concern of the Railway Minister who is in the position now but this is a national question. Railways are the largest public sector utility of our country.

We are really very much worried about stopping the night service in Midnapore, Jharkhand and in some other areas. I would request the Railway Minister to resume this night service in these areas as soon as possible. The Ministry of Railways should sit with the concerned State Government and discuss with them. The subject of law and order is with the State Government. It is under their hands. So, please sit and discuss with them. I would once again urge upon the Government that the night service should be resumed in these areas as soon as possible.

Sir, I have written a letter to the Minister mentioning several points in regard to my constituency and also mentioned those points in the Consultative Committee meeting. I hope that the Minister will look into those points sympathetically.

**\*श्री कमलेश बाल्मीकि (बुलन्दशहर):** मैं विगत दो वर्षों से मेरे लोक सभा क्षेत्र बुलंदशहर, यू0पी0 और राजधानी दिल्ली के बीच एक सीधी एवं नियमित रेल सेवा की मांग करता आ रहा हूँ ।

हजारों यात्री नियमित रूप से बुलंदशहर से दिल्ली यात्रा करते हैं। सीधी रेल सेवा के अभाव में उन्हें काफी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है, सड़क यात्रा गैर सुविधाजनक और खतरनाक साबित हो रही है ।

आपको बता देना चाहता हूँ कि मेरा क्षेत्र दिल्ली से मात्र 70 किलोमीटर की दूरी पर है। यदि दिल्ली से खुर्जा जाने वाली ई0एम0यू0 रेलगाड़ियों को बुलंदशहर तक बढ़ा दिया जाए, तो बड़ी मेहरबानी होगी ।

\*श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर): रेल मंत्रालय की अनुदान पूरक मांगों में मैं आपके माध्यम से निम्न लिखित सुझाव प्रस्तुत करना चाहता हूँ-

1. नई रेलगाड़ी चलाने हेतु रेल सर्वे में अनुपगढ़-बीकानेर-वाया खाजूवाला का सर्वे किया जा चुका है। अतः शीघ्र अनुपगढ़-बीकानेर-वाया खाजूवाला नई रेल लाईन प्रोजेक्ट की स्वीकृति देकर कार्य प्रारम्भ किया जाए क्योंकि अनुपगढ़-खाजूवाला क्षेत्र सामरिक दृष्टिकोण से भी पाकिस्तान की सीमा से सटा होने के कारण महत्वपूर्ण है तथा रक्षा मंत्रालय की भी इस बाबत मांग वर्षों से लम्बित है।
2. बीकानेर में कोयले वालों की गली के लिए भी रेलवे ओवरब्रिज स्थापित किए जाने की मैं मांग करता हूँ। यह बीकानेर शहर की सबसे बड़ी समस्या है और बीकानेर की ट्रेफिक की समस्या का निदान किए जाने के लिए यह रेलवे ओवरब्रिज अत्यंत आवश्यक है।
3. अमान परिवर्तन के पश्चात बीकानेर के तीन स्टेशनों पर एफओबी की मांग वाजिब है। अतः नापासर, श्रीडूंगरगढ़ एवं सूड़सर में एफओबी की घोषणा की जाए।
4. रेलवे स्टेशनों के अपग्रेडेशन के प्रस्ताव हैं, जिसमें अनुपगढ़, लूनकरणसर, श्रीडूंगरगढ़, नौखा एवं श्रीकोलायत को सम्मिलित करने की मांग करता हूँ।
5. बीकानेर में रेल कारखाना देश की आजादी से पूर्व का है। अतः बीकानेर के रेल कारखाने को अजमेर के बजाए सीधा बजट आवंटित किया जाए एवं आधुनिकीकरण के कार्यक्रम में सम्मिलित किया जाए।
6. प्रत्येक सांसद के साथ कम्पेनियन को रेल यात्रा निःशुल्क होती है लेकिन जब सांसद द्वारा हवाई यात्रा की जा रही हो या कम्पेनियन को सांसद के

---

\* Speech was laid on the Table.

निर्देशानुसार कहीं यात्रा करनी हो तो ऐसी स्थिति के लिए कम्पेनियन को अकेले यात्रा करने पर लिमिटेड निःशुल्क टिकट उपलब्ध कराने का मैं सुझाव देता हूँ।

**सभापति महोदय :** श्री जगदानंद सिंह।

...(व्यवधान)

**श्री जगदानंद सिंह (बक्सर):** सभापति महोदय, ...(व्यवधान)

**श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी):** सभापति महोदय, मेरा प्वाइंट ऑफ आर्डर है।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** जगदानंद जी, आप एक मिनट बैठ जाइए। शैलेन्द्र कुमार जी का प्वाइंट ऑफ आर्डर है।

...(व्यवधान)

**श्री शैलेन्द्र कुमार :** मेरा प्वाइंट ऑफ आर्डर यह है कि यहां रेलवे से संबंधित बहुत महत्वपूर्ण बहस चल रही है। अगर सम्मानित माननीय सदस्य रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से मिलने के लिए समय मांगते हैं तो ये समय नहीं देते। माननीय मंत्री जी, आप इन्हें निर्देशित कीजिए कि जब एमपी मिलने के लिए समय मांगें तो उन्हें समय दें।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** शैलेन्द्र जी, यह प्वाइंट ऑफ आर्डर नहीं है, दिल की भावना जरूर है।

...(व्यवधान)

**श्री जगदानंद सिंह :** सभापति महोदय, आपने मुझे अनुपूरक बजट पर बोलने का मौका दिया।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** माननीय सदस्य समझदार हैं कि कायदे से अपनी बात कह गए हैं, लेकिन यह प्वाइंट ऑफ आर्डर नहीं है।

...(व्यवधान)

**श्री जगदानंद सिंह :** महोदय, सदन में जो अनुपूरक बजट पेश हुआ है,...(व्यवधान) इस तरह मेरा समय खराब हो रहा है।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** आपकी भावनाएं आ गई हैं।

...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** कृपया आप सब बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

**श्री जगदानंद सिंह :** सभापति महोदय, आप हमारे समय में कटौती मत कीजिए।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** मैं ऐसा नहीं करूंगा।

...(व्यवधान)

**श्री तूफ़ानी सरोज (मछलीशहर):** आप ज्यादा नहीं तो हफ्ते में एक दिन माननीय सदस्यों से मिलने का समय फिक्स कर दीजिए।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी से बात करके एनाउंसमेंट हो जाए तो अच्छा रहेगा।

...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** आप मंत्री जी की बात सुन लीजिए।

...(व्यवधान)

**रेल मंत्री (श्री दिनेश त्रिवेदी):** आपकी जो भी भावनाएं होती हैं, हम उन्हें बहुत ही गंभीरता से लेते हैं। शायद आपको उसका अंदाजा जरूर होगा।...(व्यवधान)

**श्री शैलेन्द्र कुमार :** जी हां।

**श्री दिनेश त्रिवेदी :** आपको हमसे तो कोई कम्प्लेंट नहीं है। हर बृहस्पतिवार और शुक्रवार को हम खुद बैठते हैं, सिर्फ चेयरमैन साहब नहीं बैठते, हमारा पूरा बोर्ड वहां बैठे होता है। आप कह दें कि एक दिन चेयरमैन साहब सिर्फ एमपीज़ से मिलेंगे। ...(व्यवधान)

**श्री नीरज शेखर (बलिया):** अगर काम ही नहीं होगा तो मिलने से क्या फायदा है।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** जगदानंद जी, आप बोलिए।

...(व्यवधान)



**श्री जगदानंद सिंह (बक्सर):** आपने मुझे अनुपूरक बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। सदन के सामने जो अनुपूरक बजट आया है, उसमें 46 नई सेवाएं और नई सेवाओं के उपकरण की बात कही गई है। आप आश्चर्य करेंगे कि इसमें बिहार और झारखंड की कोई चर्चा नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी की कठिनाई समझ रहा हूँ। पहले से चल रही योजनाओं को पूरा करने के लिए एक लाख 30 हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता है। रेल विभाग का स्वास्थ्य थोड़ा खराब होता जा रहा है। जहां आपरेटिंग रेशियो 90 प्रतिशत था, वह बढ़ते-बढ़ते अब 125 प्रतिशत पर चला गया है। मैं समझता हूँ कि जहां वर्ष 2007-08 में 19 हजार करोड़ रुपये का अधिशेष लालू प्रसाद जी ने रेल महकमे द्वारा सौंपा था, आज वह केवल 75 लाख पर आकर खड़ा है। मैं समझता हूँ कि साधन की कमी है, लेकिन इच्छा शक्ति सबसे ज्यादा जरूरी है। लालू प्रसाद जी भी जब सरकार में आए थे तब डूबती हुई रेल थी, लेकिन उसे उन्होंने उबारा ही नहीं बल्कि भारतवर्ष की सभी सरकारी संस्थाओं में उसे एक बेहतर संस्था के रूप में इस देश के सामने प्रस्तुत किया। मैं कहना चाहता हूँ कि एक लाख 30 हजार करोड़ रुपये उन योजनाओं पर खर्च होंगे जो योजनाएं चल रही हैं अर्थात् 15, 20 हजार करोड़ रुपये जिन योजनाओं पर खर्च हुए हैं, एनपीए के रूप में बदला हुआ है, एक लाख 30 हजार करोड़ रुपये खर्च करके उन्हें पूरा नहीं किया जाएगा। स्थिति भयावह है, लेकिन इन्हीं स्थितियों में फ्रेट कॉरिडोर जो भारत की सबसे बड़ी आवश्यकता है, दिल्ली से हावड़ा तक फ्रेट कॉरिडोर बनना है। बिहार से होकर गुजरता है, मैं एक बात के लिए जरूर धन्यवाद दूंगा कि इन्होंने नई जमीन अर्जित करने की जिद छोड़ दी और रेलवे की अपनी जमीन थी, उसी से फ्रेट कॉरिडोर बनाने का निर्णय लिया है, निश्चित रूप से यह किसानों के काफी बड़े शुभचिंतक साबित हुए हैं। मुगलसराय से लेकर जब हम लोगों का इलाका शुरू होता है, लोगों में बड़ी बेचैनी थी कि उपजाऊ जमीन जा रही थी, आपने उसे छोड़ा, लेकिन इस काम को समय के साथ पूरा कीजिए। यदि रेल का हैल्थ खराब होगा, तो देश का स्वास्थ्य नहीं बच सकता है। परिवहन का सबसे बड़ा इंफ्रास्ट्रक्चर है और कहीं से साधन जुटाने पड़ेंगे, आप दुनिया से कर्ज पा रहे हैं, लेकिन थोड़ा इसमें तेजी लाइए।

महोदय, आज से तीन साल पहले का 41,000 करोड़ रुपये का हमारा परिवहन संचालन व्यय था, वह आज 71,000 करोड़ रुपये पर चला गया, आमदनी नहीं बढ़ रही है, लेकिन खर्च लगातार बढ़ रहे हैं, आखिर रेल के लिए अधिशेष कहां से लाएंगे? मैं एक आग्रह करना चाहता हूँ कि इन्होंने 57,000 करोड़ रुपये की योजना इस साल बनाई है, भारत सरकार को निश्चित बजटरी सपोर्ट देना चाहिए। रोड के सेक्टर में जो खर्च हो रहा है, उससे अधिक महत्वपूर्ण है रेल। रेल को जितनी भी राशि की आवश्यकता हो, उसे दिया जाना चाहिए केवल आजाद भारत में केवल 10 से 15 फीसदी रेल-किलोमीटर का बढ़ना इस देश के

स्वास्थ्य के लिए अच्छा नहीं है। निश्चित रूप से भारत सरकार को इन्हें बजटरी सपोर्ट देना चाहिए। पैसे की कमी हो सकती है, अभाव हो सकता है, लेकिन जिन स्टेशनों पर इनकी महत्वपूर्ण गाड़ियों को रुकना चाहिए, वहां रोकने में क्या परेशानी है। बक्सर, जो उत्तर प्रदेश के बलिया इलाके का भी एक स्टेशन है, वहां सम्पूर्ण क्रांति और विक्रमशिला ट्रेनों को दो-दो मिनट रोकने में क्या परेशानी है? बिहार के पश्चिमी इलाके और उत्तर प्रदेश के पूर्वी इलाके का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है।

राजधानी एक्सप्रेस में एमपी लोगों को एक दिन कठिनाई हुई, आपने एक अफसर को सस्पेंड कर दिया। लेकिन राजधानी एक्सप्रेस के बारे में कभी सोचा है कि हावड़ा और सियालदह, दो राजधानी एक्सप्रेस बंगाल जाती हैं और वहां 18-18 बोगियों का वह रैक है, तो केवल 11 बोगी का रैक क्यों पटना से दिल्ली के बीच चलाते हैं? उस क्राउड को कंट्रोल करना हो तो उसमें कम से कम हावड़ा और सियालदह राजधानियों की तरह उसमें बोगियों की संख्या बढ़ाए। हमारे जिले का हेडक्वार्टर भभुआ, आज भी रेल लाइन से नहीं जुड़ा है। आदरणीय लालू जी ने इसके लिए एक योजना शुरू की थी - मुंडेसरी-भभुआ से मोहनिया और मोहनिया से आरा लाइन, लेकिन उसका कार्य रुका पड़ा है। सासाराम से यदुनाथपुर का कार्य रुका पड़ा है। फ्रेंट कारीडोर बड़ी योजना है, लेकिन ये तो छोटी योजनाएं हैं, इनको पूरा करना चाहिए। आज सासाराम से दिल्ली के बीच एक गाड़ी चल रही है, उसके लिए मैं धन्यवाद देता हूं, त्रिवेदी जी ने उसको शुरू किया है, लेकिन हफ्ते में एक दिन चलती है। पूरे पश्चिम बिहार का जो इलाका है, वह दिल्ली से मात्र एक रेल से जुड़ा हुआ है, उसके बदले सातों दिन वह गाड़ी चलाने में क्या परेशानी है? कृपया करके उसे सात दिन, नहीं तो तीन दिन अवश्य चलाए ताकि बिहार के पश्चिमी इलाके के लोगों का दिल्ली आवागमन हो सके। आप आश्चर्य करेंगे कि शाहाबाद और बिहार का यह जो पश्चिमी इलाका है, वह बिहार की राजधानी से भी किसी ठीक रेल से नहीं जुड़ा है। वहां एक बुद्ध पूर्णिमा ट्रेन रात को जाती है, आश्चर्य है कि केवल छः बोगीज उसमें चलती हैं, बहुत भीड़ होती है। वह एक्सप्रेस अपने आप में टूरिस्ट्स के लिए एक बड़ी रेल चली थी, सारनाथ, गया, पटना से लेकर राजगीर तक का वह सबसे बड़ा साधन है, उसमें कम से कम दस-पंद्रह बोगियां रहती थीं, लेकिन उसकी कटौती करके डिब्बे कहीं और जोड़ दिया गया। बिहार के लोग छत पर चढ़ते हैं। हुक्मदेव जी कह रहे थे ठसाठस क्लास, लेकिन उन्होंने छत क्लास को छोड़ दिया। सबसे अधिक पैसा छत पर चलने वालों से आता है, लेकिन वे क्या गुनाह करते हैं। गत वर्ष 72 लोग गिरकर मरे हैं, आप आश्चर्य करेंगे कि छत पर चढ़ने वाले 78,000 यात्रियों को दंडित किया गया है। क्यों दंडित किया गया है? गुनाह उनका नहीं है, गुनाह आपका है। यदि आप उनको डिब्बे नहीं देंगे, अंदर जाने नहीं देंगे, तो भी उनको यात्रा करनी है। ऊपर यात्रा करते हैं, जीवन को खतरे में डालते हैं। आप उन पर जुर्माना लगाते हैं, उन्हें दंडित करते हैं। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि आप एक ट्रेन में कम से

कम 15-16 डिब्बे लगाएं, सात-आठ-नौ डिब्बों वाली रेलगाड़ियां चलाने से यात्रियों की भीड़ कम नहीं होगी और उन्हें सुविधा नहीं मिल सकेगी। आपको भी जानकारी है कि रेल मंत्रालय को 91 प्रतिशत राजस्व इन्हीं छोटे-छोटे यात्रियों से प्राप्त होता है और बाकी का आठ-नौ प्रतिशत राजस्व बड़ी क्लास के यात्रियों से मिलता है, जबकि उन्हें अनेक सुविधाएं दी जाती हैं।

लालू जी के ज़माने पर, बाद में रेलवे पर एक श्वेत पत्र जारी हुई था। रेलवे का जो आधार उन्होंने खड़ा किया था, श्वेत पत्र को जारी करने के बाद देश को काफी आगे जाना चाहिए था, लेकिन यह पीछे क्यों जा रहा है, इस पर आप विचार करें।

सभापति जी, रेल मंत्रालय की अनुपूरक मांगों के दायरे में रहकर पूरी बहस नहीं हो सकती इसलिए हम फरवरी-मार्च में रेल बजट पर पूरी बहस करेंगे और अपनी मांगों के बारे में बताएंगे। मैं सिर्फ रेल मंत्री जी से यही कहना चाहता हूँ कि आप रेलगाड़ियों में डिब्बों की संख्या बढ़ाएं और रेल लाइन के दोहरी करण तथा लम्बाई पर ज्यादा ध्यान दें तथा जो रेल योजनाएं चल रही हैं, उन्हें चलाने पर ज्यादा ध्यान दिया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया और अपनी बात यहीं समाप्त करता हूँ।

**\*श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद):** मैं रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ। रेल मंत्रालय यूपीए के दूसरे कार्यकाल में निरंतर बेहतर कार्य कर रहा है। भविष्य में भी हमारी अपेक्षा रेल मंत्रालय से और बेहतर करने की है। इस सब के बावजूद मेरे संसदीय क्षेत्र होशंगाबाद-नरसिंहपुर, मध्य प्रदेश में अभी और काम किया जाना बाकी है।

मेरे संसदीय क्षेत्र के बीच में से होकर गुजरने वाली गाड़ी संख्या 12529/12530 का ठहराव करेली एवं गाड़रवाड़ा स्टेशन पर होना नितांत आवश्यक है। उक्त दोनों स्टेशनों पर गाड़ी न रुकने के कारण उसका पूर्ण उपयोग नहीं हो पा रहा है, वह लगातार खाली चल रही है। दूसरा निवेदन मेरे संसदीय क्षेत्र के सिवनी-मालवा स्टेशन पर भुसावल नागपुर पैसेंजर गाड़ी क्रमांक 22111/22112 का स्टापेज करने का कष्ट करें। इस स्टेशन पर फास्ट और सुपर फास्ट गाड़ियां भी खड़ी होती हैं। लेकिन फास्ट पैसेंजर बिना रूके सीधे निकल जाती है, जो स्थानीय नागरिकों के लिए समझ से परे है।

मार्च, 2011 रेल बजट में छिंदवाड़ा सागर रेल लाईन सर्वे के लिए स्वीकृत की गई है। आपसे अनुरोध है इस हेतु भी बजट में प्रावधान करते हुए राशि का आवंटन कराने की कृपा करें जिसमें दक्षिण भारत की उत्तर भारत से लगभग 400 किमी की दूरी तो कम होगी ही, साथ ही छिंदवाड़ा नरसिंहपुर-दमोह एवं सागर जिलों के नागरिकों एवं व्यापारियों को लाभ होगा। पुनः रेल मंत्रालय के कार्यों को बधाई देते हुए अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ।

---

\* Speech was laid on the Table.

**\*श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा):** सरकार रेलों के विकास के लिए वित्तीय वर्ष 2011-12 के दौरान भारत संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग के प्राधिकृत करने के लिए जो विधेयक लाई है उसका मैं अपनी पार्टी जनता दल-यूनाईटेड की तरफ से समर्थन करता हूँ।

केन्द्र सरकार रेलवे के विकास के लिए सन 1991 से प्रयत्नशील है और इस बीच रेल में बहुत विकास भी हुआ है। कई द्रुत गति की ट्रेन शुरू हुईं और द्रुत गति के रेलवे ट्रैक की भी शुरूआत हुई। लेकिन ईधर कई वर्षों में ट्रेनों के विलम्ब से चलने का रिकार्ड बन रहा है जिसमें अभी तक सुधार नहीं हुआ है। सरकार को परिचालन में सुधार के लिए अति आधुनिक तरीका अपनाना होगा

अभी ट्रेन एक्सीडेंट की संख्या में काफी वृद्धि हुई है जो कि अत्यधिक चिंताजनक बात है। दिल्ली में नवंबर 2011 के अंतिम सप्ताह में सभी रेलवे जोनों के महाप्रबंधकों की बैठक में यह बात उभर कर सामने आयी की रेलवे सुरक्षा तंत्र को मजबूत बनाया जाना चाहिए और इसको किसी भी स्थिति में इसके साथ कोई समझौता नहीं किया जाना चाहिए। इसको उच्च प्राथमिकता देनी होगी तथा इसमें अत्याधुनिक तकनीक का प्रयोग अपेक्षित है। लेकिन सरकार इस ओर उदासीन है। माननीय नेता विकास पुरुष श्री नीतिश कुमार जी ने केन्द्रीय रेल मंत्री रहते हुए एक्सीडेंट रोकने के लिए जो डिवाइस लाए थे, उसको मजबूती से सभी रेलवे ट्रैकों पर लगाये जाने की जरूरत है।

रेल यात्रियों को एक और बहुत बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है वह है आरक्षण की समस्या से निजात पाने के लिए सरकार ने अभी हाल के वर्षों में जो प्रयास किया है वो सराहनीय है। लेकिन इसमें अभी और सुधार की गुंजाइश है, जिससे इंकार नहीं किया जा सकता। सरकार को अभी इसमें और सार्थक प्रयास करना चाहिए। आरक्षण में दलाली पर अंकुश लगाने के लिए विद्यमान कानून में परिवर्तन किए जाने की जरूरत है।

मानव रहित रेलवे समपारों पर हुए एक्सीडेंट की संख्या में इधर हाल के दिनों में काफी वृद्धि हुई है, जिसमें मुआवजा के रूप में रेलवे को कई लाख रुपये देना पड़ा है। इन मानव रहित रेलवे समपारों पर चौकीदार रखने से रेलवे का खर्चा बढ़ेगा पर उससे कई गुना ज्यादा राशि का भुगतान रेलवे को मुआवजा के रूप में देना पड़ा है।

---

\* Speech was laid on the Table

बिहार राज्य में जो रेलवे प्रोजेक्ट चल रहे हैं, उसके निर्माण कार्य में तेजी लाये जाने की जरूरत है, खास कर मेरे संसदीय क्षेत्र नालंदा में - (1) दनियावाँ से शेखपूरा रेलवे लाईन, (2) इस्लामपुर से नटेसर रेलवे लाईन और (3) हरिनौत रेल कोच फैक्टरी ।

एकगर सराय से जहानाबाद प्रस्तावित रेलवे लाईन का सर्वे कराकर कार्य प्रारंभ किया जाये। बिहार शरीफ से अस्थावाँ जाने वाली एन.एच. रोड पर जो रेलवे गुमटी है उस पर रेल ऊपरी पुल का निर्माण किया जाए । 12402 मगध एक्सप्रेस जो नई दिल्ली से इस्लामपुर तक जाती है वो अक्सर पटना से ही लौट जाती है । मेरी मांग है कि इसके परिचालन में सुधार कर इसको इस्लामपुर से प्रतिदिन चलाया जाये । इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ ।

\*SHRI R. THAMARAISELVAN (DHARMAPURI): I would like to put forth the grievances of the people of my constituency namely Dharmapuri while supporting the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2011-2012, presented by the Hon'ble Minister for Railways.

I would like to draw the attention of the Government regarding implementation of certain new railway projects including one much expected Morappur-Dharmapuri rail line providing about 36 kms at a total cost of Rs.108 crores. It comes under my parliamentary constituency. This is the long pending demand of the people living in my constituency. If this project is implemented, the people from the headquarter of Dharmapuri district i.e. Dharmapuri town and surrounding towns will be benefited and it would also generate a lot of resources for the Railways as these routes are highly economically viable because of the geographical structures connecting places of importance with regard to religion, commerce and tourism. So I request the Hon'ble Minister for Railways to consider this project and implement the project by allocating sufficient funds for this in forthcoming Railway Budget at least.

The Dharmapuri District is the most backward district in the State of Tamil Nadu. Due to this backwardness, the people of this district had to move from Dharmapuri to far away places for their livelihood and for better prosperity.

Railway Station at Morappur is an ancient Railway Station under the control of Salem Division of Southern Railways which falls in my constituency. This Station serves the people who are heading towards Chennai and other parts of the country and the State. Hundreds of people visit the railway station regularly. However, the trains which are passing this Morappur Station, do not stop over here i.e. Train No.3351/3352 Tata Nagar-Alleppey-Tata Nagar-Bokaro Express and 2695/2696 Chennai-Thiruvananthapuram, Chennai Express. So, I request the

---

\* Speech was laid on the Table

Hon'ble Minister to immediately direct the concerned officials to make provision to stoppage of these trains at Morappur.

Sir another important Railway Station falling in my district is Bommidi. This station also serves the people of both Dharmapuri and Krishnagiri districts. However, this station does not have stoppage of train no.6381/6382 Mumbai-Kanyakumari Mumbai as well as 7229/7230 Sabari Express running between Thiruvananthapuram to Hyderabad via Tirupati. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister to make stoppage of these trains at Bommidi Railway Station.

It is painful and pertinent to mention here that when the Mumbai-Kanyakumari GST Express enters Kerala, it stops at all stations in Kerala, whereas it does not have a stoppage at many important stations in Tamil Nadu. I hope the Hon'ble Minister will avoid this type of discrimination.

Similarly, Dharmapuri Railway Station under control of Bangalore Division of South-Western Railway serves the people of both Dharmapuri and Kanyakumari heading towards Bangalore, Mumbai, Thiruvananthapuram etc. However, it does not have a stop for train no.6537/6538 Bangalore-Mangalore-Bangalore Express. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister to direct the concerned to make a stoppage for this train at Dharmapuri and also enhance the frequency of this train on daily basis instead of twice in a week as there is huge volume of passenger traffic between Nagarcoil and Bangalore daily. Though these issues were brought to the notice of the Hon'ble Minister several time, these were not considered yet.

Lastly, a new fast passenger Express Train was announced in the last Railway Budget 2011-12 to be operated between Bangalore and Dharmapuri by the then Hon'ble Railway Minister but the same was also not operated so far.

I am quite sure that this time, the Hon'ble Minister for Railways will definitely consider these issues favourably and fulfill the Demands of the people of my district.

With these words I conclude and support the Bill.



**श्री नामा नागेश्वर राव (खम्माम):** सभापति जी, मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुपूरक अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर प्रदान किया। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से एक बात कहना चाहता हूँ कि हर रेल बजट पर हम लोगों को और देश की जनता को भरमाया जाता है और जो कहा जाता है उस पर अमल नहीं होता। पिछले रेल बजट में 114 लाईंस के सोशल डिजायरेबल रेलवे कनेक्टिविटी प्रोजेक्ट्स की घोषणा की थी। जब भी रेल मंत्री जी रेल बजट पढ़ते हैं तो हम सांसद और देश की जनता को कुछ न कुछ आशा जरूर रहती है कि हमारे लिए या हमारे क्षेत्र के लिए इसमें कुछ न कुछ होगा। यह बजट स्पीच है 2010--2011 की, अब तो 2011-2012 भी खत्म होने जा रहा है और आगामी रेल बजट पेश होने में कुछ ही समय शेष है। लेकिन जो आपके मंत्रालय द्वारा घोषणाएं की गई थीं, पिछले रेल बजट में, उनमें से किसी प्रोजेक्ट को टेकअप नहीं किया गया है।...(व्यवधान) जब हम धीरे बात करने से आप लोगों को इतना गुस्से आ रहा है, आप सरकार में बैठकर हम विपक्ष वालों की तरह से बात कर रहे हैं।

**सभापति महोदय :** नागेश्वर राव जी, आप अपनी टोन थोड़ा नीचे रखिए।

**श्री नामा नागेश्वर राव :** सभापति जी, हमारे क्षेत्र का एक प्रोजेक्ट 40 साल से भद्राचलम-कोवुरु का लम्बित पड़ा है। वह सोशली डिजायरेबल है, इकोनोमिक वायबल है। उसका आईआईआर जो रेलवे का दिया गया है, वह हो गया है, आरओआर भी हो गया है और 18.3 प्रतिशत बताकर वह रेलवे की रिपोर्ट में है, लेकिन आज तक उस पर कुछ नहीं हुआ है। जब हम बच्चे थे, तो बचपन में हमारे पिता जी कहते थे कि इधर रेल लाइन आने वाली है। लेकिन आज तक हम यही सुनते आ रहे हैं और हुआ कुछ भी नहीं है। हमें फिर उम्मीद है कि वह प्रोजेक्ट बनेगा। आने वाले रेल बजट के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि हमने जो पिछले बजट में वादा किया था, जो घोषणा की थी, उसके लिए बजट का प्रावधान होना चाहिए। मैं मानता हूँ कि रेल मंत्री जी एक अच्छे व्यक्ति हैं, मगर हम लोगों को प्रोजेक्ट चाहिए। जो नई रेल लाइनों की घोषणा की गई है, उनमें भद्राचलम रोड और सेत्तुपल्ली है। वह एरिया एस.टी. बाहुल्य है और पिछड़ा हुआ इलाका है। वहां के लोगों ने कभी रेल लाइन नहीं देखी है। वहां पर रेल लाइन बनाने की घोषणा की गई थी। जब ऐसी घोषणा की गई थी तो वहां के लोगों ने हमारे ऊपर फूल फेंके थे। ऐसा न हो कि वह घोषणा सिर्फ घोषणा ही रह जाए और अगर ऐसा हुआ तो वही लोग हम पर पत्थर फेंकने को मजबूर होंगे। अगर ऐसा हुआ तो इसकी जिम्मेदारी आप पर होगी। इसलिए आपने जो घोषणा की है अपने रेल बजट में, उसे जरूर ध्यान में रखें।

आंध्र प्रदेश ने कांग्रेस पार्टी को सबसे ज्यादा 32 सांसद दिए हैं, फिर भी आंध्र प्रदेश के साथ रेल के मामले में सबसे ज्यादा अन्याय हुआ है। पिछला रेल बजट बंगाल के चुनावों को दृष्टि में रखते हुए बनाया गया था और काफी फंड उधर मोड़ दिया गया था। अब तो वहां चुनाव हो गए हैं और मुख्य मंत्री भी बन गई हैं। इसलिए मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि अब तो आप हमारी तरफ देख लें। हम लोगों की तरफ भी आप ठीक तरह से देख लीजिए। यह गवर्नमेंट भी हम लोगों के एमपीज की वजह से चल रहा है। सबसे पहले इस रेलवे की पॉलिसी चेंज होनी चाहिए। भारत में रेलवे की रिक्वायरमेंट इतनी ज्यादा है लेकिन अभी भी 50 प्रतिशत लोगों ने रेल नहीं देखी है, रेल में कभी चढ़े नहीं हैं, रेलवे लाइन को देखा नहीं है। इसलिए इतने बड़े देश में रेलवे की पॉलिसी को चेंज करना चाहिए। जिस तरह से नेशनल हाई-वे का सिस्टम माननीय वाजपेयी जी के टाइम में चेंज हुआ था उससे रोड नेट-वर्किंग आज के दिन में इम्प्रूव हो गयी है। माननीय वाजपेयी जी ने जिस तरह से गोल्डन क्वाड्रिलेटरल अपनाकर पूरे सिस्टम को चेंज किया, उसी की वजह से रोड नेट-वर्किंग पूरा चेंज हुआ। उसी तरह से रेलवे को भी अपनी पॉलिसी चेंज करनी चाहिए। जो एग्जिस्टिंग्स प्रोजेक्ट्स हैं उनके लिए 1,25,000 करोड़ की आपकी रिक्वायरमेंट है। यह जो प्रोजेक्ट्स 15 साल से चल रहे हैं ये और 15-20 साल तक चलेंगे। जो नये प्रोजेक्ट्स आपने एनाउंस किये हैं उनके लिए कुछ नहीं है, उनका भी आपको ध्यान रखना चाहिए।

सबसे ज्यादा आंध्र प्रदेश की जो लाइन्स हैं, उनकी तरफ आपको ध्यान देना चाहिए। उसमें एक प्रशांत निलयम का है। चिकबडलापुर का नया लाइन आपने एनाउंस कर दिया है, उसे जरूर आपको देना चाहिए। उसी तरह से कड़पा-हिंदूपुर लाइन का भी सर्वे किया है। हमारी कान्स्टीटयुएंसी खम्माम के लिए आपने पांच लाइन्स एनाउंस की है, उसे अगले बजट में जरूर आपको देना चाहिए।

एक बार हम मिनिस्टर के सामने चेयरमैन के साथ था तो हमारा एक मैम्बर बोला कि साहब अपना फोन नम्बर दीजिए, तो चेयरमैन बोलता है कि आपको नम्बर देते हैं तो रात में हमें फोन आता है। हमें उस समय बहुत गुस्सा आया कि हम लोग तो 20 लाख लोगों को रिप्रेजेंट करते हैं, हमें फोन नम्बर नहीं देगा? तुरंत मिनिस्टर साहब ने उसे समझा दिया। इस तरह से मैम्बर को बोलना ठीक नहीं है। जब भी हम चेयरमैन रेलवे बोर्ड को फोन करें तो फोन उठाने की जिम्मेदारी चेयरमैन की बनती है। हम लोग पब्लिक रिप्रेजेंटेटिव्स हैं। इस तरह की बात नहीं होनी चाहिए। आखिर में मेरी आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से रिक्वेस्ट है कि जो भी हमारी मांगें हैं, जो भी बातें हमने कही हैं, उन पर ध्यान दिया जाए। मैं सप्लीमेंट्री ग्रांट्स को सपोर्ट करता हूँ।

**\*SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI):** Our Indian Railway department play a vital role in rendering the services to the public and also providing major contribution to the development of our economy. Each and every state requires rail service as an essential one. Our railway has been giving various concessions to the old age people and other handicapped people. The railway line link between state to state is helpful to make the connectivity and reliability from people to people. It offers real national integration. Railway gauge conversion and double line facilities are inevitable to improve the speed of trains from state to state.

Double way line facilities from Madurai to Kanyakumari through Tirunelveli is a long pending requirement of the southern people. Most of the people from North India from West Bengal, Bihar, UP and Maharashtra visit Lord Vivekananda Rock every day. The passenger trains can be frequently plied only when there is double way track. I earnestly request our honourable Minister to allot adequate funds to establish double way line from Madurai to Kanyakumari through Tirunelveli and Virudhnagar.

**New Railway Station:** In my Tirunelveli constituency Koodankulam project, ISRO in Mahindrakiri and Vijayanarrayanam are situated in southern part of Radhapurram Taluk. In order to meet the requirement of the people, Kavalkinaru new railway station should have to be constructed at Kavalkinaru at Tirunelveli district of Trivandrum Railway Division.

---

\* Speech was laid on the Table.

**Train Facilities:** Bangalore to Nagercoil through Madurai and Tirunelveli, a train service is provided. Presently, it is in operation only one day in a week. So, this train should be operated regularly on all the days of the week. Tenkasi to Tirunelveli broad gauge work is in progress. But delay in work completion is badly affect the public to avail the train facilities. The work should be expedited and the broad gauge construction should be completed as early as possible.

**Railway Over Bridge:** Delay in completion of road over bridge at Tenkasi is inconvenient to public. The railway over bridge project at Tirunelveli, Kulavanigarpuram and Thatechanallur should be started immediately. Already the fund is allotted by railway department for the two bridges.

**Stoppage:** From Tirunelveli to Kanyakumari we are having only three important railway stations even though there are many stations which require stoppage. The DRM of Trivandrum should be instructed to give stoppages to all the trains which are running from Tirunelveli to Kanyakumari at least in the prominent stations i.e. Nanguneri, Vallioor, and Panagudi stations.

The facilities and passenger amenities are very less in trains which are coming from Kanyakumari to Chennai. Food facilities are not available. First AC facilities are not available in Nellai Express. In Nanguneri railway station and Vallioor railway station, computer is available for booking of tickets. But it is not operated due to lack of computer personnel.

The trains coming from southern Tamil Nadu should be stopped only at Egmore station. The Royapuram railway terminal can be developed for reducing

the rush. More than 60 acres of lands are available in Royapuram railway station. It can be well designed for third terminal. New recruitment in railway service should be given opportunity to the southern part of the educated unemployed.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Mr. Chairman, I stand here today to deliberate on the Supplementary Demands for Grants for expenditure of the Central Government on Railways for 2011-12. How much is the Grant that the Minister has asked? Hon. Member, Comrade prabodh Panda has just mentioned in his speech the amount for which the Minister has come to the House to get the approval. You would be astonished to know that it is just Rs.1 lakh.

MR. CHAIRMAN : Rs.1 lakh crore.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : It is just Rs.1 lakh. Minister Shri Dinesh Trivedi is very much conscious of the money. One can understand and I have every faith in him that with the manner in which he is now leading that Ministry, he will make a turn around.

My concern here is that for the Railway safety he has provided only Rs.20,000. Before I delve into that aspect, I would like to know how much time I have at my disposal.

MR. CHAIRMAN: Two minutes have already passed. I will give you five minutes more.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : So, I should first come to the issues of my constituency.

MR. CHAIRMAN: Yes, directly.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : Sir, when Madam Mamata Banerjee was heading this Ministry, I had approached her relating to one issue. The issue was about providing an additional opening relating to a second line which connects the second line from Barang Station to Cuttack so that the bottleneck can be cleared, and easy movement of train can be made through Cuttack Railway Station. I need not have to explain to you or to this House how important Cuttack Station is. But I got a letter from the East Coast Railway and also from the Chief Administrative Office of the East Coast Railway on 30<sup>th</sup> December, 2010 and, as usual, I was unable to understand whether they are agreeing to it or they are not agreeing to it. My only concern was that abutement can be shifted by another pillar.

As the joke goes around in this country, you can have a right way. When you communicate, when you have transport facilities, you have a right way of easement; you have also a wrong way of easement, but I am unable to understand whether railways is right or wrong. I could not understand what was written back to me. I approached the then Minister, Ms. Banerjee. She wrote on that letter, I hope that letter is still there with the Railways. Subsequently, I again approached the present Minister. The present Minister was very kind enough. He received my letter, but I received another letter not from the Cabinet Minister, but from the junior Minister, Mr. Muniyappa, who is a very good friend of mine, and who has tremendous respect for freedom fighters. In that letter, at least, it was clear that they were not going to approve it. The reply says, “The road under-bridge is to be provided behind, the same will also get flooded during rains...”, the usual answers which the Railways always give.

Again, I approached the Minister during the last Budget Session. He was again kind enough and said, “Yes, I will look into this matter.” Subsequently, a letter was given to him during the last Monsoon Session on the 25<sup>th</sup> of August. Again, I received a letter, not from the Cabinet Minister but from the junior Minister, Mr. Muniyappa, saying the officials concerned have been directed to examine the matter. At least, I still have hope that they are still examining the matter – it is being examined since last December and we are now in December, 2011 -- and I hope that before I go back to face elections in 2014, hopefully, it will be examined and a decision can be taken.

Again, I would like to draw the attention of this House relating to the security of passengers. The security of passengers who are traveling in trains today is a cause of concern and it is multiplied when one becomes aware about the number of safety-related vacant posts that are lying vacant in the Railways. The total vacancy is 1,03,667, and this is the answer which the Railway Minister had given on 18<sup>th</sup> August, 2011 to a question by Shri Brijbhushan Sharan Singh. In that they have mentioned that every Railway Division had vacancies in thousands and

thousands – more than 6,000, 7,000; in Central Railway, it is 6,400; in East Coast Railway, it is 7,600; in East Central, it is 10,465. So, the total number comes to around 1,03,667. Here I am reminded that the hon. Minister had come out with a statement in a Press Conference. Mr. Trivedi said: “We are all set to introduce a new Bill in Parliament that will transfer all the investigation-related powers to the RPF regarding crimes that take place in running trains.”

This is a very wise decision but ultimately what has happened? Subsequently, the Railways appointed Shri Anil Kakodkar, former Chairman of Atomic Energy Commission and Shri E. Shreedharan, everyone knows him who is the architect of Konkan Railways and also the Delhi Metro as the advisor in the month of September. Mr. Trivedi said experts in technical and high end technology would provide an independent outsiders view in respect of the systems and protocol. Already three months have passed. The idea was that the Railway will get the report within the three months time. They will come back to us within three months time. I would like to be educated that three months have already passed.

MR. CHAIRMAN : Please conclude Mahtab ji. Please conclude now.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : Sir, if it is a matter of only one lakh rupees, then there is nothing to say. But I would like to understand the status of this Committee today and how much progress has been made? The vacancies in Railway Protection Force range between 25 per cent to 30 per cent of the sanctioned strength in various categories. This is a very critical issue. Faced with a critical manpower crunch in the security wing, the Indian Railways has increasingly started depending on private security agencies to guard installations and properties including hospitals and other things.

My question here is:- is this a policy decision of the Railways? Whether Railways have taken this decision to outsource the protection force to protect its property by depending on private security guards? Inquiries reveal that some



General Managers have already started hiring private guards. Sir, I would like to get an answer to this question.

Recently the hon. Speaker of Orissa Legislative Assembly along with a number of legislators from our Assembly had met the Minister. I think the Chairman of the Railway Board and other Members were also present in room number six of Parliament House and there a memorandum was given. It is unique in our case that Orissa Assembly has a Railway Committee to interact with concerned Railway officials and Railway Minister was very kind enough. But I was little taken aback when he said that he had travelled to Kerala and the Kerala Government had assured him that whichever project is more than nine years old, the Kerala Government will invest 50 percent on those projects to expedite the matter and he gave that idea to us. I do not know whether that idea is going to be discussed in our Assembly or not and what decision is taken?

MR. CHAIRMAN : Please conclude now.

... (*Interruptions*)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : I would like to be educated if this is the policy decision, whatever projects are pending for more than nine years and if respective State Governments are going to invest 50 per cent for that, what for should we have such a mansion here as a Railway Ministry in Delhi? Railway has its own property to maintain. Railways has a mandate to uphold, so I would only request through you, Sir, to the Government that Railways has a responsibility to those areas where it gets its revenue, that has to be invested there.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI DINESH TRIVEDI): About the policy of nine years, I think there is some communication gap. Lot of State Governments have come forward and say that we will take 50 per cent of the cost. They have also said that wherever possible, we will provide you the land. But there is no such policy of nine years.

**\*SHRI A.K.S. VIJAYAN (NAGAPATTINAM):** I would like to bring the following important proposals in respect of my Parliamentary Constituency, Nagapattinam, Tamil Nadu.

Nagapattinam in Tamil Nadu, which is my Parliamentary Constituency, is surrounded by Velankanni Church, Nagoore Dargah and Thirunallar Saniswara Bagavan Temple and Sikkal Skanda Temple. As such, my Constituency is one of the rare places where all the three religious symbols of this country co-exist with each other and all categories of people are residing in this area and these three places fetch lots of tourists not only domestic but also international tourists.

An amount of Rs.60 crores has been allocated for conversion of metergauge into broad gauge line of Thiruvallur-Thiruthuraiipoondi-Karaikudi Railway Line. Even after the allocation of the amount, no work has been started till now. And for the railway line of Thiruthuraiipoondi-Agasthiampalli also, the fund has been allocated but no work has yet been started. Agasthiampalli is one of the most important salt producing areas in the State. This is the place where Salt Satyagraha (Lavana Satyagraha) had taken place. At present, as there is no rail link to other places from Agasthiampalli, the people are fully depending on roads only, this causes great inconvenience as the cost of salt production increases due to heavy transportation charges as well as the time consuming. At one point of time, this area gave the highest revenue collection at Vedranyam. On the Thiruvarur-Thiruthuraiipoondi line, a very famous 800 years' old Dargah is situated at

---

\* Speech was laid on the Table.

Muthupettai, which attracts many tourists from all over the country. And the work on the broad gauge line should be started immediately for the benefit of the salt-producing people. I would like to suggest that in the first phase, the work on Thiruvarur-Thiruthuraipoondi-Pattukottai line should be started at once. This will not only facilitate the salt producers to use this line but also improve their standard of living.

Muthupettai in Tamil Nadu is the native place of Late Shri Sandanam Aiyangar, who was the First Railway Minister of the country. The works of broad gauge line on the Agasthiyanapalli and Thiruthuraipoondi route has already been announced and the works of broad gauge line between Mayiladuthurai and Thiruvarur is under construction. Thiruvarur – Muthupettai (Approx. 40 kms.) broad gauge line project should also be taken up immediately as the people of these areas are facing lots of difficulties due to non-availability of rail transport on this line.

There is a place called Akkarapettai situated between Nagapattinam and Nagoor. The people of these areas are facing great difficulties in crossing this Akkarapettai due to non-availability of an ROB. Due to frequent rail traffic, the railway gate at Akkarapettai closes very frequently and the people have to wait for a long time in crossing this railway gate. Because of this, the people have to rush to cross the railway line which leads to frequent accidents and death of these innocent people. This causes great inconvenience to the people at large and patients and school going children in particular. If an ROB is constructed in

Akkarapettai, it will be of great help to them. I request the Railway Minister to take up this project immediately.

At present, there is no direct train connectivity between Nagoor and Delhi. Lots of people from North India visit the tourist places of my Constituency very frequently and the people of these places have to visit North India on search of jobs and other purposes. Due to non-availability of direct train between Nagoor and Delhi, the people have to change train either at Chennai or at Tiruchirappalli which causes lots of inconvenience and time consuming. If a direct train between Nagoor and Delhi is introduced early, it will be of great help and convenient to the people of these areas and to the people of North India who are visiting the above mentioned tourist places. Hence, I urge upon the Railway Minister to consider introducing a direct train between Nagoor and Delhi.

The Railways are going to introduce one Express Train between Nagore and Vascoda Cama via Thiruvarur, Trichi, etc. And according to the information available, the said Express Train will not have any stop at Thiruvarur, Tamil Nadu. Thiruvarur is the District Headquarter and also a very famous city. The famous medical college and Central University are situated in Thiruvarur. Considering the importance of this place, there is an urgent need to have a stopping of this Train, which will go a long way in helping the people of in and around Thiruvarur District.

At present, the Kamban Express (Train No.16176) running between Nagore and Chennai Egmore is not having a stopping at Mambalam, Chennai. After

leaving Tambaram, it stops only at Chennai Egmore. The people who carry more luggages to the in-between areas of Tambaram and Chennai Egmore, have to either alight at Tambaram or Chennai Egmore. And on the return journey also, the Kamban Express (Train No.16175) starts from Chennai Egmore and stops only at Tambaram. The people with more luggages have to hire a taxi or auto-rickshaw to either Chennai Egmore or Tambaram and have to pay huge sums to these taxis or auto-rickshaws, which poor people cannot afford. If this train stops at Mambalam, Chennai for a minute, it will be of great help to them. I request the Hon'ble Minister to issue orders for stoppage of Kamban Express (Train No.16176/16175) at Mambalam, Chennai for a minute so that the people can be saved from paying huge sums to the taxis or auto-rickshaws.

There are three passenger trains (Nos.56714, 56712 and 56852) running from Thiruchirappalli to Nagoor via Nagapattinam. These trains start from Thiruchirappali at 0610 hours, 1005 hours and 1630 hours and reach Nagoor at 1050 hours, 1415 hours and 2055 hours and all these trains are of 10 coaches. I would like to suggest that if these trains are increased to 16 coaches and delink 8 coaches at Nagapattinam for Velankanni and 8 coaches for Nagoor, it will increase the tourist arrival at Velankanni and will give great boost to the people of Velankanni.

In this year's budget, it was ambitiously announced by the Railway Minister that through CPWD, the work towards construction of 10 lakh houses for railway men through out the country would be taken up. But I would like to point

out that it is still in very early stages. I would like to urge upon the Railway Minister to take into consideration the fact that right from Britishers' days, Tamil Nadu, the erstwhile Madras Presidency had several important railway installations like Golden Rock Railway Workshop, Perambur Work Shop, ICF Factory, Pothannur Signal Factory and other such important installations. Tamil Nadu had great many number of houses constructed for Railway employees and Railway colonies in several towns came up during Britishers' days. In the last 10/15 years, most of the houses were left unmaintained, abandoned and Railway colonies are shrinking in Tamil Nadu. So while going in for construction of houses for Railway men, Tamil Nadu needs to be accorded priority. In order to reinstate the good old railway days, maintenance of railway colonies should be upgraded, medical facilities and entertainment facilities for railway men must be enhanced in the form of Community Centres, Sports Complex and Parks.

While considering the modernization and going in for Unit-2 of ICF, the Railway may also consider setting up Metro Coaches Production Centre with which we meet our local demands. Road travel has become costlier because of hike in oil prices and frequent increase in petrol/diesel prices. For instances, in Tamil Nadu, the bus fares has been increased exorbitantly. Hence, I urge upon the Railway Minister to take into consideration the fact that more and more passengers are thronging to the Railways now. Hence, the Southern Railways may be suitably instructed to attach more number of coaches to the existing trains running between Tirunelveli and Chennai, Madurai and Chennai and Trichy and

Chennai. At least tow more long distance trains may be introduced to catch up with the demand. We may also give importance to the viable operation of sub-urban trains. As a first step, the frequency of Suburban trains running between Madras Beach and Tambaram may be increased. More number of trains may be pressed into service. I urge upon the Railway Minster to introduce sub-urban rail service between Coimbatore and Erode, Vellore and Arakkonam, Madurai and Dindigul, Trichy and Tanjavur and Trichy and Dindigul, Salem and Erode. The law abide commuter culture in Tamil Nadu will help the Railways to have increased revenue and viable safe operation. I urge upon the Railway Minister to consider the above proposals favourably for the benefit of the people of Tamil Nadu.

**डॉ. संजीव गणेश नाईक (ठाणे):** माननीय सभापति महोदय, मैं नए रेल मंत्री का अभिनंदन करता हूँ कि वे पद संभालने के बाद आज पहली बार सदन के सामने आ रहे हैं। आज उनकी मांग है, आज तक हम उनसे मांग रहे थे और आज वे हमसे मांग रहे हैं। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा, मैं एक गंभीर बात के बारे में बोलूंगा कि रेलवे रिजर्वेशन सब सांसदों को दी जाती है कि यह फार्मेट है आप इसे भर दीजिए। लेकिन बहुत बार ऐसा होता है कि सांसद रिजर्वेशन के लिए लैटर लिखते हैं, लेकिन लैटर डालने के बावजूद भी रिजर्वेशन कंफर्म नहीं होता। मेरे ख्याल से मेरी बात से बहुत से सांसद सहमत होंगे। हमसे लोग कहते हैं कि हम आपसे कुछ नहीं मांग रहे हैं, लेकिन आप हमारा रिजर्वेशन भी नहीं करवा रहे हैं। इस कारण हमारी बहुत बेइज्जती हो जाती है। मेरा आपसे निवेदन है कि मंत्री जी इस दिशा में आप कोई एक मैकेनिज्म ढूंढ लीजिए, ताकि सांसदों के लैटर्स लिखने के बाद रिजर्वेशन हो सके। आज क्या होता है कि सांसदों के लिखने के बाद भी रिजर्वेशन नहीं होता है। मैं इस बारे में मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूंगा।

**SHRI DINESH TRIVEDI:** May I clarify because a lot of MPs have asked about it? The system is like this. Please understand this. When I was the MP, I also had such problems. I would love to solve. हम चाहेंगे कि इसका कोई साल्यूशन निकले, लेकिन प्रॉब्लम यह है कि हर गाड़ी में जो वीआईपी कोटा होता है, वह दो ही होते हैं। जो आम जनता पहले से रिजर्वेशन करा चुकी होती है, हम उसे नहीं कह सकते कि आप हट जाइये, कोई वीआईपी आ रहा है। जिस दिन हम ऐसा करेंगे, आपको पता है कि जनता आपके और हमारे साथ क्या करेगी और वह उचित भी नहीं होगा। क्योंकि कोटा ज्यादा नहीं कर सकते। यहां मामला सप्लाई और डिमांड का है। मगर चेष्टा यही होती है और ज्यादा से ज्यादा यही कोशिश की जाती है कि सबको अकॉमोडेट किया जाए। खासकर जो बीमार हो, कहीं इमरजेन्सी हो, उनके लिए आप मुझे खुद मिल सकते हैं।

**डॉ. संजीव गणेश नाईक :** हम भी उसी की बात कर रहे हैं।

**श्री दिनेश त्रिवेदी :** मैं खुद आपके साथ शामिल हो जाऊंगा।

**डॉ. संजीव गणेश नाईक :** मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने हमें तुरंत इस बारे में जानकारी दी।

इसके अलावा मैं कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी नवी मुम्बई में एक बड़ा एयरपोर्ट बन रहा है, जिसे सरकार जल्दी ही बनाने की कोशिश कर रही है। यह मुम्बई में दूसरा एयरपोर्ट बन रहा है। मैं चाहूंगा कि जैसे दूसरे देशों में हाई स्पीड रेल चलती है, मुम्बई के दोनों हवाई अड्डों के बीच में ऐसी ट्रेन चला दें, ताकि जल्दी से जल्दी एक हवाई अड्डे से दूसरे हवाई अड्डे तक जाया जा सके। हमने ऐसी एक हाई



स्पीड रेल का प्रस्ताव रखा है। मैं चाहूंगा कि रेलवे इसके बारे में जल्द से जल्द एक रिपोर्ट बनाये। राज्य सरकार इस प्रस्ताव के बारे में बहुत पॉजिटिवली काम कर रही है। यह एलिवेटेड ट्रैक है।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि देश की जो पहली रेल चालू हुई, वह ठाणे रेलवे स्टेशन से मुम्बई के विक्टोरिया टर्मिनल, जिसे आज सीएसटी कहा जाता है, के बीच चालू हुई। माननीय सदस्य परांजपे जी यहां बैठे हैं, उनके पिता जी पहले यहां से सांसद रह चुके हैं। उन्होंने भी यह मांग रखी थी कि उसे हैरिटेज बनाया जाए। पिछली बार ममता दीदी ने कहा कि हम इसे वर्ल्ड क्लास बनायेंगे। लेकिन अभी तक उसके बारे में कुछ नहीं हुआ। मैं मंत्री जी से कहूंगा कि इसे वर्ल्ड क्लास बनाने के बारे में जल्द से जल्द हमारी मांग को पूरा किया जाए। क्योंकि यह पीपीपी, पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप बेसिस पर है। यह मुम्बई जैसी जगह के लिए है, जहां पैसा भी है, लोग भी यहां पैसा लगाने के लिए तैयार हैं, अगर यह हो जायेगा तो ठाणे स्टेशन के लिए बहुत बड़ी बात होगी और मेरे ख्याल से हमारे सहयोगी परांजपे जी ने कहा कि वहां सबसे ज्यादा आबादी है, ठाणे जिला सबसे बड़ी आबादी का जिला बन गया है। मुम्बई में आने वाले उत्तर प्रदेश और साउथ के लोग सबसे ज्यादा वहीं आते हैं और ज्यादा स्टापेज भी वहीं मांगे जाते हैं। मैंने आपको विनती की थी और आपने कहा था कि हम मुंबई आयेंगे। यह उनकी भी मांग है और हमारी भी यही मांग है कि आप मुम्बई आइये और जल्दी से जल्दी मुम्बई के लोगों की समस्याओं का समाधान कीजिए।

महोदय, मुम्बई में जो लोकल ट्रेन्स चलती हैं, आपने उन्हें 9 से 12 डिब्बे किया और बाद में 12 से 15 डिब्बे किया। उसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। लेकिन कुछ टाइम है, जिसे एडजस्ट करने की जरूरत है। मुझे पूरी उम्मीद है कि आपके कार्यकाल में यह जरूर पूरा होगा।

आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**\*श्रीमती रमा देवी (शिवहर):** रेल अनुपूरक बिल पर कुछ विशेष बिन्दुओं पर ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ :-

मैं घोड़ासहन को आदर्श स्टेशन की मांग करती हूँ कि आजादी के बाद यहां की कोई सुध लेने वाले मंत्री नहीं आए । बैरगनियां से रक्सौल आमान परिवर्तन के कार्य में तेजी लाई जाए जिससे रेल परिचालन शुरू हो सके । निधि का अभाव दिखाकर सभी की मंशा पर पानी फेर देते हैं, यह अच्छी बात नहीं है क्योंकि जो सांसद जहां से आते हैं वहां के लोगों को क्या जवाब देंगे । बैरगनियां से हावड़ा के लिए कोई ट्रेन नहीं है । इस पर विशेष तौर पर ध्यान देने का काम करें क्योंकि आजादी के 63 वर्षों में जो प्रगति है वह बहुत ही असंतोषजनक है । मुजफ्फरपुर से जसवंतपुर ट्रेन नं. 5228 जो जाती है वह दो दिन तक वहीं मुजफ्फरपुर में खड़ी रहती है । इसका विस्तार कर रक्सौल से शुरू किया जाए तो चंपारण के लोगों की कठिनाई दूर हो सकती है । हमारे चंपारण से दक्षिण बिहार के लिए कोई ट्रेन नहीं चलती है। मौर्य एक्सप्रेस जो गोरखपुर से रांची जाती है उसका विस्तार कर बापूधाम मोतिहारी से आरंभ किया जाए । भारत वैगन के कर्मचारियों को छठे वेतन आयोग का लाभ नहीं मिल रहा है । उसकी स्थिति बहुत ही दयनीय है । मैंने भी कई बार मंत्री जी से मिलकर उनका सारा ब्यौरा दिया है । फिर भी कोई कार्यवाही नहीं हुई है । पता नहीं चलता कि सांसद को महत्व कितना देते हैं ? सप्तक्रांति ट्रेन नं. 2557 और 2558 को नई दिल्ली लाने का प्रयास किया जाए क्योंकि आनंद विहार में रोके जाने से यात्रियों को काफी असुविधा होती है । वहां से टैक्सी भाड़ा भी ज्यादा लिया जाता है जिससे यात्रियों में काफी क्षोभ है । इसको दूर किया जाए ।

---

\* Speech was laid on the Table

सबसे जरूरी बात यह है कि जो रेल में कर्मचारियों की नौकरी वर्षों करने के बाद बदली करने में आनाकानी होती है और कहने पर कर्मचारियों की कमी बताई जाती है, यहां तक उनके बूढ़े माता-पिता, बीमार परिवार, दवा के लिए, सेवा के लिए तरस जाते हैं लेकिन उनकी बदली नहीं की जाती है जिससे जिस क्षेत्र से आने वाले कर्मचारियों के माता-पिता की शिकायत सुननी और सहनी पड़ती है। ये सारी बातें मेरे क्षेत्र से संबंधित है। इस पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है।

आज के दिन में रेल विभाग घाटे में चल रहा है जबकि आमदनी के कई स्रोत है। उसके संचालन की कमी होने के कारण बहुत सी दिक्कतें हैं। धन के अभाव में रेलवे की तमाम परियोजनाएं अधर में लटकी हैं। पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन, निजामुद्दीन व सराय रोहिल्ला स्टेशन की इमारतों के नवीनीकरण की रफ्तार या तो धीमी पड़ गई है या योजना ठंडे बस्ते में डाल दी गई है।

रेलवे में धन के अभाव का रोग जारी है। इसका असर उत्तर रेलवे की तमाम विकास परियोजनाओं पर दिखाई देने लगा है। उत्तर रेलवे के दिल्ली मंडल के तहत आने वाले तीन स्टेशनों को देश के दूसरे तमाम स्टेशनों से अधिक अहम माना जाता है। नई दिल्ली रेलवे स्टेशन, पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन व हजरत निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन वे स्टेशन हैं जहां से सबसे ज्यादा वीआईपी गुजरते हैं। इसी के तहत नई दिल्ली रेलवे स्टेशन की साफ-सुथरा व नवीनीकरण की योजना बनी है। इसमें काम करने वाले ठेकेदारों को पिछला भुगतान नहीं हो पाया है। इस पर भी ध्यान देने की बात है। महंगाई की एक और किशत के लिए जनता तैयार रहे रेल किराये में वृद्धि के बारे में हमने आपको पहले बताया है। यह कब और कितनी होगी इसके बारे में अभी भी स्थिति साफ नहीं है। लेकिन इतना तय है कि किराया बढ़ाने के साथ यात्री सुविधाओं में भी बढ़ोत्तरी होगी। खानपान पर भी वृद्धि होने की संभावना दिख रही है। मैं पूछना चाहती हूँ कि आठ वर्षों से नहीं बढ़ा तो अब क्यों ?

भारतीय रेलवे को 50 करोड़ डालर का कर्ज देगा एडीबी। एशियाई विकास बैंक ने देश के व्यस्ततम माल ढुलाई और यात्री मार्गों पर रेल सेवा में सुधार के लिए भारत को 50 करोड़ डालर का कर्ज मंजूर किया है। एडीबी ने बयान में कहा कि एशियाई विकास बैंक रेल सेवाओं में सुधार के लिए भारत को 50 करोड़ डालर तक का कर्ज दे रहा है। इससे अतिरिक्त रेल लाइन बिछाने और मौजूदा सैकड़ों किलोमीटर ट्रैक का विद्युतीकरण किए जाने के साथ नई सिग्नल व्यवस्था लगाने के मकसद से यह कर्ज दिया जा रहा है। एडीबी भारतीय रेलवे के परिचालन दक्षता में सुधार के लिए एकाउंटिंग रिफार्म में भी मदद करेगा। यह कर्ज 25 साल के लिए है। इसमें पांच साल की वृद्धि की जा सकती है। इससे करोड़ों लोग लाभान्वित होंगे। देश की इस बहुत जरूरी लाइफ लाइन को ध्यान देकर इसे आगे बढ़ाने का काम करें।

SHRI H.D. DEVEGOWDA (HASSAN): Mr. Chairman, Sir, I am only reading the number of projects which have been pending for the last 15 years. My people will say that I do not ask anything. Only for the sake of continuing the Member of this House, I would just read because they will understand that I have pressed for this. I know the end result. The projects are: Bangalore-Satyamangla Railway line – The Minister from Karnataka is sitting here – Gadag-Bidar; Hassan-Bangalore; Hubli-Ankola; Kadur-Chikkamagalur; Munirabad-Mehbubnagar; Mysore-Chamrajnagar; Bangalore-Whitefield; Kengri-Ramnagar; Yashwantpur-Tumkur; and Hospet-Guntakal. These are the projects which were sanctioned in 1996-97. One of my former friends, I mean the present friend and former friend also because his party supported me to become the Prime Minister.

MR. CHAIRMAN : Devegowdaji, these projects were started when you were the Prime Minister.

SHRI H.D. DEVEGOWDA : No. With their support I became the Prime Minister. Mr. Chidambaram is not here. If he were here, I would have talked about the decisions taken on that day. However, I do not want to waste my time on that now.

Sir, all these projects have been pending for the last 15 years. Whether the UPA Government or the NDA Government, nobody has done anything. My own Minister is here. He is unable to touch these projects. Whether they are going to have a remunerative project or not, I do not want you now to give the explanation. Hon. Minister Dwivedi was kind enough to at least acknowledge my letters. All the three letters he acknowledged for which I am grateful.

One of the projects is in Chikmagalur from where Shrimati Indira Gandhi contested elections. In North India the entire Congress was routed but Chikmagalur gave a rebirth to Madam Gandhi, Sonia Gandhiji also was given a rebirth from Bellary. Please remember these words. But days are changing. I do not want to repeat it. This project will be progressed and completed in the coming years as per the available resources. With regard to Mangalore-Chennai line, two major ports are connected with this project. It is one of the cheapest projects.

There is no hilly terrain. There is no problem. I know. I am also an engineer. For this project, the previous Railway Minister says, "This project will be monitored and completed in the coming years as per availability of resources." The fate of all the fifteen projects is one and the same.

With regard to doubling of lines, there is heavy traffic on the Mysore-Bangalore line. Doubling of the line was taken up during our term. My friend is sitting here. Bangalore side up to Kengeri or Ramnagar was completed. I do not know, from that Mysore side up to about 15 kilometres to Mysore, things are going on. Mysore was the capital city once. However, the Railways have taken 17 years to convert the metre gauge line into broad gauge. Seventeen years!

I do not want to raise State issues and how some of the States have been totally neglected. If I had enough time, I could have given all the figures. I do not want to talk about the Prime Minister who discriminated between one State and another State. If you want to run coalition governments, you have to appease them. That is the situation the Prime Minister is facing. As long as he is attached to the *gaddi*, he has to bend his head to everybody. I do not want to say beyond this. If you want to keep the chair, there is no need to bend our head. Let me tell you very frankly. When the BJP wanted to support me on the day when the Congress withdrew it, I said no. That is because I am not attached to the chair. That is my political stand for my life. The time will come and I will tell all those things.

You have brought the Supplementary Budget to the House. My Odisha friend was saying about Rs.1 lakh token provision. He must realize how that Rs.1 lakh has been provided. He has gone out. The Supplementary Demand under voted portion is Rs.40 lakh under capital, Rs.40 lakh under Railway Funds, and Rs.20 lakh under Railway Safety Fund. They have taken up certain projects, out of turn works during 2011-12 which are regarded as new service and new instruments of service.

I was just looking at these things. Rs.1 lakh is mentioned here. It says that a token supplementary of Rs.1 lakh is being sought to start this work immediately



and the balance of amount, in several cases, like Rs.90 lakh, Rs.98 lakh, Rs.1 crore, Rs.2 crore or Rs.10 crore, will be met by re-appropriation within the Grant. They will slow down the work and this money would be used here. That is again to satisfy the coalition partners to run the Government. I do not want to say beyond this. I also know this from the original Budget. UPA Government also presented the Budget during 1996-97; Shri Chidambaram was here; he has gone out; I would have told this to him – how the funds can be made to the Railway Board from the General Budget.

I have never become a member of any Standing Committee. But I was only tempted to go to the Standing Committee on Railways. The officers were there. But nobody was prepared to answer the question as to why the projects were delayed. I have not gone there for Rs.2000; the Parliamentary Affairs Minister told the Speaker, why you unnecessarily make us to sign the attendance register. In some panel discussions, everybody debate for ‘no work, no DA’. But our conscience will not permit. From 11 o’clock, I am sitting here, just watching.

Here, my friends will remember these words – things are so bad. The Opposition Members were telling and the Leader of Opposition was very courageously telling, ‘you step down, we will come back here’. The days are so bad – I tell you, whatever may be your policies and programmes.

What is the fate of the two coach factories – Hubli and Railway Workshop? Several coach factories were closed. Our former Railway Minister announced this. It is not during my period, but during Maharaja’s period, the colonial rule; but 7 Government gave Rs.50 crore to Hubli, workshop when I was the Prime Minister, not to close that. Today, I asked the officer – have they manufactured at least one coach? If the factories for passenger coaches are already there, the Hubli workshop can do only wagons or goods coaches. Rs.50 crore was given. Mysore was closed. They have got only Kadur good shed. But that is also going to be shifted – you have to be careful; days are not far off.

I would like to mention that – as the former Prime Minister – with pain, I am talking. You have announced *adarsh* Railway Stations. Hubli is not there; Mysore is not there. You are the Railway Minister – how many *adarsh* Railway Stations do you have? Why all these slogans? I am very sorry. You have announced many new trains. I have asked only for two trains from Mysore-Arasikere.

One of the former Railway Ministers, Shri C.K. Jaffer Sharief, had abandoned this route. Today, more than ten trains are running not only from Arasikere to Mysore, Mysore to Delhi via Arasikere, Mysore to Goa and Mysore to so many routes. It was unworkable at that time. Unless you create infrastructure, how can a route become workable. We have changed the policy at that time.

In the North-Eastern States, no project could have been taken. We had changed the policy at that time. Subsequently, our own policy has been changed accordingly by the successive Governments and formed their own policies. I do not want to comment on it. It is left to them.

Some of my friends who are sitting here would know that a foundation stone was laid by Shri Atal Bihari Vajpayee for the Hubli - Ankola Section in 1997-98. What has happened to it? I do not know if that stone is still there or somebody has lifted it. I do not want to make a long speech. There is no need for it. I have got several other materials but can I use at a public platform? I am not going to retire from politics.

Shri K.H. Muniyappa, I know how things are going on in Karnataka. If you want to save the UPA Government and the Congress, then you must be more careful. That is all I can say. You can manipulate it anything. I do not want to state. Did I ask anybody give me seat in the front row? Did I beg of you? I have not asked for it. I have told the Speaker and hon. Minister for Parliamentary Affairs, Shri Pawan Kumar Bansal why have you offered this seat to me? I can sit anywhere and speak for two or three minutes? It is not a big honour to me. I have

never asked anybody for this. I wrote a letter to the Speaker saying that I will close my speech within two or three minutes. I am much pained. It is because all works that were taken up in Karnataka have come to a standstill. There is so much pain for me.

I have made only two speeches since 2004. If you call one month's Session, you allot me three minutes each day. I will make only one speech. I do not want to make a number of speeches. I would speak either on the President's Address or the General Discussion on Budget. You give me only three minutes daily out of 30 days. I would use all my three minutes. At least, I would have a satisfaction for this. With my little experience of 52 years in public life, I do not want to beg for this and suffer humiliation.

With these words, I would appeal to the Leader of the House, Minister for Parliamentary Affairs and to the hon. Speaker that please do not humiliate me. I am not responsible for the disturbances in the House. I will never do it whatever may be circumstances. We have to speak here and end any speech in only three minutes. Please allot three minutes on all subjects. Please concentrate on three minutes on each subject. I will deal with that matter and feel satisfied. Thank you very much.

**17.00 hrs.**

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, I am constrained to inform you that still I have a list 25 speakers who want to speak.

SHRI H.D. DEVEGOWDA: Sir, I am not going to obstruct anybody. If you want, we will sit up to 2.00 a.m. Food can be served here. I do not want to obstruct anybody. I do not want to disrespect the Chair or any Leader or the Minister of Parliamentary Affairs. But you give me a total of one hour or 45 minutes in the whole Session. I will speak only for three minutes and I will speak on the President's Address or General Budget.



SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY (GUWAHATI): Sir, I feel that the Railways are the life line of the country and the nation. If they run smoothly and properly, they will result in development of each and every corner of the country. They have spread like spider-net from East to West and North to South. But I feel everything is not going well in the Ministry of Railways.

Here I want to mention about railway accidents which are occurring frequently. In the last few months, the country has seen a lot of accidents. I do not know who is responsible in the Railways for this. Why are so many accidents taking place? Is there any technical deficiency? I do not know whether the technical persons are there or not. I think right persons have not been employed in the right places. This might be the case because sometimes the employment is given on the basis of political considerations. I feel because of these accidents, hundreds and thousands of people have lost their lives.

Therefore, I would request that the Minister and the Ministry should be careful so that railway accidents do not take place again and again.

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

Secondly, I want to mention here that the hon. Railway Minister has said that there is no loss incurred by the Ministry and that the revenue earned by the Ministry of Railways and their expenditure are almost at par. But I want to ask one question. If that is so, why do the projects envisaged or undertaken by the Railways have not been completed? If you have got sufficient funds, why have some projects not yet been started? I have come to know from your Ministry that due to the paucity of funds, you could not undertake projects regarding conversion from metre-gauge to broad-gauge.

Thirdly, according to the report of the Committee on Estimates, the Ministry is not able to supply required number of wagons to the Ministry of Coal, Department of Fertilizer as also to the Department of Food, with the result, these Departments and also people are suffering. I want to give an example of the Food Corporation of India. They send their food, *i.e.*, rice, sugar, *daal* and wheat in

dilapidated wagons. During the rainy season, all these things are damaged. It happens everywhere. So, if the health of the Ministry of Railways is not well, it would be very difficult to contain the economy of the country.

I understand that the Railway Ministry has asked the Planning Commission to sanction sufficient amount of money to carry out the projects that have been envisaged by the Ministry. But unfortunately the Planning Commission has not granted the amount required by them.

I belong to north-eastern region and I want to mention a few projects. The north-eastern region is the most neglected region. When the train runs from Guwahati or Dibrugarh and reaches Delhi, it is always 10 hours or 12 hours or sometimes 18 hours late. It is because it has been declared as damaged. I do not know the reason for it.

Sir, I would like to refer to some of the projects in the North Eastern Region. I would particularly refer to the States of Mizoram, Arunachal Pradesh, Nagaland and Manipur, especially Manipur and Arunachal Pradesh are strategic States and China has built across the border of these States everything possible. They have got good infrastructure of roads and airfields on their side of the border. But on this side of the border, let alone having good roads, to reach from Guwahati to Tawang it takes 18 to 20 hours. Therefore, rail connectivity in these States of Arunachal Pradesh, Manipur and Mizoram is urgently necessary, especially because these are bordering the foreign countries.

Sir, the State of Assam has got two valleys, namely, the Assam Valley and the Barak Valley. But even after 12 years the broad gauge line from Luming to Badarpur has not yet been completed. I do not know the reason for it. I would like the hon. Minister to explain as to why this has not been completed so far.

MR. CHAIRMAN : You may please wind up now.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY : Sir, I have just started now.

MR. CHAIRMAN: There are 5 more Members to speak from your Party and if you want to consume their time also, then you may continue.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY: Sir, there is one project called the Rangia – Arunachal Railway line and there is the Bogibeel bridge. उसका शिलान्यास श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने किया था। अटल बिहारी वाजपेयी जी ने कहा था कि यह दस वर्षों में पूरा होगा। अभी उसकी क्या हालत है, यह आप जरूर जानते होंगे। It is because when there is time overrun, there is also escalation of cost as well. I do not want to say about what is going on there because I know the fact. So, I would like to request the Railway Minister through you that he should look into it because this bridge is in the strategic areas of Assam and Arunachal Pradesh border and it would cater to the needs of not only the people of the area but also the Army.

Sir, the other point that I would like to mention here is about the electrification of the NJP and Dibrugarh line. The electrification on this line has not yet been started yet. I do not know as to why it has not been started yet. The Railway Ministry had mentioned that the Ministry proposed to electrify 4500 kilometres of railway line. But the electrification work of this NJP – Dibrugarh line has not yet been started. So far, from NJP to Dibrugarh, towards Assam, not a single line has been completed. This is very unfortunate. I am thankful to Ms. Mamata Banerjee for having announced 5 important trains for the North Eastern Region.

Modernisation of railway stations is also urgently necessary and it has been started during the time when Ms. Mamata Banerjee was the Railway Minister and I hope that during the period of the present Railway Minister this will be completed because modernization does not mean luxury but it is a necessity.

Sir, I know that the Railways is getting a lot of loan from overseas agencies. Borrowing is good if it could be put to use properly, otherwise it would be a heavy burden on the people. I hope that some part of the loan so received from overseas would spent for the development of the railway network in the North Eastern region.

Sir, I would like to mention about, though it is known to everybody here, the theft in the railway wagons in certain parts of the country. It happens because

the Government fails to give what they need because the Railways have paucity of fund. I understand that from your report. I think you have got a good vigilance and monitoring mechanism. You must equip the Force with whatever is necessary so that they can have a better vigilance. I know that the Railways is incurring losses and if this continues for a longer time, then Railways will become like Indian Airlines. Someday it may so happen that there will be no Railways in this country! I hope, the hon. Minister will take care of this aspect.

Sir, I would like to make two demands from the Ministry of Railways. I would like to mention here about a few railway catering people who have been thrown out of their jobs, the hon. Minister may look into this matter. The other point is I would like to demand for a train connecting Guwahati to Pune, Guwahati to Bangalore because a lot of students travel from these places to the North-Eastern region. Then, the railway over-bridge also is a necessity.

MR. CHAIRMAN : You mention the projects, new lines and trains that you want and conclude your speech.

... (*Interruptions*)

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY: It is very necessary. I would request the hon. Minister to take up these projects. I am sure the hon. Minister, Shri Trivedi would do it because he is a honest person.

MR. CHAIRMAN: About 25 more Members are yet to speak on this subject. At 6 o'clock we have to conclude this discussion. Therefore, try to be very brief. I would request the hon. Members to mention their points without repeating the points that have already been spoken. Then only we can accommodate more Members.

Further, those hon. Members who want to lay their speeches can do so. That will form part of the proceedings.

**\*श्री खिलाड़ी लाल बैरवा (करौली धौलपुर):** रेलवे की जो खस्ता हालत है वह चिन्ता का विषय है और राजनीतिक परिस्थितियों की वजह से यह स्थिति बिगड़ती जा रही है। रेलवे सरकार का एक बड़ा महकमा है, जिससे आय होती है तथा देश का ताना-बाना विकास के लिए एक बहुत ही बड़ी जिम्मेदारी वाला विभाग है।

जिस तरह से रेल विभाग में आमामान परिवर्तन, नई रेल लाइन, नई गाड़ियां, फेरे बढ़ाना, रेलवे के स्टेशनों को बढ़ाना आदि जो कार्य विभाग में पेंडिंग हैं वह बिना पैसे पूरे नहीं हो सकते। आज कोई किरायेदार किराये पर मकान लेता है वह भी प्रतिशत महंगाई के हिसाब से एग्रीमेंट में बढ़ोतरी रखता है। महंगाई कितनी ही बढ़ती चली गई, डीजल के भाव बढ़ते गए, पार्ट्स की कीमत बढ़ती गई लेकिन आज कई सालों से रेलवे ने किराया नहीं बढ़ाया। यह दुर्भाग्यपूर्ण है और इसके लिए सभी दलों को चिन्ता कर एक ऐसा प्रावधान करना चाहिए कि हर साल चाहे किसी भी पार्टी की सरकार, हो प्रतिशतता को बढ़ाया जाना चाहिए।

मेरी मांग है कि हर वर्ष 10 प्रतिशत रेल भाड़ा बढ़ाया जाना चाहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र करौली, धौलपुर में भी एक आमामान-परिवहन व नई रेल लाइन स्वीकृत हुई है। लेकिन जिस गति से कार्य चल रहा है, उस हिसाब से 20 साल तक यह कार्य सम्पूर्ण नहीं होगा, तो ऐसे में विभाग को इसे पूरा करने के लिए समय सीमा तय करनी चाहिए और बजट आवंटन भी पूर्ण रूप से करना चाहिए ताकि धन की कमी नहीं हो और इसे समय पर पूरा किया जा सके।

मेरे क्षेत्र में धौलपुर स्टेशन आता है। इस स्टेशन पर गाड़ियों के ठहराव के लिए मैं काफी लम्बे समय से प्रयत्नशील हूं। जैसे कि श्रीधाम एक्स. (2191-2192), शताब्दी एक्स. 2001-2002 का ठहराव नहीं हो पाया है। विभाग में कोई कार्यवाही अमल में

---

\* Speech was laid on the Table.

नहीं लायी जा रही है, इसलिए जनता की भावना को ध्यान में रखते हुए इन दोनों ट्रेनों का ठहराव धौलपुर स्टेशन पर अतिशीघ्र करना चाहिए।

मेरी दूसरी लाईन दिल्ली-मुम्बई है। इस रूट पर हिंडोन बड़ा कस्बा है, उप जिला मुख्यालय है। यहां यात्रियों का बड़ा आवागमन है, इसलिए इस स्टेशन पर मेवाड़ एक्स. (2963-2964) का ठहराव करना चाहिए।

मेरे क्षेत्र में फतहसिंह पुरा स्टेशन का नाम है लेकिन यह एक छोटा गांव था। जिसका अस्तित्व ही खत्म हो गया है। वहां पर एक बड़ा कस्बा सुरोट (हिंडोन) है। उसके नाम से इस स्टेशन का नाम बदलना चाहिए।

मेरे क्षेत्र में जो आमन-परिवर्तन व नई रेल लाईन हैं, वह धौलपुर-सरमथुरा-करौली-गंगापुर सिटी है। वह इसमें मुहारी स्टेशन से तातपुर होते हुए बंसी पहाड़पुर है। इस आमन-परिवर्तन व नई रेल लाईन का कार्य अति-शीघ्र पूरा करना चाहिए एवं आगामी बजट में 300 करोड़ रुपए का बजट प्रावधान करना चाहिए। यह मेरी पुरजोर मांग है।

**\*SHRI A. SAMPATH (ATTINGAL):** No other discussion attracts so much public attention like Railways. It is the major mode of transport and a symbol of national integration. People demand strengthening of our rail network, more train, more facilities and more destinations without compromising safety and cleanliness.

Indian Railways are now in reds. Its operating ratio is not admirable. Even the projects declared in successive budgets are not yet started. Those works which have started remains incomplete, railway officials expressing helplessness due to lack of funds. While there is no dearth of officers at the top, about two lakh vacancies remain unfilled towards the bottom. The workload upon the loco running pilots, station masters, RPF etc. are alarmingly increasing the pressure upon them leading to severe stress. The long working hours without adequate rest and leave, non-implementation of the grade-pay etc. are eroding the confidence of the railway employees.

The sad plight of the coolie, porters, contract workers, construction labourers, catering workers and such unorganized people goes unheard and unseen by the top bureaucrats. The railway stations and tracks smell human excreta. Indian Railways still utilize the services of poor “*safai karamcharis*” to remove the waste and night soil with their bare hands. This is a clear violation of human rights. Our Railways are the biggest violators of Labour Laws, if not the ILO Conventions.

---

\* Speech was laid on the Table.

My State, Kerala has been asking for the creation of a “Peninsular Railway Zone” because of the demographic as well as geographic features of those areas. The promises of a Coach Factory at Palakkad and a Wagon Factory at Cherthala in Alappuzha are still promises only. The MEMU between Kollam and Ernakulam is waiting for a green signal. But its shed at Kollam is yet to be completed. I demand its extension to Nemom, South of Trivandrum Central, where railways have adequate surplus land. What about the coaching yards offered in this year’s budget to Nemom and Kottayam? In the first year of XV Lok Sabha, we heard about the Medical College and a Water Bottling Plant at Thiruvananthapuram (Trivandrum) in the budget speech. Even after the lapse of two years, not even a single stone has been laid for them. Many of the new trains declared in the successive budgets have not yet started running. How can the people believe in the words of the Ministers? A time has come when the budget speeches have attained the place of mere jokes. But my humble request is, not to make fun of common people’s hopes and aspirations.

Many of our important stations lack adequate amenities. Safe drinking water, waiting rooms and toilet facilities are people’s rights. Why can’t we entrust women’s self help groups to run at least some selected medium and small refreshment stalls? It will provide some sort of solace and safety to women passengers.

Railway Consultative Committees at Zonal and divisional levels do not regularly meet. Even MPs don’t have any idea on what is happening in their



constituencies. While higher officials visit, inspect or even commission certain railway works, the presence of the representatives of people are meticulously avoided. It is a breach of privilege.

Regarding stoppage of some trains, the attitude of the Railway authorities is not justifiable. The Parasuram Express, which was given a stoppage at Chirayinkeezhu in my constituency and which was put in the website, was taken away without any justification or informing the M.P. The railway officials did not show the courtesy to attend the meeting of MPs convened by the Chief Minister of Kerala on 31<sup>st</sup> December, 2010 at Trivandrum.

I also demand for Budgetary provision for a ROB at Chirayinkeezhu, for which the State Government has earmarked Rs.5 crores. I request the Minister to take necessary steps to change the mindset of his bureaucrats. The railway is for the people and not the other way round. In the name of P.P.P. if railways are also heading towards privatization, I will be duty bound to show a red flag and a red signal.

**\*श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगांव):** हम सभी संसद सदस्यगण हर वर्ष इस चर्चा पर बोलते हैं और अपने चुनाव क्षेत्र की समस्याओं को सरकार के सामने अनुरोध करते रहते हैं। लेकिन मुझे पिछले 2-3 साल के अनुभव से यह लगता है कि हम लोग केवल अपनी ड्यूटी कर रहे हैं कि चुनाव क्षेत्र की रेलवे संबंधित समस्या सरकार के सामने लाने का काम कर रहे हैं लेकिन उन समस्याओं का निवारण तो कुछ नहीं हो रहा है। मैं जब से इस सदन का सदस्य बना हूँ तब से कुछ महत्वपूर्ण विषयों को मैंने सदन के सामने रखा था और आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया था लेकिन आज भी उन समस्याओं पर कोई ठोस कार्यवाही नहीं हुई है। इसलिए मुझे बड़े दुख से कहना पड़ रहा है कि मेरे चुनाव क्षेत्र जलगांव (महाराष्ट्र) जो कि एक पर्यटन स्थल, व्यावसायिक स्थल और शैक्षणिक स्थल के नाम से जाना जाता है। देश में सबसे ज्यादा केले का उत्पादन भी मेरे जलगांव में होता है। इन सभी विषयों को ध्यान में रखकर मैं सरकार से पुनः अनुरोध करता हूँ कि मेरी कुछ मांगें रेलवे से असंबंधित हैं, उन्हें पूरा करने में सहायता करें।

1. धरणगांव, अमलनेर, महसावद- आरओबी का बजट 2011 में मंजूर किया गया था लेकिन आज भी उस पर कोई कार्यवाही नहीं हो रही है। इन फ्लाईओवरों के न होने से वहां की आम जनता को भारी संकटों का सामना करना पड़ रहा है। पिछले साल बजट में रेल मंत्री जी ने घोषणा की थी कि इस कार्य को जल्द से जल्द पूरा किया जाएगा। इस मंजूरी से पूरे जलगांव जिले में खुशी की लहर फैल गई थी लेकिन आज लगभग हम लोग अगले बजट की तैयारी कर रहे हैं लेकिन पिछला काम जैसे का तैसा है ऐसे में मेरा माननीय रेल मंत्री जी से इतना ही आग्रह है कि इन आरओबीस को ज्यादा से ज्यादा रुपयों का आवंटन कर इसे तत्काल तैयार करने का कार्य करें।

---

\* Speech was laid on the Table.

2. जलगांव रेलवे स्टेशन को पिछले 5 से 6 साल पहले ही मॉडल स्टेशन का दर्जा दिया गया है। लेकिन आज तक इस जलगांव स्टेशन पर कोई मास्टर प्लान तक नहीं बना पाई है सरकार। तो माननीय रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि आम आदमी की भावनाओं के साथ खेल न करें। जो वादा किया गया है उस कार्य की कम से कम शुरुआत तो कीजिए और इस जलगांव रेलवे स्टेशन का मास्टर प्लान बनाकर उसे कोई समय सीमा में पूरा करने का निर्णय लिया जाए। सूरत-भुसावल डबल लेन हो रही है और इसके रूट अमलनेर, धरनगांव से जाएगा इन दोनों स्टेशनों पर केवल वन लाइन स्टेशन है तो इन स्टेशनों को 2 प्लेटफार्म की सुविधा दी जाए और डबल लेन बिछाया जाए।

पहले कजगांव स्टेशन पर गुड्सरॉक लगता था पर अभी बंद पड़ा है। इसे बंद करने के कारण बहुत सी परेशानी हो रही है इसलिए इस गुड्सरॉक को तत्काल शुरू किया जाए। भुसावल-मुम्बई पैसेंजर को वापस शुरू किया जाए। मनमाड-मुम्बई को भुसावल तक बढ़ाया जाए। अमरावती एक्सप्रेस को भुसावल से 3 कोच जोड़ा जाए जिसमें एक 2एसी का कोच और दो 2एसएल का कोच जोड़ा जाए। उसके साथ इस ट्रेन का यात्री कोटा बढ़ाया जाए और भुसावल डिविजन दो जोन को जोड़ना है। एक है सैन्ट्रल रेलवे और दूसरा है वैस्टर्न रेलवे लेकिन कुछ ट्रेनों का यात्री कोटा भुसावल डिविजन से हटाया गया है इससे वहां के यात्रियों को बहुत दिक्कत हो रही है। मैं वहा का सांसद हूं फिर भी मुझे कोई महत्व नहीं दिया जाता है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि कम से कम जो क्षेत्र का एमपी है उसे उसके क्षेत्र में तो वीआईपी कोटे में महत्व देना चाहिए और भुसावल से सैकड़ों ट्रेनों की आवाजाही है लेकिन कोई भी ट्रेन का यात्री कोटा भुसावल से नहीं है इसलिए मैं मांग करता हूं इस भुसावल डिविजन का वीआईपी कोटा बढ़ाया जाए।

जलगांव यह प्रमुख व्यापार नगर तथा यहां से अजंता के लिए पर्यटन करीब होने तथा यह शिक्षा का विकसित केन्द्र होने के कारण यहां पर रेलवे के द्वारा यात्रा हेतु अधिकतम संभावनाएं हैं लेकिन यहां पर ठहराव के अभाव में यात्रियों को तकलीफ कर अन्य दूर जगह के रेलवे स्टेशन से यात्रा करनी पड़ती है इसलिए 2105-2106 विदर्भ एक्सप्रेस का पाचोरा में ठहराव, पूणे, पटना सुपरफास्ट 2150/2149 का जलगांव तथा चालीसगांव में ठहराव, ओखापुरी एक्सप्रेस का अमलानेर में ठहराव, गोवा एक्सप्रेस 12779/12780 का चालीसगांव में ठहराव, अमरावती मुम्बई एक्सप्रेस 12111/12112 का चालीसगांव-पाचोरा में ठहराव, गीतांजली एक्सप्रेस 12859/12860 का चालीसगांव में ठहराव, नवजीवन एक्सप्रेस 12655/12656 का धरणगांव में ठहराव देने की आवश्यकता है। पूर्व में कहा गया है कि जलगांव परिसर के विकास तथा पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए यहां पर उपरोक्त ठहराव की मांग हो रही है। मैंने भी लगातार पत्राचार तथा लोकसभा के माध्यम से पुरजोर मामला उठाया है इसलिए जलगांव तथा इसके क्षेत्र सं जुड़े सभी रेलवे स्टेशनों पर ठहराव देने के लिए रेलवे मंत्रालय द्वारा तत्काल कदम उठा तथा अनुपूरक मांगों पर मंत्री द्वारा दिए जाने वाले वक्तव्य में इसको शामिल करने की मांग करता हूं। इसीतरह महानगरी एक्सप्रेस तथा सचखंड एक्सप्रेस का चालीसगांव में ठहराव दिया जाना चाहिए।

**श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी):** सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे की अनुपूरक मांगों पर अपने विचार रखने का मौका दिया, इसका मैं समर्थन करता हूँ। जैसाकि आप जानते हैं भारतीय रेल का अपना राष्ट्रीय महत्व है। चाहे देश के एक कोने से दूसरे कोने तक यात्रियों को ले जाने का काम हो। चाहे आवश्यक वस्तुएं, खाद्यान्न, पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स एक कोने से दूसरे कोने तक ले जाने का काम हो, ये सब काम भारतीय रेल के माध्यम से होता है। पहले रेल मंत्री, ममता बनर्जी जी थीं, वर्तमान में श्री दिनेश त्रिवेदी जी और श्री के.एच. मुनियप्पा साहब रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री हैं, मैं इन सब को बहुत धन्यवाद दूंगा। इन्होंने रेल मंत्रालय के माध्यम से कई नई-नई योजनाएं दीं, जिसमें इज्जत योजना है, दुरंतो ट्रेन प्रारम्भ की गई। नयी ट्रेनों और नयी लाईनों की घोषणा की गई। नयी लाईनों का सर्वे करने की घोषणा की गई। मुझे पूरी उम्मीद है, जैसे कि हमारे से पूर्व एक माननीय सदस्य ने अपने विचार व्यक्त किए कि जो घोषणाएं की गईं, उनका आने वाले बजट में उल्लेख किया जाएगा कि किन-किन घोषणाओं का अनुपालन किया गया।

सभापति महोदय, मैं बहुत विस्तार में न बोलते हुए सीधे अपने लोक सभा क्षेत्र बाराबंकी, उत्तर प्रदेश से संबंधित जो विषय हैं, उनके बारे में कहना चाहूंगा। मैंने कई बार यह मामला सदन में उठाया है। 25 जनवरी, 2009 को रायबरेली, जनपद ऊंचाहार रेलवे फाटक पर ट्रेक्टर ट्रॉली से एक एक्सीडेंट होता है। ऊंचाहार फाटक रायबरेली जिले में पड़ता है, लेकिन जिन 12 व्यक्तियों की मौत हुई, वे सब मेरे लोक सभा क्षेत्र बाराबंकी के थे। मैंने जब यह मामला उठाया, उसके दो दिन बाद लालगंज रेल कोच फैक्ट्री के शिलान्यास के मौके पर तत्कालीन रेल मंत्री जी ने एक-एक लाख रुपये का चैक उनके परिवार के लोगों को दिया और यह घोषणा की कि उनके परिवार के एक-एक व्यक्ति को नौकरी दी जाएगी। 10-8-2010 को जीरो ऑवर में मैंने यह मामला उठाया और तत्कालीन रेल मंत्री जी ने स्वयं उठ कर कहा कि मेरा नाम लिया गया है, माननीय सदस्य जो बात कह रहे हैं, वह बिलकुल सही है। मृतकों के परिवारजनों को एक-एक लाख रुपए और नौकरी देने की घोषणा एक जनसभा में की गई थी, यह बात बिलकुल सत्य है। हमारे अधिकारी एवं पदाधिकारी सभी उस जनसभा में मौजूद थे, लेकिन अब हम कैसे जिम्मेवार हो सकते हैं, क्योंकि अब हम उस पद पर नहीं हैं। उसके बाद मैंने 4-8-2011 को एक अनुपूरक प्रश्न के रूप में भी पूछा। आदरणीय रेल मंत्री, श्री दिनेश त्रिवेदी जी ने जो कहा, मैं उसे पढ़ना चाहूंगा।

“I am grateful that you have brought this to my notice. Today only I will look into it and give specific reply.”

मुझे बड़ा खेद है कि चार महीने बीतने के बाद भी इस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई है, यह बड़ी खेदजनक बात है। माननीय रेल मंत्री जी, आपने चार महीने पहले आश्वासन दिया था कि आज ही मैं इस मामले को देख कर आपको जवाब दूंगा। चार महीने बीतने के बाद भी उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई। तत्कालीन रेल मंत्री माननीय लालू प्रसाद यादव जी ने यहां पर सदन में खड़े होकर कहा था कि हां, मैंने आश्वासन दिया था। आश्वासन देने के बाद भी मंत्री तो एक आएगा, दूसरा आएगा, तीसरा आएगा, लेकिन रेल मंत्रालय की तरफ से जो आश्वासन दिया जाये, उसका पालन होना चाहिए, मैं यह आपसे निवेदन करना चाहूंगा।

**श्री दिनेश त्रिवेदी:** देखिये, जो आश्वासन दिये जाते हैं, उनका पालन हमेशा होना चाहिए और हमारे यहां जैसे है, वे हमेशा पालन करते हैं। उसमें हमें कोई दिक्कत नहीं है, मगर जो प्रोसेस होता है, अब आप एक लाख रुपये मुआवजे की, कम्पेंसेशन की बात करते हैं न... (व्यवधान)

**MR. CHAIRMAN :** Mr. Minister, please address the Chair.

**श्री दिनेश त्रिवेदी:** नौकरी के बहुत सारे वैरीफिकेशंस होते हैं और वैरीफिकेशन का प्रोसेस अगर आप चाहें, मैंने कहा कि हम जवाब देंगे और जवाब दे दिया। अगर अब डिटेल्स चाहिए कि प्रोसेस कहां है, क्या है तो वह भी मैं आपको दे दूंगा।... (व्यवधान)

**श्री पन्ना लाल पुनिया :** मैं माननीय रेल मंत्री जी का बहुत आभारी हूँ कि उन्होंने इसमें हस्तक्षेप करके यह स्वीकार किया है, लेकिन आपसे विनम्र निवेदन करना चाहूंगा कि उन बेचारे गरीब व्यक्तियों के परिवारों को नौकरी मिल जानी चाहिए। जो भी प्रक्रिया हो, वह प्रक्रिया आप लें। बहुत जल्दी-जल्दी मैं दूसरी बात कहना चाहूंगा।... (व्यवधान) चार महीने तो आश्वासन देने के बाद हो गये। यह जनवरी, 2009 की बात है, उसके बाद दो साल से ज्यादा हो गये।

दूसरा मैं बहुत सूक्ष्म में बताऊंगा, इस पर अब ज्यादा समय नहीं लगेगा। बाराबंकी से कानपुर एक मीमो ट्रेन चलती थी, जिसमें छोटे-छोटे कर्मचारी जाते थे, उसमें छात्र जाते थे, उसमें छोटे व्यापारी जाते थे, उसको आपने बन्द कर दिया। चेयरमैन, रेल बोर्ड के सामने मैंने कई बार यह मामला उठाया। उन्होंने कहा कि इसमें तो कोई दिक्कत ही नहीं है, यह तो हो ही जाना चाहिए। अब लोग बाराबंकी से लखनऊ जाते हैं, लखनऊ से फिर कानपुर की ट्रेन पकड़ते हैं तो इस तरह से बड़ी दिक्कत होती है। सीधे मीमो ट्रेन बाराबंकी से कानपुर तक होनी चाहिए।

तीसरे, बाराबंकी से फतेहपुर वाया देवाशरीफ 25 किलोमीटर की नई रेलवे लाइन का मैंने अनुरोध किया था। मैं आभारी हूँ, तत्कालीन रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी जी का कि उन्होंने इसकी रेल बजट में

घोषणा की, लेकिन इसके लिए सर्वे के लिए पैसा भी जाना चाहिए। अगर सर्वे हो जायेगा तो आगे बढ़ने के लिए हम आपसे इसके निर्माण के लिए निवेदन करेंगे, फिर इस बजट में आएगा। मैं चाहूंगा कि इसके बारे में कृपया उल्लेख कर दें और चूंकि घोषणा हो चुकी है...(व्यवधान) मैं बस दो मिनट और लूंगा।

**MR. CHAIRMAN:** Mr. Punia, every time you are telling that I will conclude within two minutes.

**श्री पन्ना लाल पुनिया :** इससे आगे बाराबंकी देवाशरीफ सड़क पर रेलवे ओवरब्रिज का मामला कई साल से पेंडिंग है। पहले यह कहा गया कि राज्य सरकार से सहमति नहीं आई, अब राज्य सरकार की सहमति भी आ गई है। अब रेल मंत्रालय के सामने कोई दिक्कत भी नहीं है तो मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि इसके बारे में जरूर ध्यान दें और निर्माण शुरू कराएं।

रेलवे स्टापेज के बारे में हमारे माननीय सदस्यों में से कई लोगों ने कहा, हमने भी अपनी समस्या रखी। मैं आपका आभारी हूँ कि कैफियत ट्रेन हमारे यहां रुकने लगी है, लेकिन हमने कहा था कि गोरखपुर धाम और फैजाबाद दिल्ली एक्सप्रेस है, बाराबंकी से आगे फैजाबाद है, वह बाराबंकी में नहीं रुक रही है। दिल्ली जाने के लिए हमारे यहां से बहुत कम ट्रेन रुकती हैं, इसलिए जरूरी है कि इनको रोकने का आदेश दिया जाये। हैदरगढ़ में सदभावना ट्रेन 4015-4016 भी रुकनी चाहिए। नई दिल्ली से फरक्का एक्सप्रेस भी रुकनी चाहिए। इसके अतिरिक्त आदर्श स्टेशन में बाराबंकी और बाद में हैदरगढ़ के लिए मैंने लिखा है। रेलवे द्वारा बाराबंकी में ट्रामा सेंटर की फ़ैसिलिटी बनाने के लिए भी मैंने कहा है। ...(व्यवधान)

**MR. CHAIRMAN:** Mr. Punia, please lay on the Table of the House the rest of your points. This is the discussion on the Supplementary Demands for Grants of the Railways. So, be brief.

**श्री पन्ना लाल पुनिया :** रेलवे की सेवाओं में बैकलॉग का मामला सबसे महत्वपूर्ण है। यह अनुसूचित जाति, जनजाति के हित की बात है। दो मिनट मैं इस पर आपके चाहूंगा। 60 लाख बैकलॉग की वेकेंसीज़ हैं। कई बार यह मामला उठाया गया, लेकिन अभी कोई प्रोसेस शुरू नहीं हुआ। मैं अनुरोध करूंगा कि शैड्यूल्ड कास्ट्स, शैड्यूल्ड ट्राइब्स का बैकलॉग वेकेंसीज़ में जल्दी से पूरा करें।

मैनुअल स्केवेंजिंग के लिए हम कहते हैं कि हमने इस प्रथा को देश से खत्म कर दिया, लेकिन आज भी रेलवे में हाथ से सफाई करने का काम कर्मचारी करते हैं तो मैनुअल स्केवेंजिंग आज भी है। इसके लिए विशेष व्यवस्था आपको अवश्य करनी चाहिए। रेल रिजर्वेशन की भी मैं बात कहूंगा, सभी सदस्यों के साथ मैं भी यह कहना चाहूंगा कि जो सदस्य रिकमंडेशन करते हैं, उसके आधार पर रिजर्वेशन नहीं होता और यह पता लगता है कि जो ट्रेवल एजेंट हैं, वे टिकट खरीदते हैं, उसका रिजर्वेशन पक्का हो जाता है। लेकिन माननीय सदस्यगण रिकमंडेशन करते हैं, तो उनका रिजर्वेशन कन्फर्म नहीं होता है। रेलवे एससी-एसटी एसोसिएशन और बाकी जो यूनियंस हैं, जो संस्थायें हैं, जो सर्विस आर्गनाइजेशन हैं, उनको अन्य यूनियनों के बराबर सुविधायें दी जाएं। मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।





\*श्री राम सिंह कस्वां (चुरु): हाल ही में जोधपुर-दिल्ली सुपरफास्ट गाड़ी का सप्ताह में दो दिन बीकानेर-दिल्ली सुपरफास्ट गाड़ी का सप्ताह में तीन दिन संचालन किया गया है। इन गाड़ियों के आने-जाने का समय लगभग एक ही दिन है। अगर इन गाड़ियों का समय अलग-अलग दिन में कर दिया जाता है तो रतनगढ़ से दिल्ली तक के यात्रियों को सप्ताह में पांच दिन राहत मिल सकती है। यह अत्यंत आवश्यक है, पिछले बजट में बांद्रा से जम्मूतवी वाया रतनगढ़-चूरू व हावड़ा-जैसलमेर वाया रतनगढ़ बीकानेर होते हुए सप्ताह में एक दिन गाड़ियों के संचालन की घोषणा की थी। इन गाड़ियों का संचालन आज तक भी नहीं किया गया। इनका संचालन अविलंब किया जाये एवं इन गाड़ियों को प्रतिदिन चलाया जाये इससे इस क्षेत्र को बहुत राहत मिलेगी। दिल्ली-बीकानेर-रानीखेत सुपरफास्ट गाड़ी को अस्थायी रूप से बीकानेर तक चलाया गया था। अब इस गाड़ी को बंद कर दिया गया है। यह गाड़ी इस क्षेत्र को बहुत राहत देने वाली थी। इस गाड़ी का पुनः संचालन किया जाये अगर यह संभव नहीं हो तो इस गाड़ी के दिल्ली-रतनगढ़-डेगाना तक संचालन किया जाये इससे इस क्षेत्र की जनता को बहुत राहत मिलेगी।

लुधियाना-हिसार गाड़ी को चूरू-रतनगढ़ होते हुए बीकानेर तक बढ़ाया जाए। मैसूरी एक्सप्रेस को रतनगढ़-डेगाना या रतनगढ़-बीकानेर तक बढ़ाया जाए। रेवाड़ी-बीकानेर, सादुलपुर-बीकानेर, डेगाना-बीकानेर वाया रतनगढ़ तक साधारण गाड़ी का संचालन किया जावे। मेरे संसदीय क्षेत्र में मानवरहित/मानव सहित रेल समपारों का भारी अभाव है। चालीस-चालीस किलोमीटर तक एक भी समपार नहीं है। बड़े वाहनों की बात तो छोड़िये छोटे वाहन ऊंटगाड़ी आदि को भी किसान अपने खेत में नहीं ले जा सकता। रतनगढ़-सरदारशहर खंड पर रेलवे समपार को लेकर ग्रामवासी काफी स्थानों

---

\* Speech was laid on the Table.

पर एक माह से धरने पर बैठे हैं, रेल समपार के अभाव में काफी गांवों के रास्ते बंद हो गए हैं। इसके लिए मैंने काफी बार मांग की है लेकिन कोई राहत नहीं दी जा रही है। रेलवे को इस संबंध में अपने नियमों में संशोधन करना चाहिए व जहां आवश्यकता है वहां रेल समपार का निर्माण करना चाहिए। सादुलपुर जंक्शन के पूर्व साइड में रेल समपार सी.142 पर रेल उपरि पुल के अभाव में लम्बी-लम्बी लाइनें लग जाती है। काफी बार रेल उपरि पुल की मांग की है लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है यह मार्ग गंगानगर-सादुलपुर-पिलानी-जयपुर का व्यस्तम मार्ग है। उक्त समपार पर रेल उपरि पुल का निर्माण किया जाये। भिवानी-लोहारू-पिलानी-चूरू, सीकर-सालासर-बीदासर-नोखा, चूरू-तारानगर-नोहर, सूरतगढ़-सरदारशहर, सरदारशहर-तारानगर-सादुलपुर नई रेल लाइनों के सर्वेक्षण का कार्य पूर्ण हो चुका है। इन लाइनों का कार्य चालू करने की स्वीकृति जारी की जाये। चूरू, सादुलपुर-रतनगढ़ को आदर्श स्टेशन घोषित किया गया है इनका कार्य आज तक चालू नहीं किया गया है। इनका कार्य अविलम्ब चालू किया जाये एवं सूजानगढ़-सरदारशहर रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशन घोषित किया जाये। रतनगढ़-सरदारशहर आमान परिवर्तन की स्वीकृति जारी की गई है। इसके टेण्डर भी जारी हो चुके हैं। इसका रतनगढ़ से पायली होते हुए लाइन को डायवर्ट कर रेल लाइन डाली जावे ताकि शहर से लाइन बाहर हो सके। इसकी मांग रतनगढ़ कस्बा के लोग काफी दिनों से करते आ रहे हैं, यह काफी दिनों की मांग है। आमान परिवर्तन के समय इस समस्या का समाधान हो सकता है। चूरू-सीकर-जयपुर, लुहारू-सीकर, सूरतपूरा-श्रीगंगानगर आमान परिवर्तन का कार्य शीघ्र चालू किया जाये। रेवाड़ी-डेगाना सवारी गाड़ी का ठहराव बेवड़-भोजान व कान्धरान हॉल्ट स्टेशन पर किया जाये।

**श्री भूदेव चौधरी (जमुई):** महोदय, सर्वप्रथम मैं यहां से बोलने की इजाजत चाहता हूं।

**सभापति महोदय :** ओ.के.।

**श्री भूदेव चौधरी :** सभापति महोदय, आज मुझे देश के सर्वश्रेष्ठ उपक्रम रेलवे के पूरक बजट पर बोलने के लिए आपने अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका दिल की गहराईयों से आभार व्यक्त करता हूं।

रेल यातायात का सबसे सुगम और सरल साधन है। मोटे तौर पर रेलों को आम जन-जीवन का हिस्सा माना जाता है। यह हमारी सभ्यता, संस्कृति और राष्ट्रीय एकता का सेतु भी बन गया है। एक अजीब बात पिछले वर्षों से मैं देख रहा हूं, जब हम गुलाम थे तो इस देश में हर साल रेलवे की हजारों किलोमीटर लाइन बिछ जाती थी जबकि गुलाम देश में सर्वे का कोई ठोस साधन नहीं था। आज हमारे पास सर्वे के सभी साधन उपलब्ध हैं, हवाई जहाज है, हैलीकॉप्टर है, पानी वाला जहाज है किन्तु रेलवे के ट्रैक बिछाने का काम बिल्कुल नगण्य है। रेल मंत्री संसद से सड़क तक भले ही यह दावा करते हों कि यात्री किराया नहीं बढ़ाया जायेगा, मगर रेल मंत्रालय माल भाड़े में पिछले डेढ़ साल में एक दर्जन से अधिक बार पिछले दरवाजे से बढ़ोत्तरी कर चुका है। इस बार रेलवे ने डेवलपमेंट चार्ज के नाम पर, पीक सीजन सब-चार्ज के नाम पर माल भाड़े में छह फीसदी की बढ़ोत्तरी कर दी है। इससे विभिन्न वस्तुओं के दाम बढ़ना तय है। इससे महंगाई की आग और भड़केगी। इससे आने वाले दिनों में पॉवर प्लांट्स में बिजली उत्पादन की लागत बढ़ेगी और इसका सीधा परिणाम है कि बिजली की कीमतें बढ़ने के आसार हैं और इसका सीधा प्रभाव गरीब किसानों पर पड़ेगा।

रेल राष्ट्र की जीवन रेखा है और यह आधुनिक भारत का निर्माण करने वाली परस्पर आर्थिक, राजनीतिक, सामाजिक परिवर्तनों का संगठनात्मक केंद्र रही है। रेलवे का विकास देश के लिए अत्यंत ही महत्वपूर्ण है। महोदय, दुर्भाग्य यह है कि देश में सड़कों की लंबाई आजादी के बाद चार लाख किलोमीटर से बढ़कर 44 लाख किलोमीटर हो गयी, किंतु रेल लाइनों का विस्तार 54 हजार किलोमीटर से बढ़कर मात्र 64 हजार किलोमीटर हुआ है। रेलवे के विकास में इस तरह की कोताही आम लोगों के लिए काफी परेशानी का सबब बनता जा रहा है। मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि अधिकांश रेलवे के एक्सीडेंट, रेलवे में चोरी, नशाखुरानी का मामला उसी रेलवे में होता है, जो दिल्ली से उत्तर प्रदेश और बिहार होते हुए गुजरती है। इसमें सुधार की अति आवश्यकता है। स्टेशनों की व्यापारिक गतिविधियां तभी बढ़ सकती हैं, जब वह क्षेत्र पूरी तरह से सुरक्षित हो। ट्रेनों और स्टेशनों की पूरी सुरक्षा के बिना किसी भी योजना को मूर्त रूप नहीं दिया जा सकता है।

बिहार राज्य के संदर्भ में कहना चाहता हूं कि यहां कई परियोजनाएं लंबित हैं। इसमें तुरंत कार्यवाही करने की जरूरत है। मैंने विगत वर्षों में अपने लोकसभा क्षेत्र झांझा के बारे में बताया था। झांझा ईस्टर्न और वेस्टर्न रेलवे का केंद्र बिंदु है। वहां लोको शेड का निर्माण हुआ था, जिसमें 32 हजार लेबर काम करते थे, लेकिन वह स्टीम लोको और डीजल लोको हटा दिया गया है। जिस समय वह हटाया गया था, उस समय अनशन, धरना और प्रदर्शन हुए थे और रेलवे मंत्रालय ने यह आश्वासन दिया था कि वहां इलेक्ट्रिसिटी शेड लगवा दिया जाएगा, लेकिन दुर्भाग्य है कि अभी तक उसमें कोई कार्यवाही नहीं हुयी। पूर्व रेल मंत्री नीतीश कुमार और पूर्व रेल राज्य मंत्री स्वर्गीय दिग्विजय सिंह के अथक प्रयास से कुछ काम भी मिला। वार्शिंग पीट का निर्माण हो चुका है, लेकिन काम अभी चालू नहीं हुआ है। आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि झांझा रेलवे स्टेशन पर इलेक्ट्रिसिटी लोको का निर्माण कराया जाए।

इसी इलाके में जमुई स्टेशन है। यहां एक रेस्ट हाउस निर्माण करने का प्रस्ताव आया था। आपको मालूम है कि एक लछुआर गांव है, यह जमुई स्टेशन से मात्र 5-6 किलोमीटर दूरी पर है, यहां दुनिया भर के जैनी दर्शन करने के लिए आते हैं। लेकिन वहां यह काम नहीं हुआ है। मैं सरकार से मांग करता हूं कि झांझा रेलवे स्टेशन में विद्युत लोको शेड की स्थापना की जाए, निर्मित वार्शिंग पीट को चालू कराया जाए, झांझा ऊपरी पुल का चौड़ीकरण किया जाए, रेलवे के उच्च विद्यालय में प्लस टू की पढ़ाई चालू की जाए, आरक्षण प्रणाली दो शिफ्ट में कराने की व्यवस्था की जाए, जस्सीडीह से चकाय होते हुए गिरिडीह तक रेल मार्ग का निर्माण कराया जाए। झांझा से गया, वाया सिकंदरा, अलीगंज, नवादा रेलवे लाइन का विस्तार किया जाए। कटौना हाल्ट में टिकट काउंटर एवं यात्री शेड का निर्माण कराया जाए। आर.पी.एस.एफ. के ट्रेनिंग सेन्टर का निर्माण कराया जाए। जमुई स्टेशन पर सेड, शौचालय और पानी की व्यवस्था की जाए। मुझे उम्मीद है कि इस पिछड़े इलाके में आपकी नजरें इनायत होंगी और बुनियादी समस्या पर गंभीरतापूर्वक विचार किया जाएगा।



**श्री रामकिशुन (चन्दौली):** माननीय सभापति जी आपने अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर बोलने का अवसर दिया है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान हिन्दुस्तान के नहीं बल्कि एशिया के सबसे बड़े रेलवे यार्ड मुगलसराय और उस जनपद के विषय की ओर ले जाना चाहता हूँ। पिछले बजट में माननीया रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी जी ने जनपद चन्दौली में दो ओवर ब्रिज निर्माण के लिए घोषणा की थी लेकिन अभी तक उस का अभी तक कोई पूरा निर्णय नहीं किया गया। रेलवे ओवर ब्रिज न बनने से जनपद चन्दौली के लोगों को बहुत कठिनाई होती है। ...(व्यवधान) इतनी दिक्कत होती है कि पूरा जनपद कई भागों में बंट जाता है। वाराणसी-चन्दौली में रेलवे लाइनों का जाल बिछा हुआ है लेकिन ओवर ब्रिज न होने से वहां इतनी परेशानी होती है कि पूरा आवागमन बाधित हो जाता है। मैं आप के माध्यम से यह कहना चाहता हूँ कि मुगलसराय में देश के विभिन्न राज्यों से पश्चिम बंगाल, बिहार हो या पूर्वोत्तर राज्य हो जहां से रेलगाड़ियां आती हैं और वहीं से गुजरती हैं लेकिन किसी ट्रेन में वहां का कोई कोटा नहीं है। मुंबई हो, दिल्ली हो गोरखपुर हो देश के विभिन्न राज्यों में जाने के लिए ट्रेन वहां से गुजरती है जिससे वहां लोग आते एवं जाते हैं। कोटा न होने से वहां के लोगों को काफी परेशानी होती है। वहां की व्यवस्था पूरी तरह से जर्जर और क्षतिग्रस्त हो गई है। मैं आप के माध्यम से सरकार से चाहता हूँ कि जनपद चन्दौली में ऐसे कई महत्वपूर्ण स्थान हैं जहां पर लोग आते और जाते हैं। वहां पर खाद के लिए कोई यार्ड नहीं बनाया गया है। वहां स्टेशन के पास खाद उतारने के लिए कोई स्थान नहीं है जिससे वहां के किसानों को भी काफी परेशानी होती है। वहां खाद बाहर से आती है। वहां खाद बनारस एवं अन्य दूसरे स्टेशनों से आती है। इसलिए वहां के किसानों को समय से खाद उपलब्ध नहीं हो पाती है। वहां खाद का रोक नहीं लग पाता है। आप के माध्यम से सरकार से चाहूंगा वहां खाद के लिए रेल यार्ड की स्थापना हो और वहां रेल रोक लगे। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि वहां फ्रेड कॉरिडोर योजना बन रही है, पांच रेलवे लाइनें बनेंगी। वहां कई मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग हैं जहां आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं। वाराणसी-मुगलसराय रेलवे लाइन है। हृदयपुर में कई बार, एवं कई गांव के लोगों ने मांग की कि वहां मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग पर एक आधुनिक फाटक लगे ताकि लोगों की जानमाल की सुरक्षा हो सके। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि वाराणसी-चन्दौली जनपद में ऐसे मानवरहित जहां भी रेलवे क्रॉसिंग हैं वहां आधुनिक गेट लगाने का काम करें। दूसरी, बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि वाराणसी-गाजीपुर में सारनाथ रेलवे स्टेशन है जहां से इंटरसिटी ट्रेन रोकने की

मांग लगातार हो रही है। वह बुद्ध जी का पवित्र स्थल है और वहां पर्यटक बड़ी मात्रा में आते हैं।  
...(ब्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing more will go on record. Please take your seat.

... (*Interruptions*) \*

---

\* Not recorded.

**\*श्री हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर):** रेलवे मंत्रालय ने नई सेवाओं को शुरूआत करने के लिए 46 परियोजनाओं हेतु स्वीकृति मांगी है। इन सभी नई परियोजनाओं को देश के विभिन्न रेल जोनों में शुरू किया जाना है। बजट 2011-12 पेश करते समय तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा विभिन्न घोषणाएं की गई थीं। उन्होंने कहा था कि बड़े कार्यों को करने के लिए उदार मन और सोच की जरूरत होती है लेकिन उन्होंने अपने बजट में उदारता का परिचय नहीं दिया। पिछले कई वर्षों से हम जनजातीय क्षेत्र तथा नक्सल प्रभावित क्षेत्र के जिलास्थान गड़चिरोली में रेल पटरी निर्माण की मांग करते हैं। तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा 2008 के बजट में इसे अग्रिम मान्यता के साथ और राज्य सरकार के आर्थिक सहयोग की अपेक्षा रखते हुए बजट में घोषित किया लेकिन बाद में इसे पूरा करने के तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया। इस साल के बजट में पृष्ठ 7 पर तत्कालीन मंत्री महोदय ने पुनः वडसा-गड़चिरोली को नई रेल पटरी निर्माण के परियोजना के रूप में इसे शामिल किया गया, लेकिन इस पर कोई कार्य नहीं किया जा रहा। शुरूआत में 50 करोड़ रुपए की यह परियोजना अब 250 करोड़ रुपए की हो गई है। अगर इसे समय रहते पूरा किया जाता तो लागत मूल्य में बचत की जा सकती थी। दुर्भाग्य से ऐसा नहीं हो रहा है। रेल पटरी के निर्णय को रेलवे मंत्रालय निरंतर कार्य के रूप में देखता है। फिर मंत्री बदल जाने से परियोजना को स्थगित करने का यह प्रयास इन जनजातीय क्षेत्रों के साथ अन्याय है। इसीतरह एक महत्वपूर्ण मामला सरकार के संज्ञान में लाकर इस पर उचित कदम सरकार द्वारा उठाए जाने की अपेक्षा करता हूं। रेलवे में आज भी बड़ी संख्या में चौकीदार विहीन, फाटक विहीन समपार है। चौकीदार तथा फाटकों के अभाव के कारण मानव बसावटों के करीब के इन समपारों पर हरदम रेल दुर्घटना होती है। छोटी-बड़ी रेल दुर्घटना में पशु, मानव हानि भी होती है।

---

\* Speech was laid on the Table.

इन समपारों पर होने वाली दुर्घटना में मानवों की मृत्यु का मुआवजा रेलवे द्वारा नहीं दिया जाए। जबकि इन लोगों के मृत्यु के लिए सरकार की असफलता जिम्मेवार है। हमने यह मामला मंडल रेल समिति तथा रेलवे कन्वेंशन कमेटी में भी उठाया। सरकार को इस पर ध्यान देना होगा। रेलवे के दुर्घटना में मरने वाले यात्रियों को दिए जा रहे मुआवजे की तरह फाटक विहीन या चौकीदार विहीन समपारों पर घटित दुर्घटना में मृत्यु पाने वाले को भी उचित मुआवजा तत्काल दिया जाना चाहिए। मैं आपके माध्यम से केन्द्रीय मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि इस दुर्घटना में मृत्यु होने वालों के परिजनों को तथा हताहतों को भी मुआवजा देने के लिए अनुपूरक मांगों पर अपने वक्तव्य में घोषणा करे।

2008-09 को तत्कालीन रेल मंत्री ने बल्लारशा से मुंबई सेवाग्राम एक्सप्रेस को लिंक एक्सप्रेस के रूप में शुरू करने की घोषणा की थी, जो अभी तक पूरी नहीं हुई, इसी तरह नंदीग्राम एक्सप्रेस को लिंक एक्सप्रेस के रूप में बल्लारशाह-नागपुर से मुंबई व पूना के लिए चलाना उचित रहेगा।

नागपुर देश के हृदयस्थल पर है। इस मध्य क्षेत्र के प्रमुख शहर का महत्व बरकरार रखने तथा रेलवे के परिवहन के और भी सुचारू बनाने के लिए नागपुर को अलग से नया रेलवे जोन बनाने की मांग की जा रही है, जो उचित भी है। इसके साथ देश के इस मध्यवर्ती क्षेत्र से दिल्ली तथा उत्तर व दक्षिण भारत की ओर अधिक संख्या में नई गाड़ियां चलाने की आवश्यकता है। रेलवे मंत्री से अपने वक्तव्य में इस बारे में घोषणा करने का अनुरोध करता हूँ।

दक्षिण से चलने वाली गाड़ियां जो दक्षिण रेलवे से दक्षिण मध्य होकर चांदा फोर्ट से चलने वाली गाड़ियों को बिलासपुर से आगे कोलकाता तक चलाने की तथा ग्रांडट्रक एक्सप्रेस जो चेन्नई से चलती है, को दिल्ली के आगे अमृतसर तक आगे बढ़ाने की



आवश्यकता है। यह यहां के यात्रियों की आवश्यकता और बढ़ती मांग है। रेलवे में बढ़ते आवागमन को देखते अब तीसरी रेल पटरी की आवश्यकता प्रतीत हो रही है। पिछले कई वर्षों से कागजनगर-नागपुर-इटारसी तीसरी लाइन के निर्माण की घोषणा लंबित है। 2008-09 के रेल बजट में इसकी मंजूरी दी गई। लेकिन इसका निर्माण कार्य लंबित होने से रेलवे के आवागमन पर प्रतिकूल असर पड़ सकता है। भविष्य में नई गाड़ियों के प्रस्ताव भी इस कारण लंबित रह सकते हैं। इसलिए तीसरी लाइन के प्रस्ताव के निर्माण कार्य को शुरू करने के लिए कदम उठाएं।

चंद्रपुर स्टेशन महानगर का महत्वपूर्ण स्टेशन है। इस स्टेशन पर कुछ गाड़ियां रुकती नहीं जिसमें केरल, तमिलनाडू, राजधानी व अन्य साप्ताहिक गाड़ियों का ठहराव के लिए मान्यता देने की मांग करता हूं, कृपया तुरन्त घोषणा करें।

**श्री जगदीश सिंह राणा (सहारनपुर):** माननीय सभापति महोदय जी, जम्मू से सहारनपुर तक अस्सी वर्षों से डबल रेलवे लाइन है लेकिन सहारनपुर से मेरठ तक सिंगल रेलवे लाइन है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि सहारनपुर से मेरठ तक डबल रेलवे लाइन बनवाने की कृपा करें। दिल्ली से मेरठ तक और मेरठ से सहारनपुर का जो रास्ता है, 58 ट्रेन रूकी रहती हैं जो मेरठ से सहारनपुर तक नहीं पहुंच पाती हैं। मैं ज्यादा वक्त नहीं लूंगा। मैं मंत्री जी से फिर अनुरोध करता हूं कि सहारनपुर से मेरठ तक डबल रेलवे लाइन बनवाने की कृपा करें। जय हिन्द।

MR. CHAIRMAN : I would request other hon. Members also to speak briefly like the hon. Member Shri Jagdish Singh Rana.



**श्री शरीफुद्दीन शारिक (बारामुला):** सभापति महोदय, सबसे पहले मैं मंत्री जी की ग्रांट्स का समर्थन करता हूँ। दूसरी बात, मैं मंत्री जी से खुसुसन यह गुजारिश करूंगा कि ये डायनेमिक हैं, इंटेलीजेंट हैं। बदकिस्मती से यह रिवाज रहा है कि जो मंत्री बनता है, वह सिर्फ अपनी कौन्सिलिटिंग को जानता है कि सब रेलवे वहीं लगनी चाहिए। मेहरबानी करके आप सारे देश को अपनी कौन्सिलिटिंग समझ लें।

यहां मेरे नोटिस में यह बात आई कि आपके पास एक लाख वेकेंसीज़ हैं। आप लोगों की बेकारी देख रहे हैं। इसमें क्या हर्ज है कि आप लोगों की भर्ती का काम शुरू करें। इससे आपके काम में एफीशिएंसी आएगी। कश्मीर का रेलवे प्रोजेक्ट 15-20 साल पहले शुरू हुआ। पता नहीं तब से कितने लोग यह सोचते-सोचते अल्लाह को प्यारे हो गए कि हमारे पास कल, परसों रेल आएगी। 20 साल का अर्सा गुजरने के बाद भी हम जम्मू को श्रीनगर से नहीं जोड़ पाए हैं। इसकी तरफ ध्यान देने की जरूरत है। जब देवेगौड़ा जी और गुजराल साहब प्रधान मंत्री थे, उन दिनों उसका उद्घाटन किया गया था। लोग उसके लिए परेशान हैं। आपको मालूम है कि इसकी एक सियासी, मुआशी और नेशनल अहमियत भी है। उसे ज़ेरे नज़र रखना है।

मैं आपसे तीसरी गुजारिश यह करूंगा कि ज्यों ही लोग रेलवे स्टेशन पहुंचते हैं तो अक्सर कहा जाता है कि ट्रेन में विलंब हो रहा है, खेद है। ऐसा हर जगह है। कभी पांच घंटे, छः घंटे, सात घंटे ट्रेन लेट होती है। इस सिस्टम को ठीक करने की जरूरत है।

आप सबको मालूम है कि पिछले साल वैष्णो देवी में 80 लाख यात्री गए। ट्रेनों की कमी है। जम्मू रेलवे स्टेशन पर वे सुविधाएं नहीं हैं जो होनी चाहिए। इसकी तरफ ध्यान देने की जरूरत है। मुझे मुतालबा किया गया है कि मुम्बई से एक फास्ट ट्रेन वैष्णो देवी के लिए खुसुसी तौर पर जम्मू तक चलाएं। उसके लिए मैं आपसे ज़ाति तौर पर गुजारिश करूंगा। कश्मीर की अहमियत को ज़ेरे नज़र रखकर वैष्णो देवी के यात्री आते हैं और अमरनाथ जी के भी लाखों लोग आते हैं। उसके अलावा लाखों टूरिस्ट्स आते हैं। लिहाज़ा इस चीज़ को ज्यादा तवज्जह देखने की जरूरत है।

SHRI P.C. MOHAN (BANGALORE CENTRAL): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants (Railways). I represent Bangalore Central Parliamentary constituency. The Bangalore City Railway Station also comes under my Parliamentary constituency only. It is one of the largest railway stations in the whole of South India. More than 200 trains arrive and depart every day from this Station and more than two lakh commuters use this particular Station every day. But for the past 40 years, they have not seen any kind of development in that Station. Lakhs of people come there and go every day but absolutely there is no parking facility in the Station.

At the rear entrance where the Okalipuram second entrance is there, where the existing parking lot is there, there also one administrative building is coming with the result that there is absolutely no parking facility now.

In such a big Railway Station, there is only one restaurant. That restaurant also is charging exorbitantly. We are all aware that a lot of poor people travel in the trains. It is very difficult for them to afford such high prices there. In the platform, a number of commuters come. Absolutely, there is no place to sit also in the platform. Ladies and other people sit on the floor there. There is no extra facility provided to the disabled persons. I would like to bring another thing to the notice of the hon. Minister. At present, in Rajdhani train, three-tier berth has been provided to the freedom fighters of our country. I would like to request the hon. Minister to upgrade it to two-tier. In Durgam Cheruvu trains, berth should also be provided to them.



**\*श्री रतन सिंह (भरतपुर):** भारतीय रेल विकास की धुरी है। भारतीय रेल विश्व में अपनी सेवाओं के लिए महत्वपूर्ण स्थान बनाये हुए हैं। प्रस्तावित बिल में नई रेल लाइन बिछाना, पुल निर्माण, रेल लाइनों का नवीनीकरण, रेलगाड़ी सुरक्षा व चेतावनी प्रणाली, भूमिगत पार पथों का चौड़ा करना, रेलवे स्टेशन का अपग्रेडेशन व नवीनीकरण के विभिन्न कार्य सम्मिलित किए गए हैं। सभी निर्माण कार्य लगभग देश के सभी क्षेत्रों को लाभान्वित करते हैं। नवनिर्माण व नवीनीकरण के साथ सफलतापूर्वक संचालन भी महत्वपूर्ण है।

हम आभारी हैं कि नई ट्रेन भी चलाई जा रही है। नए स्टेशन पर ठहराव भी बढ़े हैं। परन्तु फिर भी प्रायः देखा जाता है कि ट्रेन में भीड़ बहुत रहती है। रेल डिब्बों में बाहर-भीतर बहुत भीड़ देखने को मिलती है। डिब्बों के ऊपर भी यात्री चढ़े रहते हैं। सुरक्षा की दृष्टि से यह जनहित में सही नहीं ठहराया जा सकता है। रेल यातायात सुगम, सुरक्षित रहे इसके लिए ट्रेन में द्वितीय श्रेणी के डिब्बे आवश्यकतानुसार अधिक जोड़े जायें।

मेरा यह भी सुझाव है कि बिजी रूट्स ट्रेन के फेरे आवश्यकतानुसार और बढ़ाये जाये। जिससे आम आदमी के लिए यातायात सुगम और सुरक्षित होगा। भरतपुर संसदीय क्षेत्र में भरतपुर, डीग, कामां, कोसी रेलवे लाइन का सर्वेक्षण प्रारंभ हो चुका है। सर्वेक्षण उपरान्त जनहित में नई रेलवे लाइन बिछाने की स्वीकृति प्रदान की जाये। बजट 2010 में स्वीकृत जंक्शन, प्लेटफार्म, सुपर डाईग्नोस्टिक सेंटर, सुपर स्पेशलिटी अस्पताल का निर्माण भी स्वीकृति के अनुरूप शीघ्र प्रारंभ कराया जाये।

मैं माननीय मंत्री महोदय से यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि भरतपुर में "एल.सी. नं. 252 " एवं "एल.सी. 244 " रेल लाइन पर दो पुलों के निर्माण पिछले तीन

---

\* Speech was laid on the Table.

वर्षों से कराया जा रहा है। निर्माण कार्य की गति अत्यधिक धीमी है। इन पुलों के शीघ्र निर्माण नहीं होने से भरतपुर जिले में चारों क्षेत्रों के यातायात अत्यधिक प्रभावित हो रहे हैं। निर्माण कार्य शीघ्र पूर्ण कराया जाये। भरतपुर जंक्शन पर पुराना बना हुआ रेलवे लाईन्स के ऊपर का पुल अत्यधिक क्षतिग्रस्त हो चुका है। जो सुरक्षित नहीं है। यातायात भी रूका हुआ है। इस पुल के स्थान पर सुगम सहज और सुरक्षित यातायात के लिए एक नये पुल का निर्माण भरतपुर में कराया जाये। जब तक निर्माण पूरा न हो तब तक क्षतिग्रस्त पुल को दुरुस्त कराया जाये और यातायात योग्य बनाया जाये। जनहित में रेलवे की अनुदान की पूरक मांगों का मैं पुरजोर समर्थन करता हूं और सम्मानित सदन से इसकी स्वीकृति राशि 35,49,72,779 का करने का पुरजोर समर्थन करता हूं।

**श्री मदन लाल शर्मा (जम्मू):** आदरणीय सभापति महोदय, मैं अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) की ताईद करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मुझे बहुत लंबी-चौड़ी बातें नहीं करनी, लेकिन मैं दो-तीन बातें जो मेरे पार्लियामेंट्री हल्के से ताल्लुक रखती हैं, उनके बारे में कहना चाहूँगा। माननीय रेल मंत्री के बारे में सब लोगों ने कहा है। यह मुझे अच्छा लगता है। वे बहुत ही डायनेमिक हैं। उनके काम करने के तरीके से सभी मैम्बर्स खुश हैं। सबसे पहले मैं कहना चाहता हूँ कि मेरा पार्लियामेंट्री हल्का जम्मू-पुंछ है, इसलिए नैशनल इंटरैस्ट में भी कोई काम करना चाहिए। जम्मू-पुंछ से राजौरी बहुत ही बैकवर्ड एरिया है। यह सारा एरिया बार्डर के साथ-साथ लगता है। वैसे भी हमारी सरकार ने पुंछ-रावलाकोट रोड पाकिस्तान में लोगों के आने-जाने के लिए खोली है। वहां लोग पूरे देश से पाकिस्तान में अपने रिश्तेदारों को मिलने जाते हैं। उन्हें जम्मू तक रेल मिलती है लेकिन उससे आगे न तो उन्हें हवाई सफर करने को मिलता है और न ही रेलवे की कोई सुविधा है।

सभापति महोदय, मैं आदरणीय मंत्री जी से दुआ करूँगा कि वह अपनी तकरीर में आज फिर बतायें। पहले भी इन्होंने इस हाउस में यकीनदानी करवायी है। एक तो वह बैकवर्ड एरिया है और दूसरा, दोनों मुल्कों को जोड़ने के लिए, क्योंकि हमारे इंटरनैशनल बॉर्डर और लाइन ऑफ कंट्रोल के साथ-साथ पाकिस्तान के उस पार कम से कम आधे दर्जन के करीब रेलवे स्टेशन हैं। जबकि हमारे लोग देखते हैं कि हिन्दुस्तान ने इतनी तरक्की की है, लेकिन फिर भी इस एरिया में रेल अभी तक नहीं पहुंची है। मैं समझता हूँ कि यह हिन्दुस्तान के हित की बात है। हम जम्मू-कश्मीर के हालात ठीक करने के लिए स्पेशल पैकेज दे रहे हैं। वहां आज बहुत ज्यादा डेवलपमेंट हो रही है। अगर जम्मू-पुंछ रेल लाइन, जिसका इन्होंने आलरेडी मान रखा है, उसका सर्वे हो गया है और 12वीं पंचर्षीय योजना में शुरू करने की यकीनदानी करवायी है। दूसरा, जम्मू-कश्मीर में बारामूला तक रेल पहुंच गयी है, लेकिन हमारा डिवीजन फिरोजपुर है। लुधियाना, जालंधर, पठानकोट सब एक तरफ पड़ता है। मेरा कहना है कि जम्मू में उस डिवीजन को तैनात किया जाये। फिरोजपुर से बारामूला तक हम इतनी बड़ी रेल लाइन को संभाल नहीं सकते, इसलिए वह होना भी बहुत जरूरी है।

दूसरा, छम्ब हमारा डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है। हमारे लोग हरिद्वार में अपने बुजुर्गों की अस्थियां लेकर आते हैं। लेकिन डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर यहां बरग्रेड हैडक्वार्टर है...(व्यवधान) वहां कम ट्रेनें रुकती हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि यह काम भी होना चाहिए। दूसरा, नार्दर्न इंडिया में विजयपुर के पास सबसे ज्यादा राधा स्वामियों की तादाद आती है, क्योंकि विजयपुर में उनका सत्संग गढ़ है। वहां लाखों लोग जाते हैं, इसलिए

विजयपुर में एक ओवर ब्रिज की जरूरत है। इसके साथ-साथ हेमकुंड जो रेल जाती है, उसका स्टापेज होना भी वहां जरूरी है।

आखिर में फिर मैं ऑनरेबल रेल मिनिस्टर साहब से इल्तजा करूंगा कि वह अपने जवाब में इसके बारे में जवाब दें। यह नेशनल इंटरैस्ट की बात है, इतना बड़े काम सारे देश में आप कर रहे हैं। रजौरी-पुंछ लाइन को आप जल्दी शुरू करें, यह मैं आपसे रिक्वेस्ट करता हूं।





**श्री कामेश्वर बैठा (पलामू):** महोदय, मैं कुछ ऐसी चीज दिखाना चाहता हूँ जो माननीय पूर्व रेल मंत्री चाहे लालू प्रसाद जी हों, चाहे नीतीश कुमार जी हों, चाहे राम विलास पासवान जी हों, उनके समय से ही मेरे पलामू संसदीय क्षेत्र में कुछ परियोजनाओं की घोषणा एवं शिलान्यास किया गया है, लेकिन वहां आज तक काम नहीं चालू किया गया है। जो नया प्रोजेक्ट लिया गया है वह है गया से डालटेनगंज वाया शेरघाटी - गढ़वा रोड़ लाइन। तत्कालीन रेल मंत्री माननीय लालू प्रसाद जी इसकी घोषणा और शिलान्यास किया गया था, लेकिन आज तक इस काम को शुरू नहीं किया गया है। बरवाडीह से चिरमिरी लाइन, जो मुंबई का रूट तय करेगी, जिससे 12 घंटे के समय की बचत होगी, उस काम के सर्वे का ऑर्डर सरकार की ओर से हो चुका है, लेकिन अभी तक सर्वे नहीं किया गया है। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या पूर्व मंत्री द्वारा की गई घोषणा अवैध है? अगर अवैध नहीं है, कानूनी है, तो इस काम को कब तक पूरा करेंगे? यह सर्वे का काम कब तक शुरू होगा? नया काम कब तक शुरू किया जाएगा? सर्वे के लिए गया से शेरघाटी होते हुए डालटेनगंज, चन्द्रपुरा से रझारा, बरवाडीह से चिरमिरी, भवनाथपुर से चोपन रेलवे लाइन का तुरंत सर्वे कराया जाए और काम को तुरंत शुरू किया जाए, यह मैं मंत्री जी से, सदन से और सरकार से मांग करता हूँ। हमने सरकार को, रेल मंत्री जी को लगातार लिखने का प्रयास किया। मैंने पलामू संसदीय क्षेत्र, झारखण्ड की समस्याओं को लेकर सरकार को लगातार लिखा है। हमारे यहां एक गढ़वा रोड़ रेलवे स्टेशन है, जहां उत्तर प्रदेश, बिहार और छत्तीसगढ़ की जनता एक साथ जुटती है, उस स्टेशन पर प्रतिदिन हजारों लोगों की भीड़ लगती है, वहां पर कोई ओवरब्रिज नहीं है। मैंने यह मांग की थी कि गढ़वा रेलवे स्टेशन को, गढ़वा रोड़ को आदर्श स्टेशन का दर्जा दिया जाए और वहां ओवरब्रिज बनाया जाए ताकि वहां के लोगों को आने-जाने में सुविधा मिल सके। मैंने कई चीजों के बारे में रेल मंत्री जी को लिखे हैं। मैं गढ़वा और नगर उटाई रेलवे स्टेशनों पर ओवरब्रिज के निर्माण, हुसैनाबाद रेलवे स्टेशन पर ओवरब्रिज के निर्माण, गढ़वा रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म के निर्माण, नगर उटाई रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म के निर्माण, मेराल रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म के निर्माण एवं रमूना रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म के निर्माण की मांग की है। माननीय मंत्री जी, हमारा जो संसदीय क्षेत्र है, उसमें काफी जंगल और पहाड़ हैं, ट्राइबल इलाका है, इसलिए चार नए कामों के सर्वे और पुराने कामों को तुरंत चालू कराने की मांग करूंगा। मंत्री जी से मांग करूंगा कि नए कामों के सर्वे और पुराने कामों को तुरंत चालू कराया जाए। मैं यही सरकार से मांग करूंगा।

SHRI NARAHARI MAHATO (PURULIA): Mr. Chairman, Sir, I would like to thank you for giving me a chance to participate in the discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways).

Firstly, I am sorry to say that today I have attended the House seven hours' late. I am coming from Dhanbad to New Delhi by Sealdah Rajdhani Express. It came late by six hours. All the trains are running late frequently. So, my humble submission to the hon. Railway Minister is that punctuality in running of trains and safety of the railway passengers must be ensured.

Secondly, my humble submission is that there is a need to have emphasis on Jangalmahal. Today, while opening the newspaper, we have read about Jangalmahal, West Midnapore, Bankura, Purulia in regard to the railway line. A railway line from Jhargram to Purulia *via* Vandovan was sanctioned and surveyed also during the regime of the Railway Minister, Shri Nitish Kumar. But I am sorry to say that till date it has not been done anywhere. My Purulia Parliamentary Constituency is attached with Jharkhand. The model station was sanctioned but again, I am sorry to say that it has not been done and completed.

Thirdly, in my Constituency's Adra Divisional Railway Headquarters and the ancient Railway Station, which was built during the regime of the British Government, lakhs of trees had been cut down for opening and establishing a thermal power station. But nothing has been done so far. Lakhs of plants have been destroyed for having the thermal power station, and even nothing has been done so far!

Then, there is a very important Railway line in my Constituency, which is the heart of Durgapur, Bokaro, Jamshedpur and Ranchi, the Capital of Jharkhand. Of the 122 kilometres from Ranchi to Purulia; only 88 kilometres of double line has been done; and 34 kilometres doubling is still pending. If this 34 kilometres of double line is done, all the surrounding places would get connected.

There was a quota of reservation at Purulia Station of the train Puri-New Delhi Purushottam Express. But it has been withdrawn. It is a shame for us. The

people of backward district of Purulia are losing their quota. At Purulia station; and it has been shifted to Tatanagar.

Sir, our hon. Railway Minister is very efficient and honest person. But I am sorry to say that the Railway Ministry is turning a deaf ear to attend the local MPs in the function, which is being organised from time to time by the Railways. My humble submission to the hon. Railway Minister is to kindly ensure that the local MPs should also be invited in the functions and programmes of the Railways. It is a shame for the local Member of Parliament if he is not invited in that function. Lastly, Sir, we had recommended reservation of some people for those who are coming hither and thither... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : This point has already expressed by another hon. Member. So, please conclude now.

SHRI NARAHARI MAHATO : The recommendations of the MPs are being neglected and their requests are being turned down. I hope, some positive steps would be taken in this regard.

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER (PONNANI): Thank you very much, Mr. Chairman, for giving me this opportunity to speak on this subject.

It is true that the hon. Minister is doing some substantial things for improvement of the performance in the railways, and in ensuring the accessibility to the MPs. The way how he is dealing and doing all kinds of things, are all highly appreciated. His cheerfulness and his readiness in accepting the representations from the MPs are all admirable. He even had a meeting in Thrivananthapuram where we discussed all the problems of the Railways. These are all facts.

But at the same time, if we see the ground reality of the Railways, I would like to say that it is deplorable. Coming to the situation in Kerala, I feel that the Railways are in between the two crunches – one, fund shortage; second, manpower shortage. Most of the announcements made in the previous Budgets are still remaining in dead letters. They have not been implemented. I think, it is quite unfortunate.

Take Palakkad Division and Thiruvananthapuram Division. These two Divisions are in my State. Unfortunately, for Palakkad Division, the total allocation was Rs.8 crore for passenger amenities. The total requirement was Rs.100 crore. What can we do in this situation? The situation may be same for Thiruvananthapuram Division also. Extension of railway platforms, levelling and all kinds of things are pending without any kind of improvement. They have announced certain Adarsh Stations. Tirur station is one of the Adarsh stations. Unfortunately, nothing has been done on that also.

Similarly, the multi-functional complex is for value addition in the existing railway facilities but nothing has been done on that. Similarly, in the case of dedicated freight corridor, Kerala has been miserably neglected. Kerala, of course, as you all know, is in the fast track. We are developing many sectors. Smart city is coming. Vallarpadam Container Terminal is coming. Similarly, Vizhinjam harbour and all other kinds of things are coming. If all this development comes,

then the Railways must also come forward. I would request the hon. Minister to take some kind of push-pull strategy for Kerala as far as railway development is concerned.

On MEMU service, we had high expectation when an announcement came about a MEMU service but nothing has been done about that because it is electricity based. If that is not possible, I am requesting at least a diesel based, that is, something like DEMU, may kindly be introduced.

Similarly, I would like to say another very important thing, that is, about the special package for Kerala for railway development. Considering the backwardness of the State, I humbly request the hon. Minister to take a policy stand to have a kind of special development package for the backward States like Kerala.

I have one more point. About the manpower shortage, I do not want to narrate much on that. Others have categorically stated about that problem in that way. Then, regarding cleanliness and safety in railways, that also needs to be well attended.

MR. CHAIRMAN : Others have already spoken on that.

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER : Another important thing is about the Konkan Railway. Keralites are mostly travelling in that way only because that is the shortest route between Mangalore and Mumbai. Travel in Konkan Railway has become a hellish experience. Everyday, there are disruptions. This may kindly be attended.

Coming to the Palakkad Coach Factory, I wish to request the hon. Minister.

MR. CHAIRMAN: The Minister has already assured on that point. He has already said he will consider that point.

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER: Towards the end, I have only one particular point, that is, in the first Budget the Minister has announced about the social responsibility coming under the Government, that is, to ensure participation for all sections of the society. Unfortunately, that has not been done.

About the stoppage of the train also, I humbly request the Minister to give some consideration to that also.

With these words, I conclude.

**श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार):** सभापति महोदय, मैं बिहार के कटिहार संसदीय क्षेत्र से आता हूँ जहाँ एनएफ रेलवे का डिविजनल हैडक्वार्टर है। पांच दिशाओं में वहाँ से गाड़ी चलती हैं। मेरे पास एक डाटा मिला है और मैं माननीय मंत्री जी से आम लोगों की बातें करता हूँ और यह सरकार भी आम लोगों की बातों की तरफ ज्यादा ध्यान दे रही है। आम बात यह है कि 2009-2010 और 2010-2011 जून तक का एक अधिकृत डाटा मेरे पास है जो केन्द्र सरकार का डाटा है जिसमें चोरी की कुल 21215 घटनाएँ रेलवे में हुई हैं। डकैती की 661 हैं और गले से चेन-जेवरात छीनने की घटनाएँ 1422 हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह होगा कि इस दिशा में अभी तक कारगर कार्रवाई नहीं हुई है। मेरे संज्ञान में ये बातें इसलिए हैं कि मैंने पहले बताया कि मैं एनएफ रेलवे के रीजनल हैडक्वार्टर का सांसद हूँ। वहाँ नशा-खुरानी की घटनाएँ इतनी हो रही हैं कि जो यात्री दूसरे प्रदेशों से अपने घर के लिए अर्जित करके कुछ रुपये-पैसे लाते हैं, उन्हें नशा कराकर लूट लिया जाता है।

महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जो सुरक्षा में लगे लोग हैं चाहे जीआरपी हो या आरपीएफ हो, उन्हें इन सभी शातिर बदमाशों की, गंडों की पूरी पहचान है, लेकिन रेलवे इस पर कोई नियंत्रण नहीं कर रहा है। मैं आपसे अपील करना चाहता हूँ कि इस ओर आप ध्यान दें।

मेरा आग्रह है कि आज जो चर्चा चल रही है, उसे हम सभी मिल कर पास कर देंगे। लेकिन मुझे दुख है कि इस डिमांड में बिहार की एक भी परियोजना आपने शामिल नहीं की है, जबकि बिहार की आज बहुत सारी परियोजनाएँ खटाई में पड़ी हैं। आपको एक राय ले कर काम करना है और आप सरकार में हैं तथा पूर्व में मंत्रियों ने क्या किया, लेकिन आपको वर्तमान में काम करना है। हम आपसे आशा करते हैं कि एक योजना, जब नीतीश कुमार जी मंत्री थे, तब कुरुसेला से बिहारीगंज तक एक रेल लाइन बनाने की परियोजना शुरू हुई थी और जमीन अधिग्रहण हुआ। कहां ट्रैक लगेगा, कहां क्या काम होगा, इसके लिए लोग नियुक्त किए गए, लेकिन आज तक लाइन बिछाने का काम नहीं हुआ। यह योजना गरीब इलाके से हो कर जाती है, इसे अगर आप पूरा करवा दें, तो बहुत कृपा होगी।

कटिहार डिविजनल हैडक्वार्टर से बरौनी की तरफ और कटिहार से गोहाटी की ओर इलेक्ट्रिकेशन का शिलान्यास श्री लालू जी ने किया था, लेकिन जिस गति से काम होना चाहिए, मुझे लगता है कि यूपीए-2 की सरकार भी चली जाएगी, तब भी वह काम पूरा नहीं होगा। हम आपसे अपेक्षा करते हैं कि कम से कम पहले फेस का काम कटिहार से बरौनी तक जल्दी पूरा होना चाहिए।

मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि जोगमनी, जो नेपाल से लगती है, हम आपके पड़ोसी हैं और पड़ोसी के नाते भी आपका धर्म है कि जोगमनी से एक ट्रेन चलती है, जिस पर वीआईपी तो चलते ही हैं,

आम लोग भी यात्रा करते हैं। यह ट्रेन 16 बोगी ले कर चलती है। मैं आपसे अपील करता हूँ कि आप अगर 24 बोगियां कर देंगे, तो यात्रियों को बहुत ज्यादा लाभ होगा।

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

श्री निखिल कुमार चौधरी : मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि इसमें कम्पोजिट थर्ड और सैकेंड एसी है, उसे कम्प्लीट सैकेंड एसी और थर्ड एसी इंट्रोड्यूस करें।

MR. CHAIRMAN: Please conclude. All your party time is over. How can he be allowed?

श्री निखिल कुमार चौधरी : महोदय, मैं सिर्फ प्वायंट्स बोल रहा हूँ। मैं अलंकार में भाषण नहीं कर रहा हूँ।

MR. CHAIRMAN: Please conclude. You are to understand that other Members in the same way are interested to speak.

श्री निखिल कुमार चौधरी : मंत्री जी, आपकी नालेज में है, मनिहारी से साहिबगंज झारखंड में है। रेलवे ने एक सर्वे कराया है और गंगा नदी वहां बहती है। अभी राजमार्ग मंत्रालय वहां रोडवेज का ब्रिज बनाने के काम को शुरू करने जा रहा है। मैं आपसे अपील करना चाहता हूँ कि बनती हुई सड़क में अगर आप रेल पुल जोड़ दें, तो मनिहारी से साहिबगंज क्षेत्र का बहुत भला हो जाएगा।

महोदय, पश्चिम बंगाल में भालुका जगह है। आप जानते हैं कि मलदा के करीब है और एक रूट है जिससे आप भालुका हो कर कटिहार रेलवे लाइन ले जा सकते हैं, लेकिन वह काम अधर में है, उसका भी सर्वे हुआ था, अगर यह भी हो जाए, तो बड़ी कृपा होगी।



**18.00 hrs.**

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, now it is 6 o'clock. There are still 12 Members who are yet to speak. If the House agrees, we can extend the sitting of the House by one hour and then we will take up 'Zero Hour'. I think the House accepts this.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes, Sir.

MR. CHAIRMAN: Okay. Now Smt. Botcha Jhansi Lakshmi to speak.

1800 hours

SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI (VIZIANAGARAM): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Supplementary Demands for Grants (Railways) 2011-12. I express my deep gratitude to the hon. Railway Minister, Shri Dinesh Trivediji, hon. Prime Minister, Dr. Manmohan Singhji and our beloved UPA Chairperson, Shrimati Sonia Gandhiji for making Railways a vibrant organization and for promotion of national integration.

**18.01 hrs****(Shri Basu Deb Acharia *in the Chair*)**

Indian Railways are having one of the world's largest rail networks and covers more than 63,974 route kilometers and transports more than 1.4 crore passengers each year and spent a record Rs.1,302 crore in 2010-11 for passengers amenities and safety. Therefore, it becomes the responsibility of the Railways to provide better amenities and facilities to the passengers.

The Ministry of Railways had proposed to the Planning Commission a Plan of Rs.63,400 crore for the year 2011-12 whereas the Budget Estimate for the Plan size for the year 2010-11 was Rs.41,426 crore. Not only that, the target set for the electrification during the Eleventh Five Year Plan originally was 3500 route kilometers with an expenditure of Rs.3,000 crore. The target for the Plan period was subsequently revised to 4500 route kilometers in the Mid-Term Appraisal of the Plan. During the first four years of the Eleventh Five Year Plan 3,391 route kilometers have been electrified and Rs.2,621.18 crore have been spent during the last and fifth year of the Plan. During the year 2011-12, 1110 route kilometers

have been targeted with an outlay of Rs.978 crore to achieve the revised plan of 4500 route kilometers.

Development of multi-functional complexes at 120 stations is supposed to be constructed through Public- Private participation mode. I welcome this. I thank the hon. Railway Minister for sanctioning world class stations at Secunderabad and Tirupati and multi functional complexes at Dharmavaram, Karimnagar, Kurnool Town, Nellore, Nizamabad, Amdala Valasa, Vijayawada, Vizianagaram and Zaheerabad.

In this connection, I want to highlight to the hon. Minister that Visakhapatnam is a very important place from the point of industrial development, educational development, health development, port development and tourism development. Visakhapatnam is the second fastest growing city in Asia. I request the hon. Minister to include Visakhapatnam in the world class station list.

I humbly request the hon. Minister to focus on ongoing projects under East Coast and South Central Railway Zones in Andhra Pradesh, particularly in North Coastal Andhra where my constituency is one of the most backward regions. Not just that, it is a tri-State junction because of Odisha, Chhattisgarh, Andhra Pradesh and West Bengal routes.

The new line survey between Vizianagaram-Palasa *via* principal town Rajam has been sanctioned in 2010-11 but still survey report has not been made. What are the causes for the delay in obtaining survey observations? If the projects are completed within the timeframe, there will not be cost escalation. It will also help in the economic development of the country.

The Electrification of Vizianagaram - Rayagada line was sanctioned in 2011-12 budget. What is the present status of budget allocation? I want to know the status of the above electrification line and electrification of missing links in Andhra Pradesh should be given top most priority as these missing links lead to huge revenue loss to the South Central Railway. Guntur-Nalgonda-B.B. Nagar and Guntur - Gunthakal sections have IRR of 22% and more. In this connection, in

Adarsh Stations like Vizianagaram- Bobbili, Chipurapalli and other stations in Andhra Pradesh, what are the works yet to be taken up as part of passenger amenities?

Sir, I humbly request you to convene pre-Budget meeting for all MPs State-wise. The pre-Budget MPs coordination meeting was not held for the last three years. Kindly convene this meeting before the Budget Session with all MPs. It will enable the Ministry to coordinate local problems of each parliamentary constituency.

I thank the hon. Minister for introducing new passenger and express and intercity trains. In this connection, I would submit for the consideration of the hon. Minister that these trains be named after famous pilgrim centres like Rama Tirtha, historical places like Vizianagaram, names of famous rivers like Champavati, Vegavati, Swarnamukhi and Janjavati. It will be like respecting the sentiments and emotions of the people of these areas. It will become familiar to the people of this country and for the future generation.

There is a need to reserve more posts in the railways for women exclusively. There is also a need to increase quota for women passengers. Coaches for women should be manned by lady security authorities to avoid eve-teasing, molestation and chain snatching. Of late, these incidents are happening daily.

MR. CHAIRMAN : You have to conclude now; otherwise, nothing else will go on record. You have already spoken for eight minutes. Please conclude, otherwise it will not be recorded.

SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI: Sir, please give me just one minute to conclude.

I have been demanding for setting up of an electric loco shed at Vizianagaram. A vast amount of land is available. In fact, Vizianagaram is a junction for the trains going towards Raipur, Bhubaneswar and Visakhapatnam. Looking at the heavy traffic, sooner or later, Vizianagaram to Raipur route has got to be electrified. I have been told by the local Railway authorities that the capacity

of Visakhapatnam electric loco shed has reached saturation point; and no more locomotives could be maintained. Looking at the location advantage of Vizianagaram, it is an ideal location for setting up a loco shed. This will provide employment opportunities to the local youth and help in developing the district which is one of the backward districts.

Finally, I request the hon. Minister to consider stopping of the following trains:

2841/2842 Coromandel Express

Visakha Express 7015/7016 at Sigadam

Tatanagar-Yeshwantpur 3889/2890 at

Bobbili.

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

**\*श्री गोपाल सिंह शेखावत (राजसमंद):** मैं इन अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ। रेल का देश के विकास के साथ बहुत गहरा संबंध है। देश में जहां-जहां रेल पहुंचती है वहां-वहां विकास पनपता है। महोदय, मेरे राजस्थान के संसदीय क्षेत्र राजसमंद के अंतर्गत आने वाले मेड़ता रोड़ रेलवे स्टेशन जो कि उत्तर-पश्चिम रेलवे के जोधपुर डिविजन के तहत आता है, इस स्टेशन से मेड़ता सिटी के बीच एक रेल बस चलती है। इस रेल बस में कुल 72 यात्री आते हैं। करोड़ों रुपए लगाकर रेलवे ने मेड़ता रोड़ से मेड़ता सिटी के बीच अमान-परिवर्तन कर इन स्टेशनों के बीच ब्राडगेज बनाया था। मेड़ता रोड़ में प्रत्येक रेल से सैकड़ों यात्री मेड़ता सिटी के लिए उतरते हैं लेकिन प्रत्येक रेल के आगमन के समय केवल एक रेल बस मेड़ता रोड़ से मेड़ता सिटी के बीच चलती है। इसमें सैकड़ों यात्री साधन के अभाव में लटककर यात्रा करते हैं। कई बार गंभीर हादसे हो चुके हैं इसलिए मैंने रेलवे के कई अधिकारियों और केन्द्रीय रेल मंत्री महोदय से संपर्क कर निवेदन किया कि इस रेललाईन पर तीन-चार डिब्बों की एक रेल या डी.एम.यू. चलाई जाए जिससे कि मेड़ता सिटी जैसे बड़े शहर की रेल सुविधा में वृद्धि हो सके और आए दिन होने वाली दुर्घटनाओं से जनता को राहत मिल सके। इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः इन अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ।

---

\* Speech was laid on the Table.

**\*श्री हरीश चौधरी (बाड़मेर):** सर्वप्रथम, मैं अपने संसदीय क्षेत्र के बाड़मेर जिले में बायतू रेलवे स्टेशन पर कालका एक्सप्रेस के ठहराव की मांग को पूरा करने के लिए स्थानीय जनता की ओर से धन्यवाद देता हूँ।

मेरा संसदीय क्षेत्र बाड़मेर-जैसलमेर वस्त्र उद्योग, हस्तशिल्प, कोयला, जिप्सम, लाइम स्टोन, कच्चा तेल एवं अन्य कई खनिज उत्पादों के लिए देश-विदेश के मानचित्र में स्थित है। यहां स्थित रक्षा इकाइयों, औद्योगिक, तेल व ऊर्जा खोज तथा उत्पादन इकाइयों में देशभर के हजारों लोग कार्य कर रहे हैं। इन स्थितियों को ध्यान में रखते हुए क्षेत्र में रेल सुविधा विस्तार की विशेष आवश्यकता है।

### **बाड़मेर से मुम्बई/चेन्नई/बैंगलोर के लिए नई रेल सेवा**

मेरे संसदीय क्षेत्र के बाड़मेर जिले से व्यापारित, रोजगार एवं अन्य कार्यों से हजारों लोग दक्षिण भारत के लिए यात्रा करते हैं। इन यात्रियों को रेल मार्ग से यात्रा के लिए जोधपुर या अहमदाबाद जाकर अपना गंतव्य स्थान के लिए रेल यात्रा आरंभ करनी पड़ती है या फिर सड़क मार्ग से यात्रा करनी पड़ती है। बाड़मेर जिले से प्रतिदिन 40-50 बसें दक्षिण भारत के शहरों के लिए चल रही हैं। अतः बाड़मेर से मुम्बई, बैंगलोर के लिए रेल सेवा आरंभ करने का प्रावधान किये जाने की आवश्यकता है।

बाड़मेर से दक्षिण भारत की ओर लंबी दूरी की रेल सेवाएं बाड़मेर जिले में स्थित समदड़ी - भीलड़ी रेलवे स्टेशन से होते हुए चलाई जा सकती है। इन रेल सेवाओं के बीच औद्योगिक विकास हेतु माल परिवहन सुविधा आरंभ किये जाने की आवश्यकता है।

---

\* Speech was laid on the Table.

## थार एक्सप्रेस का बाड़मेर में ठहराव एवं व्यापारिक परिवहन मार्ग स्वीकृति

भारत पाकिस्तान के बीच राजस्थान सीमा से चलने वाली थार एक्सप्रेस मुनाबाद बोर्डर के रास्ते भारत में सीमा क्षेत्र से 350 कि.मी. दूर स्थित जोधपुर रेलवे स्टेशन से चलाई जा रही है। इस रेल सेवा में मेरे संसदीय क्षेत्र के बाड़मेर-जैसलमेर जिलों के निवासी बड़ी संख्या में यात्रा करते हैं। बाड़मेर-जैसलमेर जिलों के लिए थार एक्सप्रेस में यात्रा करने वाले दोनों देशों के नागरिकों को पाकिस्तान जाने के लिए पहले जोधपुर जाना पड़ता है, भारत आते समय इन्हें मुनाबाव में चैकिंग के बाद थार एक्सप्रेस से जोधपुर जाना पड़ता है और फिर वहां से बाड़मेर (200 कि.मी.) - जैसलमेर (300 कि.मी.) आना-जाना पड़ता है। मुनाबाव में पूरी सुरक्षा जांच होने के बावजूद बाड़मेर के निवासियों को बाड़मेर से जोधपुर एवं जोधपुर से बाड़मेर का सफर करना पड़ रहा है। वहीं दिल्ली (भारत) एवं लाहौर (पाकिस्तान) के बीच चलने वाली "समझौता एक्सप्रेस" से यात्रा के दौरान वाघा बोर्डर पर दोनों देशों के नागरिकों को यात्रा समाप्त करने की सुविधा है। बाड़मेर रेलवे स्टेशन मुनाबाव-जोधपुर रेल मार्ग के मध्य स्थित है।

बाड़मेर-जैसलमेर जिलों के निवासियों के नजदीकी रिश्तेदार पाकिस्तान में निवास करते हैं, यहां कई परिवार भारत पाक युद्ध के समय पाकिस्तान से आकर बस गए थे। यहां के अल्पसंख्यक व अन्य वर्गों में वैवाहिक संबंध भी भारत पाकिस्तान के नागरिकों के मध्य हो रहे हैं। दोनों देशों के मध्य प्रेम, भाईचारे का संदेश दे रहे इन जिलों के नागरिकों की सुविधा के लिए बाड़मेर रेलवे स्टेशन पर थार एक्सप्रेस का ठहराव निश्चित किए जाने की आवश्यकता है। साथ ही इस मार्ग का उपयोग भारत-पाकिस्तान के बीच व्यापारिक रेल मार्ग के रूप में किए जाने की स्वीकृति प्रदान कराए।

### **बाड़मेर से दिल्ली के लिए रेल सेवा**

बाड़मेर जिले में बढ़ते औद्योगिक विकास, रक्षा गतिविधियों एवं अन्य कारणों से देश की राजधानी क्षेत्र दिल्ली से आवागमन बहुत बढ़ा है। वर्तमान में बाड़मेर दिल्ली के मध्य चलाई जा रही मालानी एक्सप्रेस (14662/14659) की आधी गाड़ी बाड़मेर एवं आधी गाड़ी जैसलमेर से चलाई जा रही है। इस रेल सेवा में आरक्षण की स्थिति बाड़मेर से हमेशा प्रतीक्षा में ही रहती है। यात्री संख्या की अधिकता को देखते हुए यह पूरी गाड़ी बाड़मेर से चलाये जाने की आवश्यकता है।

### **बालोतरा में रेलवे ओवर ब्रिज एवं जिले में रेलवे क्रॉसिंग/रेलवे अंडर ब्रिज निर्माण स्वीकृति**

मेरे संसदीय क्षेत्र बाड़मेर में औद्योगिक नगर बालोतरा में स्थित रेलवे स्टेशन नगर के बीच में स्थित है। यहां रेल आवागमन के समय यह नगर दो भागों में विभक्त हो जाता है। इसलिए बालोतरा नगर में रेलवे ओवरब्रिज निर्माण की स्वीकृति प्रदान कराए। साथ ही बाड़मेर जिले में कई ऐसे रेलवे क्रॉसिंग हैं जो या तो बंद हैं या मानवरहित हैं। मेरा अनुरोध है कि समय-समय पर होने वाली जनहानि को रोकने के लिए इन रेलवे क्रॉसिंग को मानवसहित किये जाने की स्वीकृति दिलाए। आवागमन सुविधा के लिए उपयोगी बंद पड़े रेलवे क्रॉसिंग को खुलवाने की स्वीकृति प्रदान कराए। बाड़मेर बालोतरा शहरों के मध्य स्थित रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे अंडरब्रिज निर्माण करवाये जाने की भी आवश्यकता है।



### **सूर्यनगरी एक्सप्रेस का फेरा जोधपुर तक बढ़ाया जाए**

जैसलमेर जिला अपने प्राचीन कला स्थापत्य के कारण देश-विदेश में प्रसिद्ध है। यहां लाखों पर्यटक हर वर्ष आते हैं। लेकिन अभी तक यह जिला केवल दिल्ली से रेल मार्ग से जुड़ा है। रेल बजट 2011 में जैसलमेर से हावड़ा के लिए साप्ताहिक रेल सेवा की घोषणा की गई थी, जिसे शीघ्र आरंभ करवाया जाये। मेरा निवेदन है कि जोधपुर से मुम्बई के मध्य चलने वाली सूर्यनगरी एक्सप्रेस को जैसलमेर स्टेशन तक बढ़ा दिया जाए तो यहां दक्षिणी भारत से आने वाले यात्रियों के लिए बहुत सुविधा होगी और पर्यटन को बढ़ावा मिलने के साथ ही रेलवे राजस्व के लिए भी लाभप्रद होगा।

### **धार्मिक आस्था के लिहाज से बाड़मेर से अजमेर सीधी रेल सेवा**

बाड़मेर जिला अल्पसंख्यक बहुल जिला है। यहां से हिन्दू व मुस्लिम धर्मावलम्बी अजमेर में स्थित हजरत ख्वाजा मुइनुद्दीन चिश्ती की दरगाह शरीफ एवं पुष्कर तीर्थ पर हजारों की संख्या में जाते हैं। अजमेर में राजस्व, स्वास्थ्य, शिक्षा विभागों से जुड़े कार्यालय हैं, इनमें लोगों का आना-जाना लगा रहता है। बाड़मेर से अजमेर जाने के लिए यात्रियों को समय व धन का अधिक व्यय कर जोधपुर से होते हुए अजमेर जाना पड़ता है। बाड़मेर से अजमेर वाया जोधपुर नई रेल सेवा शुरू किए जाने की आवश्यकता है।

### **रेलवे स्टेशन विस्तार एवं आधुनिकीकरण - बालोतरा रेलवे स्टेशन**

रेल बजट 2011 में बाड़मेर रेलवे स्टेशन को सुविधाओं के लिहाज से आदर्श स्टेशन के रूप में स्वीकृति प्रदान की गई थी, मेरा अनुरोध है कि उसके अनुरूप बाड़मेर रेलवे स्टेशन पर सुविधाएं शीघ्र विकसित करवाई जाए। साथ ही देश में वस्त्र उद्योग में

अहम स्थान रखने वाले बाड़मेर जिले के बालोतरा रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन श्रेणी में लेने की स्वीकृति प्रदान कराए।

### **बाड़मेर-जैसलमेर नई रेल लाईन स्वीकृति एवं जैसलमेर कांडला रेल लाइन सर्वेक्षण कार्य**

रेल बजट 2010-11 में सामाजिक रूप से वांछनीय परियोजनाओं के तहत सीमावर्ती जैसलमेर बाड़मेर जिलों के बीच रेल लाइन सर्वेक्षण हेतु स्वीकृति प्रदान की गई थी। रेल बजट 2011-12 में इस लाइन की स्वीकृति बारहवीं योजना में जारी करने की मंत्री जी ने घोषणा की थी। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जैसलमेर बाड़मेर के बीच नई रेल लाइन बिछाने की स्वीकृति आगामी बजट में प्रदान की जाए एवं यहां से कांडला तक रेल लाइन सर्वे का कार्य भी शीघ्र पूर्ण करवाय जाए ताकि इस मार्ग से देश में औद्योगिक विकास को और गति मिल सके।

**\*श्री बद्रीराम जाखड़ (पाली):** मेरे संसदीय क्षेत्र पाली की जनता को लंबी दूरी की रेलगाड़ियों में आने व जाने में काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। राजस्थान में पर्यटकों, ऐतिहासिक, धार्मिक स्थान पर श्रद्धालुगण के आवागमन से सफर तय करने में कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। पाली की जनता को लंबे अरसे से दिल्ली की ओर रेल सेवा से वंचित रखा गया है। इस क्षेत्र को रेल सुविधा उपलब्ध करवाये जाने हेतु आपसे मेरे बार-बार आग्रह करने के बाद भी पाली से दिल्ली के लिए इंटरसिटी सुपरफास्ट चालू नहीं की है इसलिए आगामी बजट में नई गाड़ी की स्वीकृति दिलाए।

राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी (दिल्ली-अहमदाबाद) 12958/12957 का ठहराव मारवाड़ जंक्शन या फालना पर करवाया जाए। जोधपुर से पूना (11089/11090) चलने वाली सीधी एक्सप्रेस गाड़ी को सप्ताह में प्रतिदिन किया जाए। जोधपुर से चेन्नई (16125/16126) जाने वाली गाड़ी के फेरे बढ़ाये जाए। कालका एक्सप्रेस (बाड़मेर-हरिद्वार) 12488/12487 का ठहराव पीपाड़रोड़ स्टेशन पर करवाया जाए। जैसलमेर-दिल्ली इंटरसिटी गाड़ी (14059/14060) का तिवरी स्टेशन पर ठहराव करवाया जाए। उपरोक्त सभी गाड़ियों की कार्यवाही करने हेतु आपसे कई बार निवेदन किया है। अतिशीघ्र आवश्यक कार्यवाही कराने की कृपा करें।

---

\* Speech was laid on the Table.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Since the rail density is very high in the State of Kerala, it needs more facilities, as far as the passengers are concerned. The frequency of the Rajdhani Express as well as Sampark Kranti Express has to be increased. I request that at least one more day has to be added from what it is today.

With regard to Palakkad Coach Factory, the hon. Minister has already given an assurance. I also request that the Cherthala Wagon Factory, which falls under the constituency represented by Minister Venugopal, is also to be taken up because these are the two major projects which were included in the earlier Budget.

As far as the local trains are concerned, they are most important for the local passengers. We have already submitted representations to start a new local train from Calicut to Mangalore or Kannur to Mangalore. It was announced by the earlier Ministers, Mr. Velu, and also Mr. Ahmed, but it has not materialized. We have faith in the new Minister in whom we have the faith, as he is hearing all the speeches and is also smiling with us. Therefore, we expect that something will come out. The passenger train from Kannur to Mangalore is an essential thing, as far as the northern part of the State is concerned.

As far as the new surveys are concerned, there are a number of surveys which were conducted in Kerala, but nothing has been taken up. I think the Kanhangad-Panathur-Kaniyur survey was conducted two years back and the report was submitted. I think the cost benefit ratio is 2.6 which is positive. That also has to be taken up for consideration because that leads to inter-State connectivity between Karnataka and Kerala. It is also the shortest route to Bengaluru. I think it is under the consideration of the Government.

In your meeting in Trivandrum, we the MPs and even the Ministers have raised some major issues, including the issue concerning vendors in the railway stations. You had promised us that within one week after your coming back here,

the issue will be resolved. Till now, these workers have not got jobs. The promise is yet to be fulfilled.

Sir, there is nothing wrong. A large number of passengers want to get the food items. They wanted to get the tea. They wanted to get the refreshments. They are not able to go to the coffee shop. At the same time, a large number of workers especially in the Palakkad division are still denied the employment. So that issue has to be taken into consideration.

Sir, as far as the infrastructure facilities are concerned, I know that it has not come before you. At the same time, the upgradation of the platforms, the shelter issue, the drinking water, ROB can be taken at the DRM's level and GM's level. It is unfortunate to say and other Members have also said that these officers are not listening. We are getting the stereotype reply from the Railways. If I have given the letter complaining on some thing last time, the reply I got earlier from the Railway and the reply which I may get now will be the same. They are not making any inquiry. The infrastructure facility, especially the northern part of the State, is very bad. I think that I may be allowed to lay down the remaining part of the speech.

MR. CHAIRMAN : Part of the speech cannot be laid. You can finish your speech very quickly by mentioning the main points only.

SHRI P. KARUNAKARAN : The other main issue is the safety of the passengers. There are number of incidents in the State of Kerala, not only in Kerala but also in other parts of the country. Railways have to depute more police force, not only by the Railways alone but the Railways have to consult with the State Government. There should be a coordination between the Railways and the State police because murder cases are also reported, rape cases are reported, the theft cases are reported and especially, the women passengers are very afraid of traveling. So, the Government should take into consideration the safety aspect also because it is the most important.

There are about 65 ROBs in the State of Kerala and only 15 to 20 are completed. I think that there was a discussion in your presence in the State of Kerala. The Government should give a special package for the Railways in Kerala because we have large number of difficulties. I have written a long speech but the Chairman is not allowing to read it out though he is very much interested in the Railways and he is also not allowing me to lay down the remaining speech. The Government should call a meeting of the MPs of Kerala here itself and we have made a number of suggestions with regard to the new surveys and also the new projects. I think that the Minister may take these issues into consideration and especially with regard to the issues relating to northern part of Kerala and also about the Cherathala Wagon Factory.

**\*श्री रघुवीर सिंह मीणा (उदयपुर):** वर्ष 2011-12 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) पर निम्नलिखित बिन्दुओं पर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

**उदयपुर के राणा प्रताप नगर स्टेशन पर रेलों की ठहराव हेतु -** उदयपुर शहर की आधी आबादी राणा प्रताप नगर स्टेशन से रेल में बैठती है तथा उतरती है। अतःसभी गाड़ियों का ठहराव 2-2 मिनट यहां होना चाहिए एवं एक अतिरिक्त बुकिंग खिड़की खोलें।

**जयसमंद रेलवे स्टेशन कायम कराएं -** उदयपुर-हिम्मतनगर लाईन पर जयसमंद रेलवे स्टेशन नाम से स्टेशन कायम करें ताकि सलुम्बर व अन्य क्षेत्र के लोगों को आने-जाने की सुविधा मिल सके।

**हाड़िरानी नाम से एक रेल चले -** हाड़िरानी विश्व में एकमात्र विरागना हुई हैं जिसने अपने पति को युद्ध में जाने हेतु प्रोत्साहित करने के लिए अपना शीश काटकर भेज दिया था। जिससे उसके पति को पीछे घर की याद नहीं आये। ऐसी विरांगना के नाम से एक ट्रेन का नाम हाड़िरानी रखा जाए ताकि आने वाली पीढ़ियां उसे याद रखें एवं इतिहास ताजा रहे।

**उदयपुर-जयपुर इंटरसिटी नियमित रूप से चले -** वर्तमान में उदयपुर-जयपुर इंटरसिटी चल रही है उसे नियमित किया जाए।

---

\* Speech was laid on the Table.

**उदयपुर, हिम्मतनगर ब्रोडगेज परिवर्तन** - उदयपुर, हिम्मतनगर ब्रोडगेज धीमी गति से चल रहा है कुछ रेलवे पुलों के टेंडर हुए एवं कार्य आरंभ हुआ कार्य को गति देने के लिए बजट का आवंटन किया जाए।

**उदयपुर सिटी रेलवे स्टेशन पूर्व दिशा की ओर भी प्रवेश आरंभ करना** - उदयपुर सिटी स्टेशन के पूर्व दिशा की तरफ पुलिस लाईन की तरफ से नया प्रवेश द्वार बनाया जाना आवश्यक है। इस तरफ प्रवेश होने से शहर की 50 प्रतिशत आबादी को आवागमन क लिए सुविधा मिल पायेगी एवं सिटी स्टेशन के प्रवेश द्वारा पर पार्किंग समस्या एवं भीड़-भाड़ की समस्या का समाधान होगा और नई बनने वाली बिल्डिंग को रेलवे के सौंदर्यकरण को ध्यान में रखते हुए बनाया जाये जिससे स्टेशन का सौन्दर्य बढ़ेगा।

**सिटी स्टेशन का हेरिटेज सौन्दर्यीकरण** - उदयपुर सिटी स्टेशन की मुख्य भवन का हेरिटेज सौन्दर्यीकरण किया जाये जैसा अजमेर रेलवे स्टेशन का किया हुआ है और रेलवे स्टेशन पर महाराणा प्रताप की प्रतिमा स्थापित की जाए।

**सिटी स्टेशन पर एस्केलेटर की स्थापना** - सिटी स्टेशन पर यात्रियों की सुविधा हेतु विद्युत चालित सीढ़िया लगवाई जाए।

**बजट में घोषित नई ट्रेनें चालू की जाए** - बजट में घोषित उदयपुर-बान्द्रा ट्रेन नम्बर 22901 एवं 22902 एवं शालीमार एक्सप्रेस दोनों ट्रेनें आरंभ नहीं हुई है इन्हें जल्दी आरंभ की जाए।



**जम्मूतवी ट्रेन नम्बर 12413 एवं 12414 का उदयपुर तक विस्तार** - अजमेर से जम्मू तक चलने वाली पूजा एक्सप्रेस ट्रेन नम्बर 12413 एवं 12414 को उदयपुर तक बढ़ाया जाए जिससे उदयपुर जम्मू पर्यटन सर्किट जुड़ाव हो जायेगा।

**मेवाड़ एक्सप्रेस ट्रेन नम्बर 12963 एवं 12964 का हरिद्वार तक विस्तार** - उदयपुर से हजरत निजामुद्दीन तक चलने वाली मेवाड़ एक्सप्रेस ट्रेन नम्बर 12963 एवं 12964 का हरिद्वार तक विस्तार किया जाए। दिल्ली पहुंचने के बाद मेवाड़ एक्सप्रेस 12 घंटे दिल्ली में खड़ी रहती है जबकि हरिद्वार आने-जाने में 5 से 6 घंटे का समय ही लगेगा एवं उत्तरांचल पर्यटन एवं धार्मिक सर्किट का उदयपुर से सीधा जुड़ाव हो जायेगा।

**उमरड़ा रेलवे स्टेशन तक ब्रोडगेज लाईन का विस्तार एवं स्टेशन भवन का निर्माण** - उदयपुर से उमरड़ा 12 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। उमरड़ा स्टेशन को वाणिज्य रेलवे स्टेशन एवं माल लदान के रूप में विकसित किया जाए। वर्तमान में उमरड़ा से मीटर गेज लाईन हिम्मतनगर तक जा रही है। मीटर गेज टैक के साथ ब्रोडगेज लाईन डाली जाये अर्थ वर्क का कार्य पहले हो चुका है। वर्तमान में माल लदान का कार्य देबारी स्टेशन एवं राणा प्रतापनगर स्टेशन से हो रहा है जिसमें सड़क मार्ग से स्टेशन तक माल लाने में लागत अधिक आती है एवं शहर के मध्य ट्रकों की आवाजाही से यातायात बाधित होता है और उमरड़ा के पास ही सभी खाद के कारखाने एवं रॉक फास्फेट आर.एस.एम.एम. की खदाने स्थित है। उमरड़ा स्टेशन ब्रोडगेज बनने से रेलवे की आय में अधिक वृद्धि होगी एवं राणा प्रतापनगर रेलवे स्टेशन पर रेलवे यातायात का दबाव कम होगा। साथ ही सिटी स्टेशन पर ट्रेन पार्किंग की समस्या का निदान होगा अभी वर्तमान में ट्रेनों की देबारी एवं मावली स्टेशन पर पार्क किया जाता है जिससे

डीजल का फालतू व्यय होता है। ट्रेनों को नजदीक ही उमरड़ा स्टेशन पर पार्क किया जा सकेगा।

उमरड़ा स्टेशन पर टिकट यू.टी.एस. एवं पी.आर.एस सेवा प्रारंभ की जाए - उमरड़ा रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की सुविधा हेतु टिकटों की यू.टी.एस. एवं पी.आर.एस. का रिजर्वेशन सुविधा प्रारंभ की जाए।

**श्रीमती पुतुल कुमारी (बांका):** सभापति जी, आपने मुझे इस विषय पर बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूँ। मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों का समर्थन करती हूँ। रेलवे के कार्यकलाप को मैंने काफी नज़दीक से देखा है और उसके तंत्र का काफी अनुभव भी है। मैं उसके बड़े नेटवर्क से परिचित और प्रभावित भी हूँ। जब कभी देश को खतरा उत्पन्न हुआ है चाहे वह सीमा पर जवानों को पहुंचाना हो, सुनामी आई हो या फिर गुजरात में आया भूकंप हो, रेलवे के तंत्र ने हमेशा सहायता की है। उस समय सबसे पहले जिसने सहायता पहुंचाई थी वह रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स था। मुझे यह भी याद है कि उस समय रेल के कर्मचारियों ने अपने एक दिन का वेतन प्रधानमंत्री राहत कोष में दिया था। लेकिन मैं कुछ संवेदनशील बातों की चर्चा करना चाहूंगी। एंटी कोलिशन डिवाइस और एंटी फॉगिंग डिवाइस का परीक्षण बहुत साल पहले हो चुका था। उसके बाद भी ये घटनाएं लगातार होती रहती हैं। आमने-सामने रेलगाड़ियां और मालगाड़ियां टकरा जाती हैं। कोहरे की वजह से भी दुर्घटनाएं होती हैं। रेलवे कन्वेन्शन कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में बताया था कि वर्ष 2009-10 में रेलवे के सुरक्षा बजट में 1071.36 करोड़ का प्रावधान था, लेकिन वर्ष 2010-11 में उसे घटाकर 335 करोड़ रूपए कर दिया गया। हमें आये दिन सूचना मिलती रहती है कि रेलवे को धन की कमी का सामना करना पड़ रहा है। इसके लिए कभी माल भाड़े में वृद्धि की जाती है, कभी यात्री किराया बढ़ा दिया जाता है। मैं जानना चाहूंगी कि पांच साल रेलवे के रिजर्व फंड में तीस हजार करोड़ रूपए रिजर्व में रखे गए थे, आज उसकी क्या स्थिति है?

महोदय, जैसा मैंने पहले बताया कि रेलवे कार्यकलापों से मैं भलीभांति परिचित हूँ और काफी अपनापन भी अनुभव करती हूँ, क्योंकि मेरे पति का संबंध रेलवे के साथ रहा, उन्होंने रेल राज्य मंत्री के रूप में काम किया। उस समय की रेल मंत्री और आज बंगाल की मुख्यमंत्री ममता दीदी के साथ उनके काफी सौहार्दपूर्ण संबंध रहे और उनके साथ काफी समय उन्होंने काम किया। आज की तारीख में रेल मंत्री दिनेश त्रिवेदी जी हैं। बांका के लोगों ने मुझे अपना प्रतिनिधि चुनकर भेजा है, बांका मेरा संसदीय क्षेत्र है। वहां के लोगों को लगता है कि रेलवे का काफी असंवेदनशील रवैया बांका के प्रति रहा है। हमारी कुछ परियोजनाएं हैं, जो अधूरी पड़ी हैं, जो काफी पहले शुरू की गयी थीं। मैं मांग करती हूँ कि उन परियोजनाओं को संवेदनशीलता के आधार पर पूरा किया जाए। देवघर से सुल्तानगंज रेल लाइन परियोजना, मंदार हिल से दुमका परियोजना, इन अधूरी परियोजनाओं का काम थोड़ा शीघ्रता से किया जाए ताकि वह समय से पूरी हो सकें। बिहार में सहसराम से गरीब रथ दिल्ली आती है, लेकिन वहां वाशिंग पिट नहीं है।

महोदय, मैं बताना चाहती हूँ कि वाशिंग पिट वह प्रणाली होती है, जहां रेलवे कोच की सफाई और धुलाई की व्यवस्था होती है। गया में वाशिंग पीट है, लेकिन सहसराम से गरीब रथ दिल्ली आती है, इसलिए

मैं मांग करती हूँ कि बांका से एक गरीब रथ ट्रेन चलायी जाए, क्योंकि बांका से सिर्फ 40 किलोमीटर की दूरी पर भागलपुर रेलवे स्टेशन है, जहां पर वाशिंग की सुविधा उपलब्ध है। इसके साथ ही मैं कुछ और भी रेल की मांग करना चाहती हूँ जो कम बजट में संभव हो सकती हैं। भागलपुर-दादर एक बड़ी ट्रेन है, जो दक्षिण की तरफ जाती है, मैं चाहती हूँ कि उसे बांका से खोला जाए, ताकि वहां के लोगों को उसका फायदा मिल सके। बांका से मुंबई तक के लिए एक नयी रेल चला दी जाए। बांका कलक्ट्रेट में एक हाल्ट का निर्माण करा दिया जाए। मगध एक्सप्रेस जो दिल्ली से इस्लामपुर जाती है, वह कभी-कभी पटना से ही वापस लौटकर आ जाती है। ऐसा कैसे संभव है कि दिल्ली आने वाली कोई ट्रेन अलीगढ़ से वापस लौटकर चली जाए, वह अपने गंतव्य तक न पहुंचे, बीच रास्ते से वापस चली जाए, ऐसा कैसे संभव है? इस पर ध्यान देने की जरूरत है।

महोदय, यह बहुत संजीदा बात है। सुल्तानगंज रेलवे स्टेशन से लाखों लोगों की धार्मिक भावनाएं जुड़ी हैं। वहां से लोग जल उठाते हैं और बैद्यनाथ धाम जाकर पूजा करते हैं। सावन के महीने में लाखों लोग वहां से जल उठाते हैं, आप सब उसके धार्मिक महत्व को जानते हैं। उसे रेलवे की तरफ से बी-ग्रेड के स्टेशन का दर्जा दिया गया है, लेकिन आज की तारीख में वहां जो सुविधायें उपलब्ध हैं, वे डी-ग्रेड के बराबर हैं। मैं मांग करती हूँ कि वहां पर रेलवे की तरफ से एक अस्पताल का भी निर्माण किया जाये क्योंकि वहां पर काफी लोग हताहत हो जाते हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहती हूँ कि जहां एक तरफ आप कश्मीर से कन्याकुमारी तक को रेल से जोड़ रहे हैं, आप मरू स्थानों में रेल ले जा रहे हैं, लेकिन हमारे बांका क्षेत्र की स्थिति दयनीय है। मैं वहां से पटना सात घंटे में आती हूँ और फिर पटना से ट्रेन पकड़कर दिल्ली आती हूँ। आप सोच सकते हैं कि वहां के लोगों की दयनीय हालत कैसी होगी? इतने साल के बाद भी वह क्षेत्र विकास की दृष्टि से एकदम अधूरा है। हमारे यहां उद्योग-धंधे विकसित नहीं हो पाते हैं। इस पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है। महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ।

**श्री विष्णु पद राय (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह):** सभापति जी, मैं आदरणीय रेल मंत्री जी को याद दिलाना चाहता हूँ कि पूर्व रेल मंत्री एवं पश्चिम बंगाल की मुख्य मंत्री ममता जी ने रेल बजट में माँ, माटी और मानुष की बात कही थी और उन्होंने घोषणा की थी कि पोर्ट ब्लेयर से डिगलीपुर तक रेल लाइन बनाएँगे। उन्होंने कहा था कि बैकवर्ड और रिमोट एरिया के नाते इसको करेंगे तथा प्लानिंग कमीशन से चर्चा करके इस लाइन को लाएँगे। लेकिन डेढ़ साल बीत चुके हैं, इस मामले में कोई प्रगति नहीं हुई है। मैं अनुरोध करना चाहूँगा कि वहाँ रेल लाइन की ज़रूरत क्यों है। भारत को चीन से खतरा है और डिगलीपुर आइलैन्ड से 50 किलोमीटर दूर कोको आइलैन्ड पर चीन बैठा है। उसने वहाँ एयरपोर्ट बना दिया, जेट्टी बना चुका है, एटॉमिक वारहेडज़ लेकर वह बैठा है। इस कारण से डिगलीपुर से पोर्ट ब्लेयर तक रेल लाइन बहुत ज़रूरी है। स्टैंडिंग कमेटी ने रिकमंड भी किया है, कम से कम उस पर ध्यान दिया जाए। ... (व्यवधान) लोकपाल पर स्टैंडिंग कमेटी की चर्चा छोड़ दीजिए, अभी हम इस पर कहना चाहते हैं।

मैंने रेल मंत्रालय को एक पत्र दिया था और मांग की थी कि मुश्किल आसान के माध्यम से पाँच पोस्ट ऑफिस द्वारा रेलवे के कंप्यूटराइज्ड टिकट उपलब्ध हों। मैं आपको धन्यवाद दूँगा कि डिगलीपुर पोस्ट ऑफिस आप खोलने जा रहे हैं, लेकिन बाकी चार स्थानों पर रह गया है। मेरी मांग है कि कार निकोबार, कैम्बल बे, जो भारत का आखिरी हिस्सा है, जहाँ इंदिरा गांधी का स्टैच्यू लगाया गया है, हड बे, फरारगंज आदि एरिया में भी मुश्किल आसान स्कीम के नाम पर पोस्ट ऑफिस में कंप्यूटराइज्ड टिकट सैन्टर खोला जाए।

सभापति जी, एक और बात है। 25 मोबाइल टिकटिंग वैन सेंक्शन कीं। कम से कम अंडमान निकोबार का ध्यान करते हुए पोर्ट ब्लेयर को भी एक दें यह हमारी प्रार्थना है।

आखिरी बात मैं मज़दूरों के हित में कहना चाहता हूँ। मैं अभी हावड़ा राजधानी में आ रहा था। इसकी केटरिंग आई.आर.सी.टी.सी. करता है। उसमें केटरिंग का काम आउटसोर्स कर एक एजेन्सी को दिया जिसका नाम है जी.ए.डिजिटल वैब लिमिटेड। इसमें ट्रेन में 16 कर्मचारी वेटर के रूप में का काम करते हैं और उनको क्या मज़दूरी मिलती है, यह आप सुनिये क्योंकि आप उस दल के प्रतिनिधि हैं जिसका स्लोगन माँ, माटी और मानुष का है। स्लोगन दिया आम आदमी का, और मज़दूर एक दिन में अप एंड डाउन ट्रिप में काम करता है तो उसको 400 रुपये मिलते हैं। 30 दिन काम करने से उसको मज़दूरी 4000 रुपये से 4800 रुपये मिलती है। इन मज़दूरों के लिए कोई प्रोविडेंट फंड नहीं है, बोनस नहीं है, ग्रैज्युटी नहीं है, कैजुअल लीव नहीं है, एनुअल इनक्रीमेंट नहीं है, मैडिकलेम की सुविधा नहीं है, कपड़े धोने के लिए वॉशिंग एलाउंस भी नहीं है और मिनिमम वेज भी उनको नहीं दे रहे हैं। ... (व्यवधान) सभापति जी, मैं आपकी ही

बात कर रहा हूँ जो सीपीएम कहती है। मैं मज़दूर वर्ग के लिए बात कर रहा हूँ। मज़दूर वर्ग को मिनिमम वेजेज़ भी ये एजेन्सीज़ नहीं दे रही है। उनको अपॉइंटमेंट ऑर्डर भी नहीं मिला, पेमेन्ट बैंक से भी नहीं होती बल्कि बैंक में होती है। ये संस्थाएं हैं - सौमिक एजेन्सी, स्वास्तिक एंटरप्राइज़ेज़, जीए डिजिटल बैंक लिमिटेड आदि संस्थाओं के नाम पर करीब करीब 1500 कर्मचारी काम कर रहे हैं जिनकी माली हालत यह है महीने में 4000 रुपये उनको मिलते हैं। आप सोचिये उनका गुज़ारा इसमें कैसे होने वाला है। कपड़े भी धोने हैं, और काम भी करना है तथा हर सांसद जो ट्रेन में चढ़ेगा, जो माँगेगा, वह खाना भी खिलाना पड़ेगा। उस मज़दूर के हित के लिए कम से कम मिनिमम वेजेज़ अवश्य दी जाएँ, यह हमारी मांग है। अंत में मैं फिर कहना चाहता हूँ कि अंडमान निकोबार को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्री इस तरफ तत्परता से ध्यान दें।

\* SHRI THOL THIRUMAAVALAVAN(CHIDAMBARAM): Hon. Chairman, I thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on Supplementary Demands for Grants pertaining to the Ministry of Railways.

Indian Railways has got a long tradition and is one among the most popular railway systems in the world. Railways unites and integrates various parts of India which has got several states with different languages and culture. Many languages and rivers divide India. It is Railways that unites geographically the entire India. That way Railways is a symbol of national integration. In this great Indian Railway System even in this 21<sup>st</sup> Century, manual scavenging is there still. We want India to emerge as a super power. We want our quality of life to improve to a world standard level. But still we have not taken efforts to put an end to the practice of shaming men and humanity. The manual scavenging still seen in the Railways make us to hung our heads in shame. Hence, I urge upon the Government to put an end once and for all to this practice carried out through Safai Karamcharis.

Railways must also endeavour to fill all the vacancies reserved for Scheduled Castes and Scheduled Tribes. Backlog vacancies must be filled through special drives.

When compared to other States Tamil Nadu is discriminated. Tamil Nadu extends upto Kanniakumari in the South as a vast stretch of land. But only Chennai the capital city continues to remain as a connecting link to other States and cities of the country. The northern states are linked directly with Chennai Central only. This leaves other parts of Tamil Nadu high and dry to have a direct link. Hence, I urge upon the Railways to go in for a third terminal in Royapuram for all north bound trains while central station will have direct link with all the

-----  
\* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

southern districts of Tamil Nadu. It is to be noted that the first train in the South commenced its first journey from Royapuram. A new terminal that will link southern districts directly with north bound trains may be created in Royapuram, as 72 acres of land area is available there.

Lakhs of Tamils are travelling from Bangalore and Mumbai to Tamil Nadu almost daily on business and as pilgrims. Everyday thousands of them travel towards Southern districts. During festive season, the number of passengers increase manifold. Hence, there is an urgent need to run a daily train between Mumbai and Nagarcoil and another train between Bangalore-Nagarcoil. Madurai-Kanniyakumari line may be doubled and this work may be taken up at the earliest.

Thirteen Express Trains bound for Kerala though going by Coimbatore city do not go to Coimbatore Junction. This is an important industrial city and the people of the city are agitated about this for long. Hence, I urge upon the Railway Ministry to see that all the trains bound for Kerala go through Coimbatore Junction. Cuddalore town's Thirupappuliyur junction must get a stoppage for the express trains like Chennai-Tiruchendur Express, Chennai-Rameswaram Express, Bhuvaneshwar- Rameswaram Express and Varanasi- Rameswaram Express.

Villupuram *via* Mayiladuthurai used to have four trains earlier now it has been reduced to two after the gauge conversion. This affects the students of Annamalai University. In the name of gauge conversion, several trains in several places were suspended but most of them are yet to be restored. I urge upon the Railways to look into this.

Eechangadu Railway Station near Tiruchi is an industrially important town, which has got many cement factories, a sugar mill and many educational institutions. Railways get a revenue of about fifty crores of rupees exclusively from this area. Hence, I urge upon the Railway Minister to suitably instruct Southern Railway to provide a stoppage at this station for both Guruvayur Express and Kanniyakumari Express.



The survey work for laying a new railway line between Chennai and Cuddalore *via* Puducherry and Mamallapuram was completed long back. I urge upon the Railways to take up the project immediately.

SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Sir, thank you for giving me this opportunity.

First of all, I would like to congratulate our hon. Minister who has taken several steps to improve the railway services and amenities for the passengers, to the extent possible.

There are long pending demands for improvement of railway services in my constituency and my State. We had been neglected and I am sorry to say that we are being given step-motherly attitude by the Railway authorities for very many years.

I would like to say one thing here that we are a part of this great nation and we are not outside the nation. Unfortunately, I can show many examples of conditions of coaches, especially those are running in Kerala, that are pathetic and inhuman for public travelling.

We could see cockroaches and rats running around. There is no proper disinfection in coaches. With torn seats and filthy toilets, the travel is indeed a night mare. The incidents of harassments, especially, to the female passengers, are on the rise and Railways are still to tackle this menace.

Another important thing is that the Palakkad Division has been demanding for the completion of doubling of the remaining portion, electrification and extension of doubling on the Konkan Rail, without which the benefit of doubling will not be attained. In fact, the electrification work has totally been neglected.

The Palakkad Division is now witnessing one of the worst team of officers, who are practically destabilising the Division. I may mention here one thing that nine Members of Parliament from Malabar region, cutting across party lines, from the region had requested for a change of guards at Palakkad Division. There is a strong demand for change of guards at Palakkad Division. At times, their attitude and behaviour reminds of the colonial *Raj*. But it is not only that, there are recent orders of discontinuing the vendors, who were also arrested, from serving the passengers at the platform in Palakkad Division, have again caused much

inconvenience both to the passengers and the vendors, who have lost their subsistence.

Several times, I have raised this issue in this august House as well as brought to the notice of the hon. Railway Minister for the extension of the Train No. 16517 from Kannur to Calicut. Similarly, the demand for an inter-city day train from Calicut to Bengaluru has not been introduced. The announced Mangalore-Howrah train has not yet started.

The then hon. Railway Minister had included Calicut for development as a world class station. Unfortunately, no progress has been seen on this. We should consider imbibing the local architecture into world class for developing these stations, instead of spending millions on brining in international designs.

The long over due Guruvayur-Thirunnavaya rail link is still a dream come true. The proposed, Calicut –Angadipuram and the much demanded Mysore connectivity is still a distant dream. The work on Calicut-Beyepore port link has not yet started.

Not only that, the then, hon. Railway Minister Mamtaji has announced three major projects for Kerala, that is, coach factory at Palakkad, wagon factory at Cherthala and special train for Kerala. I would like to know from the hon. Railway Minister that as a successor of Mamtaji, what actions you are going to take on such dream projects. When will it be realised?

The welfare of the staff is also a major criterion. The pathetic conditions of the railway staff quarters at Calicut are a major concern. These are to be demolished and reconstructed immediately.

The ROB at Panniyankara and Kadalundi, where the prestigious NIRDESH, a Ministry of Defence establishment is coming up; an underpass at Kadalundi (Vadakkumpad); the renovation at Feroke Railway Station; level crossing at Puthiyappa and shifting of the existing level crossing at Elathur are some of the infrastructural developments that needs immediate consideration.

While going through the Supplementary Demands, it is unfortunate that not a single issue relating to the development in Palakkad Division has been included. So, some of the issues outlined should be included in the supplementary Budget.

Last but not least; I would like to suggest that a committee under a local MP should be constituted for monitoring the developmental activities of the major stations like Kozhikode.

While concluding, I would like to remind the hon. Minister that the office of the CAO for Kerala as announced should be opened immediately for the required overall infrastructural development of the Railways in the State.

I would like to urge through you that these issues may be addressed. I stand to strongly support the Supplementary Railway Budget and Appropriation (Railways) No. 3 Bill of 2011.

DR. TARUN MANDAL (JAYNAGAR): Sir, I rise to support the Supplementary Demands for Grants – Railways. I know our Railway Minister along with his team is working very hard to maintain the performance of Railways, ensure safety and also to improve the services.

Sir, I come from a very under-developed area of Sunderbans. Our earlier Railway Minister was kind enough to extend some of the projects up to those areas. I would request the present Railway Minister to expedite those works relating to Canning, Gosaba and Basanti areas of Sunderbans. They relate to doubling of lines, railway bridges and railway tracks.

I hope that it would fulfill the commitment of the earlier Minister as also the Railways that no vendor or small businessmen or hawkers who are earning their livelihood by the side of Railways will be evicted without giving proper compensation and rehabilitation.

Sir, the line Sealdah -- Laxmikantapur -- Namkhana through which the passengers for Ganga Sagar mela travel every year is very much over-loaded due to lack of sufficient number of trains. Therefore, the number of trains on this line should be increased. I would request that even some shuttle trains could also be introduced. Provision of some first class compartments on the lines of Mumbai Suburbs can be included for some specific passengers and specific group of people.

There is a problem in our State as well as in other States that some halt stations are managed by some contractors. They sell tickets and do all kinds of works on the stations. They remain on contracts. So, the Railways should look into this matter with sympathy and in a humanitarian way so that their jobs remain with the Railways and their contracts are renewed and they could earn their livelihood.

Sir, we need to look to the East. Some works of gauge conversion from metre-gauge to broad-gauge in the areas of Silchar, Lumding and Agartala are pending for the last 15 years. I had an occasion to meet people of these areas.

They came here for a demonstration at Jantar Mantar. They met the Railway Board also. Recently a Committee for the implementation of the work relating to conversion from metre-gauge to broad-gauge met the General Manager (Construction) at Malegaon, Guwahati. He promised that this work would be completed by 2013 and also told that some law and order problem in the Dima Hasao area, that hilly area should be taken care of by the Assam State Government. Therefore, this work is not progressing properly. People say that the transporters and roadways lobby is preventing the progress of that job.

Similarly, the work relating to conversion to broad-gauge line in Agartala sector should be implemented immediately. The work up to Subroom area is also pending and that should also be done.

As regards safety and security of Railways, recently the confidence of our passengers has shaken a bit due to repeated derailments, accidents, collisions, etc. I have found that there are certain reasons for this and some solutions can be found out, if the Railway Minister could pay more attention to these points.

In 1974, the number of employees in Railways was 22.5 lakh and now it has reduced to 12.5 lakhs. So, there is a reduction of ten lakhs. So, it has to be increased. Recently, a news appeared in a daily that around 1.57 lakhs of posts in Group IV and Group C are vacant. These vacancies have to be filled up.

Sir, the railway lines, coaches and bridges which are old, should be immediately taken care of. Another report came out in the *Statesman* which was written by one of the retired railway officers saying that around Rs.50,000 crore have been lost by the Railways due to corruption. This have to be taken care of by the Minister so that matters concerning safety and security are taken care of. If it is done, then only our people will have confidence in Railways.

\*SHRIMATI SANTOSH CHOWDHARY : I request Hon'ble Minister that number of NRIs and businessmen travel by Shatabdi and Rajdhani trains to all over India. Similarly young students, bureaucrats etc. also prefer to travel by these trains.

These days laptops and i-pads have become very frequent because of their ease of use. People make full use of their times by working on these devices.

I am of the opinion that we enable that travelers to use their internet via wifi during their travel in the trains will enhance their travel experiences with Indian Railways.

I think you will agree that it will bring more revenue but also save the travelers a lot of time and will increase their efficiency as these people will be able to make up for the lost time in their businesses.

Again, I request the Hon'ble Railway Minister to provide these facilities in the Shatabdi and other trains for the benefit of educated passengers. I support the Appropriate Bill on Railways.

---

\* Speech was laid on the Table.

**सभापति महोदय :** रघुवंश प्रसाद जी, आज समय कम है, इसलिए आप आज एक ही सवाल पूछिए।

...(व्यवधान)

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली):** सभापति महोदय, यह एक-डेढ़ लाख का सप्लीमेंट्री बजट है।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय:** तब ज्यादा बोलने की जरूरत नहीं है, आप एक मिनट में अपनी बात खत्म कर दीजिए।

...(व्यवधान)

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** सभापति महोदय, मेरा कहना यह है कि हिन्दुस्तान के कुछ प्रांत के लोग रेलगाड़ी देखेंगे या नहीं? अरुणाचल प्रदेश, मेघालय, सिक्किम, कोहिमा, नागालैंड और मणिपुर में भी रेल पहुंचनी चाहिए। इन सब राजधानियों में रेलवे लाइन कब जायेगी, वहां के लोग कब रेल देखेंगे, सवाल नम्बर एक? सवाल नम्बर दो-हाजीपुर, वैशाली, सुगौली रेलवे लाइन बन रही है, वह कब पूरी होगी? नम्बर तीन-नेशनल रिहैबिलिटेशन सैटिलमेंट पॉलिसी, 2007 को रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया। हमारे प्रश्न के उत्तर में उन्होंने कहा है कि हम इसे स्वीकार करते हैं। उसमें है कि मुआवजे के अतिरिक्त किसान परिवार के एक सदस्य को नौकरी भी देंगे। हाजीपुर से सुगौली, छपरा से मुजफ्फरपुर, मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी, ये तीन रेलवे लाइन बन रही हैं। इनमें कुछ निर्माण हुआ है, कुछ बाकी है, वह कब पूरा होगा? उसमें करीब सात हजार परिवार किसान हैं, जिनकी जमीन औने-पौने दाम में ली गई है, उनको नौकरी कब तक मिलनी है, अब यह अहम सवाल है? पटना में जो रेलवे ब्रिज बन रहा है, सभापति महोदय, आप तो पटना से ज्यादा नजदीकी



हैं, पहले रेलवे के भी बड़े भारी आफिसर थे और पार्लियामेंट की स्टैंडिंग कमेटी के चेयरमैन हैं, तो पटना का रेलवे पुल कब पूरा होगा? वह रेल कम रोड ब्रिज कब पूरा होगा, यह हमारा सवाल नम्बर चार है?

हमारे इलाके में मोतीपुर रेलवे स्टेशन है। वहां चीनी मिल है और रेल रैक और ईस्ट वैस्ट कोरीडोर उसके बगल में है। वहां के रेल यात्री संघ नरेकी पर सवार है, वह वहां चार रेलगाड़ियां रोकने को कह रहा है, रेलगाड़ी देहरादून एक्सप्रेस है, पोरबन्दर एक्सप्रेस है, ताप्ती-गंगा है, वह इन सब रेलों को वहां रोकने की मांग कर रहा है। वहां अभी तक प्लेटफॉर्म पुराने जमाने का छोटी लाइन का है। वहां इतनी ऊंची बड़ी रेलगाड़ी बड़ी लाइन वाली आती है, उसमें चढ़ने में लोगों को नहीं बनता, दिक्कत होती है। वहां के लोग कहते हैं कि बड़ी लाइन के मुताबिक प्लेटफॉर्म दोनों तरफ होना चाहिए, नहीं तो वहां के लोगों को बहुत तकलीफ है। वहां प्रतीक्षालय नहीं है, प्रकाश की व्यवस्था नहीं है, पानी-पाखाने की व्यवस्था नहीं है। वहां पानी टंकी की मांग है, शौचालय की मांग है...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** बस, आखिरी सवाल बोलिये।

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** हम अपने क्षेत्र की बात बोल रहे हैं, इसलिए कब तक मोतीपुर स्टेशन का काम होगा? उसी जगह नलियार हाल्ट है। वह 25 वर्ष से हाल्ट ही है, अब तक स्टेशन हुआ ही नहीं है। फिर हाजीपुर से मुजफ्फरपुर के बीच में बेनीपुर स्टेशन है, पीलापुर, बेनी पट्टी हाल्ट है, वह स्टेशन नहीं हुआ, अभी तक हाल्ट ही है। वहां के लोग कहते हैं कि इसको स्टेशन का दर्जा मिलना चाहिए, इसलिए नलियार को कब स्टेशन का दर्जा मिलेगा? इसके अलावा कांटी थर्मल पावर प्लांट वहां है और बड़ा मशहूर स्थान है, ऐतिहासिक स्थल है, लोग कहते हैं कि वहां पर इण्टरसिटी ट्रेन को रोकना चाहिए।

मेरा अन्तिम सवाल है कि जो यहां से मुजफ्फरपुर-जसवन्तपुर जो सप्ताह में एक दिन गाड़ी जाती है, वह तीन महीने पहले ही भर जाती है। उससे पढ़ने वाले लोग और उनके गार्जियन जाते हैं। वहां के लोगों ने मांग की है कि उसको सप्ताह में कम से कम दो दिन कर दिया जाये। मैं विशाखापटनम गया था, हमारे यहां के हजारों लोग वहां रहते हैं। वहां से सप्ताह में एक दिन गाड़ी जाती है, उसमें भी लोगों ने पहले जुटकर मांग की कि उसे भी सप्ताह में दो दिन विशाखापटनम से करना चाहिए। ...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** आपका यह सब काम हो जायेगा।

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** अन्तिम प्रश्न-चन्द्रौली का जो रेलवे ओवरब्रिज है, वह कब पूरा होगा? नहीं तो हम एक घंटा गाड़ी रोक कर बैठे रहे, हमें वहां पर जाना था, वहां धार्मिक सभा थी, वहां पहुंचने में बड़ा कष्ट हुआ, इसलिए वह कब पूरा होगा? वह पूरा होना चाहिए।



**श्री कमल किशोर 'कमांडो' (बहराइच) :** सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। मैं आज रेलवे की सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट्स के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। बहुत सारी बातें हो गयी हैं। मैं केवल दो-तीन बातें कहकर अपनी कांस्टीच्युएंसी बहराइच पर आऊंगा।

पहली बात मैं रेलवे में सिक्योरिटी के बारे में कहना चाहूंगा। बहुत सारी व्यवस्थायें हो चुकी हैं, लेकिन मेरा एक अर्ज है कि कम से कम आरपीएफ और आरपीएसएफ को बढ़ाया जाए और जल्द से जल्द बढ़ाया जाए। रेलवे में सिक्योरिटी में प्वाइंट है। दूसरा, नौकरियों में जो वैकेंसीज बची हुयी हैं, उन्हें तत्काल प्रभाव से भर्ती कराया जाए।

अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र बहराइच के बारे में कहना चाहता हूँ। बहराइच बार्डर का इलाका है, जहां एक बड़ी रेलवे लाइन की स्वीकृति हुयी है। गोंडा-बहराइच रेल लाइन पर कई दिनों से काम चल रहा है, लेकिन उसकी गति बहुत धीमी है। मैं चाहूंगा कि उसे तत्काल पूरा किया जाए। जब यह रेलवे लाइन सैंक्शन हुयी थी, उस वक्त इस पर खर्च केवल 74.42 करोड़ रुपए था, लेकिन यह खर्च बढ़ते-बढ़ते 170 करोड़ रुपए हो गया। अभी 35 करोड़ ही मिला है, वहां 135 करोड़ और लगेगा, तो जैसे-जैसे इसका काम लेट हो रहा है, यह खर्च बढ़ता जा रहा है। एक बात और कहना चाहूंगा कि यह जो रेलवे लाइन बन रही है, पूर्वोत्तर रेलवे लाइन का एक मंडल है, जो लखनऊ डिवीजन में आता है। गोंडा से बहराइच केवल साठ किलोमीटर है। इसको बनाने में इतना समय लग गया, यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण बात है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि यह बहुत गरीब इलाका है। बहराइच एक ऐसा इलाका है, जहां माइनोरिटी के लोग, एससी और एसटी के लोग काफी संख्या में निवास करते हैं और वहां काफी संख्या में आदिवासी लोग हैं। उन्होंने बड़ी रेलवे लाइन पर यात्रा तो कभी देखा ही नहीं है। मैं चाहूंगा कि इस काम को जल्द से जल्द पूरा किया जाए।

बहराइच से नानपारा होते हुए नेपालगंज से जुड़ा हुआ एक इलाका है, नेपालगंज चूंकि नेपाल से सटा हुआ है, जहां अगर यह सैंक्शन हो गया, अमान परिवर्तन के लिए भी रेल का काम सैंक्शन हो गया, इसकी संस्कृति हमसे मिलती-जुलती है। अगर यह रेलवे लाइन वहां बनकर तैयार हो जाएगी, तो वहां से आने के लिए सुविधा होगी, नेपाल से सामान ज्यादा आता है। वह जब इससे सामान उठाएंगे, तो निश्चित रूप से वित्तीय फायदा होगा।

जरवल से बहराइच तक नई रेल लाइन बनाने के लिए सर्वेक्षण हो गया है। इसके लिए जल्द से जल्द धन उपलब्ध कराया जाए और इसका कार्य शुरू कराया जाए। बहराइच-रिसिया सड़क मार्ग पर एक ओवर ब्रिज का कार्य धीमी गति से चल रहा है। उसे शीघ्र पूरा कराया जाए।

मेरे बहराइच क्षेत्र में जो सबसे इंपोर्टेंट है, गोंडा-बहराइच-नानपारा-मैलानी रेलमार्ग पर कैलाशपुरी एक हाल्ट के लिए मैंने कई बार मंत्री महोदय से निवेदन किया और फिर एक बार मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि गायघाट तथा कैलाशपुरी में एक हाल्ट स्टेशन जल्द से जल्द दे दिया जाए। वहां जंगल का इलाका है और वहां बहुत सारे गरीब लोग बसे हुए हैं। रिसिया रेलवे स्टेशन के सामने बड़गावां चौराहे पर रेलवे क्रॉसिंग से थाना रेलवे क्रॉसिंग तक की सड़क अत्यंत क्षतिग्रस्त है, उसका निर्माण कराया जाए।

एक और अहम मुद्दा है, मंत्री जी, बिछिया रेलवे स्टेशन पर गोकुल एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। मैं कई बार लिख चुका हूं, मेरा निवेदन है कि जल्द से जल्द इसे दिया जाए।

वैशाली एक्सप्रेस के संबंध में हम लोगों ने पहले भी निवेदन किया था, जिसमें सारे मॅबर आफ पार्लियामेंट यात्रा करते हैं। हम लोगों ने निवेदन किया था कि उसमें कम से कम एक कोच बढ़ाया जाए, लेकिन यह काम आज तक नहीं हुआ है। यह जल्द से जल्द कराया जाए। जो भी सामान और कपड़े हैं, उनकी भली प्रकार से किफायत की जाए।

DR. RATNA DE (HOOGHLY): Mr. Chairman, thank you. At the outset, I would like to laud the efforts of the hon. Minister and the Railway Board for bringing these demands to take care of the development of the Railways. I would like to make some points. Many railway projects were announced by the former Minister of Railways and presently the Chief Minister of West Bengal, Kumari Mamata Banerjee. I want to know the progress of those projects. I also want to know the progress of Tarakeswar – Bishnupur line. Is there any thinking on the part of the Ministry to increase the fare and freight of the Railways? I would like to suggest to the hon. Minister to give maximum importance to the safety measures, including the introduction of anti-collision devices. Lastly, what is the status of the Railway finances at present?

**श्री देवजी एम. पटेल (जालौर):** सभापति महोदय, मंत्री जी नहीं हैं। मैं यह पेपर दो साल से लेकर घूम रहा हूँ। राज्य मंत्री जी विराजमान हैं उनको भी मैंने पेपर दिया है। मैंने इन को लगभग 12-15 बार यह दिया है। पुरानी एक कहावत है कि जहां न पहुंचे रेलगाड़ी वहां पहुंचे मारवाड़ी। वह कहावत तो सच हो गई है। हम सब राजस्थानी वहां पहुंच गए लेकिन हमें अपने बाल-बच्चों के साथ में प्रदेश भी आना है इसके लिए आपने मेरे क्षेत्र में एक मीटरगेज समदड़ी-भीलड़ी रेल लाइन को ब्राडगेज कर दिया गया है। उस लाइन पर जोधपुर से अहमदाबाद एक पैसेंजर ट्रेन चलती थी जिसे बंद कर दिया गया है। मैं यह जानना चाहूंगा कि उस ट्रेन को बंद किया है तो क्यों बंद किया है और यह कब शुरू होगी?

आज उस पर 60 से 70 रेलगाड़ियां नहीं बल्कि मालगाड़ियां चल रही हैं जो सिर्फ बिजनेस के काम में आ रही है। वहां के गरीब लोगों के पास कोई साधन उपलब्ध नहीं है जिससे वे वहां से आना-जाना कर सकें। राजस्थान के अंदर हॉस्पिटल की भी बहुत समस्या है। हमें वहां से अहमदाबाद हॉस्पिटल के लिए जाना पड़ता है। हमें वहां से जोधपुर हॉस्पिटल के लिए भी जाना पड़ता है। अगर वह रेलगाड़ी शुरू हो जाए तो हमारे यहां पर बहुत सुविधा हो जाएगी।

बजट सत्र में ममता जी ने यह घोषणा की थी कि संसद सदस्य के अनुसार संसदीय क्षेत्र में एक आरक्षण केन्द्र खोला जाएगा। इस बात को दो साल हो गए हैं। इसके बारे में मैं पचास बार बोल चुका हूँ लेकिन शायद इनको जगह नहीं मिल रही है या क्या समस्या है? मंत्री महोदय, मैंने आप को यह भी लिख कर दिया था कि अगर आप को जगह नहीं मिल रही है तो आप मुझे बताइए। मैं आपको वहां पर जगह उपलब्ध करा दूंगा ताकि मेरे क्षेत्र के लोगों को यह सुविधा मिल सके।

जालौर में रेलवे की ओर से ग्रेनाइट उद्योग को बढ़ावा देने के लिए ग्रेनाइट माल के लदान के लिए अलग से यार्ड का निर्माण हो ताकि माल की ढुलाई सुचारु रूप से हो सके।

सभापति महोदय, राजस्थान के प्रवासी बहुत जगह पर हैं। बेंगलुरु, हैदराबाद, कर्नाटक, भारत के किसी भी कोने में आप चले जाएं वहां आप को राजस्थानी प्रवासी मिलेंगे। उन सब की मांग हैं कि बेंगलुरु से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी, हैदराबाद से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी, कोयम्बटूर से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी और चेन्नई से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी ट्रेन चलाई जाए। अगर ये चार ट्रेनें चलाई जाती हैं तो राजस्थान के जो प्रवासी बाड़मेर, जैसलमेर, जोधपुर, साचौर, जालौर, सिरोही में हैं उन सब को सुविधा होगी। सिर्फ चार ट्रेनें हम मांग रहे हैं। हमारी आप से गुजारिश है कि आप इसे जल्द से जल्द शुरू कर दें। मैं आप को पूरा आश्वासन देता हूँ कि आपकी ट्रेन किसी दिन खाली नहीं जाएगी। यह गारंटी मेरी है। वहां से आप जितने डिब्बे लगाएंगे उतने डिब्बे वहां से भर कर आएंगे। आप आरक्षण केन्द्र पर जाएंगे

तो वहां तीन दिन में सारी सीटें फुल हो जाएंगी। मंत्री महोदय पधार चुके हैं, बहुत-बहुत धन्यवाद। सर, दो मिनट नहीं हुए हैं। ... (व्यवधान)

**सभापति महोदय :** तीन मिनट हो गए है। आखिरी प्वाइंट।


**श्री देवजी एम. पटेल (जालौर):** जालोर-सिरोही पाकिस्तान से लगा हुआ इलाका है। उसके बारे में हमने यह बोला था कि यह पिछड़ा हुआ इलाका है। वहां पर अगर एक रेलवे का वर्कशॉप खोला जाएगा तो वहां के मजदूरों को रोजगार मिलेगा। रेलवे सर्वेक्षण के बारे में भी हमने बोला था। जैसलमेर से कांडला, यह बार्डर का इलाका है। जैसा कि माननीय सांसद महोदय ने बोला कि बहुत काम आएगा। ऐसे हमारे यहां भी यह काम आएगा। मैं आप से यह मांग करूंगा कि उसको जल्द से जल्द शुरू करवाया जाए जिसकी घोषणा वर्ष 2011-12 के बजट में की जा चुकी है।

बाड़मेर-जैसलमेर-जालौर जिलों के भूगर्भ में तेल, गैस एवं कोयले का अपार भंडार मिलने से पश्चिमी राजस्थान के उक्त जिलों में उद्योग धंधों एवं राष्ट्रीय-अंतर्राष्ट्रीय व्यापार का भविष्य उज्ज्वल है। बजट वर्ष 2011-12 में सर्वेक्षण शुरू करने का प्रस्ताव है। अतः आप से आग्रह है कि जैसलमेर से कांडला वाया साचौर तक नई रेल लाइन बिछाने से पश्चिमी राजस्थान का अधिकांश भाग गुजरात के प्रमुख शहर एवं सौराष्ट्र क्षेत्र रेल सेवा से जुड़ जाएगा।

दादर से जोधपुर, बीकानेर एक्सप्रेस को सप्ताह में प्रत्येक दिन चलाया जाए। अहमदाबाद से आबुरोड मेमो ट्रेन को फालना तक बढ़ाया जाए। जालोर सिरोही के अधिकांश स्टेशनों पर आवश्यक सुविधा जैसे पेयजल, शौचालय, टीन शेड, यात्री प्रतिकालय एवं अन्य आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध करवा दी जाए।

उत्तर पश्चिम रेलवे के कुल 807 क्रॉसिंग में मात्र 256 क्रॉसिंग ही सुरक्षित हैं। कई वर्षों से इन क्रॉसिंगों पर अनेकों बड़ी दुर्घटनाएं होती आ रही हैं जिससे सैकड़ों लोगों की जाने गयी। अतः उत्तर-पश्चिम रेलवे के क्रॉसिंग पर अण्डर पास वह ओवरब्रिज बनावाने का कष्ट करें।

पीण्डवाड़ा और स्वरूपगंज में ओवरब्रिज नहीं है जिस के कारण अगर वहां से हॉस्पिटल जाने में बहुत कठिनाई होती है। इसके अभाव में वहां बहुत सारी डेथ हो चुकी हैं। आप कहें तो मैं वहां से ला कर उनकी रिपोर्ट दे दूं। वहां पर ओवरब्रिज आज तक नहीं बना है। मैं मांग करता हूं कि दोनों जगह पर ओवरब्रिज बनाया जाए। वर्ष 2009-10 में रेलवे में बेंगलुरु- जोधपुर एक्सप्रेस को कोयम्बटूर तक बढ़ाने की बात हुई थी लेकिन वह आज तक बढ़ी नहीं है। मैं आप से मांग करूंगा कि मंत्री महोदय उस को बढ़ा कर जल्द से जल्द शुरू करवा दें। यही मेरी आप से मांग है।

**श्री प्रेमदास (इटावा): सभापति महोदय,** आप ने मुझे बोलने का मौका दिया इस के लिए धन्यवाद। जब फोर लाइन्स बन सकती है और सिक्स लाइन्स बनने जा रही हैं तो रेलवे की फोर लाइन्स क्यों नहीं बन सकती हैं? आपने इसके लिए प्रस्ताव रखा। दिल्ली से हावड़ा के बीच जमीन एक्वायर करने का प्रस्ताव रखा। जब किसान जमीन को खरीदने और बेचने जाता है तो रजिस्ट्रार पूछता है कि क्या यह कमर्शियल जमीन है? क्या यह रेल के किनारे की जमीन है या सड़क के किनारे की जमीन है? आप किसानों के जमीन की कमर्शियल रेट देने की व्यवस्था करें। हमारे इटावा में जमीन खरीदी जा रही है वह बहुत महत्वपूर्ण जमीन है। दूसरी बात यह है कि जब आप की ट्रेन में जो यात्रा करते हैं उन्हें आप सुविधा देते हैं लेकिन जो आदमी यात्रा नहीं करता है, जो आप की डबल क्रॉसिंग है उस पर घंटों जाम लगा रहता है। वहां आजादी के इतने वर्षों बाद भी ओवर ब्रिज नहीं बन पाया है, यह बड़े शर्म की बात है। हमारे लोक सभा के इटावा क्षेत्र में भर्तना, अछलदा घंटों जाम लगा रहता है। आपसे मांग है कि वहां ओवर ब्रिज बनाया जाए। आप रेलवे का फायदा चाहते हैं। एक शताब्दी ट्रेन कानपुर से दिल्ली तक चलती है। कानपुर से दिल्ली के बीच इटावा पड़ता है जो मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश का बार्डर है। उस ट्रेन में हजारों लोग जा सकते हैं, लेकिन आपकी ट्रेन खाली जाती है। मेरी मांग है कि उसे वहां रोका जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं  बात को विराम देता हूँ।



**श्री गोरखनाथ पाण्डेय (भदोही):** सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे की अनुपूरक मांगों पर बोलने का अवसर दिया। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहूँगा कि मैं कुछ मांगों को इस सदन में कई बार उठा चुका हूँ। वे मांगें अभी तक पूरी नहीं हुई हैं। शिवगंगा एक्सप्रेस जो भदोही का मुख्यालय ज्ञानपुर रोड़ स्टेशन है, मैंने वहाँ अप-डाउन ट्रेन रोकने के लिए माननीय मंत्री जी से आग्रह किया था। आप उसे वहाँ रोकने की व्यवस्था करवाएं। भदोहीनगर जो भदोही जनपद मुख्यालय है और कालीन नगरी के नाम से जाना जाता है, वहाँ जाम लगा रहता है। वहाँ विदेशी बायर आते हैं। वहाँ के रेलवे ट्रैक पर ओवर ब्रिज के लिए प्रदेश सरकार से भी संस्तुति आ चुकी है। वहाँ उपरगामी सेतु बनवाने की व्यवस्था की जाए।

हमारे क्षेत्र से कामायनी एक्सप्रेस चलती है। उसे सुरयांवा स्टेशन पर रोकने के लिए कई बार आंदोलन हुए। अधिकारियों ने आकर आश्वासन दिए, लेकिन कार्यवाही नहीं हो सकी। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि उस बारे में कार्यवाही की जाए। एक पवन एक्सप्रेस चलती है जो मुख्यालय से होकर जाती थी। हाल ही में उसका ट्रैक चेंज कर दिया गया है। इससे लोग आंदोलित हैं। वे चाहते हैं कि वह जैसे पहले चल रही थी उसी तरह चले।

कुंभ मेला क्षेत्र प्रयाग में लगने वाला है। वह विश्वस्तरीय मेला है। वहाँ के स्टेशन में विश्व से लोग आते हैं। साथ ही इलाहाबाद, प्रयाग और वाराणसी सिंगल ट्रैक है। उसके दोहरीकरण करने की बात बहुत दिनों से प्रस्तावित है। मैं कहना चाहूँगा कि इन मांगों पर, जो बहुत दिनों से चल रही हैं, मैं उनके बारे में कई बार सदन में उठा चुका हूँ, माननीय मंत्री जी के संज्ञान में ला चुका हूँ, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष को लिखा-पढ़ी करके मिल भी चुका हूँ, लेकिन आज तक उन पर कार्यवाही नहीं हुई। आश्वासन मिलता रहा है। मैं मंत्री जी से डिमांड करूँगा कि इस बारे में कार्यवाही की जाए।

**\*SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD):** As I have been always telling this House in my speeches that Railways is not just a wheels on the track, carrying passengers and goods from one place to another place. It is a national symbol of integrity which unites people from all regions and instills in them a sense of oneness. It is with this message the Railways has to function or in other words Railways has great social responsibility.

But whether the Railway is doing this is a question mark. It seems to be functioning mechanically without any national zeal in perspective. There are so many ongoing projects which are halted or going at snail pace, for dearth of funds. Why it has not been possible to generate funds for completion of all projects which are approved?

I would like to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister who is present here in the House to the following matters mainly relating to my constituency and state, some of which I had brought to your notice in a meeting in Bangalore with our Chief Minister last October.

(i) **Uneven growth of Rail Network:** The statistics relating to Railway Route Length density in the entire country is a meagre 19.27 kms., and moreover this average is not informal in most of the States. My own state of Karnataka is having a very low RRLD being only 15.72 kms., whereas the neighboring Tamil Nadu State is having 32 kms., and Punjab being highest 45 kms. Out of total 175 Talukas of Karnataka State 81 Talukas i.e., accounting about 46% of the area is

---

\* Speech was laid on the Table

not having Rail Network. So committees appointed to recommend measures for removing regional imbalance have time again pressed for covering these 81 Talukas for Rail Network.

In this regard, to enlarge the Rail network in Karnatka, the following new lines works need to be taken up.

1. (i) (a)Hubli: Dharwad-Kittur-Belgaum, (b) Haveri: Gadag (c) Gadag-Harapanhalli Harihar (d) Harihar-Shimoga (e) Talaguppa-Honnnavar (Linking with Konkan Railway Line), (f) Davangeri-Tumkur.
- (ii) Hubli- Ankola new broad-gauge line: This is a dream project capable of ushering in a new era of economic growth of the region which is almost on the edge of being approved by G.O.I. In this background, it is requested that substantial funds be earmarked for the works in the financial year and necessary clearance may be obtained from the MOEF at the earliest.
- (iii) (a)Kottur-Harihar (b) Bidar-Gulbarga (c) Hassan Shravanbelgol-Bangalore (d) Doubling of tracks between Hubli-Bangalore (e) Hospet-Vasco.
- (iv) Sanctioning new Railway Divisions in Karnataka: There has been a long standing demand to bring Gulbarga and Mangalore regions of Karnataka within the fold of S.W.R. The Gulbarga and Mangalore need to be carved out as new divisions for the better and well coordinated administration of the zone.

- (v) Modernisation of Hubli Railway workshop: It is very encouraging to know that a comprehensive proposal is sent to Railway Board for modernization of Hubli Workshop at the total cost of Rs.195 crores. Hubli Workshop is one of the oldest workshops in the country and needs overall development. The minister is requested to release sufficient funds for the development Hubli Workshop.
- (2) Doubling of Tumkur – Hubli Route: The doubling work between Bangalore-Tumkur, but from Tumkur to Hubli this extension work is yet to be sanctioned. Hubli is the second largest city in Karnataka and S.W.R., Hqrs. The trains running between Hubli – Bangalore are taking almost 9 hours to reach destinations from both ways. To reduce the running time, this route needs to be doubled.
- (3) Introducing new trains: Hubli-Dharwad twin cities in northern part of Karnataka are the second largest city on the national highway No. 4 and are main link between Mumbai at one end and Bangalore-Chennai at the southern end and buzz of hectic industrial & trading activities. Presently, there are limited number of trains being operated to cater the needs of travelling public, providing links to many major cities like Pune, Mumbai, Bangalore, Hyderabad, Chennai and so on. But considering the importance of the city being the HQ of SWR, the number of these

trains are felt to be far less and there is a long standing demand for the following new trains.

- (4) New night express trains to Pune and Mumbai: New Express super fast trains between Pune and Hubli, and Hubli and Mumbai, leaving Hubli late evening reaching Pune next day morning, vice versa from Pune.
- (5) Sampark Kranti Express to be made regular: People from this region are thankful for running this train via Hubli-Dharwad. But this facility is only twice a week. You are requested to run this train all days in the week via Hubli-Dharwad so that people from this region will be greatly benefited by this. Train No. 2627 is running from Bangalore to Nizamuddin (Delhi) which covers mostly areas in Andhra Pradesh and Maharashtra. You are requested to kindly take steps to make this train run via Hubli, Dharwad and other Karnataka areas.
- (6) New night express Train to Bangalore or re-scheduling of Ranichannamma express: New Express superfast night train to Bangalore leaving late evening between 8 pm to 9 pm and reaching Bangalore before 5:30 AM, which can provide onward journey to passengers heading for many early morning trains from Bangalore to various destinations and also early morning flights from Bangalore. Or in the alternative, as there is a longstanding demand

for re-scheduling of Ranichannamma Express Train No. 6590 and 6589, presently this train arrives Hubli by 10:40 p.m. and departs by 10:55 pm reaching Bangalore 7:30 a.m. which is a schedule time. But this train never keeps up the time and always runs behind the schedule causing hardships to passengers. The reason for this permanent delay is reaching Kolhapur lately and return journey makes a delayed start. In view of this, I have been suggesting since many years to terminate this train to Miraj. N According to Railway official records, every day from Miraj to Kolhapur only 170 passengers travel on an average and the number of direct passengers from Kolhapur to Bangalore is only about 90 and hence this suggestion is well justified. If this is done, the departure timings from Hubli to Bangalore can be rescheduled to 9 to 9:30 p.m. instead of the present 10:55 p.m. It is requested at least to have a relook into this proposal and implement.

- 7) Hubli – Nizamuddin Daily
- 8) Hubli-Sholapur Daily (Inter city)
- 9) Hubli-Guntkal (Inter city)
- 10) Hubli-Shiradi Direct Train
- 11) Hubli-Shiradi Direct Train
- 12) Hubli-Solapur via Bijapur Express train at 11 hours.
- 13) Solapur-Gadag train to be extended to Hubli.


- 14) Belgaum-Hubli city leaving Belgaum at 6:00 hrs., and reaching Hubli at 9:00 hrs., and the same train shall depart at 17:30 hrs., and reach Belgaum at 21-30 hrs.
- 15) New express train from Hubli to Gurbarga, via Gadag-Bijapur.
- 16) The route between Hubli-Dharwad twin cities should be converted into double line and push-pull trains should be run keeping in mind growing passenger movement between Hubli-Dharwad.
- 17) Hubli being a zonal Hqrs. of SWR with highest earnings should have connectivity of Express trains to New Delhi. As of now, only slipper coaches are being moved from Hubli and attached (at Londa) to main train running from Vasco. It is requested to introduce new train to NDLS immediately from Hubli. Further, new trains should be introduced from Hubli to Mangalore since there is a heavy demand for this.
- 18) New Railway lines which have already been agreed in Railway Budget i.e., doubling between Hospet to Vasco should be expedited.
- 19) Stoppage of Dharwad-Mysore Train: Kundgol is a very busy Taluka place in Dharwad district and noted for chilly trading activities. The people from this town are demanding the stoppage of Dharwad-Mysore Express from this town. It is requested to fulfill this demand.

- 20) The security of the passengers and their luggages has become a matter of concern for all of us. We quite oftenly read in newspapers how the passengers even at gunpoint in some incidents were subjected to looting etc. in the trains. The cases of thefts and extortion of passengers by criminal elements has become a common feature. The Railway should take immediate steps to address this serious problem.
- 21) Early completion of Hubli Railway station upgradation works. In the overall interest of the development of Railway infrastructure and thereby paving the way for socio-economical progress of the area, I request the Minister to take special interest in the implementation of above mentioned proposals.



**श्री सज्जन वर्मा (देवास):** सभापति महोदय, मैं रेलवे के अनुपूरक बजट 2011-12 के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं अपने कुछ सुझाव भी देना चाहता हूँ। मेरा पहला सुझाव धार्मिक है। दिनेश जी ने बड़ी कठिन परिस्थितियों में इस मंत्रालय को संभाला है। ये रेल भवन में कम से कम एक हवन, पूजन करवा लेंगे तो दुर्घटनाएं बंद हो जाएंगी।...(व्यवधान) पंद्रहवीं लोक सभा के गठन के प्रथम सत्र में महामहिम राष्ट्रपति जी और तत्कालीन रेल मंत्री ममता जी ने अपने भाषण में कहा था कि हम बिना लाभ-हानि के आधार पर अनुसूचित जाति, जनजाति बाहुल्य क्षेत्रों में नई रेलवे लाइन बिछाएंगे। मैं दुर्भाग्य से कहना चाहूंगा कि मेरा क्षेत्र अनुसूचित जाति रिजर्व सीट है। रामगंज मंडी, झालावाड़, आगर, उज्जैन होते हुए एक रेलवे लाइन का सर्वे 6-7 साल पहले पूर्ण हो चुका है। लेकिन उस पर अभी तक कोई काम चालू नहीं हुआ है। महामहिम राष्ट्रपति जी और तत्कालीन मंत्री जी के ये शब्द मिथ्या रह जाएंगे, मुझे ऐसा लगता है। मेरे क्षेत्र में देवास नाम से सीट है। वहां से एक रेलवे ट्रैक गुजर रहा है। वहां एक तरफ आईएएस, आईपीएस और तमाम बड़े अधिकारियों के घर हैं और दूसरी तरफ गरीब जनता के घर हैं। उनके बीच से एक रेलवे लाइन निकल रही है।

### **19.00 hrs.**

यह बड़ा बंटवारा हो गया है। एक तरफ बड़े लोग हैं और दूसरी तरफ छोटे लोग हैं। उस पर आरओबी बनाया जाना निश्चित रूप से आवश्यक है। इसी तरह सुजालपुर एक नगर है, जहां रेलवे ट्रैक के एक तरफ हिन्दु कम्युनिटी रहती है और दूसरी तरफ मुस्लिम कम्युनिटी रहती है। वहां घंटों रेलवे फाटक बंद रहता है। मेरा  अनुरोध है कि सुजालपुर में आरओबी बनाया जाये। इसके साथ ही मैं तीन-चार रेलों के स्टापेज के बारे में कहना चाहूंगा।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** आप अपनी बात जल्दी समाप्त कीजिए। हमें इस विषय पर टाइम एक्सटेंड करना है।

...(व्यवधान)

**श्री सज्जन वर्मा :** सभापति महोदय, पहले मैं तीन-चार ट्रेनों के स्टापेज के बारे में कह दूँ, उसके बाद आप टाइम बढ़ा दीजिए। ...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** आप एक मिनट में अपनी बात समाप्त कीजिए।

**श्री सज्जन वर्मा :** सभापति महोदय, मेरे क्षेत्र में बलसालपुरी ट्रेन सुजालपुर से निकलती है, उसका स्टापेज वहां दिया जाये। हावड़ा-अजमेर ट्रेन भी सुजालपुर से निकलती है, इसलिए उसका स्टापेज भी वहां दिया जाये। हैदराबाद-अजमेर ट्रेन निकलती है, उसका भी सुजालपुर में स्टापेज दिया जाये।

अंत में, मैं कहना चाहूंगा कि पेचवेली एक्सप्रेस का स्टापेज कालीसिंध स्टेशन पर दिया जाये। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा और उनसे अनुरोध करूंगा कि वे हवन जरूर करा लें।

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, there are six more speakers to speak. If all of you agree, we can extend the time of the House by half-an-hour. So, can we extend the time of the House till 7.30 p.m.?

SEVRAL HON. MEMBERS: Yes.

MR. CHAIRMAN: All right, the time of the House is extended till 7.30 p.m.

**श्री श्रीपाद येसो नाईक (उत्तर गोवा):** सभापति महोदय, आज अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) पर जो चर्चा चल रही है, उसमें आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। भारतीय रेल दुनिया की सबसे बड़ी रेल है। यातायात की दृष्टि से रेल लोगों की लाइफ लाइन बन गयी है। इस साल के बजट भाषण में माननीय रेल मंत्री जी ने हमें बहुत आश्वासन दिये थे, लेकिन वे वायदे कहां तक पूरे हुए, यह हमें बाद में पता चलेगा। हर साल जनसंख्या बढ़ रही है और रेल की मार्फत लोगों को जो सुविधाएं मिलनी चाहिए, वह नहीं मिल पा रही है जैसे कहीं स्टेशन चाहिए, तो कहीं नयी रेलगाड़ी चाहिए। ये सब मांगें पूरे देश भर के लोगों की हैं। इस काम की जो गति बढ़नी चाहिए, वह गति यहां बढ़ नहीं रही है।

सभापति महोदय, इस साल के बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि कम से कम 50 रेलवे स्टेशन वर्ल्ड क्लास के स्टेशन हो जायेंगे और कम से कम दो सौ, ढाई सौ स्टेशन आदर्श स्टेशन बन जायेंगे। लेकिन मुझे पता नहीं कि इस काम की अभी तक शुरुआत हुई है या नहीं। कितने स्टेशन आदर्श स्टेशन बन गये और कितने वर्ल्ड क्लास स्टेशनों का काम पूरा हो गया, यह हमें पता नहीं है? मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि वहां काम चालू है या कुछ स्टेशन बन रहे हैं?

महोदय, हम हर दिन न्यूज पेपर्स में कुछ न कुछ पढ़ते हैं कि कहीं रेलगाड़ी पटरी से नीचे गिर गयी, कुछ छोटे-मोटे एक्सीडेंट हो गये। ...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** नाईक जी, आपको बोलते हुए दो मिनट हो गये हैं, इसलिए अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

**श्री श्रीपाद येसो नाईक :** सभापति महोदय, मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूं।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** आप एक मिनट में अपनी बात समाप्त कीजिए।

**श्री श्रीपाद येसो नाईक :** ठीक है। मैं कहना चाहता हूं कि यह सब क्यों हो रहा है? इसका एक ही कारण दिख रहा है कि मेनटेनेंस की तरफ रेलवे का ध्यान जाना चाहिए, ताकि जान-माल का नुकसान कम हो और एक्सीडेंट्स भी टलें।

महोदय, हर गांव का आदमी चाहता है कि हमारे गांव से रेल चले, रेलगाड़ी आये, ताकि वहां का विकास जल्दी से जल्दी हो। जिस जगह से गाड़ियां चलती हैं, वहां उन गाड़ियों का स्टाप हो। बहुत से माननीय सांसदों ने अभी मांग की है कि हमारे यहां रेलवे स्टेशन पर गाड़ियों को स्टाप नहीं मिलता है, इसलिए उनके गांव का विकास नहीं हो पा रहा है। मैं चाहता हूं कि लोगों की इस मांग को ...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** नाईक जी, आपको बोलते हुए तीन मिनट हो गये हैं, इसलिए अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

**श्री श्रीपाद येसो नाईक :** सभापति महोदय, मैं गोवा का रहने वाला हूँ। वहां से कोंकण रेलवे चलती है। यहां चार-पांच स्टेशन हैं, लेकिन बड़गांव छोड़कर कहीं भी ज्यादा गाड़ियां रुकती नहीं हैं। इसलिए आप दो-चार स्टेशनों पर सभी गाड़ियों को स्टाप देने की कृपा करें, यही मेरी मांग है।

सभापति महोदय, मैं अपना भाषण सदन के पटल पर रखना चाहता हूँ।

**सभापति महोदय :** आप आधा भाषण नहीं दे सकते।



**श्री नीरज शेखर (बलिया):** महोदय, मैं रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ चेयर से कि जब रेलवे और ग्रामीण विकास का मामला हो, तो तीन घंटे का समय बहुत कम है। सभी लोग बोलना चाहते हैं, अपने क्षेत्र की बात कहना चाहते हैं। आज हमें दो मिनट बोलने को मिल रहा है।

**सभापति महोदय :** दो बजे से शुरू हुआ, अभी सात बज रहे हैं, इस तरह पांच घंटे हो गए।

**श्री नीरज शेखर :** महोदय, रेलवे के लिए ज्यादा टाइम होना चाहिए। मैं यही कहना चाहता हूँ।

मैंने यह पत्र जी लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, उनको दिया। हमारे क्षेत्र के डीआरएम, जीएम और चेयरमैन, रेलवे बोर्ड को दिया। उसके बाद जो रेल मंत्री आई, उनको दिया। उसके बाद अब आदरणीय दिनेश जी आए हैं, उनको भी मैं यह पत्र दे चुका हूँ। इसलिए पहले जो माननीय सदस्य बात कह रहे थे, मैंने उनको टोका था कि हम लोग जो पत्र दें, उन पर कम से कम एक काम तो हो। पिछले चार साल से मैं लगातार खत पर खत दिए जा रहा हूँ, रेलवे मंत्री और रेलवे अधिकारियों को यह मेरा कम से कम तीसवां या पैंतीसवां खत होगा, लेकिन आज तक एक भी कार्य नहीं हुआ। अभी नागेश्वर राव जी गिना रहे थे कि 140 कार्यों की सूची है। बलिया-गाजीपुर का नाम सूची में आ जाए, पिछले चार साल से मैं यह प्रयास कर रहा हूँ कि मेरा जो संसदीय क्षेत्र है, उसका नाम आ जाए, लेकिन नहीं आ सका। काम हो न हो, कम से कम कोई शिलापट ही लग जाए, वह भी नहीं हो पा रहा है। जो काम होने थे, हमारे जो 24 वार्शिंग पिट थे, उनको कम करके 12 कर दिया गया। काम हो नहीं रहा है, जो है, उसे भी काटा जा रहा है। पिछले चार साल से, जब से मैं उस क्षेत्र का सांसद बना हूँ, मैं एक भी काम नहीं करा पा रहा हूँ। मुझे यही परेशानी है कि मुझे फिर से जनता के सामने जाना है। हम सभी को जाना होता है। रेलवे से सब लोगों की समस्याएं जुड़ी हुई हैं। हम लोगों के पास सबसे ज्यादा लोग रेलवे के काम लेकर आते हैं। आदरणीय चौहान जी ने आज इंटरसिटी के लिए बात की। इंटरसिटी के लिए हम लोग प्रयास कर रहे हैं, उसके लिए धरना-प्रदर्शन हो चुके हैं। हम लोग प्रयास कर रहे हैं कि इंटरसिटी गाजीपुर, मऊ होकर बनारस जाए। पहले चलती थी, उसको बंद कर दिया गया। अब आगे लोग कह रहे हैं कि अगर ऐसा नहीं होता है, तो हम लोग अब रेल रोको आंदोलन करें क्योंकि और कोई चारा नहीं रह गया। हम लोगों के क्षेत्र के बारे में जानते हैं कि बलिया और गाजीपुर बागी क्षेत्र है। जब एक बार लोग बागीपन पर उतर आएंगे, तो वहां से कोई रेल आ-जा नहीं पाएगी। यह बात मैं आज आपको बताना चाहता हूँ। सदन के माध्यम से मैं रेलवे मंत्रालय को बताना चाहता हूँ कि ऐसी स्थिति उत्पन्न हो रही है कि वहां रेल रोकी जाएगी और वहां से कोई रेल नहीं आ-जा पाएगी। आप इसे धमकी समझें या कुछ और समझें। ...(व्यवधान) मैं यह कह रहा हूँ कि वहां यह स्थिति उत्पन्न हो गयी है। ...(व्यवधान)

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** इसके लिए चाहे जो कुछ करना पड़े, करना होगा।...(व्यवधान)

**श्री नीरज शेखर :** हम लोगों ने कितनी बार प्रयास किया कि वहां दो मिनट रुक जाए, उसको हम चार साल से नहीं कर पाए। आदरणीय दिनेश जी बहुत अच्छा काम कर रहे हैं, इन्होंने एक विशेष व्यक्ति रखा है कि वह सांसदों का काम देखे, उस पर काम कर रहे हैं, लेकिन उसका कोई निर्णय नहीं निकलता, कोई काम नहीं हो पाता है। लेकिन एक व्यक्ति विशेष रखा है, इसके लिए मैं उनको बधाई देना चाहूंगा। मैं इसीलिए कहता हूँ कि ऐसे व्यक्ति को रेल मंत्री बनाया जाए, जहां रेलवे है ही नहीं, सिक्किम के राय साहब हैं, उन्हीं को बना दिया जाए, कम से कम वह पक्षपात तो नहीं करेंगे।...(व्यवधान) ऐसे लोगों को बनाया जाए, जो पक्षपात न करें। मैं दुखी हो गया हूँ। आज हम सब लोग यहां इसलिए खड़े होकर बोल रहे हैं कि हमारे क्षेत्र में लोग देख रहे होंगे। मैं यहां इसलिए खड़ा होकर नहीं बोल रहा हूँ कि कुछ काम हो जाएगा, मैं केवल इसलिए बोल रहा हूँ कि क्षेत्र के लोग देखें कि मैं प्रयास कर रहा हूँ। मुझे पता है कि मैं आज बोलकर फर बैठ जाऊंगा। मैं पिछले दो बार से रेलवे पर बोल रहा हूँ, कोई परिणाम नहीं निकला। मैं आज फिर बोलकर बैठ जाऊंगा, लेकिन उसका भी कोई परिणाम नहीं निकलेगा। मैं चाहता हूँ कि मुझे गलत साबित किया जाए और बलिया-गाजीपुर में कुछ काम हो सके।

**श्री रामकिशुन :** महोदय, मुझे एक बात कहने दीजिए।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ... \**

---

\* Not recorded.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me a chance to participate in the discussion of Supplementary Demands for Grants for the Railways.

I will only take a few minutes and talk about three points. Sir, our main issue is the conversion work of Lumding-Silchar metre gauge line into broad gauge line. This was to be completed in 2007. The date was changed from 2007 to 2009. Again it was changed. Now, the Railways assured us that it will be completed by 2012 so that it can be opened on the 1<sup>st</sup> January of 2013.

Just a few days back I got a letter from Railways in other connection wherein they have mentioned that up till now 68 per cent of the work has been completed. If, in 15 years, they have completed 68 per cent of the work then how can they complete the remaining 32 per cent of the work within one year? It is a very gigantic task for the Railways to complete that work. However, the Railways reaffirmed the date of completion as 2012. I hope this time they would not fail in completing the work otherwise it will be ridiculous for all of us.

My second point is this. During the previous Budget, many assurances were given to the people of Assam and North-East. Many Schemes were taken up like construction of Adarsh stations, setting up of multifunctional complex at Dibrugarh, diagnostic centre at several stations, intercity train services, wagon factory and medical college at Guwahati and extension of railway line from Dullabcherra to Cheragi. I want to know from the hon. Minister of Railways as to when these works will be started and completed.

We have another issue. I have already raised this issue in Parliament. It is the renaming of Silchar Railway Station as Bhasha Sahid Silchar Railway Station. On this Station 11 persons laid their lives and became martyr for the cause of their mother tongue but the Railways, on the basis of an incomprehensible argument, declined to accept our proposal.

So, I urge upon the hon. Minister of Railways to kindly adhere to his promises and complete the conversion work of Lumding-Silchar from broad metre

gauge to broad gauge by 2012 for opening in January, 2013; to take immediate action for extension of railway line from Dullabcherra to Cheragi; and fulfil other assurances given to the people of Assam and the other States of North-East.

MR. CHAIRMAN : Please conclude your speech.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA : Sir, I am concluding.

I also request the hon. Minister of Railways to reconsider our proposal of renaming the Silchar Railway Station as Bhasha Sahid Silchar Railway Station.



**श्री राकेश पाण्डेय (अम्बेडकर नगर):** सभापति जी, मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद अदा करना चाहूंगा। मैंने तीन-चार दिन पहले ही इनसे एक बात कही थी और आपने उसे एक लिफाफे पर नोट किया था। उसी दिन शाम को ही आपके कार्यालय से मैसेज आया कि आपका काम आप बताएं। मैं यह सही बात कह रहा हूँ, यह परसों का ही किस्सा है। रात को आठ बजे इनके यहां से फोन आया था। आज भी मैंने आपको उसी संदर्भ में आपको एक पत्र दिया है। अम्बेडकरनगर के अकबरपुर रेलवे स्टेशन पर ओवरब्रिज बन गया है इसलिए फाटक खोल दिया जाए। आपके यहां से मुझे लिखित जवाब मिला है, आपके यहां से एक कमेटी बनाई गई थी, जिसने यहां जांच की और कहा कि यहां फाटक खोलना सम्भव नहीं है, हम पैदल पथ अंडरग्राउंड बना देंगे। जब से मैं सांसद होकर आया हूँ, मुझे यह पत्र मिला था। आदरणीय मुनिअप्पा जी फ़ैजाबाद गए थे। वहां पर भी हमने इस बात को उठाया था और आपके अधिकारियों ने कहा था कि यह काम सेंक्शन हो चुका है। इस बात को एक साल से ज्यादा का समय हो गया है, जब वह फ़ैजाबाद गए थे, लेकिन आज तक उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई।

सभापति जी, एक बात और मैं अंत में कहना चाहूंगा। बाराबंकी तक डबल लाइन है। बाराबंकी से जफराबाद जाएं तो यह जो 100 किलोमीटर का एरिया है, यह सिंगल लाइन है। उधर बनारस से आए तो डबल लाइन है, लेकिन बीच में यह सिंगल लाइन है। इसका सर्वे भी हुआ था, लेकिन कोई कार्य इस पर नहीं हो रहा है। यह ग्रामीण और पिछड़ा हुआ पूर्वांचल का इलाका है। यदि यहां पर डबल लाइन बिछा दी गई तो क्षेत्र के किसानों को, गरीबों को काफी सहूलियत मिलेगी।

**श्री मधुसूदन यादव (राजनंदगाँव):** सभापति जी, रेलवे के अनुपूरक बजट पर चर्चा हो रही है और जिस प्रकार से मांग सदस्यों की तरफ से आ रही है, उससे मुझे लगता है कि मुख्य बजट से भी ज्यादा बजट सप्लीमेंट्री बजट पर देना पड़ेगा। सब लोगों ने जब अपने-अपने क्षेत्र की बातें कही हैं तो मुझे भी अपने क्षेत्र की बात कहनी चाहिए। मैं छत्तीसगढ़ से आता हूँ। हमारा बिलासपुर सबसे ज्यादा रेलवे को आय देने वाला जोन है और पिछले कुछ वर्षों से हमने महसूस किया है कि छत्तीसगढ़ की उपेक्षा रेलवे के बजट में हो रही है।

कुछ मेडीकल कॉलिज पीपीपी मॉडल पर एनाउंस हुए थे लेकिन सबसे कम प्रोग्रेस छत्तीसगढ़ के बिलासपुर की है। इसी तरह से धमतरी-कॉंकर रेल लाइन की प्रोग्रेस काफी कमजोर है। हमें ज्यादा प्रोजेक्ट्स नहीं मिले हैं लेकिन जो भी मिले हैं उनकी स्थिति काफी कमजोर है। हमारे छत्तीसगढ़ में आय देने की भी काफी संभावना है और बिलासपुर काफी आय देता है। इस अनुपूरक बजट के माध्यम से कुछ क्षेत्रीय समस्याओं का आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहूंगा।

वर्तमान में डोगरगढ़ से कवर्धा-उस्लापुर के सर्वे का काम चल रहा है। इस रेल लाइन को अगर स्वीकृत किया जाता है तो मुझे लगता है कि वहां पर खनिज संसाधन इतने हैं कि परिवहन के लिए वैकल्पिक मार्ग के रूप में एक अच्छा विकल्प सरकार को मिलेगा और रेलवे और सरकार दोनों को उससे इन्कम होगी।

राजनाद गांव से खैरागढ़ को लूप के रूप में समाहित किया जाना चाहिए। राजनादगांव अत्यंत महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है और यहां पर बहुत सी गाड़ियों का ठहराव नहीं है। इसी तरह से डोगरगढ़ जोकि धार्मिक और सांस्कृतिक स्थल है और लाखों लोग मां बालेश्वरी के दर्शन करने के लिए आते हैं, वहां भी कई ट्रेनों का ठहराव नहीं है। मैंने माननीय मंत्री जी का ध्यान कई बार लिखित रूप में इस ओर दिलाया है। मैं केवल दो ट्रेनों की मांग करता हूँ कि ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस को राजनाद गांव में और आजाद हिंद एक्सप्रेस को डोगरगढ़ में ठहराव दिया जाए।

डोगरगढ़ छत्तीसगढ़ राज्य का पश्चिमी और अंतिम क्षेत्र है। वहां से मात्र 50 किलोमीटर दूर में 8 से 10 घंटे गाड़ियां मैनटेनेंस के नाम पर खड़ी रहती हैं। उन गाड़ियों का परिचालन डोगरगढ़ से यदि प्रारम्भ किया जाता है तो राजनादगांव और डोगरगढ़ दोनों को इसका लाभ मिलेगा। मैं आपके माध्यम से इन मांगों पर विचार करने का आग्रह करता हूँ, आशा है कि माननीय मंत्री जी इन्हें स्वीकृत करेंगे।

**\*SHRI PRATAP SINGH BAJWA (GURDASPUR):** At the very outset, I am proud to state that my dream project, the Qadian – Beas Broad Gauge New Railway Line (39.68 km) has been included at serial number 8 in this supplementary demand for grants. A long pending demand of the people of Gurdaspur has been met.

This could not have been possible without the blessings of our beloved Prime Minister Dr. Manmohan Singh Ji who gave me the courage to see my dreams through. I sincerely thank Shri Dinesh Trivedi Ji for all his efforts and proactiveness in ensuring that this rail project becomes a reality. My appreciation would not be complete without mentioning respected Didi, Smt. Mamta Banerjee Ji who was the Railway Minister when I started pursuing this project. A special mention must be given to Shri Montek Singh Ahluwalia, Deputy Chairman, Planning Commission whose guidance ensured that this project did not end up being a dead letter. Amongst a plethora of names that can be mentioned in gratitude here, I must make a mention of Shri Vinay Mittal Ji, Chairman Railway Board without whom we would be nowhere on this project.

Currently Qadian and Beas are connected through a 100 km long circuitous rail route via Amritsar and Batala. The Qadian to Beas rail link would provide a direct and shorter route reducing the travel time between these two places separated only by 39 kms. This project was first conceived in the pre-

---

\* Speech was laid on the Table.

independence era during 1928-29 by the then Imperial Government and was pushed by the first Railway Minister of the Imperial Government during 1935-1941, Chaudhary Sir Mohammad Zafarullah Khan, an eminent jurist and a diplomat of international fame who belonged to Qadian town of Gurdaspur. Under his tenure as a Railway Minister a railway line was established from Batala to Qadian. Sir Zafarallah had the vision of extending this track to Beas. However, this could not be accomplished because of partition. Since the time of Sir Zafarullah, there had been no representation from Qadian at the Centre. This project has ever since not seen the light of day.

The Qadian to Beas project, earmarked as a “Socially Desirable New Line Project” connecting backward Areas, has finally taken off. The Supplementary Demand for Grants of Railways provides an estimate cost of Rs.205 crore with the work scheduled to start immediately. I feel elated that this eight decade old project no longer remains on paper and has finally seen the light of the day.

I now focus my attention to other matters with the state of Punjab. There is immense potential for land based trade with Pakistan; the Railways can play a pivotal role here to enhance capacities for movement of goods. In the monsoon session of Parliament this year, I had in the zero Hour raised the need for the Dedicated Freight Corridor which goes up to Jalandhar be extended to Attari Railway Station at Wagah Border near Amritsar and the setting-up of a fully developed railway siding at the Integrated Check Post there. This session, I had asked the Ministry whether they have received any proposal for linking the

Dedicated Freight Corridor with the Attari Station, seeking details thereof. To my surprise, all I got as the answer was I, quote “Yes madam. A request from the Government of Punjab has been received for extension of Eastern Dedicated Freight Corridor upto Amritsar/Attari.” I would request the Hon. Minister to look into this matter and extend the Corridor to Attari along with setting up of the railway siding at the Integrated Check Post.

I am glad to note that a new set of trains connecting State capitals with important cities and towns in the states are being introduced under the proposal ‘Rajya Rani Express’. Punjab is perhaps the only State in the plains that has no proper rail link to its capital, Chandigarh. People travel by buses or other modes of conveyance to reach Chandigarh. Moreover, only a small part of the State is linked to Chandigarh via Morinda-Sirhind-Anandpur Sahib rail route. Even then, under ‘Rajya Rani Express’, no new rail link has been proposed to connect with Chandigarh. It is my request that Chandigarh should be linked to other parts of Punjab via Rajpura instead of via Morinda-Samrala-Sahnewal-Ludhiana as the route is an ill-conceived one. In addition, with the laying of Chandigarh-Rajpura rail track, most parts of Malwa, Doaba and Majha regions and even some parts of Rajasthan would get linked to the State capital, Chandigarh.

There is no direct rail link from Bathinda to Amritsar. With the linking of Ludhiana to Barnala through a direct rail line, traffic load on the Bathinda-Ludhiana-Jalandhar-Amritsar road route could be drastically reduced and that would also establish the direct link of Bathinda with Amritsar. There is also no

rail link between Barnala-Mansa-Sardulgarh-Sirsa. The railway authorities may please look into these demands.

At Amritsar Railway Station, there is a need to provide more railway platforms to handle the high volumes of traffic at this important Holy City. Besides, Mumbai and New Delhi Rajdhani trains should be extended up to Amritsar to cater to the needs of the passengers. Similarly, Amritsar should also be connected with the capitals of the southern States and also Puri in Orissa.

There is a need to introduce a *Duronto* or *Gareeb Rath* Express train between Amritsar and Nanded. Patti to Makhu rail link is also very important as it would be of great help to passengers traveling to Ferozepur, Bhathinda, and even to Ganganagar in Rajasthan. At present, people have to take a train that goes via Jalandhar, which adds nearly 250 kilometres to the traveling distance. Hence, Patti to Makhu rail link may be given priority by the Railways.

The Railways may consider connecting Gurdaspur with Dera Baba Nanak. Since Gurdaspur is one of the backward border districts of our country, the railway authorities may consider setting up a rail factory or project so that it would provide employment to the youth in the backward border districts.

There is already a rail line connecting Rahon, Nawanshahr and Phagwara. A 27 km stretch of railway line connecting Samrala and Rahon, when laid will bring districts of Nawanshahr and Hoshiarpur closer to the National Capital New Delhi and the State Capital, Chandigarh. Many new trains to Jalandhar, Amritsar and Pathankot can be run on this route, bypassing Ludhiana railway station.

Besides, this route also provides an alternative route to the trains in case of emergency.

A DMU (local train) needs to be run to and fro Una-Chandigarh. It not only gives employment opportunities to the local population, but also will economically uplift the farmers, who will get an opportunity to sell vegetables, fruits and milk in new markets. It also provides an alternative mode of transport to the people residing in the districts of Roop Nagar and Una.

Gurmukhi Express runs between Una and Kolkata once a week and it passes through Sri Anandpur Sahib and Patna connecting two Takhts of Sikhs – Takht Keshgarh Sahib and Takht Patna Sahib. The frequency of the train should be at least thrice a week to give a boost to tourism with stoppage at Roop Nagar, being the district headquarters and having many industrial units in its vicinity.

Finally, the Delhi-Ludhiana Shatabdi train service should be extended up to Udhampur via Pathankot because lakhs of devotees visit Mata Vaishno Devi Shrine and Dharmasala to meet His Holiness the Dalai Lama. Besides, it is also the Gateway to J & K, and lower Himachal Pradesh. This is most essential and hence may be given top priority. With this, I reiterate my support for the Supplementary Demand for Grants (Railways), 2011.

**श्री जगदीश शर्मा (जहानाबाद):** सभापति महोदय, मैं बिहार के जहानाबाद संसदीय क्षेत्र से आता हूँ और अपने मतदाताओं और अपनी ओर से माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जन-शताब्दी ट्रेन जिसके लिए मैं बार-बार प्रयास कर रहा था, पटना से रांची जाती है, उसका ठहराव जहानाबाद स्टेशन पर दिया।

महोदय, पटना-गया रेल खंड पर जहानाबाद में राजा-बाजार पर एक अंडरपास ब्रिटिश पीरियड से बना हुआ है। वहां लगातार जाम हो रहा है, बार-बार सर्वे भी हो रहा है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहते हैं कि जहानाबाद के पटना-गया रेल खंड पर जो राजा-बाजार में अंडर पास है, उसमें एक आरओबी दें, ओवरब्रिज दें।

दूसरा, पटना-गया स्टेट हाई-वे, उसमें गया किउल रेल खंड पर ओवरब्रिज न रहने के कारण सारा यातायात बाधित है। हम आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से यह आग्रह करना चाहते हैं कि गया-किउल रेल खंड पर जो पटना से गया स्टेट हाई-वे, उसमें मानपुर के नजदीक ओवरब्रिज का मामला एक लम्बे अर्से से पेंडिंग है और राज्य सरकार ने भी बार-बार प्रस्ताव मंत्रालय को दिया है लेकिन अब तक उस पर कार्रवाई नहीं हुई है। हम आपके माध्यम से मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहते हैं कि पटना-गया स्टेट हाई-वे, पर मानपुर के नजदीक एक ओवरब्रिज गया किउल रेल खंड पर दें।



**कुमारी मीनाक्षी नटराजन (मंदसौर):** सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा रखी गई अनुपूरक मांगों का समर्थन करती हूँ और धन्यवाद भी करती हूँ, क्योंकि मंत्री जी ने मध्यप्रदेश में आ कर सभी सांसदों के साथ बैठकर बैठक की और सभी के संसदीय क्षेत्र की जो समस्याएं थीं, उन्हें बहुत गंभीरता के साथ सुना।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र की बात बताना चाहती हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र में गांधी सागर का बांध बना और हमारे क्षेत्र के लोगों ने अपनी जमीनें दी थीं। उस समय से यह लम्बित मांग थी कि नीमच-रामगंज मंडी रेलवे लाइन का सर्वे होना चाहिए। आपने उस मांग को पिछले रेल बजट में शामिल किया था। मेरा अनुरोध है कि नीमच-रामगंज मंडी रेलवे लाइन और नीमच बड़ी सादड़ी रेलवे लाइन का सर्वे का काम जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए, जिससे कि उस क्षेत्र के लोगों को रेल द्वारा आवागमन की सुविधा प्राप्त हो सके।

मेरा दूसरा अनुरोध है कि सुवासरा-सीतामऊ - मंदसौर रेलवे लाइन सर्वे की मांग हमने की थी। इसके बारे में अगर विचार किया जाएगा, तो जिला मुख्यालय से लोगों को जुड़ने और मुम्बई-दिल्ली रूट से सीधे जुड़ने का मौका मिलेगा।

हमारे मध्य प्रदेश की तीसरी प्रमुख मांग है कि इंदौर-खंडवा का जो अमान परिवर्तन का काम अभी तक रुका हुआ है, जब तक वह काम पूरा नहीं होगा, तब तक हमारा प्रदेश पूरी तरह से रेल के अमान परिवर्तन के लाभ को नहीं ले पाएगा। अतः इस काम को तुरंत किया जाए। मैं आपसे एक अनुरोध और करना चाहती हूँ कि पूरी दुनिया में केवल दो जगह पशुपति नाथ मंदिर है। एक मंदिर नेपाल में काठमांडू में है और दूसरा मेरे संसदीय क्षेत्र मंदसौर में है। अजमेर-सिकंदराबाद नई रेल चलाई है, उसका नाम पशुपतिनाथ एक्सप्रेस रखा जाए, जिससे कि हमारे यहां पवित्र धाम तक पहुंचने में लोगों को सुविधा मिले।

**श्री घनश्याम अनुरागी (जालौन):** महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। रेल के अनुपूरक बजट पर चूंकि समर्थन तो हमें करना ही है, लेकिन मैं अपनी एक-दो बातें रखना चाहता हूँ।

महोदय, वर्ष 2010-11 और 2011-12 में माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा अपने रेल बजट के भाषण में यह कहा गया था, घोषणाएं की गई थीं, हमारे कहने पर आठ सर्वे कराने की घोषणा की थी, जो कि स्वीकृत हो गए थे। हम पहली मांग करते हैं, जो रेल बजट सर्वे स्वीकृत हुए थे और जो नहीं आए हों, उनको फाइनल रेल बजट से पहले मंगा कर वहां रेल लाइन बिछाने के लिए थोड़ा-थोड़ा भले ही ज्यादा नहीं, धन देकर बजट स्वीकृत कर दिया जाए और नई रेल लाइनें उन स्थानों शीघ्र लाइनें बिछाई जाएं। मैं बुंदेलखंड से आता हूँ, जहां सबसे ज्यादा गरीबी है, वहां आवागमन में बड़ी दिक्कत होती है। रेल गरीब की यात्रा का एकमात्र साधन है, क्योंकि उसमें कम पैसा लगता है। इसलिए हमारे जो सर्वे पड़े हुए हैं, माननीय ममता जी ने उन्हें स्वीकृत कर दिया था, उनके हम आभारी हैं, क्योंकि उन्होंने हमारी मांग पर सभी आठ सर्वे स्वीकृत किए थे। माननीय मंत्री जी ने हमारे कहने से उरई स्टेशन पर सभी गाड़ियों के स्टापेज दिए तथा मोठ स्टेशन पर इंटरसिटी को रोकने का काम हमारे कहने पर किया, इसके लिए हम मंत्री जी के बहुत आभारी हैं।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** आप समाप्त कीजिए, क्योंकि आपके एक मिनट की बजाय दो मिनट हो गए हैं।

**श्री घनश्याम अनुरागी :** महोदय, मैं अभी समाप्त करता हूँ। लेकिन दो बातें और सुन ली जाएं। उरई में ओवर ब्रिज सुश्री ममता जी ने हमारे कहने से स्वीकृत किया। अब आप से अनुरोध है कि हमने जो नई लाइनों को बिछाने के लिए और जो पुखरॉय हमारे रमाबाई जिले का मैन स्टेशन है, वहां के लिए जीएम और डीआरएम द्वारा तीन-चार ट्रेनों के स्टापेज के प्रस्ताव हमारे कहने पर स्वीकृत हेतु भेजे गए हैं, जिन्हें शीघ्र माननीय मंत्री जी स्वीकृत करें।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** श्री महाबल मिश्रा।

आपकी बात अब रिकार्ड में नहीं जा रही है।

*(Interruptions) ... \**

**\*श्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला):** अध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे की सप्लीमेंट्री डिमांड पर यह कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय हिमाचल प्रदेश के प्रति बहुत ही असंवेदनशील है। हमारे इस प्रदेश के पहाड़ी लोग जोकि शांति प्रेमी है, कि मांग रेलवे लाइन देने में हमारी एक भी नहीं सुन रही है। आजादी के बाद यानि 64 वर्षों में इस पहाड़ी क्षेत्र में कुल 40 किमी. की लाइनें भी नहीं बिछाई गई है।

मेरी मांग है कि गत वर्ष रेलवे बजट में मैंने मांग रखी थी कि “धनौली-नालागढ़-बछी-बरोटीवाला-काला अम्ब-पौंटा साहिब-देहरादून” की लाईन बिछाई जाए। इसके लिए रेल मंत्री ने आश्वासन दिया कि उक्त रेल लाईन के लिए सर्वेक्षण करवाया जाएगा। इसके लिए बजट का प्रावधान किया जाना चाहिए ताकि आने वाले दिनों में यह कार्य शुरू किया जा सके।

**श्री महाबल मिश्रा (पश्चिम दिल्ली):** महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि आज संवेदनशील विषय पर गरीबों के प्रति अनुपूरक मांग लाए हैं। जब दिल्ली बसी थी तब धौला कुआं, लक्ष्मी नगर, ओखला और बहादुरगढ़ तक नहीं थी। अब दिल्ली एनसीआर तक चली गई है। गरीब लोग 1000 रुपए किराया देकर आनंद विहार स्टेशन से गाड़ी पकड़ने जाते हैं। बहादुरगढ़, ढांसा बार्डर और गुड़गांव से लोग ट्रेन पकड़ने जाते हैं, छः घंटे ट्रेन में आनंद विहार के लिए लगते हैं। पहले ट्रेन नई दिल्ली से चलती थी, पुरानी दिल्ली से चलती थी तो पकड़ने में आसानी होती थी लेकिन अब 7 किलोमीटर टैक्सी से आना पड़ता है। मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि दिल्ली कैंट में सैनिक रहते हैं जो बिहार, उत्तर प्रदेश, असम, पश्चिम बंगाल में जाते हैं, गरीब लोग आनंद विहार से बस पकड़ने जाते हैं। अमीर लोगों के लिए नई दिल्ली से सुविधा है, यहां से पकड़ते हैं लेकिन आम आदमी के लिए आनंद विहार जाना मुश्किल हो जाता है। उसे 600 से लेकर 1000 रुपए टैक्सी का किराया देना पड़ता है और छः घंटे लगते हैं। मैं आग्रह करता हूँ कि दिल्ली कैंट से बिहार, पूर्वी उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड, असम के लिए गाड़ी चलाने पर विचारे करें। दिल्ली की पापुलेशन उस समय दस लाख थी लेकिन आज पापुलेशन 1,70,00,000 हो गई है।

**सभापति महोदय :** आप बैठ जाइए। आप तीन मिनट बोल चुके हैं।

श्री राकेश सिंह।

**श्री महाबल मिश्रा :** मैं आग्रह करता हूँ कि आप दिल्ली कैंट से ट्रेन चलवाएं।

**श्री राकेश सिंह (जबलपुर):** महोदय, मैं बिना किसी भूमिका के अपनी बात कह रहा हूँ। माननीय मंत्री जी सामने बैठे हैं। पिछले सात सालों में हमने बहुत संघर्ष रेल के लिए किया है। इसी हाउस में खड़े होकर बहुत भाषण खिलाफ में दिए और उसका दुपरिणाम हुआ कि ट्रेनें तो नहीं मिली लेकिन जो आंदोलन हुए उसके केस के नंबर बढ़ गए। सभापति महोदय, मैं इस जगह पर खड़े होकर आपके माध्यम से मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ वे बहुत अच्छा काम कर रहे हैं। यह उम्मीद है कि आने वाले समय में लोग कहेंगे कि अब तक के सबसे अच्छे रेल मंत्री आप ही रहे हैं। हमारी अपेक्षा इसीलिए है। आप मध्य प्रदेश में आए थे। आपने भोपाल में आकर सारे सांसदों से बातचीत भी की थी। मेरा संसदीय क्षेत्र जबलपुर है। यहां पश्चिम मध्य रेल जोन का मुख्यालय है। यहां गोंदिया के लिए ब्रॉड गेज परियोजना है जिसका काम पांच साल में पूरा होना था, 511 करोड़ रुपए की परियोजना थी। आज 12 साल बीत गए हैं, 1000 करोड़ रुपए से ऊपर की लागत पहुंच गई है। कुछ राशि पर्याप्त नहीं मिली, पिछली बार 100 करोड़ रुपए की राशि दी गई थी। पर्यावरण मंत्रालय ने उस पर कुछ आपत्तियां लगा दी हैं। मेरा अनुरोध है कि इनका निराकरण कर लें क्योंकि उनके अनुसार वहां शेर के आने जाने का रास्ता है। यहां आलरेडी नेरो गेज बना हुआ है। अभी शेर को दिक्कत नहीं होती है लेकिन जब ब्रॉड गेज हो जाएगा तो उनका मानना है कि शेर को तकलीफ होगी। वे शेर की चिंता करें लेकिन वहां की जनता की भी चिंता करें और पर्याप्त राशि दे दें।

### **19.29 hrs.**

#### **(Dr. M. Thambidurai in the Chair)**

महोदय, हमने कुछ ट्रेनों की मांग की थी। हमें एक आश्वासन आदरणीय ममता जी द्वारा भी मिला था। हमने जबलपुर से कोलकाता के लिए वाया बिलासपुर, जबलपुर से बंगलौर और जबलपुर से अमृतसर के लिए एक ट्रेन की मांग की थी। मेरा आग्रह है कि कम से कम जबलपुर के लोगों की इन मांगों को पूरा करें। यहां जबलपुर के और सांसद भी बैठे हैं। जबलपुर से गोंडवाना ट्रेन चलती है जो दिल्ली आती है। यह दो भागों में आती है, एक हिस्सा विसावल से आता है, एक जबलपुर से आता है और बीना में दोनों आकर मिलती हैं। यदि आपकी अनुमति हो जाए तो सारे सांसद चाहते हैं कि वह ट्रेन पूरी जबलपुर से चलने लगे तो बहुत अधिक फायदा होगा। इससे लोगों को राहत भी मिलेगी और समय की बचत भी होगी।

महोदय, इसके अलावा मेरी अन्य मांगें हैं जो मैं आपको शीघ्र ही बताने वाला हूँ। इस विश्वास के साथ कि इस बार के बजट में मैंने कहीं भी किसी तरह से सरकार या रेल विभाग के खिलाफ कोई बात नहीं कही है। इसलिए मुझे विश्वास कि कम से कम इस बार आप हमारी मांगों को अवश्य पूरा करेंगे।



SHRI PRADEEP MAJHI (NABARANGPUR): My constituency Nabarangpur(ST) State Odisha has no railway line, since Independence. My whole constituency is consisting of Nabarangpur. Malkangini and part of Korakut is dominated by tribal community infected by Law and economical backward area.

So my humble request is to include Jeypore-Nabarangpur new railway line in this Supplementary Budget, which survey work is about to complete.

MR. CHAIRMAN: Now, we have passed 7:30 pm. We are taking up 'Zero Hour'. Hon. Minister's reply will be on Thursday.

The time will be extended for half an hour till the 'Zero Hour' is over.

---

---

\* Speech was laid on the Table

---

**डॉ. ज्योति मिर्धा (नागौर):** माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। शुद्ध पेयजल आपूर्ति की अरबों रुपये की सरकारी योजनाओं और प्रयासों के बावजूद लगभग आधा राजस्थान जहरीला पानी पीने को मजबूर है। एक से अधिक खराब गुणवत्ता फ्लोराइड, नाइट्रेट, लवणीय, आर्सेनिक, आयरन वाले पेयजल से प्रभावित देश के कुल ग्रामों का लगभग 44 प्रतिशत ग्राम राजस्थान में हैं। राज्य के भूजल में फ्लोराइड की मात्रा काफी अधिक है। राजस्थान देश का सर्वाधिक फ्लोराइड प्रभावित राज्य है। देश के कुल फ्लोराइड प्रभावित गावों और ढाणियों में से 25.72 प्रतिशत राजस्थान राज्य में है। केन्द्र सरकार के पेयजल आपूर्ति विभाग डी.डी.डब्ल्यू.एस. की ताजा रिपोर्ट से यह खुलासा होता है। रिपोर्ट में कहा गया है कि राजस्थान में 48 प्रतिशत जलस्रोतों का पानी पीने योग्य नहीं है। राज्य के प्रमुख जलस्रोतों हैंडपम्प, कुओं व ट्यूबवैलों में एकत्र इन नमूनों में 55881 नमूनों का पानी दूषित मिला। इसमें नाइट्रेट की मात्रा 45 पी.पी.एम. और फ्लोराइड की प्रेस्क्रीब्ड मात्रा जो 1.5 पी.पी.एम होनी चाहिए, उससे कहीं ज्यादा इस पानी में मिली है। फ्लोराइड की वजह से फ्लोरोसिस हो जाता है, जिसके कारण नागौर, जो मेरा संसदीय क्षेत्र है, उससे अजमेर तक के हिस्से को कूबडपट्टी कहा जाता है।

मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि राजस्थान को इसके लिए विशेष दर्जा दिया जाए और पानी की तकलीफ से निजात दिलाई जाए।

**MR. CHAIRMAN:** Shri Devji M. Patel associated himself with the matter raised by Dr. Jyoti Mirdha.

**SHRI MAHENDRA KUMAR ROY (JALPAIGURI):** Thank you, hon. Chairman, for your kind permission to speak in the House during 'Zero Hour'.

I would like to raise a very serious issue regarding the dilapidated condition of Teesta Bridge and Jaldhaka Bridge on the National Highway 31.


You are alive of the fact that the National Highways Authority officials have started the renovation work of Teesta Bridge and Jaldhaka Bridge on the part of National Highway 31 between Jalpaiguri and Dhupguri in the district of Jalpaiguri, West Bengal within my constituency a few days back. But, the speed of the work is very slow. It is a matter of great concern because it is noteworthy to mention here that this is the only lifeline in between Northeast India and the rest of India. Hundreds of loaded vehicles often pass through this stretch of road. The

condition of the bridges and roads are so bad that Northeast bound trucks, passenger buses and other small vehicles often meet with serious accidents.

I would like to request the hon. Minister to intervene into the matter and instruct the concern National Highways Authority officials so that the roads, stretches vis-à-vis bridges are repaired as early as possible without any more waste of time.

**श्री प्रदीप माझी (नवरंगपुर):** सभापति महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रिजर्व फॉरेस्ट एरिया में जो लोग रहते हैं, उनके पास अन्य कोई चारा नहीं होता है, वे सिर्फ जंगल की लकड़ी और जंगल की थोड़ी बहुत जमीन में खेती-बाड़ी करके अपना जीवनयापन करते हैं।

हमारी आपके माध्यम से सरकार से रिक्वेस्ट है कि आज बीपीएल का सर्वे चारों तरफ चल रहा है और यह उड़ीसा में भी चल रहा है। इसलिए जंगल में जितने भी आदिवासी और फॉरेस्ट ड्वैलर्स हैं, चाहे वे किसी भी जाति या धर्म के हों, उन सबको बीपीएल सर्वे लिस्ट में लिया जाए और उन्हें सारी सरकारी सुविधाएं मुहैया कराई जाएं।

**डॉ. भोला सिंह (नवादा):** सभापति महोदय, बिहार के बेगूसराय जिले की गंगा और बूढ़ी गंडक नदियां उसकी शिरायें बन चुकी हैं। गंगा पवित्रता की आकृति है। वहीं बूढ़ी गंडक गंगा में समाहित होकर गंगा बन जाती है। लेकिन दुर्भाग्य है कि गंगा का जल, जो अमृत के रूप में मनुष्यों की आत्मा में समाहित है, वह गंगा का जल आज इतना प्रदूषित हो गया है कि उसके आसपास की आबादी प्रदूषण के कारण कई प्रकार की शारीरिक व्याधियों का शिकार हो रही है। गंगा के जल में आर्सेनिक आ जाने से बेगूसराय जिले के बरौनी बेगूसराय, मटिहानी, बलिया प्रखण्डों के रचयाही, उलाव, आकाशपुर, रामदीरी, रमानगर, सिंहमा चाक, बलहपुर, महेन्द्रपुर, रहाटपुर, सदानन्दपुर, नरैलीपुर सिमरिया, मधुरापुर, पुलवरिया, बरौनी, बीहट आदि गांवों में आर्सेनिक जल लोगों को पीना पड़ रहा है। इससे कई प्रकार की विकलांगता मनुष्य के जीवन में उपस्थित हो रही है। 100 में से 10 बच्चे और महिलाएं नपुसंकता, घेंघा और विकलांगता के शिकार हो रहे हैं। इस भयावह स्थिति की जांच के लिए कदम भी  गए और पाया गया कि गंगा का जल प्रदूषित है और इसके कारण ही इस तरह की बीमारियां उपस्थित हो रही हैं।

इस इलाके में गंगा का प्रदूषित जल लोगों को पीना पड़ता है। इस इलाके से हजारों युवा सेना और पुलिस में जाकर अपने शारीरिक बल के कारण राष्ट्र की सेवा करते रहे हैं। यह एक राष्ट्रीय क्षति है। हम सदन के माध्यम से भारत सरकार से मांग करते हैं कि वह एक उच्च स्तरीय टीम गठित कर इन पीड़ित



गांवों का सर्वेक्षण कराए और मेडिकल जांच कराए तथा इसके समाधान के लिए शुद्ध पानी की व्यवस्था करने की दिशा में कारगर कदम उठाएं। इस ओर मैं सरकार का ध्यान आकृष्ट करता हूँ।

MR. CHAIRMAN : Dr. Ratna De to speak. You have to say what you want from the Central Government. You can highlight that point.

DR. RATNA DE (HOOGHLY): Mr. Chairman, as the House is aware, a massive disaster took place on 9<sup>th</sup> December 2011 in a renowned hospital in the southern part of Kolkata. Fire broke out at the basement of that renowned hospital and took away the lives of a hundred people. Our hon.Chief Minister, Kum. Mamata Banerjee, handled the situation very efficiently from dawn to midnight and all the post-mortems were done in a single day by the Forensic Department of the SSKM Hospital. The bodies were identified and handed over to the relatives of the deceased under her close supervision.

I would like to draw the attention of the hon. Minister of Information Technology that there are two branches of quality control of India; one is the National Accreditation Board for Healthcare and the other is the National Accreditation Board for Laboratories. The National Accreditation Board for Healthcare is giving accreditation to hospitals. It was reported in *Anand Bazar* newspaper in Kolkata on 12<sup>th</sup> December that NABH can give the accreditation to hospitals. But that was not informed to the concerned Government. I would request the hon. Minister that henceforth all the information should be received by the concerned Government immediately, so that proper measure can be taken by the Government. The irony is that a hundred people died due to the omission and commission.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): I stand here to express my anguish relating to certain issues of my State. The matter relates to injustice meted out to Odisha by not providing adequate funds for the development of the backward districts of my State, specially those districts which have been affected by Left Wing extremist activities.

Recently, the Union Cabinet Committee on Economic Affairs has approved a special package of Rs.8750 crore for five years for the development of backward districts of West Bengal. Odisha, on the other hand, has a provision of only Rs.340 crore under the Backward Region Grant Fund for 2011-12. For 19 backward districts, approximately Rs.1700 crore have been allocated over five years. One can find out how much Orissa is being neglected by this comparison with West Bengal which has received Rs.8750 crore and Odisha has received for 19 backward districts only Rs.1700 crore for the next five years.

Our proposal for the continuation of the special package for KBK districts in the 12<sup>th</sup> Plan has not been considered so far. Would it not seem to the Government that this is injustice? Naturally we feel that every part of India should get benefit under the Backward Region Grant Fund, but the disparity between Rs.8750 crore and Rs.1700 crore seems to be quite glaring. We have little quarrel with West Bengal or even Bihar which had received a package a few months back. The Government may give them as much money as they desire to. But similar package may be provided to Odisha also. Odisha is also a part of this country. Why does this UPA Government discriminate against Odisha? Is it because it is not with UPA? Is it because it has repeatedly defeated Congress? Is it because they have reposed faith repeatedly on Biju Janata Dal time and again since 2000?

The people of Odisha have committed no wrong. Rather, the Union Government by this discrimination is expressing its apathy towards the people of Odisha. This should not happen.

My demand, therefore, is that the Government should sanction a special package for the backward districts of Odisha, which request is pending before them for quite some time. Thank you, Sir.

**श्री कामेश्वर बैठा (पलामू):** महोदय, आज मैं सदन के माध्यम से एक महत्वपूर्ण को सवाल को उठाना चाह रहा हूँ कि झारखंड को विशेष राज्य का दर्जा मिले। झारखंड राज्य के गठन के 11 वर्ष हो चुके हैं। यह स्पष्ट हो चुका है कि झारखंड का कितना विकास हुआ है और कितना नहीं हुआ है, यह देश जानता है और झारखंड की पूरी जनता जानती है।

महोदय, झारखंड को आजादी के पहले भी विकास के दायरे से बाहर रखा गया। आजादी के बाद केंद्र की भाड़ा समानीकरण नीति के कारण झारखंड का विकास नहीं हुआ। यदि झारखंड को विशेष राज्य का दर्जा मिलता है तो स्थानीय व्यापार को अपने आप को निवेश करने का मौका मिलेगा एवं निजी निवेशकों का रुझान झारखंड में तेजी से बढ़ेगा। झारखंड में कोयला, लौह तथा खनिज का अकूत भंडार है। यह देश को सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला पहला राज्य है, परंतु यहां की भोली-भाली जनता गरीब एवं बेरोजगार है। यहां की जनता का पलायन हो रही है। नौजवान मुख्यधारा से हटते जा रहे हैं तथा किसी न किसी उग्रवादी संगठन के साथ जुड़ते जा रहे हैं। केंद्र सरकार की कोई खास नीति नहीं है। इस संदर्भ में केंद्र तथा राज्य सरकार की भी कोई नीति स्पष्ट नहीं है। झारखंड प्रांत में अस्सी प्रतिशत गरीब जनता, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति की संख्या है। यह जंगलों और पहाड़ों से घिरा हुआ है तथा यह प्रांत मरुभूमि बना हुआ है। यहां सिंचाई की कोई व्यवस्था नहीं है। यहां की फसल बरसात के पानी पर निर्भर करती है। यदि पांच साल बारिश नहीं हुयी तो पांच साल तक फसल नहीं होगी।

महोदय, यह कहना गलत नहीं होगा कि इस राज्य की जनता को मौलिक अधिकार है कि जब वह अधिक से अधिक राजस्व देश को देता है, तो वह विशेष राज्य का दर्जा लेने का हकदार है।

महोदय, आप भी अवगत हैं कि अगर उग्रवादी संगठनों के द्वारा एक दिन का भी झारखंड बंद होता है, तो अरबों रूपए का घाटा सरकार को होता है। झारखंड को कृषि और सिंचाई आधारित विकास इबारत लिखने की जरूरत आ पड़ी है।

**MR. CHAIRMAN :** You have to say what you want from the Government. I request the Members to be very brief.


**श्री कामेश्वर बैठा :** महोदय, खेती और सिंचाई के विषय पर ध्यान केंद्रित करने से ही गांवों का विकास हो सकेगा और अनाज समस्या दूर हो सकेगी। इसके लिए खाद्यान्न उत्पादन को सरकार के प्रमुख एजेंडे में शामिल किया जाना चाहिए। झारखंड को राज्य आधारित, दीर्घकालीन, खनिज आधारित एवं उद्योग आधारित नीतियों को उचित ढंग से तैयार किया जाए।

महोदय, उक्त परिस्थितियों में झारखंड राज्य के चहुमुखी विकास के लिए उसे विशेष राज्य का दर्जा देने के लिए आपके माध्यम से हम माननीय प्रधानमंत्री जी और सरकार से मांग करते हैं कि झारखंड को विशेष राज्य का दर्जा मिलना चाहिए, ताकि झारखंड का विकास हो सके, गरीबों का विकास हो सके, वहां के आदिवासी लोगों का विकास हो सके और तमाम जनता का विकास हो सके।

**SHRI P. VISWANATHAN (KANCHEEPURAM):** Thank you, Mr. Chairman, Sir, for giving me a chance to speak during 'Zero Hour'.

Mr. Chairman, Sir, Kalpakkam is not a small town in Kancheepuram District after the establishment of the Atomic Power Station. It comprises a group of two villages, that is, Puduppattinam and Sadurangappattinam, and the Department of Atomic Energy Township, which is about 55 kilometres from Thiruvannamiyur.

Kalpakkam Unit I was inaugurated by the former Prime Minister Shrimati Indira Gandhi. Unit II was inaugurated by our lovable leader, Shri Rajiv Gandhi. Kalpakkam is mostly famous for its nuclear plants and affiliated research installations. These include (1) the Madras Atomic Power Station (MAPS), one of India's nuclear power plants; (2) IGCAR (Indira Gandhi Centre for Atomic Research), an affiliate of the Department of Atomic Energy. And third is BHAVINI (Bharatiya Nabhikiya Vidyadut Nigam Ltd). The security of these organisations is under the CISF control. Approximately 6000 Central Government employees from various parts of India are working in Kalpakkam. The approximate population of Kalpakkam is around 25,000 people. Sixty per cent of the Kalpakkam population comprise of people from North India.

Due to increasing crowd in Kalpakkam arising from  the need to accommodate more employees, a new township of Anupum/Amaipakkam, eight kilometres from Kalpakkam, was inaugurated in 1998. Kalpakkam is also having two Kendriya Vidyalaya schools.

The town panchayats of Mahabalipuram, Tirukalukundram and Tirupurur are a few kilometres away from Kalpakkam where the tourism is the biggest attraction both at national and international levels. Most of the Government employees are spread across India.

Most of the Central Government employees and the floating population to the nearby Mahabalipuram and Tirukalukundram are facing difficulties in getting Railway reservations since there are no facilities at Kalpakkam.

But till date Kalpakkam is not having any Railway reservation centre. I request the Railway Ministry to look into the matter and provide a Railway

Reservation Centre for the Government servants working in atomic establishment and also for the general public.

Kalpakkam town is also coming up as a satellite town with Metropolitan Chennai, expanding on the East Coast Road ECR. There is also a proposal to bring Metro rail from Chennai to that place *via* Mahabalipuram.

I would, therefore, urge upon the hon. Railway Minister to sanction one Railway Reservation Centre for the convenience of the general public, Government servants and floating population in and around Kalpakkam town.

SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI): Thank you Chairman Sir. I am to state that the payment of compensation under Crop Insurance Scheme pertaining to the year 2010, which was supposed to be paid to the agriculturists of Tamil Nadu is due for a long time. This was to be paid before June or July 2011. The agriculturists are unable to settle their bank loans on time due to the delay in the payment of compensation under Crop Insurance Scheme. Due to the delay in payment of bank loan they are unable to avail the facility under interest waiver scheme and unable to approach the banks for fresh crop loan. I, humbly request the hon. Minister of Agriculture to take note of these facts and to order for early settlement of the compensation through Crop Insurance scheme which is due for a long time to save the poor agriculturists of Tamil Nadu.

MR. CHAIRMAN : It is a law and order State subject. You have to verify what you want. Do not bring that law and order subject into this. You are a very senior man. Do not bring controversy. You can say anything but do not bring controversy in this matter. 1

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): सभापति जी, मैं आपका आभारी हूँ ... (ब्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Law and order is a State subject and police is a State subject. How can you bring those subjects into this? Tell me.

**श्री जगदम्बिका पाल :** सभापति जी, मैं केन्द्रीय विश्वविद्यालय प्रयाग की बात कर रहा हूँ जिस विश्वविद्यालय ने आज़ादी के मुजाहिदों को पैदा किया, जिसने देश को एक नहीं, कई प्रधान मंत्री दिये हैं। लिंगदोह कमेटी ने भी फैसला किया है कि केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में छात्रसंघों का गठन होगा।

सभापति जी, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, जो एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय है, वहाँ के छात्रों द्वारा लगातार विश्वविद्यालय में छात्रसंघ के गठन की मांग की जा रही है। उस मांग को लेकर वाइस चांसलर और केन्द्र के एचआरडी मिनिस्टर से भी मांग की गई। उन्होंने वायदा भी किया था, लेकिन इसके बावजूद अभी तक वह मांग नहीं मानी गई। एक दिन विश्वविद्यालय के छात्र शांतिपूर्ण ढंग से वाइस चांसलर को ज्ञापन देने के लिए निकले, लेकिन जिस प्रकार राज्य सरकार की पुलिस ने उन पर 13 धाराएँ लगाईं और बर्बर लाठीचार्ज किया, आज भी वे छात्र नैनी जेल में बंद हैं। यह सवाल स्टेट के लॉ एंड ऑर्डर का नहीं है। यह सवाल है कि जो प्रजातंत्र की नर्सरी रही हो, जहाँ आनन्द भवन या स्वराज भवन से आज़ादी की चिंगारी निकली हो, उस हिन्दुस्तान की तवारिखी सरज़मीं के विश्वविद्यालय के छात्रों पर गुनाह यह है कि वे छात्रसंघ की मांग कर रहे हैं जो आज उनका हक है। इस सरकार ने और लिंगदोह कमेटी ने भी रिकमण्डेशन्स की हैं तो मैं मांग करता हूँ कि एनएसयूआई के राष्ट्रीय महासचिव श्री मोहित शर्मा, श्री दिनेश यादव और हमारे कई छात्र अवनीश काजिला, विनोद तिवारी और अमित सिंह जी पिछले कई दिनों से बेगुनाह होते हुए भी जेल में बंद हैं। उन पर विभिन्न धाराएँ लगायी गई हैं। राज्य सरकार उनके साथ बदले की भावना से काम कर रही है। निश्चित रूप से यह गंभीर मामला है, इसलिए मैं सरकार का ध्यान इस मामले पर आकृष्ट करता हूँ।



**श्री भूपेन्द्र सिंह (सागर):** महोदय, मध्य प्रदेश में दस राष्ट्रीय राजमार्ग हैं और ये सभी खराब स्थिति में हैं। इसको लेकर हमारी माननीय नेता प्रतिपक्ष, हमारे प्रदेश के मुख्यमंत्री और हम सब सांसद लगातार इस हाउस में मांग कर रहे हैं।

महोदय, आज मार्गों की हालत यह है कि हमारे यहां का सारा आवागमन बंद हो गया है। मेरे लोक सभा क्षेत्र में एनएच-86 और एनएच-26 है। एनएच-86 का मकरौनिया से लेकर छतरपुर के बीच का जो 80 किलोमीटर का मार्ग है, इस 80 किलोमीटर में कहीं भी अब रास्ता नहीं बचा है और लगातार वहां दुर्घटनाएं हो रही हैं। दुर्घटना के कारण कई बच्चों की मृत्यु हो चुकी है। इसको ठीक कराने के लिए हम लगातार मांग कर रहे हैं। हमारी मध्य प्रदेश की सरकार की कैबिनेट ने यह प्रस्ताव पास किया है कि यदि भारत सरकार इन राष्ट्रीय राजमार्गों को नहीं बना सकती है तो इन्हें डीनोटिफाई कर दिया जाए। मध्य प्रदेश सरकार इन सारे मार्गों को बनाने के लिए तैयार है। न तो सरकार इनको डीनोटिफाई कर रही है और न इन मार्गों को

बनाने के लिए पैसा दे रही है। इससे हमारे प्रदेश का सारा विकास रुक रहा है। हमारे यहां के लोगों को असुविधा हो रही है। इसलिए मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि भारत सरकार तत्काल इस ओर ध्यान दे और हमारे यहां के राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 86 और 26 के लिए बजट में धन का प्रावधान करे। मेरा निवेदन है कि आप सरकार को आदेश दें क्योंकि यह लोगों से जुड़ा हुआ प्रश्न है।

**श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला (खजुराहो):** महोदय, मैं अपने आपको इस मामले से संबद्ध करता हूं।

**श्री राकेश सिंह (जबलपुर):** महोदय, मैं अपने आपको इस मामले से संबद्ध करता हूं।

**श्री वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़):** महोदय, मैं अपने आपको इस मामले से संबद्ध करता हूं।

**श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (महेसाणा):** सभापति महोदय, भारत के किसानों ने नई टेक्नोलोजी स्वीकार कर बी.टी. कपास का उत्पादन बढ़ा दिया है। पिछले पांच-सात वर्षों में 86 हेक्टर भूमि से 2010-11 में बढ़ाकर 1.11 करोड़ हेक्टर में उत्पादन किया है तथा कपास उत्पादन 244 बेल (गट्ठे) थे, उससे बढ़ाकर 334 बेल (गट्ठे) तक पहुंचा दिया है। सन् 2011-12 में 122 लाख हेक्टर से 365 बेल होने की संभावना है। किंतु वर्तमान केंद्रीय कपड़ा मंत्री ने कपास मिल मालिकों के इरादे पर कपास आयात निर्यात नीति में परिवर्तन कर किसानों को बेहाल कर दिया है। गिरे हुए दर (1000 रुपए की घट) से कपास उत्पादकों को करोड़ों रुपए का नुकसान हुआ है। सीसीआई काटन कार्पोरेशन को भी कम दर से कपास बेचने पर 300 करोड़ रुपए का नुकसान होने का अंदाज है। सरकार की गलत नीतियों के कारण लाखों किसानों का भविष्य धूल में मिला दिया। वे उत्पाद के लिए मारक साबित हुए गत वर्ष में कपास के विकास के साथ की खिलवाड़ से निकास कम रही। इस वर्ष 30 लाख बेल (गट्ठे) ज्यादा उत्पादन होने के बावजूद यह केरीओवर स्टोक 80 लाख बेल (गट्ठे) का बोझ उठाना पड़ रहा है।

समृद्ध देशों ने " दोहा राउंड " में कपास पर उनके देशों की भारी सब्सिडी कम करने की मांग की है। चीन के बाद भारत कपास उत्पादक में दूसरे नम्बर पर पहुंचा है। कम उत्पाद से परिचित भारत के कपास उत्पादक ने कपास उत्पादन 278 किलो से 521 किलो तक पहुंचाया है। मैं आपको अवगत कराना चाहती हूं कि आज के तारंकित प्रश्न 264 बाजार हस्तक्षेप योजना हेतु आबंटन के जवाब के तहत कृषि मंत्री ने अपने उत्तर में लोकसभा को अवगत कराया कि गुजरात सहित आठ राज्यों में कपास उत्पादन का योग्य मूल्य नहीं मिल रहा है। उनकी कोई फरियाद की मांग आज तक नहीं आई है। मैं इससे सदन को अवगत कराना चाहती हूं कि हमारे गुजरात के कृषि मंत्री जी ने पांच दिसम्बर तथा मैंने 12 दिसम्बर 2011 को इसके बारे में कृषि मंत्री माननीय शरद पवार जी को अवगत कराया है। मैं सरकार से अनुरोध करना चाहती हूं कि सरकार कपास आयात-निर्यात नीति का पुनः अवलोकन करे और कपास उत्पादन को होने वाली हानि से बचाए।

SHRI PULIN BIHARI BASKE (JHARGRAM): Sir, I would like to raise a matter of national importance and draw the attention of the Government to it through you. The Union Government has passed the Santhali Language Bill on 22<sup>nd</sup> December, 2003 in this Lok Sabha and Santhali language had been included in the Eighth Schedule of the Constitution. But it is a matter of sorrow that during the last eight years no Government has taken any initiative to develop this language. Santhali Academies were set up but these are not functioning in many States. In West Bengal, about 400 primary schools are running in Santhali medium. Students of these schools are facing great difficulties after passing the Fourth Standard. In the Lok Sabha, ...\*

MR. CHAIRMAN : The remark about Lok Sabha Secretariat will not form part of the record.

SHRI PULIN BIHARI BASKE : We the few Members who belong to Santhal community can never speak in our mother tongue Santhali. I would like to draw the attention of the Government to solve the problem immediately to honour this community.

---

\* Not recorded.



MR. CHAIRMAN: Regarding the Secretariat, that can be deleted. The other things can go.

**श्री आर.के.सिंह पटेल (बांदा):** माननीय सभापति महोदय, गरीबी रेखा का मानक निर्धारण एवं गणना के संबंध में सरकार का ध्यान अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय पर आकृष्ट कराना चाहता हूं। मेरे द्वारा दिनांक 23 नवंबर, 2011 को पूछे गए अतारांकित प्रश्न संख्या 443 के उत्तर में सरकार के योजना आयोग मंत्रालय द्वारा यह कहा गया कि शहरी क्षेत्रों में गरीबी रेखा का मानक 965 रूपए प्रति माह प्रति व्यक्ति है एवं ग्रामीण क्षेत्रों में 781 रूपए प्रति माह प्रति व्यक्ति निर्धारित है। इससे अधिक कमाने वाला गरीब परिवार का व्यक्ति अमीरी रेखा में आएगा। प्रश्न के उत्तर में यह भी कहा गया कि गरीबी रेखा का निर्धारण एक जटिल और बहुआयामी मुद्दा है तथा विशेषज्ञ अपने-अपने ढंग से इसकी अलग-अलग व्याख्या कर सकते हैं।

उपरोक्त बातों से सिद्ध हो रहा है कि सरकार गरीबी रेखा के निर्धारण में रूचि नहीं ले रही है। आज़ादी के बाद अभी तक सरकार गरीबी रेखा का पैमाना निर्धारित नहीं कर सकी है। भारत जैसे विशाल देश में जहां जनता के लिए गरीबी रेखा का निर्धारण ही नहीं हो सकता है, वहां गरीबी दूर करने हेतु योजनाएं किस आधार पर बनायी जा रही हैं? गरीब भगवान के सहारे जी रहा है। सरकार ने स्वयं मेरे प्रश्न के जवाब में कहा है कि गरीबी रेखा के निर्धारण की एक जटिल प्रक्रिया है।

क्या गरीबी रेखा के निर्धारण की इस जटिल प्रक्रिया का कोई हल निकलेगा? क्या वर्ष 2012 में नए तरीके से गरीबी रेखा के निर्धारण हेतु सरकार कोई योजना बना रही है? यदि गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले परिवारों को सरकार चिन्हित नहीं कर सकी है तो उन परिवारों को सहायता किस आधार पर दी जा रही है? क्या गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन कर रहे परिवारों का राज्यवार ब्यौरा सरकार के पास उपलब्ध है? यदि नहीं, तो सरकार किस आधार पर गरीबों को सहायता दे रही है?

अतः आपसे मैं अनुरोध करता हूं कि इस अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय पर सदन का ध्यान आकर्षित करते हुए चर्चा कराई जाए एवं सरकार उपरोक्त बिन्दुओं पर अपना वक्तव्य जारी करे।

**डॉ. संजय जायसवाल (पश्चिम चम्पारण):** धन्यवाद, सभापति महोदय। मैं सदन का ध्यान देश में उर्वरक की किल्लत, कालाबाज़ारी एवं बढ़ती कीमतों की तरफ आकृष्ट करना चाहता हूं। इसी मॉनसून सत्र में बिहार के सांसदों ने जब उर्वरक की कमी के मुद्दे पर प्रश्न काल को सस्पेंड किया था तो माननीय मंत्री श्री श्रीकांत जेना जी ने हमारी अलग से मीटिंग बुलाई थी और यह माना था कि बिहार को 38000 टन यूरिया कम गया है।



**20.00 hrs.**

हमें विश्वास भी दिलाया गया था कि इसके बाद यह घटना कभी नहीं घटेगी। आज फिर वही कहानी दोहराई जा रही है। सरकार ने धान एवं गेहूं का मिनिमम सपोर्ट प्राइस इस वर्ष एक रुपया भी नहीं बढ़ाया। डीएपी की कीमत 490 रुपए से 970 रुपए कर दी है। एमओपी की कास्ट 225 रुपए से 581 रुपए कर दी। यूरिया की सप्लाई को कम कर सरकार खुलेआम कालाबाजारी को बढ़ावा दे रही है। किसानों को आत्महत्या करने पर मजबूर कर रही है और उसके बाद घड़ियालू आंसू भी सरकार ही बहा रही है।

सभापति महोदय, अगर किसानों द्वारा की जा रही मेहनत को मनरेगा के मिनिमम प्राइस से भी जोड़ा जाए तो धान के उत्पादन का खर्च 17 सौ रुपए प्रति क्विंटल पड़ेगा। आज किसान आठ सौ रुपए प्रति क्विंटल पर अपना अनाज बेचने को मजबूर है। एफसीआई ने अभी तक बिहार में धान की खरीद शुरु भी नहीं की है, दिसम्बर का महीना आ गया है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : You are bringing in some other subject. You may restrict it only to the matter regarding fertilizer.

...(व्यवधान)

डॉ. संजय जायसवाल : सभापति महोदय, मेरे यहां नौ फर्टिलाइज़र की फैक्ट्रियां बंद हैं, केवल 17 एमएमयू से ये फैक्ट्रियां चालू हो सकती हैं। ...(व्यवधान) मेरे यहां सारे किसान गेहूं के बदले गन्ना या दूसरी फसल लगा रहे हैं। सरकार इस पर कोई ध्यान नहीं दे रही है। मार्च में जब गेहूं की किल्लत हो जाएगी तो मंत्रालय पूर्व की तरह ऑस्ट्रेलिया से फिर गेहूं मंगाएगा। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय, सरकार के नौ फर्टिलाइज़र कारखाने बंद पड़े हैं, परन्तु उन पर सरकार का कोई ध्यान नहीं है, गैस सप्लाई करके ये कारखाने शुरु कराए जाएं।

MR. CHAIRMAN : Shri Arjun Ram Meghwal, Shri Badri Ram Jakhar, Shri Devji Patel and Shri Udasi Shivkumar Chanabasappa are allowed to associate with this issue.

SHRI G.M SIDDESHWARA (DAVANGERE): Thank you, Mr. Chairman, Sir.

I would like to draw the attention of the hon. Minister of Communication and Information Technology about the very poor service being provided by the BSNL and MTNL in the country.

It is an open secret that the mobile connections of the MTNL and BSNL are having very poor coverage especially in rural areas, compared to the other private mobile services. One wonders that whether this is being done purposely to benefit the private players because many times this matter was raised by the Members and the general public also, and it was brought to the notice of the hon. Minister many times. But it seems that the Government is not taking any steps or interested to take any steps to mitigate the problems and provide good service to the subscribers. The consumers are also facing problems like disconnection in calls while talking due to loss of signals, etc. It has been reported that the BSNL and the MTNL are the worst-affected by Mobile Number Portability as the subscribers' base of MTNL and the BSNL is reducing day by day, due to the poor service and also lack of sufficient mobile towers in my constituency, Devangere and Bangalore, especially in the rural areas, and the subscribers are switching over from BSNL and MTNL to other private players. Keeping in view the above, I urge upon the Union Government to take immediate steps to resolve these problems and to provide better services to the subscribers so that the subscribers are not forced to switch over to the private players.

**श्री निशिकांत दुबे (गोड्डा):** सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। झारखंड प्रदेश बिहार से अलग होकर बना। अभी माननीय भर्तृहरि महताब जी बोल रहे थे कि उड़ीसा की क्या स्थिति है। हमारे यहां की स्थिति यह है कि वहां पहाड़ है तो पेड़ नहीं हैं, पेड़ है तो पत्ते नहीं हैं, पानी है तब भी लोग प्यासे हैं, कोयला है, बिजली नहीं है, अस्पताल हैं, लेकिन उसमें डाक्टर नहीं हैं, स्कूल हैं, उसमें विद्यार्थी हैं, लेकिन वहां शिक्षक नहीं हैं, गाड़ी है तो रोड नहीं है। बिहार, वेस्ट बंगाल और बुंदेलखंड को या उड़ीसा को जिस तरह से बीआरजीएफ का पैकेज मिला है, उससे झारखंड महरूम है, खासकर संथाल-परगना महरूम है।

सभापति महोदय, मेरी आपके माध्यम से भारत सरकार से इन्क्लुज़िव डेवलपमेंट के लिए डिमांड है कि वहां जो 40-40 वर्षों से सिंचाई की परियोजनाएं चल रही हैं, पुनासी, बुढ़ई, सुग्गाबथान, सुंदर डेम, गुमानी और तुरई है, इन्हें एआईबीपी में लीजिए। राष्ट्रीय कृषि विकास योजना से जो है, जो रूरल हॉट का डेवलपमेंट होना है, क्योंकि वहां रूरल हॉट काफी है, जगह-जगह पर रूरल हॉट है। मार्केटिंग के लिए

रूरल हॉट का उन्नयन कैसे होगा, इसके लिए सरकार को प्रयास करना चाहिए। जो प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना है, केवल 35 परसेंट प्रधानमंत्री सड़क योजना हमारे इलाके में है, जब कि भारत में 65 परसेंट लोगों के पास इनहेबिटेशन के पास पहुंच चुका है। ये कैसे पहुंचेगा, उसके विकास के लिए सोचना चाहिए।

नेशनल हाईवे के दो प्रोजेक्ट हमारे यहां डुमरी टू रामपुर हाट वाया देवघर और देवघर टू साहेबगंज वाया गोड्डा आपके यहां पैडिंग हैं और साहेबगंज में गंगा पर पुल बनना है, उसको आप कैसे इन्क्लूड करेंगे? इसके अलावा देवघर में एयरपोर्ट का मामला है, वह द्वादश ज्योतिर्लिंग में से एक लिंग है, पांच करोड़ लोग वहां जाते हैं, उसको जवाहर लाल नेहरू अर्बन रिन्युअल मिशन में कैसे इन्क्लूड किया जायेगा, इसके बारे में सोचना चाहिए। वहां से रेल कनेक्टिविटी होनी चाहिए कि कोलकाता हम कैसे जाएंगे, मुम्बई कैसे जाएंगे, हम मद्रास कैसे जाएंगे, कन्याकुमारी कैसे जाएंगे, बाबा विश्वनाथ, बनारस कैसे जाएंगे।

एम्स के जैसा इंस्टीट्यूशन हंसडिहा में संधाल परगना में बनना चाहिए। रेलवे का जो प्रोजेक्ट आपने हंसडिहा गोड्डा एनाउंस किया है, उसका शिलान्यास होना चाहिए। एक नई रेलवे लाइन पीरपैंती-डासीडीह गुजेसिरी का सर्वे हो रहा है, उसको इस बजट में कैसे इन्क्लूड करेंगे, इसके बारे में देखना चाहिए। एन.टी.पी.सी. और कोल इंडिया सी.एस.आर.. नहीं कर रही हैं, उसके लिए पैसा देना चाहिए। अल्ट्रा मैगा पावर प्लांट हुसैनाबाद देवीपुर में होने वाला है, ये सब केन्द्र सरकार के पास पैडिंग हमारे यहां की योजनाएं हैं। हमारे यहां के 70-75 परसेंट लोग गरीब हैं, इसीलिए यह बात बतानी पड़ रही है। एक अल्ट्रा मैगा पावर प्लांट हुसैनाबाद देवघर में बनने वाला है, उसका किस तरह से शिलान्यास हो, इसके लिए जल्दी करनी चाहिए। हाई कोर्ट की एक बैंच दुमका में होनी चाहिए।...(व्यवधान)

**MR. CHAIRMAN :** A particular aspect you have to highlight, not all the aspects.

**श्री निशिकांत दुबे (गोड्डा):** बी.आर.जी.एफ. का जो 8750 करोड़ रुपये का कम्पौनेंट है, उन्होंने केवल तीन जिलों में दिया है और इसीलिए मेरा लास्ट पाइंट यह है कि इंटीग्रेटिड एक्शन प्लान में दुमका, देवघर, गोड्डा, साहेबगंज और पाकुड जायगड़ा कैसे इन्क्लूड हों, यह सोचना चाहिए। मेरा आपसे यह निवेदन है कि चूंकि उसका बोर्डर बंगलादेश से जुड़ा हुआ है, नेपाल से जुड़ा हुआ है, इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि झारखण्ड बचाइये, देश बचाइये।

**श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद):** सभापति महोदय, मैं किसानों से जुड़ा एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा आपके सामने रखना चाहता हूं। पूर्ववर्ती यू.पी.ए. सरकार ने देश के गरीब किसानों के कल्याण के लिए 1996 से 2000 तक के कृषि ऋण माफ कर दिये थे, जनहित में यह बहुत बड़ा काम किया गया था। देश के लाखों

किसान इस योजना से लाभान्वित हुए थे। इस योजना का लाभ बड़े पैमाने पर देश के किसानों को मिला है। कर्ज की वजह से हजारों किसान जो देश में आत्महत्या कर रहे थे, किसानों की कर्ज माफी से उनको बड़ी राहत मिली थी।

इसी क्रम में मेरा आपसे सादर अनुरोध है कि मध्य प्रदेश में मेरे संसदीय क्षेत्र होशंगाबाद-नरसिंहपुर के साथ पूरे प्रदेश में हजारों किसान अभी भी ऐसे हैं, जिनके ऊपर 1996 से पहले का कर्ज बकाया है। वे उन कर्जों के बोझ तले अपना जीवन-यापन कर रहे हैं। इस वजह से उनकी कृषि की उन्नति, उन्हें कृषि उपकरण, खाद, बीज, क्रेडिट-कार्ड जैसी सुविधाएं बैंक द्वारा उपलब्ध नहीं कराई जा रही हैं। मेरा आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि ऐसे मध्य प्रदेश राज्य में, जहां को-ऑपरेटिव सैक्टर पूरा धराशायी हो चुका है, जहां पर भारी भ्रष्टाचार व्याप्त है, उस प्रदेश में मेरा इस सदन के माध्यम से अनुरोध है कि 1996 से पूर्व के किसानों के जो कर्ज बकाया हैं, उनका कर्जा केन्द्र सरकार माफ करे, जिससे वहां किसान बेहतर जीवन-यापन कर सकें।

**श्री विष्णु पद राय (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह):** सभापति महोदय, I need less than two minutes. अंडमान निकोबार में एम.ई.एस. डिपार्टमेंट का चीफ इंजीनियर ऑफिस जोन में सुनामी के पश्चात नेवी का, आर्मी का, एयरफोर्स का बहुत बड़ा काम सरकार ने सैंक्शन किया गया, लेकिन दुख की बात है कि 2007-08 से 2011-12 तक करीब-करीब 2472 पोस्टें सैंक्शन हुईं, लेकिन फिल-अप केवल 700 हुईं और 1772 पोस्ट वेकेंट रह गईं। ये कौन सी पोस्ट हैं, जिनकी वहां काम करने के लिए जरूरत है, सिविल इंजीनियर, मकेनिकल, स्टोर कीपर, ड्राफ्ट्समैन, क्लर्क, स्टैनो, पियन, चौकीदार, इन पोस्टों के फिल-अप न होने के कारण से वहां समय पर काम पूरा नहीं हो रहा है। चीफ इंजीनियर एम.ई.एस., अंडमान निकोबार जोन को कोई पावर भी नहीं दी गई, अधिकार भी नहीं दिया गया, जो काँट्रैक्ट पर ले लें या आउटसोर्स में किसी का एपाइंटमेंट कर सकें।

मैं अनुरोध करूंगा, देश के रक्षा मंत्री श्री ए.के. एंटनी से, यू.पी.ए. सरकार का अगर ईमानदार कोई मंत्री होगा तो एंटनी साहब जरूर होंगे, हम लोगों पर एंटनी साहब कृपा कर के अंडमान निकोबार द्वीपसमूह में जो एम.ई.एस. की पोस्ट खाली पड़ी हैं, तुरन्त भर्ती करके अंडमान निकोबार द्वीपसमूह में एम.ई.एस. के द्वारा काम करके देश की रक्षा करें।

**20.10 hrs**

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock  
on Wednesday, December 14, 2011/Agrahayana 23, 1933(Saka).*