

**14.11 hrs.**

**\*DEMAND FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 2005-06  
AND  
\*DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (RAILWAYS), 2002-03**

MR. DEPUTY SPEAKER: Now, we will take up Item Numbers 13 and 14 together relating to Demand for Supplementary Grant (Railways) and Demands for Excess Grants (Railways).

Motions moved:

"That the 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, 2006, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No.16."

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ended the 31<sup>st</sup> day of March, 2003, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 14, 15 and 16."

Shri Lakshman Singh to speak.

---

\*Moved with the recommendation of the President.

**श्री लक्ष्मण सिंह (राजगढ़) :** उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट में जो व्यय का उल्लेख किया गया है, उसमें अधिकतर जो व्यय किया गया है वह रिपेयर और मेंटेनेंस में खर्च किया गया है और जो एप्रोप्रियेशन बिल रेल मंत्री जी लाए हैं, उसमें एक बिल 383.64 करोड़ का और दूसरा बिल 425 करोड़ का है। उसमें बजट में रिपेयर और मेंटेनेंस के लिए राशि दी गई है, उससे 320 प्रतिशत अधिक खर्च हुआ है। उसे पास कराने के लिए मंत्री जी संसद में बिल लाए हैं। रेल रिपेयर मेंटेनेंस सुरक्षा की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। लेकिन अगर हम रेलवे को अत्याधुनिक बनाएं तो प्रति वर्ष बजट से 320 प्रतिशत अधिक रिपेयर मेंटेनेंस पर खर्च होते हैं, इसकी आवश्यकता नहीं पड़ेगी और मंत्री जी को सदन में बार-बार मंजूरी लेने के लिए नहीं आना पड़ेगा। मंत्री जी ने जब रेल बजट पर भाषण दिया था और जब वे इंटीग्रेटिड रेलवे मार्डनाइजेशन प्लान की चर्चा कर रहे थे तो उन्होंने एक शेर पढ़ा था - सिर्फ हंगामा खड़ा करना मेरा मकसद नहीं, मेरी कोशिश है कि यह सूरत बदलनी चाहिए। रेलवे की सूरत बदलेगी या नहीं यह समय बताएगा, लेकिन संसद में हंगामा करके आपने प्रजातंत्र की सूरत बदल दी है, उसके बारे में विचार करिए और जो प्रजातंत्र का गला आपने बिहार में घोंटा है, उसके बारे में विचार करिए।.(व्यवधान)

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे को आधुनिक बनाने के लिए और रेलवे की आमदनी बढ़ानी है। आज जब भारत द्वारा विश्व व्यापार संधि पर हस्ताक्षर करने के बाद जो निर्यात बढ़ाने का लक्ष्य हमारे सामने है, उसे पूरा करने के लिए कंटेनर कारपोरेशन आफ इंडिया का गठन वर्ष 1988 किया गया। सौ करोड़ रुपया कंटेनर कारपोरेशन आफ इंडिया को दिया गया और आज उसका महत्व और अधिक बढ़ जाता है क्योंकि हमारा व्यापार बढ़ रहा है। हमारा आयात और निर्यात बढ़ रहा है और आने वाले समय में विश्व के अंदर भारत एक शक्ति बन कर उभरेगा। हमें रेलवे को जो मूलभूत सुविधाएं देनी चाहिए, उस पर हमें विशेष ध्यान देना पड़ेगा।

आज आवश्यकता है कि देश के पिछड़े प्रदेश और ऐसे प्रदेश जहां कृषि उत्पादन बढ़ाने की अपार संभावना है वहां आपको ड्राइ पोर्ट्स बनाने पड़ेंगे, जैसे गुजरात में 5283 किलोमीटर रेलवे लाइन, महाराष्ट्र में 5497 किलोमीटर रेलवे लाइन और मध्य प्रदेश में 4850 किलोमीटर रेलवे लाइन है और इन राज्यों ने ड्राइ पोर्ट्स बनाने के लिए प्रस्ताव भेजे हैं और जो उद्यमी हैं उनको कस्टम क्लियरेंस की सुविधा दी जाए। उनको मूलभूत सुविधाएं दी जाएं, जिससे ड्राइ पोर्ट्स से वे सीधा निर्यात कर सकें। स्पेशल एक्सपोर्ट जोन बनाने की केंद्र सरकार की योजना है। एग्रीकल्चर एक्सपोर्ट जोन बनाने की योजना केंद्र सरकार की है और ये इसलिए नहीं बन पा रहे हैं क्योंकि वहां जो मूलभूत सुविधाएं देनी हैं, वे सुविधाएं केंद्र सरकार नहीं दे पा रही है, इसलिए इस ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। इन तीनों राज्यों ने और अन्य राज्यों ने केंद्र सरकार के पास ड्राइ पोर्ट्स बनाने के प्रस्ताव भेजे हैं और मुझे विश्वास है कि इसे गंभीरता से लिया जाएगा।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, पूर्वोत्तर राज्यों की ओर अगर हम देखें, तो वहां बहुत कुछ करना बाकी है। अभी तक हमने केवल 2 किलोमीटर रेल लाइन मिजोरम में बनाई है, नागालैंड में केवल 13 किलोमीटर रेल लाइन बनाई है और मणिपुर में, जहां रेल मंत्री जी और प्रधान मंत्री जी गए थे, वहां केवल 1 किलोमीटर रेल लाइन बनी है। सिल्चर से जिरीवांग ट्रेक को बनाने का आपने आश्वासन दिया है। इसका निर्माण आप प्राथमिकता के आधार पर करें।

महोदय, अभी मणिपुर में जब ब्लॉकेड हुआ था, तो हमारी पार्टी ने स्थिति का अध्ययन करने के लिए वहां एक संसदीय दल भेजा था। उसमें मैं स्वयं भी गया था। वहां रेल लाइन की बहुत आवश्यकता है क्योंकि वहां जो नैशनल हाइवे है, उसे बन्द कर दिया गया जिसके कारण मणिपुर में गैस का सिलेंडर 700 रुपए में बिका, दवाइयों की कमी हो गई और वहां के लोगों को बहुत कठिनाई में एक-डेढ़ महीने निकालने पड़े। कल हमने अखबारों में पढ़ा है कि मणिपुर का ब्लॉकेड हट गया है। मणिपुर को रेल लाइन से जोड़ना बहुत आवश्यक है।

महोदय, पूर्व सरकार ने बायोडीजल निर्माण कर के उसे रेलवे में उपयोग करने की योजना बनाई थी। रेलवे की परती भूमि में रतनजोत का प्लांटेशन कराने की योजना थी। आप रतनजोत से ही बायोडीजल का निर्माण नहीं कर सकते हैं, बल्कि सड़ी हुई मक्का और सड़ी हुई ज्वार से भी बायोडीजल बनता है। गांवों में सड़ी हुई मक्का और सड़ी हुई ज्वार को पशुओं को खिलाया जाता है। इन दोनों से भी आप बायोडीजल का निर्माण कर सकते हैं, लेकिन इस ओर आपका ध्यान नहीं है। मैं चाहूंगा कि आप इस ओर विशेष ध्यान दें।

महोदय, आजकल डीजल के जिस तेजी से दाम बढ़े हैं उससे पूरा जनजीवन प्रभावित हुआ है, रेलवे की इकनॉमी प्रभावित हुई है और आगे और ज्यादा होगी। अभी बॉम्बे हाई में जो दुर्घटना घटी है उससे उत्पादन घटा है। इसलिए और ज्यादा आवश्यक है कि आप बायोडीजल की तरफ ध्यान दें और देश में जो लाखों हैक्टेयर परती भूमि पड़ी है उस पर रतनजोत का प्लांटेशन कर के बायोडीजल का निर्माण करें। इस सम्बन्ध में राज्य सरकारों के साथ योजनाएं बनाएं और ज्यादा से ज्यादा परती भूमि पर रतनजोत का उत्पादन कीजिए और उससे बायोडीजल का निर्माण कीजिए।

महोदय, रेल मंत्री जी ने एक शेर और पढ़ा था-

उठना है और भी ऊपर, ऊंचाइयां पुकारतीं  
हैं अपार क्षमताएं, आशाएं तुम्हें निहारतीं

रेलवे के ऊपर इंडियन रेलवे फायनेंशियल कॉर्पोरेशन का 18,409 करोड़ रुपए का कर्ज है। अगर कर्ज का बोझ बढ़ाकर ही ऊपर उठना है, तो इसमें मुझे ज्यादा नहीं कहना, लेकिन दुर्भाग्य है कि आपने अपने संबोधन में यह नहीं कहा कि इस कर्ज को कैसे कम किया जाएगा। इसलिए इस पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है जिससे रेलवे की वित्तीय स्थिति सुदृढ़ हो। इसके साथ ही साथ जो वित्तीय व्यवस्था है, जो ऑडिट की व्यवस्था है, जो वित्तीय नियम हैं, उनका सख्ती से पालन होना चाहिए जिससे रेलवे पर आर्थिक बोझ कम पड़े और रेलवे का घाटा कम हो सके।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे की सुरक्षा, एक बहुत महत्वपूर्ण विषय है। जितनी रेल दुर्घटनाएं होती हैं उनमें से 85 प्रतिशत दुर्घटनाएं मानवीय चूक के कारण होती हैं। कर्मचारियों और अधिकारियों के लिए आपका जो ट्रेनिंग प्रोग्राम है, उसकी ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। आप विदेश से रेलवे के कर्मचारियों को बुलाकर यहां फ्री में ट्रेनिंग दे रहे हैं। इसमें मुझे कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन क्या आपने मानव संसाधन विकास मंत्रालय से मिलकर ट्रेनिंग देने का कोई ठोस प्रोग्राम बनाया है जिससे रेल दुर्घटनाएं न घटें ? अब मुझे पता नहीं कि अर्जुन सिंह जी के साथ आपकी क्या इक्वेशन है, लेकिन जहां तक मुझे जानकारी है, आपने मानव संसाधन विकास मंत्रालय से मिलकर रेलवे कर्मचारियों और अधिकारियों को ट्रेनिंग देने का कोई ठोस कार्यक्रम नहीं बनाया है। यदि ऐसा कोई कार्यक्रम बनाया है, तो आप अपने संबोधन में इस विषय में बताएं। अगर बनाया है तो मुझे विश्वास है कि आप अपने सम्बोधन में इस सम्बन्ध में बताएंगे।

रेलवे सेफटी फंड में 17 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, जिससे पुराने पुलों का और पुराने ट्रेकों की मरम्मत की जायेगी। यह बहुत अच्छी बात है। इसी राशि से आप उन्हें ट्रेनिंग के लिए भी अलग से पैसा निकालें, क्योंकि 85 प्रतिशत दुर्घटनाएं मानवीय चूक के कारण हुई हैं, इसलिए ट्रेनिंग पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

जो आम राय रेल विभाग में है, वह यह है कि मंत्री जी का अधिक ध्यान बिहार में ज्यादा है और विभाग में कम है। यह एक आम राय है, आम चर्चा है, यह दुर्भाग्यपूर्ण है। अभी बिहार में चुनाव आ रहे हैं तो आपका ध्यान स्वाभाविक रूप से बिहार में ज्यादा रहेगा। हमें इस बात की शंका है कि कहीं रेलवे बोर्ड छपरा से तो नहीं चलेगा, रेलवे बोर्ड रेल भवन से ही चलना चाहिए।

रेलवे के जो योग्य अधिकारी हैं, आज उनमें निराशा है, क्योंकि एक राजनैतिक तरीके से उनको हटा दिया गया है। अगर कोई काबिल अधिकारी भी था और नीतीश जी के साथ था तो उसको हटा दिया गया है, क्योंकि वह नीतीश जी के साथ था। इस मानसिकता से काम करना उचित नहीं है, हमें हमारे सोचने का दायरा थोड़ा बढ़ाना पड़ेगा, जिससे के रेलवे का नुकसान न हो।  
(व्यवधान) रेलवे बोर्ड को और प्रभावी बनायें, उनको और अधिकार दें। जो काबिल अधिकारी हैं, उनको काम करने की स्वायत्तता दें, जिसके अच्छे परिणाम सामने आ सकें।

अन्त में मैं यही कहना चाहूंगा कि आप जब अगली बार सदन में कोई प्रस्ताव लेकर आयें तो उसमें यह विशेष ध्यान रखिये कि हमारे देश का निर्यात बढ़ाने के लिए हम ड्राई पोर्ट्स ज्यादा से ज्यादा कैसे खोल सकते हैं, उसके लिए आप पैसा मांगिये। बायोडीजल को बढ़ावा देने के लिए आप पैसा मांगिये। ये सब प्रस्ताव लेकर अगर आप आएंगे तो हमें विश्वास है कि अच्छे परिणाम हमारे सामने आएंगे। हमारे साथी दुष्यन्त सिंह जी बता रहे हैं कि रामगंज मण्डी-भोपाल रेलवे लाइन का सर्वेक्षण हुआ, उस पर कुछ बजट भी दिया है, लेकिन कुछ ज्यादा पैसा अभी नहीं दिया है। राजस्थान और मध्य प्रदेश पिछड़े प्रदेश हैं, वहां से यह रेलवे लाइन निकलती है। वहां जो पड़त

भूमि है, बहुत सारी पड़त भूमि से ही रेलवे लाइन निकलती है। वहां रेलवे लाइन डालने से लाखों हैक्टेयर पड़त भूमि का विकास होगा और जैसा मैंने बताया, रतनजोत की खेती भी वहां हो सकती है, उसका लाभ भी वहां के क्षेत्रीय लोगों को मिलेगा।

मध्य प्रदेश का जहां तक सम्बन्ध है, वहां मक्सी शाजापुर जिले में है, वहां एक ओवरब्रिज के लिए लोगों ने काफी आवेदन दिये हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग पर वह ब्रिज बनना चाहिए, क्योंकि ब्रिज की कमी से वहां यातायात अवरुद्ध होता है।

मेरे और भी बहुत सारे सुझाव हैं, लेकिन समय के अभाव में मैं ज्यादा नहीं बोलूंगा, क्योंकि और भी वक्ताओं को बोलना है। मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री जी ने मेरी बात ध्यान से सुनी है और उनका वे उत्तर देंगे।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, for Item Nos. 13 & 14 the time allotted is four hours. I have a very long list of hon. Members who wish to speak here. Therefore, I would like to request all the hon. Members, who would take part in the proceedings, to be conscious about the time and speak for only five minutes. इसलिए 5-5 मिनट लेना ही काफी है।

SHRI K.V. THANGKABALU (SALEM): Thank you Mr. Deputy-Speaker, Sir, for giving me this opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants (Railways) for the year 2005-06.

Sir, at the outset, I congratulate the hon. Railway Minister for playing a dynamic role in developing the railway system in the country. Also, he has given a new direction. After its implementation, the system will work in a very transparent manner. Though he is doing very good work all over India, yet we have apprehensions and anguish that Tamil Nadu is not given its due share as far as Railways are concerned.

In the Budget, the hon. Union Minister was kind enough to announce Rs.410 crore for the various developmental works in the State of Tamil Nadu. We have made a request to the UPA leadership under the Chairmanship of Dr.

Kalaignar M. Karunanidhi, former Chief Minister of Tamil Nadu. All the forty Lok Sabha Members from the State submitted a number of proposals relating to their constituencies and also proposals about a number of important projects which we have promised to the people before we came to power. Dr. Kalaignar M. Karunanidhi has given a personal letter, and also - as per the commitment made to the people of Tamil Nadu - all other political parties in the alliance of our UPA Government jointly gave the Memorandum. We, the 40-Member block, jointly met you, Sir, and discussed with you about various projects; but so far we are not able to get the justice which is due to us.

I would like to request the hon. Railway Minister to consider the projects, which we have submitted, in toto. These are the aspirations of the people of Tamil Nadu. Particularly, there is a long-pending demand of the Salem Division. The demand for the Salem Division has been there for the last more than forty years. About nine districts, namely Salem, Dharmapuri, Krishnagiri, Erode, Namakkal, Coimbatore, the Nilgiris etc. are an integral part of this area, but we are linked with Palakkad Division. These aspirations are not met by successive Governments. At this juncture, we would like to impress upon you that we are not against the Palakkad Division, we are not against our Kerala friends. We only want that the areas which are in the Salem range - as I mentioned about nine districts - should be carved out separately and be made a Division. This will fulfil the aspirations of the people of the Region. This is one of the most backward areas in the State of Tamil Nadu. At the same time, let Kerala have the Palakkad Division. We are not objecting to it; we are not asking you to divide or to totally close that Division. Let the Palakkad Division continue; let the Kerala friends enjoy that facility. We are not against that. It is very clear. At the same time, whatever they want extra in that area, we can give. For that also, we have no problem. Likewise, let them also not interfere in our area, in our jurisdiction and in our development. In fact, the Trivandrum Division has got Kanyakumari. Tirunelveli district is a part of that area. All these are there. We are not asking that. Let them be there only. Technically and academically a convenient Division has to be carved out, and for this, Salem is the only place. Salem is the



right place to have the Division. This is the most important area of our request. All our leaders have prayed to you and all our forty hon. Members of Parliament have requested you; now I appeal to you to kindly announce this. All the forty Members are asking for only one Division. Our leaders have prayed to you, and all the Members have prayed to you.

This has not been met so far. For the last one and a half year, myself and my colleagues in that area were put under pressure by the people. All the people, irrespective of political parties, are of the opinion that we should get it. People have been asking us to come forward and lead the agitation. That is what their demand is. We have been telling the people that it is our Government, he is our Minister, he is a leader of backward class people and his concerns are for the backward class. That is what we have been telling the people. If this is not done immediately, then we have no other option except to go to the streets or to the railway platforms to start the agitation. Sir, this is the position. So, I request the hon. Minister to kindly consider this important matter.

Our hon. Minister of State in the Ministry of Railways, Shri Velu had visited Salem. In fact, he had seen the mood of the people over there. He also knows the demand of the various areas, that is, Bodinayakampatti underground bridge. Shri Velu visited this place and saw the plight of the people. More than 12,000 people are affected in that area. About 14 villages are affected. People have not been able to use this route. So, I request the hon. Minister to announce that bridge and it should be implemented at the earliest.

With regard to ROB programmes, we discussed with the hon. Minister. The State Government is not in a position to fund ROB programmes. The Railway Department of the Central Government has to fund these ROB programmes. And whatever share has to be taken from the State Government, the Central Government can deduct it from the fund which is going to be passed on to the State Government. That is the easiest way. Instead of asking the State Government to do this, the Railway Department can directly construct these ROB.

As regards Omalur bridge, our Minister has already visited this place and he has taken certain steps, for which I thank him. The work has to be completed at the earliest, and for that, a direction has to go from the Central Government.

The other one is Salem-Karur line. This is one of the neglected areas. The work is going on but a number of problems are there. I want the hon. Minister to convene a meeting of the Members of Parliament and the local people to sort out the pending problems with regard to Karur-Salem line. That is the only way.

For Salem-Virudhachalam line, the Railways have sanctioned Rs. 45 crore. I thank you for that. The remaining line, Attur-Salem, is a very important one. It has not been fulfilled. So, I request the hon. Minister to provide funds for this line in this budget or subsequently and fulfil the Salem-Virudhachalam broad gauge line.

Sir, in my constituency, there are three level crossings which causes a lot of concern to the agriculturists, who are compulsorily to go to other areas. They are: Kanavaiputhur, 110B-292/9-11; Uttamasolapuram, 115A/341/6-8; and Mettupatti M. Perumapalayam, which is 18 km away from Salem. These three crossings are causing great concern to the people in these areas. In each and every place, more than 30,000 people have to cross. Unmanned gates are there. You have very recently ordered to close all the unmanned crossings and people are suffering a lot.

Sir, the Minister has been kind enough to send a letter to me. Let the money be allocated out of MPLAD fund. The Central Government or the Panchayat can give Rs. 90 lakh for this purpose. You are aware about the State Governments and their position. No Panchayat would be having Rs. 90 lakh to pay. Panchayats are not in a position to meet the salary part. If the Members of Parliament have to pay this money from their MPLAD fund for one project, then what will happen to other works? This is the real problem. So, I request the hon. Minister to see that these three crossings are funded by the Railway Board itself and also give necessary orders.

We have asked for ROBs at Mullavadi gate at Salem; Ayodyapattinam cross; and Muttampatti cross. The hon. Minister knows very well and also visited these places. These ROBs have to be linked with the BG line proposal.

Along with that, stations should be established at Vazhapadi, Karipatti, Ayodhyapatnam, Pedhanaickan Palayam and Pudhrakottan Palayam.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

SHRI K.V. THANGKABALU : Sir, I will take only two minutes.

Work has to be stepped up. There is no station at the moment. We need stations there because a lot of people do travel there. Likewise, the Salem-Bangalore second BG line is also another important one. In this area also, a lot of commuters go from Salem to Bangalore and beyond that, up to Mumbai. This needs to be considered at the earliest.

The hon. Minister of State, Mr. Velu visited Mettur and Athur. He had seen himself the traffic between Salem and Mettur. The passenger train is to be immediately allowed to go. Likewise between Salem and Athur, let the work of BG line go on, but the passenger train should not be stopped at the moment. That should be linked immediately. That will solve a major problem. I do not want to take much time of the House. Once again, I emphasise that Salem Division is the foremost request from 40 MPs of the State. I request the hon. Minister to consider this immediately and make an announcement.

I have only one request with regard to the reservation policy in the Railway Department. The Minister being a backwards' leader, I would like to tell him that though we have implemented 27 per cent reservation, the posts meant for the Backward Class communities are not filled up in the Railways. The SCs, STs and OBCs should be given priority. In implementing the SC, ST and OBC reservation policy, there should not be any lacking. I request you to announce a special package, special drive for the fulfilment of the obligation of the SC, ST and OBC categories. Kindly do this in your Department.

Sir, I do not have much time, but at the same time I thank you for giving me this opportunity. I request the hon. Minister of Railways to consider the Salem Division and announce it while he replies.



SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): I support the Motion moved by our respected Railway Minister. I support this because we have discussed the Railway Budget in detail. Some significant steps have been taken by our Railway Ministry.

While congratulating our Railway Ministry, let me talk about some problems which the Indian Railways now face. I do not want to go to any of the issues relating to my constituency. So, I think you may give some more time to me because I am going to say about the general things.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I am helpless. I cannot give you much time. I am sorry.

SHRI P. KARUNAKARAN : The most important issue that we face now is the safety of the railways. There are a number of reports about accidents. We have also some reports in regard to the action that the Government has taken.

Sir, there were 70 lakh workers in the Railways earlier. Now their number has reduced to 30.5 lakh. Of course, the reply may be that this has happened due to computerisation and modernisation. But we know that in some sectors the reduction of the workforce would, of course, weaken the day-to-day administration of the Railways. Especially in the field of safety sector, the reduction should not be allowed. That has to be retained. We know that accidents occur due to the negligence of the officers, drivers and sometimes due to the guards, but we have to take stringent action.

There are a number of instances where the accidents have taken place due to the fall of infrastructure, especially for want of ROBs and FOBs which are most important as stated by other hon. Members. When we go to see the work of the ROBs, many of them are in the half way. Though we have given the amount in the last Budget itself, the construction of many of the ROBs and FOBs has not yet started. So, the Government has to take safety of the people as the responsibility of the Railways because the Railways is charging from each passenger. Take for example, for ordinary ticket, it is charging Re.1. For second-class ticket, it is charging Rs.2, Rs.3, Rs.5 and Rs.10. So, this is the responsibility of the Railways.

Of course, it is good that we think about the huge plans but at the same time the preliminary issues like construction of ROBs, roofing of platforms and all other such issues are not at all given much importance, especially in the case of Kerala. So, I think, a plan should be made to make these things within a time period. I think, that is most important.

In order to strengthen our safety side, we have to take to modern methods also. The guards and station masters are not using mobile phones but when we travel by trains, we can use them. The drivers, guards and others concerned, who need to know the news and have information and also have to pass on information, have no facilities. So, in the railway stations and in the trains, we should implement such steps without any loss of time.

The Railway Catering Policy, I would like to point out here, is also very important. The Railway Catering Policy, 2005 has generated a lot of criticisms. The Parliamentary Standing Committee on Railways has also criticised it. They have also suggested that a Joint Parliamentary Committee should go into the details and whatever defects are there should be rectified and then only should the Railways proceed with the Policy. This has become a very acutely important issue for the workers. There are about seven lakh workers in the catering sector; 50,000 of them are in the Southern Railway and 7,000 of them are in Kerala. All of them are afraid of losing their jobs. I request the hon. Minister and the Railway Ministry to ensure that no worker loses his or her job. Even if new licences are going to be issued, if the existing licencees are ready to continue, they should be given jobs.

The Railways has a history of 150 years in our country. When we think of Railways, of course, we think about our porters also. I congratulate our hon. Minister of Railways because when he came to Tiruvananthapuram, he appreciated the good work done by the porters when the porters came to receive and greet him. The policy that the Government has adopted is to reduce the number of jobs in this sector because they are giving loading and unloading work to private parties. As a result, porters who are poor people are suffering. About two lakh porters and their families are dependent for a living on their jobs in the

railway stations. Sometimes, there is nobody to speak about them. So, the issue of porters and their families has to be taken care of and retaining them in their jobs has to be given due importance.

The Konkan Railway is an important rail system that the Indian Railways has brought about. I congratulate the Government for that. At the same time, if the purpose of the Konkan Railway has to be served, doubling of lines is very important. The doubling work is not complete from Calicut to Shoranur. It is not complete in the Kasargod side. The Nethravathi bridge is a very important bridge. It is not possible for Rajdhani and other express trains to ply on this line unless doubling work is completed. If it is delayed, we would be losing lakhs and lakhs of rupees every year.

We should think about the passengers in the long route trains. It is a glad piece of news that the reserved compartments have increased on these trains. Earlier, there were two general compartments in all the long route trains but it has now been reduced to one. Thousands of passengers are travelling by the KK Express from Tiruvananthapuram to New Delhi. Thousands of passengers travel by long route trains from Kurla to Nethravathi. There are a lot of passengers travelling by the Kanyakumari-Bangalore Express and the Jayanti Janata Express. When we think about ordinary passengers, if there is only one general compartment, it would be really a Herculean task for them to get into the train. I am sure, the Government would take this issue with serious concern.

With regard to parcels, earlier, in almost all the stations, the passengers were able to send their parcels. The Railways has taken a decision that parcels could be sent only from stations where there is a stoppage of five minutes. In most of the stations where the train does not stop for five minutes, people are not able to send their parcels.

We, the MPs, have represented this issue to the hon. Minister and he has given the necessary order. But it has not been implemented so far. As far as the Railways are concerned, sending of parcels is very important. But we have to think about the convenience of the people also. In some cases, when they have

to send their parcels, they have to travel three or four hours to get the train where it has the stoppage of five minutes.

Another most important issue is this. Earlier, the Railways have allowed to split rakes in accordance with the convenience and needs of the Food Corporation of India. But, now, it is being denied. Earlier workers were allowed eight hours for unloading a rake, but now within ten hours they have to unload two rakes. It means they have to work for 12 hours in the night.

As far as facilities are concerned, there are a number of reports of thefts and robberies in the compartments, especially against women and children in the Railways. We have a number of complaints from Kerala in the Palaghat, Trichur and other stations. A number of times students and others are also attacked. So, the Ministry of Railways has to take special measures to give protection to the people, especially to the women and students. Nowadays, the last compartment is reserved for women. However, it would be better if a middle compartment is reserved for women so that there would be some more protection for them.

Lastly, as stated by my hon. colleague, we, the MPs, the Government of Kerala and all the political parties, have been giving representations for the development of Kerala and for creation of a new Zone at Trivandrum. It will not create any difficulty to any other person. So, I request both the hon. Ministers who are present here, to consider this issue and make a statement today in this regard. It is because we make a number of contributions at the national level also. So, the Ministry of Railways should give more importance in this regard, that is, about the creation of a new Zone at Trivandrum.

SHRI T.K. HAMZA (MANJERI): Sir, I associate with him.

SHRI P. RAJENDRAN (QUILON): Sir, I also associate with him.

**श्री रामजीलाल सुमन (फ़िरोज़ाबाद) :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी बात कहूँ, लेकिन माननीय रेलमंत्री जी मेरी बात को सुनें तो सही, वे तो सो रहे हैं।

**रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) :** मैं आपकी बातों को ध्यान से सुन रहा हूँ।



**उपाध्यक्ष महोदय :** वे सो नहीं रहे हैं, सोने का बहाना कर रहे हैं।

**श्री रामजीलाल सुमन :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं पहली बार समझा कि इसको ध्यान से सुनना कहते हैं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आप कृपया बोलिए। आपने एक मिनट खो दिया है।

**श्री रामजीलाल सुमन :** उपाध्यक्ष महोदय, हम यहां रेलवे की अनुदानों की पूरक मांगों पर यहां चर्चा कर रहे हैं और माननीय रेल मंत्री जी 425,00.40 लाख की अनुदान की मांगों की स्वीकृति इस सदन से चाहते हैं। उपाध्यक्ष महोदय, पांच महीने पहले इस सदन में रेल बजट प्रस्तुत किया गया था और वह सही मायने में पूरे वर्ष का एक आर्थिक लेखा-जोखा होता है। इतने दिनों के बाद रेल मंत्री जी रेलवे की पूरक अनुदानों के संबंध में इस सदन में स्वीकृति चाहते हैं, इस सीधा मतलब यह है कि रेलवे द्वारा खर्च के जो आकलन किए गए थे, वे सही नहीं थे और इस लिहाज से मैं यह कह सकता हूं कि रेलवे की जो कुशल वित्तीय व्यवस्था होनी चाहिए थी, वह नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, अभी लक्ष्मण सिंह जी ने रेलवे की सुरक्षा का जिक्र किया और उसके लिए भी यहां 0.30 लाख रूपए की व्यवस्था की गई है। मैं इस विवाद में नहीं जाना चाहता कि जो पहले रेल मंत्री जी थे, उनके जमाने में कितनी दुर्घटनाएं हुईं या इस समय कितनी दुर्घटनाएं हुई हैं, यह आंकड़ों का सवाल नहीं है। हमें इन आंकड़ों की बहस में नहीं जाना चाहिए। मैंने एक बार नहीं अनेक बार इस इस सदन में कहा है कि आंकड़ों से ज्यादा महत्त्वपूर्ण यह है कि लोग क्या समझते हैं, लोग क्या महसूस करते हैं, किसी भी संस्था या प्रतिष्ठान के किसी काम के बारे में आम आदमी की क्या राय है। उस लिहाज से मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि सुरक्षा की दृष्टि से जितनी विश्वसनीय रेल व्यवस्था होनी चाहिए, उतनी नहीं है, उसमें सुधार की आवश्यकता है। आए दिन दुर्घटनाएं होती हैं, मैं समझता हूं कि इस पर गंभीरता से विचार करने की आवश्यकता है। आपने पिछली बार जब अपना भाषण किया था तब यह भी कहा था कि

जिन हलकों में, जिन इलाकों में रेलवे दुर्घटनाएं होंगी उन रेलवे दुर्घटनाओं के सबसे बड़े आला अफसर, प्रमुख प्रबंधक, जो जीएम होता है, उनके खिलाफ जिम्मेदारी सुनिश्चित करेंगे। मैं यह जानना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी जब इस बहस का उत्तर दें कि जो विगत रेलवे दुर्घटनाएं हुई हैं, उन रेलवे दुर्घटनाओं में आला अफसरों के खिलाफ किस हद तक कार्रवाई हुई है, इस पर प्रकाश जरूर डालें।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे की अनुदान की मांगों पर 300,00,10 लाख रुपए कैपिटल व्यय की बात की जाती है, इंजन वैगन इत्यादि के खर्च की बात है। इसमें सबसे महत्वपूर्ण बात है कि बाकी 125,00,00 लाख रुपए विभिन्न परियोजनाओं को निर्माण के लिए खर्च करने की व्यवस्था की है। 80 परियोजनाएं हैं जिनका उल्लेख किया है। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके मार्फत रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि जब रेलवे की नई परियोजनाओं का निर्माण करते हैं तो उसमें यह समीक्षा करनी चाहिए कि रेलवे द्वारा जो पुरानी संचालित परियोजनाएं हैं, वे किस हद तक पूरी हुई हैं। असली सवाल यह है कि जो तमाम योजनाएं लंबित हैं, उनको शुरू करने का काम जितना प्रभावशाली तरीके से होना चाहिए वह नहीं हो रहा है। पुरानी परियोजनाएं पूरी न हों और हम नयी परियोजनाएं शुरू कर दें, उसके लिए कोई लक्ष्य न हो कि कितने समय में योजना पूरी करनी है तो मैं समझता हूं कि उसके परिणाम ज्यादा सार्थक निकलने वाले नहीं हैं। उदाहरण के तौर पर जो पुस्तिका रेलवे पर खर्च के लिए प्रस्तुत की गई है, इसमें अनुदान पूरक मांगों में सबसे पहला प्वाइंट है

"आमला यार्ड के डिब्बों पर रेलवे सहित ए और डी केबिन में परिचालन को केंद्रीय स्थल तक शिफ्ट करना, मध्य रेलवे इंटर केबिन स्टोलिंग को समाप्त करने के लिए मौजूदा चार कैबिनों के स्थान पर बीचों बीच अवस्थित आरआरआई केबिन इमारत की आवश्यकता है इससे स्टेशन के डाऊन दिशा की ओर लगातार 30 किलोमीटर प्रतिघंटा की रफ्तार की पाबंदी को समाप्त करने में मदद मिलेगी।"

इसके अलावा 24 सवारी डिब्बे वाली गाड़ी को संभालने के लिए 550 मीटर लंबा एक अतिरिक्त एकतरफा प्लेटफार्म का प्रस्ताव है। सुरक्षित और सुचारु रूप से गाड़ी संचालन के लिए स्टेशन मानक खाका भी तैयार हो जाएगा, इस कार्य को 419.00 लाख रुपए की लागत पर शुरू करने का प्रस्ताव है। इस योजना पर वर्ष 2005-06 के दौरान 1.01 लाख रुपए का परिव्यय होगा। इस कार्य को जल्द पूरा करने के लिए 0.01 लाख रुपए के अतिरिक्त अनुदान की आवश्यकता है और 0.99 लाख रुपए की बकाया राशि की व्यवस्था अनुदान के अन्तर्गत पुनर्नियोग द्वारा की जाएगी। परियोजना के लिए 419 लाख रुपए की आवश्यकता है जो आप शुरू में धन अवमुक्त कर रहे हैं, शायद नहीं के बराबर है। जिस गति से यह चलेगी उस हिसाब से मैं नहीं कह सकता कि आगे आने वाले दस या पांच वर्षों में इस परियोजना को पूरा किया जा सकता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से निवेदन करता हूँ कि ये जो परियोजनाएं हैं, इन परियोजनाओं के लिए जब हम कोई प्रस्ताव कर रहे हैं तो उसके निदान के लिए हमें लक्ष्य भी निश्चित करना चाहिए कि तीन, पांच या सात वर्षों में परियोजनाओं को पूरा कर लेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके मार्फत एक निवेदन और करना चाहूंगा। महोदय, मैं समय की मर्यादा को जानता हूँ। एक रेलवे की परियोजना है- आगरा से इटावा की बड़ी लाईन परियोजना वर्ष 1999 में स्वीकृत हुई थी। उसकी अनुमानित लागत 214 करोड़ रुपये थी। इस 114.5 किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग पर 13 स्टेशन बनने थे - भाडई, करौधनाकलां, शमशाबाद, घिमश्री, फतेहाबाद, मानिकपुर, भदरौली, बटेश्वर, बाह, जैतपुर कलां, गुमानसिंह का पुरा, एच.एस. जैतपुर और जंक्शन उंदी। इस ब्राड गेज रेल परियोजना के लिये 92 गांवों की जमीन अधिकृत की गई है। केवल 80 गांवों की जमीन ले ली गई है आगरा और इटावा जनपद के 6-6 गांवों की जमीन अधिकृत करनी बाकी है। रेल मंत्रालय ने उत्तर प्रदेश सरकार को 23.05 करोड़ रुपया दे दिया है। कुल मिलाकर इस पर छोटे-बड़े पुल 67, दो रेल ओवरब्रिज और 2 रेल अंडर

ब्रिज अभी बनने हैं। अब तक इस परियोजना पर 51 करोड़ रुपया खर्च हो चुका है। इसमें 23.05 करोड़ रुपया मिल चुका है, प्रारंभ में 10 करोड़ रुपया मिला है। वर्ष 2002-03 में 20 करोड़ रुपया, 2003-04 में 20 करोड़ रुपया और वर्ष 2004-05 में 10 करोड़ रुपया अवमुक्त हुआ है। वर्तमान वित्तीय वर्ष में केवल 8 करोड़ रुपया इस परियोजना के लिये अवमुक्त किया गया है। अगर रेल मंत्रालय द्वारा धन देने का यही क्रम चलता रहा तो मैं निश्चित रूप से कह सकता हूं कि आने वाले 10 वर्षों में यह परियोजना पूरी नहीं होगी। जब हम कोई योजना बनाते हैं, तो उस समय जो लागत होती है, उसे तत्काल मुक्त नहीं किया गया तो इससे अविश्वास सा पैदा होता है कि आने वाले समय में यह परियोजना स्वीकृत होने वाली है या नहीं। जब परियोजना को प्रारम्भ करने में विलम्ब होता है तो उसकी अनुमानित निर्माण लागत बढ़ जाती है। जो लोग लाभान्वित होने वाले होते हैं, वे लाभ से वंचित रह जाते हैं। इस परियोजना के लिये जितनी दौलत की आवश्यकता थी, उतनी इसके लिये नहीं दी गई है। परियोजना शुरू करने के साथ साथ हमें उसका लक्ष्य भी निर्धारित करना चाहिये कि कितने समय के अंदर फलां परियोजना पूरी होगी।

उपाध्यक्ष महोदय, आगरा-इटावा ब्राड गेज परियोजना 1999 में स्वीकृत की गई थी। अगर रेल मंत्रालय इस परियोजना को पूरा करने का इरादा रखता है तो तत्काल ज्यादा धन दिये जाने की आवश्यकता है। इसलिये रेल विभाग को अधिक धन अवमुक्त करना चाहिये।

**श्री राम कृपाल यादव (पटना) :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि रेल मंत्री द्वारा सदन में जो अनुपूरक मांगें रखी गई हैं, उस पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है। मैं इन मांगों के समर्थन में बोलने के लिये खड़ा हुआ हूँ।

उपाध्यक्ष जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ जिन्होंने पिछले एक साल के दौरान घाटे में चल रहे रेल बजट को अपनी कार्य कुशलता से कर्मचारियों और पदाधिकारियों के समर्थन से न केवल घाटे के बजट को पूरा किया बल्कि उसे सरप्लस बना दिया। इस समय 8 हजार करोड़ रुपये के सरप्लस में चल रहा है। पिछले सालों में किसी भी रेल मंत्री के कार्यकाल में ऐसा नहीं हुआ। ऐसा ऐतिहासिक कार्य माननीय रेल मंत्री जी ने कर के दिखाया है।(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: You should follow the example of Shri Ramji Lal Suman.

**श्री राम कृपाल यादव :** मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूँ कि यह बजट कैसे सरप्लस हुआ है?.(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: No running commentary please. Shri Yadav, you should address the Chair and not the individual.

**श्री राम कृपाल यादव :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी तरफ ही देख हूँ।

**15.00 hrs.**

उपाध्यक्ष महोदय, पहले रेलवे का घाटे का बजट होता था। इसे ठीक करने के लिए रेल मंत्री जी को कुछ नहीं करना पड़ा, उन्होंने व्यवस्था में कुछ परिवर्तन कर दिया और कुछ सख्ती बरतने का काम किया। इसमें सबका सहयोग मिला। आपको इस बात पर आश्चर्य होगा और आप इस बात का अहसास भी करते होंगे कि पहले जितनी बार भी बजट आते थे, उनमें कहीं न कहीं रेल भाड़ा जरूर बढ़ा करता था। माननीय रेल मंत्री जी विगत दो वर्षों से रेल बजट प्रस्तुत कर रहे हैं, परंतु आवाम पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं डाला जा रहा है। बजट में न साधारण तबके के

लोगों का किराया बढ़ाया गया, न ऊंचे दर्जे में चलने वाले लोगों का किराया बढ़ाया गया और न माल भाड़े में कोई वृद्धि की गई। रेल मंत्री जी ने व्यवस्था में जहां-जहां भी गड़बड़ियां थीं, उन्हें दूर करने का काम किया। पहले जो माल का लदान होता था, उससे तीन-चौथाई आमदनी रेलवे को होती है। मंत्री जी ने माल भाड़ा बढ़ाने का काम किया। उन्होंने सिर्फ व्यवस्था में थोड़ा सा परिवर्तन कर दिया।

उपाध्यक्ष महोदय, आपको याद होगा, माननीय रेल मंत्री जी ने अचानक छापामारी की। जहां से रेलों में कोयला तथा अन्य सामग्री जाया करती थी, उन मालगाड़ियों की जो कैपेसिटी वे शो करते थे, नियमानुसार उस कैपेसिटी से अधिक कैपेसिटी उन गाड़ियों की थी। उनके अनुसार जो पहले माल जा रहा था, उससे कई गुणा अधिक माल का लदान करके उन्होंने माल भाड़े की आमदनी बढ़ाने का काम किया। इसमें माननीय रेल मंत्री जी ने इतना ही किया कि माल ढोने का जो पहले से मापदंड निर्धारित था, पहले माल जितने टन में सीमित था, उसकी जांच करके उसे बढ़ाने का काम किया। इससे उनकी ढुलाई की क्षमता बढ़ गई। उनकी क्षमता पहले से ही अधिक सामान ले जाने की थी। लेकिन उसका पैसा लोग खा जाया करते थे। इस तरह से से रेलवे में भ्रष्टाचार चल रहा था। उस भ्रष्टाचार को मंत्री जी ने दूर करने का काम किया है। इस कदम से रेलवे की आमदनी बढ़ी।

उपाध्यक्ष महोदय, आप देखते होंगे कि जो ऊंचे दर्जे की क्लास हैं, उनकी बर्थ्स अमूमन खाली जाया करती थीं। लेकिन नई नीति के अनुसार एक पालिसी एडॉप्ट की गई कि अब हम बर्थ्स को खाली नहीं जाने देंगे। हमारे पास जो पैसेन्जर्स हैं, जो ए.सी. सैकिंड में जाते हैं, अगर उनकी डिमांड है तो उन्हें उसी रेट में फर्स्ट क्लास में एडजस्ट करेंगे। इसी तरह से जो स्लीपर थर्ड क्लास में जाते थे, यदि पैसेन्जर्स अधिक आ गये हैं तो हम उन्हें सैकिंड ए.सी. में परमीशन देकर एडजस्ट करेंगे। इसी प्रकार से जो जनरल

**15.03 hrs.**

(Shrimati Sumitra Mahajan in the Chair)

स्लीपर क्लास में जाते हैं, यदि वे पैसेन्जर्स अधिक आ जाते थे तो उन्हें जगह न मिलने पर निराश होना पड़ता था, चूंकि वेटिंग लिस्ट बहुत अधिक होती थी। अब उन्हें वेटिंग लिस्ट में नहीं रहने दिया जायेगा। अब रेलवे उन्हें सैकिंड ए.सी. में उसी रेट में जाने की परमीशन देगा। आज स्थिति यह है कि अब सारे बर्थ्स भरकर जा रही हैं और पैसेन्जर्स को तकलीफ भी नहीं हो रही है। इस तरह से रेलवे की आमदनी भी बढ़ रही है। इस तरह से रेलवे को जो लॉस था, उस लॉस की भरपाई करने का काम किया गया है। हम अपने क्षमता को बढ़ाने का काम कर रहे हैं। रेलवे में जो भ्रष्टाचार था, मंत्री जी ने उसे खत्म करने का काम किया है। यह उसी का परिणाम है कि आज रेलवे बड़े पैमाने पर मुनाफा देने का काम कर रही है।

सभापति महोदया, माननीय रेल मंत्री जी ने न सिर्फ आम लोगों को फायदा पहुंचाने का काम किया, बल्कि रेलवे के माध्यम से बेरोजगार लोगों को रोजगार मुहैया कराने का काम भी किया है। उन्होंने रेलों में कुल्हड़ की व्यवस्था की। इस तरह से जो बेरोजगार थे, उन्हें रोजगार देने का काम किया। अभी सुमन जी कह रहे थे कि आज देश के विभिन्न इलाकों में जो रेलवे की परियोजनाएं लम्बित पड़ी थीं, पूरे देश में उनमें तेजी लाने का काम किया जा रहा है। मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी का जो सपना है कि हम भारतीय रेल को विश्व में नम्बर एक बनाने का काम करेंगे। मैं समझता हूं कि अगर यही स्थिति रही और सब लोगों का सहयोग रहा तो निश्चित तौर पर भारतीय रेल विश्व में एक नम्बर पर पहुंच जायेगी।

मैं कुछ छोटी-छोटी बातों की तरफ सदन का ध्यान दिलाना चाहूंगा। पहले खानपान व्यवस्था में बड़े पैमाने पर घाटा होता था। इसमें पहले जो घाटा 13 करोड़ रुपये का घाटा होता था, वहीं आज माननीय मंत्री जी के प्रयास से सौ करोड़ रुपये का मुनाफा हो रहा है। पहले पीसीओ और एसटीडी बूथ पर अच्छी आमदनी नहीं होती थी। आज अच्छी कार्यक्षमता के बल पर और अच्छी देखरेख करने के बल पर जहां पहले चार करोड़ रुपये का मुनाफा होता था, वह अब बढ़कर 40 करोड़ रुपये

का हो गया है। इसकी तरफ लोगों का ध्यान नहीं जा रहा है। मैं आपको बताऊँ कि पार्सल में पहले 1300 करोड़ रुपये का घाटा प्रतिवर्ष होता था जबकि आज चार महीने में अच्छे ढंग से मॉनीटरिंग करने के बाद 41 प्रतिशत मुनाफा हुआ है। घाटे का व्यापार मुनाफे में तब्दील हो रहा है और यही कारण है कि आज रेलवे को सरप्लस फायदा हो रहा है जिससे कि केन्द्र सरकार प्रतिवर्ष जो राशि रेलवे को मुहैया कराने का काम करती थी, अब उसकी जरूरत नहीं है। अगर यही रफ्तार रही तो निश्चित तौर पर आने वाले दिनों में 8000 करोड़ रुपये से बढ़कर 14000 करोड़ रुपये की आमदनी होने की उम्मीद है। इसकी वजह से जो परियोजनाएं लंबित पड़ी हुई हैं, पैसे के अभाव में बहुत सारी फैसिलिटीज़ जो रेल विभाग नहीं दे पा रहा था, वे सब देने का काम रेल विभाग करेगा।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान उन योजनाओं की तरफ दिलाना चाहता हूँ जो काफी समय से, खासकर बिहार में मेरे क्षेत्र में लंबित पड़ी हैं। मंत्री जी ने पिछले वित्तीय वर्ष में बजट के दरम्यान एक योजना के विषय में सर्वे की घोषणा की थी जो बहुत महत्वपूर्ण थी। बिहटा से होते हुए औरंगाबाद का अनुग्रह नारायण स्टेशन जहां बोलते हैं, वहां के लिए एक लाइन वाया पाली, विक्रम, अरवल होते हुए जानी थी। इसके सर्वे के लिए आपने आदेश किया है मगर वह आदेश अभी पूर्ण रूप से लागू नहीं हुआ है। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि आप विभाग को निर्देशित करें कि सर्वे का काम हो जाए और यथाशीघ्र वहां रेल बिछे। यह वहां के लोगों की बहुत पुरानी मांग है और ऐसा होने से उनका सपना साकार हो सकेगा। माननीय मंत्री जी ने इस योजना की घोषणा इस सदन में 14 जुलाई को की थी। मुझे विश्वास है कि आने वाले समय में मंत्री जी इस पर विशेष गौर करेंगे और विभाग को निर्देशित करेंगे ताकि यह योजना पूरी हो सके।

भागलपुर से दिल्ली तक दानवीर कर्ण एक्सप्रेस चलाई जाए। अंग प्रदेश दानवीर कर्ण महाभारत के नाम पर है। ऐसा करना एक ऐतिहासिक काम होगा। जमालपुर रेल कारखाना जो एशिया का सबसे प्रसिद्ध कारखाना है, उसकी ओर माननीय मंत्री जी ने ध्यान देने का काम किया



हैं। मैं इसके लिए उनको बधाई देना चाहता हूँ। जमालपुर कारखाने में काम चालू हो गया है, मगर संयंत्र और उपकरण पुराने हैं जिनकी वजह से उनकी कार्यक्षमता उतनी अच्छी नहीं है। मैं चाहूंगा कि वहां नए संयंत्र लगाए जाएं।

पटना से कई गाड़ियां दिल्ली की तरफ आती जाती हैं। आज दिल्ली और पटना के बीच में प्रतिदिन एक राजधानी एक्सप्रेस की आवश्यकता है। अतः मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि पटना से दिल्ली के लिए प्रतिदिन एक राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाए। पटना सहित बिहार में 34 ओवर ब्रिजेज के लिए मंत्री जी ने सैंक्शन दी है मगर कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि यथाशीघ्र वहां कार्य प्रारंभ किया जाए ताकि वहां के लोगों को राहत और सहूलियत मिल सके। मैं निवेदन करूंगा कि कई ऐसी योजनाएं पड़ी हैं जो बिहार के पैमाने पर आपने पूरी की हैं। वे बहुत महत्वपूर्ण परियोजनाएं आपने दी हैं जो वर्षों से लंबित पड़ी थीं। खासकर उत्तर बिहार की कई ऐसी योजनाएँ हैं जिनकी वजह से वहां के नागरिकों को बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा था। आपने इन योजनाओं को पूरा करने के लिए क्या कार्यवाही की है। कई ऐसी परियोजनाएं जो लम्बित पड़ी हैं, उन्हें पूरा करने के लिए आप यथाशीघ्र कार्यवाही करें ताकि वे लम्बित पड़ी योजनाएं पूरी हो सकें। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत तीन-चार स्टेशन और हॉल्ट हैं, जहां पर नागरिकों को पूरी सुविधाएं नहीं मिल रही हैं। माननीय मंत्री श्री कांति सिंह जी यहां बैठी हुई हैं, इनके इलाके में बीहटा और सदस्योंपुर, सदस्योंपुर, जिसको अभी तक हॉल्ट का दर्जा प्राप्त है, लेकिन पूर्ण स्टेशन का दर्जा प्राप्त नहीं हुआ है। यह बहुत पुराना स्टेशन है , इसे पूर्ण स्टेशन का दर्जा मिलना चाहिए। बीहटा स्टेशन पर भी बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। वहां पर बहुत सारी चीजों की कमी है। उसको आधुनिक बनाएं और वहां पर दुसरी सुविधाएं भी प्रदान करें। पाली हॉल्ट जहां पर उतरने की सुविधा नहीं है। वहां प्लेटफार्म और टिकट काउंटर बनाने की आवश्यकता है। इन जगहों पर बहुत सी ट्रेनों को

रुकवाने की आवश्यकता है। माननीय मंत्री जी को भी मैंने इस बारे में पत्र लिखा था। दानापुर रेलवे स्टेशन बहुत बुरी स्थिति में है, उसे आधुनिक बनाने का काम किया जाए और ऐसी बहुत सी महत्वपूर्ण योजनाएं हैं, जिनके बारे में मैंने माननीय मंत्री जी को पत्र लिखकर ध्यान आकर्षित किया है। उन योजनाओं को पूरा किया जाए। मझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी के नेतृत्व में आगे आने वाले समय में भारतीय रेल विश्व में सर्वोच्च स्थान प्राप्त करेगी और यह रेल बजट जो कि घाटे का हुआ करता था, वह मुनाफे का बजट हो जाएगा। रेलवे अपनी कार्यकुशलता से अपने प्रभावकारी कदमों से आमदनी बढ़ाकर न सिर्फ भारतीय रेल को और भारतीय आवाम को उनकी इच्छा के अनुसार कार्य करेगी, बल्कि केन्द्र सरकार को भी फायदा पहुंचाने का काम करेगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेलवे के अनुदान की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं।

**श्री ब्रजेश पाठक (उन्नाव) :** सभापति महोदया, मैं रेलवे के अनुदान की अनुपूरक मांगों पर चर्चा करने के लिए खड़ा हुआ हूं। आपने मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने जब से रेल विभाग संभाला है, पूरे हिन्दुस्तान में इस बात की चर्चा है कि रेल विभाग ने बगैर यात्री किरायों में बढ़ोतरी किए, बगैर मालभाड़े में बढ़ोतरी किए आय में वृद्धि की है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी को हम कई बार इस सदन में अपने भाषण में बता चुके हैं और कई बार व्यक्तिगत अनुरोध भी कर चुके हैं कि हिन्दुस्तान में उन वर्गों के लिए हमें सोचना चाहिए जो दबे, कुचले और पिछड़े लोग हैं। हिन्दुस्तान के एक कोने से दूसरे कोने में जो ट्रेनें जाती हैं, लम्बी दूरी की ट्रेनें हैं, उनमें आम जनता के लिए एक या दो सवारी डिब्बे लगाए जाते हैं, उनमें आम आदमी भूसे की तरह भरा रहता है। माननीय मंत्री जी बिहार से आते हैं

और मैं उत्तर प्रदेश से आता हूँ, दोनों ही प्रदेशों की हालत खराब है। यहां से गरीब और मजदूर लोग गांवों में कटाई और बुआई के समय ट्रेन की छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं। हमने पहले भी रेल मंत्री जी से अनुरोध किया है कि हिन्दुस्तान के गरीब लोगों के लिए रेल के डिब्बे बढ़ाने की व्यवस्था करें, जो वास्तव में हिन्दुस्तान की असली जनता है। हिन्दुस्तान जिनके दिल में बसता है, उनके लिए वास्तव में हमारे दिल में दर्द होना चाहिए। सदन में चर्चा के दौरान सबसे महत्वपूर्ण बात रेलवे की सुरक्षा की होती है। रेलवे में दुर्घटना होने से आम आदमी का भरोसा रेल विभाग से उठता जा रहा है।

महोदया, इधर ट्रेन दुर्घटनाओं में कुछ कमी आई है, लेकिन फिर भी मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि रेल दुर्घटनाएं रोकने के लिए जो खन्ना समिति बनी थी, अगर उसकी सिफारिशों को पूरी तरह मान लिया जाता, तो आमने-सामने की जो रेल दुर्घटनाएं होती हैं, उनमें बहुत कमी आती और रेलों में चलने वाले लोगों में यह विश्वास जगता कि हम अपने गंतव्य तक सुरक्षित पहुंच जाएंगे।

महोदया, दूसरा सबसे बड़ा सवाल रेलवे यात्रियों की सुरक्षा का है। अभी तक हमें अक्सर ऐसी दुर्घटनाएं देखने को मिलती हैं जिनमें पुलिस के लोगों ने, जी.आर.पी. के लोगों ने, मिलिट्री के लोगों ने या बदमाशों ने रेल यात्रियों की लूटपाट की या रेल यात्रियों को चलती ट्रेन से उठाकर नीचे फेंक दिया। हम माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहेंगे के रेलों में चलने वाले यात्रियों की व्यापक सुरक्षा की व्यवस्था की जाए जिससे इस प्रकार की घटनाओं को कोई भी अंजाम न दे सके।

महोदया, हमारे सामने अभी ढेरों समस्याएं हैं जिन्हें हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहते हैं। रेलों में और स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर रेलवे सुविधाओं की बहुत कमी है। आप दिल्ली, मुम्बई या फिर किसी गांव के रेलवे स्टेशन को देख लीजिए, प्लेटफार्मों पर

बैंचेंज भरी रहती हैं और रेल यात्री जमीन पर, बिलकुल कीड़े-मकोड़ों की तरह सोये मिल जाएंगे या रेलवे के मालगोदामों के बोरो पर सोए हुए मिल जाएंगे। माननीय रेल मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि हमें उन लोगों के बारे में सोचना चाहिए जो आम लोग हैं, जो दबे, कुचले और पिछड़े लोग हैं।

महोदया, मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से एक प्रमुख आग्रह और है कि रेलवे तंत्र पर हम यदि कड़ाई बरतें, तो रेलवे की आय में भारी इजाफा हो सकता है। हिन्दुस्तान में सैकड़ों रेलगाड़ियां इधर से उधर और उधर से इधर चलती हैं। उनमें रेलवे के टी.सी. लोग बगैर टिकट यात्रियों को यात्रा कराते हैं और पैसे जेब में रख लेते हैं। अगर माननीय रेल मंत्री जी कड़ाई बरतें और इस ओर ध्यान दें, तो आमदनी में निश्चित तौर पर डेढ़ गुना इजाफा हो सकता है। हमने रेल यात्रा के दौरान, अपनी आंखों से देखा है कि टी.सी., कंडक्टर अथवा रेलवे के अधिकारी लोग, बगैर टिकट, यात्रियों से आधा पैसा लेकर आरक्षित कोचों में यात्रा कराते हैं और उनसे अनुरोध करते हैं कि आप टिकट मत लीजिए, हम आपको गंतव्य तक सुरक्षित पहुंचाएंगे।

महोदया, ढेर सारे सवाल हैं, लेकिन समय काफी कम है। हमारे राजेश वर्मा जी, सीतापुर से सांसद हैं। उनके क्षेत्र का मुद्दा पिछले बार भी सदन में मैंने ही रखा था कि जितनी भी गाड़ियां लखनऊ से दिल्ली की ओर चलती हैं, वे हरदोई शाहजहांपुर होकर मुख्य लाइन से मिल जाती हैं और सीतापुर एक किनारे पर छूट जाता है। यदि सीतापुर को बड़ी रेल लाइन से जोड़ दिया जाए, तो उनका क्षेत्र भी मुख्य लाइन से जुड़ जाएगा और सीतापुर होते हुए रेलवे को एक वैकल्पिक मार्ग मिल जाएगा। इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि सीतापुर को बड़ी रेलवे लाइन से जोड़ा जाए।

महोदया, माननीय सदस्य इलियास आजमी और उनके क्षेत्र की जनता की गोलागोकरणनाथ और शाहबाद तक रेल लाइन की मांग बहुत पुरानी है। माननीय इलियास आजमी जी ने हमसे अनुरोध किया था कि हम आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से इस

बारे में अनुरोध करें कि गोलागोकरणनाथ और शाहबाद का नया ट्रैक बनाया जाए । हमारे क्षेत्र से संबंधित बहुत सी मांगे हैं, लेकिन मैं समझता हूं कि समय नहीं है। इसलिए मैं आपकी अनुमति से अपने शेष भाषण को टेबल पर ले करता हूं। जय हिन्द, जय भीम।

\* महोदया, मैं बताना चाहूंगा कि राज्य के जनपद मुख्यालयों पर एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव की व्यवस्था है। लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र के जनपद मुख्यालय स्थित उन्नाव रेलवे स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव न होने के कारण यात्रियों को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड रहा है। अतःयात्रियों की कठिनाई को देखते हुए यह जरूरी है कि उन्नाव रेलवे स्टेशन पर गोमती एक्सप्रेस, पुष्पक एक्सप्रेस, वैशाली एक्सप्रेस, मरुधर एक्सप्रेस, लखनऊ-भोपाल एक्सप्रेस, चैन्नई एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये।

कानपुर-लखनऊ रेल मार्ग पर कानपुर पुल वाया किनारा और मगरवारा स्टेशन के बीच में सहनी-देवारा क्रॉसिंग तथा लखनऊ-कानपुर रेल मार्ग पर उन्नाव में रेलवे स्टेशन के पास ओवरब्रिज के नीचे बंद किए गए रेलवे क्रॉसिंग को यातायात के जमाव को ध्यान में रखते हुए 24 घंटे खोलने की व्यवस्था की जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत शुक्लागंज में कानपुर पुल वाया किनारा नाम से रेलवे स्टेशन है। शुक्लागंज में शुक्लगंज के नाम से ही रेलवे स्टेशन का नाम होना चाहिए न कि कानपुर पुल वाया किनारा नाम से।

पूर्व में अचलगंज में स्टेशन था, जिसे हॉल्ट बना दिया गया है। अचलगंज में स्टेशन का दर्जा पुनः बहाल किया जाये। \*

---

\*...\* This part of the speech was laid on the Table.

उन्नाव रेलवे स्टेशन का राजस्व लगभग 12 करोड के आसपास है, जो ए क्लास के अंतर्गत आता है। किंतु, वर्तमान में उन्नाव रेलवे स्टेशन को बी क्लास का दर्जा मिला हुआ है। इस स्टेशन पर बड़ी संख्या में यात्रियों का आना जाना लगा रहता है और यह जनपद मुख्यालय भी है। अतः राजस्व एवं उक्त बातों को दृष्टि में रखते हुए उन्नाव रेलवे स्टेशन को ए श्रेणी का दर्जा दिया जाये।

उन्नाव रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नं0 4 व 5 को ऊंचा किए जाने की आवश्यकता है। इस स्टेशन के प्लेटफार्म नं0 2 व 3 की लम्बाई लगभग 553 मीटर है। इस लम्बाई को 58 मीटर तक बढ़ाया जाये और इसी के अनुरूप शेड को भी बढ़ाया जाय। इस स्टेशन के प्लेटफार्म नं0 2 व 3 के बीच में ड्रेनेज की व्यवस्था न होने के कारण पानी भरा रहता है, जिसके कारण रेल की पटरियां क्षतिग्रस्त होती हैं तथा रेलवे आवासों में भी पानी भर जाता है। अतः प्लेटफार्म नं0 2 व 3 के बीच पानी की निकासी हेतु ड्रेनेज की व्यवस्था की जाये। इस स्टेशन पर उदघोषणा प्रणाली भी बहुत पुरानी है, जिसको आधुनिक सिस्टम में परिवर्तित किए जाने की आवश्यकता है। इस स्टेशन पर प्रतीक्षालय हाल में जीर्णशीर्ण बेंचों के स्थानी पर नयी बेंच लगायी जाये तथा आवश्यकता के अनुसार इन बेंचों की संख्या को भी बढ़ाकर उन्नाव रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण हेतु समुचित कदम उठाए जाये।

इस संबंध में, मैं उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ का उदाहरण देते हुए बताना चाहूंगा कि लखनऊ में रेलवे की जितनी सम्पत्ति है, उसमें से काफी सम्पत्ति पर लोगों ने अवैध कब्जा कर रखा है। वहां पर गुंडे, माफिया लोग रेलवे की सम्पत्ति पर, घरों और बंगलों पर कब्जा किए हुए हैं तथा रेलवे की जमीन पर काम्पलैक्स और दुकानें बनायी गयी हैं। आज उस जमीन पर दुकानें चल रही हैं। लखनऊ की चारबार रेस्ट कैम्प कालोनी में विधिवत रूप से आबंटी नहीं रहते



हैं। सारी कालोनी माफिया और गुंडों के आतंक से त्रस्त हैं। वहां से सब लोग पलायन कर गए हैं। वहां सिर्फ किराये पर ही लोग रह रहे हैं।

रेलवे के बंगला नं0 टाइप-चार के 7-ए, जोन्स रोड, चारबाग, लखनऊ तथा बंगला नं0 टाइप-चार स्पेशल के एल-67, ग्रेज रोड, चारबाग, लखनऊ का पात्र कर्मचारियों को आबंटन नहीं किया गया है। बंगला नं0 7-ए में जेतली कितबा विक्रेता गैर तरीके से रहता है। इसका प्रमाण वोटर लिस्ट में क्रम संख्या 66 एवं 67 पर अंकित नाम है।

रेलवे क्वार्टर नं0 टाइप-2 के 165-ए, 165-वी, 164-जी, रेस्ट कैंप, रेलवे कालोनी, चारबाग, लखनऊ के आबंटियों द्वारा भी गैर तरीके से रेलवे के आवासों को किराये पर दिया गया है। इसके प्रमाण निर्वाचक नामावली सन 2003 एस-24, 30प्र0 तथा आवास नं0 165-ए में 3239955 एवं 3218042 तथा 941508498 टेलीफोन और मोबाईल है। इनसे पूरी तरह से यह स्पष्ट है कि उक्त तीनों रेलवे आवासों में आबंटी न रहकर दूसरे व्यक्ति गैर तरीके से रह रहे हैं।

रेस्ट कैंप, रेलवे कालोनी, चारबाग, लखनऊ स्थित टाइप-2 के 165 इ, 169 वी, 169 एफ, 166 वी तथा 163-डी सहित 64 रेलवे आवास किन किन कर्मचारियों को किस किस तिथि में आबंटित किए गए हैं तथा इन आबंटियों ने आइ व ओ डब्ल्यू स्टेट के यहां पर आवास एवं बिजली का चार्ज किन किन तिथियों में लिया है और क्या आवास एवं बिजली का किराया नवम्बर, 2004 की स्थिति के अनुसार लगातार कट रहा है। यदि नहीं तो आवासों का किराया किस तिथि से बंद है, की भी यदि केन्द्रीय स्तर से जांच करवा ली जाये तो वास्तविकता स्वतः सामने आ जायेगी।

लखनऊ स्थित रेस्ट कैंप कालोनी के सामने लॉकप डिस्पेंसरी, पार्क, दुकान, जिन्हें बाहर से बंद कर दिया गया है, को गैर तरीके से कब्जा करके अवैध निर्माण कराया गया है तथा वहां पर असमाजिक तत्वों द्वारा वसूली का कार्यालय बना दिया गया है। यह सब स्थानीय रेलवे अधिकारियों की मिलीभगत से हुआ है। स्थानीय रेल अधिकारियों को असमाजिक तत्वों से गैर

तरीके से अवैध वसूली मिलती है, जिस कारण रेलवे सम्पत्ति को असामाजिक तत्वों से मुक्त नहीं करवाया जा रहा है।

मैंने 8 दिसम्बर, 2004 में भी लोक सभा में रेलवे की अनुपूरक मांगों के दौरान जिन बातों का उल्लेख किया है, वह सही है और इनका प्रमाण बताए गए टेलीफोन/मोबाइल नं0 तथा वोटर लिस्ट में अंकित सीरियल नं0 है तथा आज की तारीख में भी लखनऊ में स्थित लॉकप डिस्पेंसरी, पार्क, दुकान, जिनको बाहर से बंद कर दिया गया है, का अवैध तरीके से कब्जा करके करवाया गया अवैध निर्माण है।

मैं सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि इस ओर विशेष ध्यान दिया जाये और रेलवे सम्पत्ति को भू-माफियाओं के चंगुल से मुक्त कराकर रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा की जाये तथा रेलवे सम्पत्ति पर गैर तरीके से कब्जा करने वालों के विरुद्ध सख्त कदम उठाए जायें।

**सभापति महोदया :** आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। आपका यह आदर्श वाक्य अच्छा है। यदि कोई और माननीय सदस्य भी अपना भाषण सदन की टेबल पर प्रस्तुत करना चाहें, तो कर सकते हैं।

\*SHRI E.G. SUGAVANAM (KRISHNAGIRI): Hon. Madam Chairperson, let me thank the Chair for my being given an opportunity to speak on behalf of my party Dravida Munnetra Kazhagam on the Supplementary Demands for Grants for Railways for the year 2005-06.

As this House is deliberating railway budget and before I could proceed further I would like to place on record my deep appreciations for the dynamism provided to the Railways by our hon. Minister for Railways Shri Lalu Prasad Yadav with his evolving of new schemes for enhancing the image of this great public utility service. Under his stewardship the image of the Railways is getting a boost and it is found raising. He needs to be congratulated for introducing two consecutive Railway Budgets as burden-free-Budgets without increasing either the passenger fare or freight rates. That way he has protected the interests of the middle class and the poorer sections of the society.

As far as Tamil Nadu is concerned, it turns out to be a great revenue earner to the Railways because almost all are ticket buying passengers there. They are more there in Tamil Nadu than many other places of the country. Though Tamil Nadu earns more for the Railways, I am pained to say, the allocation for Tamil Nadu is much less this year. Tamil Nadu has got more of metre gauge railway lines and more metre gauge trains in operation. Due to the snag in gauge conversion in many parts of Tamil Nadu, we witness the economic activity stagnated and industrial development lagging behind. There is no economic development in certain areas in Tamil Nadu and they remain backward because they have not been put in the Railway map and no schemes have been taken up with adequate fund allocation. So there is an urgent need to increase the allocation to give a pep to the gauge conversion. I humbly request the hon. Railway Minister

---

\_\_\_\*Translation of the speech originally delivered in Tamil.

to look into this and convert all the metre gauge sections into broad gauge sections at the earliest because connectivity and communication is greatly affected.

Almost all the railway junctions in Tamil Nadu remain old and very old. They must be renovated, expanded, modernised and must be given a facelift. The railway junctions in Chennai, Madurai, Jolarpet, Salem, Thanjavur are crying for modernisation and expansion. There is also need to increase the rest room facilities. Public amenities at the railway junctions must be attended to with increased vigor.

Traffic congestion and snarl ups have become very common near level crossings both inside the towns and cities and also on the highways. It has become a common sight to find 2 to 3 kms long queued-up vehicles, buses, lorries and cars vying for space to cross the level crossings. This gives rise to several problems. Hence I urge upon the Railway Ministry to go for road over bridges across such congested joints.

As far as my Krishnagiri Parliamentary constituency is concerned rail traffic is nil or negligible. I humbly request the Railway Minister to consider completing the announced projects and schemes while positively considering the pending pleas. There is no railway station in that new district. A new district has been carved out recently and it is yet to find place in the Railway map. Jolarpet-Hosur rail line was contemplated 50 years ago. A rail link through Thirupathur, Bargur, Krishnagiri, Sholingar was there earlier and it is not operational now. Considering the overwhelming public demand from the people of Krishnagiri I urge upon the Railway Ministry to have a relook and reinstate its due place in the rail map. I have already raised this issue in this august House. I have also taken up this matter with hon. Railway Minister Shri Lalu Prasad Yadav and Shri Velu in person. They had agreed to take up survey work and to proceed further. Hence I urge upon the Railway Minister to give a start to meet the long felt demands of the people of Krishnagiri. This would greatly benefit thousands of agricultural labourers and workers in the area to ensure economic mobility and upward mobility in life with enhanced railway system. A rail link between

Dharmapuri and Krishnagiri via Kaveri Pattinam and Karimangalam is also a long pending demand.

Salem Division is an important one. My esteemed colleague Shri Thangabalu who spoke ahead of me recalled our collective efforts to carve out Salem Division with Salem as its headquarters. He is a seasoned member who has been raising the issue for long. This demand is also there for more than 50 years now. Palghat Division must be bifurcated considering the need and the demand and Salem Division must be formed at the earliest. Krishnagiri, Nilagiri, Coimbatore, Erode, Salem, Dharmapuri, Namakkal, Karur, Tiruvannamalai, Villupuram, Cuddalore are the 11 districts that would greatly benefit out of this new division headquarters at Salem. I urge upon the Railway Ministry to consider positively this long stressed demand of Salem region.

Our leader Dr Kalaignar has written two letters in this regard to our Prime Minister Dr Manmohan Singh and to our Chairperson of UPA Mrs Sonia Gandhi. We request you to give your nod and concede to our demands. Our beloved leader Dr Kalaignar who had ensured the victory of all the 40 members of Parliament from Tamil Nadu and Pondicherry has made already a strong plea and I urge upon you to consider it.

Our leader Dr Kalaignar has also insisted upon modernising the rail operations with the introduction of bullet trains in the fashion of foreign countries like Japan. We must increase the operational efficiency and we have the capability to overcome them in India. As such we are a leading force in the computer sector in the field of IT. We are a leading country as far as IT is concerned in this region. Important link route like New Delhi-Chennai, Chennai-Hyderabad and Chennai-Mumbai must have high speed bullet trains. Even after 50 years of independence certain felt needs have not been translated into action. Pollachi-Palghat rail line must be laid as per our much emphasized demand. Ambathur, Veppampattu, Minjur, Kadampathu railway level crossings must have railway over-bridges.

Chennai Central and Chennai Egmore stations must be directly linked at the earliest. Laying of double track upto Erode must also be taken up as there

are viable and much needed projects. Similarly there is an urgent need to add pace to the completion of MRTS taking it out of its deep slumber. It needs to be completed without any further delay. Villupuram-Tiruchirappalli rail line electrification must be taken up on an urgent basis.

Salem-Karur gauge conversion scheme is also pending for long and it needs to be attended to immediately. Dindigul-Coimbatore via Pollachi, Palani gauge conversion project must also see the light of the day. Tirunelveli-Tiruchendur gauge conversion must be taken up soon. Likewise, Valliyur railway station must have further extended platform. The pace with which Tiruchi-Manamadurai section gauge conversion work is going on is far from being satisfactory. It needs to be speeded up.

Jolarpet is an important station finding itself like a confluence between two or three districts and this important station has a stoppage when Kovai Express goes to Coimbatore from Chennai. On its return trip also that express train must have a stoppage at Jolarpet. Blue Mountain Express which had a stoppage for more than 25 years ceased to extend its service. It must be reconsidered and Nilgiri Express must be given stoppage at Jolarpet. Chennai-Erode Express must be given a stoppage at Chamalpet. The once-in-a-week express train between Bangalore and Kanyakumari must be reinstated. Hosur is not having direct rail link to Chennai. As of now passengers from Hosur have to go to Chennai via Bangalore. Chennai-Hosur via Palacode-Dharmapuri could be a viable alternative. Hence I urge upon the Minister for Railways to introduce a new train in this pattern to benefit the travelling public of that area.

There are many unmanned level crossings in rural areas and remote villages. Loss of lives and property has become a common occurrence. Live stocks are lost most often. Such level crossings shall be made manned level crossings. People travelling by bullock carts and tractors meet with accidents often. Railway level crossing near Kollampatti village and level crossing near Palacode in my constituency must be upgraded.

Chennai Central and Chennai Egmore Suburban train terminals are very much congested especially during peak hours. Those terminals must be

extended and expanded and if need be relocated to help them handle huge number of passengers with ease.

IRCTC is now in your hands. The quality of catering needs to be enhanced further. Long distance passengers find it difficult to find insipid food supply. I urge upon you to look into it and better the quality and service.

In many of the stations we find foot over bridges. Elderly people and invalid find it difficult to use them. it would be better if escalators are installed in such big stations that handle a huge passenger volume. As part of modernisation installation of escalators must be carried out in many stations all over the country.

Sriperumpudur is emerging as a pilgrim and tourist centre because of the memorial established there in memory of our late Prime Minister Shri Rajiv Gandhi. Thousands of people from all over India throng Sriperumpudur. Hence a railway station there with better rail connectivity to Chennai and other places could be a viable one. I urge upon the hon. Railway Minister to initiate follow up action to lay railway line there as survey work has been completed.

Several long pending demands like this from Tamil Nadu are lying before the Railway Ministry. I humbly request both Shri Lalu and Shri Velu to have a considerate and compassionate look at all the pleas pending before them to ensure a still better railway system in Tamil Nadu.

With this, I conclude my speech expressing my support to the Demands for Grants for Railways.

**श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) :** सभापति महोदया, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे की अनुपूरक मांगों के संबंध में शिव सेना की ओर से बोलने का अवसर दिया। मैं मराठवाड़ा की राजधानी संभाजीनगर (औरंगाबाद) की ओर से एक जनप्रतिनिधि के नाते

बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं आपके माध्यम से मुम्बई, ठाणे, कोंकण, पुणे और नासिक की समस्या के बारे में मंत्री जी को बताना चाहता हूं। यहां सम्माननीय रेल मंत्री जी बैठे हुए हैं। हम मराठवाड़ा के स्वतंत्रता सेनानी हाल ही में आपसे जाकर मिले थे और मराठवाड़ा की समस्या को बारे में बताया था। मैं आदरणीय मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि मराठवाड़ा, जो नान्देड़ डिवीजन में आता है, अभी साउथ-सेंट्रल रेलवे के साथ है, उसे सेंट्रल रेलवे के साथ जोड़ा जाए। हमारी पचास साल से मांग है कि नान्देड़ डिवीजन, जो नया बना है, मराठी स्पीकिंग भाग है, उसे साउथ-सेंट्रल रेलवे से हटाकर सेंट्रल रेलवे में जोड़ा जाए क्योंकि मध्य रेलवे का विभाग मुम्बई में आता है, हमारे सारे काम मुम्बई में होते हैं, विधायक, सांसद, सारे व्यापारी और अधिकारियों का काम मुम्बई में होता है। मैं छः साल से इस सभागृह में रेलवे बजट पर बोल रहा हूं। महाराष्ट्र की राजधानी मुम्बई है। स्पेशल नान्देड़ डिवीजन मुखेड़-धर्माबाद इसे इसमें जोड़ दें। मैं मंत्री जी से विनती करूंगा कि इस प्रस्ताव को कैबिनेट में लाना पड़ेगा। मैं आपसे दुबारा मिलकर बताऊंगा कि यह भाग इसमें क्यों आना चाहिए। यह मराठी स्पीकिंग भाग है, बड़े-बड़े स्वतंत्रता सेनानियों ने आन्दोलन किए हैं। आदरणीय गोविंद भाई जी अब नहीं रहे। कई सांसदों ने इसकी मांग की है। मैं कहना चाहूंगा कि जल्दी से जल्दी मराठवाड़ा के नान्देड़ डिवीजन को सेंट्रल रेलवे से जोड़ा जाए।

वर्षों से मराठवाड़ा के लिए नई रेल लाइन नहीं मिली। एनडीए के समय 301 करोड़ रुपये मराठवाड़ा के पांच प्रोजेक्ट्स के लिए दिए गए थे। मैं बाद में उनका उल्लेख करूंगा। आदरणीय लालू जी ने अपने पहले बजट में भी 120 करोड़ रुपये दिए थे। लेकिन मुखेड़-आदिलाबाद 168 किलोमीटर की लाइन है। उसके लिए 30 करोड़ रुपये मिले थे। अगर 57 करोड़ रुपये और मिल गए तो यह लाइन पूरी हो सकती है। सिकंदराबाद-मुखेड़-जनकमपेट-बोधल के लिए पिछली बार 21 करोड़ रुपये मिले थे। इसके लिए आगे और प्रावधान करना पड़ेगा। अगर इसके लिए 35 करोड़ रुपये मिल जाएं तो यह प्रोजेक्ट भी पूरी हो जाएगा। यह कई वर्षों से पड़ा हुआ है। अकोला-पूर्णा-



विदर्भ को जोड़ा जाता है। उसके लिए भी 25 करोड़ रुपये मिले थे, लेकिन अभी 181 करोड़ रुपये और चाहिए। मीरज-लातूर पश्चिम महाराष्ट्र से मराठवाड़ा जोड़ा जाता है। उसके लिए 123 करोड़ रुपये चाहिए जिससे यह मार्ग पूरी हो सकता है। नई लाइन अहमदनगर-बीड़ परवी की बहुत डिमांड है। इसका शिलान्यास भी मंत्री जी ने किया था। इसके लिए 310 करोड़ रुपये चाहिए। अगर अहमदनगर-बीड़ परसी लाइन पूरी हो गई तो पश्चिम महाराष्ट्र, मराठवाड़ा और विदर्भ सब इससे जुड़ जाते हैं। मैं मंत्री जी से विनती करूंगा कि अगर 709 करोड़ रुपये दे दें तो मराठवाड़ा के पांच प्रोजेक्ट पूरे हो सकते हैं। हमने आपको जापन भी दिए हैं। आप डायनामिक मंत्री हैं, ऐसा एक न्यूज़पेपर में आया था और रामकृपाल जी ने भी कहा कि 8,000 करोड़ रुपये नकद सरप्लस है। इसके बारे में मैं आपका अभिनंदन करता हूं। यदि आप मराठवाड़ा की 709 करोड़ रुपये की डिमांड पूरी कर दें और पांच प्रोजेक्ट, जो वर्षों से लम्बित पड़े हुए हैं, वे आपके कार्यकाल में पूरे हो जाते हैं, उस समय हम आपका स्वागत करेंगे। मैं आपको धन्यवाद देकर कहना चाहूंगा कि हमारी कई डिमांड्स हैं जिससे मुम्बई को जोड़ा जा सकता है। मुम्बई को संभाजीनगर औरंगाबाद शताब्दी से जोड़ा जाना चाहिए। वर्ष 2008 में नांदेड़ में सिख समुदाय का बहुत बड़ा कार्यक्रम होने वाला है। वहां उपाध्यक्ष महोदय और बिहार के राज्यपाल श्री बूटा सिंह जी भी आये थे। उनसे भी हमने इस बारे में कहा था कि एक ट्रेन नांदेड़ से गुरुद्वारा सचखंड, अमृतसर तक सिर्फ पांच दिन जाती है, उसे सात दिन किया जाये। इस बारे में पहले भी आपको कई बार कहा है। कृपा करके आप उस ट्रेन को सात दिन तक चलाइये। वर्ष 2008 में सिख समुदाय के कार्यक्रम के लिए पटना साहिब से नांदेड़ गुरुद्वारा सचखंड तक हफ्ते में एक दिन ट्रेन चालू की जाये। यह एनाउंसमेंट यदि आप अभी या आने वाले बजट में कर दें तो इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद दूंगा।

पिछली बार जब मैंने अपने भाषण में इस बारे में डिमांड की थी तो उस समय चेयर पर बैठे उपाध्यक्ष महोदय ने भी आपसे विनती की थी। हमारे यहां आज भी कई प्रोजेक्ट ऐसे ही पड़े

हैं। वर्ष 1965 से हमारी एक डिमांड चल रही है जिस बारे में कई बड़े-बड़े राजनीतिक नेताओं ने, सामाजिक कार्यकर्ताओं तथा स्वतंत्रता सेनानियों ने कहा था कि शोलापुर, तुलजापुर, धाराशिव, उस्मानाबाद, बीड, पैठन, सम्भाजी नगर, सिलौड, अजंता और जलगांव तक नया मार्ग बनाया जाये। यह डिमांड हमारी काफी समय से चली आ रही है। इसका सर्वे भी दो-तीन बार हो चुका है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि आप इस मार्ग का दुबारा सर्वेक्षण कराकर इसे चालू करने की कोशिश करें क्योंकि इससे अजंता-एलोरा काफी नजदीक पड़ेगा। अजंता एलोरा के लिए जापान गवर्नमेंट से हमें लोन मिला है, उस लोन के माध्यम से 350 करोड़ रुपये मिले इससे पर्यटन क्षेत्र का जो विकास होगा, वह भी रेलवे से जुड़ जायेगा।

हमारी एक मांग और है कि जो तिरुपति एक्सप्रेस चालू होने वाली थी, वह अभी तक चालू नहीं हुई है। आपने हमारे लोगों को आश्वासित किया है कि उसे आप अक्टूबर तक चालू कर देंगे। मनमाड से तिरुपति, अभी कृष्णा एक्सप्रेस जो निजामाबाद तक आती है, उसे बढ़ाकर मनमाड तक करिये ताकि सभी यत्री वहां जा सके। मैं एक बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि रोटगांव पुनतांबा मार्ग को, पूर्व विधायक स्वर्गीय बसैये बंधु जी थे, उन्होंने दस साल तक सभी मंत्रियों से मिलकर इस मार्ग को बढ़ावा देने की कोशिश की। इसका सर्वे भी हो गया। हमारी मांग है कि रोटगांव-पुनतांबा नयी रेलवे लाइन और पुनतांबा से शिरडी तक नयी रेल लाइन चालू की जाये क्योंकि आंध्र प्रदेश से काफी लोग शिरडी के साईं बाबा के दर्शन करने आते हैं और महाराष्ट्र के लोग तिरुपति जाते हैं। इस रेलवे लाइन के बनने से दोनो देवस्थान एक हो सकते हैं इसलिए रोटगांव-पुनतांबा और पुनतांबासे शिरडी नयी रेल लाइन चालू की जाये। हम इससे डायरेक्टली तिरुपति से शिरडी तक जा सकते हैं। यह मेरी आपसे मांग है। मैं लालू प्रसाद जी से विनती करता हूं कि आप इसे मान्यता दीजिए। हम सब साथ मिलकर वहां जायेंगे।

हमारे यहां छः महीने पहले बहुत बड़ा एक्सीडेंट करंजगांव, रोटेंगांव और लासूर स्टेशन के बीच में, पास हुआ था। उस एक्सीडेंट में लोगों को बहुत नुकसान नहीं हुआ लेकिन वह पूरी ट्रेन खत्म हो गयी। मैंने डिमांड की थी कि नांदेड़ से मनमाड यानी मनमाड से नांदेड़ तक डबल लाइन होनी चाहिए और उसका इलैक्ट्रीफिकेशन होना चाहिए। अगर यह डबल लाइन हो गयी तो यदि एक लाइन में कुछ होगा तो दूसरी लाइन में हम जा सकते हैं। यह काफी पुरानी लाइन है जो निजाम द्वारा बनाई हुई लाइन है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आप उस पर ध्यान दें। अगर आप इस तरफ ध्यान देंगे तो मुम्बई से बाकी जगह के लिए ट्रेनें चालू हो सकती हैं। अहमदाबाद और बेंगलूर की रेलवे लाइन हमारे मराठवाड़ा से जोड़ी जाये। यह भी हमारी काफी वर्षों से डिमांड है। अभी मैंने कहा था कि रोटेंगांव-पुणतांबा केवल 28 किलोमीटर है, उस पर सिर्फ 33 करोड़ रुपये लगने वाले हैं। आपने आठ हजार करोड़ रुपये बचाकर 16 हजार करोड़ रुपये तक जाने वाले हैं। मैं आपका इस बारे में अभिनंदन करूंगा। अगर इस पैसे में से आपने कुछ पैसा मराठवाड़ा क्षेत्र को दिया तो मराठवाड़ा के लोग आपको हमेशा याद करते रहेंगे। नांदेड़ विभाग में जो खर्च होते हैं, वे ज्यादा नहीं हैं। मैं उस बारे में आपको बताऊंगा।

नांदेड़ विभाग के अन्तर्गत रेल पटरी दुरुस्ती के लिए व रेलवे ट्रैक मेन्टीनेंस के लिए जो बीच में हाल ही में दुर्घटना हुई थी, 5 करोड़ रुपये तत्काल खर्च करने की आवश्यकता है, जो अभी हाल ही में जो दुर्घटना हुई थी और जो ब्रिज टूट गया था, उसमें कम से कम 20 दिन तक हमारा पूरा रेलवे मार्ग बंद हो गया था। अगर आप 5 करोड़ रुपया स्पेशल बजट में से दे देंगे, तो तुरंत ही यह काम हो सकता है। सभी रेलवे स्टेशनों और प्लेटफॉर्मों की ऊंचाई 5 फीट किये जाने संबंधी तथा बाकी जो छोटे-मोटे मुद्दे हैं, वह मैं आपसे बाद में जी.एम. से बताकर करूंगा लेकिन वहां भी आपको मदद करनी है। (व्यवधान) मेरा जो क्षेत्र है, वहां नीतीश कुमार जी आए थे। मेरे क्षेत्र में जो स्टेशन है, उसे आधुनिक बनाने के लिए उसका शिलान्यास, उसका शुभारम्भ भी हुआ था और

अब यूपीए की सरकार में लालू जी आए हैं। आप भी बिहार के हैं और वह भी बिहार के थे। मैं कहना चाहता हूँ कि मॉडर्न रेलवे स्टेशन बनाने की जो शुरुआत हुई थी, रेलवे प्रशासन ने जो काम शुरू किया था, वह आपके कार्यकाल में पूरा होना चाहिए। जो सम्भाजीनगर-औरंगाबाद का रेलवे स्टेशन है, उसे आधुनिक स्टेशन बनाने जा रहे हैं। परभनी में भी वीआईपी रिटायरिंग रूम नहीं है, इस बारे में हमारे एक सांसद ने बताया था। हमारे यहां छोटी-मोटी समस्याएं होती हैं, मनमाड़ में कई जगह रेलवे ट्रैक न होने से, मेन्टीनेंस न होने के कारण वहां कठिनाइयां होती हैं। हमारे यहां सम्भाजीनगर-औरंगाबाद लाइन पर 21 डिब्बों की रैक मेन्टेनेंस लाइन के लिए 55 लाख रुपये की तुरंत जरूरत है। वह अगर दे दिया जाए तो सीएनडब्ल्यू स्टॉफ के लिए 45 लाख मंजूर करने के बाद से इसकी वजह से मनमाड़-मुम्बई, मनमाड़-कुर्ला, मनमाड़-तिरुपति, मनमाड़ एक्सप्रेस गाड़ी के बीपीसी, एचपीसीईसीएच एवं अन्य उनके मेन्टीनेंस के काम भी हो सकते हैं। इसके लिए तुरंत एक करोड़ रुपये की राशि दी जाए। यहां पर 13 डिब्बों का पीट लाइन का विस्तारीकरण करना बेहद जरूरी है ताकि मनमाड़ में कोई समस्या नहीं रहे।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि हमारे मुम्बई में इतनी बरसात आ गई और मुम्बई के प्रति लालू जी का प्रेम भी है। मुम्बई में इतनी अधिक बाढ़ होने के कारण रेलवे पटरियां उखड़ गई हैं। मुम्बई में करीब 60 लाख लोग लोकल ट्रेन से ट्रेवल करते हैं और बरसात के कारण 10-15 दिन तक वे लोग ड्यूटी पर नहीं जा पाए। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि उसके लिए थोड़ा प्रावधान करिए और जो फंड रिलीफ फंड को देना है, वह स्पेशल बजट में से कर लीजिए। उसी तरह मुरुमाड़-कल्याण, मालशेज घाट और नगर तक का मार्ग पूरा करने की कोशिश करिए चूंकि इस लाइन पर रेल बंद होता है।(व्यवधान) हमारे प्रकाश परांजपे जी भी सांसद हैं,.(व्यवधान)

**सभापति महोदया :** अब आप समाप्त करिए।

**श्री चंद्रकांत खैरे :** यह दूसरा पैरललेल लाइन कल्याण-मालशेज घाट और नगर तक अगर यह हो गया तो यदि कभी कुछ कोई दुर्घटना हो गई तो वहां तक का मार्ग हमेशा के लिए बंद नहीं हो सकता है। ट्रेन चालू हो सकती है।

अंत में, मैं कहूंगा कि पुणे से नासिक जाने के लिए जो रास्ता है, वह अगर ट्रेन से जोड़ा जाए तो.(व्यवधान) रघुनाथ झा जी, मैं अपने मंत्री जी से बात कर रहा हूं। मैं कहना चाहता हूं कि दोनों इंडस्ट्रियल बेल्ट जोड़े जाते हैं तो इससे हमारे पश्चिम महाराष्ट्र और उत्तर महाराष्ट्र एक हो जाएंगे। इसके कारण आज भी महाराष्ट्र सबसे ज्यादा रेलवे को और केन्द्र सरकार को रेवेन्यू देने वाला राज्य है। इसके लिए मैं आपके माध्यम से कहूंगा कि मराठवाड़ा, पश्चिम महाराष्ट्र, उत्तर महाराष्ट्र , मुम्बई-कोंकण इसकी ओर ज्यादा ध्यान देंगे और मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि तिरुपति जी के लिए लालू जी एक नई गाड़ी अक्टूबर के पहले सप्ताह में शुरू करेंगे और उसमें हम लालू जी के साथ बैठकर दर्शन करने जाएंगे, इसी उम्मीद के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

**सभापति महोदया :** सब लोग थोड़ा समय का ध्यान रखेंगे, तो सभी माननीय सदस्य एकोमोडेट हो जाएंगे।

\*SHRI BRAHMANANDA PANDA (JAGATSINGHAPUR): Hon. Madam Chairperson, I am thankful to you for allowing me to take part in the discussion. I rise on the behalf of the Biju Janta Dal to express my views regarding the Supplementary Demands for Grants for Railways. Orissa is a backward State. It is full of nature's bounties, it has a rich reserve of mineral resources like iron, manganese, bauxite, etc. Orissa has a beautiful long coastline. But after 57 years of independence Orissa still lags behind in many respects. One prime reason of this backwardness is negligence by the Railways. I express my anguish that Orissa which has a common border with Bihar from where the hon. Railway Minister hails, is a neglected State. We have so many things in common with each other yet we get a step motherly treatment from the Railways. Industrialisation in Orissa remains in a sad state because Orissa's rail network is in dire straits.

Here I want to mention with pride about the comments expressed by late Shri Jayaprakashjee. Once he was invited to the centenary celebration of Ravenshaw College where he had mentioned that Orissa is so full of natural resources but the absence of proper railway infrastructure makes her languish in poverty. As her resources are unexplored she is not at par with other Indian States. In last October MPs from Orissa had submitted a memorandum to the hon. Railway Minister informing him about our expectations and seeking his intervention. Only due to negligence Orissa, despite being richly endowed, lags behind.

Madam, in Orissa even now there are certain districts which remain untouched by the Railways. Phulbani is one such district where people are yet to see a railway track. With deep anguish I want to mention here that Orissa could get railway connectivity only because in 1947 railway lines were laid in Orissa mainly to connect the Presidency towns i.e. Calcutta, Bombay and Calcutta

---

\* Translation of the speech originally delivered in Oriya.

Madras and these railway lines touched only the outskirts of the state with a few exceptions. Otherwise the State would have remained cut off. Madam, I belong to the Biju Janata Dal - the party whose ideology stems from our esteemed leader late Shri Biju Patnaik. As a man of indomitable spirit, he had dreamt of an Orissa which is self reliant, strong and at par with other front ranking States of India. Unfortunately however his dreams are still unfulfilled. Madam, our memorandum of 26<sup>th</sup> October 2004 had mentioned about the pending projects which have been approved since last 2 decades. Survey work of different railway zones have been completed but nothing is being done. Many of the interior parts have no railway connectivity. This has given rise to popular discontent. In Malkangiri district Naxalism has cropped up. Other areas too are witnessing uprising.

Madam, I want to draw the kind attention of hon. Railway Minister to some extremely important demands which I hope he will give due weightage. The survey work in some areas has stopped midway. The laying down of railway line from Berhanpur to Phulbani, from Paradeep to Haridaspur, all should be hastened up. The Daitary-Banspani project, the Augul-Duburi line work should be completed quickly. Madam, as everybody knows 'konark' is a famous historical place. It is a world heritage site. It has a lot of potential to attract tourists. But due to lack of railway connectivity to Puri and Konark, the State is losing foreign exchange. In several places the doubling of railway line is awaited. On river Mahanadi the railway bridge doubling work has started but we do not know when will it see completion. The Paradeep port which is a strategically important place also needs to have railway network.

MR SPEAKER: please conclude.

SHRI BRAHMANANDA PANDA: Madam I am a new member. I should be allowed a little more time.

Hon. Railway Minister Sir, the Heerakhand Express should ply on a daily basis in order to provide connectivity to Western Orissa. Rajdhani Express should run through Sambalpur, so that people of this area can benefit. It will also reduce the distance. Due to paucity of time I would conclude with a poetry which

highlights the noble characteristic of Orissa and I am sure hon. Railway Minister will be benevolently disposed to us.

"Orissa is the land of peace where Chandasoka became Dharmasoka.  
In Orissa's war against Kanchi,  
the Lord himself took part as the Commander-in-Chief.  
Her womb is filled with diamonds, jewels, iron and mica.  
Her flag of equality and fraternity flies high in heaven.  
Her's is the land of harmony where there is no caste-feeling and no-enmity.

Orissa is the land of salvation and greatness.

I am proud to be an Oriya."



**श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता (हज़ारीबाग) :** सभापति महोदया, आज सदन में रेल बजट की अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है। अभी पांच महीने पहले बजट सत्र में संपूर्ण बजट पारित किया गया था, फिर आज अनुपूरक बजट लाया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि 14 महीने के समय में उन्होंने रेल मंत्रालय को 8000 करोड़ रुपये का फायदा पहुंचाया है। आम तौर पर देखा जाता था कि जब भी रेल बजट आता, कुछ न कुछ किरायों में बढ़ोत्तरी भी की जाती थी, जिससे आम लोगों की परेशानी बढ़ जाती थी। इन्होंने दो बार रेल बजट पेश किया है, लेकिन किराये में एक पैसा भी नहीं बढ़ाया था, इसलिये वे बधाई के पात्र हैं। जब भी पैसेजर्स रेल में बिना टिकट यात्रा करते थे, बड़े पैमाने पर चोरियां होती थीं, लेकिन माननीय रेल मंत्री जी के औचक निरीक्षण से लोगों के अंदर डर पैदा हो गया और वे अब बिना टिकट यात्रा नहीं करते हैं। इसलिए कि कहीं रेलमंत्री जी का औचक निरीक्षण न हो जाए। रेल के बड़े पदाधिकारी अपने साथ बहुत से लोगों को लेकर जाते थे, उनके अंदर भी अब इस बात का डर पैदा हो गया है। इस प्रकार माननीय रेल मंत्री जी ने अच्छे कार्य किए हैं, मैं उन्हें इसके लिए बधाई देता हूँ।

सभापति महोदया, माननीय रेलमंत्री जी ने निजी क्षेत्र को बढ़ावा दिया है। इससे खान-पान में लगे लाखों गरीब मजदूर लगे हुए हैं, उनके लिए नौकरी का खतरा उत्पन्न हो गया है। अगर उनकी नौकरी चली जाएगी, तो उनके बाल-बच्चे भूखों मरने के कगार पर आ जाएंगे। मुझे मालूम हुआ है कि कुली, पोर्टर्स भी बेरोजगार होने वाले हैं, क्योंकि यह कार्य भी निजी क्षेत्र के लोगों को दे दिया गया है। इन गरीब लोगों की कोई रोजी-रोटी का सहारा नहीं रहेगा और इनके बाल-बच्चे भूखों मरने लगेंगे। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि कम से कम जो लोग खान-पान विभाग में लगे हुए हैं, उनको न हटाया जाए और उसमें निजी क्षेत्र को न लाएं। साथ ही साथ कुलियों के रोजगार में किसी तरह की कटौती न करें वरना निजी क्षेत्र में जाने पर इसमें काम करने वाले लाखों कुलियों के परिवार भूखों मरने की स्थिति में आ जाएंगे। यह सही है कि खान-पान में काफी सुधार हुआ है।

सभापति महोदया, माननीय मंत्री जी उठकर चले गए हैं, लेकिन मैं माननीय रेल राज्यमंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि झारखंड एक अलग राज्य है, जो कि अति पिछड़ा हुआ आदिवासी राज्य है। माननीय रेलमंत्री जी ने दो बार रेल बजट पेश किया, लेकिन दोनों ही बार झारखंड राज्य की घोर उपेक्षा हुई है। हम कई सांसद माननीय मंत्री जी से मिले थे और उनसे इस संदर्भ में निवेदन भी किया, लेकिन हमारे राज्य के लिए कोई नई योजना शुरू नहीं की गई और न ही कोई सर्वेक्षण किया गया है। झारखंड राज्य के साथ इस प्रकार का भेदभाव नहीं चलेगा। झारखंड राज्य में अरबों रुपये की खनिज संपदा है जिससे केंद्र सरकार को काफी राजस्व मिलता है, लेकिन जिस प्रकार से झारखंड राज्य की उपेक्षा हुई है, वह नहीं होनी चाहिए। मैं हजारीबाग जिला संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ। यहां पर कोई रेलवे लाइन नहीं है। अभी दो-तीन साल पहले यहां एक रेलवे लाइन बननी शुरू हुई थी, लेकिन पिछले डेढ़ साल में जिस तरह की प्रगति होनी चाहिए थी, वह नहीं हुई। कोडरमा-हजारीबाग-रांची रेल लाइन का काम वर्ष 2006 तक पूरा हो जाना चाहिए, लेकिन इसका एक चौथाई भी अभी तक नहीं हुआ है। इस परियोजना के लिए पैसे की कोई कमी नहीं है, लेकिन अधिकारियों की लापरवाही और ठेकेदारों की मनमानी के कारण यह मार्ग पूरा होने वाला नहीं है। कोडरमा-गिरिडीह रेलमार्ग ज्यों का त्यों पड़ा हुआ है। अगर हजारीबाग का रेलमार्ग पूरा हो जाता, तो हजारों लोगों को इसका लाभ मिलता और इसका मुनाफा केंद्र सरकार को होगा, लेकिन उसका काम अभी तक शुरू नहीं किया गया है।

#### **16.00 hrs.**

इसलिए हम आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि वे चेयरमैन, रेलवे बोर्ड के साथ हजारीबाग में बैठक करायें और उसका मुआयना कराये तथा जितनी जल्दी हो सके हजारीबाग की रेलवे लाइन को पूरा करने का काम करें। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि खरारी से बड़काकाना के बीच में राय एक स्टेशन है। यहां रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं। राय देश का चौथा ऐसा स्टेशन है, जहां से रेलवे विभाग को सबसे ज्यादा आमदनी होती है, लेकिन दुर्भाग्य यह है कि यहां से केवल मालगाड़ी ही चलती है, केवल रेलवे की वैगन्स लोड होकर जाती हैं। यहां कोई

पैसेन्जर और एक्सप्रेस ट्रेन नहीं रुकती है। हर दो-तीन महीने में राय में इस मांग को लेकर आंदोलन होता है कि यहां पैसेन्जर और एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव हो, लेकिन इन गाड़ियों का ठहराव न होने के कारण यहां के लोग बहुत परेशान हैं। इसी तरह से राप्ती रोड से आगे दिगवारा एक गांव है, जहां कर्माना स्टेशन है, वहां जंगल में कोई नहीं जाता है। वहां बार-बार आंदोलन हो रहा है कि कर्माना की जगह दिगवारा में स्टेशन बनाया जाए। कोडरमा स्टेशन से आसपास के लोग तथा हम सांसद आते हैं। मैंने कई बार माननीय मंत्री जी से भेंट की, कई बार पत्र लिखे कि भुवनेश्वर और रांची के लिए राजधानी चलती है, वहां दो दिन के लिए राजधानी गाड़ियां हैं, लेकिन दोनों गाड़ियां एक ही दिन चलती हैं, बाकी दिनों में कोई राजधानी नहीं चलती है। यदि बाकी दिनों में हमें या वहां की जनता को आना-जाना हो तो उन्हें धनबाद या रांची जाना पड़ता है। हमने कहा कि स्यालदाह राजधानी जो गाड़ी चलती है, उसका स्टापेज कोडरमा में कम से कम तीन दिन कर दें। इस तरह से वहां सातों दिन गाड़ी चल जायेगी और वहां की जनता तथा सांसदों को भी आने-जाने में सुविधा होगी, लेकिन वह कार्य अभी तक नहीं किया गया है।

सभापति महोदया, हजारीबाग स्टेशन बहुत पुराना है। पहले जो गाड़ियां वहां रुकती थीं, उनका ठहराव भी वहां बंद कर दिया गया है। इस कारण वहां के लोग बहुत परेशान हैं। हम माननीय मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि वह इस बात को नोट करें कि हजारीबाग जो सबसे पुराना स्टेशन है, वहां के लोगों को आने-जाने की सुविधा मिल सके। इसके लिए वहां जो गाड़ियां वहां नहीं रुकती हैं, वहां उनका ठहराव किया जाए। हजारीबाग से आसपास के इलाकों के लाखों लोग मुम्बई और सूरत काम की खोज में जाते हैं। लेकिन वहां गाड़ी का ठहराव न होने के कारण उन्हें बहुत परेशानी होती है। इसके लिए वहां के लोगो को कई बार आंदोलन करना पड़ा है कि धनबाद से सूरत तक एक नई गाड़ी चलाई जाए। हमने कई बार माननीय मंत्री जी को लिखकर दिया, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से भी बात की, लेकिन कुछ नहीं हुआ। अभी यहां राज्य मंत्री बैठे हैं। यदि वह मुम्बई से सूरत से लिए एक गाड़ी दे दें तो जो हजारों की संख्या में गरीब लोग रोजगार के लिए वहां से जाते हैं। जिन्हें आने-जाने में बहुत दिक्कत होती है, उनके लिए बहुत सुविधा हो जायेगी।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि रेलवे विभाग झारखंड की उपेक्षा न करे। आज वहां जो योजनाएं चल रही हैं, वे वही योजनाएं चल रही हैं, जो पहले से थीं। यू.पी.ए. सरकार के 14 महीने के शासन में एक भी नई योजना झारखंड में नहीं ली गई है। इसलिए मैं बार-बार रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि वह झारखंड की उपेक्षा न करें। झारखंड एक ऐसा राज्य है जो आपको अरबों-खरबों रुपये देता है। इसलिए आप झारखंड में नई रेल लाइनों का सृजन करें। हजारीबाग, चतरा जैसे कई ऐसे जिले हैं जो झारखंड में रेल लाइन से जुड़े हुए नहीं हैं। रेल मंत्री जी कृपया उन्हें भी जोड़ने का काम करें। इसी के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

**प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) :** सभापति महोदया, एक उर्दू के शायर ने कहा है -

"बुलबुल की जिंदगी है चमन की बहार पर,  
हिन्दुस्तान की जिंदगी है रेल की रफ्तार पर।"

वास्तव में रेलवे राष्ट्र की वे नसें हैं, जिनसे राष्ट्रीय एकता का रक्त बहता है। अभी श्री राम कृपाल यादव अपने उद्गार व्यक्त कर रहे थे। वह बता रहे थे कि माननीय लालू जी के आते ही आठ हजार करोड़ रुपये का फायदा हो गया। हम आपके माध्यम से जानना चाहते हैं कि वह कौन सा ऐसा जादुई चमत्कार है या करिश्माई आंकड़ों का खेल है, जिन आंकड़ों के खेल के कारण एक तरफ यात्री किराया और माल भाड़ा बिल्कुल भी नहीं बढ़ाया गया और उसके बावजूद भी 17 प्रतिशत की वृद्धि की बात कही गई है। यह भले ही अपनी पीठ थपथपा लें कि वास्तव में वृद्धि हुई है, लेकिन आने वाली पीढ़ियां इस समय के अंतराल को याद करेंगी कि राष्ट्र के हित में कभी-कभी कठोर निर्णय लेने होते हैं।

अगर राष्ट्र को विकास के पथ पर आगे बढ़ाना है, रेलवे की समस्याओं का निराकरण कराना है, नई रेल लाइनों का निर्माण कराना है, रेलवे के पुलों का निर्माण कराना है, सिक्यूरिटी, सेफ्टी और पंच्युएलिटी का वास्तव में पालन कराना है तो किराया बढ़ाना पड़ेगा। लेकिन आप किराया नहीं बढ़ा रहे हैं और आंकड़ों के खेल से ऐसा कुछ चमत्कार कर दिया कि 8000 करोड़ रुपये का फायदा हो रहा है। मैं यहां सीएजी की रिपोर्ट से पढ़कर आपको सुनाना चाहूंगा, जो इनकी कलई खोलने के लिए पर्याप्त है। सीएजी का कहना है कि राजनैतिक फायदे के लिए सरकार भले ही किराया नहीं बढ़ा रही हो, पर 1999 से 2003 के दौरान 2345 करोड़ रुपये का नुकसान हो चुका है। वे आगे कहते हैं कि अगर रेल विभाग ने किराया एवं भाड़ा समिति की सिफारिशों को स्वीकार करके किराया बढ़ा दिया होता तो शायद इस नुकसान से बचा जा सकता था। सभापति महोदया, इसके आगे सीएजी की रिपोर्ट कहती है कि आज ट्रैफिक नियमों को गलत ढंग से लागू किया जा रहा है, माल का गलत वर्गीकरण किया जा रहा है, वैगन प्रबंधन के अंदर देरी की जा रही है, नई रेल लाइनों के लिए भूमि अधिग्रहण में विलंब किया जा रहा है, दोहरीकरण के लिए जो पटरियां

थीं, उन लाइनों को चालू नहीं किया जा रहा है और ऊंची दरों पर डीज़ल की खरीद की जा रही है, इस्पात की भी फालतू खरीद की जा रही है और स्क्रेप कबाड़ियों की दुकानों में जाकर बिक रहा है। लाखों लोगों से लाइसेंस फीस की उगाही में भी विफलता का सामना करना पड़ रहा है। उपनगरीय रेलों की व्यवस्था भी ठीक नहीं हो रही है। यह मैं नहीं कह रहा हूं, यह सीएजी की रिपोर्ट है जो भारत सरकार की रिपोर्ट है जिसको आप और हम सभी मानते हैं। उनका कहना है कि इतनी सारी अव्यवस्थाओं के बावजूद रेलवे को लाभ में दिखाना आंकड़ों का खेल ही कहा जा सकता है। फिर भी अगर वे अपने मुंह मियां मिट्टू बनना चाहें तो बन सकते हैं। यह शायद बिहार की विधान सभा के चुनावों का परिणाम है अथवा पाप्यूलिस्ट या सस्ती वाहवाही लूटने वाली बात, जिसके चलते लालू मार्का अर्थ नीति देश को कहां ले जाएगी, हमारी रेल को कहां ले जाएगी, कहना मुश्किल है।

आज दुनिया में भारतीय रेलवे का सार्वजनिक उपक्रमों में चौथा स्थान है और एशिया में पहला स्थान है। हम चाहते हैं कि यह स्थान और ऊंचाइयों को प्राप्त हो, लेकिन अगर हम संसाधनों में वृद्धि नहीं करेंगे, संसाधन नहीं जुटाएंगे तो कहां से रेल लाइनों का निर्माण होगा? मैं आपके माध्यम से एक और बात कहना चाहूंगा। रेलवे की 40 हजार करोड़ रुपये की परियोजनाएं हैं जो धन की कमी से अधूरी पड़ी हैं। उनको घोषित हुए भी कई वर्ष हो चुके हैं। लालू जी के समय में भी गत वर्ष कई घोषणाएं हुई थीं, अभी भी हुई हैं और पहले भी हुई थीं। वे सारी योजनाएं अधूरी पड़ी हैं। यदि मैं नई योजनाओं की तुलना आधा तीतर आधा बटेर से करूं तो एक उदाहरण ही पर्याप्त होगा। अजमेर से चित्तौड़ के बीच में अभी मीटर गेज चल रही है। चित्तौड़ से उदयपुर तक ब्रॉडगेज बन गई, चित्तौड़ से नीमच के बीच में थोड़ी सी लाइन ब्राडगेज बन गई मगर नीमच से रतलाम तक फिर मीटर गेज है, जो आधा तीतर आधा बटेर वाली बात है। एक तरफ कहा जा रहा है कि इससे पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। पहले मध्य प्रदेश क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़ा राज्य था मगर अब राजस्थान क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़ा राज्य है और सीमावर्ती भी है, लेकिन रेलवे के मामले में इस राज्य की हमेशा उपेक्षा की गई है। हर राज्य चाहता है कि काश! हमारे यहां का कोई प्रतिनिधि रेल मंत्री बने तो हमारे यहां रेल का विकास हो सके। आज बहुत सी

रेलें बिहार जाती हैं या बिहार से रवाना होती हैं या बिहार में रेलों का विकास होता है, यूपी का मंत्री बने तो यूपी में विकास होता है, लेकिन राजस्थान की निरंतर उपेक्षा हो रही है। मैं आपका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि समग्र तौर पर देश के अंदर 40000 करोड़ रुपये की परियोजनाएं धन की कमी से अधूरी पड़ी हैं और उनको कई वर्ष बीत चुके हैं। कई परियोजनाएं धन की कमी से शुरू नहीं हो पाई हैं और बीच में रोक दी गई हैं। रेलवे ने इन परियोजनाओं के निर्माण में निजी और सार्वजनिक क्षेत्र की भागीदारी को अनुकूल बनाने की ओर कोई गंभीर प्रयास नहीं किया है। रेलवे ने किराया बढ़ाना छोड़ दिया, माल भाड़ा बढ़ाना छोड़ दिया, उसका रेशनेलाइज़ेशन करना छोड़ दिया और केवल बचत का नाम लेकर कि हम यूँ सख्ती कर रहे हैं। हमारे यहां अजमेर में 250 लोग आए।

रेलवे स्टेशन से उतरते ही वहां लालू यादव जिंदाबाद और सोनिया गांधी जिंदाबाद के नारे लगाने लगते हैं लेकिन जब टिकट चैक करने वाले आते हैं तो उन्हें कहते हैं कि हमें दिल्ली से फ्री बैठाया गया है, हम बिहार से दिल्ली आए थे और दिल्ली से वहां जा रहे हैं - ऐसा कई बार हो चुका है। इसलिए जब तक रेलवे के किराए की बढ़ोतरी नहीं होगी तो बचत कैसे होगी - यह मेरी समझ में नहीं आ रहा है। माननीय रेल राज्य मंत्री जी यहां बैठे हैं, मैं उनसे प्रार्थना करूंगा कि जब वे अपना उत्तर दें तो इस बारे में बताएं कि रेलवे की जो बड़ी-बड़ी परियोजनाएं हैं, उनके लिए 40 हजार करोड़ रुपयों की आवश्यकता है, वे कब से लम्बित पड़ी हैं और कब तक पूरी होंगी।

गत साल आपने जनसंपर्क क्रंति एक्सप्रेस गाड़ियां चलाने की बात कही थी। कितनी गाड़ियां चली हैं ? मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि योजना मंत्रालय और वित्त मंत्रालय लगातार जोर डाल रहे हैं कि भाड़े में बढ़ोतरी करके इन परियोजनाओं को पूरा करने हेतु धन इकट्ठा किया जाए लेकिन रेल मंत्री जी जनहित के फार्मूले के नाम पर योजना मंत्रालय और वित्त मंत्रालय, सबको धत्ता बता कर आगे आने वाले समय में जनता की वाहवाही लूटने के लिए इस प्रकार के कार्य कर रहे हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि कम से कम रेलवे इतना प्रयास तो करे कि निजी क्षेत्र की भागीदारी प्रारम्भ हो या सार्वजनिक क्षेत्र की पूंजी रेलवे के अंदर लग सके। राष्ट्रहित में कठोर निर्णय भी लेने पड़ते हैं।

रेलवे सुरक्षा की कितनी घोषणाएं की गईं। आपने और हमने मेजें थपथपाई थीं कि अब रेलवे यात्री सुरक्षित होंगे और रेलवे दुर्घटनाएं नहीं होंगी, लेकिन रेलों में लूट, चोरी और डकैती आए दिन हर राज्य के अंदर होती हैं, जहां से माननीय रेल मंत्री जी आते हैं, वहां सर्वाधिक ऐसी घटनाएं होती हैं और अब तो रेलों में बम भी फटने लगे हैं। यात्रियों की जान और माल मुसीबत में फंसे हुए हैं। चाहे वह रेल पटरियों की बात हो या यात्रियों की सुरक्षा के बारे में जितनी घोषणाएं की गईं, वे सब लागू नहीं की गईं। रेल मंत्री जी यहां बताएं कि वे सब घोषणाएं लागू क्यों नहीं की गईं?



महोदया, सफाई का ढोल पीटा गया कि हम न्यूनतम अनिवार्य यात्री सुविधाएं प्रदान करेंगे। पिछले बजट के समय ऐसा कहा गया था। अब लगभग इस बात को छ महीने हो चुके हैं। न्यूनतम यात्री अनिवार्य सुविधाओं के अंतर्गत आप देखिए कि सफाई की आज क्या स्थिति है। आप और हम सभी लोग रेलों में यात्रा करते हैं। यदि फर्स्ट क्लास एसी के अंदर भी जाएं और उसके शौचालयों को देखें तो शायद कोई भी वहां जाना पंसद नहीं करेगा। जब फर्स्ट क्लास एसी कोच की ऐसी हालत है तो फिर आम आदमियों की बोगियों में, जिनमें साधारण जनता यात्रा करती है, उन डिब्बों की क्या हालत होगी।

लम्बी दूरी की गाड़ियों में जनता के लिए ज्यादा डिब्बे होना चाहिए। आम जनता को बैठने की और पीने के पानी की सुविधा होनी चाहिए। बड़े स्टेशनों पर तो सुविधाएं उपलब्ध हैं, लेकिन छोटे स्टेशनों पर ऐसी कोई सुविधा नहीं है। इसलिए मैं चाहूंगा कि रेलवे कर्मचारियों की कार्यकुशलता और कार्यक्षमता बढ़ाने का प्रयास होना चाहिए। उनके लिए बेहतर प्रशिक्षण की व्यवस्था होनी चाहिए। नई तकनीक का रेलवे परिचालन में समन्वय होना चाहिए। रेलवे का बुनियादी ढांचा दुरुस्त होना चाहिए। मैं दो मिनट का समय और लूंगा। अजमेर में लाखों लोग हर साल आते हैं। सभी धर्मों के और सभी राज्यों से लोग आते हैं। अजमेर और पुष्कर के बीच रेलवे ने चार साल पहले ब्राडगेज लाइन बिछाने की घोषणा की थी और जितने पैसे की सरकार ने घोषणा की थी, वह मंजूर भी हो गया, लेकिन पटरी बिछाने का काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। अभी तक चार साल में केवल भूमि का अधिग्रहण ही हो पाया है। मैं यह जानना चाहता हूं कि वह काम कब शुरू होगा? रेल मंत्री जी यहां पर मौजूद नहीं हैं। महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल राज्य मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि पुष्कर जाने से सबका कल्याण होगा। अजमेर सब जाना चाहते हैं। अजमेर को पुष्कर से जल्दी जोड़ा जाए। अजमेर और चित्तौड़ की रेलवे लाइन मीटरगेज है, उसे ब्रोडगेज में बदला जाए ताकि उदयपुर और चित्तौड़गढ़ को आपस में सही अर्थ में जोड़ा जा सके और जो वैकल्पिक मार्ग दिल्ली और मुम्बई के बीच में उदयपुर वाला है, वह अजमेर और चित्तौड़ से मिल सके।

महोदया, यदि पुष्कर तक रेल बनेगी, तो मेड़ता जुड़ जाएगा। यहां हमारे श्री भंवर सिंह डागावास जी माननीय सदस्य बैठे हैं। उनके क्षेत्र को सीधा लाभ पहुंचेगा। इससे पश्चिमी राजस्थान, सीमावर्ती क्षेत्र जुड़ जाएगा और परिणाम स्वरूप राजस्थान में रेलवे का एक ऐसा इफ्रास्ट्रक्चर खड़ा हो जाएगा, जो बहुत अच्छा होगा।

महोदया, ब्यावर एक छोटा सा स्टेशन है, लेकिन एक लाख से अधिक वाला शहर है। वहां से अनेक स्वतंत्रता सेनानी रहे हैं और प्रत्येक घर से लगभग पांच-छः लोग सेना में भर्ती होकर देश की रक्षा करने में संलग्न हैं। प्रत्येक शाम को अपने भाइयों के गले में बहनें मालाएं डालकर उन्हें विदा करती हैं और जब वे छुट्टी पर वापस घर आते हैं, तो उनका स्वागत करती हैं, लेकिन आश्रम एक्सप्रेस वहां एक मिनट के लिए भी नहीं रुकती है, जिससे जवानों को आने-जाने में बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। यहां माननीय रेल राज्य मंत्री, श्री वेलु जी विराजमान हैं, माननीय राठवा जी भी विराजमान हैं। मेरा उनसे अनुरोध है कि जब रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी आ जाएं, तो उनके ध्यान में यह बात अवश्य लाएं कि आश्रम एक्सप्रेस को ब्यावर रेलवे स्टेशन पर दो मिनट के लिए जरूर ठहराव दिया जाए।

महोदया, मैं 15-20 साल से सांसद हूं। रेल अधिकारियों और मंत्री को लिख-लिख कर थक गया हूं, लेकिन आश्रम एक्सप्रेस, दिल्ली-अहमदाबाद चलने वाली रेलगाड़ी को मैं 2 मिनट के लिए भी ब्यावर रेलवे स्टेशन पर ट्रायल के बतौर भी नहीं रुकवा पाया हूं। ब्यावर बहुत महत्वपूर्ण शहर है। वहां से बड़ी संख्या में जवान सेना में भर्ती होकर देश की सेवा कर रहे हैं, वहीं दूसरी ओर वहां के व्यापारियों को दक्षिण भारत व्यापार के सिलसिले में आना जाना पड़ता है और वहां इस रेलगाड़ी के न रुकने के कारण बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इसलिए मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से पुनः प्रार्थना है कि आश्रम एक्सप्रेस जो दिल्ली से अहमदाबाद चलती है, उसे ट्रायल के बतौर ही सही, लेकिन दो मिनट के लिए ब्यावर रेलवे स्टेशन पर दोनों ओर से अवश्य रोका जाए।

महोदया, रिंगस-फुलेरा-रेवाड़ी मीटरगेज रेल लाइन है। उसे ब्रॉडगेज किया जाए ताकि उस मार्ग पर आवागमन बढ़ सके। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Hon. Minister, Mr. Velu, will you please tell us what is the dividend you paid this year, and what is the deferred dividend? I think there lies the trick of your showing the profit.

DR. CHINTA MOHAN (TIRUPATI): Tirupati is a very important religious and educational centre. This Tirupati railway station was started about 120 years back. When this railway station was started, about 1000 pilgrims used to come to Tirupati. Today, after 120 years, Tirupati railways have changed so much. About 75,000 pilgrims are coming everyday to the Tirupati pilgrim centre. The railway station and the platforms are not sufficient to take the load of the pilgrims.

Recently the UPA Government had sanctioned doubling of the railway track between Gudur and Tirupati. Also, Tirupati to Katpadi metre-gauge line was changed to broad-gauge line, and because of this about 35 trains are coming everyday. Seventy-five thousand pilgrims are coming to Tirupati to have *darshan* of the Lord Almighty. I made a request to the South Central Railway. They have forwarded their recommendations to the Railway Board. They have proposed a new railway station near Tirupati to take the load of the pilgrims. The name of the new railway station is Trichanur railway station. They have proposed six new platforms to take the load of Tirupati pilgrims.

I request the Railway Department, the Minister of State and also the hon. Minister of Railways, who is just now entering the chamber of Lok Sabha, to include this Trichanur new railway station. This is a very important place. This is a very important pilgrim centre in India. In the Supplementary Demand for Grants, this is not seen anywhere. But as a special case, I request the hon. Minister of Railways to see that immediate sanction is given for the new Trichanur railway station. This will go a long way.

I once again request you that when you are giving reply to the discussion on the Supplementary Demand for Grants, kindly mention about this Trichanur railway station and I will be grateful. Thank you.

SHRI LAKSHMAN SETH (TAMLUK): Let me say that the Railway is the most important mode of transportation. It is the cheapest and the safest mode of transportation. That is why, we welcome the expansion and extension of railway facilities. After installation of the UPA Government, I felt that we would find some spectacular change in the railway facilities. But we have been frustrated. We do

not find any particular change in the railway facilities even after the change from NDA Government to UPA Government. Our Railway Minister is a dynamic personality in politics. He is associated with two Ministers of State. Certainly we felt that they will do something so that our Railways will become a world class system of railway transport in the world. It can be possible.

Unfortunately, we have to state that before Independence, our total railway line network was about 85 per cent. After Independence, only 15 per cent new railway lines have been installed. It can be stated that we have not achieved much in this regard. However, we are supporting the Demands for Grants for Railways. We have to authorise and sanction funds for the functioning of Railways. We feel that the Ministry would provide more and more railway facilities.

There is a sorry plight of the sub-urban passengers. The condition of latrines and toilets is so deplorable that it is quite difficult for the passengers to use them. Railway platforms always remain dirty; even compartments remain dirty and uncleaned. I think the local passengers are not getting better amenities and facilities, which they deserve. Thousands and thousands of passengers are travelling in these trains. But facilities in these trains have not been updated, particularly in Sealdah-Howrah sub-urban train. Passengers of this train are facing so much of difficulties, and sometimes they feel embarrassed. However, I would request the hon. Minister to upgrade the facilities, particularly in the sub-urban trains.

At the same time, I would also like to bring an important issue to the notice of the hon. Minister. Haldia has emerged as an important industrial hub of our country. South-Eastern Railway is generating more than 50 per cent of its revenue from Haldia. Our Chief Minister has written several letters for doubling of line from Panskura to Haldia. Only 10 kilometres of railway line has been doubled from Panskura to Rajagada. On my Unstarred Question, I have got a reply from the Ministry. It states that Railway Vikas Nigam has been entrusted to undertake doubling of line from Rajagada to Durga Chowk. But this scheme has not been sanctioned. It has been mentioned that the Planning Commission or the Ministry has yet not sanctioned it. If it is so then how the Rail Vikas Nigam will undertake the doubling of line from Panskura to Haldia; Haldia means up to Durga Chowk. From Durga Chowk to Haldia, it is another 20 kilometres that remains to be

doubled. In this case, my suggestion is that it should be from Haldia Station to Nandakumar Station on Tamluk-Digha rail line. If a new line is installed, Haldia will get a circular rail system.

**16.24 hrs.**

(Shri Devendra Prasad Yadav *in the Chair*)

I may request you to expedite the doubling of existing line from Panskura to Durga Chowk. I am also suggesting from Haldia Station to Nandakumar Station on Tamluk-Digha rail line. A new line can be installed, and we will get a circular train.

Mr. Chairman, Sir, long back the then Minister of Railways, Ms. Mamata Banerjee, laid the foundation stone for a new line from Krishnanagar to Karimpur but nothing has been done till now. There is a long pending demand for doubling from Krishnanagar to Lalgola but it has not been done. There are several promises but nothing has been executed. The Lokikantapur to Kagdip line has been commissioned and the Kagdip-Namkhana line has been installed but the train has not been introduced till now. This should be taken up for consideration immediately. The doubling of Baruipur-Diamond Harbour and Sonarpur to Canning is also very necessary. They have to be undertaken speedily. In our State, there is a huge population and it is felt highly necessary to have more and more of double lines.

The Government has announced the Golden Quadrilateral Project to connect Delhi, Mumbai, Chennai and Kolkata but I do not know what the Government is doing about it. The speed of the trains must be fast. We need more and more fast trains. We need bullet trains. So, this Golden Quadrilateral Project needs to be completed expeditiously.

There was a promise from the Government to see that the people have facilities and amenities. Our Railways has not increased the fares for the passenger but has been increasing the freight tariff on goods. The tariff for the goods are increasing. As a result, the people are ultimately shouldering the burden though they are not getting any additional facilities from the Railways.

Mechada is adjacent to Tamluk, the headquarters of the newly created Purva Medinipur district. On several occasions, I have made a request to the hon. Minister that express trains like the Gitanjali Express and Coromandel Express should have a stoppage at Mechada but it has not been conceded by

the hon. Minister so far. I request that at least now he should consider granting a stoppage for these express trains at Mechada, due to the lack of which passengers are suffering.

For the sake of booking parcels of betel leaves, earlier, people could have a direct booking of these items from Mechada and Panskura to the place of destination. Now, this facility has been withdrawn. So, they have to book their betel leaves from Panskura or Mechada to an intermediate station and book them again from that intermediate station to the place of destination. As a result, they have become victims of harassment. I want that the direct booking should be re-introduced immediately. With these words, I thank you once again for giving me this opportunity.

**श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) :** महोदय, हम तो यहां से बोलना चाहते हैं, लेकिन रेल मंत्री जी सुनना नहीं चाहते हैं। आप रेल मंत्री जी से कहें कि वे आकर अपनी सीट पर बैठें। हम उन्हें कुछ सलाह देना चाहते हैं।(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं, आप उन्हें सलाह दे सकते हैं।

**श्री प्रभुनाथ सिंह :** महोदय, रेलवे की अनुमोदन मांगों पर यहां चर्चा हो रही है। मैं भी इस चर्चा में भाग ले रहा हूं। इस चर्चा में चूंकि रेल मंत्रालय सदन से पैसा मांग रहा है और यदि हम कहें कि नहीं दिया जाए तो भी यह पैसा यहां से स्वीकृत होगा ही, इसलिए हम भी चाहेंगे कि पैसा स्वीकृत हो जाए। रेल मंत्री जी, अनुदानों की जो मांग की जाती है, उसका मकसद यही होता है कि आप कोई नया काम करने वाले हैं। जो अनुदान मांगें यहां पेश हुई हैं, उसमें कुछ ऐसा दिखाई नहीं देता, खासकर जो पुरानी परियोजनाएं हैं, उनमें भी काम नहीं चल रहा है। जहां काम चल रहा था, वह भी लगभग रुका हुआ है। आप नई परियोजना क्या लेंगे, जब पुरानी परियोजना का काम ही शुरू नहीं करवाएंगे। जब इस पर चर्चा होती है तो सदस्य आपके दिए हुए लिखित वक्तव्य का हवाला देते हैं, कुछ अपने सुझाव देते हैं और कुछ अपने क्षेत्र की मांग करते हैं। हम उससे अलग नहीं होंगे, लेकिन आज अगर हम कुछ मांग करेंगे तो आप ही के निर्वाचन क्षेत्र की मांग करेंगे। उसका कारण यह है कि आपका और हमारा क्षेत्र सटा हुआ है और वहां की जनता आपके प्रति कुछ उदासीन दिखाई दे रही है। हम आपके शुभचिन्तक हैं। राम कृपाल जी कह रहे थे कि रोज सटकर बतिया लेते हैं। राम कृपाल जी को मालूम नहीं है कि हम सटकर नहीं बतियाते, बल्कि जब चुनाव लड़ रहे थे तो हमने अपने विरुद्ध जिस उम्मीदवार को कहा था, उसी को टिकट भी दिया था। इसलिए आप उस भ्रम में मत रहिए। हम इनके शुभचिन्तक हैं। शुभचिन्तक के दृष्टिकोण से हम उन्हें सलाह देना चाहते हैं ताकि इनके प्रति जनता का विश्वास मजबूत हो सके।

रेल मंत्री जी, हम आपको दो-चार योजनाओं के बारे में याद दिलाना चाहते हैं। आपका कार्य क्षेत्र छपरा है और गृह क्षेत्र गोपालगंज है। श्री रघुनाथ झा पहले से गोपालगंज के सांसद रह चुके हैं। उस क्षेत्र में रेल विस्तार की योजना चल रही थी, छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन



की योजना थी - उसका नाम छपरा से कप्तानगंज था। उसके बीच में थावे से सीवान एक भाग जुड़ा हुआ था। पिछले दिनों उस काम में काफी गति दिखाई देती थी, पुलिया का काम शुरू हो चुका था, मिट्टी भरवाने का काम शुरू हो चुका था, लेकिन अब लगता है कि वह काम बिल्कुल रुक गया है। हम रेल मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि जो काम चल रहा था, आप पैसे की मांग कर रहे हैं, नई परियोजना का कोई जिक्र नहीं किया गया है, जो काम चल रहा था, वह भी आपके राज में रुक गया है, फिर आप पैसे क्यों मांग रहे हैं। अगर पैसे मांग रहे हैं तो उस काम को भी तेजी से पूरा करवाएं।

साधू जी यहां दिखाई नहीं दे रहे हैं, यह उनका भी क्षेत्र है। हमारा तो बीच में मात्र सात किलोमीटर का भाग है। वह साधू जी और लालू जी का क्षेत्र है। जो परियोजना वहां चल रही थी, राम कृपाल जी, वह भी बंद हो गई। आप इतनी वाह-वाही कर रहे थे लेकिन आपने इस बारे में नहीं कहा कि उनके कार्य क्षेत्र और गृह क्षेत्र का जो कार्य चल रहा था, वह क्यों बंद हो गया। हम सलाह देना चाहेंगे कि उसे शीघ्र पूरा करवा दीजिए।

पिछली सरकार ने छपरा से गोड्डा डबल लाइन की योजना स्वीकृत की थी, लेकिन उस समय तक शिलान्यास नहीं हुआ था। इधर जब रेल मंत्री जी गोपालगंज गए थे, तो उन्होंने गोपालगंज से ही बटन दबाकर शिलान्यास कर दिया था लेकिन काम का अभी तक पता नहीं है। शिलान्यास को छः महीने हो गए, रेल मंत्री जी का क्षेत्र है, वहां की जनता पूछती है कि रेल मंत्री जी का क्षेत्र, रेल मंत्री जी ने शिलान्यास किया और काम नदारद है। इससे जनता में अविश्वास का भाव पैदा हो गया है।(व्यवधान)

**सभापति महोदय** : हम आपको ऐलाऊ नहीं कर रहे हैं। आपकी कोई बात प्रोसीडिंग में नहीं जा रही है। प्रभुनाथ जी, आप टोका-टोकी में मत जाइए, आसन की तरफ मुखातिब होकर बोलिए। ये लोग आपका समय ले रहे हैं।

...(व्यवधान)

**श्री प्रभुनाथ सिंह** : सभापति जी, आप हैं, तो हमें समय की कमी नहीं रहेगी।

हम अब रेल कारखाने की चर्चा करना चाहते हैं। राम कृपाल जी, आपको जानकर आश्चर्य होगा कि रेल मंत्री जी ने उसका शिलान्यास किया, वहां बहुत बड़ा बोर्ड लग गया लेकिन रेल मंत्री जी जब शिलान्यास करके लौटे तो पीछे से रेलवे पदाधिकारी बोर्ड उठाकर चले गए और काम भी शुरू नहीं हुआ। .(व्यवधान) हम उस जिले के निवासी हैं। आपको किसी ने बताया होगा या किसी का बयान अखबार में पढ़ा होगा। जब भी हम पटना से घर जाते हैं तो हमारे आने-जाने का वही रास्ता है। बधाई इसलिए दे देते हैं कि इन्होंने शिलान्यास कर दिया,

लेकिन वह पूरी बधाई नहीं होगी।। जब आप काम शुरू करा देंगे तब हम आपको वास्तव में बधाई देंगे। (व्यवधान)

**श्री राम कृपाल यादव (पटना) :** उसका काम प्रोसैस में है। (व्यवधान)

**श्री प्रभुनाथ सिंह :** रेल विभाग के लोगों ने उसका बोर्ड ही उखाड़ दिया है। (व्यवधान)

सभापति महोदय, रेलवे लाइन जहां सड़क मार्ग से क्रॉस करती है, वहां हर जगह ओवरब्रिज बनाने की योजना तत्कालीन रेल मंत्री ने सदन में स्वीकार की थी। सोनपुर, जहां से रेल मंत्री जी का निर्वाचन क्षेत्र शुरू होता है, वहां से सिवान के बीच में छः ओवरब्रिज स्वीकृत हुए थे। मंत्री जी ने इस बारे में कहा कि पैसे की कमी नहीं है, लेकिन थोड़ी तकनीकी कठिनाई फंसी हुई है। राज्य सरकार से कुछ जमीन जो नगरपालिका के इलाके में पड़ती है, वह हमें अभी तक नहीं मिल पाई है। कहीं-कहीं एनएच की जमीन है, वह भी नहीं मिल पाई है जिसके कारण हम काम शुरू नहीं कर पाते हैं। हमें लगता है कि इस घोषणा को किये हुए काफी दिन हो गये हैं। यह सब आपकी संचिका में होगा, रेल मंत्रालय में होगा। यहां पर रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं। हम अपने क्षेत्र के बारे में नहीं बोल रहे हैं, आपके कैबिनेट मंत्री के क्षेत्र के बारे में बोल रहे हैं। खाली आपके मुंह हिलाने से कुछ नहीं होगा। आप फाइल देखिये तब पता चलेगा। हम आपसे कहना चाहते हैं कि यदि यह स्वीकृत हो चुका है और एनएच की जमीन या तकनीकी कारणों से कठिनाई पैदा होती है तो वह कठिनाई आप दूर कराये। यदि नगरपालिका से कठिनाई हो तो राज्य सरकार भी मिला-जुलाकर लालू जी की ही है, वहां से उस कठिनाई को दूर कर लें। यदि पैसे की कमी नहीं है, तो आप उस काम को शुरू करायें - यह हम आपके माध्यम से निवेदन करना चाहते हैं। (व्यवधान) हम उन्हीं के क्षेत्र के बारे में ही बतायेंगे, अपने क्षेत्र का एक भी काम नहीं बतायेंगे, आप चिन्ता मत कीजिए। (व्यवधान)

**सभापति महोदय :** प्रभुनाथ जी, आप समय का भी खयाल कीजिए क्योंकि बहुत से माननीय सदस्य इस पर बोलना चाहते हैं।

**श्री प्रभुनाथ सिंह :** सभापति महोदय, हमने रेल मंत्री जी के कहने के बाद उन्हें एक पत्र लिखा था। उनके क्षेत्र तरियां से लेकर परमानंदपुर में रेल लाइन नहीं है। इनके बीच में लाखों की आबादी है। हमने कहा था कि आप उसका सर्वेक्षण करा लीजिए और यदि उपयुक्त लगता हो तो उस रेल लाइन का निर्माण करा दीजिए ताकि जो लोग पटना या इधर हावड़ा से आने-जाने वाले हैं, सुदूर इलाके से आते हैं, उनको आसानी हो जाये। हमने उन्हें इस बारे में पत्र भी लिखा है लेकिन उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई है। हम आपके माध्यम से निवेदन करना चाहेंगे कि उसका सर्वेक्षण करवाकर आप जल्दी से जल्दी उस पर कार्रवाई करवाइए। रेल मंत्री जी के क्षेत्र का एक मुद्दा और है, इसलिए पहले मैं उसे ही कह देता हूं। उसके बाद हम अपने क्षेत्र की बात करेंगे। (व्यवधान)

**श्री राम कृपाल यादव:** लालू जी के क्षेत्र के लिए आप क्यों चिंतित हैं ? (व्यवधान)

**श्री प्रभुनाथ सिंह :** हम इसलिए चिंतित हैं क्योंकि हम उनके शुभचिंतक हैं। (व्यवधान)

सभापति महोदय, मांझी जो पहले विधान सभा क्षेत्र था, जिसका नया परिसीमन हुआ है, उसमें आधा भाग कटकर छपरा लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र में आ रहा है। मांझी में रेलवे की लगभग 90 एकड़ जमीन ऐसे ही पड़ी हुई है। हम रेल मंत्री जी से चाहेंगे कि रेल विभाग का स्कूल जहां बना हुआ है, वह बहुत अच्छा है। देहरादून के पास जो स्कूल बना है, वह भी बहुत अच्छा है। वहां रेल कर्मचारियों के बच्चे पड़ते हैं। ट्रिस्ट विभाग ने भी वहां 12सौ करोड़ रुपये की लागत से ट्रिस्ट केन्द्र का निर्माण कराने की योजना स्वीकृत की है। वहां एक नया पुल बना है जो उत्तर प्रदेश और बिहार, दोनों को जोड़ता है। अगर ऐसी जगह पर रेलवे विभाग एक स्कूल खुलवा दें,, तो हम समझते हैं कि वह उस इलाके के विकास के हित में अच्छा होगा। उस जोन में रेलवे का एक भी स्कूल नहीं है। इसलिए हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को यह प्रस्ताव देना चाहते हैं कि वहां रेलवे विभाग का एक स्कूल खोला जाये।

हम अपने क्षेत्र का छोटा सा मसला बताना चाहते हैं कि मसरख से महाराजगंज तक रेल लाइन का काम वैसे तो शुरू हो चुका है लेकिन अभी मिट्टी वगैरह का शुरू नहीं हुआ है। यह काम पिछली सरकार के समय में स्वीकृत हुआ था। हमने बहुत प्रयास किया तो उन्होंने कहा कि हम

सर्वे का काम पूरा करा देते हैं, जो स्वीकृति के बाद फाइनल है। सर्वे का काम पूरा हो चुका है और मात्र तीन करोड़ रुपये ही रिलीज हुए हैं, जबकि 104 करोड़ रुपये की यह परियोजना है। अब 104 करोड़ रुपये की परियोजना पर तीन करोड़ रुपये से हम समझते हैं कि वहां कोई विकास का काम नहीं हो पायेगा। इसलिए हम आपके माध्यम से निवेदन करना चाहते हैं कि उसके लिए निधि का आवंटन करके आप कार्य को शीघ्र पूरा करायें।

एक डीएमयू ट्रेन छपरा से सिवान वाया महाराजगंज तक चल रही थी, वह बड़ी अच्छी ट्रेन थी, लोगों में उस ट्रेन के प्रति एक जागरूकता और विश्वास पैदा हुआ था लेकिन अब हम देखते हैं कि डेढ़ महीने से उस ट्रेन का कुछ पता ही नहीं है। रेलवे विभाग वाले उस ट्रेन को कहीं और उठाकर ले गये हैं। उस रूट पर एक छोटी सी बस झरौंदा से महाराजगंज चलाने के लिए दे दी है। एक तरफ राम कृपाल जी कह रहे हैं कि बधाई दे दीजिए, कहते हैं कि रेल में तूफान उलट गया, यह हो गया, वह हो गया, लेकिन हम कहना चाहते हैं कि जो ट्रेन चल रही थी, उसे रेल विभाग वाले उठाकर भाग गये और एक बस चला दी, फिर आप किस चीज की बधाई देने के लिए कहते हैं। अब अगर ट्रेन नयी नहीं देनी है, तो जो ट्रेन चल रही थी, उसे ही आप चलायें। इतना भी चलाते रहेंगे तो ठीक होगा।

**श्री राम कृपाल यादव :** जो 10 हजार करोड़ रुपये का लाभ हुआ है, उसके बारे में बताइये। उसके लिए आप बधाई दीजिए। ये कहते हैं कि पैसा दे देना चाहिए, बहुत लाभ हुआ है। हम आपके माध्यम से कहना चाहते हैं कि बिहार में ऐसी योजना और परियोजना पहले से चल रही है - जैसे गंगासेतु पुल, मधुबनी का पुल और मुंगेर में पुल वगैरह का काम शिथिल हो चुका है। जिस दिन काम पूरा कर लिया जाएगा, आप उद्घाटन करने चलिएगा, फिर हम बहुत बड़ी माला लेकर आपके गले में और रेल मंत्री जी के गले में डालेंगे। जब तक आप यह काम पूरा नहीं करेंगे, मुफ्त में बधाई जो आप मांगना चाहते हैं, वह हम देने के लिए तैयार नहीं हैं।

रेल विभाग के पैसे का आजकल बहुत दुरुपयोग हो रहा है और दुरुपयोग के हम एक-दो उदाहरण देना चाहते हैं। मैं अभी कहूंगा तो राम कृपाल यादव जी तुंत खड़े हो जाएंगे। लेकिन सच

बात है, इसलिए हम बता देना उचित समझते हैं। रेल मंत्री जी ने पटना में एक बूथ का उद्घाटन किया। हम उदाहरण देना चाहते हैं कि उस बूथ की कुल लागत एक-डेढ़ लाख रूपए से कम होगी लेकिन उसके विज्ञापन मात्र पर 45 लाख रूपया खर्च हुआ है। .(व्यवधान)

**श्री राम कृपाल यादव :** सभापति महोदय, शायद जानकारी का अभाव है। वहां एक बड़े अस्पताल का निर्माण हो रहा है जिसमें बिल्कुल साइंटिफिक उपकरण हार्ट और किडनी के रहेंगे। इतनी बड़ी करोड़ों रुपयों की योजना दी गई है।.(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** प्रभुनाथ सिंह जी, क्या आप यील्ड कर रहे हैं ? जब आप बोलने देंगे तभी तो हम इन्हें बोलने देंगे नहीं तो हम कहां से बोलने देंगे ? प्रभुनाथ जी तो खुद बोलने दे रहे हैं।

.(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** राम कृपाल जी, आप अपना स्थान ग्रहण करिए। आप बैठिए।

.(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record except the speech of Shri Prabhunath Singh.

(Interruptions) . \*

**श्री प्रभुनाथ सिंह** : हम कह रहे थे कि रेलवे के पैसे का बहुत गुणगान कर रहे थे लेकिन जब रेल मंत्री जी ने अचानक छापा मारना शुरू किया तो बहुत सा सामान बरामद हुआ। अगर इनकी हिम्मत है तो रेल मंत्री जी बताएं कि छापामारी के क्रम में रेलवे का कितना खर्च हुआ और छापामारी से रेलवे को कितनी आमदनी हुई है? राम कृपाल यादव जी, आप इस बात का पता लगाने का काम कीजिएगा। (व्यवधान)

**सभापति महोदय** : रघुनाथ झा जी, आपका नाम इसमें है।

**श्री रघुनाथ झा (बेतिया)** : सभापति महोदय, अब सीताराम सिंह जी को बोलने का मौका दे दीजिए।

**सभापति महोदय** : इनका भाषण समाप्त होने के बाद दे देंगे।

**श्री प्रभुनाथ सिंह** : हम आपके माध्यम से निवेदन करना चाहते हैं कि रेलवे का अपना कार्यक्रम होता है। पूर्व के दिनों से वह कार्यक्रम गरिमामय तरीके से होता रहा है लेकिन इधर हम देखते हैं कि आप उस कार्यक्रम का थोड़ा सा राजनीतिकरण कर देते हैं। आपका एक कार्ड छपरा में हमें मिला था और हमने मन बनाया था कि उस कार्यक्रम में जाएं क्योंकि वह हमारे जिले का कार्यक्रम था। वह आपके निर्वाचन क्षेत्र में पड़ता था और उसके बगल में हमारा निर्वाचन क्षेत्र था, लेकिन उस कार्ड में जिस ढंग से आपने रेलवे के भूतपूर्व से लेकर अब तक, यानी किसे-किसे आमंत्रित किया था, उससे पूरे कार्यक्रम की व्यवस्था टूट गई। अब हमें नहीं पता कि ऐसा आपकी सहमति से रेलवे ने किया था या आपकी बिना सहमति से किया था। ऐसे कार्यक्रमों से हम समझते हैं कि अच्छा मैसेज नहीं जाता है। अभी राम कृपाल जी बोल रहे थे, हम रेल मंत्री जी के सामने एक वक्तव्य देना चाहते हैं कि एक-डेढ़ लाख की योजना में 40-45 लाख रुपए विज्ञापन पर निकालकर आप उद्घाटन करते हैं, इस तरह रेलवे के पैसे का दुरुपयोग होता है। (व्यवधान)

**श्री राम कृपाल यादव** : जो काम नीतीश कुमार जी करते थे, क्या उस पर आप कुछ प्रकाश डालेंगे?

**श्री प्रभुनाथ सिंह** : अगर नीतीश कुमार जी भी ऐसा करते होंगे तो हम उसकी प्रशंसा नहीं करते हैं।(व्यवधान) वह ऐसा नहीं करते थे।(व्यवधान)

---

\* Not Recorded.



**श्री राम कृपाल यादव** : वह तो कम्प्यूटरीकृत शिलान्यास, .(व्यवधान) उद्घाटन करते थे।  
आपके मंत्री जी ने करोड़ों रूपया खर्च किया, उस समय आप कहां थे? आप अब नीतियों और  
सिद्धांतों की बात कर रहे हैं। अपने गिरेहबान में झांककर देखिए। .(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please sit down.

. (Interruptions)

**श्री प्रभुनाथ सिंह** : जब तक लालू जी नहीं थे, तब तक एक बार भी खड़े होकर ये नहीं बोले।  
महोदय, अब मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। जितना प्रोटेस्ट ये लालू यादव जी के सामने करते  
हैं, उतना पीछे भी करें तो हम समझते कि लालू जी के प्रति इनका विश्वास है। .(व्यवधान)

**श्री राम कृपाल यादव** : यह आपको कहने की जरूरत नहीं है।

**प्रो. राम गोपाल यादव (सम्भल) :** महोदय, रेलवे की अनुपूरक अनुदान मांगों के समर्थन में बोलने के लिए मैं यहां खड़ा हुआ हूं। अभी प्रभुनाथ जी कह रहे थे कि जब लालू जी नहीं थे, तब ये नहीं बोले, लेकिन जब लालू जी आ गए, तो प्रभुनाथ जी ने भी लालू जी की कोई आलोचना नहीं की। मैं कहना चाहता हूं कि ये भी पीछे ही आलोचना करते हैं। इनकी इतनी मिलीभगत है, आप लोग गलतफहमी में मत रहिएगा। अभी कुछ दिनों पहले मैंने समाचारपत्र में जब यह पढ़ा कि रेलवे के पास इतना सरप्लस पैसा हो गया है कि उसके सामने यह समस्या है कि इस पैसे को कैसे खर्च किया जाए। (व्यवधान) आपको जो कहना है, वह कहिए। मैं यहां राजनीति नहीं कर रहा हूं। कभी सच्चाई भी कहनी चाहिए। (व्यवधान) राजनीतिक विरोध के बावजूद जो सत्यता हो, उसको उजागर किया जाना चाहिए। (व्यवधान) मैं यहां संपूर्ण रेलवे की बात कह रहा हूं। अगर रेलवे को लाभ हुआ है, पैसा बचा है, सरप्लस आमदनी हुई है। (व्यवधान)

**श्री तथागत सत्पथी (ढेंकानाल) :** यह बिहार हाउस है क्या? (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except the speech of Prof. Ram Gopal Yadav.

*(Interruptions) . \**

**प्रो. राम गोपाल यादव :** मैं कहना चाहता हूं कि कई बार ऐसा होता है कि जो विशेषज्ञ मंत्री बन जाएं तो ज्यादा कम्पीटेंट होते हैं, लेकिन हम लोगों का हमेशा से यही मत रहा है कि जो सही अर्थ में एडमिनिस्ट्रेटर होता है, वही अगर मंत्री बने तो ज्यादा इफेक्टिव होता है। आप सारी दुनिया में देख लें, चाहे ब्रिटेन में या कहीं और, एक बार चर्चिल से किसी ने पूछा कि किस तरह के मंत्री ज्यादा इफेक्टिव होते हैं, तब उन्होंने उत्तर दिया कि विशेषज्ञ तो कभी अच्छा मंत्री नहीं हो सकता, क्योंकि वह हमेशा डाटेड लाइन पर दस्तखत करता है। जो ड्राफ्ट बनकर उसके सामने आ जाएगा, उस पर वह दस्तखत कर देगा, उसके अलावा कुछ और नहीं कर सकता। जो सही मायने में लीडर होता है, वह अपनी नीति को इम्प्लीमेंट करने के लिए अपनी ओर से आदेश कर सकता है, जो भी उसके सामने आता है उसमें संशोधन करता है तथा कहता है कि यह हमारी नीति है and you will have to implement it.

जब लालू जी मुख्यमंत्री बने या मुलायम सिंह जी मुख्यमंत्री बने, तो लोगों ने कहा कि गाय चराने वाले, घास काटने वाले मुख्यमंत्री हो गए, ये कैसे शासन चलाएंगे? जब लालू जी रेल मंत्री बने तब भी यही कहा गया, लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि हिंदुस्तान में यही अकेला ऐसा विभाग है जिसने अपने रिसोर्सज में बढ़ोत्तरी की है। मैं लालू जी को इसके लिए बधाई देना चाहता हूं।

---

\* Not Recorded.

महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि रेल इस देश के आम लोग जिनके पास ज्यादा पैसा नहीं होता, आम आदमी, गरीब आदमी का यही इधर से उधर जाने का असली साधन है, यात्रा करने के लिए गरीब लोगों का सबसे सुलभ और सबसे आसान साधन है। मैं पिछले 12-13 सालों से लगातार संसद में यह अनुरोध करता रहा हूं कि जो 80 फीसदी आम यात्री हैं, उनके लिए 20 फीसदी जगह है और जो 20 फीसदी यात्री हैं, उनके लिए 80 फीसदी जगह है - इस स्थिति में अब तक कोई सुधार नहीं हुआ है। हालांकि कुछ ऐसी नई रेलगाड़ियां चलाई गई हैं जो आम आदमी के लिए हैं, जैसे जनसाधारण एक्सप्रेस जैसी गाड़ियां। जनसाधारण एक्सप्रेस दिल्ली से चलती है और यह इटावा में केवल स्टाफ के चाय आदि पीने के लिए रुकती है। वहां से न इसमें कोई चढ़ सकता है न उतर सकता है।

दूसरी बात, आपने देखा होगा कि मैं पूर्वा एक्सप्रेस से जाता हूं। उसके एसी फर्स्ट क्लास के कोच से आगे दो साधारण डिब्बे होते हैं। उसमें हम लोग अपने डिब्बे तक नहीं पहुंच पाते क्योंकि रोजाना पुलिस लाठी चलाती है। इतने यात्री होते हैं कि लाइन लगाने के लिए पुलिस को डंडा चलाना पड़ता है। अगर कुर्ता पहना हो तो सिपाही देख लेता है कि एमपी है, वरना एसी फर्स्ट क्लास तक पहुंचने के लिए हमें काफी इंतजार करना पड़ता है ताकि वे लोग बैठ जाएं। अगर उसमें दो जनरल बोगी और लगा दी जाएं तो भी लोड कम हो सकता है। मेरी प्रार्थना है कि इस विषय पर आप जरूर ध्यान दीजिए क्योंकि हम लोग सबसे ज्यादा जिस रूट पर जाते हैं वह है पूर्वी उत्तर

प्रदेश से लेकर बिहार और हावड़ा तक। वहां औरतें और बच्चे नीचे खड़े रहे जाते हैं - कई बार ट्रेन छूट जाती है और कई बार चेन पुलिंग हो जाती है और कई बार बच्चों की वजह से आदमी को नीचे कूदना पड़ता है जिससे दुर्घटनाएं हो जाती हैं, ऐसा आए दिन होता है।

**श्री खारबेल स्वाई (बालासोर) :** श्री रामगोपाल यादव जी, मैं एक निवेदन आपसे करता हूं। जब हमारे लोग बिहार और उत्तर प्रदेश से होकर आते हैं तो आपके लोग रिज़र्वेशन कम्पार्टमेंट में घुसकर हमारे लोगों को धक्के मारकर निकाल देते हैं और जबरदस्ती बैठ जाते हैं। क्या आप इस बारे में भी कुछ करेंगे? हमारे लोग रिज़र्वेशन कराकर आते हैं लेकिन आपके लोग धक्के मारकर निकाल देते हैं। बिहार और उत्तर प्रदेश में यही होता है।

MR. CHAIRMAN: Mr. Kharabela Swain, please take your seat.

**प्रो. राम गोपाल यादव :** अगर माननीय सदस्य की बात में सत्यता है, उनकी व्यथा सही है, अगर हमारे उत्तर प्रदेश में ऐसा होता है, तो यह गलत है, मैं उनसे माफी चाहता हूं। मैं चाहूंगा कि रेलवे विभाग ऐसी व्यवस्था करे, रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स ऐसी व्यवस्था करे ताकि जो लोग पीछे से रिज़र्वेशन लेकर आते हैं उन्हें कोई व्यक्ति जबरन न हटा सके। आपके दिल को उत्तर प्रदेश के लोगों की वजह से ठेस पहुंची है, मैं आपसे माफी चाहता हूं। मैं कोशिश करूंगा कि हर स्टेशन पर जीआरपी, जो स्टेट के अधीन है, वह ऐसे केसेज पर आगे से निगाह रखे और कोई भी रिज़र्व डिब्बे में जबर्दस्ती न घुसने पाए। I will try my best.

मान्यवर, इटावा से मैनपुरी लाइन के लिए माननीय मंत्री जी की कृपा से काम शुरू हो गया है। हमारे राष्ट्रपति महोदय कलाम साहब ने उसका शिलान्यास किया था। तत्कालीन माननीय रेल मंत्री, नीतीश कुमार जी ने एक लाख लोगों के बीच में यह वादा किया था कि माननीय राष्ट्रपति कलाम साहब के जमाने में, उनके जरिए ही इसका उद्घाटन होगा। वहां काम शुरू हो गया है, पुल वगैरह बनने लगे हैं, जमीन ली जा चुकी है और कम्पेनसेशन दिया जा चुका है। माननीय रेल मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि उस काम को तेजी से कराने की कृपा करें।

महोदय, एक और प्रार्थना है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र सम्भल है। सम्भल कई दृष्टि से महत्वपूर्ण नगर है। मैन्था की सबसे बड़ी एशिया की मंडी है। सैंकड़ों ट्रकों से रोजाना इधर-उधर सामान जाता है और वहां से बहुत तरह का छोटा-मोटा हैंडीक्राफ्ट्स का सामान बड़े पैमाने पर एक्सपोर्ट होता है। वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। एक छोटी लाइन वहां जाती थी जो बीच में बंद हो गई। मैंने पिछली बार भी आपको बताया था और आपके अधिकारियों ने इसे स्वीकार भी किया था कि पहले जो पैसेंजर ट्रेन आती थी, वह फाटक के पास खड़ी हो जाती थी, फिर फाटक बंद करने गाड़ी का ड्राइवर आता था, फिर फाटक पार करके गाड़ी रुक जाती थी, वहां से फिर वह उतर कर आता था और फाटक खोलता था, तब गाड़ी आगे जाती थी। पहले वह बंद हो गई थी अब चालू हो गई है लेकिन उसका कोई महत्व नहीं है। गजरौला से सम्भल तक के लिए, मैंने माननीय मंत्री जी से पिछली बार अनुरोध किया था और उन्होंने कहा भी था, लेकिन अब कहते हैं कि सर्वे हुआ तो

घाटा हुआ। लेकिन वह गाड़ी अगर चलने लगेगी तो घाटा नहीं होगा। इतने बड़े पैमाने पर वहां लोगों की डिमांड है। अगर 57, 58 या 60 किलोमीटर गजरौला से सम्भल को जोड़ देंगे तो निश्चित रूप से आपकी कृपा होगी। मेरी यही प्रार्थना है।

महोदय, इसके अलावा मेरे एक-दो सुझाव और हैं। आपने हमारी तरफ कृपा की है, इटावा को आपने मॉडल स्टेशन के रूप में स्वीकार कर लिया है, वहां काम शुरू हो गया है और आपके अधिकारी चैक करने के लिए भी गए हैं।

सभापति जी, रेलवे स्टेशनों पर वेटिंग रूम के टॉयलेट की हालत बहुत ही खराब होती है। यहां तक कि जो ए.सी. फर्स्ट क्लास या फर्स्ट क्लास के वेटिंग रूम पैसेंजर्स के लिये होते हैं, वहां भी लोग नहीं बैठते हैं। प्लेटफार्म पर जो टायलेट बने हुये हैं, उनमें भी इतनी गंदगी होती है कि लोग उसे इस्तेमाल नहीं कर सकते। इसलिये उनकी सफाई होना बहुत जरूरी है। मैं पिछले 10 साल से इटावा स्टेशन के वेटिंग रूम में नहीं गया, बल्कि ए.व्हीलर्स की दुकान पर ही बैठ जाता हूं। जनरल टायलेट के दरवाजे टूटे हुये होते हैं जिनमें महिलाओं को जाने में बहुत ही दिक्कत होती है, क्योंकि महिला की देखरेख के लिये एक आदमी को बाहर खड़ा होना पड़ता है। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि वेटिंग रूम की सफाई कराने की व्यवस्था की जाये। स्टेशन पर पेयजल की व्यवस्था में काफी सुधार हुआ है। पहले हम देखते थे कि खाली बोतल में पानी भरकर उसे बेचा जाता था लेकिन जब से रेल नीर बंद बोतल का पानी आया है, उससे काफी सुधार हुआ है। माननीय रेल मंत्री जी जिस पृष्ठभूमि से आये हैं, कई माननीय सदस्य समझने लगे थे कि शायद रेलवे में सुधार नहीं होगा, परन्तु इनके जमाने में रेल और बेहतर हो गई है।

**श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत) :** सभापति महोदय, सदन में वर्ष 2005-06 के लिये रेलवे अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा चल रही है, जिस पर बहुत से माननीय सदस्यों ने अपने अपने प्रदेशों और अपने अपने क्षेत्रों में रेलों से संबंधित समस्याओं को आपके समक्ष रखा है। रेलों को पूरे गरीब समाज की सवारी माना जाता है। आज देश के 80 प्रतिशत लोग रेल से यात्रा करते हैं। एक पुरानी कहावत भी है : "रेल की सवारी, आलू की तरकारी और हैजे की बीमारी " यह किस्मत वालों को मिलती है इसलिये इसे गरीबों की सवारी कहा जाता है। अफसोस की बात यह है कि पिछले 35-40 सालों से हरियाणा प्रदेश रेलों के मामले में उपेक्षित रहा है। किसी भी रेल मंत्री ने हरियाणा को रेल मानचित्र पर नहीं माना। हर वर्ष रेल बजट आता है, मैं अपने प्रदेश और क्षेत्र की बात रखता हूं लेकिन उन पर कोई कार्यवाही नहीं होती, कोई अमल नहीं किया जाता।

सभापति जी, हरियाणा छोटा सा प्रदेश है लेकिन दिल्ली के तीन तरफ से लगा हुआ है। हरियाणा की धरती से 80-90 प्रतिशत रेलगाड़ियां गुजरती हैं लेकिन हरियाणा की जनता को उनसे कोई सुविधा नहीं है। कहीं किसी एक्सप्रेस-मेल रेलगाड़ी का स्टापेज नहीं है। अगर एकाध जगह पर रेलगाड़ी का स्टापेज है भी तो वह इतनी ओवरलोडेड होती है कि हमारे लोगों को बैठने के लिए उसमें जगह नहीं मिलती है।

### **17.00 hrs.**

हरियाणा का एन.सी.आर. का एरिया बढ़ा है जिससे दिल्ली में भीड़ बहुत बढ़ गई है। दिल्ली की भीड़ को देखते हुए एन.सी.आर. का एक जोन बनाया गया। उस एन.सी.आर. जोन में भी 50-60 परसेन्ट एरिया हरियाणा का लगता है। दिल्ली की बढ़ती हुई भीड़ को देखते हुए, दिल्ली के चारों तरफ सुविधाएं बढ़ाई जाएं, इसलिए यह जोन बनाया गया था, ताकि यहां का कन्जेशन खत्म हो। एन.सी.आर. में भी हरियाणा का 40-50 परसेन्ट तक एरिया आ गया, लेकिन कुछ नहीं हुआ। मैं हाउस के समक्ष दावे से कह रहा हूं कि 35-36 सालों से हरियाणा में कोई नई रेल लाइन नहीं बनी। एकाध छोटी-मोटी गाड़ी को छोड़कर कोई नई गाड़ी नहीं चली। हरियाणा में न कोई फुट ओवरब्रिज बना है, न कोई रोड ओवरब्रिज बना है, न कोई



इलैक्ट्रिकेशन का काम हो रहा है और न लाइन की डबलिंग हो रही है। इस तरह से हरियाणा में रेलवे की दृष्टि से कुछ नहीं हो रहा है। एक बार माननीय नीतीश जी जब रेल मंत्री बने थे तो उन्होंने दो लाइनें सैंक्शन की थी। उनमें पहली जींद से सोनीपत की रेल लाइन सैंक्शन की थी, जिसका सर्वे हुआ और बजट 198 करोड़ रुपये का बना। पहले साल दो करोड़ रुपये दे दिया और दूसरे साल तीन करोड़ रुपये दे दिया। इस तरह से कब तक काम पूरा होगा। इसके अलावा दूसरी लाइन रोहतक-झज्जर-रेवाड़ी सैंक्शन हुई। उसका टोटल ऐस्टीमेट 178 करोड़ रुपये है। उसके लिए भी दो-तीन करोड़ रुपये दे दिया। इस तरह से केवल दो लाइनें सैंक्शन हुईं और उनकी बजट की यह स्थिति है, जो मैं आपको बता रहा हूं। इसके अतिरिक्त हिसार-हांसी-मेहम का सर्वे हुआ था, लेकिन उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई। मेरा कहने का मतलब है कि हरियाणा रेलवे की दृष्टि से पूर्ण रूप से उपेक्षित रहा है। माननीय लालू प्रसाद जी यहां बैठे हैं। वह पुराने गांव के आदमी हैं। हरियाणा में राजनीतिक तौर पर इनका बहुत इंटरेस्ट रहा है। लेकिन पता नहीं बिहार के मुख्य मंत्री बन गये, उसके बाद रेल मंत्री बन गये और हरियाणा को बिल्कुल भूल गये। मैं माननीय लालू जी से प्रार्थना करूंगा कि वह हरियाणा की तरफ भी ध्यान दें।

**सभापति महोदय** सांगवान जी, अब आप कंकलूड कीजिए और भी बहुत से माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

**श्री किशन सिंह सांगवान** : माननीय लालू जी यह भी जानते हैं कि करीब 5-6 लाख डेली पैसेन्जर्स हरियाणा से दिल्ली आते-जाते हैं। इनमें कोई दूध बेचने के लिए आता है, कोई सब्जी बेचने के लिए आता है, कोई विद्यार्थी पढ़ने के लिए आता है और लाखों कर्मचारी नौकरी करने के लिए दिल्ली आते हैं। लेकिन ये लोग ट्रेनों में भेड़-बकरियों की तरह लदकर आते हैं। मेरा निवेदन है कि इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि जितनी गाड़ियां हैं, उनमें डिब्बे बढ़ाये जाएं और कुछ गाड़ियों का हमारे यहां स्टापेज किया जाए। जिन मांगों को मैं आपके समक्ष रखूंगा, उन पर थोड़ा ध्यान देने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, मैं सबसे पहले रेल मंत्री जी के समक्ष जींद-सोनीपत रेल लाइन की बात रखना चाहता हूं। आगे नया बजट आने वाला है। रोहतक-रेवाड़ी लाइन के लिए भी आप बजट का प्रावधान करें। मेरा क्षेत्र सोनीपत है। दिल्ली से सोनीपत के लिए चार लाइनों की आवश्यकता है। लेकिन अभी तक केवल तीन लाइने हैं। जब कभी गाड़ी के बारे में लिखते हैं तो कहते हैं कि ट्रंसपोर्ट कन्स्ट्रेंट है। कोई भी अधिकारी पॉजिटिव रिस्पान्स नहीं देता। अधिकारी मदद करने के और पोजिटिव रिस्पान्स देने के बजाय हमेशा निगेटिव सोचते हैं कि यह बात कैसे रुकेगी। रोहतक तक चारों तरफ इलैक्ट्रिफिकेशन हो चुका है। लेकिन दिल्ली से रोहतक का कोई इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं है। आगे रोहतक से जींद की लाइन डबल नहीं हुई है और उसका इलैक्ट्रिफिकेशन भी नहीं हुआ है। मेरी आपसे मांग है कि इसका इलैक्ट्रिफिकेशन किया जाए तथा इसे चार लाइन किया जाए। पैसेन्जर गाड़ियों में क्या लगता है। हम देखते हैं कि बहुत सी गाड़ियां यहां बेकार खड़ी रहती हैं। हमारी मांग है कि दिल्ली से सोनीपत, गन्नौर तक हमें पैसेन्जर गाड़ी अप-डाउन दे दें।

सुबह साढ़े सात के बाद शाम के तीन बजे तक इस पूरे रूट पर कोई पैसेन्जर गाड़ी नहीं चलती है। आप सोचें कि लोगों का आना-जाना कैसे होगा। गोहाना से रोहतक, निजामुद्दीन तक एक गाड़ी चलाई जाए। इसके अलावा जींद से सफीदों, पानीपत तक एक अतिरिक्त गाड़ी चलाई जाए। हमने आपसे पैसेन्जर गाड़ियों में डिब्बे बढ़ाने की मांग की है तथा कुछ स्टापेज की मांग की है। मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी हमारी मांगों पर ध्यान देंगे। वरना हरियाणा रेल की दृष्टि से हमेशा उपेक्षित रहा है। इतना कहकर मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ।

**\*डॉ. रामकृष्ण कुसमरिया (खजुराहो) :** सभापति महोदय, अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है। माननीय रेल मंत्री जी ने अनुपूरक मांगों के लिए एवं बड़ी राशि की मांग की है कि प्राथमिकता तय करने में चूक गये हैं। जो कार्य अत्यंत आवश्यक हैं, उन पर विचार नहीं किया गया यदि उन पर ध्यान दिया गया होता तो इसकी सार्थकता होती ्।

मान्यवर, मैंने बार बार आपसे बजट के माध्यम से एवं पत्र द्वारा बुंदेलखंड के पिछड़ेपन के लिए, इसके विषय में आपसे निवेदन किया था किंतु उसकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। यदि आप ललितपुर सिंगरौली रेलवे लाइन वाया खजुराहो, पन्ना सतना के लिए यह लगभग 828 करोड की योजना है। स्वीकृत है। कार्य चालू है, किंतु ऊंट के मुंह में जीरा जैसी बहुत थोड़ी राशि उसमें दी गयी है, उसमें लगभग 300 करोड देकर सतना तक का खंड निर्माण पूरा कराये।

इसी तरह दमोह पन्ना वाया हटा रेलवे लाइन सर्वे हो चुका है उसे तत्काल स्वीकृति प्रदान करें।

मान्यवर, महोबा खजुराहो का भी कार्य कछुए के चाल से चल रहा है। मान्यवर, खजुराहो विश्व प्रसिद्ध पर्यटन स्थल है। अब इसमें जल्दी करोगे तो पर्यटक आकर्षित होगा।

पूर्व जारी सुविधाओं से वंचित न किया जाये। बुंदेलखंड एक्सप्रेस के 12 स्टापेज एक साथ बंद है। बुंदेलखंड के साथ अन्याय किया है। अतः बंद किये गये स्टापेज पुनः शुरू करें। खासकर ओरक्षा की सुविधा वहां से करें।

ताज एक्सप्रेस को ओरक्षा तक बढ़ायेंगे तो हिन्दु मुस्लिमों के ऐतिहासिक स्थल ओरक्षा एवं आगरा जुड़ेंगे तथा साप्रदायिक सदभाव बनेगा।

भोपाल एक्सप्रेस को ललितपुर में स्टापेज दिया जाये। जबलपुर कोटा एक्सप्रेस को अजमेर शरीफ तक वाया जयपुर बढ़ायी जावे। इससे हिन्दू मुस्लिम के तीर्थ पुष्कर एवं अजमेर शरीफ तक चलाये तो राजस्व भी बढ़ेगा।

जी.एम. इलाहाबाद एवं डी.आर.एम. झांसी को निर्देशित किया जाये कि वे सांसदों को बैठक में बुला कर वहां की समस्याओं का निराकरण की प्रक्रिया चालू करें। डेढ़ वर्ष से कोई बैठक नहीं की गई है।

ओवर नाईट एक्सप्रेस जो प्रस्तावित एवं स्वीकृति है तथा टाइम टेबल भी आ गया है। जबलपुर से भोपाल वाया वीना तत्काल चालू करें।

---

\*Speech was laid on the Table.

**\*श्री रघुनाथ झा (बेतिया) :** महोदय, मैं आज सदन में प्रस्तुत माननीय रेल मंत्री द्वारा रेल के संबंध में प्रस्तुत द्वितीय अनुपूरक मांगों के समर्थन में समयाभाव के कारण लिखित वक्तव्य प्रस्तुत कर रहा हूं। आशा है, इसकी स्वीकृति देकर सदन में वाद-विवाद का हिस्सा बनायेंगे।

यह बात सर्वविदित है कि विगत दो सालों में जो रेल बजट सदन में प्रस्तुत एवं स्वीकृत किया गया, उसका हर क्षेत्र द्वारा स्वागत किया गया। स्वतंत्रता के इतिहास में बहुत दिनों के बाद बिना पैसेंजर अथवा माल भाड़ा बढ़ायें रेल ने आमदनी बढ़ाया।

जहां एनडीए के शासन काल में 98 रुपये ऑपरेटिंग चार्ज था वह यूपीए शासन काल में 90 रुपये हो गया। पिछले बजट में माननीय रेल मंत्री द्वारा 24000 हजार करोड़ आधुनिकीकरण पर खर्च जाना है। आपने गत वर्ष के बजट में 1400 किलोमीटर बड़ी लाइन 219 नयी रेल लाइन 935 किलोमीटर आमान परिवर्तन, 538 किलोमीटर रेल लाइन का दोहरीकरण, 350 किलोमीटर विद्युतीकरण का लक्ष्य प्रस्तावित था, जो सराहनीय कार्य है।

माननीय रेल मंत्री जो अपने बिहार के भ्रमण कार्यक्रम में मोतिहार के प्लेटफार्म नं0 2, जिस पर महात्मा गांधी चम्पारण आने के पहले पहल उसी प्लेटफार्म पर उतरे थे पर राष्ट्रपिता का आदम कद प्रतिभा लगाने की घोषणा की थी। मोतिहार, सगौली, रक्सौल, बेतिया, नरकटियागंज, रामनगर, वगहा में आरओबी बनाने की घोषणा की थी। साथ ही सुगौली रक्सौल

सैक्शन के शीतलपुर ठाला गुमती को मानव सहित बनाने का आदेश दिया था। मैं आशा रखता हूँ कि विभाग के लोग अविलंब उसके कार्यान्वयन के लिए कार्रवाई करेंगे।

नरकटिया गंज स्टेशन पर वासींग पीट, नरकटिया गंज भीखना ढोरी भाया भीतोदरवा गांधी आश्रम छोटी लाइन को बड़ी लाइन बनाने का शिलान्यास सराहनीय कार्य है।।

मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि मोतिहारी सुगौली सेक्शन के सेमरा सगौली के बीच छगराहां सुगांव के पास एक हॉल्ट स्टेशन बनाया जाये। उक्त क्षेत्र के लोगों को सेमरा अथवा सुगौली जाने में काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है।

---

\*Speech was laid on the Table.

जय नगर नरकटिया गंज भैया दरभंगा, गेज करभर्सन का कार्य, छोटी लाइन से बड़ी लाइन, 10 सालों से कछुआ के चाल में चल रहा है। अभी तक जयनगर से दरभंगा तक भी पूरा नहीं किया गया है। हर साल बहुत कम पैसा मिलता है जिस कारण इसके प्रगति में कठिनाई हो रही है। अस्तु आग्रह है कि समय सीमा तय करके यदि एक फेज में संभव नहीं हो तो दो फेज में ही सही। 1. जयनगर दरभंगा सीतामढ़ी एवं 2. सीतामढ़ी रैक्सौल नरकटिया गंज तक पैसा देकर पूरा करवाया जाये।

सीतामढ़ी मुजफ्फरपुर के बीच 40 किलोमीटर नयी रेल लाइन बिछाने का कार्य भी विगत 10 सालों से अधिक दिनों से चल रहा है। इसकी स्थिति भी है कि पैसा के अभाव में धीमी गति से चल रहा है। मैं मांग करना चाहता हूँ कि इसमें धन मुहैया कराकर समय सीमा के अंदर पूरा कराया जाये।

पटना, मुंगेर एवं कोशी में रेल ब्रिज के समय सीमा के अंदर पूरा कराया जाये।

हाजीपुर सगौली, मीरगंज पंचदेवरी, देवरिया, चकिया मधुबन शिवहर सीतामढ़ी, मोतिहारी ढाका शिवहर रेल लाइन का सर्वे कार्य पूरा कराया जाये।

मैं इन्हीं बातों के साथ अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

**\*श्री इलियास आज़मी (शाहाबाद) :** सभापति महोदय, मेरे क्षेत्र में गोला गोकरण नाथ से मोहम्मदी हो कर शाहजहां पुर तक नयी रेल लाइन बनाने की मांग बहुत पुरानी है। जनता की मांग को तथा जरूरत को देखते हुए मैंने भी इसके लिए 1996 से लगातार प्रयास किया है। बड़ी मुश्किल से सर्वेक्षण हुआ परन्तु 67 कि०मी० पर 138 करोड लागत का सर्वेक्षण होकर पड़ा है।

अगला चरण उस सर्वेक्षण को योजना आयोग को भेजना है जो अब तक नहीं हो सका है। सदन के माध्यम से मेरा रेल मंत्री से इतना अनुरोध है कि उपरोक्त सर्वेक्षण पर आगे की कार्रवाई के लिए उसे योजना आयोग को भेजने का कष्ट करें तथा प्रक्रिया को तेजी से आगे बढ़ायें।

---

\*Speech was laid on the Table.



**चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) :** सभापति जी, आज जो रेलवे की सप्लीमेंट्री डिमांडज़ रखी गई हैं, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सबसे पहले मैं इस विभाग को, विशेषकर रेल मंत्री लालू जी और उनके दो अजीज़ मंत्रियों, अपनी मैडम सोनिया जी और प्राइम मिनिस्टर साहब का दिल की गहराइयों से शुक्रिया अदा करना चाहूँगा जिन्होंने मेरे उधमपुर क्षेत्र में ट्रेन चलाई थी जो पिछली सरकार नहीं चला पाई थी। मैं इनका दिल की गहराई से शुक्रगुज़ार हूँ। मैंने सुबह भी एक प्रश्न के दौरान कहा था कि लालू जी ने जम्मू और कश्मीर में चल रहे रेलवे के कार्यों के लिए एक सीमेंट स्लीपर की फैक्ट्री कठुआ में देने की घोषणा की थी। मैं उसके संबंध में पुनः मंत्री जी को याद दिलाना चाहूँगा कि उसको वहां शुरू करवाएँ और कभी समय देकर वहां इनांगरेशन करने आएँ तो हमारे इलाके का डैवलपमेंट और अच्छी तरह से होगा।

महोदय, मैं यह भी कहना चाहूँगा कि लालू जी ने रेल विभाग को जब से अपने हाथ में लिया तब से यह फायदे में जा रहा है। इसमें पोलिटिक्स की बात नहीं है कि ये हमारी तरफ के लोग हैं तो हम इनकी प्रशंसा करेंगे लेकिन हमारी फर्ज़ बनता है कि जब कोई मिनिस्टर आए और अपना काम इंटरेस्ट लेकर करे, लोगों की बेहतरी के लिए काम करे तो हमें उसकी प्रशंसा करनी चाहिए। लेकिन मेरे बुजुर्ग और बड़े भाई समान माननीय सदस्य सामने से कह रहे थे कि इन्होंने भाड़ा नहीं बढ़ाया, कुछ नहीं किया तो फायदा कैसे हुआ। मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि इसमें उनको क्या परेशानी है। कैसी बातें लोग यहां करते हैं? यह सुझाव देना कि भाड़ा बढ़ाओ, ऐसे सुझाव से मुझे कष्ट हुआ कि गरीब वैसे भी ट्रेन में इस तरह से जाता है जैसे घास-फूस भरकर भेजी जाती है। वे सुविधाएं भी आप उनको न दे पाएं तो बड़ी मुश्किल होगी।

**सभापति महोदय :** लाल सिंह जी, आपके पास कुल चार मिनट का समय है। पांच मिनट से ज्यादा समय नहीं मिलेगा।

**चौधरी लाल सिंह :** मैं ज्यादा समय नहीं लूँगा। मैं चार-पांच मांगें तो रख सकता हूँ। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा कि फिरोज़पुर 1926 में अंग्रेज़ों के जमाने में डीआरएम ऑफिस बना था और उसके बाद हरियाणा में बना। आज मैं कह सकता हूँ कि

हमारा एरिया उसमें ज्यादा जुड़ा है। आप बारामुला तक ट्रेन बनाने जा रहे हैं और छोटे से काम के लिए, टैन्डर के लिए या कोई भी छोटी मोटी प्राबलम होती है तो फिरोज़पुर जाना पड़ता है जो एक किनारे पड़ता है। मैं निवेदन करूंगा कि इस ऑफिस को जम्मू में ही बनाकर रियासत जम्मू कश्मीर के लोगों को आप सुविधा दें तो यह एक बड़ी अचीवमेंट होगी। इससे हमारे यहां हजारों की तादाद में जो मुलाजिम नौकरी करते हैं, उनको बैनिफिट होगा। इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जम्मू में जो रेलवे हॉस्पिटल है, वहां अच्छी सुविधाएं नहीं हैं। मैं निवेदन करूंगा कि उसको अपग्रेड किया जाए। आपने एक प्रोविजन रखा है कि सैन्ट्रल स्कूल वगैरह भी बनाए जाएंगे जहां एक निश्चित संख्या से ज्यादा इंप्लाइज़ हों और बड़ा एरिया हो। अतः मैं एक सैन्ट्रल स्कूल जम्मू में बनाने के लिए भी आपसे गुज़ारिश करता हूं।

महोदय, हमारे यहां का जो रेलवे रिक्रुटमेंट बोर्ड है, इसने आज तक जितनी रिक्रुटमेंट की हैं, पिछले 10-12 सालों में इसने हमारी स्टेट के बाहर से ही रिक्रुटमेंट की हैं। आप जानते हैं कि हमारा स्टेट इकोनॉमिकली बैकवर्ड है, इंडस्ट्रियली भी पीछे है। बोर्ड में चेयरमैन की पोस्ट पोलिटिकल पोस्ट होती है। मेरा सबमिशन है कि वह पोस्ट भी जम्मू और कश्मीर की बनती है। वह पोस्ट वहीं के लोगों को देनी चाहिए और बाकी सर्विसेज भी उनको मिलनी चाहिए।

महोदय, हमारे यहां जब अमावस्या होती है और बैसाखी तथा लोहड़ी का त्योहार आता है तो हमारे यहां से लोगों को हरिद्वार जाने में बड़ी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है। वहां जाने के लिए एक एडीशनल ट्रेन की जरूरत है।

इसके साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि वैष्णों माता के नाम पर कोई ट्रेन नहीं चलती है। माननीय मंत्री जी की यह बहुत बड़ी उपलब्धि होगी कि दिल्ली से जम्मू चलने वाली एक ट्रेन का नाम श्री वैष्णों देवी एक्सप्रेस ट्रेन रखा जाए। मैं यह भी बता देना चाहता हूं कि हमारे यहां कोई रेलवे इंडस्ट्री नहीं है, कोई रेलवे का डिवज़नल आफिस नहीं है, कोई रेलवे की प्रोडक्शन यूनिट नहीं है, कोई रेलवे वर्कशाप नहीं है, कोई ट्रेफिक एकाउंटस नहीं है, कोई रेलवे कोच फैक्ट्री नहीं है। हरिद्वार, ऋषिकेश से जो ट्रेन हेमकुंट जाती है, उसका समय बदला जाना चाहिए। यह

ट्रेन रात को जम्मू से दस बजे चलती है और कठुआ से रात को 12-1 बजे चलती है। सारी रात उसमें बैठने वाले लोग दुखी होते हैं।

**सभापति महोदय** : आप अपनी बात जल्दी समाप्त कीजिए।

**चौधरी लाल सिंह** : इस ट्रेन् का समय चेन्ज किया जाए। राजधानी ट्रेन रोज चलायी जाए और जम्मू से मुम्बई और मुम्बई से जम्मू चलने वाली ट्रेन को नियमित किया जाए। एक शताब्दी ट्रेन आपको और चलानी चाहिए। हमारी एक रेलवे प्रोडक्शन यूनिट है और हम रेलवे व्हील प्लांट कठुआ में चाहते हैं। यह पहली सरकारों ने कहा था कि हम देंगे इसलिए हम इसकी दोबारा मांग करते हैं। हमारा एक स्टेशन वहां पर है। वहां पर ओवर ब्रिज के कंस्ट्रक्शन की जरूरत है। वहां पर क्रॉसिंग नहीं है। मैं कहना चाहता हूं कि एक छोटा सा अस्पताल कठुआ में बनाया जाए और एक प्लेटफार्म की भी वहां जरूरत है। हम चाहते हैं कि चकदयाला स्टेशन को क्रॉसिंग स्टेशन बनाया जाए। जितनी भी आपकी ट्रेन चलती है। चाहे सुपरफास्ट ट्रेन हो, वह कठुआ में रूकनी चाहिए।

**सभापति महोदय** : आप अपनी बात समाप्त कीजिए। सिर्फ आखिरी वाक्य बोलकर समाप्त कीजिए।

**चौधरी लाल सिंह** आखिर मैं, मैं कहना चाहता हूं कि जितने क्रॉसिंग बनाए जाते हैं, उसमें 50 प्रतिशत पैसा राज्य सरकार देती है और 50 प्रतिशत रेलवे बोर्ड देता है। मेरी प्रार्थना है कि जितना पैसा आपकी तरफ से दिया जाता है, आप वही दे दें। जैसे लखिमपुर, जगपुर, मटानी, खरोट, जमलोट, लोगेट, दरबार, गुद्धी, जसौटा आदि क्रॉसिंग्स हैं। मेरी प्रार्थना है कि इसे देखा जाए। एक बार फिर मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

\*SHRI M.P. VEERENDRA KUMAR (CALICUT): Thank you very much sir for this opportunity and I don't take much time of the house. I just want to present some of the concerns of my state, Kerala, especially related to Malabar region.

Sir, time and again we have been demanding for the approval of Nanjagude-Wayand-Gudallur-Nilambur railway link. The growing importance of this rail link need not be over emphasised especially in view of the huge volume of the container traffic anticipated when international container terminal at Valarpadom is completed in couple of years. Similarly, the LNG terminal at Cochin also will attract huge tanker traffic from North to South. With opening up of this new link the time and distance, rail transport from Bangalore, Mysore, Hyderabad etc. will be reduced by eight hours that is over 300 KM in distance. Moreover, this new link passes through the plantation area, such as Wayand and Gudallur and connects Nilambur in Malappuram district. This link will also connect Karnataka, Kerala and Tamil Nadu. I request the honourable Minister to take adequate measures to make this railway line a reality.

I would also like to remind the honourable Railway Minister regarding the assurance given by him about the modernisation of Kozhikode railway station. The Railway Action Committee of Calicut, comprising all the political parties and various organizations met the Minister and he had directed the Railway Board to hear us. We explained our problems to the Board and presented a C.D. highlighting the unfinished overbridges and the pathetic condition of the Kozhikode railway station.

Calicut was declared, as a model railway station in 1999 aimed at providing all required facilities. Unfortunately, nothing such has done in this regard. The condition of the station remains the same, with out proper sanitation and other facilities. As per the plan, new platform suppose to build in the station but the work has not yet started. The station was to get new bogies and that is also remains only in the paper.

Now I come to doubling. Even though the Shornur-Mangalore line is almost completed, it is not extended to Kozhikode station. Just because of that, the benefit of the doubling is not really getting. Therefore, I urge the minister to take necessary measures to complete the doubling as early as possible.

---

\* Speech was laid on the Table.

The doubling work of Earnakulam-Kayamkulam *via* Kottayam and Alappuzha, is also crucial as far as development need of Kerala is concerned. Sufficient fund should be allocated for this project. Additional fund also necessary for the completion of electrification work between Thiruvananthapuram and Earnakulam.

The gauge conversion of Palakkad-Pollachi and Kollam-Chengotta sector has to be taken up and completed for this more funds should be allocated. The work of Nethravathi bridge must be completed on a war footing.

Speedy completion of railway overbridges is another important factor as far as Kerala's railway development is concern. Seven overbridges, i.e., Vengalam, Chengottukavu, Nadi in Calicut District, Muzhupilangad, Nadal, Thazhechovva, in Kannur District, Padannakad in Kasargode District are under construction. All these overbridges are between Calicut and Mangalore and I request the Hon'ble Minister to take necessary step to complete these overbridges as early as possible. With this, I support the additional demands for grants for the Railway.

\*SHRI J.M. AARON RASHID (PARIYAKULAM) : Respected, Sir, I am grateful for giving me an opportunity to participate in the debate.

The UPA Government has successfully completed one year in office and is making great strides in every field under the stewardship of Dr. Manmohan Singh and under the able guidance of Shrimati Sonia Gandhi and Railways under the leadership of Shri Lalu Prasad Yadavji.

I would like to make a few points concerning my parliamentary constituency, in particular, and my State, Tamil Nadu, in general.

Railways is the lifeline of our nation and has a towering task of catering to transport needs of the whole country. The Railways is one of the most economic means of transport of our country. It is the prominent means for the poorest of the poor. Our Railway network is one of the largest in the universe. It is stated in the Press that Railway Ministry has increased its earnings by Rs. 962 crores during the first nine months, that is, April-December, 2004.

In the first place, Sir, there is a long pending demand for the conversion of Madurai-Bodi meter gauge into broad gauge. On both sides of this line, there are a huge number of poor families living in hutments. Before taking up this broad gauge project, Ministry of Railways should make alternate arrangements for these poor by making proper rehabilitation. I hope the hon. Minister would kindly take this request of mine in the right perspective and help the poor, SCs, STs, OBCs and minority people of my constituency.

Sir, coffee and cardamom is grown in abundance in Bodimetthu, Kambammettu and Kodaikanal Downhills in my parliamentary constituency and the same is exported to foreign countries. Coffee, cardamom and cotton growers at present have to either go to Madurai or Coimbatore for booking their produce resulting in not only theft on the way, sales tax and other problems but also incurring huge expenses and time consumption to go to Madurai around 100

---

\*Speech was laid on the Table.

kilometres to go to Coimbatore for booking 200 kilometres plus transportation. I had already placed a request for opening of booking offices of Railways in

Bodimettu and Kambam but it seems no action has been taken so far. This is also a long pending demand and I hope the hon. Minister would seriously consider my request for opening of booking offices of Railways in the above mentioned coffee and cardamom, cotton, textiles and other spices and agri-products. I hope the hon. Minister would make an announcement very soon in this regard. My constituency is a valley with beautiful greenery.

Kambam Valley in my parliamentary constituency is prominently an agricultural area where thousands of labourers live for their livelihood. Even minimum facilities are lacking in this area as regards the Ministry of Railways.

Hundreds of thousands of devotees visit Iyyappan Temple in Kerala every year. At present, they have to go to the temple via Vattalagundu, Periakulam, Theni and Kambam as via uphill Vanqui Periar to the temple of Ayyappa. This is a round about 150 Kms. route to reach the temple. There is a hill in between. If the Ministry constructs a tunnel, the length of the railway line can be reduced to mere 5 kms. This is not at all a difficult project for Railways to take up. By constructing the tunnel in between the hill, the distance can be reduced considerably. Moreover, devotees would save time and energy. Construction of this tunnel would bring laurels to the UPA Government under the able guidance of our Respected Madam, Smt. Sonia Gandhi, and leadership of our hon. Prime Minister, Dr. Manmohan Singh, and the charismatic Railway Minister, Shri Lalu Prasad. Hence, I would request the hon. Minister to kindly look into the matter with due importance and funds may be sanctioned for early completion of this prestigious tunnel in your tenure as hon. Railway Minister.

Sir, people from my parliamentary constituency have been pleading for the sanction of a number of level-crossing or bridge mainly on Theni Highway and gate near Theni Collectorate and at various points. Hope the hon. Minister would consider genuine requests of the people in my constituency.

I would like to congratulate the hon. Railway Minister for the creation of a Freight Corridor. This was never thought of by any of his predecessors. This is a unique project. If this Freight Corridor covering 9.260 kms. is completed, Railways would earn more from freight traffic and can wean away freight from other modes of transport. I hope the hon. Railway Minister would make all-out

efforts to complete this Corridor well in time and help common man to benefit out of it.

In spite of a provision of Rs. 222 crores for passenger amenities for 2005-06, I feel that enough is not done taking into account the wide network of the Railways covering the entire country. We cannot neglect amenities to passengers. Railways have to give funds. These facilities are not only very genuine but also natural. One cannot ignore it. I hope the hon. Minister would look into it and take special efforts to rectify this situation.

Sir, everybody appreciates your bold step for appointing a Commission for enquiry in Godhra massacre/carnage. Every individual and all minorities BC/SCs/ OBCs from length and breadth of this country appreciates your bold initiative. Some say, Sir, the Railway Minister, Laluji is champion of minorities. You have to give first reservation of seats to minorities at least ten per cent in all Railway jobs. It will definitely be a role-model to all other Departments of other minorities in this country. I also request Railways to open schools in all important Districts to cater the poor railway employees. In them also, reservation should be given to SCs/STs/OBCs like Central Government's Kendriya Vidyalaya schools.

We would like to point out here that in this year Tamil Nadu has been neglected lock, stock and barrel. Discussing this issue has become a sort of ritual every year. The outcome is not worth appreciative for reasons known to everyone. We take up issues piecemeal and go about sorting out the immediate problems but forgetting about chalking out a well-thought out plans and programmes to cater to the needs of each and every impending issue that come up often and in every year. We have to fix our aim in resolving issues that crop up every year on a permanent basis.

Sir, I conclude my speech with the hope that the hon. Minister of Railways would give topmost priority to the problems mentioned in my speech concerning my parliamentary constituency as they are long-pending issues concerning the genuine demands of the people of my constituency. I request him to implement them as early as possible.



**श्री सीताराम सिंह (शिवहर) :** महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। इन 14 महीनों के कार्यकाल में बिहार से लेकर और पूरे देश के स्तर पर जितने काम इन्होंने किए हैं, उनकी गिनती कराने का शायद समय आप नहीं देंगे। रेल राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है। बिना भाड़ा बढ़ाए जितना काम हुआ है और जितना पैसा रेलवे ने प्राप्त किया है, मैं समझता हूँ कि रेल के इतिहास में यह पहली बार हुआ है। माल भाड़ा और यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है लेकिन आठ हजार करोड़ से अधिक की आमदनी हुई है और इस आमदनी पर रेल विभाग चल रहा है, यह बहुत आश्चर्य की बात है। जब भाड़ा नहीं बढ़ाया गया और सीएजी की रिपोर्ट को इस सदन में पढ़ा जा रहा है और कहा जा रहा है कि बिना भाड़ा बढ़ाए आप कैसे काम कर रहे हैं। यह तो सोचने का नजरिया है। कुर्सी समय से और संयोग से ही प्राप्त होती है और अपने तरीके से सरकार चलती है।

महोदय, जिनके हिस्से में जो पड़ जाए, वह अच्छा है। मैं एक बार नहीं, बल्कि करोड़ों बार माननीय रेल मंत्री जी को बधाई और धन्यवाद देता हूँ। मैं एक मिनट में उपलब्धियों पर चर्चा करना चाहता हूँ। बड़ी लाइनें वर्ष 2004-05 में 1400 किलोमीटर बनीं और वर्ष 2005-06 जो अभी चल रहा है, उसमें 1892 किलोमीटर प्रस्तावित हैं। नई रेल लाइनें 205 किलोमीटर बनीं और 219 किलोमीटर प्रस्तावित हैं। इसी प्रकार आमान परिवर्तन 885 किलोमीटर का हुआ और 935 किलोमीटर प्रस्तावित है। दोहरीकरण भी 307 किलोमीटर का हुआ है और 538 प्रस्तावित है। विद्युतीकरण का काम भी 375 किलोमीटर का हुआ और 350 किलोमीटर का प्रस्तावित है। इसके अलावा रेलों के आधुनिकीकरण का काम हो रहा है, उसके बारे में मैं एक सैकिंड में बताना चाहता हूँ। दिल्ली-हावड़ा-पटना और दिल्ली-चेन्नई मार्ग पर 150 किलोमीटर की रफ्तार से सुपरफास्ट गाड़ियां चलाई गई हैं। यह काफी उल्लेखनीय और महत्वपूर्ण कार्य है। मुख्य और प्रमुख मार्गों पर 100 किलोमीटर की रफ्तार से ई.एस.पी. गाड़ियां चलाई जा रही हैं, जो मालगाड़ियां हैं। इतना ही नहीं जब से लालू प्रसाद जी रेल मंत्री बने हैं तब से बहुत सामान ढोया

जा रहा है जिससे माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इसी प्रकार यात्री भाड़े में भी कोई वृद्धि नहीं की गई है।

महोदय, सारा देश जानता है कि रेलों में गरीबों के लिए अनेक प्रकार की सुविधाएं पहली बार माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने प्रदान की हैं। राज्य सरकार की नौकरियों में साक्षात्कर के लिए जाने हेतु रेलवे ने फ्री टिकट कर दिया है। दुग्ध उत्पादकों, किसानों और ग्रामीण क्षेत्रों की बालक-बालिकाओं को, राष्ट्रीय आपदा सामग्री ढोने के लिए तमाम रियायतें रेल मंत्री जी ने दी हैं। ग्रुप 'बी' की नौकरियों को प्राप्त करने में गरीब बच्चों को बहुत परेशानी होती थी। अब रेल मंत्री जी ने उनकी भर्ती क्षेत्रीय स्तर पर कर दी है, लोकल इकाई पर कर दी है। इससे बहुत सुविधा मिल रही है। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि अनुसूचित जाति एवं जनजाति का जो बैकलॉग है, उनकी जो सीटें भरने से रह गई थीं, उन्हें भरने के लिए भी विशेष भर्ती अभियान रेल मंत्रालय ने चलाया है। यह काफी महत्वपूर्ण है।

महोदय, रेल मंत्री जी ने कई फैक्ट्रियों को चलाने में भी विशेष तत्परता दिखाई है। छपरा में रेल व्हील कारखाना चालू किया गया। सातामढ़ी में, चक सिकंदर में मधेपुरा में, इस प्रकार करीब-करीब 12 स्थानों पर ऐसे काम शुरू कराए गए हैं। जो योजनाएं पहले से स्वीकृत थीं और ठप्प पड़ी थीं, उन्हें भी काफी तेज रफ्तार से शुरू कराया गया है। जहां से रोशनी मिले, जहां से अच्छी मिले, उसे ग्रहण करना चाहिए। इसलिए जहां अच्छे काम हुए हैं, उनकी प्रशंसा होनी चाहिए और रेलवे की सप्लीमेंट्री डिमांड पर बहस हो, तो इसमें राजनीति की बात नहीं होनी चाहिए। मैं समय से बंधा हुआ हूं। इसलिए मैं अपनी बातों को समेटते हुए बिहार की तरफ बढ़ता हूं। हमारे कई माननीय सदस्यों ने चर्चा की कि बिहार 40 वर्ष पीछे चला गया। मैं बताना चाहता हूं कि बिहार के बिना यह देश अधूरा है। यह बात ठीक है कि बिहार में अभी भी बहुत कमियां हैं।

महोदय, बिहार में पहले से स्वीकृत और अभी स्वीकृति मिले 32 आर.ओ.बी. पर काम की रफ्तार अच्छी नहीं है। इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इनके लिए पैसे दिए जाएं और इनकी रफ्तार तेज की जाए। गंगा पर पटना में पुल बन रहा है। इसी प्रकार मुंगेर में गंगा पर पुल

बन रहा है। इनकी रफ्तार बढ़ाने की जरूरत है। इन्हें अधिक पैसे देने की जरूरत है। इसके अलावा कोसी के नजदीक निर्मली में शिलान्यास का काम शुरू हुआ है। उसकी जितनी भी प्रशंसा की जाए, कम होगी। वह क्षेत्र पूरे बिहार से कटा हुआ है। वह राजधानी से भी कटा हुआ है। इसलिए यह काम उस इलाके के लिए वरदान साबित होगा। यह काम उस क्षेत्र के लिए सामाजिक, आर्थिक, भौगोलिक एवं अन्य सभी दृष्टियों, सभी प्रकार से महत्वपूर्ण है। इसलिए इसे जितनी जल्दी हो उतनी जल्दी करना चाहिए।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी, मोतीहारी जिले में गए थे। मोतीहारी को महात्मा गांधी की कर्मभूमि के रूप में जाना जाता है। इन्होंने वहां घोषणा की है कि महात्मा गांधी की आदमकद मूर्ति रेलवे स्टेशन पर लगवाई जाएगी। मैं चाहूंगा कि पदाधिकारी इस तरफ ध्यान दें और जल्दी से जल्दी मूर्ति उस स्टेशन पर लगवाने की व्यवस्था करें। (व्यवधान)

**सभापति महोदय :** अब कनकलूड कीजिए।

**श्री सीताराम सिंह :** सभापति जी, हम तो आसन का इतना अदब करते हैं कि आप हाथ दिखाएंगे और हम बैठ जाएंगे। अभी तो हमने रेल मंत्री जी की प्रशंसा ही की है। भाषण तो अभी शुरू भी नहीं किया है। हमें कृपया एक मिनट बोलने दीजिए। मैं चाहूंगा कि इस दिशा में काम बढ़े।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि एक रेलवे लाइन हाजीपुर सुगौली के लिए पहले की सरकार में चर्चा हुई थी, लेकिन यह काम शुरू नहीं हुआ। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि यह बड़ा महत्वपूर्ण कार्य होगा, इसके सर्वे के लिए आदेश देने का काम होना चाहिए। हमारा क्षेत्र शिवहर, सीतामढ़ी, मोतिहारी तीनों को जोड़ता है। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि इसके सर्वे के लिए मोतिहारी, चिरैया, ढाका, शिवहर, सीतामढ़ी रेलवे लाइन का सर्वे स्वीकृत हुआ है, लेकिन इतने कम पैसे दिये गये हैं कि मैं समझता हूं कि उसका प्रगति बहुत धीमी है। इसमें थोड़ा सा और पैसा मिलना चाहिए और इसकी गति को तेज करना चाहिए। दरभंगा, सीतामढ़ी, नरकटियागंज के आमान परिवर्तन का काम काफी धीमी गति से चल रहा है और इस पर करीब 15 महत्वपूर्ण पुल

ऐसे हैं, जिनका निर्माण आवश्यक है, वह शुरू नहीं हुआ है। मैं चाहूंगा कि इस काम में हाथ लगे और काम शुरू हो जाये।

इसी तरह मुजफ्फरपुर कमिश्नरी से आकर सीतामढ़ी को जोड़ने वाला जो रेलवे लाइन का काम शुरू है, उसमें तीन महत्वपूर्ण पुल हैं, लेकिन उनका काम नहीं हो रहा है। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि उसमें पैसे बढ़ाये जायें और इस पुल का निर्माण भी पूरा हो जाये। इसके अलावा कप्तानगंज की चर्चा प्रभुनाथ सिंह जी कर रहे थे। वे राजनीति भी कर रहे थे और मांग भी कर रहे थे। कप्तानगंज, गोपालगंज, छपरा, थावे होकर सिवान जो लिंक है, यह बड़ा ही महत्वपूर्ण है। हम सभी चाहते हैं और वहां थावे का एक स्थान बड़ा महत्वपूर्ण है, उस स्थान पर काफी लोग जाते हैं, जिन्हें काफी कठिनाई होती है। मैं चाहूंगा कि इस काम को जल्दी पूरा कराया जाये। मीरगंज से विजयपुर होते हुए एक लाइन देवरिया जाती है, जो उत्तर प्रदेश को जोड़ती है। मैं चाहूंगा कि इस दिशा में भी कार्रवाई हो और इस काम को भी पूरा किया जाये।

पटना से जो लोकल ट्रेन चल रही थीं, उनमें काफी दिक्कत हो रही है। मैं चाहूंगा कि पटना-गया, पटना-बक्सर और पटना-मोकामा, इन बड़ी गाड़ियों को डी.एम.यू. करके चलाया जाये, ताकि जनता को सुविधा हो, नहीं तो जगह नहीं मिलती है और लोगों को काफी परेशानी होती है। उसी तरह सप्तक्रान्ति एक्सप्रेस हमारे उत्तरी बिहार के लिए बहुत महत्वपूर्ण ट्रेन है, वह दरभंगा तक चली गई है और मुजफ्फरपुर होकर दिल्ली आती है। इसमें कोई अलग बात नहीं है, मैं माननीय मंत्री जी से सिर्फ इतना आग्रह करना चाहता हूं कि मुजफ्फरपुर से ही इसमें कम से कम एक ए.सी. सैकिण्ड क्लास कोच लग जाये। अभी यात्रियों को काफी दिक्कत आ रही है। मैं सिर्फ एक कोच लगाने की बात कर रहा हूं, उसे लगा दिया जाये तो अच्छी बात होगी।

पटना-गया लाइन के दोहरीकरण की बात को थोड़ा और तेज किया जाये और उसे आगे तक भी बढ़ाया जाये। फतुहा इस्लामपुर की बात कहना मैं मुनासिब समझता हूं कि फतुहा इस्लामपुर लाइन को थोड़ा आगे बढ़ाकर गया तक बढ़ाया जाये। कोइसवर पुल बहुत पुराना है,

अब इस पर गाड़ी चलने से पुल हिलता है। यह बड़ा महत्वपूर्ण पुल है। मैं आग्रह करूंगा कि रेल विभाग कोइसवर पुल को नया बनाये और पुराने पुल को समाप्त करे।

\*DR. M. JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Sir, in the regular Railway Budget there was no increase in fares of passengers and freight in goods. Concentration was on safety measures and passenger amenities. Though it was a welcome budget it was lacking the Action Plan to complete the Projects which were proposed with huge Budgetary provisions for more non-remunerative projects and very meagre funds, allocation for the some of the important projects all over the country more so in AP. Though north-eastern States were given priority, the priority was not given to the backward areas of other States like Telangana in Andhra Pradesh.

Though on paper the measures to make rail travel more comfortable and safe, number of accidents are going on increasing. Old bridges which are more than ten years old at many places have either been repaired or reconstructed or new bridges are constructed in place of them. The only one bridge of Brahmaputra at Guwahati is causing lot of problems. So immediately second rail bridge on Brahmaputra at Guwahti is very much needed to reduce the strain on the only bridge and for its safety. There are numbers of gates which are unmanned and number of accidents are taking place at those gates causing loss to human lives and livestock.

As far as my State Andhra Pradesh is concerned, though the budgetary provision in cases of new lines, gauge conversion or other infrastructure are the same as it was in the previous year and no proposal of any remarkable extent had been proposed for Andhra Pradesh and South Central Railway in the Supplementary budget for grants also. In fact, very meagre or small works have been taken up. No new track is proposed for laying and no proposal for electrification was proposed in any line in South Central Railway.

I doubt the way the budgetary allocations are made for the new lines like Gadwal-Raichur ( Rs. 4 crore), Nalgonda-Macherla (Re. 1 crore) and Peddepalli-

---

\*Speech was laid on the Table.

Kareem Nagar/Nizamabad (Rs. 30 crore). In my life time, I may not see a train rolling on the new track. My great grand children might also may not see the train rolling. No provisions have been made for the works in Telangana region of

Andhra Pradesh in the Supplementary Budget. Even the Budgetary allocations made for SCR Andhra Pradesh are merely around Rs. 10 lakh only.

In many of the prestigious trains, bogies are not well maintained. The toilets in bogies and at the stations are stinky and need good maintenance. The eatables on platforms and the so-called purified drinking water are not hygienic and safe water is not available. Steps are to be taken to provide hygienic eatables and safe drinking water on platforms at stations and in the train.

Budgetary allocation to complete the new lines required is Rs. 1607 crore and allocation for 2005-06 is Rs. 49 crore. For gauge conversion, from Rs. 133.96 crore in 2003-04 it has come to Rs. 87 crore in 2005-06. For doubling from Rs. 155 crore in 2003-04 it is Rs. 135 crore in 2005-06.

If we look at the above allocations, it is a day-dream that the above projects will be completed as per schedule.

For Naupada-Gunupur gauge conversion, the allocation was Rs. 15 crore in 2003-04. But this time, it is reduced to Rs. 5 crore. I request the hon. Railway Minister to increase the allocation.

Now coming to my own parliamentary constituency, I was demanding for laying of new line between Macherla-Raichur. Only Macherla-Nalgonda and Raichur-Gadwal have been sanctioned. I request you to include the remaining part of the line between Gadwal and Macherla.

My request for construction of RUB at Jadcherla Station of Secunderabad. Dronachalam section is long pending. I request the hon. Minister to sanction RUB at Jadcherla railway station gate.

An ROB at Gadwal Railway station gate is very essential. I request the hon. Minister to sanction one ROB at Gadwal Railway station and at Yenugonda railway gate.

I request the hon. Railway Minister to sanction the following trains - Secunderabad-Kurnool intercity express; Rajdhani Express between Hyderabad and New Delhi; a day train between Hyderabad and New Delhi; a super-fast train between Vizag and Hyderabad; and doubling of Secunderabad-Dronachalam section as it is becoming more important route for south-bound trains from Secunderabad/Hyderabad.





\*SHRI FRANCIS FANTHOME (NOMINATED): Hon. Chairman Sir, I speak to support the Railways Appropriation Bill No. 3 of 2005.

The Railways have shown remarkable progress despite the increasing demand and enhanced public usage of the Railways over the last few years. Whether it be transport of goods or passengers, the Railways have met the challenge of development in the country.

The Railways have been under pressure because of natural causes resulting in grave tragedies. There needs to be greater effort to improve the monitoring system so that grievous tragedies due to natural causes are not encountered.

There is also pressure from anti-social elements that disrupt the smooth flow of traffic for personal reasons. The Railway Protection Force should be more alert to ensure that such people are caught and suitably punished.

One of the other concerns is the repeated disruption due to accidents particularly because of human error. There needs to be better training of railway personnel so that grave human tragedies are avoided.

The country is proud of its Railways and the services it renders to the poor and needy, at costs that are the lowest in the world.

There is however need that there be better cleanliness of the platforms and railway compartments.

The quality of the facilities needs to progress in accordance with the technologies now available. The people of the country need to get the best available facilities.

Once again, while complimenting the Railway Minister for the services being rendered, I would like to say that security, safety and quality services should be the commitment to the people.

Thank you for giving me an opportunity to express my views.

---

\*Speech was laid on the Table.

DR. R. SENTHIL (DHARMAPURI): Hon. Chairman, Sir, I rise, on behalf of Pattali Makkal Katchi, to support the Supplementary Demands for Grants for expenditure of the Central Government on Railways. The Railways is the biggest employer in this country and perhaps in the world.

Railways is no more a loss making company, but a profit making one and that too, the biggest money earner in the country, combining both private and public sector companies. This has been achieved without hurting the common men. For this, I wholeheartedly congratulate the hon. Minister of Railways Shri Laluji, the hon. Minister of State for Railways, Shri Velu and his team.

The Supplementary Demand has actually given 80 new proposals for approval. So, the new Demands for Grants is for Plan expenditure rather than for Non-Plan expenditure and hence, it is totally justifiable. The 80 new Demands are for development works all over the country, without any regional disparity.

There is one very big disappointment for the people of Tamil Nadu because they were very eagerly expecting the announcement of the Salem Division in the Supplementary Demands for Grants. Unfortunately, this has not been done. I just want to present a few facts and figures with regard to Salem Division. The now-demanded Salem Railway Division is not against the already formed Palghat Division.

**17.25 hrs.**

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

I very humbly submit to the hon. Members from Kerala that the demand for Salem Division is not against the interests of the people of Kerala. It is not based on any territorial considerations though 75 per cent of the area of the Palghat Division is within Tamil Nadu.

The higher rate of growth of Salem district and other adjoining districts has caused more demands and necessities that could never be fulfilled by Palghat Division alone. Salem and other adjoining districts have seen very phenomenal industrial and economic growth in the recent past. This has caused very significant increase in the freight in the Jolarpet-Coimbatore broad gauge route. Apart from this, Jolarpet-Coimbatore broad gauge route, Salem is the meeting hub for the Salem-Bangalore route, the newly constructed Tuticorin-Karur-Salem route and also the already existing Cuddalore route. Salem is a very central place.

I once again assure the hon. Members from Kerala that bifurcating the present Palghat Division into Salem and Palghat Divisions will not have any adverse effect on the Palghat Division. Even after the division, the Palghat Division will have 703 kilometres of route which is higher than the Trivandrum Division.

The Railway Reforms Committee has already recommended this division as early as 1985. During the NDA regime, the then Minister of Railways, Shri Nitish Kumar announced the formation of the Division on 13.3.1999. This is due for a long time. I urge upon the Government to immediately announce the formation of Salem Railway Division which is very important for the people of Tamil Nadu.

As I mentioned, the Railways is the biggest employer in the country. Since it is a Government owned company, Railways has got an obligation to be a model employer. The Railways should be the best example of employee-employer relationship and for the best employees benefits. When I visited the Perambur Carriage Works - the maintenance depot in Chennai - I was really shocked. The workers amenities are very bad. They do not have toilets, proper drinking water facilities, enough soaps and towels for cleansing. During the rain, they have to walk through waterlogged passages. No parking facility for their bicycles. Women employees do not have a separate rest rooms. There are so many deficiencies.

I request the hon. Minister to take this issue seriously and commit to develop Railways as a model employer. The workers working conditions need a lot of improvement.

I have a small list of works to submit. First is the electrification of Villupuram-Trichy line. It is about 167 kilometres only and would cost only about Rs.80 crore. Another electrification work is required on the Salem-Bangalore broad gauge route.

With regard to gauge conversion, I have three projects to submit. They are Virudunagar-Manamadurai section, Dindigul-Madurai Section, and the Dindigul-Pollachi-Coimbatore section.

We need additional funds for the following gauge conversion works. They are Tiruvarur to Nagoor-Karaikal-Nagapattinam-Velankanni route; Manamadurai-Mandapam route, and finally Katpadi-Villupuram route.

Sir, I request the hon. Minister to consider new lines between Pondicherry-Dindivanam-Chingi-Tiruvannamalai-Vandavasi. Another line is Krishnagiri-Dharmapuri-Jolarpet which would be connecting the district headquarters of Dharmapuri and Krishnagiri to Salem.

I request the hon. Minister of Railways to give top priority to these routes. I once again reiterate that the Railways have done very well with their budgeting and hence done their contribution to the development of our nation. Therefore, the Pattali Makkal Katchi wholeheartedly supports the Supplementary Demands for Grants.

**श्री हंसराज जी.अहीर (चन्द्रपुर) :** उपाध्यक्ष जी, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। माननीय मंत्री जी से मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मेरे सुझावों के लिए वह अवश्य प्रावधान करें। महोदय, भारतीय रेल देश की अर्थव्यवस्था को निरन्तर प्रगतिशील बनाने में अहम भूमिका निभाती है। मैं रेल को सुविधाजनक और प्रदूषण रहित यातायात का साधन मानता हूँ। रेलवे का देश में जितना ज्यादा विस्तार होगा, वह उतना ही हमारे देश की जनता और राष्ट्र के हित में साबित होगा। लेकिन यह विस्तार देश के सभी राज्यों को दृष्टि में रखकर होना चाहिए। सभी राज्यों में रेलवे के समान विकास की जिम्मेदारी रेल मंत्रालय की है। हमने देखा है कि पिछले बजट और सप्लीमेंट्री बजट में जितने भी काम दिए गए हैं, उनमें महाराष्ट्र के विकास के संदर्भ में बहुत कम प्रावधान और मांगें रखी गई हैं। मैं रेल मंत्री जी से उम्मीद करता हूँ कि वह देश को समान रूप से न्याय देने का प्रयास करेंगे।

मैंने रेल मंत्रालय के जवाब में पढ़ा था जिसमें लिखा था - हमारी नीति है कि दुर्गम जनजातीय क्षेत्रों में, जहां खनिज सम्पदा होती है, रेल उपलब्ध करवाने के लिए प्राथमिकता देते हैं। लेकिन महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र में, जहां चंद्रपुर-गड़चिरौली जिला है, वहां भारी संख्या में आदिवासी भाई रहते हैं। गड़चिरौली जिले को आजादी के 58 वर्षों बाद भी रेल की सुविधा उपलब्ध नहीं हुई है। हमने बार-बार मांग की, अनेक बार प्रश्न किए, लेकिन मंत्रालय द्वारा अभी तक वहां रेल की सुविधा नहीं दी गई है।

हमने वड़सा से गड़चिरौली तक रेल की मांग रखी थी। उसका सर्वे भी हुआ है, जिसके अनुसार उसके लिए 77 करोड़ रुपये की धनराशि की आवश्यकता है। लेकिन दुर्भाग्य से इस बजट में रेल मंत्री जी द्वारा 77 करोड़ रुपये का प्रावधान नहीं करने से वहां रेल लाइन बिछाने का काम शुरू नहीं हुआ। मैं मांग करता हूँ कि उसके लिए इस बजट में प्रावधान करना चाहिए। गड़चिरौली जिले में भारी मात्रा में विविध प्रकार की खनिज सम्पदा है। जहां खनिज सम्पदा है, आदिवासी भाई रहते हैं, दुर्गम क्षेत्र, नक्सली क्षेत्र है। रेल मंत्रालय उस क्षेत्र का विकास करना चाहता है। गड़चिरौली जिले के सुरजागढ़ क्षेत्र में लोहा अयस्क का प्रचुर मात्रा में अच्छी क्वालिटी

का भंडार है। अगर हम देश के निर्माण में उसका उपयोग करना चाहते हैं, तो वहां रेल लाइन बिछाई जाए। अगर सुरजागढ़ से बल्लारशाह या सुरजागढ़ से गड़चिरौली तक रेल लाइन बिछाई जाती है तो निश्चित ही देश के विकास में उस खनिज सम्पदा का उपयोग किया जा सकता है। सुरजागढ़ के आगे बेलाडिला माइन्स हैं। सुरजागढ़ बेलाडिला का लोहा अयस्क एक ही क्षेत्र में है। हमने मंत्री जी को पत्र लिखा था तो मंत्री जी ने कहा कि बेलाडिला से सुरजागढ़ तक लाइन बिछाने के लिए 350 करोड़ रुपये का खर्च होगा। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि अगर इस बजट में 350 करोड़ रुपये का प्रावधान कर दिया जाता तो हम आदिवासी बाहुल क्षेत्र के लिए इसका लाभ उठा सकते थे और देश के निर्माण में खनिज सम्पदा का उपयोग कर सकते थे। चंद्रपुर जिला जो महाराष्ट्र का अंतिम जिला है, मैं उस

जिले से मुम्बई के लिए ट्रेन की मांग करता हूं। उस जिले के लोगों के लिए ट्रेन चलाने से महाराष्ट्र के आखिरी जिले के लोगों को मुम्बई जाने में सुविधा होगी। काजीपेट से मुम्बई तक चंद्रपुर होकर ट्रेन चलाने की अत्यंत आवश्यकता है इसकी मांग कई वर्षों से हो रही है। चांदाफोर्ट-गोंदिया नैरोगेज लाइन का बड़ी लाइन में हाल ही में परिवर्तन किया गया है। इस लाइन पर करोड़ों रुपये खर्च किए गए हैं, लेकिन पिछले तीन-चार वर्षों से इस लाइन पर सिर्फ दो या तीन गाड़ियां चलायी जा रही हैं। मैं इस लाइन पर और भी गाड़ियां चलाने की मांग करता हूं। अगर इस लाइन पर हावड़ा से हैदराबाद या बेंगलोर, चेन्नई तक गाड़ी चलायी जाती है तो निश्चित रूप से इस लाइन का उपयोग होगा और उस क्षेत्र में रहने वाली जनता को भी लाभ होगा। इस लाइन का उपयोग करने के लिए बेंगलोर, चेन्नई या बिलासपुर से त्रिवेन्द्रम जो गाड़ी चलती है, वह नागपुर होकर चलती है। मैं यह मांग करता हूं कि इस गाड़ी को चांदाफोर्ट-गोंदिया लाइन से चलायी जाए जिससे जनता को सुविधा होगी और उसका भारी अंतर कम होगा।

उपाध्यक्ष जी, मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। इसके अलावा कुछ और बातों को भी मैं बताना चाहता हूं। रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए बजट में 24 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया

गया है। हमने बजट में रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए 24 हजार रुपये का प्रावधान किया है लेकिन नागपुर जोन के लिए एक से का भी प्रावधान नहीं किया। नागपुर क्षेत्र में सभी ए-क्लास के स्टेशन आते हैं। सभी स्टेशनों के आधुनिकीकरण के लिए, जैसे चंद्रपुर स्टेशन को हमने ए-क्लास का दर्जा दिया है, उस स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाने के लिए जो राशि चाहिए, उस राशि की उपलब्धता नहीं होने की वजह से रेलवे स्टेशन की दुरस्ती या आधुनिकीकरण का काम रुका हुआ है। मैं उसके लिए मंत्री जी से धनराशि की मांग करता हूं। उपाध्यक्ष महोदय, हमारे क्षेत्र में आने वाले भांदक-वरोरा तथा माणिकगढ (राजूरा) रेलवे स्टेशन व चांदाफोर्ट पर संगनीकरण के आरक्षण प्रणाली की भी मैं मांग करता हूं। कुछ ऐसी रेलवे लाइनें हैं जहां ऊपरी पुल के निर्माण की जरूरत है। हमारे यहां बल्लहारशहा-राजूरा के बीच ऊपरी पुल बनाने की मांग है। वरोरा शहर में ऊपरी पुल बनाने की मांग है। इसके साथ-साथ चंद्रपुर शहर में बाबूपेठ एरिया में भी ऊपरी पुल बनाने की मांग है। मैंने इस संबंध में रेल मंत्रालय को पत्र लिखें तो वहां से जवाब आया कि अगर राज्य सरकार इसमें अपना शेयर देती है तो हम उसके लिए रेल बजट में प्रावधान करेंगे। मैंने इस संबंध में महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री जी से पत्र व्यवहार किया तो उन्होंने जवाब दिया कि राज्य सरकार ने इसके लिए आवश्यक प्रावधान किये हैं। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि आप भी इसके लिए प्रावधान करें।

मैं कहना चाहता हूं कि चंद्रपुर एक बड़ा औद्योगिक शहर है। इस शहर को न्याय देने के लिए मेरी

आपसे मांग है। चंद्रपुर शहर से लगे हुए छोटे-छोटे शहर हैं जहां बल्लहारशहा से गडचांदूर तक उद्योग के दृष्टिकोण से यातायात के लिए सीमेंट और कोयला पहुंचाने के लिए रेल लाइन बिछाई गयी है। उस लाइन पर पैसेंजर गाड़ी चलाने की मेरी मांग है। इसके साथ-साथ बल्लहारशाह से

धुगुस तक सवारी ट्रेन चलाई जाये। मेरी मांग है कि बजट में इन सारी बातों का पूरक मांगों के साथ प्रावधान किया जाये। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।



SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL): Sir, I rise to support the Supplementary Demand for Grant for the year 2005-06.

At the outset, I would like to thank and congratulate our Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav and the Minister of State for Railways, Shri Velu for going over to Madurai on three occasions to inaugurate new services from Madurai to various places which were our long-felt needs.

Under the able leadership of our UPA Chairperson, Madam Sonia Gandhi, and efficient guidance of our Prime Minister, Dr. Manmohan Singh, the Railway Ministry, headed by our leader Shri Lalu Prasad Yadav, is doing commendable service to the nation. Indian Railways are committed to economic development and unity of our country.

Shri Lalu Prasad Yadav has presented two popular Railway Budgets without enhancing both fares and freight charges. Sir, I learn that there is a proposal in the Railways to construct separate tracks exclusively for the transport of goods, in coalition with a Japanese firm. If implemented, this would be an illustrious chapter in the history of Indian Railways and I would like to hail this effort.

I understand that two lines are proposed to be laid between Delhi and Mumbai and Delhi and Kolkata. I urge upon the Railway Minister that while formulating those lines, he may kindly add Delhi to Kanyakumari line also. We, the people of Southern India, particularly people from Tamil Nadu, have to get pulses and grains from northern States, especially from States around Delhi.

Hence, a separate line between Delhi and Kanyakumari for goods traffic will be highly helpful and economical for poor and middle class people to get their share of grains and pulses at cheaper rates.

I have been addressing and pressing again and again for the completion of doubling of Dindigul and Madurai line. There are already two lines between Madurai and Dindigul, one is broad gauge and the other is meter gauge. The total conversion cost will be only around Rs. 96 crore and the distance is less than 60 kms. If it is completed, ten more new express trains can be introduced in this line. I urge upon the hon. Minister to bestow utmost care with a commitment to complete this project before March 2006, by allotting the needed sums.

The Railway Budget 2005-06 presented by the hon. Minister of Railways contains many salient features. But re-classification of food grains and pulses

from the existing Class 90 to Class 120 has resulted in the increase of 33 per cent freight hike. Common people who are already finding it difficult to make both the ends meet will be burdened further as the prices of essential food commodities will shoot up. So, I would request the hon. Railway Minister to revert back the classification to Class 90 in his reply.

Madurai is the second largest and a very important commercial city in Tamil Nadu. Generally, it is a gateway for other cities in the southern part of the State. The intensity of the traffic of the city has increased day by day. In view of the persisting heavy traffic problem and ever-increasing traffic, the ROB construction work may be taken up immediately on top priority basis by the Railways. Immediate completion of ROB will enable the public in Madurai and in Tamil Nadu to utilise the ROB and ease the traffic congestion in the city to a large extent.

Here are some of our demands: As regards Kudal Nagar Road Over Bridge, the State Government has completed the work, but the Railways has not yet completed its work. For more than two years it is incomplete. Speedy efforts should be taken in this regard. As regards Ellis Nagar ROB work, the State Government's work is in full swing, but even the plan approval of the Railways has not been done so far. After obtaining the plan approval, they have to call for the tender, which will take two years' time. As regards Thathaneri (Sellur) Palam Station Road, the State Government has completed its work, but the Railways' portion of the work is to be completed. It has remained inoperative for more than two years. As regards Karur ROB, for more than two years the ROB has not been opened for the public use due to non-completion of the Railways' portion of the work. I urge upon the Minister to speed up these works. Early and effective steps should be taken for early completion of these ROB's. Dindigul-Coimbatore meter gauge line should be converted into broad gauge line.

Last but not the least, I am talking about my home town Thirumangalam. It is a growing town. So many *jawans* hail from Thirumangalam. They are serving the nation in so many areas. In the interest of *jawans* I urge upon the Minister to open a computer reservation centre as early as possible. It will facilitate not only the *jawans* but also the general public.

**\*श्री लालमणि प्रसाद (बस्ती) :** अध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे के अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आपने बोलने के लिए समय दिया, आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। आपने माननीय रेल मंत्री जी रेल भाड़ा नहीं बढ़ाया और रेलवे में आमूल-चूल परिवर्तन करके सुधार लाया है और फायदा हुआ है। इसलिए बधायी देना चाहता हूँ। आपने खलीलाबाद में गोरखधाम एवं जम्मू तवी रोकने का काम किया है, बधाइ देना चाहता हूँ। आपका ध्यान रेल विभाग में साधारण डिब्बों में जहां गरीब तबके के लोग ज्यादा संख्या में भरे रहते हैं, उसमें शौचालयों में पानी नहीं रहता है। बड़े रेलवे स्टेशनों पर रोक कर साधारण डिब्बों में पानी भरना सुनिश्चित होनी चाहिए और रेलवे स्टेशनों पर शौचालयों में सफाई जरूरी है और आपसे कहना चाहूंगा कि साधारण डिब्बे बढ़ाये जाने चाहिए। गोरखधाम में दो ए.सी-1 तथा दो एसी-।। तथा तीन एसी-।।। के डिब्बे लगाये जाने चाहिए। पेंटी कार भी लगाना चाहिए और सप्तक्रंति को बस्ती जो मंडल मुख्यालय है बस्ती रेलवे स्टेशन पर रोकने का कष्ट करें। बस्ती को माडल रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित करने का कष्ट करें। रेलवे में अनुसूचित जातियों एवं जनजातियों तथा पिछड़े वर्गों के लिए आरक्षण कोटा पूरा करने का कष्ट करें।

---

\* Speech was laid on the Table.

DR. C. KRISHNAN (POLLACHI): Mr. Deputy-Speaker, Sir, thank you very much. I am supporting the Supplementary Demand for Grant and the Demands for Excess Grants on behalf of MDMK, which is under the eminent leadership of Thiru Vaiko.

My first and foremost request is conversion of the meter gauge line of Combatore-Dindigul via Pollachi to broad gauge line. Also the Pothanur-Pollachi line, and Pollachi to Palani and Dindigul line. Furthermore, the Pollachi-Palakkad line should also be included in the broad gauge conversion. This is a good old request and it is pending ever since Independence. Nothing has turned over ever since Independence. Something should be done in the form of converting it into broad gauge.

Sir, we have a very few road overbridges to be made - one at Mulluppadi, one at Pollachi-Valparai road and another at Udumalpet-Thalli Road. Mulluppadi is between Kinathukadavu and Pollachi.. (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please do not disturb.

DR. C. KRISHNAN : An underground passage for two-wheelers should be made at Rudrappa Nagar near Udumalpet.

Sir, Udumalpet station is a very big station. It is in my native Taluka. That station should be made into a computer reservation station. Pollachi is a very big tourist centre. That is why, I am asking that it should be converted into a broad-gauge link. Pollachi has four big dams, namely, Tirumurthi Dam, Aliyar Dam, Solyar Dam and Amaravathi Dam. Aanamalai is a wildlife sanctuary and it is attracting a lot of tourists. So, these dams are also attracting a great number of tourists, and more than that, Palani is a pilgrim centre further South, and Tamilians from all over the world come there and worship the God.

The bypass broad gauge link, if it is made, will connect Kerala and Dindigul via Pollachi. This way, this bypass is a link to Kerala and Tamil Nadu. It not only goes up to Chennai but anywhere to South and Delhi. So, it is going to be a very big bypass if the broad gauge is made. Sir, if broad gauge conversion takes place between Coimbatore and Dindigul, which is only a very short distance of 160 kilometres, and between Pollachi and Palghat, a distance of 40 kilometres - thus making a total of 200 kilometres - it will help a lot. This is a long pending demand.

Sir, the present stage of broad gauge conversion, as I know, is that they have allotted rupees one crore twenty lakh for updating the project. Sir, updating shall be concluded in one year period. Let us not wait for some more years. Let us not prolong the period. Let it be completed in the stipulated time of one year. The conversion project shall be taken for the convenience of my constituency people. With this, I support the Bill on behalf of MDMK headed by Mr. Vaiko.

**श्री मित्रसेन यादव (फैजाबाद) :** माननीय उपाध्यक्ष जी, मुझे बोलने का समय देने के लिए मैं आपका आभारी हूँ। रेलवे विभाग देश का सबसे बड़ा विभाग है और इस पर जो खर्च आता है, उसका कुछ इस तरीके से संतुलन बनना चाहिए कि जिन प्रदेश की आबादी और अर्थव्यवस्था जैसी हो, वहां उसी तरीके से रेल विभाग का विकास किया जाए। उत्तर प्रदेश देश का सबसे बड़ा प्रदेश है, लेकिन मेरा ख्याल है कि रेल विभाग का जो बजट है, उसमें उत्तर प्रदेश की भागीदारी उतनी नहीं होगी, जितना कि उसका औसत बनता है। माननीय रेलमंत्री जी अभी यहां नहीं बैठे हैं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** मंत्री जी सदन में बैठे हुए हैं। आप अपनी बात कहिए।

**श्री मित्रसेन यादव :** महोदय, मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश में फैजाबाद-अयोध्या एक ऐसा स्थान है जो क्रिश्चियन समुदाय को छोड़कर, हिन्दुस्तान में मिलने वाले सभी धर्मों का तीर्थस्थल है। इस पवित्र नगरी में अभी तक हमारे रेल विभाग ने अयोध्या को एक आदर्श स्टेशन घोषित कर रखा है, लेकिन अभी तक इसके अनुरूप एक पैसे का भी काम वहां नहीं हुआ है। यहां तक कि सरयू नदी पर जो एक अरब की लागत से पुल बनाया गया है उससे गोण्डा और नवाबगंज से सिर्फ एक ट्रेन चलती है। अरबों रुपए के पुल पर केवल एक गाड़ी चलती है, जबकि उसका मकसद था कि गोरखपुर, बिहार से अयोध्या को जोड़ा जाए, फिर अयोध्या के आगे प्रयाग होते हुए दक्षिण भारत के तीर्थ स्थलों से जोड़ा जाए। हमारी मांग है कि इस महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल में जिस मकसद से सरयू नदी पर पुल बना है, उसे कार्यान्वित करने के लिए इस रेल लाइन का विकास किया जाए।

फैजाबाद-अयोध्या के बीच जो रेल लाइन है, वह हमारे शहर को दो भागों में बांटती है। जब वहां से कोई गाड़ी फैजाबाद या महोबा जाती है, तो फाटक बंद होने से इधर के लोग इधर, उधर के लोग उधर रह जाते हैं और स्कूलों में परीक्षा देने जा रहे छात्र परीक्षा देने से वंचित हो जाते हैं। इसके अलावा बीमार व्यक्ति समय पर अस्पताल नहीं पहुंच पाते, जिस कारण कई की मौत हो जाती है। लोगों के मुकदमें छूट जाते हैं। बड़ी कोशिश के बाद नौ करोड़ रुपए की लागत का वहां

पर ओवर ब्रिज बनाने का प्रस्ताव मंजूर हुआ है, उसके लिए हम रेल मंत्री जी और रेल विभाग को धन्यवाद देंगे। लेकिन उत्तर प्रदेश की सरकार ने जानबूझ कर उस नौ करोड़ रुपए के पुल को एनओसी जारी नहीं की और अपने हिस्से के चार करोड़ रुपए नहीं देने की वजह से वह ओवर ब्रिज नहीं बन पा रहा है। लिहाजा फैजाबाद दो हिस्सों में बंटा रहता है।

आप जानते हैं कि कानपुर से लखनऊ और बारबंकी तक, बल्कि दिल्ली तक दोहरी रेल लाइन है। फैजाबाद-बारबंकी के आगे फैजाबाद, गोरखपुर या जौनपुर तक रेल लाइन जाती है, उसका दोहरीकरण नहीं हुआ है और न ही विद्युतीकरण हुआ है। बारबंकी के आगे फैजाबाद-जाफराबाद तक का जो हिस्सा दोहरीकरण और विद्युतीकरण से वंचित है, उसे इसकी सुविधा प्रदान की जाए, तो उस रेल लाइन का पूर्ण विकास हो जाएगा और आवागमन में सुविधा होगी।

फैजाबाद से गुजरने वाली जो रेलगाड़ियां हैं, जैसे मरूधर है, कैफियत है, सरयू-यमुना है, इनके नम्बर क्रमशः 4853-4854, 4025-4026, 4650-4649 हैं। इसी तरह से टाटा-अमृतसर एक्सप्रेस का नम्बर 8103-8104 है। ये सारी रेलगाड़ियां रुदौली होकर गुजरती हैं और रुदौली में नहीं रुकती हैं। नतीजा यह होता है कि बहुत से लोग जब गाड़ी रुकने लगती है, चढ़ते और उतरते हैं। इस वजह से कई बार कैजुअल्टी हो जाती है और कई लोगों की मौत भी हो चुकी है। फैजाबाद से मुम्बई तक जो रेलगाड़ी चलती है, बड़ी कोशिश के बाद, ताहिर भाई के प्रयासों के बाद साकेत एक्सप्रेस-1068 को हफ्ते में दो दिन फैजाबाद से मुम्बई तक के लिए चलाया जा रहा है। आसपास के गरीब जनपदों के लोग वहां से मुम्बई जाते हैं, नवसारी जाते हैं, बड़ौदा और अहमदाबाद भी जाते हैं। हमारी गुजारिश है कि साकेत एक्सप्रेस को हफ्ते में दो दिन के बजाय तीन दिन चलाया जाए। इससे वहां की गरीब जनता को आने-जाने में सुविधा होगी।

हम लोगों की बड़ी मांग थी कि फैजाबाद-अयोध्या से एक नई रेलगाड़ी दिल्ली के लिए चलनी चाहिए। रेल मंत्री जी ने उसके लिए स्वीकृति दे दी, उसके लिए हम उनका धन्यवाद करते हैं। लेकिन वह रेलगाड़ी दिल्ली में नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के बजाय पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन पर रुकती है। तकलीफ इस बात की है कि यह रेलगाड़ी हफ्ते में दो दिन चलाई जाती है और

फैजाबाद से रात को 11 बजे चलती है। हमारी मांग है कि इसे वहां से रात के 11 बजे के बजाय शाम को छः, सात या आठ बजे चलाया जाए, जिससे समय पर देहात के लोग इसे पकड़ सकें और सही समय पर यहां पहुंच सकें। इसलिए एक तो इस रेलगाड़ी का समय बदला जाए और दूसरे यह कि इसे हफ्ते में दो दिन के बजाय तीन दिन चलाया जाना चाहिए। यह रेलगाड़ी फैजाबाद में जाकर शनिवार, रविवार, सोमवार और मंगलवार, चार दिन तक खड़ी रहती है। अगर इसे एक दिन और चलाया जाए, तो लोगों को आने-जाने में सुविधा होगी और गाड़ी का उपयोग भी हो सकेगा।

माननीय मंत्री जी से हमारी यह मांग है। माननीय मंत्री जी के इस विभाग में आने से आम गरीब आदमी खुश है। बिहार गरीब प्रदेश है और गरीब प्रदेश के दो मंत्री हमारे यहां हैं। माननीय रघुवंश प्रसाद जी को भी ऐसा विभाग मिला है कि वे अपने प्रदेश के साथ-साथ देश के गरीबों का भी भला कर सकते हैं, उनकी सेवा कर सकते हैं। आज सारे देश में उनकी चर्चा है, गली-कूचों में, खेत-खलिहानों में जो जनता रहती है लालू जी का नाम सुनते ही उनके मन में प्रसन्नता का भाव आ जाता है।

मैं भी गांव से आता हूं और उत्तर भारत में लालू जी का नाम गांव के गरीबों में और शहरों की झोंपड़-पट्टियों में रहने वाले लोगों के बीच आदर से लिया जाता है। इनको आज गरीबों की सेवा करने का मौका मिला है, इसलिए इन्हें गरीबों के लिए अच्छा काम करना चाहिए जिससे गरीब आदमी खुश हो सके। हमारे भाई विपक्षी दल वाले, जो बगल में बैठे हैं, उन्होंने फैजाबाद-अयोध्या की भट्टी से हाथ सेक कर दिल्ली की गद्दी पर आये थे। इन भावनाओं के साथ मैं अनुपूरक बजट का समर्थन करता हूँ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing to be recorded. Please sit down.

*(Interruptions) .\**



- 
- Not Recorded.

\*SHRI SUGRIB SINGH (PHULBANI): I shall be thankful to you that if my demand will be accepted in the "Demand for excess Grants (Railways) Discussion held today.

That my constituency Phulbani under the State of Orissa is a very neglected area which is till now the Rail line is not been touched. Before so may years ago there was prepar for construction new line from Khurda to Bolangir, is under land survey process and the Hon'ble Minister Sir Lalu Prasad Yadav declared during the March Budget to look into the matter specially and sufficient allocation will be provided shortly to call the tender. But till now it was not done. So I request the Hon'ble Minister through you, Sir, sufficient allocation may kindly be given to start the new Rail line work. Secondly, even if being Khurda - Bolangir Rail line has been done, then also the populated area Phulbani will not touch the Railway line. So the new Railway line from Berhampur to Phulbani may please be included in the new proposal and survey work may be started in the interest of the most backward, SC & ST people of my Phulbani Constituency.

---

\* Speech was laid on the Table.

\*SHRI VANLAL ZAWMA (MIZORAM): In support of the Supplementary Demand for Grand (Railways), I would like to raise some points for my Constituency, Mizoram.

Mizoram a small State of the North East India having only 7 kilometer of Railway Line and only one small Railway Station on the Border of Assam (Cachar District).

But the people of Mizoram came to know the importance of Railways day by day. I want to raise few points which may be small for some State, but it is not so small for me and for the people of Mizoram.

1. **PRS location at Lunglei**: Mizoram have only one PRS location (Computerized Booking Counter) at Aizawl, which is very useful for the State, but it is not enough. For the Southern part of the State, Lunglei is the headquarter if PRS location is set up, this will serve three districts - Lunglei district, Saiha district and Lawngtai district - and three autonomous district councils - Mara, Lai and Chakma. Sir, I would like to request the concerned authority to consider opening up of PRS location at Lunglei. According to my information, N.F. Railways have already forwarded the proposal to the Railway Board for consideration.
2. **Upgradation and renovation of Bairabi Railway Station**: My next point is upgradation and Renovation of Bairabi Railway Station. This small station was constructed long back, now it needs upgradation and renovation for the passengers as well as for the staff who are working there.
3. **Conversion of Meter Gauge to Broad Gauge from Katakhal to Bairabi**: Conversion work from M.G. to B.G. is going on from Lumding to Silchar. If conversion of M.G. to B.G. from Katakhal to Bairabi is not taken up simultaneously it will be very inconvenient for the N.F. Railways. I therefore kindly request the Hon'ble Minister to look into the matter and take necessary action. From Katakhal to Bairabi is only 89 K.M.

---

\* Speech was laid on the Table.

\*SHRI S. MALLIKARJUNAIAH (TUMKUR): Mr Deputy Speaker Sir, first of all I would like to thank the hon. Minister and his Ministry for releasing money for the construction of over bridge at Tumkur. The State Government of Karnataka has also released its share. Now the construction work has to start. I request the hon. Minister to kindly start the construction work of this over bridge without any further delay. Construction work of new rail line between Tumkur-Sira-Chitradurga and Davanagere has to be taken immediately as it is a very important line. This is a very high traffic route and people of these areas are demanding for this line for the last 10 years. Similarly, construction work of a new rail line between Tumkur-Huliyurdurga and Mandya should also start without any delay. These towns are big business centres and a new railway link between these important places is an urgent need of the people.

A railway station at Ramapura is a must as it is an important and central place. It is about 6 kms from Sampige. Nittur is 6 kms from Ramapura. The people of these areas are facing lot of problems in the absence of a railway station at Ramapura. I request the hon. Minister to take up this work immediately.

The construction of a double line between Kyatasandra and Gollahalli via Tumkur is pending for the last 15 years. We are demanding for this double line time and again. I hope the hon. Minister would take interest about this genuine need of the people of Tumkur district. At present the work is going on at snail's speed.

There is a demand for shifting the railway station from Tumkur to Kyatasandra. Godown and other facilities can be provided at Kyatasandra.

Railway Ministry deserves all commendations for providing various facilities to the physically challenged persons. Concessional rate tickets are available in some trains only. Why is this disparity? My humble request to the

---

\_\_\_\*Translation of the speech originally delivered in Kannada.

hon. Minister to provide concessional tickets to the physically challenged persons in all trains including Rajdhani Express, Shatabdis and others.

The railway stations at Mallasandra and Tiptur are in bad condition. There are no seating arrangement for passengers to sit. Waiting room does not exist in this station. There is no drinking water facility and therefore urgent steps have to be taken to improve the condition of these railway stations.

The construction work of double line between Tumkur and Yeshwantpur should be completed quickly as there has already been an inordinate delay. Shri Jaffer Sharief, the then Railway Minister, had laid the foundation stone of this double line 10 years ago. Hence, this work should be completed during 2005-06.

There is a train at 5.30 PM from Tumkur to Bangalore. The next train is only at 9 PM. More than 3,000 persons, particularly the Government employees travel from Tumkur to Bangalore daily. Hence, one more train must be introduced between Tumkur and Bangalore and this train must leave Tumkur at 6 PM as this is the most convenient time for the State Government employees and other businessmen.

Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak and with these words I conclude my speech.

## 18.00 hrs.

\*श्री रघुराज सिंह शाक्य (इटावा) : उपाध्यक्ष महोदय, वर्ष 2005-06 की अनुपूरक मांग रेल चर्चा में निम्न मांगों को इटावा लोक सभा की समस्याओं को रखना चाहता हूं।

बलरई रेलवे स्टेशन पर लूप लाइन बन जाने से क्रासिंग बीच में आ जाने से छः से आठ घंटे तक ट्रेन खड़ी रहती है, जिसमें आम जनता को ट्रेन के नीचे से निकलना पड़ता है। जबकि कई इंटर कालेज ही बृहमाणी जैसा पवित्र मंदिर है। जहां लाखों की संख्या में लोग दर्शन करने जाते हैं। बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। अतः रेलवे क्रासिंग को पूर्व की दिशा में बढ़ा दिया जाये, जिससे लूप लाइन का कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा तथा जनता को परेशानियों से बचाया जा सकेगा।

फाटक नं0 24 सी/डी इकदिल बी.एच.एम.एम. के मध्य किमी. 1150/11-13 के मध्य चांदनपुर कोठी ग्राम पर स्थित है। जो सड़क से 10 मीटर दूरी पर गेट का निर्माण बहुत साल पहले लगभग 1962 में हुआ था। जब यहां पर कच्चा रास्ता था। लेकिन नयी पक्की सड़क जो मुगल रोड से तथा भरथना इटावा से जोड़ती है, वे 10 मीटर दूर है। अतः फाटक को पूर्व की दिशा में बढ़ा दिया जाये जिससे जनता को आवागमन में लाभ मिल सके।

इटावा रेलवे स्टेशन दूसरी साइड में जो रेलवे की कालोनी व मनोरंजन सदन है, उन सड़कों की मरम्मत करायी जाये।

इटावा रेलवे स्टेशन पर प्रथम श्रेणी का प्रतीक्षालय उसकी स्थिति बहुत खराब है। टायलैट में बहुत गन्दगी रहती है। अतः प्रथम श्रेणी के प्रतीक्षालय को एयरकंडीशन बनाया जाए और टायलैट को मरम्मत करके ठीक किया जाए।

जसवंतनगर रेलवे स्टेशन पर ऊंचाहार अप में रुकती है, डाउन में नहीं रुकती है। उसको अप और डाउन दोनों तरफ से रौका जाए। मूरी एक्सप्रेस जसवंतनगर स्टेशन पर दोनों अप और डाउन पर ठहराव किया जाए, जिससे जसवंतनगर के आसपास की जनता को जिसे इटावा जाना

पड़ता है, जिससे जनता को तमाम परेशानियों का सामना करना पड़ता है, जसवंतनगर ट्रेनों के रूकने से दिल्ली और कानपुर जाने वाले यात्रियों को सुविधा होगी।

पैसेन्जर ट्रेन एमयू जिसका ठहराव इटावा स्टेशन पर रहता है, इसका ठहराव फपूंद रेलवे स्टेशन पर कर किया जाए। जिससे आगरा को जाने वाले यात्रियों को फपूंद और औरैया जनपद के यात्रियों को

---

\* Speech was laid on the Table.

परेशानियों का सामना करना पड़ता है, उन यात्रियों और व्यापारियों को कठिनाइयों से बचाया जा सकेगा और इससे रेल और सरकार को भी लाभ होगा।

उपरोक्त मांगों को शामिल करने का कष्ट करें।



MS. INGRID MCLEOD (NOMINATED): Thank you, Sir, for giving me this opportunity.

Sir, I rise to take part in the discussion on the Supplementary Demands for Grants for Railways for the year 2005-2006. I would like to place before the hon. Minister the requirements and necessity for setting up of a Railway Recruitment Board at Bilaspur City in Chhattisgarh which would enable the local population to secure employment and livelihood.

Sir, Bilaspur City is a renowned Railway Colony in Central India. It is known for its vast and varied infrastructure providing every conceivable opportunity for public use. This infrastructure at Bilaspur in Chhattisgarh is over 100 years old and still considered the most important railway facility in Central India providing a lifeline to the entire country. The infrastructure is regularly upgraded to meet the demanding standards of the Indian Railways. In light of this background a matter of concern - that the most suitable city that is Bilaspur is not being considered for constituting a Railway Recruitment Board. It is surprising to note that there are only 19 Recruitment Boards in India. Though Bilaspur City can provide optimum and far-ranging facilities to provide recruitment by Railways has not yet been included in the list of Recruitment Boards.

At the local level in Central India, the transport routes, modes and distances are not conducive for the youth of Central India to appear for their exams. The mental stress and physical energy required to cover great distance weakens their ability to compete at the prevailing examination centres.

Bilaspur City presently is the Headquarters of South-Eastern Central Railway Zone which is another argument in support of its existing enhanced infrastructure to be able to conduct recruitment for the Railways.

The Railway Minister should, under all circumstances, seriously consider to lend weight to this issue of opening a Railway Recruitment Board Office in Bilaspur City.

With these few words, I support the Supplementary Demands for Grants.

**श्री जोवाकिम बखला (अलीपुरद्वार) :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। ये मांगें स्वीकृत हों, यही मेरी इच्छा है और मैं यही चाहता हूँ। रेल मंत्रालय ने यूपीए की सरकार के तहत जिस तरह से आय को बढ़ाने का काम किया, वह बहुत बड़ी उपलब्धि है। इस उपलब्धि को प्राप्त करने के लिए रेल मंत्रालय के सक्षम मंत्री माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद जी, उनके सहयोगी दो राज्य मंत्री और नीचे से ऊपर जितने भी कर्मचारी, अधिकारीगण हैं, उन सब को मैं अपनी ओर से बधाई देना चाहता हूँ।

मैंने बहुत से सुझाव अपने क्षेत्र की उन्नति के लिए दिए थे। काफी सुझाव स्वीकृत हुए। जैसे मेरी मांग थी कि अलीपुरद्वार जंक्शन से कोलकाता जाने के लिए एक ट्रेन चलायी जाए। दूसरी मांग थी कि अलीपुरद्वार से दिल्ली तक एक ट्रेन दी जाए। हमने यह भी मांग की थी कि रांची से अलीपुरद्वार जंक्शन तक एक नई रेल सेवा शुरू की जाए। इन सभी विचार करते हुए रेल मंत्रालय ने मेरी मांगों को स्वीकृत किया। आज अलीपुरद्वार जंक्शन से कोलकाता तक कंचनकन्या नाम की एक ट्रेन चलने लगी है। महानन्दा गाड़ी जो पुरानी दिल्ली से न्यू जलपाईगुड़ी तक जाती थी, उस ट्रेन को अलीपुरद्वार जंक्शन तक बढ़ा दिया गया है।

**उपाध्यक्ष महोदय:** इसके लिए धन्यवाद देना चाहिए।

**श्री जोवाकिम बखला :** अलीपुरद्वार जंक्शन से रांची तक भी ट्रेन मिल गई है। बड़ी खुशी की बात है कि जो हमारी मांग मीटरगेज से ब्रॉडगेज आमामान परिवर्तन करने की थी, वह मांग भी स्वीकृत हुई और आमामान परिवर्तन हुआ। इसके बाद नई ट्रेन की जो मांग थी, इंटरसिटी ट्रेन की, अलीपुरद्वार जंक्शन से न्यू जलपाईगुड़ी तक, वह ट्रेन स्वीकृत हुई। जब इस ट्रेन का उद्घाटन हुआ तो पूर्व मंत्री नीतीश जी हाजिर थे। हमने उनकी उपस्थिति में मांग की थी कि इसे पर्यटन के दृष्टिकोण से आकर्षित किया जाए और चेयरकार दी जाए। हमारी मांग स्वीकृत हुई लेकिन अधिकारियों ने न जाने क्यों चेयरकार के डिब्बे को हटा दिया। वह अलीपुरद्वार से सिलीगुड़ी होते हुए न्यू जलपाईगुड़ी जाती थी। पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण जगह होने के कारण दूर-दराज से लोग वहां आते थे और इस ट्रेन को देखकर खुश होते थे। यह आकर्षण का काम करती थी लेकिन

इन डिब्बों को हटा देने से बुरा असर पड़ा है। मैं मांग करता हूँ कि यथाशीघ्र रेल मंत्रालय द्वारा निर्देश दिए जाएं ताकि उन रेल डिब्बों को वहां चालू करने की व्यवस्था हो सके। न्यूमैनागुड़ी-जोगीकोबा ट्रेन के लिए आन्दोलन चला। आन्दोलन की वजह से हमारी मांग पूरी भी हो गई। न्यूमैनागुड़ी से गुवाहटी जाने के लिए जोगीकोबा होते हुए जो ट्रेन शुरू करनी चाहिए थी, उसका काम अभी अधूरा है। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय इस पर ज्यादा ध्यान दे और उसे पूरा करने का काम करे।

पर्यटन की दृष्टि से राजाभातरबावा बहुत महत्वपूर्ण जगह है। यह जगह बहुत छोटी है, यहां यातायात के साधन नहीं हैं। डीमा नदी होने की वजह से बरसात के समय में तीन महीने रास्ता बंद हो जाता है जिससे सिलिगुड़ी में, वहां के बच्चे जो स्कूल जाना चाहते हैं, कॉलेज जाना चाहते हैं, यूनिवर्सिटी जाना चाहते हैं या मरीज अस्पताल में इलाज करवाने के लिए जाना चाहते हैं, उनके लिए इंटरसिटी ट्रेन उपलब्ध थी लेकिन जब आमामान परिवर्तन हुए तो इंटरसिटी का ठहराव वहां से हटा दिया गया। वहां की आम जनता करीब बीस से पच्चीस हजार है, उनको तकलीफ हो रही है। जो छात्र स्कूल जाते हैं, जो मरीज अस्पताल में इलाज के लिए जाना चाहते हैं उनके लिए यह सुविधा उपलब्ध नहीं है। रेलवे अधिकारी को जब मैंने पत्र लिखा तो उनका जवाब आया कि वहां पैसेंजर ट्रेन चलती है। बड़े आश्चर्य की बात है क्योंकि पैसेंजर ट्रेन शाम को जाती है, शाम को सिलिगुड़ी जाती है। यहां के छात्रों और मरीजों का परपज़ सॉल्व नहीं होगा। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि इंटरसिटी का ठहराव वहां पर किया जाए। कांचनकन्या एक्सप्रेस के ठहराव को लिए भी आंदोलन चल रहा है, दलगांव में कांचनकन्या एक्सप्रेस के ठहराव के लिए भी व्यवस्था की जाए। मैं चाहता हूँ कि पर्यटन की दृष्टि से पश्चिम बंगाल में दुवास का क्षेत्र है, इस क्षेत्र को टूरिज्म के दृष्टिकोण से और महत्वपूर्ण बनाना चाहते हैं तो रेल ही इसे कर सकती है। रेल तोड़ती नहीं है रेल जोड़ती है। मुझे आशा है कि रेल मंत्रालय इस क्षेत्र को और अधिक उन्नति के रास्ते पर ले जाने के लिए कारगर कदम उठाएगा। इतना कह कर ही मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी अनुपस्थित  
श्री संजय धोत्रे अनुपस्थित  
श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख अनुपस्थित  
श्री पुन्नू लाल मोहले अनुपस्थित

\*SHRI T.K. HAMZA (MANJERI): I would like to bring to the Railway Minister regarding some of the issue I have highlighted during my speech in the Railway Budget.

The Nilambur-Wynad-Nanjamgud Railway is a must after the landing of the Vallarpatan project. The container traffic from Tamilnadu, Karnataka to Cochin Port will have a tremendous increase. This railway line which I am proposing Karnataka - Tamilnadu and Kerala. Moreover this line will be passing through the plantation area, I need not stress upon the volume of traffic which this line will generate. The study conducted earlier seems to have been based on wrong notion. The demand is not only from Kerala MPs but also from Karnataka MPs demand was raised during the last session. This inter state proposal must be taken with all seriousness and I request the Hon'ble Railway Minister to take fresh initiative.

There are many issues waiting for solution in Malabar area. It is very painful that the railway authority pays scant attention to this area. We were neglected and will be neglected in future also. This is our experience. Kerala State do not figure in the railway map. It is our strong demand, it is the only solution to have a separate railway zone for Kerala. We have been raising this just demand. But unfortunately never found favour with the Railway Ministry.

I request the Hon. Railway Ministry to reconsider the old decision and sanction the separate Railway Zone for Kerala.

---

\*Speech was laid on the Table.

**प्रो. महादेवराव शिवनकर (चिमूर) :** उपाध्यक्ष महोदय, विशेष रूप से रेल भारत को जोड़ने वाली संस्था है। महोदय मैं पांच मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा। रेल ने पिछले वर्षों में पिछड़े इलाकों को जोड़ने का काम काफी अच्छा किया है। मैं कहना चाहता हूं कि गोंदिया चन्द्रपुर में रेल लाईन पर डीएमयू ट्रेन को शुरू करने के लिए पिछले बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने कहा था। अब डीएमयू रैक वहां पर आ गई है, गोंदिया चन्द्रपुर में यह डेढ़ माह पहले आ गई है मगर उसका उद्घाटन करने के लिए समय नहीं मिल रहा है। इसलिए मेरा आग्रह है कि दो-तीन दिन में जो रैक पिछले डेढ़ माह से गोंदिया चन्द्रपुर पर है, उसे शुरू करने के संबंध में कृपया आदेश दें। उसी प्रकार से गोंदिया चन्द्रपुर से रेललाईन ब्रॉडगेज हो गया है लेकिन प्लेटफॉर्म अभी भी नीचे है जिसके कारण एक्सीडेंट होते हैं। उस प्लेटफॉर्म को ऊंचा बनाने की अत्यंत आवश्यकता है ताकि एक्सीडेंट से लोग नहीं मरें। गोंदिया-नांदबीड़ और नागपुर, यह रेल लाईन नैरोगेज है, इसका सर्वे हो गया है, इस रेल लाईन की 114 करोड़ रुपए की लागत है, ऐसा पत्र आया है। मेरा सुझाव है कि महाराष्ट्र की सरकार अर्थ वर्क करे और बाकी का काम रेलवे विभाग करे। लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि वह फाईल ठंडे बस्ते में डाल दी गई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि नांदबीड़ से नागपुर तक रेललाईन को ब्रॉडगेज करने के संबंध में थोड़ा पैसे का टोकन दे दीजिए ताकि वह काम शुरू हो सके। उसी प्रकार से नांदबीड़ से नागपुर, जो साउथ इस्टर्न रेलवे में है, वहां रेल की बहुत बड़ी भूमि है, सौ एकड़ से ज्यादा की भूमि है। मैं चाहूंगा कि इस भूमि के उपयोग के लिए परिसर में जटरौपा रेललाईन के दोनों साइड रेल की खुली भूमि में ऑयल और डीजल की फैक्ट्री है, इसे नांदबीड़ में करें तो उस जगह का उपयोग होगा। उसी प्रकार से वहां पर रेलवे के वर्कशॉप का उपयोग होगा। नांदबीड़ एक जंक्शन है, गोंदिया-चन्द्रपुर और गोंदिया-नांदबीड़-नागपुर जंक्शन पर अभी तक कम्प्यूटराइज्ड रेलवे बुकिंग नहीं होती है। मेरा आपसे निवेदन है कि इस जंक्शन पर, नांदबीड़ के जंक्शन पर कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन की व्यवस्था की जाए।

उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से 2-3 बातें कहना चाहूंगा। वडोदरा-वलसाड-गढ़चिरौली एक प्रमुख स्थान है जहां कोल माइन्स और आयरन ओर के भंडार हैं।

में वडोदरा-वलसाड-गढ़चिरौली के लिये नई रेल लाइन हेतु सर्वे करने के लिये निवेदन कर रहा हूं। गोंदिया-बालाघाट ब्राड गेज हो गया है गोंदिया-चन्द्रपुर के लिये DMU रैक रखे हुये हैं। उसी तरह बालाघाट-गोंदिया के लिये डेढ़ माह से रैक रखे हुये हैं। मुझे मालूम हुआ है कि इस सरकार के एंक मंत्री इस कार्य को टालते जा रहे हैं। मैं रेल मंत्री जी से विनती करूंगा कि वे वहां आयें और इस ट्रेन का उद्घाटन करें, हम लोग स्वागत करने के लिये तैयार हैं। इसमें और विलम्ब न करें। अगर बालाघाट-जबलपुर ब्राड गेज का कार्य पूरा नहीं हुआ तो उसका उपयोग नहीं हो पायेगा। जब गोंदिया-बालाघाट ब्राड गेज हो गया है तो जबलपुर-गोंदिया रेल मार्ग ब्राड गेज होना चाहिये ताकि लोगों को पूरा लाभ मिल सके। यह पिछड़ा हुआ इलाका है, पहाड़ी इलाका है। इस क्षेत्र के विकास के लिये यहां रेल लाइन होना अत्यंत आवश्यक है। मैं जानता हूं कि यह अभी तो नहीं होगा लेकिन आने वाले बजट में गोंदिया-नांदबीड ब्राड गेज के लिये राशि स्वीकृत करें ताकि नैरो गेज के कारण जो डेवलेपमेंट का कार्य रुका हुआ है ब्राड गेज से उस क्षेत्र का विकास हो सके। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे इस फाइल को खोलें और कार्य को आगे बढ़ायें।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri V.K. Thummar - not present.

Now, Shrimati K. Rani.

SHRIMATI K. RANI (RASIPURAM): Mr. Deputy Speaker, Sir, I stand here to support the Supplementary Demands for Grants of the Railway Ministry presented by the hon. Railway Minister last week in the Lok Sabha.

I do not want to go into greater details now because my speech on this year's Railway Budget is already on record and I hope that it is receiving the fullest attention of the Railway Minister.

Sir, Salem-Karur broad gauge line project, running to about 86 km, was started in 1997 with an estimated initial expenditure of about nearly Rs. 225 crore to Rs. 250 crore, which was revised to Rs. 375 crore in 2002. Till now, the Railways spent only about Rs. 92 crore towards land cost and project cost. The Ministry of Railways paid a meagre compensation towards land cost whereas the landowners demanded Rs 1,000 per sq. ft. The Namakkal Sub-court and High Court have fixed the rate as Rs. 211 per sq. ft. for Namakkal town land and Rs. 80 per sq. ft. for the nearest villages.

Due to the problem, the landowners have with the Railways, the project is not going forward and the landowners approached the Court for higher compensation.

MR. DEPUTY SPEAKER: If you have a written speech, you can give that speech and that will form part of the proceedings.

SHRIMATI K. RANI : Sir, kindly allow me four minutes.

Now, there is a fear that this project may not see the light at the end of the tunnel. We hear only repeated adjournments in the court on the one side and we have the half-laid railway track lying idle on the other side.

I demand that the Railway Ministry should look into this matter in all seriousness so that this project is completed soon and that the landowners are paid adequate compensation. I would request the Minister to reply to this point while he replies to this debate.

Regarding Chennai-Erode Yercaud Express, recently we find that this train is used more and more by the Ministers and MPs, apart from former Ministers and ex-MPs. So, I would request that at least a few coupes of AC coaches be provided in that train.

The third point is that the railway reservation counter at Namakkal, which is in my constituency, works only for half-a-day, and I demand that it should be



kept open for all full day, that is, from 8 a.m. to 10 p.m. as in all other reservation counters.

Namakkal railway reservation office lacks POET, that is, Passenger-Operated Enquiry Terminal facility. I would request the hon. Railway Minister to provide that facility immediately.

Regarding the lack of mobile cell-charging facility in the trains, nowadays, 99 per cent of the passengers use mobile phones even while travelling, and the railway coaches do not have the facility of charging the cell phones. I feel that the cost involved in providing such a facility would be very meagre, and I would request the Minister to provide such a facility at least in AC coaches of long distance trains. It seems that this facility is available in some trains. But I would request that it should be provided in all the trains, especially in long distance trains. This is my fervent appeal to the hon. Minister.

**18.21 hrs.**

(Shri Varkala Radhakrishnan *in the Chair*)

I want to mention another point on behalf of the people of Tamil Nadu residing in Delhi. It is about the Nizamuddin-Chennai Rajdhani Express, which is plying two days in a week, that is, on Friday and Wednesday at 1530 hours. It is impossible for the personnel in the Government service to travel in this train. Hence, the days on which this train runs have to be changed to Saturday, and the time at which it starts has also to be changed. Increasing the frequency of this train is also necessary.

I would like to remind the hon. Minister of a proposal, which was mooted out by the Railways, when Shri Moorthy was the Railway Minister earlier. The proposal was to provide some cradles in the railway coaches to enable the children to travel without any problem. That proposal is not implemented so far. I would like to request the Railway Minister to consider this proposal in all seriousness and take steps to provide at least four to five cradles in each coach.

I have another appeal to the hon. Minister, that is, to consider the request of the people of Tamil Nadu to grant a separate Railway Division with Salem as its headquarters. This will solve many of the problems of the people of Tamil Nadu, and I would request him to concede to this request at an early date.

My last point is about provision of mineral water in all the coaches. The provision of water in all the coaches is awfully inadequate and no one uses it

presently. So, I would request the hon. Railway Minister to provide mineral water in all the coaches.

Sir, with these words, I thank you very much for giving me this opportunity.

\*SHRI HITEN BARMAN (COOCH BEHAR): Hon. Chairman, I rise to support the Supplementary Demands for Grants on behalf of my party All India Forward Bloc. It seems that every year the Railway Budgets are presented with a political objective in mind. I don't fully agree with the outlook of the Government. Many new projects are being taken up and without completing these, some more projects are being picked up as a result of which not a single project is being completed. As for example, Purulia is a backward district of West Bengal. In 1998 the survey of Jhargran-Purulia railway track was started. But soon, survey was stopped. Again an order was issued to restart it. But actually when the line will be constructed is still unknown. I urge upon the Government to complete the construction work as soon as possible.

Secondly, the Sealdah-Bongah railway line is very important. From Sealdah upto Habra the track has been built, but nothing has been done after that. In 2000-01, 22 kms have been completed. To construct the railway track of Habra-Chandpara official estimate in Rs 40 crore, but only Rs 2 crore have been allocated in this Budget. For Chandpara-Bongah Rs 27 crore are required, but the allocation is of Rs 50 lakh only. I think that the pending projects should be completed first, after that, new projects should be taken up.

Five years ago, for gauge conversion in New Cooch Behar-Bamanhat route, rail transport was stopped. But gauge conversion work is still incomplete. I don't know how long it will take to be complete.

After much deliberations, Maynaguri-Jogikhaba railway track has been taken up for completion. But the pace is very slow. There are certain problems regarding the acquisition of land. People are not being properly compensated also. I would like to draw the attention of the Government in this regard. For doubling

---

\_\_\_\*Translation of speech originally delivered in Bengali.

of track in New Jalpaiguri-New Cooch Behar-Bongaigaon route many charters of demands have been placed.

Guwahati Rajdhani after reaching New Jalpaiguri does not reach New Bongaigaon on time. As there is single track, the train stops very frequently. So I demand immediate doubling of the track. In this year's Budget for survey of Haldipari-Changraganda track, Rs 50 lakh have been allocated. But to date survey has not been done. The survey work should be undertaken immediately.

One more request I would like to make. We have railway links with Pakistan. Bangladesh is also our neighbour. Till 1965 Haldibati Chilahati railway track was operational. This 4 km track was made non-functional in 1971. If this line is reopened then more than one crore people of North Bengal will benefit. They will have easy access to Kolkata. Much time will be saved resultantly.

Hon. Minister of External Affairs has visited Bangladesh recently but this issue was perhaps not discussed there. In the coming November month, there will be SAARC summit. In that meeting this issue should be raised.

Once again I support this Railway Budget and end my speech.

SHRI SARBANANDA SONOWAL (DIBRUGARH): Sir, I am very sorry to say that while preparing the Railway Budget, the Ministry of Railways have totally isolated the map of the North-Eastern region. I want to cite some of the examples in this regard, and show how the people of North-East have been deprived of.

As you know, there is a commitment on the part of the Government of India to construct of rail-cum-road bridge over Brahmaputra in Dibrugarh.

The total estimated cost of that project is Rs. 1,767 crore but for your information, in the Railway Budget of 2005-06, the amount sanctioned is only Rs. 12 crore. It was promised earlier by the Prime Minister along with the Chairman of the Railway Board that the construction of this project would be completed by March, 2009. If allocation is made at the rate of Rs. 12 crore a year, this project would require another 40 years to get completed. That is why I want to draw the special attention of the hon. Minister of Railways through you and ask him to release the amount that is required. For 2005-06, there should be an estimate of Rs. 450 crore; for 2006-07, the allocation should be Rs. 450 crore; for 2007-08, it should be Rs. 450 crore; and for 2008-09, it should be Rs. 117 crore. Altogether, it would add up to Rs. 1,467 crore while so far the Department has spent Rs. 300 crore approximately on this project. This is my sincere request to the hon. Minister. This is no ordinary project. This project has come out of the Assam Accord. This is the promise given by the Prime Minister of India in 1985 under the Assam Accord; and for this Accord, as you know, 855 lives have been sacrificed. So, I want the hon. Minister to give certain weightage to this particular point and get the construction work done within a stipulated time frame, that is, March, 2009.

As we all know, the North-Eastern region is very much backward in terms of communication network. That is why we have made a submission that there should be a separate zone. Now, it is called NF Railway; instead, it should be called North-East Railway Zone. Considering the need for special treatment, the Government of India has opened a separate Ministry for the North-Eastern States and established the North-Eastern Council, giving the region a special category of States in India. Similarly, the Ministry of Railways should also give special attention to this part of the country and there should be a separate zone called the North-Eastern Railway Zone.

There is no double track broad gauge railway facility in Assam and the North-East. Considering the increase in number of passengers using railways and to cater to the service needs of the region, there is need for providing double track broad gauge railway lines covering all the eight States of the North-Eastern region.

The construction of double track railway line from Rongia to Murkongselek has started but it is going on at snail's speed. The need of the people of the region is that the line from Rongia to Murkongselek should be converted into a double track broad gauge line. It is still in the metre gauge.

When Dibrugarh, as we know, was connected by rail by the British about 150 years ago in the 19<sup>th</sup> century, it was only the second line in India after the Mumbai-Thane line. So, the people of Assam have demanded that it should be made a heritage centre.

There should be better rail communication between Arunachal Pradesh and Assam and also from Assam to the rest of the country. There should be a separate project for a rail-cum-road bridge and Sadiya in Tinsukia district. There was a proposal of the Government to develop Rongia into a full-fledged railway division but the work is moving at snail's speed. So, it should be expedited.

Now, I come to construction of railway over bridges (ROBs). In most of the railway crossings in Assam, namely, Shantipara (Dibrugarh), Changchari (Kamrup) and Thekeraguri (Nagaon) etc., considering increase in accidents, it is very urgent that in all such railway crossings, railway over bridges are to be constructed and thereafter those over bridges are to be maintained by the railways only.

Now, I come to Inter-City Railway Service. Considering the need of the people of the region, there is an urgent requirement of introducing the railway linkage of all the major towns of the region, by the inter-city railway services in adequate form to cater to the genuine need of the people of the region which is inclusive of Barak Valley and Brahmaputra Valley.

Now, I come to granting of special concession in railway fares. We have to pay special attention to the fact that most of the students of the North-Eastern Region come out of the region for pursuing higher and professional educational courses in different parts of the country. Like-wise because of lack of suitable medical facilities, thousands of patients from the region come out for adequate and special medical treatment in other parts of the country. Most of the students and the patients are economically poor who could avail only railway services. Considering these hard realities, there is an urgent need of granting special concession in railway fares to these two categories of passengers travelling in all trains to any destination.

Now, I come to giving hundred per cent job reservation. Considering the genuine demands of the unemployed youths of the region, there is an urgent requirement of keeping 100 per cent job reservation in Grade `C' and Grade `D' posts of railway services, only to the unemployed youths of the region, who are born and brought up in that region, irrespective of the place of origin. I mean only Assamese- speaking people. I am not demanding this reservation facility only for Assamese- speaking but also for Bengalis, Biharis, Marwaris, Punjabis, Nepalese etc. who have been born and brought up in Assam.

Now, I come to increase in the number of goods trains. Most of the industries running in the region are suffering from many angles, including lack of suitable railway goods trains coming into and going out of the region. In the interest of the industries, which have a direct bearing on the economy of the region, there should be sufficient goods trains provided for bringing in the raw materials from different parts of the country and sending out the finished products to different destinations of demand within and outside the country. The railway freights, especially to the region should be given sufficient concessions or freight holiday.

Now, I come to regional coach making industry in Assam. As the number of goods and passengers trains has to be increased, it necessitates sufficient

number of coaches which could be supplied by establishing a locally regional coach making industry for the North East which will pave the way for generating direct and indirect employment opportunities in the region. This may kindly be taken serious note of and included in the Budget.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

. (*Interruptions*)

SHRI SARBANANDA SONOWAL : Now, I come to electrification of railway routes. At present, the North- East Frontier Railway does not have any electrified route. The Ministry of Railways should urgently take up the route electrification project in the region.

There is an urgent need for modernisation of railways workshop at Dibrugarh.

Now, I come to proper settlement of people who have sacrificed their land for bridge construction. There should be job security and proper settlement for the people who have sacrificed their land for the construction of Bogibeel Bridge and Railway line from Dibrugarh to Moran.

Lastly, the selection of 20 Assistant Sports Officers has recently been finalised, but not even a single eligible candidate from Assam and North-East has been taken. So, this is clearly a violation of norms of equality and an example of deprivation.

Sir, with these few words, I conclude.

\*SHRIMATI JAYABEN B. THAKKAR (VADODARA): मेरे क्षेत्र की अतिमहत्वपूर्ण योजनाओं को आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री तक पहुंचाना चाहती हूं। माननीय रेल मंत्री मेरे क्षेत्र वडोडरा की आपके मंत्रालय से संबंधित निम्नलिखित योजनाओं को शीघ्रतिशीघ्र शुरू करवाने की कृपा करें। I request the Hon. Railway Minister to take up and sanction the following proposals.

- (1) Over bridge on the way within Mukarpura and Vudsur.
- (2) Under-pass of Navayurd is to be taken up.
- (3) Under-pass on Bajvwa-crossing is a necessary plan to be taken up promptly.
- (4) Extension of train no. 6045 Navjewan Express from Chennai to Pondichery is another most important demand of my area people as



devotees of Maharishi Aurbindo use to travel frequently faces many difficulties in reaching Pondicherry.

Through you Sir, I urge the Government and specially Railway Minister to fulfil all my demands.

---

\* Speech was laid on the Table.

**\*श्री रामस्वरूप कोली (बयाना) :** माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेलमंत्री जी से निम्नलिखित निवेदन करना चाहता हूँ :

1. मेरा बयाना लोकसभा क्षेत्र के अन्तर्गत बयाना जंक्शन एवं धौलपुर स्टेशन पड़ता है। बयाना जंक्शन से आगरा, मुंबई एवं दिल्ली के लिए ट्रेनें चलती हैं। बयाना जंक्शन पर इन्दौर इन्टरसिटी का ठहराव अति आवश्यक है।
2. मेरे लोकसभा क्षेत्र का अन्तिम छोर धौलपुर स्टेशन है। धौलपुर स्टेशन पर, जी.टी एवं मगला ट्रेनों को 2.2 मिनट रोका जाए, इसके बारे में मैंने पूर्व में भी लिखित निवेदन किया था।
3. धौलपुर स्टेशन पर कोई कैन्टीन की व्यवस्था नहीं है, वहां कैन्टीन खोली जाए और धौलपुर स्टेशन पर यात्रियों के लिए खुले स्थान पर टीन लगाई जाए।
4. बयाना जंक्शन पर कंप्यूटर आरक्षण व्यवस्था स्वीकृत है। वहां शीघ्र ही कम्प्यूटर आरक्षण चालू करने की कृपा करें। इसके साथ ही बयाना से आगरा लाइन पर सीदपुर फाटक संख्या 3 बन्द रहता है, उसको खोला जाए, जिससे बीमार लोगों की परेशानी दूर हो सके।
5. मेरे लोकसभा क्षेत्र का अन्तिम स्थान धौलपुर स्टेशन पड़ता है। आगरा से जयपुर की जो गाड़ी चलती है, उसको धौलपुर से जयपुर चलाया जाए।
6. धौलपुर, बाड़ी, सरमथरा, करौली होते हुए गंगापुर मुंबई लाइन से जोड़ने का पूर्व में आदेश हुआ था। धौलपुर से गंगापुर लाइन पर शीघ्र से शीघ्र बड़ी लाइन का कार्य चालू करने की कृपा करें। करौली में एक तीर्थ स्थान श्री कैलादेवी का मन्दिर है। भारतवर्ष की जनता एवं वहां दर्शन करने आते हैं। इस लाइन का सर्वे भी हो चुका है।
7. धौलपुर से राजा-महाराजाओं के जमाने से एक छोटी ट्रेन चलती है। धौलपुर से वाड़ी, तातपुर एवं सरमथरा को धौलपुर से रूपवास तक जोड़ा जाए।

8. बयाना रेलवे फाटक पर ओवर ब्रिज बनाया जाए तथा रूपवास स्टेशन पर ओवर ब्रिज बनाया जाए एवं हिण्डौन सिटी स्टेशन रेलवे फाटक पर ओवरब्रिज बनाया जाए।

---

\*Speech was laid on the Table.

**\*श्री प्रदीप गांधी (राजनंदगांव) :** सभापति महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र राजनांदगांव, डोगरगढ़ तथा कवर्धा क्षेत्र की रेल समस्याओं का शीघ्र समाधान कर निम्नांकित कार्य शीघ्र कराया जाए।

1 राजनांदगांव स्टेशन का विस्तान कर सभी सुविधाएं शीघ्र उपलब्ध कराई जाएं तथा सुपरफास्ट ट्रेनों का स्टापेज घोषित किया जाए।

2 डोगरगढ़ में पिट लाईन तथा वाशिंग यार्ड में लगभग 1 करोड़ की राशि खर्च कर उसे नया स्वरूप प्रदान किया जाए ताकि वहां गाड़ियों की सफाई तथा धुलाई हो सके तथा गाड़ी की शुरूआत भी हो सके।

3 डोगरगढ़ एक तीर्थ नगरी है जहां प्रतिवर्ष लाखों लोग देवी के दर्शन हेतु आते हैं। अतः डोगरगढ़ में गोंडवाना एक्सप्रेस का स्टापेज शीघ्र घोषित किया जाए।

4 राजनांदगांव खैरागढ़, छुईखदान, कवर्धा, मंडला, जबलपुर हेतु नई रेल लाईन का सर्वे कर लाईन बिछाई जाए।

5 बिलासपुर कवर्धा मंडला, जबलपुर रेल लाईन का सर्वे हुआ है उसे शीघ्र स्वीकृति प्रदान करें ताकि यहां से कोयला, बाक्साइट जैसे प्रमुख खनिज सम्पदा का शीघ्र दोहन कर परिवहन किया जा सके।

6 दली राजहरा से जगदलपुर रेल लाईन की शीघ्र स्वीकृति प्रदान कर कार्य प्रारम्भ कराएं ताकि रावधार से ज्यादा से ज्यादा लौह अयस्क निकाला जा सके।

---

\* Speech was laid on the Table.

\* श्री चन्द्रभूषण सिंह (फर्रुखाबाद) : महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेलमेत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि शिकोहाबाद से फर्रुखाबाद (30प्र0) रेल लाइन तथा स्लीपर बदले जा रहे हैं, यह कार्य विगत वर्ष में शुरू हुआ। इस ट्रैक पर अर्थवर्क न होने के कारण स्लीपर को पूरी जगह भी नहीं मिल पा रही है, तथा काम की गति भी धीमी है। अतः आपसे अनुरोध है कि प्राथमिकता के आधार पर पहले अर्थवर्क कराया जाए तथा आगे का कार्य जल्द कराया जाए।

---

\* Speech was laid on the Table.

**\*श्री बची सिंह रावत 'बचदा' (अल्मोड़ा) :** सभापति महोदय, भले ही रेल मंत्री जी अपनी कार्यप्रणाली व सफलता का बखान कर रहे हों, लेकिन रेलों में लगातार मानवीय एवं यांत्रिकी चूकों से दुर्घटनाओं की संख्या व परिमाण दोनों में भारी वृद्धि हुयी है और इन दुर्घटनाओं के कारण रेल यात्रा अब असुरक्षित हो गयी है।

रेल परियोजनाओं के निर्माण की गति भी इस बीच बहुत कम हुयी है, जो अत्यंत चिंता का विषय है। पूर्व में स्वीकृत कुछ परियोजनाओं को छोड़ कर अधिकांश परियोजनाओं में कार्य ठप्प है। भारतीय ट्रेनों में डिब्बों के भीतर, विशेषकर शयनयान श्रेणी में अत्यंत गिरावट आयी है।

रेलवे के लिए आवश्यक है कि अतिरिक्त आय के लिये संसाधन जुटाने के साथ साथ रेलवे लाइनों के सुदृढिकरण का कार्य करे। साथ ही रेल प्रणाली के आधुनिकीकरण के साथ साथ यात्रियों को पर्याप्त सुविधायें व सुरक्षा उपलब्ध करायें। दुर्घटना पूर्व चेतावनी प्रणाली के साथ साथ यात्रियों को निर्धारित समय पर गंतव्य स्थान पर पहुंचाने का पुख्ता प्रबंध किया जाये।

महोदय, देश का पर्वतीय क्षेत्र रेल सेवा से वंचित है। पर्वतीय क्षेत्र में रेल संचालन हेतु अभी तक कोई कार्य योजना भी नहीं बनायी गयी है। पर्वतीय क्षेत्र में विश्वसनीय आधार व टन्नल सिस्टम को आधार बनाया जा सकता है। भूमि के ऊपर सीध में रेलवे लाइन बिछाने के बाद जहां भी पहाड़ी सामने आये वहां पहाड़ी में टन्नल का निर्माण कर लाइन बिछायी जाये ताकि रेल लाइन घुमावदार भी न हो और उसे चढ़ाई उतराई से भी बचाय जा सके। इस प्रकार की मुख्य रेल लाइनों से पर्वतीय क्षेत्र के मध्य में स्थित घाटी क्षेत्रों को रेल सेवा से जोड़ा जा सकता है। इस प्रणाली का कोंकण रेलवे में सफलतापूर्वक प्रयोग किया गया है। उदहारण के लिये ऋषिकेश से श्रीनगर, पौड़ी गढ़वाल तथा रामनगर से चौखुटिया, वागेश्वर आदि । इस क्षेत्र की जनता लगातार रेल सेवा की मांग करती आयी है। अतः इस कार्ययोजना को स्वीकृति प्रदान की जाये।

महोदय, मैं उत्तरांचल राज्य का प्रतिनिधत्व करता हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र में रेल सेवा शून्य है। लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र को जोड़ने वाले तीन अंतिम रेलवे स्टेशन हैं। पहला रामनगर, दूसरा काठगोदाम और तीसरा टनकपुर। इनमें से टनकपुर में अभी तक भी छोटी लाइन है, जिसे

बड़ी लाइन में शीघ्र परिवर्तन किये जाने की मांग करता हूं। टनकपुर से बागेश्वर तथा रामनगर से चौखुटिया के लिए नयी रेलवे लाइन की स्वीकृति प्रदान की जाये, जिसकी मांग स्थानीय जनता लगातार करती आ रही है।

---

\* Speech was laid on the Table.



मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि दिल्ली से काठगोदाम व दिल्ली से रामनगर हेतु सीधी रेलगाड़ी, शताब्दी एक्सप्रेस, चलायी जाये तथा वर्तमान में दिल्ली से काठगोदाम के मध्य चलने वाली रानीखेत एक्सप्रेस गाड़ी में प्रथम श्रेणी वातानुकूलित यान जोडा जाये, जिसकी यात्रियों द्वारा लम्बे समय से मांग की जा रही है।

स्थानीय जनता की ओर से मैं यह भी मांग करता हूं कि काठगोदाम से जम्मू तवी के लिये वाया अंबाला एक्सप्रेस गाड़ी की स्वीकृति की जाये। यह गाड़ी आर्थिक रूप से लाभकारी होगी। व्यापारी, सैनिक व तीर्थयात्री भी इससे लाभान्वित होंगे।

रामनगर रेलवे स्टेशन व आसपास का क्षेत्र उत्तर पूर्व रेलवे मुरादाबाद के क्षेत्राधिकार से हटाकर उत्तर रेलवे, इज्जतनगर बरेली को हस्तांतरित किया जाना आवश्यक है। दोहरा अधिकार क्षेत्र होने के कारण यहां रेलवे की सेवाओं का ठीक से संपादन नहीं हो पा रहा है।

महोदय, मैं यह भी मांग करता हूं पर्वतीय क्षेत्र के निवासियों, पर्यटकों व तीर्थयात्रियों की मांग को देखते हुए काठगोदाम से मुम्बई व अहमदाबाद के लिये सीधी एक्सप्रेस गाड़ियों की स्वीकृति प्रदान की जाये।

उपरोक्त रेल सेवाओं के साथ साथ उत्तरांचल के पर्वतीय क्षेत्र के निवासी देश के विभिन्न भागों में सेवारत है। उनको तथा पर्यटकों की सुविधा को देखते हुए गंगोत्रीहार, वेरिभाग, डीडीहार, धारचूला मुन्स्यारी, कपकोटे, चौखुटिया मिमिमॉसन में कम्प्यूटरिकृत आरक्षण करके स्वीकृत किये जाये तथा एनडीए सरकार के समय में स्वीकृत कौसानी हेतु कम्प्यूटरिकृत आरक्षण केंद्र को शीघ्र संचालित किया जाये।

मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री जी उपरोक्त मांगों पर गंभीरता से विचार कर स्वीकृति प्रदान करेंगे और इस विषय पर भी गंभीरता से विचार करेंगे कि यदि दिल्ली में दिल्ली मेट्रो सफलतापूर्वक सफायी, सुरक्षा व समयबद्धता का परिपालन कर सकती है तो भारतीय रेल क्यों नहीं?

**श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) :** माननीय सभापति महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक अनुदान की मांगों का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने जो अनुपूरक मार्गें स्वीकृति के लिए सदन में प्रस्तुत की हैं, उन्हें मैंने देखा है। हमारे उत्तर-मध्य रेलवे में सिर्फ कानपुर को छोड़कर और कहीं कोई काम नहीं लिया गया है।

महोदय, हम लोग वर्षों से मांग करते आए हैं कि भिंड से लेकर उरई और उरई से लेकर महोबा तक, एक नई रेल लाइन बनाने की योजना थी जिस पर 422 करोड़ रुपए खर्च होने थे। 1966 से लेकर अब तक हम इस रेल लाइन को बनाने की मांग करते आ रहे हैं और आज भी कर रहे हैं। मुझे समझ में नहीं आता कि रेल मंत्री जी ऐसे अछूते क्षेत्र पर, जो चम्बल से निकल कर चित्रकूट के क्षेत्र में जाकर ट्रेन को जोड़ता है, क्यों ध्यान नहीं दे रहे हैं। यदि यह रेलवे लाइन बनाई गई, तो निश्चितरूप से इस क्षेत्र की जनता को लाभ मिलेगा।

माननीय सभापति महोदय, हमारे उत्तर-मध्य रेलवे में एक नई ट्रेन उद्योग नगरी के नाम से चलाई गई है जो कानपुर से चलकर मुम्बई की ओर जाती है। उद्योग नगरी के नाम से जो ट्रेन चलाई गई है उसमें उद्योग नगरी उरई भी है, लेकिन उसे ट्रेन से नहीं जोड़ा गया है। उसे जोड़ा नहीं गया, उसे वहां रोका नहीं गया, जबकि उस गाड़ी का ठहराव उरई में होना चाहिए। हमारे उत्तर मध्य रेलवे के एट से कोच तक एक छोटी सी लाइन है, हमेशा उसे खत्म करने के बारे में चर्चाएं चलती रहती हैं, क्योंकि यह घाटे में जाती है। यह बताकर अधिकारी उसे खत्म करना चाहते हैं, मेरी केन्द्र सरकार और रेल विभाग से मांग है कि उस लाइन को खत्म न किया जाये, बल्कि कोच स्टेशन को मेन लाइन पर लिया जाये। अगर कोच स्टेशन मेन लाइन पर आ जायेगा तो एट और कोच के बीच में जो रेवेन्यू है, उसके बीच जो ट्रेन चलती है, उसमें जो खर्चा होता है, वह हमेशा के लिए खत्म हो जायेगा। वह ट्रेन अगर हम झांसी से चलाकर जो हमारी पैसेंजर गाड़ियां चलती हैं, वे पिरौना तक आयें, पिरौना से कोच और कोच से एट तक जायें। अगर यह 10-12 किलोमीटर का टुकड़ा जोड़ दिया जाये तो घाटा नहीं होगा और कोच की लाइन कभी बन्द नहीं होगी और रेलवे को उससे ज्यादा से ज्यादा फायदा होगा।

हमारे यहां पूजा इण्टरसिटी एक्सप्रेस के नाम से एक ट्रेन चलाई जा रही है। उसमें ढेर सारी सवारियां मिलती हैं, लेकिन वह 10 बजे कानपुर में पहुंच कर खड़ी हो जाती है और शाम के सवा छः बजे वहां से चलती है। अगर उस इण्टरसिटी एक्सप्रेस को इलाहाबाद तक कर दिया जाये, क्योंकि हमारे क्षेत्र में झांसी से इलाहाबाद तक उत्तर प्रदेश के जितने भी, अधिकांश आफिस हैं, वे इलाहाबाद में हैं, इसलिए इस इण्टरसिटी एक्सप्रेस को इलाहाबाद तक बढ़ा दिया जाये ताकि क्षेत्र की जनता को लाभ मिल सके। हमारे यहां दिल्ली से जाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है, जो डायरेक्ट झांसी और उरई तक जाये और सैंकड़ों-हजारों गांवों को जोड़ सके। मेरी केन्द्र सरकार से मांग है, रेल मंत्री जी से मांग है कि पूर्वोत्तर से जो गाड़ियां चलती हैं, उनमें से 2-3 गाड़ियां ट्रायल के रूप में दिल्ली से झांसी, झांसी से कानपुर और कानपुर से इलाहाबाद होते हुए चलने दी जायें, जिससे झांसी क्षेत्र के लोग जो इस तरफ आना चाहते हैं या उरई से पूर्वोत्तर की ओर जाना चाहते हैं, वे सीधे-सीधे उससे जुड़ जाएंगे। पूर्वोत्तर से आने वाली 1-2 गाड़ियां कानपुर, झांसी होते हुए निकलें, जिससे लोग वहां से जुड़ सकें।

झांसी से कानपुर सिंगल लाइन है, जबकि लखनऊ से लेकर जितनी भी गाड़ियां होकर निकलती हैं, जितनी भी ट्रेन पश्चिमी एरिया की ओर जाती हैं, वे सारी गाड़ियां झांसी से होकर गुजरती हैं। कानपुर से झांसी का 200 किलोमीटर का टुकड़ा सिंगल लाइन है, अगर उसे डबल लाइन करके विद्युतीकृत कर दिया जाये तो गाड़ियों के टाइम-टेबल में कम समय लगेगा और यात्रियों को ज्यादा से ज्यादा सुविधा प्राप्त होगी। हमारे यहां एक साबरमती एक्सप्रेस चलती है। इसमें सैकिण्ड ए.सी. का डिब्बा लगा हुआ है, लेकिन उसके साथ-साथ थर्ड ए.सी. का डिब्बा और लगा दिया जाये, क्योंकि उस क्षेत्र की जनता को ए.सी. में चलने के लिए कम समय प्राप्त होता है, इसलिए अगर थर्ड ए.सी. का डिब्बा और लगा दिया जाये तो उस क्षेत्र के लोगों और भोपाल के आसपास की जनता को ज्यादा से ज्यादा लाभ मिल सकेगा।

अगर कोच स्टेशन को कम्प्यूटरीकृत कर दिया जाये, क्योंकि वहां एक रावतपुरा महाराज का बहुत बड़ा मंदिर है, जहां लाखों लोग आते-जाते हैं। अगर कोच स्टेशन को कम्प्यूटरीकृत कर

दिया जायेगा तो निश्चित ही वहां के लोगों को रिजर्वेशन का लाभ मिल सकेगा और रेल विभाग को भी इससे फायदा होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों का विरोध करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

**श्री वी.के. ठुम्मर (अमरेली) :** माननीय सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी ने जो सप्लीमेंटरी डिमांड्स रखी हैं और जो डिमांड्स ऑफ एक्सेस ग्राण्ट लेकर आये हैं, मैं उसका अनुमोदन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। (व्यवधान)

MR CHAIRMAN : Nothing will go on record except the speech of Shri V.K. Thummar.

(Interruptions) . \*

**श्री वी.के. ठुम्मर :** माननीय सभापति महोदय, रेल मंत्रालय ने दो साल में जो काम शुरू किया है और यह उसका दूसरा बजट है। पूरे हिंदुस्तान के लोगों को फायदा पहुंचाने की बात कही गई है। रेल विभाग आज प्रगति की तरफ जा रहा है। भारतीय रेल विश्व की सबसे अच्छी रेलवे बनने जा रही है। मेरे खयाल से पूरे विश्व में भारतीय रेल दूसरे नंबर पर आती है। इसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देता हूँ।

महोदय, मैं गुजरात से चुन कर आया हूँ। श्री नारायण भाई जी गुजरात से हैं और वे रेल मंत्री भी हैं। गुजरात का विकास करने के लिए बहुत से काम किए जा रहे हैं। मैं दो-तीन सुझाव देना चाहता हूँ। गुजरात एक ऐसा राज्य है जो निरंतर विकास की ओर बढ़ रहा है। पूरे देश में सबसे ज्यादा पोर्ट गुजरात में हैं। वहां बहुत बड़े-बड़े पोर्ट हैं, जैसे कांडला इत्यादि और उनका विकास किया जा रहा है। आज पोर्ट से पोर्ट को रेल से जोड़ने का काम बहुत जरूरी हो गया है। आज समुद्र से बहुत सा सामान आने-जाने लगा है, इसलिए मैं मांग करता हूँ कि इन पोर्टों को रेलवे से जोड़ा जाए। मैं सौराष्ट्र से बिलोंग करता हूँ। सूरत में हीरे का सबसे बड़ा उद्योग है। सौराष्ट्र से सबसे ज्यादा लोग सूरत आते-जाते हैं। भाव नगर को तारापुर से जोड़ना बहुत जरूरी हो गया है। इसके सर्वे का काम चल रहा है। मैं मांग करता हूँ कि जल्दी से जल्दी सर्वे का काम करके भाव नगर और तारापुर के लिए एक बड़ी रेलवे लाइन बनाई जाए। भाव नगर और खम्भात के लिए भी ऐसा करना बहुत जरूरी हो गया है। अहमदाबाद मेट्रो सिटी बन चुकी है। जिस तरह से मुम्बई में लोकल ट्रेन चल रही है, उसी तरह से अहमदाबाद में सबर्बन रेलवे शुरू करने की आवश्यकता है। हिंदुस्तान में जो सबसे बड़ा ट्रैफिक जोन है, वह अहमदाबाद से मुम्बई का है,

लेकिन वहां पर सिर्फ दो ही ट्रेक चल रहे हैं। वहां दो से तीन ट्रेक करने की आवश्यकता है। मुम्बई और अहमदाबाद के बीच में एक्सप्रेस हाइवे बनाने का काम शुरू हो गया है, यह हाइवे हिंदुस्तान में दूसरे नंबर पर है। बड़ौदा तक यह मार्ग बन चुका है। श्री लालू जी यहां बैठे नहीं हैं, लेकिन फिर भी मैं उनसे निवेदन करूंगा कि हमारे नरायाण भाई को भी अधिकार दिए जाएं। मैं आपसे अपने एरिया की बात कहना चाहता हूं। राजुला से महुआ के लिए जो ट्रेन

---

|

वृद्धय्

Recorded.

शुरू नहीं हो रही थी, एनडीए के कार्यकाल में भी यह काम नहीं हो पाया था, इस सरकार के आने के बाद महुआ से धौला के लिए ट्रेन शुरू की गई है। इस ट्रेन के चलने से रेलवे का लाभ बढ़ा है। मेरी मांग है कि राजुला से धौला के लिए जो ट्रेन शुरू की गई है, उसे अहमदाबाद से भी जोड़ा जाए। महात्मा गांधी जी की जन्मभूमि पोरबंदर से धौला तक एक ट्रेन शुरू की जाए। अहमदाबाद से जो राजधानी ट्रेन चल रही है, वह मंगलवार को नहीं चलती है, इसकी जगह पर उसे शनिवार को न चलाया जाए, क्योंकि वहां पर शनिवार को छुट्टी होती है और बाकी दिन काम होता है। इस ट्रेन को प्लेटफार्म नंबर आठ से चलाया जाता है। दिल्ली में भी ऐसा होता है और अहमदाबाद में भी ऐसा ही होता है। जब वह ट्रेन अहमदाबाद से चलती है, तो उस समय प्लेटफार्म नंबर एक खाली रहता है। मेरा निवेदन है कि इस ट्रेन को प्लेटफार्म नंबर एक से चलाया जाए। मेरे एरिया में जैतलसर से ढंसा के बीच मीटर गेज से ब्रोड गेज में बदलने का सर्वे हो रहा है, उसे जल्दी से पूरा किया जाए। सोमनाथ से चार धाम को जोड़ने का काम पहले से शुरू हो चुका है, इसे रेलवे से भी जोड़ा जाए, ऐसी मेरी मांग है। मैक्सिमम प्रॉफिट वाले एरिया में तीसरा ट्रैक लगाया जाए। सोमनाथ से जो पुरानी ट्रेन चलती थी, वह मीटरगेज है। उसे ब्रॉडगेज करने से अच्छा होगा।

आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं।

**\*श्री शंखलाल माझी (अकबरपुर) :** सभापति महोदय, वर्ष 2005-06 की अनुपूरक मांग रेल बजट चर्चा में निम्न भागों को अकबरपुर लोकसभा के संबंध में रखना चाहता हूं।

1 अकबरपुर रेलवे स्टेशन नवीन जिला अम्बेडकर नगर का जिला मुख्यालय तथा पावरलूम वस्त्र उद्योग का राष्ट्रीय स्तर का कारोबार का सेन्टर है। जहां पूरे देश के व्यापारियों का आवागमन होता है। कोई फास्ट ट्रेन का ठहराव नहीं है। मैं मांग करता हूं कि अकबरपुर स्टेशन पर कैफियत एक्सप्रेस संख्या 4025/4026 का ठहराव कराया जाए।

2 अयोध्या में घाघरा नदी पर करोड़ों रुपया लागत के रेलवे पुल निर्माण के समय ट्रैक निर्माण कर अयोध्या को पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय गोरखपुर से सीधा जोड़ने की घोषणा की गई थी जिससे गोरखपुर अयोध्या होकर इलाहबाद तक सीधी जुड़ जाएगा, के क्रम में अयोध्या से छावनी कलवारी धनघटा होकर विश्व प्रसिद्ध मगहर कबीर मढ़ से जोड़ते हुए गोरखपुर को सीधा ट्रेन सुविधा से जोड़ने हेतु ट्रैक निर्माण कराया जाए।

3 लखनऊ गोरखपुर के बीच ट्रेनों के बड़ी संख्या में आवागमन पूर्व से 100 प्रतिशत से ज्यादा बढ़ चुका है, ट्रैक डबलिंग का कार्य गोण्डा तक लगभग पूर्ण हो चुका है, को गोरखपुर तक तत्काल पूर्ण कराया जाए तथा लखनऊ से गोरखपुर तक ट्रैक विद्युतीकृत कराया जाए।



SHRI A.V. BELLARMIN (NAGERCOIL): Mr. Chairman, Sir, I express my gratitude for the opportunity given to me. I would utilise this opportunity to echo the voice of the people of Tamil Nadu, especially, of Kanyakumari district in the matter of development in the Railways. The Railway in my district started commissioning in 1989, and despite the passage of more than a quarter century it is still in its nascent stage.

The people in Kanyakumari district, in particular, and in Tamil Nadu, in general, crave for urgent development in all areas, namely infrastructure, passenger amenities, introduction of new trains, and extension of running trains. The present level of traffic, the number of crossing trains, frequent disruption in the existing single-line due to landslide and other natural calamities, etc. have caused havoc. Therefore, it calls for doubling of the lines from Trivandrum to Kanyakumari and Kanyakumari to Tirunelveli.

The signalling system is to be improved commensurate with the fast developing technological advancements. The century-old existing system has to be replaced by the Route-relay Interlocking System. The shunting-neck, the pit-lines, and the expansion of the additional and existing platforms at the Nagercoil Railway Station is an urgent need of the hour.

Computerised Reservation Counters at Kuzhithurai and Eraniel, and full utilisation of all the Computerised Reservation Centres at Nagercoil are also essential and immediate need of the hour.

We are also expecting to get a night train from Nagercoil to Coimbatore. There is a train named Nagercoil-Kottayam passenger. I would request that it should be reintroduced. A connecting train to train number 6731, that is, Tuticorin-Mysore should also be made available to us.

The Madurai-Delhi Sampark Kranti Express should be extended up to Kanyakumari. The Netravathi Express should also be extended up to Kanyakumari. I would like to say that it would be justifiable if all the long-distance trains are to depart and terminate at Kanyakumari as Kanyakumari is acclaimed as one of the tourist centres of international importance.

In addition, in view of the increasing passenger traffic at Nagercoil, it will be more convenient if, at least, two more coaches are exclusively earmarked for reservation at the Nagercoil junction. It will be economically viable, and also passenger friendly if a new station is opened at Parvathipuram. A proposal of

approximately Rs. 65 crore for immediate developmental needs of that line was worked out. It is with the Trivandrum Division, Southern Railway. I would request that this also should be included in it. . (*Interruptions*)

Before I conclude, I would like to narrate an event that averted a major train accident on the Trivandrum-Nagercoil line in my district. Shrimati Amala Mary, a coolie and a hutment dweller near the railway track saw rubble and debris on the tracks due to landslide from the nearby hillock. She also saw a passenger train coming towards that direction itself. Realising the danger, she tore a portion of her saree -- which was accidentally red in colour -- and dared to wave it in the air while standing in the middle of the track. This alerted the driver of the train to see the danger, and immediately stopped the train. This action on her part averted a big accident, and saved the lives of hundreds of passengers. Of course, her altruistic adventure was duly recognised and rewarded by the Government of Tamil Nadu. I expect that our Government would also adequately appreciate her actions by giving her son or daughter a suitable job in the Railways.

Lastly, I would request for a referral hospital to be set up at Nagercoil to cater to the medical requirements of the railway staff residing in the staff quarters.

I earnestly request for sincere consideration of my pleadings.

MR. CHAIRMAN: There are 20 more speakers. If any hon. Member has written script with him, with one sentence, he can place it on the Table and that will form part of the record. That will be a very good cooperation.

Now, I give the floor to Shri B. Mahtab.

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): I come to the point right away. The Railways own 2,16,717 wagons, 39,236 coaches, 7,739 locomotives and runs 14,444 trains daily. It is a unique achievement. I should express in unequivocal terms that invariably today the trains are running in time. But at the same time, I would like to draw the attention of the Minister and his colleagues, through you, Sir, that Railways is the second largest land owner in the country with 4.23 lakh hectares of land under their control. You want to commercially exploit 43 thousand hectares of vacant land. You have identified 61 major sites and 54 smaller sites. Though it will not generate that much of funds, you want to fully utilise the unused land and the encroached land for the greater interest of the public.

You want to create a Rail Land Development Authority. You want to commercially utilise this land and want Parliament's sanction. Are you coming up with any Bill in this Session? The Committee has suggested that you should return the land to the respective State Governments from whom you have acquired free of cost to lay the railway line. What is your opinion on this suggestion? I think, you can express yourself while answering this point.

You want to keep some land for your use, that is, to establish new railway lines, and you also want to establish production units and other facilities. You have also identified the vacant land which you do not want to use. On this point, we would like to know the details from you.

I would like to draw the attention of the Minister, through you, Sir, to the cumulative effect of years of apathy and neglect by the Railways towards Orissa. A number of things are happening today in Orissa. As rightly mentioned, it is the 'happening State' of the country today. A lot of mega industries are coming to Orissa. If you invest in Orissa today, you will enable the Railways to earn more revenue.

What do you intend to do with the large tracts of vacant land lying in Orissa. *Malgodown* near Cuttack, the oldest Railway Station which is more than 100 years old. A lot of land is lying there. *Malgodown* had been erected there for

more than 100 years. You can utilise that land through cooperatives and through different avenues. Do you intend to utilise this land which you do not require?

**19.00 hrs.**

At the same time, there are a few other major points which I would like to draw your attention to. One is regarding the trains and the second is regarding the development activities like track renewal and erection of new bridges. I know you cannot make new declarations in the Supplementary Budget. Allocations which have already been made, and the assurance which was already given to us by the Minister himself when all-party delegation had met him, has not been kept. It has saddened us. We expected that the word which the Minister has given to the Members of Parliament representing Orissa would be kept.

Talcher-Paradip second line is under construction for a long time. Second bridge over Mahanadi is taking quite a long time to come up. Second line from Cuttack to Paradip has been delayed. I will just give one instance. We need a level crossing from one part of Rajhans to the other side which also has a population of more than 5000. I have been pleading for that level crossing for the last three years. I have met the Minister and personally requested him. I do not know why it has not materialised. Unless that level crossing comes up, the second line connecting Paradip is not going to be constructed. For the second opening in Cuttack Railway Station, money is there. I do not know why that thing is not progressing.

I would like to draw your attention to the name of an Express train, the Hirakhand Express, which plies from Nizamuddin to Puri. However, the ticket which you purchase from Delhi shows it as Hiraakund. There is no place, no area, or no locality named as Hiraakund. It should be either Hiraakud or Hirakhand. There is no such place called Hiraakund in Orissa. . (*Interruptions*) I do not know whether it is there in Uttar Pradesh or not, but there is Hirakhand in Orissa. There is no meaning for Hiraakund. So, either 'n' should be deleted in Hiraakund to make it Hiraakud, or 'u' should be replaced by 'a' and 'h' should be added to make it Hirakhand. That signifies a large tract of western Orissa which is called Hirakhand. Apart from that, that Express train should run daily. That is a very popular train connecting Puri. So, it should run daily.

I would also like to mention about Puri Express. . (*Interruptions*) These are certain things which need a little bit of elaboration. Since the '70s, bogies of

Puri Express have not been changed. This is not just about the Puri Express, this is about the passenger amenities and a year was devoted to passenger amenities. How do you select the trains for change of bogies? What is the criteria you have fixed for changing the bogies of trains?

I would like to bring to your notice about undivided Koraput District which is a virgin District. It needs development. Industries are coming up. Networking of Railways in Koraput will not only bring in dividends for the State of Orissa but it will bring in dividends also for the Railways. Railways will be richer if Koraput is provided with more railway lines.

The West Coast of this country should be connected to Orissa with faster trains. We have hardly two or three trains now. One Kurla train is there, one Konark train is there, and one Okha train is there to Gujarat. But we need more trains.

MR. CHAIRMAN : All other things you can give in writing.

SHRI B. MAHTAB : I have just mentioned. . (*Interruptions*) We have been giving it in writing. Irrespective of party affiliations, all the hon. Members from Orissa have met the hon. Minister. . (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : There are many more Members to speak. You can lay it on the Table. It will form part of the record.

. (*Interruptions*)

SHRI B. MAHTAB : We met the hon. Minister in his office. We also met the Chairman of the Railway Board. But I am sorry to say that nothing has happened. We always hope for the best. Let us expect... . (*Interruptions*) We need a direct train to Bangalore. Please consider. . (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri D.K. Audikesavulu.

SHRI B. MAHTAB : I am concluding within one minute. . (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Nikhil Kumar Choudhary.

SHRI B. MAHTAB : However, I hope good sense will prevail and the suggestions which we have given will be considered with fuller strength. Thank you, Sir.

MR. CHAIRMAN: You have taken 11 minutes.

**श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार) :** सभापति महोदय, रेलवे के सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स फार ग्राण्ट्स पर चर्चा के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। मैं आदरणीय श्री राम गोपाल यादव जी के वक्तव्य के साथ अपने को सम्बद्ध करते हुए कहना चाहता हूँ जैसा कि उन्होंने कहा कि ग्रामीण पृष्ठभूमि, गाय और भैंस चराने वाले लोग इस सदन में पहुंचकर रेलवे के जरिए रेल की सेवा कर रहे हैं। मुझे खुशी है कि मैं भी ग्रामीण पृष्ठभूमि से आता हूँ। पहले भी गाय, भैंस चराया है और अभी भी मौका मिलने पर कभी-कभी करता हूँ। मुझे दुख इस बात का है कि रेलमंत्री जी और हममें इन बातों का साम्य तो है, लेकिन हमारी जो सुविधाएं रेलवे में थीं, वे हमसे छीन ली गयी हैं। मुझे इसका दुख है। जिस पृष्ठभूमि के हम लोग हैं और फिर हम बिहार से आते हैं, राज्यमंत्री जी भले ही बिहार से न हों, लेकिन हमारे रेलमंत्री जी बिहार से आते हैं और उस नाते, जो हमारी सुविधाएं छीनी गयी हैं, उस पर मुझे एतराज है। श्री राम कृपाल यादव जी बैठे हुए हैं। उन्होंने कहा है कि रेल ने लाभ कमाया है, इस मुझे भी गर्व है। लेकिन रेल पहले भी घाटे में नहीं थी। जब रेल लाभ में है तो फिर कल्याणकारी योजनाएं चलनी चाहिए और मुझे यह कहते हुए दुख है कि जो काम श्री नीतिश कुमार जी के जमाने में शुरू किए गए थे, उन पर विराम लग गया है। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र कटिहार से शुरूआत करना चाहता हूँ। कटिहार में जो डिविजनल रेलवे हैडक्वार्टर है, वह अपने आप में स्ट्रैजिक प्वाइंट ऑफ व्यु और दूसरे क्षेत्रों को जोड़ने के ख्याल से भी एक महत्व रखता है। कटिहार से बांग्लादेश नजदीक है, कटिहार से नेपाल नजदीक है, कटिहार से भूटान नजदीक है और वहां के लिए ट्रेन्स जाती हैं। नीतिश जी के जमाने में कटिहार से जोगबनी तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का काम शुरू हुआ था और उसी समय कटिहार से राधिकापुर, जो बांग्लादेश की सीमा के नजदीक है, वहां भी ब्राडगेज का काम शुरू हुआ था। लेकिन मुझे दुख है कि नीतिश जी के समय में जो सारे काम किए गए, वे सारे प्रोजेक्ट बनकर तैयार हैं, मिट्टी का सारा काम हो चुका है, लेकिन रेलवे लाइन के अभाव मते वह काम पूरा नहीं हुआ है। रेलवे अथारिटीज का कहना है कि अगर हमें 200 करोड़ रूपए मिल जाएं तो हम चार महीने में इसे बहाल कर देंगे।

मैं कहना चाहता हूँ कि ब्राडगेज के जो काम हैं, उन पर तत्काल काम शुरू होना चाहिए। कटिहार में रेल लाइन पहुंच रही है। कटिहार को रेल लाइन से जोड़ने का काम हो रहा है, लेकिन वह काम बारसोई से राधिकापुर होते हुए रायगंज तक हो रहा है, जहां से हमारे मंत्री श्री दासमुंशी आते हैं। वहां भी काम हो, हमें कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन कटिहार से बारसोई का ब्राडगेज का काम कटिहार से जोबनी का ब्राडगेज का काम जो है, उस पर अमल किया जाना चाहिए। मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि कटिहार से बरौनी तक पहले दोहरी लाइन थी। लेकिन जब ब्राडगेज हुई, तो वह इकहरी लाइन हो गई। मैं देख रहा हूँ इस अनुदान की मांगों में इस बात का उल्लेख है कि बेगुसराय और तिलरत पर मनसी और महेशपुर पर काम शुरू हुआ था। मेरी मांग है कि पहले जो काम शुरू हुआ था, कटिहार और सेवापुर का, वह तेजी से शुरू करना चाहिए। इसी तरह से इस अनुदान की मांगों में इस बात का उल्लेख है कि बेगुसराय और तिलरत के बीच काम शुरू करने के लिए पैसा मांगा गया है। पुरसेवा से थाना दीजपुर के लिए भी पैसा मांगा गया है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। उन्होंने बिहार के अंदर जो उपेक्षित और पिछड़ा हुआ इलाका है, उसके संवर्धन के लिए, दोहरी लाइन बिछाने के काम में तत्परता दिखाई है। इसलिए इसे जल्द से जल्द ब्राडगेज किया जाए।

मैं दो बातें और कह कर अपनी बात समाप्त करूंगा। हमारा पड़ोसी राज्य पश्चिम बंगाल है। जो ट्रेन्स गुवाहाटी से चलती हैं, वे बिहार का लम्बा रास्ता नापते हुए पश्चिम बंगाल जाती हैं। बारसोई में जो उनका ठहराव था, वह उठा लिया गया है। हम चाहते हैं कि बारसोई पर दार्जिलिंग मेल का ठहराव होना चाहिए। इस ट्रेन का नम्बर 2343-2344 है। मैं कहना चाहता हूँ कि बारसोई रेलवे स्टेशन बहुत बड़ा स्टेशन है और यहां पर कई रेलगाड़ियां आती-जाती हैं। असम, बिहार और दिल्ली से आने वाली रेलगाड़ियां यहां से गुजरती हैं। इसके अलावा पश्चिम बंगाल से चेन्नई और त्रिवेंद्रम तक जाने वाली रेलगाड़ियां भी यहां से गुजरती हैं। नीतीश जी के समय में हमें कुछ रेलगाड़ियों का ठहराव मिला था। लेकिन अब कई रेलगाड़ियों का ठहराव बारसोई से उठा लिया



गया है। बारसोई में न्यू जलपाईगुड़ी, जिसका नम्बर 2509-2510 है और सियालदाह एक्सप्रेस का ठहराव होना चाहिए।

मैं कोई भाषण नहीं दे रहा हूँ, सिर्फ अपने क्षेत्र की बात कह रहा हूँ। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि जोधपुर-गुवाहाटी एक्सप्रेस, द्वारका एक्सप्रेस, लोहित एक्सप्रेस, डिब्रूगढ़ एक्सप्रेस, न्यू जलपाईगुड़ी एक्सप्रेस और अमृतसर एक्सप्रेस का ठहराव बारसोई में होना चाहिए।

मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। कटिहार से एक ट्रेन जनशताब्दी एक्सप्रेस चलती थी। वह कटिहार से बिहार की राजधानी पटना जाती थी। जनशताब्दी को हटा दिया गया है। उसके स्थान पर इंटरसिटी हमें मिली है। वह रेलगाड़ी इतनी धीमी रफ्तार से चलती है, यात्री कब अपने घरों को पहुंचेंगे कुछ पता नहीं रहता। मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि इस ट्रेन को नियमित किया जाए, उसमें पैसा भी कोई खर्च होने वाला नहीं है और इंटरसिटी ट्रेन को ठीक से चलाना चाहिए। हो सके तो जनशताब्दी भी चलाएं। इसी तरह से महानंदा ट्रेन हटा दी गई है।

MR. CHAIRMAN : There are a number of papers with you. You can lay it.

. (Interruptions)

SHRI NIKHIL KUMAR CHOUDHARY : I have given all the papers to the hon. Railway Minister. . (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

. (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go no record.

(Interruptions) . \*

**\*श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार) :**सभापति महोदय, जैसा कि आपको मालूम होगा कि 4083 अप एवं 4084 डाउन महानंदा एक्सप्रेस कटिहार एवं दिल्ली के बीच चला करती थी। कुछ साल पहले इस ट्रेन का विस्तार न्यू जलपाइगुड़ी तक कर दिया गया, जिसमें इसका बड़ा हिस्सा कटिहार में रखा गया तथा कुछ हिस्सा को लिंक एक्सप्रेस करके न्यू जलपाइगुड़ी तक चलाया जाने लगा। इसके विरोध में कई दिनों तक जन आंदोलन भी चला था। आपको मालूम होगा कि

महानंदा पूर्वोत्तर बिहार, जिसके अंतर्गत कटिहार, पूर्णिया, अररिया, किशनगंज, मधेपुरा, सहरसा एवं सुपौल के मजदूरों का ट्रेन के नाम से जाना जाता है। इस क्षेत्र के गरीब मजदूर वर्ग कटिहार से अपना यात्रा प्रारंभ कर दिल्ली जीविकोपार्जन के हजारों की संख्या में प्रतिदिन यात्रा करते हैं। लेकिन अब इस ट्रेन को पुनः अलीद्वार तक विस्तार कर दिया गया है। इससे पूर्वोत्तर बिहार की जनता काफी आक्रोश में है। यदि इस ट्रेन का विस्तार अलीद्वार तक रहेगा तो इस क्षेत्र से यात्रा करना अत्यंत कठिन हो जायेगा। अतः आपसे आग्रह है कि महानंदा ट्रेन को पूर्ववत् रहने दिया जाये अन्यथा इस क्षेत्र की गरीब जनता को इस ट्रेन से यात्रा करना कठिन हो जायेगा।

महोदय, हाटे बजारे ट्रेन का परिचालन पुनः कटिहार से शुरू करने हेतु मैंने आपसे कई बार व्यक्तिगत अनुरोध भी किया है कि 3163 अप एवं 3164 डाउन ट्रेनों का परिचालन पुनः कटिहार से शुरू किया जाये क्योंकि यह ट्रेन कटिहार, अररिया, पूर्णिया, किशनगंज तथा नेपाल के यात्रियों के लिए कलकत्ता से रोजमर्रा व्यवसाय करने का एकमात्र साधन है। लेकिन जब से इस ट्रेन का विस्तार बरौनी से कर दिया गया है, यहां के व्यवसायियों को भारी आर्थिक नुकसान हो रहा है। दूसरी ओर बरौनी की ओर से इस ट्रेन में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या काफी कम रहती है, जिस कारण इस ट्रेन को शायद सहरसा से चलाये जाने का निर्णय लिया गया है लेकिन सहरसा से चलाये जाने से भी इस ट्रेन की स्थिति पूर्ववत् ही रहेगी, इससे चलने वाले यात्रियों की संख्या आशा से कम रहेगी।

---

\*Not Recorded.

\*...\* This part of the speech was laid on the Table.

अतः आपसे अनुरोध है कि 3163 अप एवं 3164 डाउन हाटे-बजारे एक्सप्रेस ट्रेन का परिचालन पुनः कटिहार से चलाकर यहां के व्यवसायियों को हो रहे भारी आर्थिक क्षति से राहत दिलायी जाये।

महोदय, टाटा लिंक एक्सप्रेस का पुनः परिचालन की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करते हुए कहना है कि टाटा लिंक एक्सप्रेस ट्रेन पूर्वोत्तर बिहार के यात्रियों को दक्षिण बिहार तथा झारखंड जाने के लिए एकमात्र ट्रेन था। इस ट्रेन का परिचालन को रेलवे के आर्थिक घाटे के कारण रोकने का बहाना बनाया गया है। जबकि इस ट्रेन के लिए प्रत्येक दिन यात्रियों का आरक्षण प्रतीक्षा सूची में ही देखा जाता रहा है। लेकिन फिर भी ट्रेन को आर्थिक घाटे में चलने की बात समझ में नहीं आती है। इस ट्रेन के परिचालन बंद किए जाने से इस क्षेत्र की जनता में काफी असंतोष है। आपसे अनुरोध है कि अपार जनहित में टाटा लिंक एक्सप्रेस का परिचालन पुनः शुरू किया जाये।

महोदय, गाडी नं0 2509-2510 अप एवं डाउन का बारसोई रेलवे स्टेशन पर ठहराव के संबंध में कहना चाहता हूं कि न्यू जलपाइगुड़ी-सियालदह एक्सप्रेस बिहार के कई मुख्य रेलवे स्टेशन होते हुए गुजरती है। लेकिन किसी भी रेलवे स्टेशन पर इसका ठहराव नहीं है। जबकि मेरा क्षेत्र कटिहार का मुख्य व्यवसायिक बाजार कोलकाता है। दूसरे कटिहार में एन एफ रेलवे का मंडल कार्यालय भी स्थित है, जिसका मुख्य लिंकिंग रेलवे स्टेशन बारसोइ है। लेकिन खेद की बात है कि उपरोक्त ट्रेन का बिहार में बारसोइ जैसे मुख्य स्टेशन पर भी ठहराव नहीं है जबकि पं0 बंगाल में एक छोटा सा स्टेशन रामपुर हाल्ट में इसका ठहराव है।

आपसे अनुरोध है कि बारसोइ रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त ट्रेन का ठहराव हेतु आवश्यक आदेश दिया जाये ताकि कटिहार जिले के यात्री यहां से पं0 बंगाल के विभिन्न स्टेशन, खासकर कोलकाता, पर यात्रा कर सकें। मुझे विश्वास है कि बारसोइ रेलवे स्टेशन पर इस ट्रेन के ठहराव से रेलवे की आय में आशातीत वृद्धि होगी तथा इस क्षेत्र की जनता भी लाभान्वित होगी।

महोदय, बारसोई रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों का ठहराव के संबंध में सूचित करना है कि पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे, कटिहार मंडल अंतर्गत बारसोइ रेलवे स्टेशन सामरिक तथा राजनैति

दृष्टिकोण से काफी महत्वपूर्ण है। यह रेलवे स्टेशन बंगलादेश, असम तथा बंगाल को बिहार के साथ जोड़ता है। लेकिन खेद की बात है कि एक तरफ रेल मंत्रालय जहां रेलवे के बदले परिदृश्य के साथ ऐसे रेलवे स्टेशनों को चिन्हित कर रही है जो कि सामरिक एवं राजनैतिक दृष्टि से महत्वपूर्ण है लेकिन दूसरी ओर तीन राज्यों तथा एक अंतर्राष्ट्रीय सीमाओं को जोड़ने वाले इस रेलवे स्टेशन की ओर सरकार का ध्यान अब तक नहीं गया है।

आपसे व्यक्तिगत अनुरोध है कि इस रेलवे स्टेशन पर यहां से गुजरने वाली सभी मेल एवं एक्सप्रेस रेलगाड़ियों, जोधपुर-गुवाहाटी एक्सप्रेस, द्वारका एक्सप्रेस, लोहित एक्सप्रेस, डिब्रुगढ़-अमृतसर एक्सप्रेस, न्यूजलपाइगुड़-सियालदह एक्सप्रेस तथा दार्जिलिंग मेल रेलगाड़ियों का ठहराव किया जाये तथा इस रेलवे स्टेशन को एक आधुनिक स्टेशन के रूप में विकसित किया जाये।

गाडी सं.0 2343-2344 दार्जिलिंग मेल का बारसोड़ रेलवे स्टेशन पर ठहराव के संबंध में आपका ध्यान आकृष्ट करते हुए कहना है कि यह गाडी गुवाहाटी से सियालदह तक जाती है जो कि बिहार राज्य के कड़ रेलवे स्टेशनों से होकर गुजरती है। पूर्व में इस ट्रेन का ठहराव बिहार के बारसोड़ रेलवे स्टेशन पर था। संप्रति इसका ठहराव इस रेलवे स्टेशन से हटा लिया गया है। इससे बिहार राज्य के खासकर कटिहार जिले के यात्रियों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। पूर्व में इस ट्रेन के आरक्षण का कोटा सालमारी रेलवे स्टेशन, एन.एपु. रेलवे, पर उपलब्ध था, जो कि आजकल वापस ले लिया गया है। इससे भी यहां के यात्रियों में काफी क्रोध है।

अतः आपसे अनुरोध है कि ट्रेन संख्या 2343-2344 दार्जिलिंग मेल का पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के बारसोड़ रेलवे स्टेशन पर ठहराव तथा सालमारी रेलवे स्टेशन पर आरक्षण का कोटा पुनः बहाल किया जाये।

महोदय, मैं आपका ध्यान मालदा एवं हावड़ा बीच चलने वाली 2065-2066 जन शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाडी की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। यह गाडी घाटे में चल रही है क्योंकि इसी समय में मालदा-हावड़ा के बीच इंटरसीटी एक्सप्रेस चलती है। जैसाकि आपको मैं कड़ बार

व्यक्तिगत रूप से अनुरोध भी कर चुका हूँ कटिहार एवं हावड़ा के बीच कोड़ सीधी ट्रेन नहीं है। कटिहार और सियालदह के बीच एकमात्र सीधी ट्रेन हाटे बजारे एक्सप्रेस चलती भी थी, जिसका परिचालन बरौनी से हो जाने के कारण यहां के यात्रियों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। यदि 2065-2066 जनशताब्दी ट्रेन को कटिहार-हावड़ा के बीच चलायी जाये तो घाटे में चल रही ट्रेन मुनाफे में चलेगी साथ ही साथ कटिहार, पूर्णियां, अररिया, किशनगंज तथा नेपाल से आने वाले यात्रियों को हावड़ा जाने के लिए सीधी ट्रेन मिल जायेगी।

अतः आपसे व्यक्तिगत अनुरोध है कि कि इस गाडी को कटिहा-हावड़ा के बीच चलाने का आदेश देकर यहां की जनता को लाभान्वित किया जाये।\*

. (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : He has a number of papers with him. He can hand them over here and lay the same.

Now, Shri Surendra Prakash Goyal.

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़) :** माननीय सभापति जी, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। माननीय रेल मंत्री जी का मैं आभार व्यक्त करते हुए एक बात कहना चाहता हूँ कि उन्होंने जो भी बजट में लाभ दिखाया गया है उसका फायदा तब तक नहीं होगा, जब तक कि उत्तर प्रदेश से गुजरने वाली रेलों में सुधार नहीं होगा।

मान्यवर, विपक्षी दल वाले बजट का विरोध भी करेंगे और बजट में मांग भी करेंगे। इसलिए आप लोग बजट का समर्थन करना भी सीखो ताकि आपको पैसा मिले।

**19.16 hrs.**

(Shri Balasaheb Vikhe Patil in the Chair)

गाजियाबाद एनसीआर के अंतर्गत आता है, इसलिए वहां पर देहरादून-शताब्दी एक्सप्रेस को गाजियाबाद स्टेशन पर रोका जाए। साहिबाबाद स्टेशन पर और नया गाजियाबाद स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत रिजर्वेशन काउंटर होना चाहिए। श्रमजीवी का ठहराव हापुड़ स्टेशन पर होना चाहिए। हापुड़ देश की बहुत बड़ी अनाज मंडी है। मोदी नगर जो इंडस्ट्रियल टाउन है, वहां पर हनुमानपुरी में छोटा सा अंडर-ब्रिज बनना चाहिए जिससे लोगों का आवागमन सुरक्षित हो सके। सिम्भावली और मोदी नगर में फुट-ओवर-ब्रिज की व्यवस्था करायी जाए। मैं प्रदेश सरकार को भी धन्यवाद दूंगा जिन्होंने हापुड़ से मेरठ के लिए, अपना 50 प्रतिशत शेयर आरओबी के लिए देना मंजूर किया है। बाकी का काम रेल मंत्रालय से होना है, इसलिए हापुड़ से मेरठ तक आरओबी बनवाने की व्यवस्था रेल मंत्रालय द्वारा कराई जाए। साथ ही साथ गाजियाबाद विकास प्राधिकरण के माध्यम से हम कहना चाहते हैं कि इसका आधा पैसा स्टेट सरकार से मंजूरी के बाद गाजियाबाद विकास प्राधिकरण देने के लिए तैयार है। सैक्टर 23 जो मेरठ रोड को जोड़ता है, कविनगर जो बुलंदशहर को जोड़ता है। एनएच-58 जो एनएच-24 को जोड़ता है, इनके लिए इस तरह से मंजूरी दी जाए ताकि लोगों को लाभ हो सके। स्टेट अपनी तरफ से फंड देने के लिए तैयार है। फंड देने का माध्यम जीडीए हो सकता है, राज्य सरकार हो सकती है और वह गाजियाबाद के लिए फंड देने को तैयार है।

गाजियाबाद एनसीआर के अंतर्गत भी आता है। मेट्रो के लिए भी फंड गाजियाबाद विकास प्राधिकरण और स्टेट सरकार देने के लिए तैयार हैं। मेट्रो की व्यवस्था भी कराने की कृपा करें।

सिम्भावली जो इंडस्ट्रियल टाउन है वहां पर एक गाड़ी रुकती है, मेरा अनुरोध है कि वहां भी किसी न किसी गाड़ी के ठहराव की व्यवस्था करें।

माननीय रेल मंत्री जी ने जो सप्लीमेंटरी डिमांड की मांग की है, उस तरफ वाले भी इसका ध्यान रखें और इस बजट को पास करें। गाजियाबाद-मेरठ लाइन का विद्युत्तीकरण हो ताकि लोगों को उसका लाभ मिल सके। सारी गाड़ियों को गाजियाबाद रुकवाने की व्यवस्था कराई जाए, क्योंकि गाजियाबाद बहुत डैवलेप सिटी है। नोएडा, गाजियाबाद, हापुड़, दादरी, पिलखुआ के तमाम लोगों को उसका लाभ मिल सके। जो बजट पेश हुआ है मैं उसका समर्थन करता हूं और पुनः रेल मंत्रालय और रेल मंत्री जी की प्रशंसा करता हूं।

**\*प्रो. एस.पी. िंसह बघेल (जलेसर) :** महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इस अवसर पर मैं अपनी लोक सभा जलेसर एवं क्षेत्रीय रेल संबंधी समस्याओं की तरफ भी रेलमंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

महोदय, मेरे लोकसभा क्षेत्र जलेसर की टून्डला, एतमादपुर, अवागढ़, फिरोजाबाद शहर तथा इसके देहात में जैन धर्मावलम्बी रहते हैं। वे शिखर जी के दर्शन करने जाते हैं। टून्डला जंक्शन पर लम्बे समय से नीलांचल एक्सप्रेस के ठहराव की मांग हो रही है। लम्बे समय से मैं स्वयं टून्डला जंक्शन रेलवे स्टेशन पर नीलांचल एक्सप्रेस के ठहराव की मांग करता चला आ रहा हूँ। मेरा निवेदन है कि टून्डला जंक्शन पर नीलांचल एक्सप्रेस रोकी जाए ताकि जैन धर्म को मानने वाले शिखर जी के दर्शन कर सकें। टून्डला पर कैफियत एक्सप्रेस तथा दिल्ली-रीवा एक्सप्रेस भी रोकी जाए।

महोदय, टून्डला जंक्शन आगरा से मात्र 20 किलोमीटर दूर है। दिल्ली-लखनऊ शताब्दी टून्डला जंक्शन होकर जाती है। आगरा एक ऐतिहासिक एवं पर्यटन के दृष्टिकोण से अत्यन्त महत्वपूर्ण शहर है। बहुत सारे पर्यटक आगरा आते हैं तथा आगरा से लखनऊ जाना चाहते हैं। इसी प्रकार टून्डला स्टेशन आगरा, एटा, फिरोजाबाद, हाथरस जनपद का केन्द्र बिन्दु है। अतः शताब्दी जो दिल्ली से लखनऊ जाती है, टून्डला जंक्शन पर अवश्य रोकी जाए। आगरा, दिल्ली-भोपाल मार्ग पर है, जहां दिल्ली-भोपाल शताब्दी आगरा ठहरती है। आगरा के यात्रियों को लखनऊ जाना होता है। टून्डला जंक्शन आगरा के अत्यंत नजदीक है, अतः टून्डला स्टेशन पर शताब्दी रोकना आगरा के लिए आवश्यक है। गोमती एक्सप्रेस को पकड़ने के लिए आगरा के यात्री टून्डला ही जाते हैं। कृपया टून्डला जंक्शन पर दिल्ली-लखनऊ शताब्दी को रोका जाए।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र जलेसर के महत्वपूर्ण जंक्शन जलेसर रोड़ स्टेशन पर संगम एक्सप्रेस रोकी जाए, क्योंकि संगम एक्सप्रेस मेरठ से इलाहाबाद जाती है तथा इलाहाबाद में यूपी का उच्च न्यायालय है। उच्च न्यायालय में क्षेत्रीय जनता को मुकदमों के सिलसिले में आना-



जाना पड़ता है। जलेसर रोड़ स्टेशन अलीगढ़, हाथरस, आगरा जिले का केन्द्र बिन्दु है। अतः जलेसर रोड़ स्टेशन पर संगम एक्सप्रेस रोकी जाए।

महोदय, इसी प्रकार जलेसर लोक सभा का एक महत्वपूर्ण स्टेशन बरहन जंक्शन है। वहां के लोगों को दिल्ली आना-जाना पड़ता है। क्षेत्रीय जनता की बड़ी मांग है कि बरहन जंक्शन पर मुरी एक्सप्रेस एवं महानन्दा एक्सप्रेस को रोका जाए। मेरा माननीय रेलमंत्री जी से अनुरोध है कि बरहन जंक्शन पर मुरी एवं कटिहार (महानन्दा) एक्सप्रेस रोकी जाए।

---

\*Speech was laid on the Table.

महोदय, टून्डला रेलवे स्टेशन के पश्चिमी एवं पूर्वी गेट रेलों के आने पर घंटों बंद रहते हैं। लोगों को आने-जाने में बहुत असुविधा होती है तथा दोनों गेटों का संबंध सैकड़ों गांवों से हैं। ये गांव रेल एवं यमुना नदी के बीच के हैं। उन्हें टून्डला आने के लिए इन्हीं फाटकों से गुजरना पड़ता है। कृपया टून्डला रेलवे स्टेशन के पूर्वी अथवा पश्चिमी गेट पर रेल का ओवर ब्रिज अथवा अन्डर ब्रिज बनाया जाए।

महोदय, बरहन जंक्शन से एक रेल लाइन एटा तक जाती है, उस पर केवल एक ही गाड़ी सवारी चलती है कृपया बरहन एटा लाइन पर रेल बस चलाने का कष्ट करें। एटा से कासगंज मात्र 35 किलोमीटर की दूरी पर है तथा बरहन से एटा के लिए रेल है। एटा से कासगंज को यदि रेल लाइन से जोड़ दिया जाए तो कासगंज पर जो मीटर गेज की लाइन है जो ब्राड गेज में परिवर्तित हो रही है। एटा की जनता बरेली, लखनऊ, कानपुर से जुड़ जाएगी।

महोदय, आगरा फोर्ट रेलवे स्टेशन आगरा का एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है, जो बहुत ही गंदा तथा अविकसित है। नागरिक सुविधाओं का अभाव है। प्लेटफार्म उत्थन्त जर्जर अवस्था में है। गंदगी बहुत रहती है तथा सम्पूर्ण भारत से यात्री एवं पर्यटक आते हैं। कृपया आगरा फोर्ट रेलवे स्टेशन का सौंदर्यीकरण किया जाए। आगरा केन्ट स्टेशन पर दिल्ली त्रिवेन्द्रम राजधानी तथा आगरा से गुजरने वाली प्रत्येक राजधानी रोकी जाए क्योंकि आगरा एक पर्यटन स्थल है और यहां पर ताजमहल को देखने के लिए पूरे हिन्दुस्तान से एवं विदेशों से पर्यटक आते हैं। आगरा से लखनऊ के लिए सुबह के समय कोई गाड़ी नहीं है। एक गाड़ी सुबह पांच बजे आगरा से चलकर लखनऊ चलायी जाए तथा अपरान्ह में लखनऊ से चलकर आगरा के लिए एक इंटरसिटी गाड़ी चलायी जाए।

महोदय, टून्डला-बरहन-एटा लाइन पर एक रेल 1-इवीटी, 2-इवीटी चलती है। इसके स्टेशन राजारामपुर, टेहू, कुसवा आदि पर टिकट के लिए कोई रेल अधिकारी नहीं होता है। इन जगहों पर टिकट घर बनाए जाएं। फिरोजाबाद, टून्डला, बरहन जंक्शन, जलेसर रोड़ स्टेशन का सौंदर्यीकरण किया जाए।

MR. CHAIRMAN : Thank you.

Shri Chhewang Thupstan -- Not present.

Shri Francis George -- Not present.

Okay, Shri Varkala Radhakrishnan.

Shri Radhakrishnan, you may make your own judgement now!

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL): Sir, I rise to support the Demand for Supplementary Grant and also the Demand for Excess Grants for Railways.

Before I deal with this, I may first submit that there is a general feeling in my State of Kerala that the Railways are neglecting that State. That feeling has changed recently, but it is not fully over.

The main question that I wish to submit to the House through you is that we are greatly in need of a separate Zone. If the Railways in Kerala are to be developed, we must be given a separate Zone. Now, we form a part of the Chennai Zone and it is not in a position to help us. Among the various Divisions, two Divisions are there - Palghat Division and Trivandrum Division. The Chennai Zone with its headquarters at Chennai, is not in a position to look after the demands of the State of Kerala. Two Divisions are given, as per schedule.

My friends from Tamil Nadu were demanding here, some time back, for a separate Salem Division. It is a good suggestion. It will have some portion of Palghat Division; that is justifiable. That very same reason is applicable for giving us a separate Zone. If Salem Division is created, some portion of Palghat Division will go; I have no objection to that and it is a good one. In future case, there may be Madurai Division or Kanyakumari Division and so, they will demand some portion from out of the Trivandrum Division. It is allowable and I have no objection.

But the only question is that Kerala must be provided with a separate Zone. That is the only solution and I strongly demand that a separate Zone for Kerala must be sanctioned. The Railway Board and the Railway Ministry should take immediate steps for sanctioning a separate Zone for the State of Kerala. At the same time, I also demand that the Salem Division, as demanded by my Tamil Nadu friends may be sanctioned along with a new Zone for Kerala; both the things should be sanctioned together - firstly a separate Zone for Kerala and so also, a separate Division for Salem with a portion of Palghat Division. This is the first demand.

MR. CHAIRMAN: Thank you. You may conclude now.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : I do not want to go into the details. There are demands for several trains and I am not going into those details.

In the long distance trains, thefts are taking place recently. Even there was an attack on woman during night time in the long distance train. That is our experience. So, I request the Railway Administration to take immediate steps to prevent robbery, theft and also personal attack on women in Railways. At the same time, I may also point out that two passengers died day before yesterday without medical attention. The Railway Administration is negligible in giving service to the passengers who are travelling in long distance trains.

Then the work of doubling of tracks is also lagging behind. It must be completed at the earliest. I would request the Railway Administration that the doubling work of Mangalore-Shoranur section, which is lagging behind, must be completed. With this speed we may not be able to complete it even after 20 years. The Railway Administration should allot sufficient funds for all the doubling projects of Kerala.

With these words, I support the Demands for Supplementary Grant.

MR. CHAIRMAN : Those hon. Members who want to lay their speeches, can do so.

. (*Interruptions*)

**सभापति महोदय :** रेलवे की अनुदान मांगों के बाद जीरो आवर होगा।

\*DR. RATTAN SINGH AJNALA (TARAN TARAN): Chairman Sir, I am thankful to you that you have allowed me to speak on the Supplementary Demands for Grants (Railways).

In India, Railways play a vital role. It is one of the biggest railway network in the world. But Chairman Sir, after independence, from 1947 to 1997, not a single inch of railway track was laid in Punjab. After 1997, proposals for laying of new railway tracks were made, but even these have not been completed. Chandigarh is the capital of Punjab but the scheme for linking it directly with Punjab has also not yet been completed. Chairman Sir, I want to appeal to the hon. Minister that this work should be expedited so that the people of Punjab can travel directly to their capital. This work has been going on since long.

Chairman Sir, the Taran Taran-Goindwal route is there. Although, Railways have agreed to laying of track on this route, it has not yet seen the light of the day. So, I appeal to the hon. Minister that this work should also be started. Goindwal Sahib is an important town. When Rajiv Gandhi was the Prime Minister, he had taken interest in this scheme. But as no railway line was laid, it could not become an industrial centre. The Government has already acquired the land. But I don't know whether money has been allotted or not for this purpose. So this work should also be expedited.

Chairman Sir, in the last session, Lалуji had assured us that money has been allocated for the Qadian-Beas railway line. But work has not been started on this line too. The people of Gurdaspur district are cut off from the rest of Punjab in the absence of this line, so, work should be expedited on this line also.

---

\*Translation of speech originally delivered in Punjabi.

Chairman Sir, ours is a border State. For linking Amritsar to Ferozepur, the railway track from Amritsar to Khemkaran is already present. River Sutlej flows into Pakistan at some distance. If a bridge over river Sutlej is constructed, it will benefit the people. There will be a difference of 50 to 60 kms and the railways will also earn a lot of revenue. The Khemkaran-Ferozepur railway line is vital for people of area as well as the Defence Forces.

When Railways was started by the British, a lot of rail lines passed from the outskirts of cities. But later on, population increased and these lines became part of populated areas. But at several places there are unmanned railway crossings. As a result, a lot of accidents take place and lives are lost. So, I appeal of the hon. Minister that in Khemkaran and Taran Taran, wherever they are needed, manned railway crossings should be there and railway over bridges should be constructed.

Chairman Sir, Jalandhar-Nawanshahar railway line is there. But from Nawanshahar onwards, there is no railway line. People of the area have been demanding that Nawanshahar should be linked by railways to Hoshiarpur. It is a small distance. If this is done, people of 5 or 6 districts will be able to avail the facility of railways.

Chairman Sir, Amritsar is a sacred city. It had been announced earlier that a new railway station will be made at Amritsar. But I am sorry to say, things have remained only on paper. Lakhs of devotees visit Amritsar. But the condition of the railway station over there is miserable. So, a new railway station should be constructed at Amritsar. Foreign tourists and devotees visit Amritsar. The condition of existing railway station is very bad. The needs and requirements of Punjab have not yet been fulfilled. These need to be fulfilled so that the people of Punjab gain out of it.

**श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) :** यह समय सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर चर्चा का है. (व्यवधान)

**सभापति महोदय** : आप आगे आ जाइए। You have only three minutes. He is the only one MP from the RPI and so I am allowing him to come to the front row as an exception.

. (Interruptions)

**श्री रामदास आठवले** : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया है और मुझे आगे लाए हैं, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। सुपर फास्ट रेल की तरह आप मुझे आगे लाए हैं। अगर मैं कल आगे आऊंगा, तो स्पीकर साहब बोलेंगे कि पीछे जाओ।(व्यवधान) यहां सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर चर्चा चल रही है। हमें रेल डिपार्टमेंट के ऊपर बहुत अभिमान इसलिए है क्योंकि रेल ने बहुत प्रगति की है। जब देश में अंग्रेज थे, तब पहली बार मुंबई से ठाणे रेल सेवा चालू की गई थी। रेल ऐसा साधन है जिसमें सभी क्लास, सभी जाति और सभी धर्म के लोग जाते हैं। रेल में डिब्बे जरूर अलग होते हैं मगर एक ही डिब्बे में सभी वर्ग के लोग जाते हैं इसलिए रेल गरीबों के लिए, मिडल क्लास के लिए और हॉयर क्लास के लिए यात्रा का साधन है। हमारे यहां रेल डिपार्टमेंट भी है, रेल बोर्ड भी है और माननीय रेल मंत्री भी हैं। यहां अभी यह स्थिति है कि श्री लालू जी भी हैं, श्री वेलू जी भी हैं, श्री बालू जी भी हैं और बाकी सब वैसे ही रह गए हैं।

सभापति जी, मुम्बई-पुणे के बीच में डबल डैकर रेल चलाने की बात चल रही है।(व्यवधान) इसी प्रकार का एक्सपैरिमेंट मुम्बई-दिल्ली, दिल्ली-कोलकाता के बीच में भी करना चाहिये। दूसरी बात यह है कि गोवा में स्काई बस 3-4 किलोमीटर के लिये चलाई जा रही है। इसी प्रकार दिल्ली में मेट्रो रेल चल रही है। एक किलोमीटर रेल बनाने के लिये 350 करोड़ रुपये खर्च आता है। कोंकण रेलवे का एक्सपैरिमेंट दिल्ली में अपनाया जा रहा है, ऐसा ही एक्सपैरिमेंट मुम्बई,कोलकाता और चैन्नई में किया जा सकता है। इसी प्रकार कोंकण रेलवे में कंटेनर का कार्य मुम्बई से गोवा तक तथा इससे आगे बढ़ाया जा सकता है। इससे रेल विभाग को बिजनेस मिलता है। लॉरी से जाने से टाइम ज्यादा लगता है लेकिन रेल से कम लगता है। ऐसा ही प्रयास सेंट्रल रेलवे, वैस्टर्न रेलवे और साउथ ईस्टर्न रेलवे में किया जा सकता है।



सभापति महोदय,. रेलवे बोर्ड में अभी तक कोई सदस्य अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति से नहीं है। यदि समाज के 25-26 प्रतिशत की आबादी वाला अधिकारी होगा तो अनुसूचित जाति के लोगों को फायदा होगा। बाबा साहेब अम्बेडकर हमारे देश के लॉ मिनिस्टर थे, लेबर मिनिस्टर थे। उस समय अनुसूचित जाति के लोगों की संख्या ज्यादा थी, इसलिये रेल की पटरी बनाने में उन लोगों का ज्यादा हाथ रहा है। आज ट्रेन ड्राइवर अनुसूचित जाति के होने से रेल में एक्सीडेंट कम हो रहे हैं। मेरे कहने का मतलब यह है कि जब से ये लोग आये हैं, एक्सीडेंट्स की संख्या कम हो गई है। जब दूसरे लोग थे, तब एक्सीडेंट ज्यादा हो रहे थे।

सभापति जी, पंढरपुर- लातूर से लेकर मीरज तक का 324 किलोमीटर मार्ग को ब्राड गेज में परिवर्तन का कार्य चल रहा है। इसके निर्माण कार्य के लिये अभी 50 करोड़ रुपया दिया गया है जबकि 100 करोड़ रुपये की मांग की गई थी। जब हम सप्लीमेंटरी डिमांड्स को सपोर्ट कर रहे हैं तो पैसा मिलना ही चाहिये। जब तक हम इधर हैं, तब तक तो हम सपोर्ट कर रहे हैं लेकिन उधर चले जाने पर सपोर्ट करने की जरूरत नहीं है। हमें अभी 5 साल तक सपोर्ट करनी है। अभी लालू प्रसाद जी अच्छी तरह से रेल चला रहे हैं। इनके जैसे आदमी ने देश में रेल का कमाल कर दिया, लालू जी ने सारे देश में धमाल कर दिया। इसलिये मेरा निवेदन है कि पंढरपुर-लातूर-मीरज रेल मार्ग के निर्माण के लिये 100 करोड़ रुपया मिलना चाहिये।

सभापति जी, कुर्दुवाडी में रेल वर्कशाप का सुधार करना चाहिये। इसके अलावा मुम्बई-पंढरपुर तक चन्द्रभागा एक्सप्रेस चलती है, वह डेली चलनी चाहिये। मुम्बई से कोल्हापुर तक महालक्ष्मी एक्सप्रेस चलती है। उसमें फर्स्ट ए.सी. के बारे में विचार करने की आवश्यकता है। रेलवे स्टेशनों को स्वच्छ रखने के लिए रेलवे को और लोगों की भर्ती करने की आवश्यकता है। यदि ज्यादा से ज्यादा लोगों को नौकरियां मिलेंगी तो स्टेशन्स क्लीन रहेंगे। रेल के स्टेशन्स क्लीन रहने चाहिए। मैं बहुत बार बोधगया गया हूं। लेकिन वहां स्टेशन पर मैंने बहुत गंदगी देखी है। हमारे रेलवे डिपार्टमेंट के अधिकारी और कर्मचारी अच्छे हैं, लेकिन जब तक आप स्टेशन्स क्लीन नहीं करेंगे

तो हम आपको अच्छा नहीं बोलेंगे। इसलिए आप स्टेशंस को ज्यादा से ज्यादा स्वच्छ करने पर ध्यान दें और अधिक से अधिक लोगों को नौकरी दीजिए।

सभापति महोदय, मैं सदन का ज्यादा समय न लेते हुए अंत में कहना चाहता हूँ कि जो पुणे-मुम्बई शताब्दी एक्सप्रेस चलती थी, वह बंद पड़ी है। मेरी मांग है कि इस ट्रेन को जल्दी से जल्दी चालू किया जाए।

**सभापति महोदय :** पुणे-शोलापुर डबल लाइन का काम जल्दी खत्म करने के लिए बोलो।

**श्री रामदास आठवले :** मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि पुणे-शोलापुर लाइन की डबलिंग का काम जल्दी खत्म करने की आवश्यकता है। इसके साथ ही मैं श्री लालू प्रसाद जी के सप्लीमेंटरी बजट का पूरा समर्थन करता हूँ। आप इसी तरह से रेलें अच्छी तरह से चलाने का काम करें, चूंकि आपको भी रेलों में बैठना है। यदि आप रेल में नहीं बैठेंगे तो पीछे रह जायेंगे। इन रेलों में हम सब बैठेंगे।

**प्रो. राम गोपाल यादव :** दोनों राज्य मंत्री आपकी बात लिख रहे हैं।

**श्री रामदास आठवले :** दोनों राज्य मंत्री हमारे मित्र हैं। इसलिए दोनों राज्य मंत्रियों को भी अधिकार मिलना चाहिए और हमें पैसा मिलना चाहिए।

मेरा आखिरी सुझाव यह है कि हम जो सवाल यहां उठाते हैं, उन पर रेलवे के अधिकारियों को कोई न कोई निर्णय लेने की आवश्यकता है। हम पांच-छः साल से मांग कर रहे थे कि के.के. एक्सप्रेस को कुर्दवाड़ी स्टेशन पर रुकना चाहिए। अभी यह ट्रेन वहां रुक रही है। हमने कुर्दवाड़ी में जाकर बोला था कि यदि यहां यह ट्रेन नहीं रुकेगी तो हम रेल रोको आंदोलन शुरू करेंगे। इसलिए हमारा कहना है कि हम जो सवाल यहां उठाते हैं, उन्हें रेलवे अधिकारियों द्वारा इम्प्लीमेंट करने की आवश्यकता है। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूँ। लेकिन मैं आपका इसलिए भी आभारी हूँ, क्योंकि

आप मुझे आगे लाये हैं, इसलिए अभी इसके बाद मुझे पीछे करने का प्रयत्न न करें।

SHRI BADIGA RAMAKRISHNA (MACHILIPATNAM): Hon. Chairman, Sir, I am grateful to you for giving me this opportunity to deliver my maiden speech today.

I would like to mention a few points concerning my parliamentary constituency in particular and my State, Andhra Pradesh, in general.

Railways being the lifeline of our country, has a daunting task of catering to needs of the whole country. But we could not find a sizeable improvement in the railway network in our State. I hope the Ministry of Railways would fulfil our demands by making all-out efforts by taking into consideration the genuine demands of the State of Andhra Pradesh, especially within the South-Central Railway Division.

The Railways is one of the most economic means of transportation in our country and it is an important vehicle for the poorest of the poor. There is no denying the fact that our railway network is one of the largest in the universe. I would like to congratulate the hon. Minister of Railways for increasing the earnings of the Railways by Rs. 962 crore during the first nine months, that is April-December, 2004. There is also a pick up in the freight traffic.

In the first place, Sir, there is a long-pending demand for the introduction of a new express train from Machilipatnam to Tirupati. As everyone is aware, Tirupati is one of the very important religious places in the South. Introducing an express train would make a lot of difference to the people in this area as they now have to spend a lot of money for changing trains or for using road transport to visit this holy shrine. I hope the hon. Minister would take this request of mine in the right perspective and help the people of my constituency.

There is another demand for the introduction of a new railway line from Machilipatnam to Repally. This is also a long-pending demand and I hope the hon. Minister would seriously consider this request as a survey has already been done. What is the result after doing the survey is not known. This is a very important railway line as it is in the coastal area and across Krishna river. This area is frequently affected by floods and cyclones. Very recently, the rains have caused havoc in that area and thousands of people had to be evacuated. As such, it is very essential for the introduction of a new railway line from Machilipatnam to Repalle. This rail connectivity will be a boon to the thousands of poor people living in these backward areas.

Sir, I would like to add one more thing. The surveys for doubling and electrification of Vijayawada to Gudiwada, Gudiwada to Machilipatnam-Bimavaram and Nidadavolu railway lines have been conducted and proposals have already been sent to the Railways Ministry. These lines have adequate railway traffic. But funds have not been allotted for the implementation of doubling and electrification of these lines. I would also like to request to take up the work relating to Krishnapatnam Port connectivity by the Railway Ministry, and similarly, linkage to another important port, Kakinada which was sanctioned in 2000 - approximately 21.5 kilometres. A positive ROR project has already been sent and this project needs budget allocation immediately.

Sir, people from Atkur village in my constituency have been pleading for the sanction of a level-crossing gate at Atkur village on Vijayawada-Waltair railway line or for shifting Gate No. 325 or building a bridge. A number of high schools and orphanages have come up on both sides. The people while crossing without a proper railway gate or something like that are meeting with fatal accidents. I request the hon. Railway Minister to consider it on priority.

I once again would like to congratulate the hon. Railway Minister for his vision in creating a Freight Corridor. Completion of this Corridor covering 9, 260 kilometres would help the Railways to earn more freight traffic. Railways should make all-out efforts to complete this Corridor in time as this will result in maximum increase in earnings by which maximum benefits accrue to the general public.

One of the last points is that there is a provision of Rs. 220 crore for passenger amenities for 2005-06. I feel that this is not enough keeping in view the wide network of the Railways covering the length and breadth of the country. There is a lack of toilets and waiting halls, benches, etc., in the major and small railway stations. Upgradation of stations in an emerging economic power like India is a prerequisite. One cannot neglect amenities to passengers by citing shortage of funds. Funds have to be generated. As these facilities are very basic in nature, we cannot ignore them. I hope, the hon. Railway Minister would endorse my views on this.

Sir, while speaking on the subject, I would like to mention that it has come to my knowledge that funds meant for providing passenger amenities in the South Central Railway have been reduced to a large extent. If this is the case,

how can the Railways improve the passenger amenities? I would request the hon. Minister to assure that he would considerably increase the funds for providing passenger amenities in the South Central Railway. . (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI BADIGA RAMAKRISHNA : Sir, as time is short, I would like to cut short my speech.

Sir, very often surveys are conducted but none of them take the shape of implementation. My only request to you is that taking into consideration the needs of the people and the facilities which can be provided to help the people at certain localities, the surveys which are done are to be implemented also. That is one of my requests.

Lastly, I would like to say that there are a number of backward areas in my State. The funds that are allotted are insufficient in terms of its areas and demands. . (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please cooperate.

SHRI BADIGA RAMAKRISHNA : Sir, just one minute. The hon. Minister being interested in helping the poor and neglected sections of the society should increase the railway network in Andhra Pradesh. We the people of Andhra Pradesh request and plead with the hon. Railway Minister to ensure that injustice, which was meted out to the people of Andhra Pradesh in the past, is rectified immediately by way of launching new lines and by introducing new trains and carrying out surveys for more trains in Andhra Pradesh. With these words, I support the Demands for Supplementary Grant.

**\*श्री विजय कृष्ण (बाढ़) :** सभापति महोदय, दानापुर मंडल के मामले से रेल मंत्री महोदय कृपया निम्न बातों पर ध्यान देना चाहेंगे। पूर्व मध्य रेलवे के बक्सर से मोकामा के बीच (दानापुर मंडल) नयी सवारी गाड़ी दैनिक यात्रियों की कठिनाई को देखते हुए चलायी जाये।

मोकामा, बाढ़, बख्तियारपुर उथकल गोला, पंडारक, फतुहा स्टेशनों पर विश्रामालय, रेल सुरक्षा बल आवास अन्य नागरिक सुविधायें बढ़ायी जायें। स्टेशनों का सौन्दर्यकरण किया जाये।

बाढ़ रेलवे स्टेशन के निकट एनएच 30ए तथा बाढ़ सरमेरा सम्पर्कपथ रेल पर सड़क रेलपार पुल का निर्माण कराया जाये।

इस्लामपुर से मानपुर होते बोद्धगया तक रेल लाइन का विस्तारीकरण किया जाये। लेमुमाबाद, औरा, मंझौली, जयप्रकाश नगर, कन्हाइपुर हाल्ट स्टेशनों, (दानापुर मंडल) को पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाय।

दानापुर मंडल अंतर्गत हथिदट से पूरब भरौची ग्राम, जयप्रकाश नगर स्टेशन से पश्चिम गंज पर एवं सवनीमा तथा बाढ़ स्टेशन से सटे पूरब बुढलीयक ग्राम में नया रेल गुमटी का निर्माण कराया जाये ताकि दुर्घटना से बचा जा सके।

दानापुर मंडल अंतर्गत बाढ़ पंडारक रेलवे स्टेशन के बीच पंडारक से एनटीपीसी बाढ़ के कोयला एवं अन्य सामग्री ले जाने आने के लिए रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव है, इसे किसानों, आमजन के हित में तथा सुविधा को देखते हुए लेमुमाबाद स्टेशन जो नजदीक है, से एनटीपीसी के लिए रेल लाइन बिछायी जाये.

दानापुर मंडल अंतर्गत पटना से क्वील जंक्शन के बीच सैंकड़ों रेल पुल जो जीर्णशीर्ण हो गये हैं, शीघ्र नवनिर्माण करा दियाजाये।

जनसाधारण एक्सप्रेस जो पटना दिल्ली के बीच चलती है, को मोकामा से दिल्ली के बीच चलायी जाये।

MR. CHAIRMAN: Shri A. Ravichandran.

Please conclude within three minutes, because there are already 15 speakers. Otherwise, it will go beyond ten o' clock.

---

\* Speech was laid on the Table.

\*SHRI RAVICHANDRAN SIPPIPARAI (SIVAKASI): Hon. Chairman, I thank the Chair for giving me this opportunity to speak in this august House on the Supplementary Demands for Grants for Railways 2005-06 and express my support on behalf of my party Marumalarchi Dravida Munnetra Kazhagam.

Indian Railways the third largest railway system in the world handles 600 million tonnes of goods and transport about 1 crore and 40 lakh passengers everyday. Aply guided by Shri Lalu and Shri Velu, Railways are effectively functioning now.

Southern Railway which has Tamil Nadu in its service ambit renders a significant service way ahead of others in whole of India. They have been completing projects and schemes in record time and have increased their operational efficiency on every such occasion. Mayavaram-Kumbakonam, Madurai-Manamadurai, Thiruvavur-Thanjavur gauge conversion works were completed within 90 days. They had also completed in 90 days track strengthening work between Chennai and Dindigul to enable Railway to run fast trains at a speed of 110 kmph. But such a better performer and revenue earner is not rewarded commensuratingly. Unfortunately our Tamil Nadu gets a raw deal and are often ignored. Tamil Nadu is continuously sidelined. If you take the All India average only 20% are yet to be converted to the broad gauge. But in Tamil Nadu of the total 4200 kms of rail line 1700 kms are still metre gauge. 40% of rail lines in Tamil Nadu are yet to have gauge conversion. Though Tamil Nadu has given all 40 members to be on the treasury side, we are still put in a quandry to insist upon our legitimate needs as pointed out by the press and the public. Tamil Nadu is lagging behind always in comparison to the All India average be it gauge



conversion, be it electrification or be it double tracking. About 27% railway lines have been electrified all over India but Tamil Nadu has been left in the lurch way

---

\_\_\_\*Translation of the speech originally delivered in Tamil.

behind. I would like to point out that ticketless travel is very less and almost all the train passengers purchase tickets and travel. Still only 24% of lines have been electrified in Tamil Nadu in spite of better revenue earning. Villupuram to Kanyakumari railway line is a vital route with 18% rate of return. But that important stretch is yet to be taken up for electrification. Certain newspapers have come out with a news item that electrification may be taken up only between Villupuram and Tiruchirappalli. Hence I urge upon the Railway Ministry to go for electrification in full swing to electrify the entire stretch between Villupuram and Kanyakumari as it is a very important route.

As far as my constituency Sivakasi is concerned Virudhunagar to Manamadurai via Aruppukkottai gauge conversion is yet to be taken up. I urge upon you to commence the work at the earliest.

Virudhunagar-Thenkasi and Madurai-Mandapam sections are broadgauge but just a stretch of 65 kms in between them remain as metre gauge. This causes great hardship to the people there without a better transport facility. It would cost a mere 95 crore of rupees to complete gauge conversion of this incomplete stretch and hence I urge upon you to go about it as early as you can. I request the Railway Minister to give due consideration to complete it.

At the instance of our leader Vaiko, Virudhunagar-Thenkasi railway line was laid at a cost of Rs 150 crore. But it is lying underutilised. There is just a biweekly train and needs to be augmented. It must be made a daily train plying on this route. Podhigai Express train must be made a daily train. I also request you to give a stoppage for Podhigai Express at Thiruthangal. Hon. Railway Minister Shri Lalu Prasad Yadav made an announcement in Rajapalayam and gave an assurance to the public there that a road over bridge would be constructed there. But even after one year it has not been completed. I would like to draw his attention. Tamil Nadu has not got any new train announced this year.

'Bharat Darshan' train called "Village on Wheels" originating from Madurai is running for the past one year. Right from day one all the 504 seats are always filled. It is a record that it is cent percent full throughout the year. Hence you must contemplate introduction of more such trains from there.

Expressing my support again to the Supplementary Demands for Grants for Railways, let me conclude.

SHRI DUSHYANT SINGH (JHALAWAR): Mr. Chairman, Sir, I would like to thank you for the opportunity given to me to speak on the Demand for Supplementary Grant in respect of Railways.

The UPA Government has drawn ambitious plans and all the plans are completely utopian. I come from the State of Rajasthan. I would draw your attention to my State, especially to the *Hadoti* Region of Rajasthan. During the tenure of the former Railway Minister Nitish ji and the former Member in the House - presently she is the Chief Minister of Rajasthan - they had worked together for the construction of the Ramganj Mandi-Bhopal railway line. It was during Nitish ji's tenure that he sanctioned the construction fund of about Rs.27 crore for the first year. When our present Minister Lalu ji came to power, he gave us only Rs.15 crore. So, I would urge upon Lalu ji - while he sits in the House - to assist the common man, the *aam admi*, to help the people get the interconnection between Ramganj Mandi, which is one of Asia's largest *Mandis*, and Bhopal in order to help the agricultural producer to sell his produce.

Sir, I would like to say that the cost for the total line is about Rs. 700 crore, of which we have got only a meagre sum of Rs. 27 crore and Rs. 15 crore. The electrification of new line of Kota, Bara and Guna is still pending. I would urge the hon. Minister to look at it and give us a better option by linking Kota, Bara and Guna.

The hon. Minister has mentioned about '*Bharat Nirman*'. For providing linkage of agriculture between the Centre and the States we need to link train lines, especially, from production areas to markets where farmers can be benefited. I would like to thank you for giving us Jaipur-Bangalore Express stoppage in Bhawani Mandi and Choumela. I would urge while the Minister is here that Dholpur, Sarmathura and Gangapur linkage should be made. Lalu Ji has mentioned, "मैं सिर्फ हंगामा करने नहीं आया हूँ। मैं संसद में काम करने आया हूँ।" I would urge the hon. Minister who is sitting here in the august House to work for the people. In your demands you have mentioned that your repayment for loans is amounting towards Rs. 18 crore. That is a large chunk of revenue which you require, and for which you have come to take assent of the Parliament. So, your operating cost and repair cost is a larger chunk. We need to streamline the operating cost to increase the revenue so that other sectors can get funds to

build railway lines like Hadoti region of ours. I would also like to say that we need to have a Nagda-Kota shuttle train.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI DUSHYANT SINGH : I am just concluding, Sir. I have requested the Minister an umpteen number of times. In your Grants you have asked for the staff and welfare fund only Rs. 14,231. The staff makes or breaks the Railways. They work very hard and they toil very hard. We need to work with the staff. We need to create proper amenities. You have been given the opportunity for giving better amenities to the staff. You have great assets in the form of malls. The malls are your money ventures. We need to recoup the money and send it to centres where we can develop our train lines. Once again, I urge you to help us.

The Railways use diesel engines. We, in the Hadoti region of Rajasthan, are having Jatropha plantations. We urge you to take bio-diesel from us and use that as fuel in the Railways. I would end by saying that we should have other train lines which you have talked about. You have given us train lines only after gauge conversion. Rajasthan is the biggest State in India. You need to look at it as a prospective where you have to interconnect people and interconnect with heart and affection. You are toppling your idea as you have no heart and no affection. You should reconsider the Demands and work for the people of India.

**\*श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) :** महोदय, मैं लोक सभा में रेल के अनुदान मांगों पर अपनी बात रखना चाहता हूँ।

आज रेल भाड़ा नहीं बढ़ा जिससे आम लोगों पर भाड़े का बोझ नहीं बढ़ा है। यह आम जनों के लिए राहत है। इसके बावजूद रेल के राजस्व में अप्रत्याशित वृद्धि हुई है। यह आज रहस्य का विषय है। रेल भारतीय जीवन की जीवन रेखा के रूप में है।

मैं आज उत्तर बिहार जो भारत-नेपाल सीमावर्ती जिले खासकर मधुबनी, दरभंगा, समस्तीपुर, सीतामढ़ी, मोतिहारी, पूर्वी चम्पारण, पश्चिमी चम्पारण, सुपौल सहरसा आदि जिलों के आम जनों को गतिमान बनाने हेतु कुछ लंबित मांगे हैं। इन चिरलंबित मांगों की पूर्ति शीघ्र होनी चाहिए। जैसे जयनगर-नरकटियागंज बड़ी रेल लाइन हेतु आमान परिवर्तन कार्य जो अधूरा है, उसके लिए शीघ्र धनराशि उपलब्ध कराकर कार्य पूरा कराया जाये।

निर्मली-भपटियाही-सरायगढ़-रेलखंड को रेल पुल तथा नई रेल लाइन से जोड़ने हेतु युद्ध स्तर पर कार्य कराया जाये। यह परियोजना कार्याधीन है। झंझारपुर से लौकहा छोटी रेलवे लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित करने हेतु आवश्यक पहल की जाये। साथ ही जयनगर-लदनियों-लौकहा-लौकही-निर्मली तक नई रेल लाइन बनायी जाये। सकटी-हसनपुर रेल लाइन कार्य की धीमी गति को तेज कराया जाये। चिकना फ्लैग स्टेशन को पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाये।

पिरोजगढ़ में नया रेलवे हॉल्ट का निर्माण कराया जाये। मंगरपट्टी में नया रेलवे हॉल्ट का निर्माण कराया जाये। घोघाडीहा रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यीकरण के साथ-साथ स्टेशन को कम्प्यूट्रीकृत कराया जाये तथा जयनगर रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यीकरण एवं कम्प्यूट्रीकरण किया जाये।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को विराम देता हूँ।

\*SHRI CHENGARA SURENDRAN (ADOOR): Respected Chairman, Sir, Kerala is a coastal State of India. It is known for its landscapes and lush green scenarios. This State is very rich in natural beauty. Every year millions of national and international tourists visit this part of India but this is very disappointing that Kerala has very poor railway network and its remote areas are not well-connected with the railway lines. So, there is an urgent need for establishing a separate railway zone in Kerala with its Headquarters in Trivendrum. A separate railway zone in Kerala will promote a number of railway activities in Kerala and the State can be well-connected with railway lines in Kerala - one from Chengannur to Thiruvananthapuram via Kottarakara and other from Kayamkulam to Trivendrum via Adoor and Kottarakara. These two railway lines are very important for the people residing in the middle part of the Kerala. These lines will also connect Sabrimala temple which is the most famous pilgrimage of South India. Every year, from November to January, crores of people from different parts of India visit this shrine. So, there is an urgent need of connecting it with the railway network.

Sir, there is one Kollam-Chengotta railway line in Kerala. It is a meter-gauge railway line which is being converted into a broad-gauge railway line. The conversion work of this railway line should have been completed by last year itself, but it is being delayed. So, my earnest request is that, by all means, the conversion work of this line should be completed by this financial year itself. It should not be delayed on the pretext of the shortage of funds. I urge the Government that adequate funds should be released for this purpose. On Kollam-Chengotta railway line there is a railway junction Kottarakara. This is also very important railway station. This railway station needs to be upgraded because every year thousands of devotees visit Ganapati temple of Kottarakara. It is my

---

\* Speech was laid on the Table.

request that the Government should sanction more funds for the upgradation of Kottarakara railway station. In the outer part of the Kottarakara, there is a halt station in Ezhukone but this is far away from the junction. So, it can be shifted to the Ezhukone junction side for the convenience of the passengers. There is also need of running more trains on Kollam-Chengotta railway line so that the rush in trains can be minimised. Jadayupara and Thenmala are two major centres of eco-tourism in Adoor constituency. They should be connected with the railway network to facilitate the tourists visiting Kerala.

Sir, trains running between Delhi and Trivendrum are always packed. So, my suggestion is that some more trains should be introduced between Delhi and Kerala. Similarly, some more trains are required between Bangalore - Trivendrum and Madurai-Trivendrum. Madurai-Trivendrum trains should be connected by the Kottarakara. The famous Meenakshi temple of Madurai can be connected with the Ganapati temple of Kottarakara to promote and facilitate the religious tourism. I also request that Government should improve catering facilities in Express trains and other trains bound to Kerala. If Kerala is well-connected with the railway network, it can help a lot in promoting tourism in Kerala. A developed tourism industry can well reduce the problem of unemployment in the State. So, my humble submission is that Government should pay attention towards these demands and try to fulfil them.

श्री. शैलेन्द्र कुमार (चायल) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे अनुदान की अनुपूरक मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, हम लोग हिन्दुस्तान में जो 70 हजार किलोमीटर से ज्यादा लम्बी रेल लाइनों और 60 हजार से ज्यादा छोटे-बड़े रेलवे स्टेशनों का जो जाल फैला हुआ है, उसके बारे में हम यहां चर्चा कर रहे हैं।

### **20.00 hrs.**

तमाम सम्मानित सदस्यों ने कहा कि हमारे राज्य की उपेक्षा हो रही है। मैं तो कहना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश भारत का हृदय प्रदेश है और जब तक उत्तर प्रदेश का विकास नहीं होगा, तब तक पूरे भारत का विकास नहीं हो सकता। सौभाग्य है कि देश के ज्यादातर रेल मंत्री बिहार से ही हुए हैं, लेकिन जब बिहार के सम्मानित सदस्य यहां अपना रोना रोते हैं, तो बड़ा अजीब सा लगता है। मेरे ख्याल से तमाम सारी बातें हुई हैं, मैं उन पर नहीं जाना चाहूंगा, लेकिन कुछझाव के तौर पर अपनी बात कहना चाहूंगा।

जिस प्रकार से खान-पान सेवाओं के लिए बहुराष्ट्रीय कम्पनियों को आमंत्रित किया जा रहा है, यह बड़े दुर्भाग्य की बात है। माननीय मंत्री जी, मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि इससे अपने जो गरीब हैं, खासकर आप देखिये कि स्टेशनों पर अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़े वर्ग के गरीब लोग ठेले पर खाना, पूड़ी-सब्जी और चाय, यह सब रखते हैं, अगर उनको आप वहां से बाहर कर देंगे तो बहुत बड़ी बेरोजगारी की समस्या आयेगी। इसलिए मैं चाहूंगा कि बहुराष्ट्रीय कम्पनियों को आमंत्रित न किया जाये।

दूसरी बात सड़क संरचना कार्यों के लिए केन्द्रीय सड़क निधि की एक योजना आपने बनाई है। आज किसी भी रेलवे स्टेशन की मुख्य सड़क आप देख लीजिए, उसका बड़ी जर्जर हालत है। उसके समक्ष आपकी जो कालोनियां हैं, जहां पर कुछ आफिसर्स रहते हैं, उनकी सड़कों की हालत भी बड़ी खराब है। उन सड़कों को भी सुधारने की जरूरत है। मुख्यतः हम लोग देखते हैं, जब किसी अच्छी एक्सप्रेस ट्रेन से आवागमन करते हैं, तो कभी-कभी आउटर पर या पहले गाड़ी



खड़ी हो गई या बिफोर टाइम आ गई तो बहुत से स्टेशन ऐसे दिखाई पड़ते हैं, जहां पर ज्यादातर अंधेरा रहता है और अगर आपको स्वच्छ पेयजल की जरूरत पड़ेगी तो आपको अच्छा पानी भी नहीं मिल पाएगा। इसलिए आज जरूरत इस बात की है, जैसा अभी सम्मानित नेता आदरणीय प्रो. रामगोपाल जी ने कहा कि बहुतेरे जो अच्छे स्टेशन हैं, वहां के जो वेटिंग रूम हैं, चाहे फर्स्ट क्लास या सैकिण्ड क्लास के हों, उनकी हालत बहुत खराब है। उनको भी सुधारने की जरूरत है।

50 फूड प्लाजा आपने शुरू करने की घोषणा की है। मैं चाहूंगा कि उसमें कम से कम शैड्यूल्ड कास्ट्स, शैड्यूल्ड ट्राइब्स और पिछड़े वर्ग के लोगों को भी मौका दीजिए ताकि वे फूड प्लाजा खोलकर अपना रोजगार शुरू कर सकें। 150वां वर्ष मनाने के लिए 2002-2003 में यात्री सुविधा वर्ष मनाने की हमने घोषणा की थी। आज अन्तरात्मा से अगर हम सोचें कि हमने यात्रियों के लिए कितनी सुविधा दी है तो मेरे ख्याल से बहुत ज्यादा अच्छा रिजल्ट सामने नहीं आता है। मैं चाहूंगा कि इस ओर विशेष ध्यान देने की जरूरत है।

दूसरी बात, मैं अपने क्षेत्र के 2-3 सुझाव देकर बैठ जाऊंगा।

**सभापति महोदय :** आप विस्तार से मत बोलिये, सुझाव दे दीजिए।

SHRI MADHUSUDAN MISTRY (SABARKANTHA): Sir, you should ask him to lay his speech.

MR. CHAIRMAN : Earlier, I have already requested thrice to hon. Members.

**श्री शैलेन्द्र कुमार :** अभी मुझे तीन मिनट कहां हुए हैं। उत्तर रेलवे ने खाद्यान्न लदान से 188 करोड़ रुपये कमाये हैं, मैं माननीय मंत्री जी और इसके लिए सरकार को बहुत विशेष धन्यवाद देना चाहूंगा कि इस पैसे का सदुपयोग रेलवे में संरक्षण और विकास में करें तो यह ज्यादा लाभप्रद होगा।

चूंकि समय बहुत कम है, इसलिए मैं 2-3 सुझाव देकर बैठ जाना चाहूंगा। उत्तर प्रदेश में हमारे निर्वाचन क्षेत्र में एक जगह जनपद कौशाम्बी है, वहां पर श्रम विकास योजना के अन्तर्गत हमने लगभग 12 करोड़ रुपये स्वीकृत करा लिए हैं। योजना आयोग से भी वह मंजूर हो चुका है। पिछली बार भी मैंने आपको लिखकर दिया था कि रेलवे के ऊपर जो फ्लोर बनता है, उसकी मंजूरी

आप दे दीजिए और उसमें कुछ धन दीजिए। बाकी नीचे के जो रास्ते हैं, उन्हें श्रम विकास योजना से करा दिया जायेगा।

मेरी दूसरी मांग यह है कि नवसृजित जनपद कौशाम्बी है, जो वहां का मुख्य स्टेशन है, मैं चाहूंगा कि वहां पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला जाये। देश-विदेश से लोग वहां आते हैं। कौशाम्बी धार्मिक स्तर पर एक बहुत बड़ा पर्यटन स्थल भी है। वह राजा उदयन की राजधानी है, गौतम बुद्ध ने वहां पर 9.5 वर्ष वास किया था, वहां एक बड़ा मंदिर भी है, इसलिए उस स्टेशन के रख-रखाव और सौन्दर्यीकरण की भी आवश्यकता है। दूसरी बात, अच्छी-अच्छी ट्रेनों का ठहराव हरवारे स्टेशन पर होना चाहिए।

मैं बस एक सुझाव देकर अपनी बात खत्म कर रहा हूं। हमारे एक सम्मानित सदस्य बैठे हैं, इन्होंने मांग की थी कि गोरखपुर से लखनऊ लाइन, जो हमारे उत्तर प्रदेश की राजधानी है, उसका दोहरीकरण करके इलैक्ट्रीफिकेशन कराया जाये। मैं भी चाहता हूं कि लखनऊ से गोरखपुर और गोरखपुर से लखनऊ ट्रैक का दोहरीकरण करके उसे इलैक्ट्रीफाई किया जाये।

इन्हीं शब्दों के साथ, चूंकि आपने मुझे कुछ शब्द बोलने का मौका दिया है, मैं आपका विशेष आभार व्यक्त करते हुए बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा।

**कुँवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा) :** सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुपूरक मांगों पर बोलने का समय दिया। मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं। मैं अपनी बात की शुरुआत माननीय मंत्री जी द्वारा कही पंक्तियों से करना चाहूंगा जो उन्होंने 2005-06 के रेल बजट के समय कही थीं -

"जीवन के हर पथ पर माली पुष्प नहीं बिखराता है,  
प्रगति का पथ अक्सर पथरीला ही होता है।  
पा ही लेंगे आखिर मंजिल राहों के मोहताज नहीं,

साथ हो उम्मीदों का कल होगा वही जो आज नहीं। "

इन पंक्तियों पर माननीय रेल मंत्री जी, माननीय रेल राज्य मंत्री जी और इनका रेल विभाग इस देश के समक्ष खरा उतरा है, इसमें कोई दो राय नहीं है। जहां तक इस रेल मंत्रालय का प्रश्न है, पहली बार करीब 8 हजार करोड़ रुपयों का फायदा रेलवे को हुआ, जिसे देश की प्रगति और आर्थिक सहयोग में दिया है। यह बड़े हर्ष और गर्व की बात है। उन्होंने कहा कि वे इस देश को, इस रेल को और अधिक प्रगति पर ले जाने का प्रयास करेंगे। इसके अलावा उन्होंने रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार को रोका है। इसके अलावा कई योजनाएं उन्होंने देशवासियों को प्रदान की हैं, वह विशेष तौर से सराहनीय हैं। उन्होंने कभी रेल किरायों और माल भाड़े में बढ़ोतरी नहीं की, इसके बावजूद रेलवे को प्रगति का पथ प्रदान किया है, इससे पहले यह कभी नहीं हो पाया था। किसानों के पक्ष में उन्होंने विशेष यात्रा ट्रेनें चला कर देश के लोगों के लिए अच्छा काम किया है। जो लोग देहात में रहते हैं, किसान हैं, गरीब हैं, उनके देश भ्रमण के लिए रेलें प्रदान करवाई हैं। भारत दर्शन कराने के लिए भी रेल सुविधा प्रदान की है। छात्रों और छात्राओं को साक्षात्कार में जाने के लिए किराए में पूर्ण राहत प्रदान की है। यहां तक कि जो स्टेशन पर कुली हमारा सामान सिर पर ढोते हैं, उन्होंने प्रथम बार उनके लिए यह विचार दिया कि उनका कार्यकाल पूरा होने पर उनको भी पेंशन के रूप में आर्थिक सहयोग प्रदान किया जाएगा और उनकी विधवाओं को भी पेंशन दी जाएगी। यह एक विशेष सराहनीय कदम है। माननीय मंत्री जी ने असाध्य बीमारियों में मरीज को लाने ले जाने के लिए मुफ्त और उनके साथ जाने वाले कम्पेनीयन को मुफ्त यात्रा करने की भी सुविधा प्रदान की है। यह भी एक बहुत सराहनीय कदम है।

**रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) :** आपने छात्र और छात्राओं को मुफ्त यात्रा सुविधा का जिक्र नहीं किया है।

**कुँवर मानवेन्द्र सिंह :** माननीय मंत्री जी ने ध्यान आकर्षित किया है। मैं इस बात को पहले भी बोल चुका हूँ, लेकिन दोबारा मंत्री जी के आग्रह पर कहना चाहता हूँ कि बेरोजगार युवक-युवतियां हैं, उनको भारत में कहीं भी साक्षात्कार के लिए आने-जाने के लिए मुफ्त यात्रा का प्रावधान किया

हैं। इसके अलावा असाध्य बीमारियों, भगवान न करे यदि उस व्यक्ति की मृत्यु होती है तो पार्थिव शरीर एवं उसके साथ परिवार वालों को घर आने के लिए मुफ्त यात्रा का प्रावधान किया है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण बात है।

मैं अपनी ओर से और अपने देशवासियों की ओर से माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ।

समय की कमी है। मैं कुछ समस्याओं की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मैं पिछले शनिवार कोटा गया था। राजधानी एक बहुत अच्छी ट्रेन है जो अपना विशेष अस्तित्व रखती है। यहां रेलवे के सम्मानित अधिकारी भी बैठे हुए हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि फर्स्ट एसी में बहुत ज्यादा मक्खियां और कॉकरोच थे। उसकी व्यवस्था को ठीक करना चाहिए। मैंने बुलाकर कहा भी था। जो सूप लाया गया, उसमें भी कई मक्खियां मरी हुई थीं। जब राजधानी जैसी ट्रेन में इस तरह होगा, तो यह सोचने वाली बात है। हमें उसकी व्यवस्था को सुधारने की आवश्यकता है। अन्य ट्रेनों में भी सुधार करने की आवश्यकता है।

इसके अलावा मेरी एक बहुत पुरानी मांग है। मैं मथुरा का प्रतिनिधित्व कई बार कर चुका हूँ, आज भी कर रहा हूँ। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि ब्रिटिश काल से कोलकाता के लिए केवल एक तूफान मेल चलती है। मैंने इसके बारे में निरंतर मांग की है। मैं पुनः आग्रह करता हूँ कि मथुरा को कोलकाता से किसी अन्य ट्रेन से जोड़ने की आवश्यकता है, क्योंकि मथुरा भगवान राधा-कृष्ण की जन्मस्थली है और वहां करोड़ों यात्री आते हैं। वहां के स्टेशन को अपग्रेड किया जाए, सुन्दर बनाया जाए, वहां की ट्रेनों को रोका जाए और वहां जो तीर्थ यात्री आते हैं, उनकी सुविधा की व्यवस्था करवाई जाए। (व्यवधान)

जैसे माननीय मंत्री जी कह रहे हैं, वे तो भगवान कृष्ण के खानदान के हैं। उनका भी कर्तव्य है कि वे मथुरा के बारे में विशेष ध्यान दें। मैं अपने क्षेत्र मथुरा की समस्याएं कई बार रख चुका हूँ। मंत्री जी से फिर मिलकर उन समस्याओं को रखूंगा।

मैं भगवान कृष्ण की जन्मस्थली से आता हूँ और माननीय मंत्री जी भी भगवान कृष्ण के वंशज हैं। इसलिए इन पंक्तियों से अपना वक्तव्य समाप्त करना चाहूंगा --

मेरी भव बाधा हरो, राधा नागरी सोई,  
जा तन की छाई परे, श्याम हरित दुति होए।

**श्री रामजीलाल सुमन (फ़िरोज़ाबाद) :** सभापति महोदय, यह बहस आठ बजे तक होनी थी। अब इसे खत्म करवा दीजिए और मंत्री जी को बोलने दीजिए।(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** सभी माननीय सदस्यों को काफी बार कहा है कि आप अपना भाषण टेबल पर रख दीजिए, लेकिन सब माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं।

**श्री रामजीलाल सुमन :** सभापति महोदय, जब एक व्यवस्था सुनिश्चित हो गई कि लोग अपना भाषण टेबल पर रख देंगे, उसे पढ़ा हुआ मान लिया जाएगा। मैं नहीं समझता कि इसके बाद भी कोई समस्या है। हमें पूरी रात थोड़े ही बैठना है।(व्यवधान) आप जल्दी रिप्लाइ करवाइए।

**सभापति महोदय :** अगर माननीय सदस्य सहमत हों, तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

...(व्यवधान)

**श्री हरिसिंह चावड़ा (बनासकांठा) :** आपने भाषण क्यों दिया, आप भी टेबल पर अपना भाषण रख देते।(व्यवधान)

DR. K.S. MANOJ (ALLEPPEY): Thank you very much, Mr. Chairman, Sir, for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants for Railways.

At the outset, I must congratulate the hon. Railway Minister Shri Lalu Prasad for his consistent approach to bring the Indian Railways to world-class level. Railway is the main mode of travel and transportation of the common man. Indian Railways has got a fine network of rail to meet this demand. Still, more and more places have to be brought under rail connectivity. Despite all the developmental activities undertaken by the Railways, still deficiency is there because of the increasing demand from the people.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to some of the very important long-pending demands of the people of Kerala for your kind consideration and further action. Most of the railway lines in Kerala are over-utilised. There the utilisation is up to 150 per cent or 160 per cent. For any further improvement in the rail traffic, doubling of the line is essential. Doubling of lines from Mangalore to Shoranur, from Ernakulam to Trivandrum *via* Alappuzha and Kottayam is a must. Works have been initiated but they have to be expedited to complete the work on time.

The second point is about electrification work. I would like to congratulate the hon. Minister and I would be very much grateful to him for completing the electrification work from Ernakulam to Kottayam *via* Alappuzha.

Electrification *via* Kottayam route and from Kollam to Trivandrum has to be completed. Level crossing along the National Highway has become a curse for the people of Northern Kerala.

Construction of ROBs has been started but the portion over rail line, which has to be constructed by the railway authority, has to be constructed in many ROBs. I also thank the hon. Railway Minister for sanctioning five more new ROBs in Kerala.

In case of new trains, Kerala was severely neglected initially but later on, considering the sentiments of the Keralites, Lalu ji has sanctioned two new trains, Bangalore-Ernakulam weekly train and twice weekly Trivandrum-Mangalore train into thrice weekly.

**20.16 hrs.**

(Shri Devendra Prasad Yadav *in the Chair*)

Sir, there are so many students from Kerala who are studying in the professional colleges and nursing institutions in Karnataka, mostly in Bangalore and Mangalore. Many private buses are plying daily on this route. These two trains - Bangalore-Ernakulam train and Trivandrum-Mangalore train - should be converted into daily trains as well as Bangalore-Ernakulam train should be extended up to Trivandrum or Kochiveli *via* Alappuzha.

In Kerala, employees are the daily commuters of the Railways. Railways have given a great blow to these commuters by converting Alleppey-Madras Express train into a superfast train. But it was withdrawn later on considering the mass appeal. This status quo has to be maintained. Without improving the efficacy of the train, simply converting into a superfast train is nothing but pickpocketing of the travellers.

Sir, there is a Jana Shatabdi Express plying between Trivandrum and Ernakulam. Season ticket holders are not permitted in this train. Sir, either season ticket holders should be permitted to travel in this train or some ordinary compartment for season ticket holders should be instituted. While changing the train timings of the trains within the State, convenience of the commuters should be given due attention.

MR. CHAIRMAN : Please conclude your speech now.

DR. K.S. MANOJ : The decision of the Railways to withdraw the parcel booking services in stations where stoppage time is less than five minutes is highly objectionable. This has created a great hardship to the small and marginal farmers and also merchants who depend on these trains for the transportation of their agricultural produce. This was also a blow to thousands of porters working in the Railways. Sir, since Lalu ji is a man very much concerned about the working class and the common man, I hope that he may reconsider this decision.

Now, I would like to submit some of the demands pertaining to my constituency.

MR. CHAIRMAN: Please conclude your speech now.

DR. K.S. MANOJ : Sir, pit line and stabling facilities should be provided for Alappuzha railway station. Even though the second platform and foot overbridge

for Haripad railway station have been sanctioned, that work has not yet been started.

Restoring the Parcel Booking Service for all long distance trains at Alappuzha has to be reintroduced.

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. Now, I call upon Shri Haribhau Rathod to speak.

DR. K.S. MANOJ : Just a minute please.

Shoranur-Ernakulam train should be extended up to Alappuzha.

Please allow me thirty seconds more.

MR. CHAIRMAN: No, I am not allowing you any more time.

DR. K.S. MANOJ : Please allow me thirty seconds more.

MR. CHAIRMAN : No, I have already called the next speaker. Please take your seat. Nothing will go on record except what Shri Haribhau Rathod says.



**\*श्री वीरचन्द्र पासवान (नवादा) :** सभापति जी, मैं माननीय रेलमंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अनुदान की पूरक मांग का समर्थन करता हूँ। माननीय रेलमंत्री श्री लालू प्रसाद जी के नेतृत्व में भारतीय रेल ने जो उपलब्धि हासिल की है, उसके लिए मैं माननीय रेलमंत्री जी को बधाई देता हूँ, धन्यवाद देता हूँ। माननीय रेलमंत्री जी ने वर्ष 2004-05 के रेल बजट में किउल-नवादा-गया रेल लाइन के दोहरीकरण का उल्लेख किया था। इससे आम लोगों के बीच एक खुशी एवं आशा का वातावरण बना था। लेकिन रेल दोहरीकरण की दिशा में जनता को अभी तक कोई भी कार्य दिखाई नहीं पड़ा है, जिसके कारण जनता में घोर निराशा है।

अतः माननीय रेलमंत्री जी से मेरा निवेदन है कि अविलम्ब किउल-नवादा-गया रेल लाइन का दोहरीकरण का कार्य किया जाए।

---

\* Speech was laid on the Table.

**श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल) :** सभापति महोदय, भारतीय रेल के विकास के लिए हम इमदाद करते हैं। मेरे क्षेत्र में ऐसे भी लोग हैं जिन्होंने कभी रेल देखी नहीं है। उन्होंने कागजों में उसके चित्र जरूर देखे हैं लेकिन असलियत में रेल कैसी होती है, यह उन्होंने नहीं देखा है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि विदर्भ में मेरे डिस्ट्रिक्ट यवतमाल में रेलवे के विकास के लिए जो काम शुरू किया गया था, वह अधूरा है। हमें रेलवे के विकास के लिए नयी लड़ाई शुरू करनी पड़ेगी। माननीय मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी इस बात को मान रहे हैं। यह भी देखा गया है कि राजनीतिक फायदे के लिए सरकार भले ही ट्रेनों के किराये में बढ़ोत्तरी न करे लेकिन इससे रेलवे को काफी नुकसान हुआ है। बहुत सारी बातें हमें देखने को मिली हैं और अनेक माननीय सदस्यों ने अभी जो सिफारिशें मंत्रालय से की हैं कि आपको यह रेल भाड़ा बढ़ाना चाहिए। एक तरफ आप रेल भाड़ा नहीं बढ़ाते हैं और जब हमारा कोई प्रस्ताव आता है तो आप कहते हैं कि पैसा नहीं है, फिर मेरे जिले यवतमाल में रेलवे कैसे आ पाएगी ?

आपको देखना चाहिए कि अभी आपको बहुत सारा सुधार करना है। मैं एक बात के लिए आपको और आपके तमाम मंत्रीगणों को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने मेरी एक मांग पूरी की है। उन्होंने एक अच्छा कदम उठाया है कि पूज्य महात्मा गांधी जी का जो पवित्र स्थल महाराष्ट्र में वर्धा है और वर्धा से नांदेड़ जो पवित्र स्थल संत सजखन का है, श्री हजूर साहिब गुरुद्वारा है, यानी वर्धा से नांदेड़ जो नयी रेलवे लाइन बिछाने के लिए आपने सर्वे कराया है, इसके लिए मैं लालू जी को तथा अन्य सरकारी अधिकारियों को धन्यवाद देना चाहता हूँ।

**श्री लालू प्रसाद :** आपका काम कर देंगे। अब बैठ जाइए।

**श्री हरिभाऊ राठौड़ :** धन्यवाद। इस बारे में मैं आपको बताना चाहता हूँ कि नांदेड़ गुरुद्वारा का महत्व कुछ और है जहां श्री गुरु गोविन्द सिंह जी ने 1708 में श्री गुरु ग्रन्थ साहिब जी की गद्दी प्रदान की थी।.(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** अब आप हिस्ट्री में क्यों जा रहे हैं ? आप मांग कर दीजिए।

.(व्यवधान)

**श्री हरिभाऊ राठौड़** : इस बात को 2008 में 300 साल होने वाले हैं।.(व्यवधान)

**सभापति महोदय** : सरकार को सुनाइए।

**श्री हरिभाऊ राठौड़** : त्रि-शताब्दी मनायी जा रही है और इस कार्यक्रम के लिए पूरे विश्व भर से लोग नांदेड़ आने वाले हैं। इस सन्दर्भ में डा. मनमोहन सिंह जी जब नांदेड़ दर्शन के लिए आए थे, तब हमने उनसे विस्तार में चर्चा की थी और उन्होंने अपने संदेश में कहा था कि वह इसमें जरूर कुछ केन्द्र से सहायता करेंगे। मेरा यह कहना है कि अगर लालू जी को, रेल मंत्रालय को पैसा कम गया है तो जरूर प्रधान मंत्री जी इसमें मदद करेंगे।.(व्यवधान)

**सभापति महोदय** : आपका भाषण खत्म हो गया। अब आप बैठिए।

.(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please take your seat.

. (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record .

(Interruptions) . \*

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. आपकी कोई बात रिकार्ड में नहीं जा रही है।

गंगवार साहब, आप अपने मैम्बर को कंट्रोल करिए।

.(व्यवधान)

SHRI MOHAN JENA (JAJPUR): Sir, I want to lay my speech.

MR. CHAIRMAN: Yes, you can lay your speech. जो भी माननीय सदस्य अपना भाषण ले करना चाहते हैं, टेबल पर रख सकते हैं।

---

\* Not Recorded.

\*SHRI MOHAN JENA : I would like to ventilate my views through you in this august House regarding the problem of Railways of my State. For the last 57 years Orissa has not progressed satisfactorily as far as Railways are concerned. Railways is the lifeline of a nation. It is the important indicator of a State's progress.

Sir, Orissa is a backward State consisting 90 per cent people belong to STs., SCs., & OBCs. Categories. There are 30 districts in Orissa, among which 7 districts are unconnected by the Railways; they are: (1) Boudha, (2) Kandhamal, (3) Nayagarh, (4) Deogarh, (5) Kendrapara, (6) Malakagiri & (7) Nawrangapur. So, I would like to request the Hon'ble Railway Minister to take appropriate steps to make these districts connected to Railways.

The East Coast Railway Zone is a prestige issue for Orissa. But the same does not cover all the areas of Orissa. But the same does not cover all the areas of Orissa. The Railway lines at Jharsuguda, Bandha Munda, Rourkela come under the South-eastern Railway. From Ranital to Jaleswar the zone also comes under the South-Eastern Railway. The areas like Ib Valley, Brajaraj Nagar and Belpahad are industrial belts, they come under the South-East Central Zone. The Railway line at Koraput and Rayagada district falls outside the jurisdiction of the East-Coast Railway Zone. So, I would like to request the Hon. Railway Minister and the Central Govt. to take steps to bring all these areas under East-Coast Railway Zone.

The trains which run through Orissa lacks quality. The service must improve. The Bhubaneswar-New Delhi Rajdhani Express excludes the people of West-Orissa. Hence another Rajdhani Express should be introduced which should start from Sambalpur-Angul and go to Delhi. Similarly, the Lokamanya Tilak Express which connected Bhubaneshwar to Mumbai once a week, should be made

---

\* Speech was laid on the Table.

daily. This train should pass through Sambalkpur and Titilagarh. Berhampur one of the important city of south Orissa has no direct railway connection with Delhi.

This should be made possible. The international tourists who visit Goa should also be encouraged to visit Orissa. Sir, the Jajpur district which is; my constituency is one of the developing district of the country due to ongoing industrialisation. The district has several Buddhist monuments which will definitely attract foreign tourists. This will be possible only if Bhubaneshwar and Panaji are directly connected.

Sir, J.K. Road Railway Station and Dhanmandal Railway Station of District Jajpur are the two important Railway Stations of Coastal Orissa from the business as well as tourists point of view. So. The Minister of Railways should give proper attention to the development of these two Railway Stations. The people of my districts are demanding the stoppage of Rajdhani Express at J.K. Road Railway Station since long. Sir, Jajpur is an ancient religious place of our country. Once upon a time it was capital of Orissa. But there is not Railway link to Jajpur. So, I would like to request the Hon'ble Minister to take immediate steps in this regard.

**श्री हरिसिंह चावड़ा (बनासकांठा) :** सभापति महोदय, मैं लालू जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ कि कई सालों से हम देखते हैं कि मधु दंडवते जी जो थे, (व्यवधान) पहले वाले वक्ताओं को आधा-आधा घंटा बोलने के लिए दिया गया। हमें समय देने में क्या मुसीबत है ? हमें भी थोड़ा समय दीजिए। मधु दंडवते जी के बाद लालू जी ही ऐसे व्यक्ति आए हैं जिन्होंने गरीब और आम आदमी को, सारी जनता को, हरके के लिए अच्छी से अच्छी सुविधा दी है। मैं इसके लिए उन्हें बधाई देता हूँ और लालू जी के साथ रेलवे के जो छोटे-बड़े हजारों कर्मचारी हैं, जो सतर्क रहकर काम करते हैं, उन सभी कर्मचारियों को भी मैं बहुत-बहुत धन्यवाद और मुबारकवाद देता हूँ।

मैं एक बार लालू जी के यहां गया, तो वहां कुल्हड़ के बारे में लिखा हुआ था " कुल्हड़ का उपयोग करने से भारतमाता की मिट्टी को बार-बार चूमने का अवसर मिलता है। " माननीय मंत्री जी की कैसी श्रेष्ठ भावना है।

**सभापति महोदय :** ठीक है, आप अपनी मांग बताइए।

**श्री हरिसिंह चावड़ा :** महोदय, इस काम के साथ-साथ हमारे यहां राजधानी का स्टापेज दिया गया, उसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। (व्यवधान)

**सभापति महोदय :** धन्यवाद, आप अपनी बात खत्म कीजिए।

...(व्यवधान)

**श्री हरिसिंह चावड़ा :** महोदय, मेरे कुछ सुझाव हैं। (व्यवधान)

**सभापति महोदय :** ठीक है, आप बैठ जाइए।

श्री भँवर सिंह डांगवासा...

**20.26 hrs.**

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

**उपाध्यक्ष महोदय :** चावड़ा जी, आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

**श्री हरिसिंह चावड़ा :** महोदय, यह ठीक नहीं है। मुझे बोलने के लिए थोड़ा सा समय और दिया जाए। (व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय :** ठीक है, श्री चावड़ा जी, अब आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)



## \*श्री हरिसिंह चावड़ा :

माननीय रेल मंत्री श्री लालू जी रेलवे की पूरक मांगें लेकर सदन में आए हैं। मैं उनको अपना हार्दिक समर्थन देता हूँ। लालू जी ने देश में रेलवे की सुविधा के लिए जो-जो कदम उठाए हैं। वे बहुत ही अच्छे हैं। चाहे वह नई रेलवे लाइन बनाने का काम हो, चाहे वो गेज कन्वर्जन का काम हो, चाहे नई रेलगाड़ियाँ शुरू करने का काम हो। चाहे वह रोजगारी देने का काम हो, या ग्रामीण विकास का कोई कार्य। जैसे उन्होंने जो रेलवे में कुल्लहड़ का चलन चलाया। इससे हजारों बेरोजगारों को रोजगार मिला। यह सराहनीय है। इसके अतिरिक्त उन्होंने रेलवे में खादी के कपड़ा का उपयोग करने का तय किया है उससे भी हजारों लोगों को रोजगार मिलेगा।

मैं लालू जी को एक बार मिलने गया था और उनके वेंटिंग रूम में बैठा था। वहाँ मैंने एक सुवाक्य पढ़ा "कुल्लहड़ का उपयोग करने से भारत माँ की मिट्टी को बार-बार चुमने का अवसर मिलता है।" इसमें लालू जी की भावना भी उभर आती है। रेलवे के कुलियों को पेंशन देने का निर्णय लेकर उन्होंने एक क्रंतिकारी कदम उठाया है।

देश की रक्षा करने वाले सेना के जवानों को 24 घंटे सतर्क रहना पड़ता है। उसी तरह रेलवे के सभी छोटे-बड़े कर्मचारियों को भी हर समय सतर्क रहना पड़ता है। ऐसे रेलवे के छोटे-बड़े सभी बहन-भाई कर्मचारियों को मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। जिन्होंने रेलवे की तरक्की के लिए रात-दिन मेहनत की है।

बजट को मेरा समर्थन देने के साथ-साथ मैं कुछ बिंदुओं पर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ :-

1. हर ट्रेन में एक डिब्बा अनारक्षित होता है। जो पर्याप्त नहीं है। आम जनता की सुविधा के लिए मेरा सुझाव है कि इसे बढ़ाकर 2 या 3 डिब्बा कर दिया जाए।
2. मेरे क्षेत्र में पालनपुर स्टेशन जो हमारा जिला मुख्यालय है वह स्टेशन बहुत पुराना है उसके मकान जर्जरित बने हैं। प्लेटफार्म का शेड पर्याप्त नहीं है। अतः

पालनपुर रेलवे स्टेशन को अद्यतन स्टेशन बनाने के लिए पर्याप्त मात्रा में बजट में प्रावधान करना चाहिए।

---

\*...\* This part of the speech was laid on the Table.

3. पालनपुर शहर से अहमदाबाद जाने वाला नेशनल हाइवे उस पर ओवरब्रिज बनाने की बहुत आवश्यकता है। उसके लिए भी बजट में प्रावधान करने के लिए जो विनती करता हूँ।
4. आबू रोड़ से अहमदाबाद के बीच एक डेमू ट्रेन चलती है वह पर्याप्त नहीं है। काफी पैसेंजर को सुविधा नहीं मिलती है। अतः 2 डेमू ट्रेन चलाने के लिए मैं विनती करता हूँ।
5. मेरे क्षेत्र से मुम्बई-सूरत-नवसारी-बडौदा काफी लोग रहते हैं और हजारों लोगों का आवागमन होता है। तो पालनपुर स्टेशन से सीधी मुम्बई जाने के लिए एक ट्रेन की सुविधा देने की मैं विनती करता हूँ।
6. पालनपुर-कांदला जो कि हाल में मीटर गेज से जुड़ी हुई है उसका गेज कन्वर्जन का काम हो रहा है। वहां उस लाईन में 3 जगह रेलवे क्रॉसिंग की तकलीफ है। पिपराला स्टेशन से पूर्व बाजू में रेलवे क्रॉसिंग की जरूरत है। चंडीसर स्टेशन के पास जो पक्का रोड़ है। वहां रेलवे क्रॉसिंग रात को बंद रहता है जिससे बहुत परेशानी है। चंडीसर रेलवे क्रॉसिंग को 24 घंटे खुला रखने के लिए व्यवस्था करने के लिए मैं विनती करता हूँ और धनकवाड़ा रेलवे स्टेशन के जो पक्का रोड़ पर रेलवे क्रॉसिंग है उनको भी 24 घंटा खुला रखने के लिए मैं विनती करता हूँ।
7. दिल्ली-अहमदाबाद राजधानी में फस्ट ए सी में खाना बहुत निम्न प्रकार का मिलता है। जैसे मुम्बई-दिल्ली में खाना मिलता है ऐसा खाना मिलना चाहिए।
8. विलेज आन व्हील्स की योजना लागू करके आपने आम जनता को भारत दर्शन के लिए अच्छा मौका दिया है उसके लिए मैं बधाई देता हूँ और उस योजना का गरीब जनता लाभ उठा सके। इसके लिए रेलवे किराए में अधिक छूट देने के लिए मैं विनती करता हूँ।

9. पांडिचेरी में श्री अरविंदा घोष का आश्रम है । गुजरात से काफी लोग पांडिचेरी आते-जाते हैं । अभी अहमदाबाद से चेन्नई के लिए नवजीवन एक्सप्रेस चलती है । इस गाड़ी को पांडिचेरी तक बढ़ाने के लिए मैं विनती करता हूँ ।

मैं आशा करता हूँ कि रेल मंत्री जी मेरी मांगें स्वीकारेंगे । मैं फिर से रेल मंत्री जी ने जो अनुपूरक मांगें रखी हैं उनका समर्थन करता हूँ ।

**श्री भँवर सिंह डांगावास (नागौर) :** उपाध्यक्ष महोदय, मूल रेल बजट की बहस के उत्तर में रेलमंत्री महोदय ने मुझे आश्वासन दिया था कि तीर्थराज पुष्कर (जिला अजमेर) से भक्त शिरोमणि मीरा की नगरी मेड़ता शहर तक नई रेल लाइन बिछा दी जाएगी। इसके बाद मौखिक आश्वासन भी दिया था। मेरी इस विषय में यही एक मांग है। (व्यवधान) मैं अपनी स्पीच सदन के टेबल पर रखता हूँ।

\* उपाध्यक्ष महोदय, मैं अनुदान की अनुपूरक मांगें जो क्रम संख्या 13 व 14 पर उल्लेखित हैं, के संबंध में मेरे विचार रखना चाहूंगा। इससे पूर्व बगैर किराये बढ़ाये व नयी रेलें चला कर यात्रियों में बहुत सहूलियत दी है, इसके लिए धन्यवाद। मैं यह आग्रह करना चाहूंगा कि अनुदान की अनुपूरक मांगे, जो आवश्यक है, उन्हें तो सदन को जरूर अनुमोदित करनी चाहिए। मैं इसके लिए पूर्णतया सहमत हूँ।

मूल रेल बजट की बहस के उत्तर में रेल मंत्री महोदय ने मुझे आश्वासन दिया था कि तीर्थराज पुष्कर, जिला अजमेर से भक्त शिरोमणि मीरा की नगरी मेड़ता शहर तक नयी रेल लाइन बिछा दी जायेगी। इसके बाद भी मौखिक आश्वासन दिया था। इस मार्ग की सर्वे गत वर्ष पूरी हो चुकी है। इस लाइन के बिछाने से रेल विभाग बीकानेर खंड के बीकानेर रेलवे स्टेशन से उत्तरी राजस्थान ही नहीं अपितु हरियाणा पंजाब को व जोधपुर खंड को जोधपुर स्टेशन से, पश्चिमी राजस्थान को दक्षिणी व पश्चिमी भारत से सीधा सम्पर्क हो जायेगा। वर्तमान में बीकानेर से अजमेर आना होता है, तो फुलेरा जंक्शन जाकर रेल बदलकर आना होता है व जोधपुर से अजमेर आना हो तो मारवाड़ जंक्शन होकर आना पडता है। यह लाइन के बिछाने से यात्रा में करीब करीब 50-50 किमी० का चक्कर बच जायेगा। मेड़ता शहर ऑयल सीड सरसों व जीरा की फसल की बहुत बडी मंडी है, इससे रेलवे का यात्रा किराया के अतिरिक्त माल किराया की बहुत अधिक आय होगी। यह आय अभी बसों व ट्रक मालिकों को जाती है। मेरी पुनः प्रार्थना है कि पुष्कर से मेड़ता शहर तक नया मार्ग बिछाने की कृपा करें।

पूर्व में मैंने आग्रह किया था कि डेगाना से रतनगढ़ गेज परिवर्तन करावे इसकी स्वीकृति दिलाने की कृपा करें। मैंने कहा था कि एक न एक द्रुतगती की रेल को मशहूर दरियाव धाम, धार्मिक स्थान, रेंण पर ठहराव की अनुमति दिलाने की कृपा करें। अंत में मैं प्रार्थना करता हूं कि दक्षिण में हैदराबाद-सिकन्दराबाद से बीकानेर आने वाली व बीकानेर से वापिस हैदराबाद-सिकन्दराबाद जाने वाले रेलों का ठहराव मारवाड-मूंडवा रेलवे स्टेशन पर कराने की कृपा करें। मेडता रोड जंक्शन पर दूसरा ओवरब्रिज बनवाने की कृपा करें। अभी हाल ही में जोधपुर-हावड़ा व हावड़ा-जोधपुर के समय में परिवर्तन किया। वह जनोपयोगी नहीं है, पूर्व में जो समय था वही वापिस कराने की कृपा करावें।

---

\*Speech was laid on the Table.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): As you all know, in a developing economy, infrastructure is vital. Here, I am sorry to say that I cannot support this Budget. I collected the Annual Report, 2004-05 from the Publication Counter. In that Report, you have compared the Indian Railways with the Chinese Railways. In the early 90s, Indian Railways was bigger in terms of total route kilometres as well as route kilometres/square kilometres. In the period 1992-2000, the Chinese Railways extended its route kilometres by 13,797, that is, 24 per cent; double track by 9,400 kilometres; and electrified tracks by 8,975 kilometres. In comparison, Indian transport grew by 682 route kilometres. It is very sad that a publication by UPA Government is comparing Indian Railways with Chinese Railways. China is far ahead of us. What have you been doing? Through an Annual Report, they are telling us that Chinese Railways are better than Indian Railways.

The hon. Minister is a very able leader. You please guide the Railways so that it comes to its proper track. If it does not come to its proper track, we are going for the doom and we would never achieve our growth target of eight per cent, which our Finance Minister has set for us.

Here, I would like to say one thing. You started the National Rail Vikas Yojana. You have three programmes in priority. One is strengthening of Golden Quadrilateral and its diagonals. I would like to know how it is going to benefit my State of Orissa. Secondly, there is a programme for strengthening of rail connectivity with ports and development of multinational corridors with hinterlands. Orissa is a coastal State with rich mineral resources. I would like to know as to how many programmes your Ministry or the Government of India has kept for Orissa.

You have proposed some five mega bridges. You have proposed a bridge on river Brahmaputra; you have proposed a bridge on river Ganga. .  
(*Interruptions*) How are you going to complete these projects?

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please try to conclude now.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO : I come from Orissa, from the KBK area. My area is an underdeveloped area with a lot of mineral resources. If the railway infrastructure is developed, my area can become one of the richest areas of the country. So, I request the hon. Minister, through you, that proper attention should be paid to my Sambalpur Division under the East-Coast Railway.

I thank you once again, Sir, for giving me this opportunity. I may please be permitted to lay on the Table the rest of my speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You are permitted to do that.

\*SHRI BIKRAM KESHARI DEO : Sir, Transport and communication are vital elements of infrastructure and key elements not only for global competitiveness but also for creating an integrated national market.

High transaction cost arising from an inefficient transport sector and poor communication can prevent an economy from realising its full growth potential regardless of progress on fronts.

The Tenth Plan identified certain thrust areas in the railway sector - Capacity expansion through modernisation and technological upgradation, improvement in the quality of service, railway safety and rail reliability. Freight movement targets are being achieved but the questions is this. Is it the pace at which it is being achieved? Investment of Indian Railways from 1992 - 2000 comes out to around \$17.3 billion in contrast to Chinese Railway's \$85 billion. While the two railway networks are comparable in size, the Chinese railways'

---

\*...\* This part of the speech was laid on the Table.



output in traffic unit is 2.5 than times that of Indian Railways. Between 1992 - 2002, the two railways carried almost exactly the same volume of passengers per kilometre but Chinese railway carried four and a half times the freight per kilometre than carried by the Indian railways. The average passenger tariff in India is 55 per cent lower than that of China. The average freight tariff in India is almost 66 per cent higher than in China. The requirement of funds during the remaining two years of the Tenth Plan has been estimated at Rs. 39,765 crore. Railway output for the Tenth Plan is Rs. 60,000 crore. There has been a trend of increasing on GBS and declining contribution of IEBR since Ninth Plan. The Railway was provided with about 70 per cent of the total Tenth Plan GBS in the first three years of Plan period. The contribution of IEBR was only 55 per cent of the total Tenth Plan IEBR. The Railways is behind schedule in achieving target set for the first three years of the Plan in respect of new lines, doubling and acquisition of Electrical Multiple Unit coaches.

Sir, I would like to say something about the survey of Kantabanji-Jagadapur Railway via Khariar Sinapali and Deobhog. The entire region embracing portions of Orissa and adjoining Jagadapur in Chhatisgarh is a tribal dominated belt wallowing in abysmal poverty. But, as a silver lining in the dark clouds, the region is extremely rich in mineral resources, granite mines, gem stones like diamond, ruby, cat's eye, and garnet etc. Abundance of forest produce including teak, sal, tendu leaf and food grains have added a new dimensions to its wealth. It is, therefore, in national interest to take up comprehensive survey of this region to assess its viability.

At present a sleeper coach is attached in Tapaswini express and thereafter in Sambalpur-Rayagada Express. This is grossly inadequate. You may kindly consider attaching one AC-III tier coach from Bhubaneswar to Rayagada in aforesaid trains. The present sleeper coach is in a bad shape with broken toilets and torn berth covers. Water is also a problem. What is worse, the coach becomes an easy prey to unauthorised passengers for want of adequate supervision. Quality of coaches and maintenance needs attention.

I would also urge you to consider running a Rajdhani Express via Sambalpur to New Delhi. This will benefit the Steel belt of Rourkela and a sizeable portion of Western Orissa. An inter-city train runs between Raipur and

Sambalpur. It would be desirable to extend the inter-city train to Bhubaneswar and Puri.

As you are aware, Khariar, situated at a distance of 35 kilometres from Kantabanji and about 60 kilometres from Khariar road railway stations, is the most important town of Nuapada district. Besides, being the capital of erstwhile Raja, it has an important Evangelical Hospital and many important government offices, college NAC, High Schools etc. Khariar also caters to tribal blocks of Sinapali and Bodan. This needs special consideration and it is in people's interest that a computer booking office is opened as a very special case. Boudh being a district Headquarters also deserves a computer booking center.

Mancheswar railway station is situated in the vicinity of Infosys city, Sailashree Vihar, Utkal University and other important areas. This station can be developed so as to reduce the pressure on Bhubaneswar railway station on the lines of Visakhapatnam and Simanchalam.\*

Sir, thank you very much for giving me this opportunity.

**\*श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर) :** उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल करोड़ों भारतीयों के संपर्क एवं सद्भाव का प्रतीक है। अनुपूरक मांगों के बजट में कुछ चीजों का ध्यान रखा जाना आवश्यक है। रेलों के खान-पान की स्थिति को सुधारने की आवश्यकता है। एसी कोच के चादर-तकियों की सफाई की तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए। देश की ऐसी रेलवे क्रॉसिंग्स, जहां से बड़ी संख्या में इस तरफ से उस तरफ ट्रक, बस, जीपों और कारों का आवागमन होता है, वहां रेलवे ओवर ब्रिज प्राथमिकता के आधार पर बनाया जाना चाहिए।

मेरे क्षेत्र की इन रेल मांगों पर ध्यान दिया जाना चाहिए। गणेशगंज स्टेशन पर उत्कल एक्सप्रेस का स्टॉपेज होना चाहिए। खुरई में जबलपुल-निजामुद्दीन संपर्क क्रंति का स्टॉपेज मंडी बामोरा स्टेशन पर झेलम एवं क्षिप्रा एक्सप्रेस का स्टॉपेज, करौंदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस का स्टॉपेज तथा बीना स्टेशन पर सचखंड एक्सप्रेस एवं पुष्पक एक्सप्रेस का स्टॉपेज किया जाना चाहिए। इसके साथ ही बीना में झांसी फाटक पर रेलवे ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिए।

---

\* Speech was laid on the Table.

**योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर) :** उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल की 2005-2006 की अनुपूरक मांगों पर यहां चर्चा हो रही है। मैं तीन-चार मिनट में अपनी बात को कह कर बाकी का भाषण सभा पटल पर रख दूंगा।

**उपाध्यक्ष महोदय :** पहले ही सभा पटल पर रख दो, तो अच्छा होगा।

**योगी आदित्यनाथ :** मेरा कहना है कि रेल बजट की तरह सप्लीमेंटरी बजट में भी पूरी राजनैतिक संकीर्णता झलकती है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी के इस प्रस्ताव का विरोध करते हुए कहना चाहता हूं कि इस अनुदान की अनुपूरक मांग में कहीं भी रेलवे को विकास के पथ पर आगे बढ़ने की कोई सोच या दिशा परिलक्षित नहीं होती है।

महोदय, रेलवे ट्रेक के आधुनिकीकरण, जर्जर पुलों की मरम्मत, सिग्नल सिस्टम के आधुनिकीकरण, बिना लेवल क्रॉसिंग को इंटर लॉकिंग सिस्टम से जोड़ने के लिए कहीं कोई प्रावधान इसमें दिखाई नहीं देता है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि उन्हें क्षेत्रीय असंतुलन, जो भारतीय रेलवे के माध्यम से करने का प्रयास किया जा रहा है, उस संकीर्णता से ऊपर उठ कर शुद्ध रूप से एक व्यापक दृष्टि को ध्यान में रखते हुए भारतीय रेलवे के विकास के बारे में सोचना चाहिए। आज हमारे सामने रेलवे में सबसे बड़ा संकट रेलवे की सुरक्षा और संरक्षा का खड़ा है। अभी हाल ही में श्रमजीवी एक्सप्रेस ट्रेन में कट्टरपंथियों द्वारा, आतंकवादियों द्वारा आधुनिक तरीके से बम विस्फोट किया गया, जिससे दर्जनों यात्री मारे गए और 150 से अधिक घायल हुए थे। इसलिए सुरक्षा का गम्भीर खतरा हमारे सामने पैदा हो गया है।

मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि अक्सर ट्रेन्स लेट चलती हैं। जब से यह सरकार आई है, यह आम बात हो गई है। अगर आप उचित किराया लेते हैं और समय से यात्री को उसके गंतव्य तक नहीं पहुंचा पाते हैं, तो फिर उसी अनुपात में किराए में भी कटौती की जाए। आप पैसे लेकर सीट उपलब्ध नहीं करा पा रहे हैं, तो फिर उस स्थिति में जितनी आप सुविधा दे रहे हैं, उसी सुविधा के अनुपात में किराया वसूल किया जाए।

पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के बावजूद, उत्तर प्रदेश, जहां 16 करोड़ की आबादी है, चाहे 2005-2006 का रेल बजट हो या यह अनुपूरक मांग हो, उसकी अनदेखी हो रही है। उसमें भी सबसे ज्यादा उपेक्षा गोरखपुर की हुई है। तमाम प्रकार के भेदभाव पूर्वोत्तर रेलवे के साथ पहले से चल रहे हैं। इससे पहले पूर्वोत्तर रेलवे का विभाजन हुआ था। उसके बाद उप-महाप्रबंधक का पद समाप्त किया गया। मुख्य राजभाषा अधिकारी का पद समाप्त किया गया।

गोरखपुर रेलवे जोन के विभिन्न मंडल कार्यालय को वहां से स्थानांतरित करके, दूसरे मंडल जोन से संबंधित किया गया। तमाम स्टेशनों को गोरखपुर से हटाने और गोरखपुर जोन को समाप्त करने का जो प्रयास चल रहा है, मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि इस मामले को गंभीरता से लेने की आवश्यकता है। अगर आप बिहार का विकास करना चाहते हैं तो आपको गोरखपुर से होकर ही जाना पड़ेगा। पूर्वोत्तर रेलवे के विकास की कुछ योजनाओं को मैं आपके सामने रखता हूं।

गोरखपुर-नौतनवा-गौंडा लूप लाइन का आमामान परिवर्तन के लिए। गोरखपुर-लखनऊ रेलवे लाइन के गोरखपुर-गौंडा खण्ड के रेलवे लाइन का दोहरीकरण। लखनऊ-गोरखपुर के बीच रेलवे ट्रैक के विद्युतीकरण। वर्तमान में गोरखपुर के चार स्थानों पर रेलवे ऊपरगामी सेतु की आवश्यकता है। पहला, एन.एच-28 के कूडाघाट पर। दूसरा, चार फाटक पर। तीसरा, हुंमायुपुर रेलवे क्रॉसिंग पर और चौथा, सूर्यकुंड रेलवे क्रॉसिंग पर।

आनंद नगर से जनपद महाराजगंज मुख्यालय होते हुए घुघली तक रेलवे लाइन के प्रस्ताव को स्वीकृत किया जाए तथा घुघली रेलवे स्टेशन का उच्चीकरण किया जाए। गोरखपुर-बांसगांव-दोहरीघाट को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए।

महोदय, एक नयी ट्रेन गोरखपुर से श्रीराम जन्मभूमि अयोध्या होते हुए लखनऊ और गोरखपुर से अयोध्या होते हुए इलाहाबाद के लिए प्रारम्भ करने के साथ-साथ गोरखधाम एक्सप्रेस को माननीय रेल मंत्री जी ने प्रतिदिन किया है, उस एक कार्य के लिए धन्यवाद देते हुए .उसके समय-सारिणी में भी संशोधन किया जाए। जो प्रस्ताव हम यहां दे रहे हैं उसके अनुसार ही संशोधन किया जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से एक बार फिर अनुरोध करना चाहता हूं कि वे राजनीतिक संकीर्णता से ऊपर उठकर देशहित में कार्य करेंगे जिससे देश के विकास के प्रतीक भारतीय रेल को उसके विकास के उद्देश्य से न भटकने दें। मैं अपने भाषण को यहां " ले" करना चाहता हूं।

\* महोदय, भारतीय रेल के वर्ष 2005-06 में रेल पर केन्द्रीय सरकार के खर्च के लिए अनुदान की पूरक मांगों पर आज के सदन में चर्चा हो रही है। भारत के सामाजिक एवं सांस्कृतिक एकता की जवीन रेखा मानी जाने वाली भारतीय रेल आज यू0पी0ए सरकार की संकीर्ण राजनीतिक कृत्यों एवं

---

\*..\* This part of speech was laid on the Table.

पूर्वाग्रहों का शिकार होती जा रही है। सस्ती राजनीतिक लोकप्रियता हासिल करने की होड़, सम्पूर्ण देश में बढ़ रही आतंकवादी/उग्रवादी गतिविधियों तथा नक्सलवाद की राष्ट्र विरोधी मानसिकता को हलकेपन से लेने और उसके अंदर भी अपने राजनीतिक स्वार्थों को तलाशने की प्रवृत्ति ने भारतीय रेल के करोड़ों यात्रियों के सममुख सुरक्षा और संरक्षा का गंभीर संकट खड़ा किया है। अभी हाल ही में पटना-दिल्ली के बीच चलने वाली श्रमजीवी एक्सप्रेस में जौनपुर, उत्तर प्रदेश में हुआ बम विस्फोट, जिसमें दर्जनों यात्री मारे गये थे एवं 150 से अधिक यात्री घायल हुए थे, आर.डी.एक्स जैसा खतरनाक विस्फोटक बरामद होने के बाद भी रेल मंत्री द्वारा

आतंकवादी घटना मानने में नानुकुर करना, पुराने पड चुके रेलवे ट्रेक, 1000 के आसपास जर्जर पुल, 8000 से ऊपर बिना इंटर लॉकिंग की सुविधा के रेलवे लेबल क्रॉसिंग आदि तो कम से कम यही संदेश देती है। पूर्ववर्ती सरकार के समय प्रारंभ की गयी भारतीय रेल के विकास से संबंधित कार्यों एवं योजनाओं की जिस प्रकार से अनदेखी की जा रही है वह भारतीय रेल के कतई हित में नहीं है।

रेलवे ट्रेक के आधुनिकीकरण, जर्जर पुलों की मरम्मत तथा सिग्नल सिस्टम के आधुनिकीकरण के साथ साथ रेलवे लेबल क्रॉसिंग को इंटर लॉकिंग सिस्टम से जोड़ने से संबंधित सभी योजनायें या तो धीमी कर दी गयी हैं अथवा उन्हें रोक दिया है। भारतीय रेल का यह सप्लीमेंट्री डिमांड तो कम से कम यही संकेत करता है। इसमें पूरी राजनैतिक भेदभाव एवं संकीर्णता झलकती है। देश के तमाम महत्वपूर्ण क्षेत्रों एवं परियोजनाओं की अनदेखी रेल बजट की तरह ही इसमें भी की गयी है।

महोदय, रेल बजट की तरह ही इस सप्लीमेंट्री डिमांड में पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर समेत सम्पूर्ण उत्तर प्रदेश की अनदेखी की गयी है। एक ओर रेल मंत्री भारतीय रेल को विश्वस्तरीय बनाने की बात करते हैं, वहीं दूसरी ओर देश की कुल आबादी का 16 प्रतिशत भाग जिस प्रदेश में निवास करता है, उसकी अनदेखी भारतीय रेल की दृष्टि से की जाये, इससे तो विकास की दृष्टि से क्षेत्रीय असंतुलन की स्थिति पैदा होगी। पूर्वोत्तर रेलवे की तमाम परियोजनाओं, जिनमें गोरखपुर-नौतनवां,-गौंडा लूप लाइन की आमान परिवर्तन, गोरखपुर-सहजनवां रेल लाइन के दोहरीकरण, आनन्द नगर, महाराजगंज-घुघली रेल लाइन की प्रस्तावित योजना, गोरखपुर-बांसगांव-दोहरीघाट रेलवे लाइन बिछाने की प्रस्तावित योजना, लखनऊ-गोरखपुर के रेलवे ट्रेक का विद्युतीकरण की योजना तथा गोरखपुर महानगर में प्रस्तावित चार उपरगामी सेतु, जिनमें कूडाघाट, चार फाटक, हुमायुपुर रेलवे क्रॉसिंग तथा सूर्यकुंड के पास आदि का कोई जिक्र नहीं किया गया है। अगर क्षेत्रीय विकास के साथ साथ राजस्व की दृष्टि महत्वपूर्ण योजनाओं तथा परियोजनाओं की इसी प्रकार उपेक्षा की जाती रही तो इससे न तो भारतीय रेल का ही हित हो

पायेगा न ही देश का तथा विश्वस्तरीय सेवायें मात्र सपने रह जायेंगे। रेल बजट के समय माननीय रेल मंत्री ने रेल भूमि विकास प्राधिकरण की घोषणा की थी जिसकी मांग पिछले पांच-छः सालों से हो रही है। अगर इस पर इमानदारी से अमल होता तो रेलवे की बेकार पड़ी भूमि का जिस पर भूमाफियाओं का कब्जा है, का वाणिज्यिक उपयोग में दिया जा सकता था। इससे न केवल रेलवे का राजस्व बढ़ता अपितु बेकार भूमि पर वाणिज्य प्रतिष्ठान खुलने, दुकाने बनने तथा शॉपिंग कॉम्प्लैक्स बनने से लाखों बेरोजगार नौजवानों को रोजगार भी मिलता। लेकिन रेल मंत्री की घोषणा अब तक मात्र घोषणा तक ही सीमित रही है। क्योंकि इससे संबंधित एक प्रस्ताव गोरखपुर रेलवे स्टेशन के बाहर शॉपिंग कॉम्प्लैक्स का नगर निगम गोरखपुर की ओर से मैंने स्वयं रेल मंत्रालय को भेजा था। लेकिन अभी तक उस पर कोई कार्यवाही नहीं होना घोषणा के प्रति रेल मंत्री की गंभीरता को दर्शाता है। महोदय, आज यातायात के नये नये साधन उपलब्ध होने से भारतीय रेल के सामने प्रतिस्पर्धा की नयी स्थिति पैदा हुयी है, इस स्थिति में जबकि हर यात्री समय से अपने गंतव्य तक पहुंचना चाहता है, भारतीय रेल यात्रियों की सुविधा का खयाल रख पायेगा जबकि सभी महत्वपूर्ण एक्सप्रेस ट्रेनें तीन से पांच घंटे लेट चल रही हैं। मैंने पिछले रेल बजट में भी इस संबंध में माननीय रेल मंत्री को दो सुझाव दिये थे।

1. अगर भारतीय रेल यात्रियों को उचित किराया लेने के बावजूद समय से उसके गंतव्य तक नहीं पहुंचा पाती है तो किराये में भी उसी अनुपात में कटौती होनी चाहिए।
2. रतीय रेल में यात्रा करने वाले प्रत्येक यात्री को उसके उचित किराये पर सीट आवश्यक उपलब्ध करायी जाये यदि यात्री किराया देने के बावजूद भी सीट नहीं पाता है तो उसका किराया वापस होना चाहिए अथवा सुविधा के अनुसार ही किराये में कटौती होनी चाहिए।

महोदय, विकास का पैमाना पूरे देश के लिए एक समान होना चाहिए। एकतरफा विकास से हम किसी का भी कल्याण नहीं कर पायेंगे। रेलवे को राष्ट्रीय सुरक्षा, राजस्व की दृष्टि से लाभकारी तथा चालू परियोजनाओं को प्राथमिकता देनी चाहिए। अन्यथा जब भी कोई नया रेल



मंत्री आयेगा तो अपने पूर्ववर्ती से संबंधित योजनाओं को छोड़कर नयी योजनायें अपने राजनीतिक हित के लिए बनायेगा। इसी का परिणाम है कि आज की तिथि तक भारतीय रेल के पास 1.5 लाख करोड़ रुपये की चालू परियोजनायें लंबित पड़ी हैं। इसलिए मेरा रेल मंत्री से आग्रह है कि राष्ट्रीय सुरक्षा की दृष्टि से देश में सबसे अधिक जनसंख्या घनत्व से जुड़ी हुयी लंबित परियोजनायें जो पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर से संबंधित हैं के साथ अब अन्याय बंद होना ही चाहिए। पूर्वोत्तर रेलवे के जोन मुख्यालय के विभाजन के साथ ही लगातार महाप्रबंधक का पद, मुख्य राजभाषा अधिकारी का पद समाप्त करना, वैशाली सुपरफास्ट एक्सप्रेस की गोरखपुर से लगने वाली बोगियों को समाप्त करना, छपरा तथा बिहार से जुड़े पूर्वोत्तर रेलवे के मंडल कार्यालयों को गोरखपुर से हटाने की साजिश के साथ हो रहे अन्याय को बंद किया जाये। और राजस्व की दृष्टि से लाभकारी तथा चालू परियोजनाओं के लिए धन की अविलम्ब व्यवस्था करके उन्हें समय से पूरा किया जाये। पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय गोरखपुर की महत्वपूर्ण परियोजनायें इस प्रकार से हैं।

1. गोरखपुर-नौतनवा-गोंडा लूप लाइन को आमामान परिवर्तन- यह रेलवे लाइन भारत और नेपाल के सीमावर्ती क्षेत्रों से होकर जाती है। सीमावर्ती क्षेत्रों में चल रही आइ एस आइ की राष्ट्रविरोधी गतिविधियां तथा नेपाल में चल रही माओवादी हिंसा के परिप्रेक्ष्य में यह जरूरी परियोजना राष्ट्रीय सुरक्षा और इस क्षेत्र के विकास में सहायक होगी।
2. गोरखपुर-लखनऊ रेलवे लाइन के गोरखपुर गोंडा खंड के रेलवे लाइन का दोहरीकरण- वर्ष 1996 में गोरखपुर के डोमिनगढ़ में भीषण रेल दुर्घटना के बाद 1999-2000 में गोरखपुर-सहजनवां तक के 15 किलोमीटर रेलवे लाइन के दोहरीकरण कार्य को पिछली सरकार ने स्वीकृत किया था, जिसमें गोरखपुर से डोमिनगढ़ छः किलोमीटर कार्य सम्पन्न भी हो चुका है, शेष कार्य का धन अवमुक्त किया जाये।
3. लखनऊ-गोरखपुर के बीच रेलवे ट्रेक के विद्युतीकरण वर्तमान में लखनऊ से गोरखपुर पहुंचने में पांच से छः घंटे लगते हैं रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने पर 3 से 4 घंटे में यात्रा सुलभ होगी साथ ही रेलवे को 17 प्रतिशत राजस्व की बचत भी होगी।

4. गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने, गोरखपुर-डोमिनगढ तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण तथा रेलवे लाइन की व्यस्थता के कारण सामान्य यातायात घंटों बाधित रहता है। वर्तमान में गोरखपुर के चार स्थानों पर रेलवे उपरगामी सेतु की आवश्यकता है।
5. गोरखधाम एक्सप्रेस जिसे गोरखपुर-दिल्ली के बीच प्रतिदिन चलाया जा रहा है, की समय सारणी में संशोधन करते हुए गोरखपुर से वैशाली एक्सप्रेस से आधा घंटा पूर्व सायंकाल 4.30 पर प्रस्थान किया जाये तथा दिल्ली से सायं 7.00 बजे चलाया जाये। इसमें पैंट्रीकार तथा अन्य सुपरफास्ट गाडियों की सुविधायें उपलब्ध करायी जाये।
6. गोरखपुर से अयोध्या होते हुए लखनऊ तथा इलाहाबाद के लिए रेल सेवा प्रारंभ किया जाये।

महोदय, एक बार पुनः मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि राजनैतिक पूर्वाग्रहों से ऊपर उठकर व्यापक जनहित में देश के विकास के प्रतीक भारतीय रेल को उसके विकास के उद्देश्य से न भटकने दें।\*

**डा. करण सिंह यादव (अलवर) :** उपाध्यक्ष महोदय, अलवर राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से हजारों की तादाद में यात्री सुबह दिल्ली आते हैं और शाम को वापस जाते हैं इसलिए मैं प्रार्थना करना चाहूंगा कि यहां एक डीएमयू चालू की जाए।

मेरी एक ट्रेन मरुधर एक्सप्रेस थी जो पूर्व में जोधपुर से वाराणासी होकर के अलवर जाती थी लेकिन अब इसका रास्ता बदलकर बांदीकूई होकर कर दिया गया है। अलवर की जनता के पास यह सुविधा थी जो अब बंद हो गयी है। अलवर-मथुरा ब्रॉडगेज लाइन पर ये मात्र एक पैसेंजर ट्रेन है और इस ब्रॉडगेज लाइन का कोई उपयोग नहीं हो रहा है अंडर-युटिलाइजेशन हो रहा है। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहूंगा कि अलवर से, उत्तर प्रदेश के कानपुर, लखनऊ, बनारस जाने वाले यात्रियों को कोई सुविधा नहीं है तो मथुरा से अलवर की तरफ किसी गाड़ी को बढ़ाया जाए।

मैं अगला निवेदन करना चाहूंगा कि भिवाड़ी एक बहुत बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है जिसमें एक हजार से ज्यादा इंडस्ट्रीज हैं, इन्लैंड कंटेनर डिपो है। रेवाड़ी से भिवाड़ी तक ब्रॉडगेज लाइन की मांग हम बरसों से करते आ रहे हैं, उसको आगे करवाने की मांग मैं यहां करता हूं।

आश्रम एक्सप्रेस जो राजगढ़ और खैरतल में ठहराव की प्रार्थना करता हूं। खैरतल बहुत बड़ी कृषि मंडी है। देश भर के कृषि व्यवसायी यहां आते हैं और माननीय मंत्री जी जब उस रूट पर पधारे थे तो हजारों लोगों ने मांग की थी लेकिन रेल अधिकारी यह कह देते हैं कि सुपर-फास्ट ट्रेन इन छोटे स्टेशनों पर नहीं रुकेगी, लेकिन गरीब आदमी का आप ध्यान नहीं रखेंगे तो कौन ध्यान रखेगा। मेरा निवेदन है कि 7 आरडी या 4 आरडी जो दिल्ली से या हिसार से चलकर रेवाड़ी आती है यहीं रुक जाती है इन गाड़ियों का पलवल या बांदीकूई तक आगे बढ़ाया जाए। कारण यह दिया जाता है कि अलवर में पिट-लाइन नहीं है एक्सट्रा ट्रेक नहीं है, इसका बहाना करके रेल-अधिकारी काम को होने नहीं देते हैं। मेरा निवेदन है कि सबसे पहले अलवर में पिट लाइन या रेल लाइन बनायी जाए। मैं माननीय रेल मंत्री जी को जिन्होंने बिना प्रशासनिक अनुभव के साधनों का

उपयोग करके 8 हजार करोड़ रुपये की जो आमदनी अर्जित की, ऐसे मंत्री जी को धन्यवाद देते हुए उनकी डिमांड का समर्थन करता हूँ।

**चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़) :** माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ जो आपने रेल जैसे महत्वपूर्ण विभाग पर मुझे बोलने का मौका दिया। महोदय, दिल्ली की बढ़ती हुई आबादी से निजात पाने के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत सारी नजदीक की गाड़ियां, ईएमयूज को चलाने का प्रयास किया है, जो डेढ़ सौ किलोमीटर तक जाएंगी। (व्यवधान) महोदय, अलीगढ़ एक ऐतिहासिक स्थल है, वहां लगभग बारह हजार विद्यार्थी जो बिहार के हैं, वहां पढ़ते हैं। वहां बहुत से राष्ट्राध्यक्ष और शासनाध्यक्ष आते रहते हैं। वहां कुल 36 हजार स्टूडेंट्स पढ़ाई करते हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि अभी वहां केवल डबल लाइन है। सुबह के समय वहां से ईएमयूज चलती हैं, तो बड़ी एक्सप्रेस गाड़ियों डिले कर दी जाती है, जिससे बड़ी समस्या खड़ी हो जाती है। महोदय, मैं माननीय रेलमंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वहां तीसरी लाइन का प्रावधान विचाराधीन है। इस संबंध में दो बार सर्वे भी हो चुका है और उसका काम भी प्रारंभ होने जा रहा है। महोदय, मैं चाहता हूँ कि अलीगढ़ तक तीसरी लाइन डालने की स्वीकृति प्रदान की जाए, जिससे आने वाले दिनों में एक्सप्रेस गाड़ियां लिंगर ऑन न हो सकें।

महोदय, मेरी दूसरी मांग यह है कि बिहार जाने वाली बहुत सारी गाड़ियों का वहां स्टापेज नहीं है। वहां से बहुत से स्टूडेंट यहां आते और जाते हैं। पहले भी मैंने माननीय मंत्री जी से बजट भाषण के दौरान इस संबंध में मांग की थी, उस समय भी उन्होंने आश्वासन दिया था कि कुछ ट्रेनें जैसे श्रमजीवी, क्रंति, शहीद आदि का स्टापेज वहां करेंगे। मैं उनके संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि यह विद्यार्थियों का मामला है, सेंस्टिव प्लेस है, हम चाहते हैं कि जो गाड़ी बिहार जाने वाली वहां नहीं रुकती हैं, वहां उनका स्टापेज करने की कृपा करें।

इसके साथ ही मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उनकी सरकार ने सीमित साधनों के होते हुए भी किराया भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है जबकि डीजल के रेट कई गुना बढ़ गए हैं, इस्पात के चार गुना बढ़ गए हैं, इसके बावजूद माल भाड़े में वृद्धि न करके, उन्होंने सरकार की मानसिकता का परिचय दिया है।

इन्हीं शब्दों कि साथ में माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि उनकी सोच और मानिसकता आम जनता के प्रति अच्छी है।(व्यवधान)

\*SHRI CHANDRA SEKHAR SAHU (BERHAMPUR - ORISSA): I rise to support the Budget on Railways (Supplementary) for 2005-2006. Sir, Hon'ble Minister Railways, Shri Lalu Prasad Yadav in his budget has brought a revolutionary changes regarding giving lot of concessions to farmers, students, retired defence person, at the out set to the common people (Aam Admi). Sir, under the leadership of our UPA Chair-person Smt. Sonia Gandhi and by the direction of our Hon'ble Prime Minister Dr. Manmohan Singh, our Hon'ble Railway Minister Shri Lalu Prasad Yadav had brought a visible development in respect of railways through out the country. In comparison with the last government, the UPA has given more attention to the State of Orissa. Still Sir, through you I urge upon the Hon'ble Minister to give more funds for the ongoing projects to be completed very soon.

Sir, keeping in view the time constraint, I am going to mention some of the problems of my parliamentary constituency for immediate steps in brief :-

- 1.The ongoing broad gauge line construction from Naupada to Gunpur has to be completed by the end of March 2006. The amount given is very meagre so I request the Hon'ble Minister to give more funds.
- 2.The announcement made in the budget regarding the extension of Nizammudin to Bhubneshwar (Hirakud Exp) up to Visha - Khapatnam to be immediately run without any delay.
- 3.Stoppage of Falkunam Exp at Chattarpur.

Regarding other demands I had expressed in my railways main budget speech. So I don't want to take much of the time. I once again support the Railways Supplementary Budget for 2005-2006

---

\* Speech was laid on the Table.

\*PROF. CHANDER KUMAR (KANGRA): I support the Grants of Railways. The railway is the means of communication in the country and it links the North to South & from West to East of the country and it also shows our heritage of the country.

I want to give some suggestions and also some demands of the people of Himachal Pradesh. The oldest narrow gauge railway line from Pathankot to Joginder Nagra which was made functional during the year 1913. It requires improvement. In this budget proposals of 2005-06 the gauge conversion has been reflected in the budget. The narrow gauge railway line may be converted to broad gauge so that it can cater the demand of the people of the area.

There is a lot of tourism potential on this area.

The JAWALA SHAHAR railway station requires improvement.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now I request the hon. Minister of Railways to reply to the debate.

. (Interruptions)

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Sir, in protest, we stage a walk-out.

**20.42 hrs.**

*(At this stage, Shri Kharabela Swain and some other hon. Members left the House.)*

. (Interruptions)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI BIJOY HANDIQUE): Sir, they all thanked the hon. Minister in their speeches; but when the hon. Minister starts to give a reply, they have left the House.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Do you think I can stop them?

. (Interruptions)

---

\* Speech was laid on the Table.

**रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) :** महोदय, मैं सबसे पहले उन सभी माननीय सदस्यों को, लगभग 52 सदस्यों ने इस बहस में हिस्सा लिया और माननीय सदस्यों ने सहयोग किया और अपने सुझावों को हमें दिया इसके लिए मैं उनका आभार प्रकट करना चाहता हूँ। माननीय सदस्यों ने अपने



क्षेत्रों, जिलों और प्रान्तों के हर इलाके का काफी विस्तृत रूप से जानकारी हासिल करके रेल मंत्रालय और सदन का ध्यान आकृष्ट किया है। मैं उन तमाम माननीय सदस्यों के प्रति आभार प्रकट करता हूँ और मैं आश्वस्त करना चाहता हूँ कि उनके जो अमूल्य सुझाव हैं, उन पर उचित कार्रवाई करके मैं संसूचित करूंगा। जो माननीय सदस्य पीठ दिखाकर निकल गए हैं, बीजेपी वाले हमेशा पीठ दिखाते हैं क्योंकि उनमें सामना करने की हिम्मत नहीं है।(व्यवधान) वर्ष 2002-03 के लिए अनुदान की अतिरिक्त मांगें लोकलेखा समिति की सिफारिश के बाद सदन के समक्ष नियमन के लिए प्रस्तुत की गयी हैं।

वर्तमान वित्त वर्ष के लिए पेश की गयी अनुदान की पूरक मांगें उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना के वित्तपोषण के लिए केन्द्र सरकार द्वारा दिए गए 300 करोड़ रुपए के अंशदान, रेलवे निधियों के अंतर्गत 125 करोड़ रुपए के अतिरिक्त परिव्यय एवं वर्ष 2005-06 के दौरान बिना बारी के 80 निर्माण कार्यों को आरंभ करने के लिए सदन की मंजूरी के लिए प्रस्तुत की गयी है। एनडीए सरकार के बारे में नहीं कहना चाहता हूँ।

महोदय, डा.राकेश मोहन की अध्यक्षता में गठित भारतीय रेल पर विशेषज्ञ दल की रिपोर्ट आ गयी है। इस रिपोर्ट में जिन बातों को एनडीए सरकार ने वर्ष 2001 में जब एनडीए की हालत खस्ता थी, उस ओर ध्यान आकृष्ट किया था। कमेटी ने लिखा है और 2001 में कहा था कि भारतीय रेल आज वित्तीय संकट के कगार पर खड़ी है। दो टूक शब्दों में यदि वर्तमान प्रगति दर आगे जारी रही तो वह दिन दूर नहीं, जब भारतीय रेल वित्तीय रूप से कंगाल हो जाएगी और अगले 16 वर्षों में भारत सरकार पर 61 हजार करोड़ रुपए की अतिरिक्त देयता आन पड़ेगी। यदि सिर्फ संचालन स्तर पर देखा जाए तो भारतीय रेल लाइलाज ऋण संकट के जाल में फंस चुकी है। यह 2001 की विशेषज्ञ कमेटी की रिपोर्ट है। उस समय हमारी सरकार नहीं थी। हमने वह कमेटी नहीं बनायी थी। मैं लगातार कहता हूँ कि एनडीए के शासन में रेलवे की हालत खस्ता थी। आज हमारी सरकार है। हमने सदन में दो बजट पेश किए।

वर्ष 2001 में डी.आर.एफ. सहित सभी फंड में सिर्फ 350 करोड़ रुपए रह गए थे और आपरेटिंग रेशियो बिगड़ कर 98 प्रतिशत हो गया था। भारतीय रेल गतायु परिसम्पत्तियों के जीर्णोद्धार एवं नवीकरण के लिए दिया गया पर्याप्त विनियोग भी नहीं कर पायी थी। इसलिए सरकार को 17 हजार करोड़ रुपए की विशेष रेल संरक्षा निधि का गठन करना पड़ा था। महोदय, यह तब की बात है। हमने घाटे की रेल को फायदे की रेल में तबदील कर दिया है।

महोदय, मैं जब मंत्री बना था और इसकी जिम्मेदारी ली थी तो मैंने इस ऐतिहासिक सदन में सदस्यों के सामने वचन देकर ऐलान किया था कि हम किसी भी क्लास का भाड़ा नहीं बढ़ाएंगे और फ्रेट का भी भाड़ा नहीं बढ़ाएंगे। इसे लेकर हमारी काफी आलोचना हुई। लोग कहते थे पैसा कहां से लाएंगे? हमारा इसलिए मुखौल उड़ाया गया था क्योंकि हम गांव गवई के लोग हैं, गाय, बकरी, भैंस चराते हैं। हमें भारतीय रेल की जिम्मेदारी मिलती है. राज की जिम्मेदारी मिलती है तो किस तरह से हमारी मुखौल उड़ाया जाता है, कैसे पब्लिक परसैप्शन खराब की जाती है? मैं कोई दावा नहीं करना चाहता हूं। इन लोगों ने भारतीय रेल की हालत को बिगाड़ने का काम किया। ये लोग कहते हैं लालू यादव रेल को बिल्कुल चौपट करेगा। मैंने प्रधानमंत्री जी को आगाह करके कहा है कि लोग हमें चारा चोर के नाम से बदनाम करते हैं, टेंटिड कहते हैं। दुनिया का सबसे बड़ा इम्पायर भारतीय रेल है। वह अलग इम्पायर है। इसमें फौज से लेकर हर तरह का तबका यात्रा करता है। देश-विदेश की निगाह यहां लगी है। यह एक नम्बर की कुर्सी है जिस की मुझे जिम्मेवारी मिली है। मैंने प्रधानमंत्री जी को कहा है कि देश की आईबी सारे लोगों को देखे। उसे हमारे पीछे लगा कर भी दिखवाएं कि हम क्या काम करते हैं? सारी दुनिया की नजर इस तरफ लगी रहती है। दिल्ली में हर तरह के लोग रहते हैं। हमारा मजाक उड़ाया गया। दिल्ली में जो चन्द हाई-फाई परिवार हैं, जिन के हाथों में मीडिया है, उन्होंने और " इंडिया टुडे" ने क्या मार्किंग की? आपने उसे देखा होगा। मैं नहीं कहता कि हम सबसे काबिल मंत्री हैं और सभी से ज्यादा होशियार हैं। हमें डिमॉरेलाइज करने का, पब्लिक परसैप्शन खराब करने का प्रयास किया और जन-मानस में हमारी तस्वीर को नीचा दिखाने का प्रयास किया। हम से लोग पूछते थे कि आपका स्थान कहां

होना चाहिए? मैंने कहा था कि मेरा स्थान पीछे ही होना चाहिए। हम आगे की दौड़ में नहीं हैं। देश में अभिजात वर्ग के लोग हैं। लोहिया जी कहते थे कि जहां वोट का राज है, वहां छोट का राज होता है, ो। अगर वोट का राज नहीं होता तो हमारे जैसे लोग, मुलायम सिंह यादव जी जैसे लोग, शरद पवार जी और पिछड़े तबके के लोग यहां बैठे न होते। यानी कि दबे, सताए लोग यहां नहीं बैठते। शायद हम इसका मुंह नहीं देखते। लेकिन वोट के राज को संगठित रूप से, कॉन्सीपरेसी के तहत समाप्त करने की साजिश चल रही है? हम जैसे लोगों को जब जिम्मेदारी मिलती है तो लगातार कहा जाता है कि टेंटिड है। इस देश में कौन टेंटिड है? मैं मांग करता हूं कि इन सभी लोगों की सम्पत्तियों की जांच होनी चाहिए। जिस तरह से हम लोगों को तंग और तबाह किया जाता है, डिमॉरेलाइज किया जाता है, यह इसकी मिसाल है। जिन्होंने ताजमहल को देखा है और उसके बारे में कानों से सुना है, वही उसके बारे में जान सकते हैं।

लोग बोलते थे कि पैसा कहां से लाओगे, पूछते थे कि पैसा कहां से लाओगे। मैं आपको बताना चाहता हूं कि हमने किस तरह से रेलवे के अपने खर्च में कमी की है। पिछली सरकार की रेल की हालत ठीक करने के लिए एक ही मूलमंत्र था कि यात्री किराया बढ़ाओ, माल भाड़ा बढ़ाओ जबकि हमारी रणनीति है लागत घटाओ और व्यापार बढ़ाओ। हमने हाथ पसारने का काम नहीं किया। कल तक वित्तीय संकट से जूझ रही भारतीय रेल आज अपनी पूंजी स्वयं पैदा कर रही है। अब हम इस चिंता में हैं कि कमाए हुए पैसे को कहां लगाया जाए और इसका विनियोग कहां किया जाए जिससे हम कल इससे भी और अधिक पैसा कमा सकें। जिस रफ्तार से हम पैसा कमा रहे हैं उसे ध्यान में रखते हुए इस वर्ष के अंत तक हमारा फंड बैलेंस 10,000 करोड़ रुपए से अधिक हो जाने की संभावना है। मैं तमाम रेलकर्मियों, अधिकारियों और पदाधिकारियों को धन्यवाद देता हूं। इसी व्यवस्था में भारतीय रेल, जो सोने की चिड़िया है, जबकि इस चिड़िया को तंग, तबाह और घायल करके घाटे का बजट पेश किया गया। मैं मानता हूं कि हम आम गरीब लोग हैं, रिज़र्व लोग हैं, पैसेंजर हैं, लेकिन उनकी सुविधा में इतना इजाफा नहीं कर पाए, उनकी कमाई से रेल की हालत क्या बनी थी, यह जग जाहिर है, रिकॉर्ड बताता है, इतिहास बताता है। जो

एकसीडेंट का मसला एनडीए के शासन में था, असुरक्षा की भावना एनडीए के शासन में थी तब कोई भी मां अपने बच्चे को अकेला गुजरात से होकर जाने की इजाजत नहीं देती थी। अगर बच्चा चला भी गया तो मां चिंतित रहती थी कि उसका बेटा लौटकर आएगा या नहीं। ये लोग आज यूपीए की बात कहते हैं। हमारी सरकार और जब यहां आपस में परस्पर विरोधी आइडियोलॉजी के लोग एक ही सवाल पर जुटे हैं कि सांप्रदायिकता, फासिस्ट, कम्यूनल ताकतों को फटकने नहीं देंगे। इस तरह की साजिश होती है, कहीं प्रचार होता है कि सरकार जा रही है, वह पार्टी हट रही है, लालू जी थ्रेटनिंग दे रहे हैं, श्री राम विलास पासवान हट रहे हैं। कभी-कभी श्री शरद पवार की तरफ इशारा किया जाता है कि वे नाराज़ हैं लेकिन वे कभी भी नाराज़ नहीं रहते। इन लोगों को पता नहीं है कि हम कितने इकट्ठे लोग हैं। भारतीय रेल के 10,000 करोड़ रुपए बरसों से लंबित पड़ी महत्वपूर्ण योजनाओं को पूरा करने के लिए हैं। मैंने कहा था कि ऑन गोइंग स्कीम, जो प्रोजेक्ट है, उसे मैंने नहीं लिया था, पहले से ऑन गोइंग प्रोजेक्ट लिया गया था। हम उसे कैलेंडर के तहत तुरंत उस दिशा में इंतजार करके समाप्त करना चाहते हैं।

महोदय, आप तो गांव के आदमी हैं, जिन वर्गों और तबकों से आते हैं, उसके समकक्ष वर्गों से हम लोग आते हैं। गांव और देहात में किसान भाई कहते हैं कि गाय का पूरा दूध नहीं दोहने से गाय बीमार हो जाती है और महंगी गाय तो और ज्यादा बीमार हो जाती है। हमारी रेल के साथ भी यही हुआ। जिस मालगाड़ी के डिब्बे में 70-80 टन माल लद कर जा रहा था उसमें भारतीय रेल को 60 टन के पैसे ही मिल रहे थे। आप देखिए पहले क्या हालत थी, किस तरह से लूट थी, किस तरह से इवेज़न चल रहा था। हमने स्वयं जाकर इसकी जांच की, इस अनियमितता को रोका और मालगाड़ी के वैगनों की वहन क्षमता में वृद्धि की। मालगाड़ी का वैगन भारतीय रेल का कमाऊ घोड़ा है, हमने लोडिंग और अनलोडिंग में लगने वाले समय एवं रास्ते में मालगाड़ी के पड़े रहने पर नियंत्रण कर टर्न अराउंड टाइम को सात दिन से घटाकर 5.5 दिन के लक्ष्य की प्राप्ति की दिशा में कदम उठाये हैं, जिससे हमारे बैलेंस में बढ़ोत्तरी हुई। मैंने बजट भाषण में पांच दिन पर लाने की जब बात कही थी तो एक माननीय सदस्य ने बजट पर हुई चर्चा में भाग लेते हुए इसे मुंगेरी लाल के हसीन सपने की संज्ञा दी थी। मुझे खुशी है कि मुंगेरी लाल के हसीन सपने हकीकत में तब्दील हो रहे हैं और यही भारतीय रेल की वित्तीय कायाकल्प की नींव का पत्थर है। हमने माल लदान में ऐतिहासिक 13 परसेंट की वृद्धि दर्ज करके माल लदान की प्रति इकाई लागत कम की है।

उपाध्यक्ष महोदय, जब मैंने रेल मंत्रालय का काम संभाला था तो मालगाड़ियों के मूवमेंट में अनेक प्रकार के कोटे और प्रतिबंध लगे हुये थे। यह हमारे लिये गर्व और हर्ष का विषय है कि हमने देश के कोने-कोन में लगे हर तरह के कोटा ओर प्रतिबंध को लगभग समाप्त कर मालगाड़ियों के मूवमेंट को पूरे भारत में आसान और सरल बना दिया है। आज हम आयरन ओर सरकिट को छोड़कर पूरे देश में ग्राहकों की मांग के आधार पर अल्प अवधि में रैक उपलब्ध कराने की स्थिति में आ गये हैं। रेलवे और उद्योग जगत के बीच नियमित विचार-विमर्श बनाये रखने के लिये मेरा एक रेल उद्योग समन्वय समिति के गठन का प्रस्ताव है। इस फोरम में एसोचैम, फिक्की, सीआईएल इत्यादि संगठनों के एक-एक प्रतिनिधि रहेंगे और रेलवे के सभी प्रमुख फ्रेट ग्राहक रहेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, यात्री आय में वृद्धि सिर्फ यात्रा किराये को बढ़ाकर ही नहीं की जा सकती है, यह हमने प्रमाणित किया है। हमने यात्री किराये में वृद्धि नहीं की लेकिन प्रथम तिमाही में यात्री आय में लगभग 10 प्रतिशत की वृद्धि की है। इस वृद्धि को प्राप्त करने के लिये हमने पैसेंजर प्रोफाइल मैनेजमेंट की व्यवस्था को सुदृढ़ किया है, विभिन्न तरह के रिजर्वेशन कोटे को रेशनलाइज किया है एवं खाली जा रही गाड़ियों के डिब्बों में कटौती कर ऐसी गाड़ियों में उन डिब्बो को लगाया जहां पर बड़ी-बड़ी प्रतीक्षा सूची थीं। एक तरफ इससे जहां वेटलिस्टेड यात्रियों को उनके गंतव्य पर पहुंचाया, वहीं रेलवे की तिजौरी भी भरी।

नई-नई एअरलाइन्स यात्रियों को लुभाने के लिए तरह-तरह के ऑफर दे रही हैं, कोई 1 रुपये में दिल्ली से बंगलौर ले जा रहा है तो कोई 1100 रुपये में। कितने यात्रियों को यह टिकट मिलता है, यह तो किसी को मालूम नहीं लेकिन एक ऑफर है। हम ऐसा ऑफर नहीं देना चाहते अपितु एक ठोस रणनीति के तहत हायर क्लासेस में ऑक्यूपेंसी बढ़ाना चाहते हैं। ए वेकेंट सीट इज ए लॉस्ट सीट। हमने सिद्धान्तत यह निर्णय लिया है कि यदि उच्च श्रेणी की कुछ सीटें खाली होंगी तो निम्न श्रेणी के यात्रियों को कम्प्यूटर प्रोग्राम के तहत स्वतः रैंडम बेसिस पर चार्टिंग के समय अपग्रेड कर दिया जायेगा। इसके लिये अभी एक साफ्टवेयर तैयार कराया जा रहा है- जैसे ही साफ्टवेयर तैयार हो जायेगा, पहले इसे पायलट बेसिस पर टैस्ट किया जायेगा और सफल होने पर पूरे देश में लागू किया जायेगा। इससे न केवल लाखों यात्रियों की गुडविल हमें प्राप्त होगी अपितु खाली पड़ी हुई सीट के भर जाने से रेलवे को अतिरिक्त आय भी होगी।

अभी वेटिंग लिस्ट वाले पैसेंजर का टिकट कन्फर्म नहीं होने पर उन्हें पहले टिकट रद्द कराना पड़ता है। हमने अब वेट लिस्ट पैसेंजर को भी उसके टिकट पर यात्रा की तिथि, गाड़ी, क्लास इत्यादि बदलने की सुविधा देने की निर्णय लिया है। मुझे पूरा विश्वास है कि इन सभी उपायों से हमारी यात्री गाड़ियों की ओवरआल ऑक्यूपेंसी बढ़ेगी और इससे बिना यात्री किराया बढ़ाये हमारी यात्री आमदनी में वृद्धि होगी।

सदन को यह जानकर खुशी होगी कि चार बड़े पुलों का काम प्रारम्भ कर दिया गया है जिनमें बिहार में पटना, मुंगेर और कोसी तथा असम में बोगीबील पुल सम्मिलित हैं। इन पुलों के समय का निर्माण हेतु पर्याप्त राशि उपलब्ध कराई जायेगी और पटना के निकट गंगा नदी पर पुल को रेल-सह-रोड पुल के रूप में विकसित किया जायेगा। बजट में घोषित सर्वेक्षणों के अतिरिक्त पूर्णिया-किशनगंज वाया पुट्टी-दलमलपुर-लोहारडगा-सिमडेगा वाया गुमला, छाता-अलीगढ़, कायनकुलम-कोटारकारा वाया अडूर नई लाइनों के सर्वेक्षण लिये जा रहे हैं।

बजट भाषण में की गई गई घोषणाओं के कार्यान्वयन पर एवं श्रुपुट संवर्द्धन कार्यों की प्रगति पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है। मुझे यह बताते हुये प्रसन्नता हो रही है कि मानसी-सहरसा, रांची-लोहरदगा, भरतपुर-आगराफोर्ट तथा कबाकापुत्तूर-सुब्रमण्या रोड के आमामान परिवर्तन के कार्य पूरे किये जा चुके हैं तथा उन पर नई यात्री गाड़ियां शुरु कर दी गई हैं। चित्तौड़गढ़-उदयपुर तथा गोंदिया-बालाघाट के आमामान परिवर्तन का कार्य भी पूर्ण कर लिया गया है तथा इन पर शीघ्र ही यात्री गाड़ियां चलाई जायंगी। स्थानीय लोगों की मांग को ध्यान में रखते हुये किशनगंज से अजमेर शरीफ तक भी रेल सेवा यथाशीघ्र शुरु की जायेगी।

प्रो. राम गोपाल यादव ने अपने भाषण में गजरौला से सम्भल तक रेल लाइन स्वीकृत किये जाने की मांग की थी। मैं उन्हें आश्वासन देना चाहता हूं कि इस मार्ग का शीघ्र ही सर्वेक्षण कराकर प्लानिंग कमीशन से इसकी स्वीकृति के लिये ठोस कार्यवाही की जायेगी। मुझे यह बताते हुये प्रसन्नता हो रही है कि बिहार सहित पूरे देश के सभी प्रमुख स्टेशनों यथा - मथुरा, मधेपुरा, दरभंगा, पटना साहिब, किशनगंज, तिरुपति, नयागांव, अररिया, मोतिहारी आदि स्टेशनों को मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित किया जायेगा

**21.00 hrs**

इन स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के अतिरिक्त आवश्यकतानुसार पिट लाइनों का भी निर्माण किया जाएगा, यात्रियों की सुविधा एवं टिकट की बिक्री बढ़ाने के लिए हमने पूरे देश में यू.टी.एस. सुविधाओं का विस्तार करने का निर्णय लिया है। अब हम कमाई कर रहे हैं। इसलिए हमने अपनी ठोस रणनीति एवं लाखों रेलकर्मियों की दिन-रात की गई मेहनत की बदौलत रेलवे की वित्तीय स्थिति में सुधार किया है और यह निरंतर सुदृढ़ होती जा रही है। हम और हमारी यू.पी.ए. की सरकार आम जनता की कठिनाइयों के प्रति सदैव सजग है। आम जनता को राहत देने के उद्देश्य से मैं साधारण सवारी गाड़ियों, मेल, एक्सप्रेस एवं द्वितीय श्रेणी के दैनिक टिकट के किराये में प्रति यात्री एक रुपये की कमी करने का प्रस्ताव करता हूँ।

महोदय, मैंने माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों को अपने संज्ञान में लिया है और इन सभी मुद्दों के बारे में पत्र लिखकर मैं उन्हें वस्तुस्थिति से एवं अवगत की जाने वाली कार्रवाई से शीघ्र अवगत करा दूंगा। माननीय सदस्यों द्वारा रेलवे को दिए गए व्यापक समर्थन के लिए मैं उनको एक बार पुनः धन्यवाद देता हूँ और सदन से अनुरोध करता हूँ कि वह रेलवे की वर्ष 2002-03 के लिए प्रस्तुत अनुदान की अतिरिक्त मांगों, वर्ष 2005-06 के लिए प्रस्तुत अनुदान की पूरक मांगों तथा इनसे संबंधित विनियोग विधेयकों को अपनी स्वीकृति दे।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2005-2006 to the vote of the House.

The question is:

"That the 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, 2006, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No.16."

*The motion was adopted.*



MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Demands for Excess Grants (Railways) for 2002-2003 to vote.

The question is:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ended the 31<sup>st</sup> day of March, 2003, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 14, 15 and 16."

*The motion was adopted.*

---