

Fourteenth Lok Sabha**Session : 10****Date : 09-03-2007**

Participants : [Paswan Shri Virchandra](#), [Suklabaidya Shri Lalit Mohan](#), [Hamza Shri T.K.](#), [Thangka Balu Shri K.V.](#), [Chowdhury Shri Adhir Ranjan](#), [Thummar Shri Virjibhai](#), [Abdullakutty Shri A.P.](#), [Singh Baba Shri K.C.](#), [Jai Parkash Shri](#), [Rijiju Shri Kiren](#), [Mahato Shri Narahari](#), [Kumar Shri Shailendra](#), [Kathiria Dr. Vallabhbhai](#), [Naik Shri Dharavath Ravinder](#), [Manoj Dr. K.S.](#), [Moghe Shri Krishna Murari](#), [Singh Shri Ganesh Prasad](#), [Nandy Shri Amitava](#), [Azmi Shri Iliyas](#), [Bhargav Shri Girdhari Lal](#), [Shivanna Shri M.](#), [Verma Shri Bhanu Pratap Singh](#), [Mallikarjunaiah Shri S.](#), [Reddy Shri Suravaram Sudhakar](#), [Singh Shri Rajiv Ranjan](#), [Joshi Shri Prahlad](#), [Singh Smt. Pratibha](#), [Khan Shri Sunil](#), [Bellarmine Shri A.V.](#), [Karunakaran Shri P.](#), [Aaron Rashid Shri J.M.](#), [Mohale Shri Punnulal](#), [Yadav Shri Anirudh Prasad \(Sadhu\)](#), [Patil Shri Basangouda](#), [Sikdar Smt. Joytirmoyee](#), [Singh Shri Bijendra](#), [Singh Shri Suraj](#), [Baitha Shri Kailash](#), [Singh Shri Chandrabhan Bhaiya](#), [Vijay Krishna Shri](#), [Shukla Smt. Karuna](#), [Rao Shri Sambasiva Rayapati](#), [Sharma Dr. Arvind](#), [Nizamuddin Shri G.](#), [Lalu Prasad Shri](#), [Yerrannaidu Shri Kinjarapu](#), [Gulshan Smt. Paramjit Kaur](#), [Mahajan Smt. Sumitra](#), [Vanlalawma Shri](#), [Singh Deo Smt. Sangeeta Kumari](#), [Goyal Shri Surendra Prakash](#), [Chander Kumar Shri](#), [Prasad Shri Hari Kewal](#), [Ravindran Shri Pannian](#), [Patasani Dr.\(Prof.\) Prasanna Kumar](#), [Gao Shri Tapir](#), [Annayyagari Shri Sai Prathap](#), [Veerendra Kumar Shri M. P.](#), [Majhi Shri Shankhlal](#), [C.S. Sujatha Smt.](#), [Prabhu Shri Suresh](#), [Narbula Shri Dawa](#), [Pradhan Shri Ashok Kumar](#), [Sarvey Shri Sathyanarayana](#)

>

Title: Combined discussion on Budget (Railways) 2007-08; Demands for Grants on Account No. 1 to 16 in respect of Budget (Railway) 2007-08; Supplementary Demands for Grants No. 1, 2, 6, 10, 14, 15 and 16 in respect of Budget (Railways) 2006-07; and Resolution regarding approval of recommendations in 5th Report of Railway Convention Committee (2004). (Discussion concluded).

MR. SPEAKER: Let us now take up item Nos. 15, 16, 17 and 18 together on the Railway Budget. The time left is four hours and thirty-four minutes including the reply of the hon. Minister. Now, Shri Kailash Baitha may speak.

श्री कैलाश बैठा (बगहा) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। कल मैं सदन उपस्थित नहीं था। माननीय रेल मंत्री जी ने तथाकथित बहुत अच्छा बजट पेश किया। इसके अंदर गरीब रथ चलाने की बात कही गयी। ऐसी बातें कहीं गयी, जिन्हें सुनकर बहुत अच्छा लगा। कुछ सवाल हमारे संसदीय क्षेत्र के अंदर के हैं, मैं उनके बारे में माननीय मंत्री जी से कुछ कहना चाहता हूँ। चंपारण के लोगों का धार्मिक दृष्टिकोण से और पढ़ाई के दृष्टिकोण से बनारस से लगाव रहता है। माननीय मंत्री जी ने सप्ताह में तीन दिन गाड़ी चलाने की घोषणा की है। मैं मांग करता हूँ कि उस गाड़ी को प्रत्येक दिन चलाया जाए, जिससे वहां के यात्रियों को सुविधा हो सके।

नरकटियागंज हमारे क्षेत्र का सबसे बड़ा जंक्शन है। माननीय मंत्री जी ने घोषणा की थी कि वहां वाशिंग पिट कायम किया जाएगा और गाड़ियों की सफाई की जाएगी। यहां चारों तरफ से गाड़ियां आती हैं, लेकिन बजट में इसके लिए प्रावधान नहीं है। माननीय मंत्री जी ने बगहा, रामनगर तथा नरकटियागंज में रोड ओवरब्रिज बनाने की घोषणा की है, इसके लिए मैं उनको बधाई देना चाहता हूँ।

महोदय, मैं मांग करता हूँ कि बगहा बिहार का अंतिम छोर है। वहां से राजधानी पटना जाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है। वहां एक लिंक इंटरसिटी ट्रेन चलाई जाती है, जो नरकटियागंज से है। मेरी मांग है कि उसे बढ़ाकर बगहा तक कर दिया जाए, जिससे कि राजधानी जाने में यात्रियों को सुविधा हो सके।

दूसरी बात, मैं कहना चाहता हूँ मंत्री जी ने बहुत जोरदार शब्दों में कहा कि रेलवे बहुत मुनाफे में है। उन्होंने और भी बहुत बड़ी-बड़ी बातें कहीं। मैं देखता हूँ कि जब कोई रेलवे के अधिकारी आते हैं, तो रेलवे स्टेशंस की बड़ी सफाई होती है। हमारे यहां एक तरफ गरीब की बात कही जाती है और दूसरी तरफ अधिकारी के आने पर छोटे-छोटे दुकानदार उजाड़ दिए जाते हैं। [v25]

मैं मांग करता हूँ कि जो जमीन खाली पड़ी हुई है, वह छोटे-छोटे दुकानदारों को मुहैया कराई जाए। वहां से गरीबों को न उजाड़ा जाए। बगहा में कैलाशनगर नाम का एक गांव है जिसके रेलवे लाइन का आमाम परिवर्तन उत्तर दिशा की ओर हो चुका है। उस जमीन में तीन हजार परिवार चालीस वॉर् से गंडक नदी से कटकर बसे हुए हैं। उन्हें उनका हक दिया जाए। साथ ही मुजफ्फरपुर और बगहा रेल खंड को समस्तीपुर जोन में टोकनलेस बनाया जाए ताकि रेलवे का परिचालन समय पर हो सके। एक ट्रेन नरकटियागंज से चलाई जाती है जिसमें यात्रियों से एक्सप्रेस गाड़ी का भाड़ा लिया जाता है, लेकिन उसे पैसेंजर गाड़ी के तौर पर चलाया जाता है। हमारी मांग है कि उस गाड़ी (5215-5216) में या तो यात्रियों से पैसेंजर गाड़ी का भाड़ा लिया जाए या उसे एक्सप्रेस गाड़ी बनाई जाए। जो ट्रेन रात्रि में गोरखपुर से चलकर सुबह मुजफ्फरपुर जाती है, उसमें पहले एक स्लीपर बोगी लगती थी जिससे यात्रियों को काफी सुविधा होती थी। लेकिन एक साल पहले उस बोगी को हटा दिया गया है। सप्तक्रान्ति एक्सप्रेस जो मुजफ्फरपुर से दिल्ली तक जाती है, माननीय सदस्य जानते होंगे कि उसमें सालभर पहले अच्छी क्वालिटी का भोजन मिलता था, लेकिन अब घटिया क्वालिटी का भोजन मिलता है। साथ ही उसकी एसी बोगी में जो बिछावन और कम्बल मिलते हैं, उनकी क्वालिटी भी खराब है। उस गाड़ी में काफी ज्यादा भीड़ होती है। हम रेल मंत्री जी से मांग करते हैं कि उस ट्रेन में एसी बोगी और स्लीपर बोगी बढ़ाई जाए। रेल मंत्री जी कप्तानगंज से तमकुही रोड तक रेलवे आमाम परिवर्तन के कार्यक्रम को भी पूरा करवाएं। रेलवे के बारे में सदन में जो बातें कही गईं, सारा देश देख रहा है कि ट्रेन में सफाई भी नहीं होती। मैं पिछले शुक्रवार को ट्रेन से जा रहा था। जब रात को मैं उठा तो देखा कि ट्रेन में पैर रखने की जगह नहीं थी। इसमें सुधार लाया जाए और ट्रेनों में सफाई और उनका रखरखाव अच्छा हो।

मैं मंत्री जी से मांग करूंगा कि बनारस वाली ट्रेन जो सप्ताह में तीन दिन चलनी है, उसे हर रोज चलाया जाए। मंत्री जी ने बगहा के पास रेल लाइन पर मदनपुर देवी स्थान हॉल्ट बनाने की घोषणा की थी। [N26]

वहां उत्तर प्रदेश और बिहार के लोगों का भावनात्मक लगाव है। वहां कम से कम पैसेंजर ट्रेन्स मदनपुर देवी स्थान पर रोकने का आप कट करे। साथ ही बरस्तन नरकटियागंज से सिकटा जाने वाले रास्ते में पुरोत्तम पुर हॉल्ट बनाया जाये। उसके बाद नरकटियागंज से गौनाहा-भिखनाढोरी के बीच एक हॉल्ट महायोगिन

में बनाया जाये। इन्हीं शब्दों के साथ हम पुनः मंत्री जी से मांग करेंगे कि जिसके बारे में आपने वायदा किया है नरकटियागंज में वाशिंग पिट शीघ्र बनाया जाये। वहां जो पुराना पुल है, उससे जनता को कोई सुविधा नहीं है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप पहले सब बोल चुके हैं इसलिए रिपीट न करें।

... (व्यवधान)

श्री कैलाश बैठा (बगहा) : उस पुल को हटाने के लिए निर्देश दिया जाये।

श्री वी.के. तुम्बर (अमरेली) : महोदय, मैं रेल मंत्री माननीय लालू प्रसाद जी के लगातार चौथे रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह बजट कई रिकार्ड को तोड़ता हुआ 20 हजार करोड़ रुपये का मुनाफा कमा रहा है। एक समय रेलवे के लिए ऐसा था जब डिविडेंड के भुगतान के लिए उसके पास पैसा नहीं था। रेलवे की वित्तीय हालत बहुत ही खराब हो गयी थी। तीन साल के बाद उसी रेलवे को

मुनाफा वाला बना दिया है जिसका श्रेय माननीय रेल मंत्री जी, दोनों राज्य मंत्रियों एवं 14 लाख रेल कर्मचारियों को जाता है। इस बजट में एक तरफ रेल किराये में कमी की गयी है, तो दूसरी तरफ सुविधाओं में बढ़ोतरी भी की गयी है।

इस बजट में यात्री सुविधाएं बढ़ायी गयीं। आम आदमी को अनारक्षित डिब्बों में गद्देदार सीटों पर यात्रा दिलाने का प्रयास किया है। माल भाड़ा भी नहीं बढ़ाया गया है और रेलवे की आमदनी में कमी भी नहीं होने दी गयी। यह बजट महंगाई पर एक तमाचा है। इस रेल बजट से निसन्देह पेट्रोलियम पदार्थों, इस्पात उर्वरकों इत्यादि वस्तुओं के परिवहन की लागत में कमी होगी जो निसन्देह महंगाई को कम करेगी। जिस तरह से मोबाइल कम्पनी एक मिनट के 16 रुपये से घटाकर एक मिनट की काल करने के बाद लाभ कमा रही है, उसी तरह से रेलवे भी किराया कम करके लाभ कराने की स्थिति में है। यह सब कार्य यात्री संख्या बढ़ाकर एवं माल यातायात का वाल्यूम बढ़ाकर किया जायेगा जिससे एक ओर रेलवे की आय होगी और दूसरी ओर कम पैसे में रेल यात्रा और रेल के माध्यम से समान को ढोया जा सकता है।

यह रेल बजट तकरीबन 31 हजार करोड़ रुपये का है जो सब बजट से ज्यादा है। इससे रेल के विकास को तेजी मिलेगी। समय के समय रेल यात्रा और रेल से समान ढोने की मांग बढ़ रही है और रेल इस मांग को पूरा करने के लिए जो प्रयास जिस तरीके से किये हैं, वे सराहनीय हैं। नये कोच में 12 नये आदमी बैठक कर सकते थे और साधारण रेल सेवाओं में गद्देदार सीट लगाने का फैसला गरीब लोगों के हित में है। विकलांग लोगों के लिए विशो डिब्बे, सीनियर सिटीजन एवं 45 साल की महिलाओं के लिए नीचे की सीट उपलब्ध कराने का फैसला, दुधिया और सब्जी वालों के लिए वैंडर्स कोच, जैसे निर्णय प्रशंसा के योग्य हैं जिसकी प्रशंसा सर्वत्र हो रही है।

वैसे रेल यातायात सुगम एवं सुविधा वाला साधन है और अधिकतर लम्बी यात्रा रेलों से करते हैं। इस बजट में 32 जोड़ी नई रेल सेवा, 800 डिब्बे जोड़ने का कार्य 50 प्रतिशत तक किराये में छूट, परीक्षा

* The Speech was laid on the Table.

देने वालों के लिए करना, 5 प्रतिशत डीजल पेट्रोल, स्टील की ढुलाई में छूट देने का निर्णय निसन्देह महंगाई पर अंकुश लगाने का काम करेगा।

देश में रेल यात्रा में 14 प्रतिशत एवं अन्य कोचिंग आय में 48 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई है और 150 साल के इतिहास में रेलवे के आंतरिक संसाधनों एवं सम्पत्ति का प्रयोग जिस ढंग से किया है, उसके लिए रेल मंत्री एवं रेलवे के 14 लाख कर्मचारी बधाई के पात्र हैं। उसकी वजह से फंड बैलेंस बढ़कर 16 हजार करोड़ रुपये हुआ और रेलवे की सम्पत्ति का रिटर्न प्रतिशत भी बढ़ा है।

मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, उस क्षेत्र के पिपासा से जयपुर तक डबल स्टेक कंटेनर रेल सेवा चल रही है। इसे तीन मंजिल किये जाने से कम मेहनत में माल ढोने का कार्य होगा जिससे लोगों का माल समय पर पहुंचाया जा सकता है। पूर्व में देखने में आया है कि रेल पटरियों पर किसी प्लानिंग के रेल गाड़ियां बहुत देर तक खड़ी रहती थीं और खाली दौड़ती थीं। जिसे इस सरकार ने एक सोची समझी योजना के तहत उसका अच्छा उपयोग किया है। अभी एक अखबार में हमने पढ़ा कि एक पूर्व रेल मंत्री जी ने इसे बकवास बजट कहा जबकि उनके कार्यकाल का बजट सबसे ज्यादा निकम्मा था। जिसकी वजह से वह मंत्री जनता से चुना नहीं जा सका। वे अपने नेताओं की जी हुजूरी करके दूसरे सदन में पहुंच गये।

यह देखा गया है कि गरीब आदमी एवं मजदूरों को रेल के संबंध में जानकारी प्लेटफार्म पर देने के लिए उनकी सहायता करने के लिए रेल कर्मचारी उपलब्ध नहीं होते हैं। इसके लिए प्रयास यह होना चाहिए कि जिस आदमी को कोई दिक्कत हो रही है, उसका समाधान प्लेटफार्म पर तुरन्त किया जाये। रेलवे में जो कर्मचारी हैं जिनकी वजह से यह रेल बजट अच्छा रहा है परन्तु अभी रेलवे में कामचोर लोग भी हैं। सरकार को उनका पता लगाकर उनकी खिंचाई करनी चाहिए। इस संबंध में एक-एक कम्प्यूटराइज्ड शिकायत बड़े-बड़े रेलवे स्टेशनों पर होनी चाहिए और उसकी मौनीटरिंग करनी चाहिए। उसमें पाये दोगी लोगों के खिलाफ सख्त कार्रवाई की जानी चाहिए।

रेलवे स्टेशनों पर अब फूड प्लाजा एवं एटीएम सेन्टर खोले गये हैं। वहां खान-पान का सामान भी महंगा है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि रेलवे अपने केन्टीन के माध्यम से भोजन एवं स्नेक्स उपलब्ध उचित दाम पर उपलब्ध कराये जिससे गरीब आदमी भी रेल की

यात्रा का आनन्द उतना ले सके जितना अमीर ले रहा है। जो खाद्य पदार्थ प्लेटफार्म और रेलवे स्टेशन पर दिया जा रहा है, उसकी समय पर जांच भी की जानी चाहिए।

हमें यह भी भूलना नहीं चाहिए कि रेलवे के माध्यम से उन क्षेत्रों का विकास कर सकते हैं। जहां पर अभी तक आर्थिक विकास और औद्योगिकरण नहीं किया जा सका है। इस समय देश में संतुलित विकास की अत्यंत आवश्यकता है। उसमें रेलवे एक अहम भूमिका निभा सकते हैं। मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वहां पर आधुनिक किस्म की रेल सेवा नहीं चलाई गई है। मैं रेल मंत्री जी का शुक्रगुजार हूं कि कई सालों के बाद मेरे क्षेत्र में ढासा और जेतलसर का आमान परिवर्तन का कार्य मंजूर हुआ है जिससे मेरे संसदीय क्षेत्र अमरेली से दूसरे राज्यों के लिए सीधी रेल सेवा की जा सकती है। पहले कई गाड़ियां बदलनी पड़ती थीं और टाइम भी बहुत खराब होता था।

मेरा सरकार से यह भी अनुरोध है कि जोन के सलाहकार समिति एवं मंडल रेल की सलाहकार समितियों की बैठक नियमित रूप से बुलाने का निर्देश दिया जाये। मेरे गृह राज्य गुजरात में एक साल में दो बैठक ही हुई जिसकी मुझे शिकायत करनी पड़ी। कई किसानों की जमीन रेल पटरी के इस पार एवं उस पार होती है जिसके कारण सिंचाई के लिए पानी ले जाने के लिए उन्हें कई समस्याओं का सामना करना पड़ता है। इसके लिए सरकार को आसानी से मंजूरी दे देनी चाहिए और इस संबंध में जो किराया किसानों द्वारा लिया जा रहा है, उसको कम किया जाये।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि सुरेन्द्र नगर पिंपावाव के बीच आमान परिवर्तन का कार्य हुआ है उसे जाफराबाद तक बढ़ाया जा सके। इससे रेलवे को एक कोने से दूसरे कोने तक ले जाया जा सकता है। जब से रेल मंत्री जी बजट पेश कर रहे हैं तभी से मैं अपने क्षेत्र में महुआ से धोला एवं धोला से अहमदाबाद के बीच एक पैसेन्जर रेल सेवा चलाने का अनुरोध कर रहा हूं। इस बार के बजट में इस जगह नहीं मिली है। इस पर गहनता से विचार किया जाये। मेरे संसदीय क्षेत्र अमरेली से लम्बी रेल सेवा महुआ राजूला होते हुए मुम्बई के लिए डायमंड नाम से रेल चलाई जाये, तो मेरे संसदीय क्षेत्र पर बहुत मेहरबानी होगी। अभी एक रेल सेवा सीधी मुम्बई क्या अहमदाबाद के लिए नहीं है। पिंपावाव तक डबल डेक्क कन्टेनर चलाने के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र ढासा एरिया पर एक रेलवे का अंडरब्रिज था जिसे तोड़ दिया गया है। लोग पुल से पहले यात्रा करते हैं परन्तु रेलवे द्वारा एक बाय पास बनाकर दिया था जो बरसात से बहुत खराब हो गया। इस कारण लोगों और वाहनों को खेतों में होकर जाना पड़ा। इसलिए यहां पर पुल बनाया जाये। सौराष्ट्र क्षेत्र में कोडीनार से जूनागढ़ के लिए लगातार एक रेल सेवा की मांग की जा रही है जिसे पूरा किया जाये।

अमरेली का पीआरएस का समय घटा दिया है। उसको पहले की तरह ही नौ बजे का समय किया जाये और सावरकुडला एवं राजूला को एक पीआरएस दिया जाये। यह मैं माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं।

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर): महोदय, जयपुर से चंडीगढ़ के लिए एक नई गाड़ी चलाई जाए इसके लिए कई बार मांग की है कि क्योंकि जयपुर से लोगों को सीधा चंडीगढ़ जाने में बड़ी कठिनाई होती है। दिल्ली अहमदाबाद गाड़ी जो हरिद्वार तक की गई है, उसमें जयपुर के यात्रियों के लिए एक अतिरिक्त डिब्बा लगाया जाना आवश्यक है। जयपुर मुम्बई एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 2955, 2956 आते जाते समय वापी स्टेशन पर रुके और गाड़ी संख्या 2980, 2979 जयपुर बांद्रा एक्सप्रेस को नित्य किया जाए और आते जाते समय वापी स्टेशन पर रुके क्योंकि दमन और द्वीप जो पर्यटक स्थल है, वे वापी स्टेशन से ही नजदीक पड़ते हैं। वापी स्टेशन पर गाड़ी नहीं रुकने से सूरत या वलसाड स्टेशन पर उतरकर वापी स्टेशन आना पड़ता है।

यात्रियों की सुविधा के लिए दिल्ली जयपुर के बीच एक नई जनशताब्दी गाड़ी चलाई जाए। उदयपुर दिल्ली गाड़ी को वाया जयपुर किया जाए। जयपुर अहमदाबाद लाइन के दोहरीकरण को उचित महत्व दिया जाए। जयपुर शहर उपनगरीय स्टेशन बनाया जाए और अजमेर, जोधपुर में भी उपनगरीय स्टेशन बनाया जाए और यात्रियों के लिए बजट होटल जयपुर, अजमेर, जोधपुर और बीकानेर में भी बनाया जाए। जयपुर में मेट्रो ट्रेन चलाई जाए। जयपुर से गोरखपुर के बीच नई रेल गाड़ी चलाई जाए। जयपुर अरुणाचलम मैसूर एक्सप्रेस को बढ़ाकर तिरुअनंतपुरम और सप्ताह में तीन दिवस चलाने व एक पैन्ट्री कार जोड़ी जाए। जयपुर सियालदाह एक्सप्रेस को प्रतिदिन चालू किया जाए। जयपुर सियालदाह एक्सप्रेस को प्रतिदिन चालू किया जाए। अजमेर बंगलौर एक्सप्रेस को जयपुर तक चालू किया जाए जिससे जयपुर पूना जुड़ सके। जयपुर अमृतसर एक्सप्रेस को लिंक एक्सप्रेस बनाया जाए जो भिवानी से चंडीगढ़ को जाए। जयपुर चैन्नई एक्सप्रेस प्रतिदिन चलाई जाए। काठगोदाम-

दिल्ली-कुचामान एक्सप्रेस को जयपुर से जोड़ा जाए जिससे जयपुर और नैनीताल जुड़ सके। जोधपुर त्रिवेन्द्रम साप्ताहिक गाड़ी को जयपुर तक चलाया जाए जिससे तिरुवनन्तपुरम जयपुर से जुड़ सके। पोरबन्दर दिल्ली सराय रोहिल्ला एक्सप्रेस को प्रतिदिन करके हरिद्वार तक बढ़ाया जाए। गाड़ी नं.20978 मरुसागर एक्सप्रेस में पेन्ट्रीकार चालू की जाए। गाड़ी सं. 1254 और झांसी बांद्रा गाड़ी सं. 1523 को ग्वालियर तक बढ़ाया जाए। मीटर गेज की लाईन बदली जा रही है। इसलिए जयपुर और इन्दौर के बीच चलने वाली गाड़ी को दो दिन के बजाय प्रतिदिन चलाई जाए। हरसौली स्टेशन पर इंटरसिटी गाड़ी का ठहराव किया जाए।

माननीय मंत्री जी आपने जो अपने बजटीय भाण में योजनाओं के लिए राज्य सरकारों के सहयोग की बात कही है, वह कभी भी पूरी नहीं होगी क्योंकि राज्य सरकारों के पास योजनाओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त धन नहीं है। इसलिए इनको पूरा करने में केन्द्र सरकार ही सहयोग करें।

* The speech was laid on the Table.

SHRI ABDULLAKUTTY (CANNANORE): Respected Sir, first of all let me give here a brief note of Kannur Railway Station, and the present situation prevailing in and around for your kind information.

It is a very important and one of the rare stations positioned in the center of the city under Southern Railway having an area of around 55 Acres. Because of the lack of proper maintenance, the nearby areas of the said property are filled with bushes, garbage etc., and this ambiance paving the way to the hooligans, criminals and other anti-socials to build their shelters to set about their anti-social activities. It may also be noted that about one dozen unauthorized passageways are accessible here, and this gives enough protection to these fellows. These environs of the Railway Station permits free entry to these trespassers to engage in their activities and hence become a threat to the residents, general public and passengers who are on their way to Railway Station as well. So many cases including suicides, robberies, etc. were also reported in this region. All these are happening because of the pathetic maintenance of the Railway Land. It is clear from its very inspection that so many encroachments has taken place in various part of the Railway land there. The "Railway Muthappan Temple" has been built recently, which occupies about 1 acre of land. This also increases the trespassing, and eases unauthorized entry. I think mere fencing would not be the apt remedy to overcome these threats.

The Railway establishments and quarters are scattered here and there, and this is occupying a large area of Railway land. Modification should be made with a master plan for restructuring the Railway establishments, and Railway quarters. Thereby, the expenses for the maintenance of Railway establishments can be minimized by the optimum utilization. New flats should be built instead of old quarters, and an administrative block could be opened. As the station is positioned in the heart of the city, there is every possibility to build a commercial complex.

*The Speech was laid on the Table.

As a public sector institution, the Railway should be very keen to utilize all these vacant land to increase its revenues

I have had discussions with the Assistant Divisional Engineer, Southern Railway, Kannur in this regard. With the help of a Private architect we prepared a rough project, which clearly

states the viability and scope of the new modernization project. This would need 13 acres of land with an investment of Rs. 66 crore. The facilities include office complex, shopping mall, children's park, parking facilities for about 2,000 cars, apartment complex for office staff and recreation area. The approximate income fetched by leasing these would be about Rs. 181.47 crore. This is only by using 1st phase of the area, and 2nd phase could also be possibly similar to this. Enclosed, please find herewith the project report, which I have made with the help of a private architect in consultation with the ADEN, Kannur Railway Station for your kind reference.

Taking into consideration of the overall development going to take place in the west coast area, it is obvious that this project has vital importance and, therefore, I would like to request your good-self to look into this matter personally and recommend the project be sanctioned.

12.41 hrs.

(Shri Devendra Prasad Yadav in the Chair)

SHRI. M. SHIVANNA (CHAMARAJANAGAR): Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on Railway Budget 2007-08. I rise to support the Railway Budget 2007-08 presented by Hon.ble Railway Minister. It is the third time the Hon' ble Railway Minister has presented a people friendly budget. For that I heartily congratulate him on behalf of the people of the entire nation. Shri. Lalu Prasad Yadav ji who is also known as a management Guru. I have never seen so far such a dynamic Minister in the history of Indian Railways. In his term of office he has taken the railways to a new height for which he deserves appreciation. His budget has not burdened the common people . The Railways have earned a profit of Rs. 20,000 crores this year. It is really a commendable achievement. In his Budget, the Hon'ble Railway Minister has addressed to the needs of the people of all the sections of the society including vegetable sellers, shopkeepers, potters , coolies . Though it is widely a remarkable Budget it has done injustice to the people of Karnataka.

MR. CHAIRMAN : Shri Shivanna, you can lay the rest of your speech on the Table of the House. I am allowing it.

SHRI M. SHIVANNA : Sir, I am laying the rest of my speech on the Table of the House.... (*Interruptions*)

*The Government of Karnataka has submitted its proposals for many Railway projects. But The Railway has hardly considered the demands of Karnataka. I would like to bring to the notice of the Hon' ble Railway Minister about the injustice done by his Ministry to Karnataka. Those are:-

1. The Government of Karnataka has demanded 10 new railway lines but only two have been announced in the present Budget.

*English translation of the speech originally delivered in Kannada

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

2. Bangalore – Kanakapura- Kollegal -Chamarajanagar Railway line has not been announced.

Hon. Minister Lalu Prasad Yadav ji please listen to me. My constituency Chamarajanagar is one of the most backward districts in the country. Sir I demanded many a times for a new rail line from Mettupalayam to Chamarajanagar

but last year only one crore rupees was sanctioned for it. Even then no survey has been conducted. So the dream of our people has not been fulfilled, sir.

3. Gulbarga-Bagalkot-Shahabad-Koodige Railway line has not been announced.

4. Mettupalayam – Chamarajnagar Railway line has not been considered.

5. Bangalore Shimoga and Bangalore Gulbarga has not been announced.

6. Kushal nagar – Hole Narsipur – Kodagu railway line has been ignored.

7. South India has not been included in Special Freight Corridor.

8. Mysore-Telachery-Nanjangud-Neelambur Railway line is approved only for survey but funds not allotted.

9. The Government of Karnataka demanded for construction of 30 over bridges and under bridges, but not a single one has been sanctioned.

10. 5 crores has been allotted for Munirabab Mehbood Nagar new Railway line. But this is not sufficient for taking up the project.

Apart from these some demands have been considered and announced in the present budget but they are not so useful and sufficient.

1. Patna-Bangalore train has been announced to run thrice a week but it should be made a daily train.
2. Bangalore-Kootuvalli Railway line has been announced
3. Tala guppa – Honnavar broad gauge conversion has been announced
4. Tiruvananthapuram-Mangalore Railway line has been included in the budget.

But these projects are not so beneficial to Karnataka.

I would like to congratulate the Hon'ble Railway Minister and his Ministry for allocation Rs. 45 crores for gauge conversion work between Chamaraj nagar and Mysore. And Rs.64 crores for the gauge conversion work between Kolar and Chikkaballapur. Doubling of Bangalore-Mysore Railway has been announced in this Budget.

I would like to draw the attention of this august House that Karnataka has been contributing more income to the Railway Ministry as compared to Bihar and other states. But while allocating the funds to states, only Rs. 467.81 crores have been earmarked to Karnataka. Whereas Rs. 1251 crores have been allocated to Bihar. Due to ticketless passengers the Railways suffer losses in Bihar. Such discrimination should not be there while allocating the funds to the states. Because all states are contributing to the nation in their own way. That's why I condemn this step motherly attitude of the Railway Ministry towards Karnataka.

I would like to say that the Railway Ministry while sanctioning projects it has been asking for 2/3 share from the states. But our state is contributing more income to the Ministry and also the Minister has announced that the Railway is making huge profit. Therefore his ministry should consider 50:50 sharing norm for Karnataka.

Therefore, I urge upon the Railway minister to consider all the demands of the people of Karnataka and do justice in getting a better deal as railway projects. With these I conclude my speech.* .

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) ...*

सभापति महोदय : श्रीमती परमजीत कौर गुलशन - उपस्थित नहीं।

Shri Bhanu Pratap Singh Verma to speak now.

* Not recorded

श्री के.सी. सिंह 'बाबा' (नैनीताल): महोदय, सर्वप्रथम रेलवे का लगातार चौथा सर्वलोकप्रिय बजट पेश करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। माननीय मंत्री जी के अथक प्रयासों द्वारा आज भारतीय रेलवे की वित्तीय स्थिति का ऐतिहासिक कायाकल्प हुआ है। आज भारतीय रेल विश्वस्तरीय रेल सेवा देने के लिए अग्रसर है। मैं रेल बजट 2007-08 का स्वागत करते हुए इस ऐतिहासिक बजट का समर्थन करता हूँ। यह बजट एक प्रगतिशील बजट है, मेरा विश्वास है कि जल्द ही भारतीय रेल विश्व की सर्वश्रेष्ठ रेल सेवाओं में आंकी जाएगी।

महोदय, मैं रेल बजट के कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। रेल बजट में रेल किराए में कमी करने का साथ सभी वर्ग के यात्रियों को आधुनिक और उन्नत सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए अनेक कदम उठाए गए हैं। साधारण श्रेणी के अतिरिक्त डिब्बों की व्यवस्था, वरिष्ठ नागरिकों और महिलाओं के लिए लोअर बर्थ के आरक्षण की सुविधा, विद्यार्थियों के लिए रेल किराए में रियायत, विकलांग यात्रियों के लिए विशेष कोच की व्यवस्था, वैंडर्स कोच की व्यवस्था सब्जी विक्रेता, दूध वाले एवं अन्य खुदरा व्यापारी फल विक्रेता के लिए यात्री गाड़ियों में वैंडर्स कोच लगाए जाने की बात कही है, यात्री डिब्बों की क्षमता में बढ़ोतरी और हाई स्पीड पैसेंजर कॉरिडोर का निर्माण। आज भारत को विश्व में एक उभरती हुई शक्ति के रूप में देखा जा रहा है, अर्थव्यवस्था में हो रहे तेजी से विकास बढ़ते हुए औद्योगीकरण एवं शहरीकरण और दो शहरों के बीच यात्री यातायात में हुई अप्रत्याशित वृद्धि के मद्देनजर हाई स्पीड पैसेंजर कॉरिडोर की असीम संभावनाओं का उल्लेख किया है।

महोदय, मैं एक अंतरराष्ट्रीय खिलाड़ी रह चुका हूँ, इसलिए मुझे अत्यधिक हाँ हो रहा है कि रेलवे ने राष्ट्रीय एवं अंतरराष्ट्रीय खेलों में महत्वपूर्ण उपलब्धियां दर्ज की हैं। मेलबोर्न में राष्ट्रमंडल खेलों में दो स्वर्ण व छः रजत पदक प्राप्त किए हैं तथा दोहा एशियाई खेलों में दो स्वर्ण, दो रजत एवं नौ कांस्य पदक भारत के लिए प्राप्त करने में अपना योगदान दिया है, जोकि काफी सराहनीय है। बजट में अनुसूचित जाति-जनजाति भर्ती अभियान के तहत काफी भर्ती हुई है।

महोदय, मंत्री महोदय ने वर्ष 2007-08 में देश के लगभग 32 क्षेत्रों के लिए नई गाड़ियां, आठ जगह गरीब रथ, 23 जगह के लिए गाड़ियों का विस्तार 14 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि, 500 किलोमीटर नई लाइन के निर्माण, कई रेल लाइन गेज़ कंवरन, रेल लाइन दोहरीकरण, रेल फ्लाईओवर आदि का रेल बजट 2007-08 में प्रावधान किया है।

* The Speech was laid on the Table

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान उत्तराखंड में रेल सेवा विस्तार की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। चार वर्षों से श्री लालू प्रसाद जी द्वारा रेल बजट पेश किया जा रहा है। उत्तराखंड, जोकि एक पर्यटक विशेष राज्य है, प्रदेश में रेल सेवा विस्तार के लिए गंभीरता से सोचने की आवश्यकता है। मेरे द्वारा तथा राज्य सरकार द्वारा लगातार की जा रही मांग पर अभी तक किसी तरह की कार्यवाही नहीं की गई है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से पुनः अनुरोध करना चाहता हूँ कि उत्तराखंड एक पर्यटक विशेष प्रदेश है, इसलिए यहां रेल यातायात की समुचित व्यवस्था करना भी अनिवार्य है। जैसे हम सभी जानते हैं कि उत्तराखंड में अनेक पर्यटक स्थल हैं। रामनगर के पास जिम कार्बेट राष्ट्रीय पार्क है, जहां देश-विदेश के वन जीव प्रेमी हर वर्ष लाखों की संख्या में आते हैं, लेकिन खेद है कि दिल्ली से चलने वाली एक मात्र गाड़ी रानीखेत एक्सप्रेस, जिसमें पहले ए.सी. सैकिंड क्लास की सुविधा थी, लेकिन कुछ महीने पहले इसे भी समाप्त कर दिया गया है। मैंने मंत्री जी से निवेदन किया था कि रानीखेत एक्सप्रेस में रामनगर तक एसी फर्स्ट, सैकिंड और थर्ड, तीनों श्रेणियों की व्यवस्था करने का कट करे। समुचित रेल सेवा के अभाव में यहां देश-विदेश के पर्यटकों तथा स्थानीय निवासियों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

महोदय, उत्तराखण्ड में रेल सेवाओं के विस्तार के लिए मेरे द्वारा एवं राज्य सरकार द्वारा समय-समय पर प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए हैं। रेलवे बजट 2007-08 में उत्तराखण्ड राज्य हेतु दिल्ली से देहरादून तक के लिए गरीब स्थ चलाए जाने की बात कही है, किन्तु राज्य सरकार द्वारा प्रस्तुत कतिपय अन्य महत्वपूर्ण प्रस्तावों का रेल बजट में समावेश नहीं हो पाया है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि राज्य सरकार द्वारा रेल सेवाओं के विस्तार संबंधी प्रस्तुत विभिन्न प्रस्तावों का संक्षिप्त विवरण मंत्री महोदय के सकारात्मक कार्यवाही के लिए, आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि उत्तराखण्ड में काशीपुर-जसपुर-धामपुर में रेल लाइन का निर्माण किए जाने की अत्यधिक आवश्यकता है, जिससे प्रदेश में भावर तराई बैल्ट एक कोने से दूसरे कोने तक जुड़ सकती है।

महोदय, दिल्ली देहरादून मार्ग को मुजफ्फर नगर से लकसर तक सीधे रेल लाइन से जोड़ने की आवश्यकता, लकसर से देहरादून वाया हरिद्वार रेल लाइन के दोहरीकरण की आवश्यकता, नई दिल्ली से देहरादून हेतु एक सीधी द्रुतगामी नॉन स्टॉप रेलगाड़ी चलाए जाने की आवश्यकता, टनकपुर से देहरादून सीधे सम्पर्क रेल लाइन निर्माण की आवश्यकता अर्थात् उत्तराखण्ड के एक मैदानी छोर से दूसरे छोर को जोड़ने हेतु भविय में किच्छा सितारगंज खटीमा रेल मार्ग बन जाने के पश्चात् काशीपुर से नज़ीबाबाद हेतु नई रेल लाइन का निर्माण होने से पर्यटकों के साथ-साथ यहां के निवासियों को सुविधा प्राप्त होगी, देहरादून से काठगोदाम के लिए दैनिक रेल चलाए जाने की आवश्यकता है, काठगोदाम से दिल्ली हेतु चलाई जा रही वर्तमान सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस में तीन बोगियां लालकुआं पर जोड़ने की आवश्यकता है, रानीखेत एक्सप्रेस में क्रमशः काठगोदाम एवं रामनगर दोनों स्थानों हेतु प्रथम एसी व रामनगर हेतु प्रथम एवं द्वितीय एसी बोगी की आवश्यकता है, अमृतसर एवं जम्मू तवी हेतु काठगोदाम एवं देहरादून से एक सीधी रेल चलाए जाने की आवश्यकता है, महुआखेड़ा गंज पर सभी रेलों के रुकने की व्यवस्था की आवश्यकता, उत्तराखण्ड सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस हल्द्वानी पहुंचने से पहले हल्दी स्थान पर नहीं रुकती है, जो कि वास्तव में प्रख्यात गोविन्द बल्लभपंत कृषि विश्वविद्यालय का स्टॉपेज है तथा उत्तराखण्ड का एक नवनिर्मित विशाल औद्योगिक स्थल भी है, यहां सभी रेलगाड़ियों के रुकने की व्यवस्था नितांत आवश्यक है। ऋतिकेश के देहरादून हेतु नए रेल मार्ग के निर्माण की आवश्यकता, ऋतिकेश से देवप्रयाग/बद्रीनाथ तथा रामनगर से चौखुटिया के लिए रेल मार्ग के निर्माण की आवश्यकता, बरेली-टनकपुर मीटरगेज को ब्रोडगेज लाइन में परिवर्तित करने की आवश्यकता है। टनकपुर से प्रसिद्ध तीर्थ स्थान पूर्णागिरी तक नई रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता है। सहारनपुर-देहरादून नए रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता, तिरुवनंतपुरम (केरल) एवं देहरादून के मध्य रेल सेवा आवश्यक है, बाजपुर रेलवे स्टेशन को कम्प्यूटरीकरण एवं सौन्दर्यीकरण करने की आवश्यकता, राष्ट्रीय राजमार्ग 58 व 72 पर एवं प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्गों में पड़ने वाले रेलवे क्रासिंग पर तथा काशीपुर में रेलवे मालगोदाम से 39ए ओवर ब्रिज का निर्माण की आवश्यकता है, रामनगर-बाजपुर-गदरपुर-रुद्रपुर-किच्छा-सितारगंज-खटीमा टनकपुर तक नई रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता है, काशीपुर रेलवे स्टेशन क्षेत्र के अंतर्गत बाजपुर रोड रेलवे क्रासिंग से शुगर फैक्ट्री रोड तक रेलवे स्टेशन क्षेत्र में नाला निर्माण की आवश्यकता है।

महोदय, यह सत्य है कि देश भर के सुदूर स्थानों को रेल नेटवर्क से जोड़ने के लिए मंत्री जी के लिए अनेक दबाव एवं समस्याएं हैं, परन्तु आपके माध्यम से मैं सदन को अवगत करना चाहता हूँ कि उत्तराखण्ड राज्य में वहां की जनसंख्या से कई गुना पर्यटक, तीर्थ यात्री, प्रकृति प्रेमी, हिमालय प्रेमी, वन्य जन्तु प्रेमी, चलचित्र निर्माता अनेक यात्री बारह मास भारतर्वा तथा विदेशों से आते हैं तथा उत्तराखण्ड राज्य का 65 प्रतिशत भूभाग वन एवं पर्वतीय क्षेत्र से आच्छादित है, जहां रेल पथ का निर्माण वर्तमान में संभव नहीं हो पाएगा। इन सभी बिन्दुओं और विशेषताओं को दृष्टिगत रखते हुए, आपके माध्यम से मैं मंत्री जी से अनुरोध

करूंगा कि राज्य के हित को दृष्टिगत रखते हुए मेरे द्वारा तथा पूर्व में प्रदेश सरकार द्वारा प्रेषित किए गए प्रस्तावों को वर्ष 2007-08 के रेल बजट में समाहित करने का कट करेगा।

महोदय, अंत में मैं आपको पुनः धन्यवाद देते हुए रेल बजट के समर्थन के साथ रेल मंत्री जी को भी धन्यवाद देता हूँ।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट, 2007-2008 पर बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, उत्तर प्रदेश में उत्तर मध्य रेलवे के अन्तर्गत जो झांसी और कानपुर रेलवे लाइन है, वह सिंगल लाइन है और वहां से गाड़ियां जो दक्षिण की ओर मुंबई, मद्रास जाने के लिए लखनऊ से निकलती हैं, वे मात्र 200 किलोमीटर के इस टुकड़े में पांच-पांच छः-छः घण्टे लेट हो जाती हैं। मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। मैं उनके अनुरोध करता हूँ कि जो कानपुर से झांसी लाइन है, उसका दोहरीकरण किया जाए और साथ ही उसका विद्युतीकरण किया जाए। [r27]

जब तक दोहरीकरण के साथ-साथ विद्युतीकरण नहीं किया [R28]जाएगा, इंजन बदलते रहेंगे और समय लगेगा इसलिए उस लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण किया जाए। उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन में उरई स्टेशन का प्लेटफार्म बहुत नीचे है। इस कारण जब यात्री उतरते हैं तो कोई न कोई दुर्घटना होती रहती है। इसलिए उस प्लेटफार्म को ऊंचा किया जाए।

12.50 hrs.

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

-

गर्मी का मौसम आने वाला है इसलिए उस प्लेटफार्म पर वाटर कूलर की व्यवस्था की जाए। उरई स्टेशन के सीधे हाथ पर शहर की एक चौथाई आबादी है। वहां के लोगों को अगर कहीं यात्रा करनी हो या बस्ती की तरफ आना हो तो रास्ता नहीं है। इसलिए मेरी मांग है कि वहां एक आरओबी बनाया जाए, जिससे लोग पूरब की तरफ से स्टेशन रोड पर निकल जाएं और जो ट्रेन से जाना चाहते हैं, वे समय पर यात्रा कर सकें। उरई स्टेशन के आगे राजकोट है, जहां घंटों जाम लगा रहता है। इस वजह से हजारों वाहन इकट्ठा हो जाते हैं, यहां तक कि स्टेशन तक जाम लग जाता है। इसलिए वहां आरओबी बनाया जाए।

हमारे यहां काल्पी स्टेशन है। काल्पी वेद व्यास जी की जन्मस्थली है। उस स्टेशन पर कुछ समय पूर्व शायद रेल विभाग द्वारा सी.सी. रोड बनाई गई है, जिसे ढाई फीट ऊंचा उठा दिया गया है। इस कारण वह पुल नीचा हो गया है, जिसकी वजह से दूसरी तरफ एसडीएम कोर्ट, तहसीलदार के कार्यालय जाने और 100 गांवों तक जाने का रास्ता काफी मुश्किल हो गया है। वहां से अब वाहन नहीं निकल सकते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि उस रोड की जैसी स्थिति पहले थी, यथास्थिति बनाई जाए, जिससे वाहन आ-जा सकें और लोग 100 गांवों की तरफ तथा एसडीएम कोर्ट की तरफ आसानी से जा सकें।

काल्पी और आट्टा स्टेशंस के बीच औसर गांव का स्टेशन है। पहले वहां पैसेंजर ट्रेन रुकती थी, लेकिन अब नहीं रुकती है। मेरी मांग है कि पैसेंजर ट्रेन का वहां एक मिनट का हॉल्ट दिया जाए। वहां प्राइवेट कांटेक्टर द्वारा जो टिकट दी जाती थीं, पूर्व की व्यवस्था को बहाल किया जाए, जिससे वहां के लोग पैसेंजर ट्रेन से यात्रा कर सकें।

उरई, एट और कौंच जहां से हम लोग भी यात्रा करते हैं, वहां के स्टेशन पर एक वीआईपी रिटायरिंग रूम होना चाहिए। कौंच वेद व्यास जी की धरती है, इस कारण काफी लोग वहां आ सकते हैं। अगर वहां रिटायरिंग रूम होगा, तो उन्हें सुविधा होगी और वे वहां रुक सकेंगे।

एट और कौंच जंक्शन हैं, वहां कम से कम पुपक और कोचीन एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। एक ट्रेन जो उद्योग नगरी कानपुर से मुंबई तक जाती है, वह है तो उद्योग नगरी के नाम से, लेकिन उरई में उसका हॉल्ट नहीं है, जबकि उरई भी एक उद्योग नगरी

है। अगर उसका ठहराव वहां किया जाएगा तो वहां से जो उद्योगपति और अन्य लोग मुम्बई जाना चाहते हैं, वे आसानी आ-जा सकेंगे।

कॉच स्टेशन को कम्प्यूटराइज किया जाए। कॉच से जो शटल चलती है, हमें बार-बार कहा जाता है कि उससे आय कम है। मेरी मांग है कि कॉच को मेन लाइन पर लाया जाए। परौना से कॉच और कॉच से एट अगर यह व्यवस्था हो जाएगी तो वहां की समस्या का समाधान हो जाएगा। कॉच से चलने वाली शटल को आनंदनगर सकोई और उरई तक बढ़ाया जाए। ऐसा करने से वहां के लोगों को निश्चित ही लाभ होगा और रेलवे डिपार्टमेंट को भी आमदनी होगी।

कॉच से जालौन और उरई-दिव्या लाइन का 1970 में सर्वे किया गया था और अर्थवर्क का काम भी किया गया था। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि जिस लाइन का सर्वे और अर्थवर्क किया गया हो, उसे अगले बजट में लिया जाए और कार्य पूरा कराया जाए। [R29]

अभी बीच में भिंड से ऊरई और ऊरई से महोवा के लिए एक सर्वे कराया गया। माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं चाहता हूं कि इसे भी मंत्री जी अपने अगले बजट में निश्चित तौर पर लें। मैं माननीय मंत्री जी से मिला था और मांग की थी दो ट्रेनों जो दिल्ली से हावड़ा, कोलकाता के लिए चलती है वे गाड़ियां दिल्ली से चलकर झांसी, झांसी से कानपुर और कानपुर से हावड़ा के लिए निकाली जाएं और वहां से इसी रूट पर वापस की जाएं। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि हमारे यहां से पूजा एक्सप्रेस इंटर-सिटी के नाम से चलती है। वह बहुत अच्छी गाड़ी है झांसी से चलकर कानपुर 10 बजे पहुंचती है और वहां खड़ी रहती है। इस इंटरसिटी को इलाहाबाद तक बढ़ाया जाए। इससे निश्चित तौर पर रेलवे को लाभ होगा।

श्री जय प्रकाश (हिसार): उपाध्यक्ष जी, आपने मुझे सही समय पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद। पिछले महीने 26 फरवरी को माननीय रेल मंत्री ने रेल बजट इस देश की जनता के सामने, सदन के माध्यम से प्रस्तुत किया। यूपीए की सरकार ने, इस देश की जनता से जो वायदे किये थे उनमें से यह भी एक था कि “कांग्रेस का हाथ, गरीब के साथ”। आज यातायात में रेल ही एक ऐसा साधन है जिसमें गरीब आदमी यात्रा करता है। आज बड़े लोग हवाई-जहाज में या अपने निजी वाहनों में जाते हैं लेकिन इस देश का गरीब आदमी, इस देश का किसान, रेल में यात्रा करता है। रेल बजट में किरायों का न बढ़ाया जाना, यूपीए सरकार, माननीय रेल मंत्री और उनके सहयोगियों का एक प्रशंसनीय कदम है। पूरा देश सोचता था कि रेल में किराए जरूर बढ़ाए जाएंगे, लेकिन किराए नहीं बढ़ाए गये। यह यूपीए सरकार का चौथा रेल बजट है। रेल किराया न बढ़ाकर माननीय रेल मंत्री ने बहुत ही शानदार काम किया है। मैं अपने प्रतिपक्ष के साथियों से एक निवेदन करना चाहता हूं कि कम से कम वे विपक्ष की रचनात्मक भूमिका निभाते हुए इस बात की प्रशंसा करें कि यूपीए ने इस देश की गरीब जनता के सामने जो वायदा किया था उसे रेल मंत्रालय ने पूरा करने का काम किया है। आज गरीब-स्थ चलाकर गरीबों को मौका दिया गया है। गरीब एयरकंडीशन गाड़ियों की खिड़की को हाथ नहीं लगा सकते थे आज गरीब किसान और मजदूर उनमें बैठकर यात्रा करता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से एक निवेदन जरूर करना चाहूंगा कि इस देश में बहुत सी नयी रेल लाइनें बनाने की चर्चा आई। इस सरकार ने दो कोरीडोर बनाने की घोषणा की है। कुछ हमारे साथी कहते थे कि यह तो सब पिछली सरकारों ने किया है लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि यदि पिछली सरकारें ऐसा काम करतीं तो उनका हश्र ऐसा नहीं होता। इस देश के गरीब आदमियों ने उस सरकार को सत्ता से वंचित करने का कार्य किया है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को मुबारकबाद देता हूं कि उनका बजट बहुत अच्छा है। रेल में रखरखाव, नियुक्तियों का काम, रेल पटरियां बिछाने का काम बहुत अच्छा किया गया है। लेकिन मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से एक निवेदन अवश्य करना चाहूंगा कि हरियाणा प्रदेश में दो ऐसी रेलवे लाइनें हैं, एक है झज्जर से रोहतक और दूसरी है सोनीपत से जिंद, जो मंजूर हो चुकी हैं।[r30]

13.00 hrs.

जब इतना पैसा रेल के रखरखाव और नई पटरियां बनाने के लिए दिया है, तो हरियाणा के लोगों को तब निराशा हुई, जब सोनीपत-जिंद लाइन को इस बजट में पैसा नहीं दिया गया। यदि इस लाइन के लिए पैसा दिया जाता तो वे किसान और मजदूर, जिनका रास्ता दिल्ली से सीधा होता है, उन्हें फायदा होता। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे अपने बजट में इस लाइन का जरूर उल्लेख करें और यह भी बताएं कि कितना बजट एलोकेट किया गया है।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि हरियाणा में स्टेशन की बिल्डिंग बन कर तैयार है और डीएम साहब ने वहां पर निरीक्षण भी किया, लेकिन आज तक उस स्टेशन को चालू नहीं किया गया। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस रेलवे स्टेशन पर जो हाल्ट बनाया है, कम से कम 10 लाख रुपया जिसमें केंद्र सरकार और रेलवे विभाग का कोई पैसा खर्च नहीं हुआ, बल्कि वहां की जनता की खून-पसीने की कमाई का पैसा हाल्ट बनाने में खर्च हुआ है, उस हाल्ट का उपयोग हो सके। दिल्ली-भटिंडा सेक्शन जहां बड़ौदा गांव है। एनडीए के हमारे साथी कहते थे कि हमने बहुत सुधारीकरण किया था, उस वक्त के सांसद ने भी यह मामला सदन में उठाया था। उस समय एनडीए सरकार

के तत्कालीन रेल मंत्री ने कहा था कि किसान और गांववासी अगर यहां मिट्टी भर देंगे, तो यहां हाल्ट बनवा देंगे। बड़ौदा गांव के लोगों ने ट्रेक्टरों से, अपने संसाधनों से वहां पर मिट्टी का भराव किया, लेकिन आज तक रेलवे स्टेशन नहीं बनाया गया। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री और दोनों रेल राज्य मंत्रियों से निवेदन करूंगा कि बड़ौदा गांव, जो धार्मिक दृष्टि से जैनी साधुओं की बहुत बड़ी जगह है, आपको यह भी जानकर अति प्रसन्नता होगी कि बड़ौदा गांव के जाट जाति के लोग भी जैन धर्म में विश्वास करते हैं और यहां जैनियों को धार्मिक धर्म स्थान है, इसलिए वहां पर हाल्ट बनाया जाए।

हिसार स्टेशन से रेलवे लाइन पर दांसू स्टेशन से बरवा स्टेशन के बीच एक क्रासिंग स्टेशन भिवाना गांव में बनाया जाए, यह स्टेशन पहले भी था, लेकिन एनडीए की सरकार के शासनकाल में आठ वां पहले इसे तोड़ दिया गया था। हिसार से धूरी तक, लुधियाणा से हमारा व्यापारिक संबंध भी है और रोजी का, रोटी का और बेंटी का रिश्ता भी है। हिसार से धूरी 180 किलोमीटर है। बीच में चैकिंग हैडक्वार्टर नहीं है। रायपुर, हिसार, हरियाण में चैकिंग हैडक्वार्टर बनाया जाए। रेलवे गेट संख्या 127, वहां लाइन के दोहरीकरण का काम शुरू हो चुका है। वहां बहुत दुर्घटनाएं होती हैं। किसान जब खेत में जाते हैं, एक गांव से दूसरे गांव जाते हैं, वहां आज भी मानवरहित फाटक हैं, इसलिए वहां एक फाटक बनाया जाए ताकि दुर्घटना न हो सके। वहां लाइन के दोनों तरफ गांव हैं। छोटे-छोटे बच्चे मानवरहित फाटक क्रॉस करते हैं और दुर्घटना में मारे जाते हैं। चंडीगढ़ हरियाण प्रदेश की राजधानी है। जींद हरियाणा प्रदेश का बहुत बड़ा इलाका है, इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगा कि केवल जींद से वाया निर्वाणा कुरुक्षेत्र किसी दूसरी रेलवे लाइन के साथ जोड़कर एक रेल चलाई जाए।

महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूं। हरिद्वार हमारा धार्मिक स्थान है। हिसार से हरिद्वार तक, क्योंकि लोगों को सुख में भी और दुख में भी हरिद्वार जाना पड़ता है, वहां जाने के लिए गरीब आदमी को बहुत दिक्कत आती है। मैं निवेदन करूंगा कि हिसार से हरिद्वार तक गाड़ी चलाई जाए। हिसार से रेवाड़ी, बांदीकुई आईआरएच गाड़ी को जयपुर तक बढ़ाया जाए। हिसार जंक्शन के पास गांव रागनी है, वहां से तीन-चार गांव के किसानों के पास जाने का रस्ता नहीं है। रागनी गांव के लोगों को बीस किलोमीटर दूर से ट्रेक्टर लेकर अपने ही खेत में जाना पड़ता है या ट्राली दूसरी तरफ खड़ी करनी पड़ती है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि क्रासिंग 58/15 पर है उसे 59/1 पर बनाने की कृपा करें। इसी तरह से गंगुआ एक जगह है जो दाबड़ा सेक्शन पर आती है, उस गांव में पक्का फाटक बनाया जाए। दिल्ली से जींद तक इलैक्ट्रीफिकेशन कराया जाए, वहां रेल लाईन के दोहरीकरण का काम तकरीबन पूरा हो चुका है। जींद से दिल्ली मेरा संसदीय क्षेत्र है, मैं आपके माध्यम से दोनों रेल मंत्रियों से निवेदन करना चाहता हूं कि एक इएमयू रेल चलाई जाए क्योंकि इसमें दिल्ली का बहुत लोड है। काफी लोग एनसीआर में काम करते हैं, दिल्ली से जींद 125 किलोमीटर है। यहां इएमयू रेल चलाई जाए ताकि गरीब आदमी और छोटा कर्मचारी जो दिल्ली में रोटी कमाने के लिए जाता है, वह सुबह आए और शाम को घर आ जाए। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे अपने उत्तर में इन सब बातों का जवाब दें। हरियाणा प्रदेश के लिए इस बजट में पैसा नहीं दिया गया, इसे आप शामिल करवाएं ताकि हरियाणा प्रदेश की जनता यह कहे कि हरियाणा प्रदेश के लोगों का मान और सम्मान रेल मंत्रालय ने रखा है।

आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

SHRI S. MALLIKARJUNAIAH (TUMKUR) : Sir, I would like to congratulate the Hon. Railway Minister through your kind self for presenting the Railway Budget 2007-08.

As far as Karnataka State is concerned, lot of discrimination is taking place while allocating fund and announcing proposals. Proposals submitted by Karnataka have not been considered in this Budget.

I would request the Hon. Railway Minister to consider the following railway projects, which are very very essential to meet the demands of increasing population of the State as well as my Constituency, Tumkur district.

As far as Yaswantpur-Tumkur railway line is concerned, the work has been going on a snail's pace and it leads to lots of inconvenience to the people traveling in this route. So this work should be speeded up and it should be completed by 2007. Sir, Tumkur is only 70 kms. away from Bangalore, the capital city of Karnataka which is also known as IT city. Number of travelers including office goers, school and college students and business people in this route has been increasing gradually. It is very much necessary to introduce more trains in this route. Adequate arrangements should be made for the railway crossing near Tumkur on the vicinity of the residence of Shri Revanna. Due to lack of proper railway crossing arrangements people are facing inconvenience. Steps should be taken to set up railway restaurants in railway stations in Tumkur district. This work should be taken up very urgently.

The railway stations of Hirehalli, Kyatsandra, Gollahalli, Doddabele, Mallasandra should be modernized with new technology and sufficient equipments. Proper directions should be given to railway officials to monitor and maintain the available basic amenities like drinking water, rest room, seating

*English translation of the speech originally delivered in Kannada and also

laid on the Table.

arrangements, computer ticketing, cleanliness of the railway stations, indication boards etc. And adequate gates should be constructed at all the railway crossings.

In Tumkur district, Gubbi, Mallasandra, Nittoru, Chikka Nayakana Halli, Bana Sandra are famous commercial centers. Number of passengers traveling in this zone is increasing, especially between Tumkur – Gubbi, Nittor – Tumkur, Tumkur – Chikka Nayakana Halli – Banasandra and that is why it is very much necessary to run more trains in these routes. A modernized railway station should be established at Mallasandra and another in between Nittoru – Sampige. At the same time, doubling of Mallasandra – Tumkur railway line should be taken up. In Karadi station all the fast moving trains should have a stoppage for at least 2 minutes. It will certainly help the college and school going students. And the Karadi station should be modernized.

The passenger trains between Tumkur – Chikka Nayakana Halli - Banasandra should be given stoppage at Kibbanahalli. One more thing I would like to urge upon the Railway Minister is that the railway tickets which are issued in all the railway stations in Karnataka should be printed in Kannada language as Tamil language is printed in Tamil Nadu and Marathi language in Maharashtra.

Therefore, I request the Hon. Railway Minister to consider all the suggestions and proposals which are cited above and work should be taken up immediately.

श्री चन्द्रभान सिंह (दमोह) : महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेलमंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि -

1. ललितपुर सिंगरौली स्वीकृत रेल लाइन में प्रतिवा जो राशि दी जाती है, वह ऊंट के मुंह में जीरा के समान है। यह प्रोजेक्ट 990 करोड़ की राशि से वा 1997 में चालू किया गया था तथा 40 करोड़ प्रतिवा के हिसाब से यह प्रोजेक्ट 25 वा में भी पूर्ण नहीं हो सकता तथा इस प्रोजेक्ट की लागत 2000 करोड़ की हो जाएगी, इसलिए 50 वाँ में भी यह प्रोजेक्ट पूर्ण नहीं हो सकता है।

मान्यवर, मैं आपसे जानना चाहता हूँ कि इस प्रोजेक्ट को पूर्ण करने की समयावधि निर्धारित की जाए और इस परियोजना को पर्याप्त राशि प्रतिवा आवंटित की जाए।

2. महोदय, जबलपुर, दमोह, पन्ना में सर्वेक्षण का कार्य पूर्ण हो चुका है किन्तु रेल मंत्रालय द्वारा राजनीतिकरण के कारण इस परियोजना पर इस बजट वा में राशि देने का प्रावधान नहीं रखा गया है। यदि प्रोजेक्ट को संशोधित कर जोड़ा जाता है तो जबलपुर से दमोह की दूरी 200 किलोमीटर के स्थान पर 100 किलोमीटर पड़ेगी तथा दमोह से पन्ना की दूरी वाया कटनी, सतना से जाने पर 300 किलोमीटर पड़ती है, यह मात्र 150 किलोमीटर से कम पड़ेगी। जनहित में इसे संशोधित बजट में से राशि देने की कृपा करें।

3. नई परियोजना के तहत दमोह, कुंडलपुर रेल लिंक को 50-50 प्रतिशत राज्य/केन्द्र शासन के तहत स्वीकृत राशि देने को कहा है। अतः आपसे अनुरोध है कि इसे 100 प्रतिशत रेलवे प्रशासन संशोधित कर राशि देने का प्रावधान करने की कृपा करें।

4. दमोह, कुंडलपुर नई रेल लाइन को इसी बजट सत्र में संशोधित कर आवंटन प्रदान करें।

5. दमोह स्टेशन पर स्वीकृत माडल स्टेशन निर्माण कार्य को शीघ्र प्रारंभ किया जाए।

6. मध्य प्रदेश सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस का पथरिया में स्टॉपेज किया जाए।

7. दमोह स्टेशन पर एक वीआईपी प्रतीक्षालय का निर्माण शीघ्र कराया जाए।

8. छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रांति को दमोह एवं सागर में स्टॉपेज दिया जाए।

9. दमोह रेलवे स्टेशन पर एटीएम सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

10. जबलपुर जम्मूतवी एक्सप्रेस को एक दिन के स्थान पर चार दिन चलाया जाए एवं उक्त ट्रेन को उधमपुर तक बढ़ाया जाए, जिससे जबलपुर एवं सागर में छावनी के जवानों को उधमपुर तक जाने की सुविधा उपलब्ध हो सके।

* The Speech was laid

on the Table.

11. गोडवाना एक्सप्रेस 2412, 2411 में एसी प्रथम श्रेणी का फुल रैक लगाया जाए।

12. दमोह रेलवे स्टेशन का आरक्षण कोटा वर्तमान कोटे से दुगुना किया जाए।

13. दमोह-बीना चलने वाली पैसेंजर गाड़ी को भोपाल तक बढ़ाया जाए।

14. रेवांचल एवं ओवर नाईट गाड़ियों को भोपाल से इंदौर तक बढ़ाया जाए।

15. शिप्रा एक्सप्रेस गाड़ी को तीन दिन के स्थान पर सातों दिन चलाया जाए।

16. राजकोट एक्सप्रेस को दो दिन के स्थान पर तीन दिन चलाया जाए।

17. विध्यांचल एक्सप्रेस को घटेरा एवं सगौनी में पूर्वतः स्टापेज दिया जाए।

18. विलासपुर राजधानी को सागर, दमोह, कटनी हो कर रायपुर तक चलाया जाए। अनूपपुर विलासपुर स्टापेज देते हुए उक्त गाड़ी का नाम रायपुर राजधानी रखा जाए।

19. ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन का कार्य पन्ना, गंगरू अभ्यारण में नेशनल पार्क के डायरेक्टर ने रेल लाइन निकालने पर रोक लगा दी है, इसे वाया अजयगढ़ से सर्वे करवाकर कार्य यथाशीघ्र शुरू कराया जाए अथवा गंगरू अभ्यारण के नेशनल पार्क से निकालने की स्वीकृति दी जाए।

20. दमोह रेलवे गुड्स प्लेटफार्म को हाफ रैक पोन्ट के स्थान पर फुल रैक पोन्ट का विस्तार कराया जाए जिससे फूड, ग्रीन एवं लाइम स्टोन की फुल रेल वेगन अनलोडिंग एवं लोडिंग की व्यवस्था हो सके।

21. दमोह में पथरिया फाटक पर ओवर ब्रिज बना है, उसे पथरिया मार्ग की ओर फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए।

22. अमरकंटक एक्सप्रेस को सागर-बीना होकर चलाया जाए जिससे दमोह सागर के यात्रियों को भोपाल के लिए एक अतिरिक्त रेल सुविधा उपलब्ध हो जाएगी। अतः सप्ताह में तीन दिन अमरकंटक एक्सप्रेस वाया दमोह-सागर-बीना होकर चलाई जाए।

23. भोपाल बिलासपुर एक्सप्रेस सुबह 5 बजे बिलासपुर पहुंचती है, जो दिन भर वहीं खड़ी रहती है, इस गाड़ी को दुर्ग तक बढ़ाया जाए, इससे आम नागरिकों को सुविधा होगी तथा रेलवे मंत्रालय को अतिरिक्त गाड़ी नहीं चलानी पड़ेगी।

अतः आपसे विनम्र अनुरोध है कि उपरोक्त सभी बिन्दुओं को जनहित में ध्यान में रखते हुए स्वीकृत करने की कृपा करें।

SHRI AMITAVA NANDY (DUMDUM): Sir, I appreciate the Railway Budget for the year 2007-08 which has been presented by the hon. Railway Minister, Shri Lalu ji.

While presenting the Budget, Shri Lalu ji announced that this time also there would be no increase in the railway fare. Sir, it is a matter of surprise that from the very inception of the UPA Government, Shri Lalu ji, being the Railway Minister, has shown a precedent to the whole country that the Budget may be presented without increasing the railway passenger fare.

Sir, since the Independence of our country, all of us witnessed that whenever the Railway Budget had been presented, there had been an increase in the railway fare. But it is really an amazing ability of Shri Lalu ji that he has presented this Budget without increasing any fare this time also. Sir, this Government certainly deserve a massive praise for the path-breaking performance of this Ministry. But, Sir, definitely I will ask Shri Lalu ji to inform this House about the cash surplus of Rs. 20,000 crore. Let the House know the break-up of this cash surplus. What are the components of this cash surplus? From where has this cash surplus arisen? This has to be announced in the House. I will request him to do that.

Sir, as the time is very short, without going to the national issues, I will concentrate on my State issues and raise some points regarding the development of the railway. Sir, I regret to inform this House that this time also – though it is a very amazing Budget – it has left West Bengal deprived and depressed. There are many projects which are either pending or left unattended. We are praising this Budget and Shri Lalu ji too. Overall, this Budget is acceptable to the people of the country. My colleagues spoke yesterday also, and while scrutinizing the Budget in the context of their own States, everyone has opined that there are some unattended issues in their States. In our State also, some issues have not been attended to. [\[R31\]](#)

Sir, there are certain demands, which I would like to put-forth before the House for the consideration of the hon. Railway Minister.

Dum Dum Station is to be developed as a partial terminus. It is a junction and a very big station. It is actually the Gateway of Kolkata. Therefore, I would request the hon. Lalu-ji that this station should be developed as a partial terminus.

Sir, as you know, Kolkata has a Circular Rail, but that Circular Rail has not completed its circle itself. That is why I would put-forth this demand to complete the whole circle along with doubling.

Sir, I would also request for strengthening of railway track between Sealdah and Malda Division for the purpose of decreasing the running time. Gradually, running time is increasing on the ground of the safety of the railways and railway track. Therefore, I would request the hon. Minister to strengthen this railway track and decrease the running time.

Barrackpore Station be declared as a Heritage Station. I would request that it may be declared as a Heritage Station, with a Museum on Freedom Struggle as a mark of participation and commemorating the 1st Phase of 150 Years of Struggle for Independence.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Member, you may lay the remaining part of your speech on the Table of the House.

SHRI AMITAVA NANDY : Sir, a coach building factory at the existing Kanchrapara Rail Factory in West Bengal, where 100 acres of land is available, is required to be considered. It should be built in Kanchrapara.

Similarly, frequency of suburban trains is to be increased.

Then, Metro is to be extended from Dum Dum to Baranagar. I would humbly request hon. Lalu-ji that while he replies on introduction of Metro, he should include it in this year's Budget with the intent to link it with B.T. Road. The detailed project report has already been placed before the hon. Minister of Railways for which the Government of West Bengal responded in a positive manner. The earlier proposal for extension of Metro was up to Barrackpore. Now, I would request the hon. Minister of Railways to extend it up to Baranagar.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Nandy, seven speakers from your party are yet to speak. Please conclude now.

SHRI AMITAVA NANDY : Sir, I would give a focus on the passengers' movement from North of Barrackpore alongwith Howrah and Hooghly through the Metro Rail. It is to be extended up to Baranagar. The extension project up to Baranagar has been estimated to have a potential to cover a population of 21,52,468 people from nine different municipal areas each day, and it would immensely help these commuters to avail the facility of Metro Railways.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Nandy, please take your seat. You may lay the remaining portion of your speech on the Table of the House.

... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, Shri Ilyas Azmi.

... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record except the speech of Shri Ilyas Azmi.

(*Interruptions*)* ...

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Nandy, nothing of what you are speaking now is going on record. I have given the floor to Mr. Azmi.

(*Interruptions*)* ...

SHRI AMITAVA NANDY : Sir, due to paucity of time, I could not elaborate all the features. I therefore may be permitted to lay the speech on the Table of the House for record.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes, you may give your proposals, in writing.

* Not recorded.

*SHRI AMITAVA NANDY : Sir, I would like to lay the remaining portion on the Table. Sir, apparently yes, there has been no increase in the passenger fares; but then, there has been indirect increase in rail fares. For instance – ticket booking through networking system will increase the charge for booking and is to be borne by the passengers. In order to recover the additional expenditure involved in maintenance of the networking system, the reservation fees for tickets booked for journeys originating from other than the ticket-booking station have been increased by Rs.10 in second class and sleeper class and Rs. 15 in other classes of passenger, mail and express trains and Rs. 20 in Rajdhani and Shatabdi Express trains and Rs. 15 in second class and Rs. 20 in AC Chair car of Jan Shatabdi Express trains.

Through cancellation charge – one month to three months – in order to recover the increased cost in cancellation of tickets, the cancellation charges on reserved tickets have been raised by Rs. 10 in second, Rs. 20 in sleeper and AC First/Executive and Rs. 30 in other classes.

A reduction of one rupee from all the classes is fine, but will the hon. Minister state why not for the suburban passengers who have the daily relation with the Railways and are moving to and fro everyday regularly and have it effected on their season tickets?

In this year, it appears that the main focal point of the Railway Budget was ‘outsourcing’ which normally leads towards ‘privatisation’. Sir, I would like to remind this august House that while addressing a two-day conference of General Managers of Zonal Railways, production units and Kolkata Metro on 10th September, 2004 the hon. Minister justified his quote ‘I would rather quit than allow privatisation’ by saying that the private sector would not meet the

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

aspirations of people if Railways were privatized, the reason being the cost of operations and services would increase manifold. Today the whole nation is witnessing to something that is totally contrary to what he stated on 10th September, 2004. Privatisation of Indian Railways has never been so rampant.

There are certain glaring examples which would support my statement. On E-Tickets, already 682 ATMs have been set up by the State Bank of India and over and above another 711 ATMs will be set up at various railway stations across the country. Out of these 711, 473 ATMs will have E-ticketing facilities. Though the hon. Minister has attempted to inspire the masses by informing that reduction of E-Ticket charge would be reduced henceforth, but unfortunately, enough what the hon. Minister has missed out informing us is regarding the hidden charges while purchasing of tickets. Certainly it is a matter of concern because a

person may not always find an ATM of the Bank for which he is holding the card in a railway station and the usage of the ATM of some other bank in such case will attract transaction charge for each usage. Now, even an agreement has been signed with Bharat Petroleum Corporation Limited for opening E-Ticket facilities from the petrol pumps. This move also points out at an alarming feature of thousands of employees being rendered jobless.

In catering, the Indian Railways have awarded contracts for on-board catering services, contracts for automated vending machines for sale of beverages and air-conditioned food plazas for hygienic foods at various railway stations. Out of 15 million passengers commuting daily by Indian Railways, the major portion is constituted of people who can be termed as '*Aam Aadmi*' perhaps purchasing a cup of coffee would be a lavish spend; let alone purchasing of hygienic meals. The irony is that these cult of '*Aam Aadmi*' are the ones who generate maximum business for the Indian Railways by the purchase of tickets yet deprived of such so-called hygienic modern foods.

However, if we were to believe a Press report of 8th February, 2007, the inefficiency and the unhygienic condition of the catering department of the Indian Railways is so deep-seated that the only resort, perhaps, remained was privatization of the department. We should not be surprised to find companies like McDonalds and Nirulas reaching out to delight us with their fare in the near future.

A humble suggestion was, why not IRCTC – the division of Indian Railways – be revamped and measures be taken to reinforce the quality of its services and maintain it.

Indian Railways has given its biggest cleaning contract to Bharat Vikas Group India Limited (BVG) for the mechanical cleaning of coaches in Bhubaneshwar station in January, 2005. The contract is worth Rs. seven crore for over five years. May I ask the hon. Minister, to what extent the job security of the personnel is maintained who are already in the process of downsizing while such rampant privatization and outsourcing is on?

The container services run by the Railways after being converted into a Corporation – CONCOR – is also being pushed to public private partnership system. I wonder where are we heading for licensing of even passenger trains in the near future?

I now come to some other points on national issue. Sir, you would certainly appreciate Indian Railways being the world's largest Government Railways, the safety, security and the comfort of the passengers becomes a matter of prime concern. Sir, there are approximately 1,27,000 railway bridges on Indian Railways out of which more than 51,000 are hundred years old. The state of the physical condition of these bridges can well be imagined, increasing the number of trains running through them definitely would add to the pressure on these bridges. I certainly hope the hon. Minister has special plans for these bridges.

Though it has been declared in this Budget that in every newly introduced train in place of four, six unreserved second class coaches will be introduced, I hope the present length of the platforms will be enough to accommodate the extra length of the train and will not add to the misery of the passengers.

I feel this august House will agree on the point that when the toilets in the reserved coaches gradually take a miserable shape during the journey, what must be happening in the general compartments? Are we,

therefore, really ready to accommodate extra number of passengers if the capacity of various coaches is increased maintaining the same infrastructure?

Through this Budget introduction of many super fast trains have been commissioned from which some extra revenue will be generated through the super fast surcharge; whether the running time of these trains would really be that of the super fast category? Though hon. Lalu Prasadji focused all over profit of the Railways, this august House must appreciate that in this process of earning profit the employees of the Railways have a lion's share but they are being denied to get a drop of the share of the profit for their welfare.

The Railway quarters throughout the country are very old and are in dilapidated condition, which needs overall renovation more so the railway employees should be provided with better education, sports, cultural and healthcare facilities.

Sir, I would request the hon. Minister of Railways Shri Lalu Prasad to introduce a new railway line from Barasat (SLD-Bongaon division) to Jhamakhali of Sundarban. To conclude, once again, while I support the Budget overall, I would certainly mention that one plus one can never be eleven; but always two and the more we double ourselves the more stronger we are. *

श्री इलियास आजमी (शाहाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं आपका शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ। मैं ज्यादा वक्त नहीं लूंगा। मैं माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव जी, दोनों रेल राज्य मंत्री, रठवा जी और वेलु साहब को मुबारकवाद देता हूँ कि उन्होंने रेलवे के इंतजाम बेहतर करके जो घाटे का सौदा था, उसे नफे तक पहुंचाया और जो रेलवे सरकार पर बोझ बन रही थी, वह देश को कुछ देने लगी। [\[MSOffice32\]](#)।

इसके लिए मैं उन्हें मुबारकवाद देता हूँ। लेकिन मैं कहूंगा कि आखिर मैंने तो कोई कसूर नहीं किया था। मेरा एक छोटा सा काम है। मैं रठवां साहब और वेलु साहब से कहूंगा कि आप इसे नोट कर लीजिए क्योंकि वही काम नहीं हो पा रहा है, बाकी सारे रेलवे के हो रहे हैं। मेरे क्षेत्र में गोला गोकर्ननाथ से मोहमदी होकर शाहजहांपुर तक 66 कि.मी. पर काम होना है जिसमें सिर्फ 172 करोड़ का खर्च है। वहां के लोगों ने रेलवे लाइन देखी ही नहीं है और 66 कि.मी. रेलवे लाइन बना देने से तीन रेलवे लाइन का लिंक बेहतर हो जाएगा। इससे जो मेन लाइनों पर लोड है, वह कम होगा। लेकिन जब मैं कोई प्रश्न करता हूँ तो जवाब यही आता है सर्वेक्षण हो गया है। लेकिन अलाभप्रद प्रवृत्ति कही गई है, हालांकि अलाभप्रद नहीं है। 14.9 है, 14 प्रतिशत तक लाभप्रद में आ जाता है। यह 14 से ऊपर है। लेकिन यह गलत जवाब दिया जाता है, इसलिए मैं यह कहूंगा कि इसे सप्लीमेंट्री बजट में जरूर लाया जाए। इसलिए मैं धन्यवाद देता हूँ कि आपने लखनऊ से लखीमपुरखीरी-गोलागोकर्ननाथ होते हुए बरेली तक की रेलवे लाइन का अमान परिवर्तन इस बजट में ला दिया है, जिसके लिए मैं धन्यवाद देता हूँ और लखीमपुरखीरी जिला जो मेरे क्षेत्र में आता है, वहां की जनता आपको बहुत धन्यवाद देती है कि आपने उसे बजट में ला दिया है। अभी उसी के साथ लखीमपुर में आपको एक ओवरब्रिज बनाना भी जरूरी हो जाएगा, वह इसलिए कि जहां से रोड निकलती है, वह मौजूदा प्लेटफॉर्म से बिल्कुल नजदीक है और बड़ी लाइन बनाने के लिए प्लेटफॉर्म लम्बा करना ही पड़ेगा। उससे बड़ी लाइन का एक रूट बन जाएगा।

इसके अलावा एक छोटा सा काम है जिसके लिए मैं काफी समय से निवेदन कर रहा हूँ। आज़ी शाहाबाद रेलवे स्टेशन पर एक पीआरएस बना दिया जाए। कई ट्रेने आपने वहाँ रुकवा दी और फिर आप कहेंगे कि टिकट कम बिक रहे हैं क्योंकि लोग टिकट खरीदने के लिए हरदोई और शाहजहांपुर जाते हैं। अगर वे वहाँ से टिकट खरीदेंगे तो जो ट्रेन रुकती है और जब आप 6 महीने का हिसाब जोड़ेंगे तो आप कहेंगे कि टिकट कम बिका। इसलिए पीआरएस जल्दी से लगा दीजिए। उसके बाद मेरी जिम्मेदारी है कि वहाँ आपके मानक से ज्यादा टिकट बिकेगा। कम नहीं बिकेगा।

दूसरे, सबसे बड़ी तकलीफ यह है कि आज़ीशाहाबाद रेलवे स्टेशन एक लाख की आबादी वाले शाहाबाद करबे से ढाई-तीन कि.मी. दूर पड़ता है। वहाँ कोई टेलीफोन उठाता नहीं है कि ट्रेन कितनी लेट है। अगर दो घंटा लेट है तो कोई आदमी स्टेशन पर इंतजार नहीं करना चाहता। इसलिए भी रेलवे का कम यूज हो रहा है। वहाँ सिर्फ एक आदमी आप बढ़ा दीजिए जिससे स्टेशन मास्टर से जब बात की जाए तो वह हमें जो कुछ भी बताएं, उससे हम संतुष्ट हो जाएं। अभी उनकी समस्या यह है कि वही स्टेशन मास्टर ड्यूटी पर है तो वही प्वाइंट ही बदलवाएगा, वही ट्रेन को पास करेगा और वही टिकट भी बांटेगा। इसलिए वह टेलीफोन पर जो इंकवायरी की जाती है, टेलीफोन नहीं उठा पाते हैं। इसलिए सिर्फ एक आदमी आज़ीशाहाबाद रेलवे स्टेशन पर बढ़ा दें तो मैं आपको बहुत धन्यवाद करूंगा। बाकी पूरे बजट के लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : इलियास आजमी जी, आज तो आपने कमाल कर दिया।

श्री कीरेन रिजीजू (अरुणाचल पश्चिम): उपाध्यक्ष महोदय, मैं लालू प्रसाद जी और वेलु जी तथा रठवा जी को भी धन्यवाद करना चाहूंगा कि देश भर के लिए रेलवे के लिए बजट करीब-करीब अच्छा हुआ है लेकिन हमारे प्रदेश अरुणाचल प्रदेश रेलवे के लिए तो काला पानी है। मैं यह देखना चाह रहा हूँ कि हिन्दुस्तान के रेलवे के मान चित्र में हमारा प्रदेश कब आएगा? मैं उम्मीद रख रहा हूँ कि इस बार हमारा प्रदेश होगा। लेकिन एक कंप्यूजन था जब रेलवे मंत्री जी ने अपने भाषण में रंगिया-मुरकांगसेलेक का जिक्र किया था कि उसको नेशनल प्रोजेक्ट करेंगे लेकिन वित्त मंत्री जी ने अपने बजट में सिर्फ बोगीबील ब्रिज की बात की है और रंगिया-मुरकांगसेलेक का जिक्र नहीं किया है। इसलिए मैं स्पटीकरण करना चाहूंगा और सरकार पर दबाव भी डालना चाहूंगा कि रंगिया-मुरकांगसेलेक प्रोजेक्ट को तुरंत ही नेशनल प्रोजेक्ट के हिसाब से लिया जाए* [r33]

दूसरी बात यह है कि अरुणाचल प्रदेश में जितने जिला मुख्यालय हैं, वहाँ कम्प्यूटर रिजर्वेशन स्थानों को मजबूत करना चाहिये। हमारा अरुणाचल प्रदेश भी दूर दराज का इलाका है लेकिन लालू जी केवल दूर का इलाका समझकर यह न सोचें कि वहाँ रेल नहीं चाहिये। हमारे यहाँ भी बिहार के हजारों लोग रहते हैं, बंगाल के लोग काम के लिये रहते हैं और यहाँ तक कि दक्षिण भारत के लोग भी कामकाज के लिये आते हैं। वे बिजनैस करते हैं लेकिन रेल की सुविधा नहीं रहने से उन्हें काफी तकलीफ का सामना करना पड़ता है। अगर उन लोगों को रेल की सुविधा मिल जायेगी तो आपको आशीर्वाद देंगे।

उपाध्यक्ष जी, जितनी भी रेलगाड़ियां नार्थईस्ट से आती हैं, जैसे राजधानी एक्सप्रेस, नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस, ब्रह्मपुत्र मेल, असम-अवध एक्सप्रेस हैं, वे यहाँ आते आते 36 से 40 घंटे लगा देती हैं। मुम्बई के लिये जो दादर एक्सप्रेस आती है, वह काफी समय लगाती है। आपको उसकी समयावधि कम करके गाड़ियों की स्पीड बढ़ानी चाहिये। जैसा चीन ने लाहसा तक रेल लाईन बना दी है, हम वैसे तो नहीं मांगेंगे। I am not asking for building of railway track at the height of 16,000 feet. But at least, all district headquarters like Bomdila, Setpa, Itanagar, Zero, Along – these kinds of places can be easily connected. The Britishers have connected railway line up to Shimla and Darjeeling. But in the Independent India why is the railway not being

extended to hill stations? What had been done by the Britishers still remains standstill. It remains there. There should be extension. मैं आपसे दरखास्त करूंगा कि पहाड़ों को भी रेल मिलनी चाहिये। आज सारे लोग रेल मंत्री जी की

सराहना करते हैं लेकिन अरुणाचल प्रदेश के लोग दुखी हैं। इसलिये कि हमारे प्रदेश को भी रेलवे के मैप पर लाइये।

प्रो. चन्द्र कुमार (कांगड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री श्री लालू जी, दोनों रेल राज्य मंत्रियों को बधाई देता हूँ कि जो रेल बजट इस सदन में रखा गया है, उसमें कई अच्छे सामाजिक कार्यक्रमों को शामिल किया गया है। इनमें वृद्ध, अपंगों, पढ़े-लिखे नौजवानों को रेल यात्रा में कंसेशन दिये गये हैं। खासतौर पर यूपीएससी के लिये इंटरव्यू पर जाने वाले बेरोज़गार नवयुवकों को रेल में रियायती दर, सैंकिड क्लास में 50 प्रतिशत की दर पर टिकट दिया जाना है। पहले रेलवे घाटे में चल रही थी लेकिन अपने योगदान से रेल मंत्री जी ने उसे 20 हजार करोड़ रुपये के मुनाफे में बदल दिया है। मैं एक अच्छे सिस्टम के लिये उन्हें बधाई देता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं हिमाचल प्रदेश के सांसदों के साथ माननीय प्रधान मंत्री जी से मिल चुका हूँ और माननीय लालू जी से भी मिले हैं। उसके बाद श्रीमती सोनिया गांधी से भी मिल चुका हूँ। हमारे प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है। मैं तो ब्रिटिश लोगों को मुबारकवाद देना चाहता हूँ कि उनके वक्त में कालका-शिमला रेल लाइन बनाई गई और शिमला उसकी राजधानी रखी गई। रेलवे का सबसे पहले आफिस शिमला में बना। तब की सारी आलीशान इमारतें यादें ताजा कर देती हैं। पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन का जो प्रोजेक्ट बना था, वह ब्रिटिश काल तक लाहौर तक जाने का था लेकिन अफसोस की बात है कि आज चीन ने पीचिंग से लाहसा तक की रेल लाइन बना दी है और पूरा हिमालय कवर कर दिया है। हमारे अरुणाचल और उत्तराखंड के माननीय सदस्यों ने भी इस बात को कहा है कि चीन ने हिमालय रेंज में 1000 किलोमीटर में रेल लाइन का विस्तार किया है।[\[s34\]](#)

बड़े खेद की बात है कि पिछली बार पठानकोट-जोगिन्दरनगर रेलवे लाइन को सर्वे में डाला गया और उसका कॉस्ट बैनिफिट रेशियो माइनस किया गया। वेलू जी ने स्टेटमेंट दिया कि इस रेल लाइन को बदलने का अभी कोई प्रावधान नहीं है। मुझे अफसोस है कि 11वीं पंचवर्षीय योजना में आप नैरो गेज रेलवे लाइन को बड़ा करने का प्रयास कर रहे हैं, लेकिन आप जोगिन्दरनगर-पठानकोट रेलवे लाइन को जो बड़ी स्ट्रैटेजिक रेलवे लाइन है टूरिज़्म पॉइंट ऑफ व्यू से, उसके लिए कुछ नहीं कर रहे हैं। व्यास के बेसिन में कई हाइडल प्रोजेक्ट्स आ रहे हैं। उसके लिए भी आपने कहा कि जहां-जहां खनिज पदार्थ ज्यादा होंगे, जहां जहां हाइडल पावर जनरेशन ज्यादा होगी, हम उन एरियाज़ में रेलवे का विस्तार करेंगे। मेरी गुज़ारिश है कि आप कम से कम 11वीं पंचवर्षीय योजना में जो नेशनल रेलवे प्रोजेक्ट चले हैं, उनको उसमें डाला जाए ताकि गेज कनवर्शन हो सके। वहां ज़मीन की कमी नहीं है। हमारे पास बहुत ज़मीन उपलब्ध है। सिर्फ नैरो गेज से ब्राड गेज बनानी है। उस ट्रैक पर सबसे ज्यादा लोग ज्वालामुखी, चिन्तपूर्णा और कांगड़ा के ब्रजेश्वरी मंदिर जाते हैं। मैं तो लालू जी से प्रार्थना करता हूँ कि ज्वालामुखी आपकी कुलदेवी है। आप उन इलाकों को यदि पर्यटन की दृष्टि से डेवलप करना चाहते हैं तो उस रेलवे लाइन को बड़ा किया जाए। इसी तरह से सतलुज बेसिन में एन.एच.पी.सी. और एन.टी.पी.सी. के बहुत से प्रोजेक्ट्स आ रहे हैं, कोल डैम आ रहा है। आदरणीय मुख्य मंत्री राजा वीरभद्र सिंह जी ने कहा कि बिलासपुर से भानुपल्ली और रामपुर तक रेलवे लाइन का विस्तार किया जाए। इस लाइन को आगे मंडी के साथ जोड़कर हम लाहौर स्पीति तक ले जा सकते हैं और लेह-लद्दाख तक इसे पहुँचाया जा सकता है। जम्मू-कश्मीर में जब डिसटर्बेन्स होती है तो मिलिट्री के लिए और कोई रास्ता नहीं है। सारी आवाजाही पठानकोट से लेह लद्दाख की तरफ से मंडी और मनाली से होती है। इसलिए इस रेल लाइन को 11वीं पंचवर्षीय योजना में चलाया जाए। इसी तरह से एक रेलवे लाइन नांगल से तलवाड़ा बन रही है। आज सिर्फ उस रेलवे लाइन पर 24 लाख रुपये का प्रावधान किया गया है। मैं पूछना चाहता हूँ कि 85 किलोमीटर रेलवे लाइन को बनाने में कितने वर्ग लग जाएंगे और ये प्रोजेक्ट्स कब से चालू हुए हैं। 15-20 साल हो गए, लेकिन वह इतनी धीमी गति से चल रही है कि लाखों में अलाटमेंट की जाती है।

महोदय, मैं अपना शो भाण सभा पटल पर रखता हूँ।

*रेलवे विभाग ने जो कुछ आज तक किया है, उसकी मैं सराहना करता हूँ। इस बजट में हिमाचल प्रदेश की जो उपेक्षा हुई है, उसके लिए मैं आदरणीय लालू प्रसाद यादव जी से प्रार्थना करूंगा कि आप इस बजट में कांगड़ा और हिमाचल प्रदेश के दूसरे क्षेत्रों के हितों को सामने रखकर जोगिन्दरनगर-पठानकोट रेलवे लाइन, बिलासपुर, भानुपल्ली और रामपुर रेलवे लाइन को 11वीं पंचवर्षीय योजना में डालकर पहाड़ के लोगों को भी मेन रेलवे लाइन के साथ जोड़ें ताकि हम भी वहां की तरक्की में - चाहे टूरिज़्म हो, इंडस्ट्री हो, खनिज पदार्थ हों, हाइडल जनरेशन हो, उनका दोहन कर सकें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। जो मेरा लिखा हुआ भाण है, उसको मैं सभा पटल पर रखता हूँ तथा एक चिट्ठी भी मैंने लालू जी के नाम लिखी है।*

उपाध्यक्ष महोदय : चिट्ठी को हम अलाऊ नहीं करेंगे। जो रिटन मैटर है वह आप दे दें। लालू जी को मैं कहूंगा कि कालका से शिमला बहुत पुरानी लाइन है। उसको ज़रूर कंसिडर करें। [H35]

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

SHRI NARHARI MAHATO (PURULIA): Sir, Thank you very much for giving me this opportunity to speak on the discussion on Railway Budget 2007-08.

India is today seen as a rising power in the world. The rapid growth of the economy, rising industrialization and urbanization and unprecedented growth in travel has opened infinite possibilities for developing high speed passenger corridors.

Sir, Indian Railways have signed a Memorandum of Understanding with Italy, Germany, Russia and South Africa to promote bilateral cooperation. The Railways are playing an important role in promoting the policy of the Government. The programme for training of Railway personnel launched by Indian Railways has been widely acclaimed. Taking this initiative further the Railways have extended this facility of free training to the Railway personnel of African countries in the current financial year. Chairman, Railway Board has been elected first Chairman of Asian Railway Association. Indian Railways is playing an important role in the functioning of the International Railways Union. The Chairman, Railway Board has already been elected as the first non-European president of International Railway Union.

Sir, during the Eleventh Five Year Plan, we will invest many times more as compared to earlier plans. There is no readymade investment policy for a vast network like the Indian Railways. The growing demand for transportation can only be met through a harmonious blend of short terms and long term policies. Along side a twin mid-term and long term investment strategy will be adopted to enhance productivity through modernization and technological upgradation.

Suburban services are the lifeline of our nation's commercial capital Kolkata. To mitigate the overcrowding of Kolkata's trains, the ongoing works on suburban services in Kolkata should also be completed on priority basis. During

* Speech was laid on the Table.

the Eleventh Five Year Plan efforts will be made to introduce air-conditioned class services in suburban trains in Kolkata, Mumbai, Chennai and escalators at major stations.

Sir, in view of the demands of growing traffic, along with expansion of network, availability of rolling stock will be increased through effective utilization of available rolling stock, technological upgradation and modernization and by setting up new production units. During the Eleventh Five Year Plan, production of rolling stock should be doubled as compared with the previous plan. The locomotives, electric locomotives and wheels should be equipped with state of the art technology and it should be capable of handling longer, heavier high axle load trains.

Sir, in the Eleventh Five Year Plan, investment in IT projects will be increased to several thousand crore rupees to harness the immense possibilities offered by IT in the interest of Indian Railways. IT applications will be deployed to increase passenger and freight earnings to improve the image of the Railways in the eyes of the customers.

In view of the serious bomb blasts which occurred on 18th February, 2007 in Train number 4001, Delhi-Attari Link Express near Panipat, we have taken several steps to strengthen and modernize the security arrangements. In order to provide necessary equipments and other resources for Railways security works, adequate funds should be made from Passenger Amenity and Machinery and Plant plan heads.

Railway Protection Force is escorting 1,450 trains every day. Sir, 8000 vacant posts in Railway Protection Special Force should be filled up immediately on an all-India basis. Intensive training must be imparted to Railway Protection Force.

Sir, Senior citizens and ladies face a lot of inconvenience when they are allotted upper or middle berths. So an adequate lower berth must be provided in AC and sleeper classes for senior citizens and ladies traveling alone.

There should be concessions for unemployed youth. Sir, 50 per cent concession must be given to those who are appearing for interviews for jobs in Central Government and State Governments Examination, and to the students appearing in the main written examination conducted by Union Public Service Commission and central Staff Selection Commission.

The common people have to travel in suffocating crowds due to paucity of unreserved second class coaches. Therefore, in newly introduced train, in place of four, six unreserved second class coaches must be introduced.

The new sleeper class AC chair car and AC-III tier coaches must be designed in new shape. The fares for the newly designed AC-III tier and AC chair car coaches must be reduced. In popular trains, these reductions must be uniformly done throughout the year.

The 18 survey works are proposed to be taken up in the Railway Budget 2007-08. Out of 18, it is a matter of regret that West Bengal belongs to nothing. So, Sir, I would request for the survey work of proposed railway line from "Jhargram-Purulia" considering the poor economical district and backward district of West Bengal in India. If this railway line adopts it will be very helpful to the weaker sections of people of this area.

Considering the gauge conversion in the Budget 2007-08, it is to be taken up only in seven schemes. Therefore, I would request to include the double line from Purulia-Kotshila which is 35 kilometre in

distance. It is the link line of the capital State of Jharkhand, Ranchi. This line connects all the factories like Durgapur Steel Factory, Bokaro Steel Factory, Jamshedpur and all the important towns and cities of West Bengal and Jharkhand.

As far as introduction of new trains in the Railway Budget 2007-08 is concerned, one more train should be introduced from Dhanbad (Jharkhand) to Ranchi *via* Purulia (West Bengal). Purulia was in the district of Manbhum in Bihar. In 1956, on 1st November, Purulia has come in to West Bengal and the Dhanbad sub-division has gone to Bihar (now Jharkhand). So, the people of Purulia are celebrating the Golden Jubilee in 2006. It will be very effective if a new train goes from Dhanbad to Ranchi *via* Purulia, if it will be named 'Manbhum'. The culture and social life of the people in this area are common looking in respect of financial drawback and poor economy and they are educationally backward. It will be helpful in every sphere of life – for education, for treatment and for their daily incomes.

Lastly, Sir, I would like to draw the attention of the Railway Minister to the fact that there is no stoppage of Rajdhani Train in my constituency. The people of my constituency who avails journey of Delhi, they have to face a lot of difficulties to avail the Rajdhani Train. It is a long distance to Dhanbad from Purulia headquarters of the district town; it is 85 kilometres. From Purulia to Bokaro it is 50 kilometres and to Adra from Purulia it is also 50 kilometres distance.

I would also like to draw the attention of the Railway Minister, through you, to give an opportunity to the people of Purulia in West Bengal for stoppage of New Delhi-Ranchi Rajdhani Train No. 2440 at Jhalda Railway Station for which the people of the locality of some part of West Bengal and some part of Jharkhand will be thankful for this opportunity. Regarding this, the people of Purulia and part of Jharkhand will be thankful to you.

With these words, Sir, I support the Railway Budget 2007-08.

श्री हरिकेवल प्रसाद (सलेमपुर): माननीय रेल मंत्री ने वर्ष 2007-08 का जो रेल बजट प्रस्तुत किया है उसकी आम तौर पर लोगों ने सराहना की है। रेलवे से भारी भरकम विज्ञापन पाने वाले कुल समाचार पत्रों की नजर में रेल मंत्री ने जादूगरी की है। मगर एक मामले में मैं मानता हूँ कि उन्होंने जादूगरी की है इन्होंने बड़ी सफाई से लोगों की नजर बांधने में कामयाबी पाई है ताकि लोग बजट की खामियां और आने वाले खतरों को देख न सके। रेल मंत्री ने एक हाथ से यात्रियों को कुछ रियायतों और सुविधाओं का झुनझुना थमाया है तो दूसरे हाथ से उनकी जेब टटोलने की चतुराई भी की है। पहली बार रेल मंत्रालय का पदभार संभालने के बाद रेल मंत्री जी ने बड़े ही जोर शोर के साथ कहा था कि अब रेल में कोका कोला की जगह मट्टा कोला और सत्तू कोला चलेगा लेकिन लगता है कि ये दोनों देशी कोले विदेशी नजर के शिकार हो गए हैं क्योंकि आज भी रेलवे स्टेशनों और ट्रेनों में बहुराष्ट्रीय कंपनियों के शीतल पेय बिक रहे हैं। इसी तरह गाड़ियों में खादी के पर्दे लगाने और बिस्तर मुहैया कराने की बात कही गई थी लेकिन यह आश्वासन भी कोरा साबित हुआ है। सबसे आश्चर्य की बात तो यह है कि जहां मंत्री जी ने कई सहूलियतों की घोणा की है वहीं रेलों में दिए जाने वाले भोजन के दाम बढ़ते जा रहे हैं और दूसरी ओर उनकी गुणवत्ता उसी

रफ्तार से कम होती जा रही है। जहां तक रेल किराए और माल भाड़ा में कमी करने की बात है तो यह करना रेल मंत्रालय की मजबूरी थी। यदि रेलवे को सड़क और हवाई यातायात से प्रतिस्पर्धा करनी है तो किराया कम करना ही पड़ेगा। इसी तरह डीजल-पेट्रोल की बढ़ी कीमत के चलते माल भाड़ा बढ़ाना संभव नहीं था।

मानयवर, मैं इस बात को स्वीकार करता हूँ कि मौजूदा सरकार के कार्यकाल में परिचालन अनुपात में काफी सुधार हुआ है लेकिन इसके लिए यात्रियों की सुरक्षा को दांव पर लगाया जा रहा है। रेलवे में कारोबार बढ़ने के बावजूद कर्मचारियों की संख्या में लगातार गिरावट दर्ज की गई है। इसके चलते पटरियों की देखरेख से लेकर रेलवे सुरक्षा और यात्री सुविधाओं की उपेक्षा की गई है। लगभग 15 वॉ के दौरान रेल पटरियों को बदलने, जर्जर पुलों के स्थान पर नए पुल बनाने तथा रेलवे के आधुनिकीकरण का समुचित उपाय नहीं किया गया। हर साल दर्जन भर से अधिक नई रेलगाड़ियां चलाई जाती हैं परन्तु उस अनुपात में नई रेल लाइनों का निर्माण नहीं कराया जा रहा है। दोहरीकरण की रफ्तार भी बहुत धीमी है। इसके चलते गाड़ियों के संचालन में भारी कठिनाई आ रही है और वे घंटों विलम्ब से चल रही हैं। वॉ 2006-07 में कुल 275 किलोमीटर नई लाइन का निर्माण कराया गया। यह गति पिछले 40 साल के औसत के बराबर है इसी

* Speech was laid on the Table.

तरह बजट प्रस्ताव में रेल मंत्री जी ने स्वीकार किया है कि वॉ 2006-07 में कुल 450 किलोमीटर रेल लाइन का दोहरीकरण हुआ है। मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि नई लाइन के निर्माण तथा दोहरीकरण के मामले में उत्तर प्रदेश की उपेक्षा की जाती रही है जिसकी झलक मौजूदा रेल बजट में भी देखने को मिल रही है। लखनऊ से गोरखपुर होते हुए छपरा तक के दोहरीकरण का कार्य गत 15 वॉ से चल रहा है लेकिन अभी तक पूरा नहीं हुआ। इसी तरह लखनऊ से जाफराबाद जंक्शन तक के दोहरीकरण का कार्य 10 वॉ से चल रहा है जो पूरा नहीं हुआ है। रेल मंत्री ने कुछ माह पूर्व लखनऊ, रायबरेली, वाराणसी लाइन का दोहरीकरण कराने का सार्वजनिक बयान दिया था लेकिन बजट में इसका कोई उल्लेख नहीं है। चालू वॉ के बजट में 2007-08 के दौरान 500 किलोमीटर नई लाइन के निर्माण की बात कही गयी है परन्तु उत्तर प्रदेश में 1 किलोमीटर का भी प्रस्ताव नहीं है। पूर्वोत्तर रेलवे के बरहज बाजार से दोहरीघाट (बड़हल गंज) होते हुए फैजाबाद तक नई रेल लाइन के सर्वेक्षण की घोषणा मंत्री जी ने अपने पहले बजट भाषण में की थी लेकिन मौजूदा बजट में इसका कोई उल्लेख नहीं है। पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय गोरखपुर के अनेक वर्क्सशाप व कारखाने बंद कर दिए गए हैं तथा इस जोन को काटकर नए रेल जोनों में जोड़ दिया गया है। पिछले साल के रेल बजट में भाड़ा गलियारा योजना का प्रस्ताव किया गया था। इस योजना का कोई लाभ उत्तर प्रदेश, बिहार और मध्य प्रदेश को होने नहीं जा रहा है और न इन राज्यों को इस गलियारा योजना से जोड़ा गया है।

इस योजना के पूर्व रेल मंत्री ने स्वयं स्वर्णिम चतुर्भुज योजना के विस्तार की बात कही थी। यह योजना क्यों ठण्डे बस्ते में डाल दी गई, यह रहस्य बना हुआ है।

मैं मांग करता हूँ कि देश के चार बड़े महानगरों दिल्ली, कोलकाता, मुम्बई व चेन्नई को जोड़ने वाली दोहरी रेल लाइनों का चार लाइनों में विस्तार किया जाए तथा अधिक जनसंख्या घनत्व वाले राज्यों उत्तर प्रदेश और बिहार में सिंगल लाइनों का दोहरीकरण किया जाए। मैं चाहता हूँ कि पड़ोसी राज्य होने के नाते मंत्री जी उत्तर प्रदेश और पूर्वोत्तर रेलवे के साथ न्याय करेंगे, साथ ही मैं मांग करता हूँ कि यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए छपरा से गोरखपुर के बीच एक इंटरसिटी एक्सप्रेस रेलगाड़ी तत्काल चलाई जाए।

मैंने रेल की अनुदान मांगों पर इसी सत्र में सुझाव दिया था कि बहरज से छपरा, बहरज से गोरखपुर, बहरज से वाराणसी तक जनहित में ट्रेन चलाई जाए, आय की बढ़ोत्तरी जन सुविधा को ध्यान में रखते हुए देवरिया वलिया पिछड़े क्षेत्र के लिए गोरखपुर दुर्ग ट्रेन का ठहराव सलेमपुर व विल्थर रोड में किया जाए। तमशा ट्रेन का मऊ से भटनी तक विस्तार किया जाए, इंटरसिटी ट्रेन का ठहराव किड़िहिरापुर नूनखार में किया जाए, कृक ट्रेन का ठहराव नूनखार व लिच्छवी ट्रेन का ठहराव लाररोड में किया जाए। सलेमपुर में सहकारी समिति के द्वारा पूर्व से गुमटी झोपड़ रख कर जीविकोपार्जन करने वाले दुकानदारों को नियमित किया जाए। बरहज व विल्थरा रोड में पूर्व की भांति माल दुलाई की तत्काल व्यवस्था की जाए। विल्थरा रोड औद्योगिक केन्द्र है यहां विश्रामालय की व्यवस्था की जाए। भाटपाररानी रेलवे स्टेशन जर्जर हो गया है, यहां पर विश्रामालय व स्टेशन भवन के निर्माण के साथ स्टेशन का सुन्दरीकरण कराया जाए, सलेमपुर दक्षिण तरफ ढाले पर घंटों

का जाम हटाने के लिए दिसम्बर 2004 की यातायात गणना के बाद यातायात एक लाख से अधिक हो गया है उस पर ओवरब्रिज बनाया जाए, इसी प्रकार जनहित में विन्ध्या रोड में भी ओवरब्रिज बनाया जाए। इन मांगों पर रेल मंत्री जी ने ध्यान नहीं दिया है और अधिकारीगण तथ्यों के विपरीत जनहित का अनादर कर रहे हैं।

श्री विजय कृण (बाढ़) : महोदय, रेलवे को लाभ में पहुंचा कर माननीय रेल मंत्री जी ने आम जनता की प्रशंसा प्राप्त की है। रेल भाड़े में कमी से आम जन प्रसन्न है। यात्री सुविधा एवं सुरक्षा की दृष्टि से प्रस्तावित सुझाव सराहनीय हैं।

मैं कतिपय अपने क्षेत्र की समस्याओं की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ -

1. दानापुर रेल मंडल के अंतर्गत बाढ़ एवं फतुहा रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन का दर्जा दिया जाए और सुविधा सम्पन्न बनाया जाए। राष्ट्रीय राजमार्ग 30 ए बाढ़ पर आर.ओ.बी. (ऊपरी रेल पुल) तथा दनियौवा में पटना-सहरसा मार्ग तथा राष्ट्रीय राजमार्ग 30 ए पर आर.ओ.बी. बनाया जाए। बाढ़ सरमेरा रोड में शहरी (पटना जिला) के निकट आर.ओ.बी. तथा मोकामा अस्पताल के निकट आर.ओ.बी. बनाया जाए।

मोकामा-बाढ़ में आम जन के लिए पार्सल सुविधा पुनः बहाल की जाए तथा बेगुसराय जिला स्थित मशपुर रेल का गड़हरा यार्ड का विशाल परती जमीन परिसर पर रेल का कारखाना बनाया जाए, अतिक्रमण पर रोक लगाई जाए। दानापुर रेलमंडल के इस्लामपुर स्टेशन से मानपुर (गया) में सीधी रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वेक्षण कराया जाए, ताकि पटना, नालंदा, गया के आम लोग कम दूरी में यात्रा कर सकें। बिहारशरीफ अरवल वाया जहानाबाद नई रेल लाइन बनाई जाए। मोकमा से बम्बई तथा दिल्ली के लिए एक-एक ट्रेन दी जाए ताकि उत्तर बिहार तथा पूर्वोत्तर भारत के लोग लाभांवित हो सकें।

नेऊरा दनियौवा, बिहारशरीफ शेखपुरा रेल खंड की धीमी गति को तेज करने के लिए आवश्यक राशि उपलब्ध कराई जाए।

दानापुर, रेलमंडल स्थित मोकामा, बाढ़, फतुहा, पंडारक, खुशरूपुर, हरदासबिगाहा स्टेशनों पर नागरिक सुविधा एवं सौन्दर्यीकरण किया जाए।

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल): माननीय उपाध्यक्ष जी, आपने मुझे वार्ड 2007-08 के रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं आपके माध्यम से कुछ सुझाव देना चाहूँगा। चूंकि यहां आधा और आधा मिलाकर एक कैबिनेट मिनिस्टर के बराबर बैठे हैं। लालू जी होते तो बड़ा उत्तम होता। रेलवे की तरक्की और विकास तभी संभव है जब रेल का प्रबंधन हुआ हो। आज रेल का प्रबंधन बहुत बदतर पोजीशन में है। मैं आपके संज्ञान में लाना चाहूँगा कि आर.पी.एफ. जो आपकी फोर्स है, उसकी पोजीशन जीआरपी से भी बदतर हो गई है। हम और हमारे दल के रेवती रमन सिंह जी ने एक सब इंस्पेक्टर संजय पांडे जो इलाहाबाद रेलवे स्टेशन पर है, उससे कहा, परंतु उसके बावजूद भी उसने सवा लाख रुपये लेने के बाद किसी को छोड़ा जबकि उसकी कोई गलती नहीं थी। यह स्थिति आज है। हम लिखकर भी देते हैं मगर उस पर कोई कार्रवाई नहीं होती। वे कहते हैं कि वे तमाम बेकार लोग हैं। वह ऐसी बात करता है कि जैसे रेलवे के आई.जी. और डीआईजी से भी बड़ा है और कहता है कि मैं रेल मंत्री से नहीं डरता। आज पूरे देश की आबादी के 35 प्रतिशत लोग रेल सुविधाओं से वंचित हैं और रेल को नहीं देख पाए हैं। इसलिए ज़रूरत इस बात की है कि रेल का विस्तार उन क्षेत्रों में होना चाहिए जहां पर रेल नहीं है। यह मैं सुझाव के तौर पर निवेदन करना चाहता हूँ।

दूसरी बात यह है कि रेल के कर्मचारियों की संख्या आप दिन पर दिन घटाते चले जा रहे हैं। 20 लाख रेल कर्मचारी घटकर 14 लाख रह गए हैं। इस छँटनी से रेलवे के सुरक्षा और संरक्षण पर बड़ा कुप्रभाव पड़ रहा है। इसलिए अगर रेलवे की सुरक्षा और संरक्षण देखनी है तो कर्मचारियों की संख्या में बढ़ोतरी होनी चाहिए। आज भी देखा गया है कि रेलवे की वजह से पूरे देश में एक करोड़ लोगों को रोज़ी-रोटी मिल रही है। अभी कुछ सम्मानित सदस्यों ने सुझाव दिये हैं कि रेल के अगल-बगल रेल की तमाम फालतू ज़मीनें हैं। उनको कम से कम जो बीपीएल कार्ड धारक हैं, जो कमज़ोर लोग हैं, खासकर अनुसूचित जाति और पिछड़े वर्गों के लोग हैं, उनको आबंटित कर दिया जाए ताकि वे उस पर कुछ रोज़गार कर सकें और उसके बदले कुछ राजस्व आपको दे सकें ताकि रेलवे के लक्ष्य में बढ़ोतरी हो सके।

आज देखा गया है कि दो करोड़ लोग रोज़ाना रेल से यात्रा करते हैं। तमाम ट्रेनों के बारे में सम्मानित सदस्यों ने कहा कि आज चाहे शताब्दी हो, राजधानी हो या हमारे यहां की प्रयागराज एक्सप्रेस या लखनऊ मेल हो, इन गाड़ियों को छोड़कर जो महत्वपूर्ण ट्रेनें हैं, उनकी स्थिति इतनी खराब है कि खिड़कियां और दरवाज़े नहीं हैं, सीटें फटी हुई हैं। बड़ी बुरी पोजीशन है। सात-आठ घंटे ट्रेनें लेट रहती हैं। यह आम ट्रेनों की स्थिति है। जहां तक गरीब रथ की बात कही गई है कि एक गरीब रथ चलाया गया, आठ और चलाए जाएंगे। इसका हाल भी वैसा न हो जैसे चरवाहा विद्यालय लालू जी ने बनाया था। वह फ्लाप हो गया। गरीब रथ आपने बढ़ा दिये वह ठीक है लेकिन उसका प्रबंधन और संचालन ठीक तरीके से होना चाहिए। इस ओर माननीय मंत्री जी को विशेष ध्यान देना होगा। ट्रेनों में आये दिन देखा गया है कि आतंकी हमले हो रहे हैं। हम ज़िम्मेदारी से नहीं बच सकते कि आतंकी हमला हुआ है। देश के कोने कोने से जो भी रेल यात्री यात्रा करते हैं, उनको सुरक्षित मंज़िल तक पहुंचाना रेलवे की ज़िम्मेदारी होनी चाहिए। उन रेल यात्रियों का बीमा भी किया जाना चाहिए ताकि अगर कोई बात होती है तो कम से कम उनके परिवार को आर्थिक मदद मिल सके। यह व्यवस्था हमें करनी होगी।

अब मैं अपने क्षेत्र की दो चार बातें कहकर समाप्त करूँगा क्योंकि आपने मुझे विशेष परिस्थितियों में बोलने का मौका दिया है। मेरा क्षेत्र इलाहाबाद, कौशाम्बी तथा फतेहपुर, तीन जिलों में बसा है। एक राष्ट्रीय सम विकास योजना से चार करोड़ रुपये हमने दिये हैं। राज्य सरकार भी दे रही है, लेकिन आपका विभाग बनने के लिए अनुमति नहीं दे रहा है जबकि इस पर कई फाटक हैं - मनौरी है, सिराधू है, भर वारी है, खागा है जो जीटी रोड से मिला हुआ फाटक है। वहां पर अगर यह स्थिति न बनी तो मेरे ख्याल से देश के विकास की परिकल्पना और रेलवे के विस्तार और विकास की परिकल्पना जो हम सोच रहे हैं, वह नहीं हो पाएगी। इसके साथ ही मैं सुझाव देना चाहूँगा कि अच्छी अच्छी ट्रेनों का इन स्टेशनों पर ठहराव हो चूंकि धार्मिक और पर्यटन की दृष्टि से वह क्षेत्र काफी विकसित है। देश भर से लोग लखनऊ और इलाहाबाद जाते हैं। उत्तर प्रदेश हमारे देश का हृदय प्रदेश है। तमाम मुख्यालय के बड़े बड़े ऑफिस वहां पर हैं। आठ घंटे में ट्रेन वहां पहुंचती है। आज ट्रेन से यात्रा करना कोई पसंद नहीं करा। इसलिए वहां दोहरा ट्रैक होना चाहिए और इलैक्ट्रिफिकेशन होना चाहिए। तब जाकर ढाई-तीन घंटे में वह 200 किलोमीटर की दूरी पूरी हो सकती है। हम गाज़ियाबाद से दिल्ली आते हैं। एक डेढ़ घंटा उसमें लगता है जबकि मात्र 15 मिनट और आधे घंटे का सफर है। आज आपको देखना पड़ेगा कि हम सदन की कार्यवाही में भाग ने के लिए दिल्ली आते हैं तो कभी कभी हम देर से पहुंचते हैं। इस व्यवस्था को भी देखना होगा। माल दुलाई के बारे में बहुत ढिंढोरा इस बजट में पीटा गया है। कल ही मैं आई.बी.एन-7 टीवी चैनल देख रहा था। [H36]

हम जो माल पहले डेढ़ लाख रुपए में भिजवाते थे, माल दुलाई का देते थे, वह चार्ज अब ढाई लाख देना पड़ेगा। आपने क्या सहूलियत दी? ये तमाम सारी बातें हैं, इस पर आप विशेष गौर करें और विशेष तौर पर ध्यान दें, तभी हम देश में जो रेल के विस्तार और विकास की परिकल्पना

सोच रहे हैं, वह पूरी हो पाएगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI SURAVARAM SUDHAKAR REDDY (NALGONDA): Sir, at the outset the Railway Budget looks as a very good Budget. The reason is that people expect hike in charges in every Budget. There is no increase in it. On the other hand, there is some minimal decrease also in it, which is good. However, I am not happy at the proposal to reduce the charges of ACs also. It is said that the reduction is necessary to attract air-passengers by reduction charges for AC, but it is possible to attract passengers by considerably reducing the running time of trains and by providing more facilities.

I am not happy with the allotment of funds in the Budget to Andhra Pradesh (AP). There is a genuine feeling in Andhra Pradesh of neglect by the Railway Ministry. This is the second year that all the MPs of Andhra Pradesh expressed their anguish and dissatisfaction. I do understand that it is not possible for the Railway Minister to make allotments for all the demands at a time, but it can be done in a phased manner. There are several pending projects in AP, which are not taken care. Further, the projects, which are sanctioned, get nominal allotments. There is a possibility of more funds to be allotted to projects for Nalgonda district, which is a backward district. This will help connect this area with various parts of the country.

The demand for a coach building factory at Khazipet is being raised for the last 15 years. I request the Railway Minister to consider this proposal in the revised Budget. Bihar is a backward State, and we do not object for industry in Bihar. But the Railway Budget -- last year and this year also -- made proposals for Railway industries in Bihar. This will not give a good image to the Railway Minister. He should be above regional feelings, and it should reflect in his allotments.

*The Speech was laid on the Table.

I also propose Rajdhani Express everyday between Hyderabad – New Delhi. The running time should also be considerably reduced. AP did not get any new trains except one. New trains between different areas should be introduced to reduce the rush. I propose one R.O.B. at Bibinagar in Nalgonda, and to double the

Railway Under Bridge in Chenchalguda in Hyderabad city, which is creating a lot of problems for the people of the city.

I propose that there should be more funds to repair the old bridges in different parts of the country, which are old and were constructed about 100 years back.

श्री राजीव रंजन सिंह ललन (बेगूसराय) : महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे 2007-08 के रेल बजट पर अपनी बात रखने का अवसर दिया। सन् 2007-08 का जब रेल बजट रेल मंत्री जी ने पेश किया तो जिन लोगों ने उनकी पीठ थपथपाई, उन्होंने अपनी पीठ भी खुद थपथपाई और अपनी ही खुद प्रशंसा करते हुए वे नज़र आए कि उन्होंने रेलवे को बीस हजार करोड़ रुपए का फायदा पहुंचाया। मुझे लगता है कि यह बहुत ही इंटेलीजेंस ढंग से पेश किया गया तथ्य है, क्योंकि इसमें लालू जी जैसे भी माहिर हैं, उसी कला में वे रहे हैं।

महोदय, मैं आपको बताऊँ कि जो बीस हजार करोड़ रुपए के फायदे की बात बता रहे हैं और बैटर मैनेजमेंट की बात की जा रही है, वह वास्तव में सही नहीं है। इन्होंने जो बीस हजार करोड़ रुपए का फीगर दिखाया है, उसमें जो डेप्रीसिएशन और डिविडेंड है, उसे भी इन्क्लुड किया हुआ है। उसे अगर हटा दिया जाए तो आठ हजार करोड़ रुपए सीधे तौर पर बाहर निकल जाते हैं। इन सब को जोड़ कर, अपना वह एक फीगर बना कर बता रहे हैं। वित्त मंत्री जी ने भी जनरल बजट पेश किया है, हम उनसे कहेंगे कि अगले साल से वित्त मंत्री जी भी रेल मंत्री जी से कुछ सलाह लें, जैसे ही आंकड़ों को घुमा-फिरा कर पेश करने का काम करें। हम चाहेंगे कि जब रेल मंत्री जी जवाब दें तो इस बात का खुलासा करें कि डिविडेंड और डेप्रीसिएशन, जो आठ हजार करोड़ रुपए का है और जो बीस हजार करोड़ रुपए के फायदे की बात बता रहे हैं, वह उसमें एक्सक्लुडेड है या इन्क्लुडेड है। ऑपरेटिंग रेश्यो की बात कही गई, 2005-06 में ऑपरेटिंग रेश्यो को घटाने के लिए पूरे एकाउंटिंग सिस्टम को ही चेंज कर दिया, उसे चेंज करके उन्होंने रेवेन्यू एक्सपेंडीचर को और जो कैपिटल एक्सपेंडीचर है, उस सारे को उसमें डाल कर छोड़ दिया, उसमें उन्होंने उसे रिफ्लैक्ट नहीं किया। इसलिए मैं चाहूँगा कि मंत्री जी, जब आप जवाब दें तो देश की जनता को बताएं कि जो ऑपरेटिंग रेश्यो है, उसके एकाउंटिंग सिस्टम को चेंज करके आपने ऑपरेटिंग सिस्टम को घटा हुआ दिखाया है। लालू जी ने खुद बजट एस्टीमेट में कहा था कि 90.8 प्रतिशत ऑपरेटिंग रेश्यो होगा और अब उसे घटा कर दिखा रहे हैं। एकाउंटिंग सिस्टम को चेंज करके दिखा रहे हैं कि 83.2 प्रतिशत होगा। यह कौन सी कलाकारी है? पूरे रेलवे की आमदनी का जो स्रोत है, पैसंजर्स से रेलवे को आमदनी नहीं होती, पैसंजर सोशल ऑब्लिगेशन है और इसके तहत रेलवे करती है, लेकिन रेलवे को जो सबसे बड़ी आमदनी होती है, वह माल ढुलाई से होती है। लालू जी कह रहे हैं कि हम जब से रेल मंत्री बने तब से इसमें लगातार वृद्धि हो रही है। हम आपको बताना चाहेंगे कि लोडिंग की फीगर्स सन् 2001 में 492.50 मीट्रिक टन, 2002-03 में 518.70 मीट्रिक टन, 2003-04 में 557.40 मीट्रिक टन, 2004-05 में 602.80 मीट्रिक टन और 2005-06 में 667.40 मीट्रिक टन थी।[\[rep37\]](#)

महोदय, वर्ष 2006-07 में 726 मीट्रिक टन माल ढोया जाना एस्टीमेटेड है। यह फ्रेट लोडिंग का काम तो वर्ष 2001 से बढ़ रहा है और यह इसलिए बढ़ रहा है कि राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन की जो सरकार थी, जिसके श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी, प्रधान मंत्री थे और जिसमें नीतीश कुमार जी, रेल मंत्री थे, उसने 17 हजार करोड़ रुपए से एक रेलवे सेफ्टी फंड बनाया था। ...[\(व्यवधान\)](#)

उपाध्यक्ष महोदय : कुंवर मानवेन्द्र सिंह जी, आप बैठ जाइए। आपकी पार्टी के मंत्री जी हैं। वे स्वयं जवाब देंगे।

श्री राजीव रंजन सिंह ललन : अब जब असलियत सामने आ रही है, तो क्या आप इस प्रकार से रनिंग कमेंट्री करेंगे? रेलवे सेफ्टी फंड के 17 हजार करोड़ रुपए में से 12 हजार करोड़ रुपए गवर्नमेंट ऑफ इंडिया की ग्रांट थी और 5 हजार करोड़ रुपए रेलवे का शेयर था। इस धन से लगभग 17 हजार रेलवे ट्रैक का रिनुअल होना था, 3 हजार ब्रिजेज को री-बिल्ट करना था और 950 रेलवे स्टेशनों का सिगनलिंग करना था। इसके साथ-साथ रौलिंग स्टॉक का रिप्लेसमेंट भी होना था। ये सारे आइटम उसके अंदर थे जिनको हमें करना था। वा 2003-04 तक एन.डी.ए. की सरकार रही, तब तक इस फंड से 60 प्रतिशत खर्च हुआ और 55 प्रतिशत तक उसका फिजीकल एचीवमेंट हुआ। वा 2004 में इन्होंने बजट में दर्शाया कि 1200 करोड़ रुपए खर्च करने के लिए बचे। जो 60 प्रतिशत खर्च हुआ, वह एन.डी.ए. की सरकार के समय में हुआ जिसके कारण 'ए' और 'बी' श्रेणी के ट्रेक्स का रिनुअल हुआ। उन ट्रेक्स पर रेल मंत्री जी ओवर लोडिंग कर माल दुलाई कर रहे हैं। जिस बोगी की कैपेसिटी 62 टन है, उसकी कैपेसिटी इन्होंने बढ़ाकर 70 टन कर दी है। इस प्रकार से 12 प्रतिशत ओवर लोडिंग की जा रही है। आज वे ओवर लोडिंग कर रहे हैं, लेकिन इस ओवर लोडिंग का बुरा प्रभाव दो-तीन वा के बाद दिखेगा जब प्रति दिन रेल ट्रैक पर दुर्घटनाएं होंगी। अब पता नहीं आने वाले समय में श्री लालू प्रसाद जी रेल मंत्री रहेंगे या नहीं। हम तो चाहते हैं और भगवान करे कि श्री लालू प्रसाद जी ही सदैव रेल मंत्री बने रहें। उन ट्रेक्स के ऊपर जो आज ओवर लोडिंग की जा रही है उसके परिणाम मंत्री जी को दो साल बाद भुगतने पड़ेंगे। दो साल के बाद पता चलेगा जब प्रति दिन एक्सीडेंट होंगे।

महोदय, मंत्री जी ने रेलवे को दुधारू गाय समझकर उसे दुहने की कोशिश शुरू कर दी और उसकी सेहत का ख्याल नहीं रखा। यदि ऐसा चलेगा, तो आने वाले समय में ऐसी स्थिति आ जाएगी कि गाय दूध नहीं देगी और बीमार पड़ जाएगी। एक्सल लोड की बात इस सदन में आई और अब हम फ्रेट अर्निंग की बात कर रहे हैं। आपने यह कैसे किया, वह भी मैं बताना चाहता हूं। मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं हुई है। मालभाड़े का जो क्लासीफिकेशन है, उसका जो वर्गीकरण है, उसे ही आपने बदल दिया है। आयरन ओर और जो लाइम स्टोन जैसे इम्पोर्टेड मटीरियल हैं, उनका क्लासीफिकेशन चेंज कर दिया है जिसके कारण देश भर में स्टील की कीमतें बढ़ रही हैं। इसी प्रकार जो फूडग्रेन 120 के रेट में था उसे आपने 170 तक पहुंचाया। इस प्रकार उसमें 30 प्रतिशत इन्क्रीज हुआ। उसे अब आपने इस वा के बजट में 160 कर दिया और इस प्रकार 30 प्रतिशत से घटाकर 24 प्रतिशत कर दिया है। ऐसा कर के आप वाहवाही लूट रहे हैं। आपने बजट के दौरान कहा था कि फूड ग्रेन्स में 24 परसेंट की वृद्धि हुई है जिसके कारण इनके दाम आज कहां से कहां पहुंच गए हैं। मैं एक-दो बातें कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा।^[r38]

आपने महिलाओं को सुविधा देने की बात कही है। आप अपनी पीठ थपथपा रहे हैं और कह रहे हैं कि मैंने महिलाओं को बहुत सुविधा दी है, लेकिन यदि कोई महिला रिजर्वेशन में लोअर बर्थ मांगेगी तो उसे 20 रुपये अतिरिक्त देना होगा। इसका मतलब 20 दूना 40 रुपये आने-जाने के एक रूट के लिए देने होंगे।

महोदय, पैसंजर सर्विसिज़ के बारे में मंत्री जी कह रहे हैं कि 20 हजार करोड़ रुपये यदि रेलवे की कमाई हुई है तो उसमें से 493 करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं। आपने ट्रेक रिनिवल के लिए मात्र 1580 करोड़ रुपये का प्रावधान रेल बजट में किया है। इस सब से देश की जनता और इस सदन की आंखों में धूल झोंकने का काम आपने किया है। मैं चाहूंगा कि जब रेल मंत्री जी अपना जवाब दें तो सही बात और तथ्य इस देश के सामने रखें।

[\[MSOffice39\]](#)

SHRI PANNIAN RAVINDRAN (THIRUVANANTHAPURAM): Sir, we can notice some changes in the character of the Railway Budget this year. Earlier, we would anticipate a rise in passenger fares on the eve of a Railway Budget. This time, not only is there any increase in fares, there is minimal reduction of fares in some instances. We are also happy to see the consideration

that you have shown to Kerala but our requirements are much more and we hope you will live up to our expectations.

The doubling and electrification of Ernakulam – Thiruvananthapuram route is nearing completion. Similarly, you have cleared the proposal of doubling and electrification of Kanyakumari – Thiruvananthapuram. It is a good step. But you have not mentioned about the electrification of Shoranur – Mangalapuram route. Now, the doubling on this route is also not complete. Out of the total length of 304 kilometers, 12 kilometers remain incomplete. Kindly see to it that it is completed at the earliest. The over bridges on this route and elsewhere are only partly completed. Please complete these pending works in the coming year.

Similarly, when Lajuji came to Thiruvananthapuram, he mentioned about making the railway station a world class station. Please fulfill that promise. Some amount should be earmarked for the Kochuveli terminal. You have announced rail coach factory for Chertala. This too has been a long pending demand, and we thank you for conceding to it. You have also agreed to start a coach repairing unit at Namem. That too should be favourably considered. EMU trains are not running presently in Kerala. If EMU trains start plying in Kerala, our travel problems will be considerably solved. If EMU trains run, the present trains can be

upgraded as super fast ones. And then, an EMU workshop too can come up in Kerala. Now, only Erode has repairing facilities. Similarly, Sir, you had promised

* English translation of the speech was originally delivered in Malayalam.

Garib Raths. You had declared in Kerala that a Garib Rath will run from Delhi to Thiruvananthapuram. It was a very good promise because our southern most State needs to be linked with the capital. But, now you have sanctioned a Garib Rath for Mumbai. We need one for New Delhi as well. Because the flow of passengers from Kerala to Delhi is heavy. Similarly, the Rajdhani Express from New Delhi to Thiruvananthapuram should be made a daily express. There is a heavy flow of passengers from Ernakulam to Bangalore. We need a day train consisting entirely of AC chair cars. The Thiruvananthapuram – Ernakulam Jan Shatabdi Express should be extended up to Shoranur. It will not only be helpful for the passengers, but also be profitable for the Railways.

The completion and functioning of Vishingam harbour, Vallarpadam and LMG terminals will change the face of Kerala. We would need more facilities for goods transportation. We do not demand a freight corridor in the lines of what is offered now. But to facilitate freight movement, we need an additional line from Shoranur to Ernakulam and it should extend further. Only then can the problem of goods transportation in Kerala be solved.

In the next ten years, Kerala would develop on all fronts. Railway should help us in this endeavour. Even now the Shoranur – Ernakulam route is carrying on with 160 per cent loading of goods. Similarly, we

demanded an extra zone. Earlier, we were told that no extra zone could be considered. Now, you have changed your stand. A new division has come. We do not oppose any new division. But when the new Salem division came about, only the portions of Palaghat have been culled out and no other divisions have been touched or altered without touching Chennai, Madurai, Trichy, Bangalore, you have culled out portions from Palaghat alone. This is highly objectionable and even the Prime Minister and Laluji are aware of our reservations regarding altering of Palaghat division. So, please reconsider it. Similarly, all the places including Thiruvananthapuram, Palaghat and parts of Goa and Salem should be included in one zone. It will strengthen the unity of four Southern States and link Goa, Karnataka, Tamil Nadu and Kerala with a strong railway network. Such a zone will be a model for the rest of India.

I want to mention about the employment potential in Railways. It should provide employment opportunities to as many of our youngsters as possible. So you need to utilize our human resources in the best possible manner for Indian Railways. If you could do most of this, Laluji, you will be remembered Laluji as a visionary Railway Minister and Veluji as an able Minister. I support the Railway Budget.

SHRI PRAHLAD JOSHI (DHARWAD NORTH): Thank you for giving me the opportunity.

Much has been talked about the Railway Budget, especially for not increasing the passenger fares and freights. My senior colleagues have also spoken on this.

I would tell that the statements are misleading in the budget. First of all, classifications have been changed, including fertilizer. All the major passenger trains have been converted as express trains, by which they are taking fares of the express trains and they are making money, but they are telling that they have not increased the fares. As has already been mentioned, regular reservation has been made on Tatkal Mode, with the result, they have increased the charges from Rs.50 to Rs.150.

Even last year, they claimed in the Budget that they have not increased the fares. But in the so-called telescopic system of the Indian Railways, in the case of long journeys, previously, they used to give direct ticket. They have made the people to take break journey tickets now, by which more than Rs.100-Rs.150 has been increased. Without mentioning it in the Budget, and having subsequently mentioned it in the Lok Sabha, you have done that, and after half-a-year, that has been restored.

Without mentioning it in the Budget, they further have said that they have made Rs.20,000 crore. Here, I would like to ask whether that amount is before depreciation or after depreciation. It has to be spelt in this House so that the countrymen will know the position clearly.

Yesterday, it was mentioned by many of our friends from that side, that the States have been given proper representation. I remind you that yesterday even Andhra Pradesh Assembly has unanimously resolved – where Congress Government is in power – that Andhra Pradesh has also been neglected. Like that, Karnataka is also neglected. I do not want to talk much about those things because time is very short.

I now come to my State, Karnataka. A major portion of Karnataka is covered by South Western Railway which is newly formed. It has performed very well; it has generated about Rs.640 crore as revenue and it has profits.[\[MSOffice40\]](#)

Out of that profit, a meagre Rs.300 crore is given to the State. For 21 projects in Karnataka around Rs.4000 crore is required against which only Rs.300 crore is given. If it goes with this speed, it requires further at least more than 10 to 12 years to complete all the on-going projects. In the span of two to three years of the formation of new zone of South-Western Railways, which was formed in 2003, its performance is very well but despite better performance for the upgradation of its Headquarters at Hubli, which requires around Rs.4.5 crore, only Rs. 50 lakh has been earmarked in this Budget.

Hubli-Ankola, the dream project of late Prime Minister, Shri Rajiv Gandhi, who initiated the Sea Bird Project, which is one of the most ideal Naval base of the country and the connectivity between the hinterland and Western coast, is pending for the last 16-17 years in the Environment Ministry. Despite repeated requests no effort is made to get the clearance of the Environment Ministry.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): I had informed the hon. House that the clearance by the State Government itself was pending. Later on they said that it was again pending with the Supreme Court because the empowered Committee had to go into it. We have already spent nearly Rs.61 crore.... *(Interruptions)* Kindly listen to me. We also understand that it is a dream project and it is going to be a very remunerative project because of the development of port.

SHRI PRAHLAD JOSHI : Kaiga is also there.

SHRI R. VELU: What is holding up is the forest clearance.

SHRI PRAHLAD JOSHI : Sir, I want to remind you that after going through the Empowered Committee, it is lying with the Environment Ministry. Whatever further efforts were required from both the South-Western Railway and the Railway Board, have not been made. Yesterday, I had been to the Environment Ministry. So far, the Ministry is not properly told as to what is to be done. A letter was written by the South-Western Railway and the file was closed. When I went there, I told them that only the Empowerment Committee of the Supreme Court has said that they should do a joint survey with regional congregation of forest and submit the report. That was the direction of the Supreme Court. But that direction has not been properly understood by the Environment Ministry. Railway Ministry has to educate them because ultimately it is the baby of the Railway Ministry and not the Environment Ministry. That has not been done, Sir. Only Rs.5 crore has been allocated. You have said that Rs.61 crore has been spent but it is a project of almost Rs.1100 crore. If every year Rs.5 crore is spent, when it is going to be completed, please have your own assessment.

Apart from Hubli-Ankola, other gauge conversion work in Karnataka like, Harihar-Kottur has not been mentioned. I have got a proposal which I will lay on the Table of the House. As far as upgradation of Hubli Railway Station is concerned, the Railway Ministry told that there is no space to expand the present

Hubli Railway Station, which is the Headquarters of the South-Western Railway. We requested the State Government to give 100 acres of land free of cost to Railways. But to complete the railway project, the budgetary allocation is very less. As I have already said, only Rs.50 lakh is earmarked and it is almost Rs.11 crore project. In the same way, though Gadag and Dharwad are the district headquarters, the stations there are in a shabby condition and they are to be upgraded.

For the last three years, when I entered this House, I have been demanding that 6589 Ranichannamma Express, which ply between Kollapur and Bangalore, from Miraj to Kollapur, the train daily goes empty daily. I can support this with record. At the same time, between Miraj and Kollapur there are two trains that is Haripriya and Ranichannamma.[\[R41\]](#)

[\[R42\]](#)

14.00 hrs

They run within half-an-hour difference. I have requested many a times to terminate it at Miraj and reduce the time. The Ranichannamma Express Train No.6589 is running daily. It is a very important train which connects the South Western Railway Headquarters and Bangalore, the capital of Karnataka. But it runs late daily. I have sent so many letters, representations and requests in this regard. Around three to four times, I have raised this matter in this House also but it is not being properly heard. If it is not done this time, definitely people are going to agitate. It should start daily at 10.30 but it starts at 12 o'clock in the mid-night from Hubli which is the major city of Karnataka.

Lastly, we had demanded the following new trains: Hubli to Mumbai, Hubli to Bangalore, and Hubli to Varanasi. But all these demands have been ignored. The entire Karnataka has been ignored. Once again, I urge upon you to please see that there should be some space in the map of Indian Railways for Karnataka also.

Sir, I would lay the remaining part of my speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes.

*SHRI PRAHLAD JOSHI : Sir,

At the very outset, I would like to say the Railway Budget 2007 presented by Shri Lalu this time has found one more difference compared to last year's Budget. Last year, he wanted the Railway to compete with Airways, but, of course, with the wheels of Trains Running on the tracks. But this time, he seems to have turned the Railways flying in the air, but just to build the castles in the year.

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

For me, this Railway Budget has two parts of offers. One is what it has for the entire Nation, and secondly, but equally important is what it has for my State, that is, Karnataka in general, and my constituency in particular.

Firstly I would like to look at it from the National perspective i.e. the Budgetary contribution to the entire Indian Railways and its integrated development.

Infrastructure Development :

60 years after independence if we look at the basic infrastructure built by Railways in terms of the new lines laid, the performance of Railways is dismal. This is clear from the statistics in 1950 where the total km. length of the Railway line was 53,596 kms. That means, in the course of 60 years we have been able to construct about 9,736 kms. length of new lines. It means, if the British Government could build further about 54,000 km. lines in the course of 89 years, then we were able to add only about 9,000 kms. in 60 years. Why I am referring to all these aspects and statistics is just to give an idea to this House that how the successive Governments that came to power, especially, the Congress Government which is in power for more than 50 years overlooked the infrastructure development of Railways.

Shri Lalu, of course, who is living in the shadow of Congress, could never deviate from this path of Congressisation of Railway Development. This is again clear in this Budget. In totally, there is a proposal for about 500 kms. long new lines. Look at the meager 186 kms. length of new lines constructed during 2005-06. The question that arises here is why the Indian Railway is so casual in its approach towards construction of new lines.

How over the years Indian Railway neglected this important infrastructure?

In my State Karnataka, Hubli-Ankola new Railway Broadgauge line project is 80 years old. It connects hinterland with western coastal line. This gains importance in terms of strategic Naval base i.e. SeaBird coming up in Karwar. Being a dream of late Rajiv Gandhi, when completed, this project will open the doors of development for the entire north Karnataka, which is considered to be most backward. It also makes the way for smooth and well coordinated movement of goods from eastern coast to western coast, especially, the bulky manganese ore. The total length is about 168 kms., and the project cost is about Rs. 997 crore that too on cost sharing basis with Karnataka State. But still this project is in rough weather.

Whether competition with Airways is the right agenda?

I am not understanding why at all Railway should compete with Airways, while it is moving on the wheels. Last year also Shri Lalu announced sops for AC class travelers. In this year's Budget there is no mention about the profits that Railway made specifically on this count. Train fare reduction is relatively small, and will not impact Airways. Consider one example, the rebate-based Airfare for Delhi - Bangalore is about Rs. 3,000, where as Railway fare with reduced rate is about Rs. 4,100. The rate is clear, and there is no explanation needed.

Railway Budget for Karnataka -

As for as Karnataka is concerned, once again Laluji has thrown our people in deep well. The age-old adage of "step motherly treatment" makes more meaning to my State and especially my constituency where the people's aspirations for Railway developments are sky high, but all dashed to the dust. The South Western Railway Headquartered at Hubli being my constituency is considered to be No. 1 Zone. This zone earned Rs. 639 crore profits with generation of about Rs. 2,240 crore and expenditure of Rs.1,600 crore is given about Rs. 325 crore for all its ongoing projects against the total requirement of about Rs. 4,000 crore.

Budgetary allocation for ongoing projects -

With the only exceptions like Bangalore-Talguppa and Kolar-Chikkaballapur gauge conversion work for all remaining work a very meagre allocation is made for eyewash sake. For Hubli-Ankola line only Rs. 5 crore is allocated. There is no mention about the time-bound completion of any of the projects in Karnataka. A total of Rs. 325 crore is allocated for all the 21 ongoing projects in Karnataka as against the required amount of about Rs. 3,700 crore. If this is the way allocations are made, then we would need another 10 years to complete these projects. Therefore, I urge the Railway Minister to earmark substantial funds and draw a time-bound schedule to complete all these projects within the shortest possible period.

Upgradation of Hubli Station -

Hubli Railway station being the SWR HQ is to be upgraded and improved at the cost of Rs. 4.10 crore. But this year only Rs. 50 lakh is earmarked, which is a clear case of negligence. Full funds are to be released and the work is to be completed this year.

Workshop Modernization

Hubli workshop is one of the oldest in the country, and a proposal for integrated Modernization is for Rs. 195 crore. But, unfortunately, there is no mention about this in the Budget. Most of the demands of Karnataka people in general, and my constituency people in particular are discarded. They are as follows:

- 1) New Train from Hubli to Mumbai
- 2) New night train from Hubli to Bangalore
- 3) New Train from Hubli-Varanasi.

The Railway Minister is urged to provide for these trains.

I am happy to know that there is a proposal for doubling of lines from Hubli-Hebsur and Dharwad-Kumbharbhavi. But, I urge the Minister to rename this project as Hubli-Gadag instead of Hubli-Hebsur and Hubli-Londa instead of Dharwad-Kumbarbhavi.

There was a demand for terminating the Bangalore-Kollapur Ranichannamma Express train No. 6589 to Miraj to make it run more punctually. But so far it is not accepted. I urge the Minister to honour this demand. Otherwise, I will be constrained to agitate with people on this issue.*

श्रीमती प्रतिभा सिंह (मंडी) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। मैं कई वर्षों से प्रयास कर रही हूँ कि हर बार रेल बजट पर बोलकर मैं आपने राज्य की रेल की मांग को सदन के समक्ष रखूँ और वहाँ की कठिनाइयों को उजागर करूँ। इसके लिए मैं लालू जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करती हूँ कि उन्होंने इस बार जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसमें निर्धन महिलाएं, पिछड़े वर्ग और किसानों को रियायतें प्रदान की हैं। मैं इसका स्वागत करती हूँ और इसे गतिशील एवं विकासोन्मुखी बजट करार देती हूँ।

रेलवे ने जो वैंडर्स कोच की घोणा की है, मैं इसका भी स्वागत करती हूँ। इससे हमारे फल, फूल तथा सब्जी उत्पादकों को बहुत राहत पहुंचेगी तथा पहले की अपेक्षा वे अपना माल बड़े शहरों में सुविधाजनक तरीके से सस्ते दामों पर पहुंचा सकेंगे। इसके लिए उन्हें मैदानी क्षेत्रों के उत्पादकों से प्रतिस्पर्धा में मदद मिलेगी। इसके अलावा अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के खाली पदों की भर्ती के लिए विशेष अभियान चलाने की योजना से खासकर हिमाचल प्रदेश के सम्पूर्ण बर्फीले तथा जनजातीय क्षेत्र के लोगों को लाभ पहुंचेगा। इससे वहाँ नौकरियों में बैकलॉग समाप्त होगा और उस वर्ग के कर्मचारियों का मनोबल बढ़ेगा।

इसके अलावा संघ लोक सेवा आयोग तथा केन्द्रीय कर्मचारी चयन आयोग की लिखित प्रधान परीक्षाओं में भाग लेने के लिए बेरोजगार युवकों को 50 प्रतिशत रियायत देने से पिछड़े क्षेत्रों के पहाड़ी युवकों को विशेष रूप से लाभ होगा तथा उनके परिजनों को बार-बार आर्थिक बोझ का सामना नहीं करना पड़ेगा।

अनारक्षित सैकिंड क्लास के डिब्बों में यात्रा करने वाले लोगों को गद्देदार सीटों तथा प्रत्येक गाड़ी में साधारण श्रेणी के अतिरिक्त डिब्बों की संख्या में बढ़ोतरी से गरीब तथा निचले तबके के यात्रियों के सफर को आरामदेह बनाने के लिए आपने जो कदम उठाए हैं, मैं उसकी भी सराहना करती हूँ। इससे पता लगता है कि सरकार कमजोर वर्गों के कल्याण एवं उत्थान की मंशा रखती है। आपके बजट ने इसे जगजाहिर कर दिया है।

सभी मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में विकलांग यात्रियों के लिए विशेष कोच की व्यवस्था से अपंग तथा असहाय नागरिकों के प्रति सरकार ने जो सोच रखी है, वह भी सराहनीय है और यह साबित करता है कि रेल मंत्रालय रेलवे को केवल व्यापारीकरण की बजाए जनसेवा का माध्यम बनाना चाहती है। इसके लिए भी मैं आपको बहुत-बहुत बधाई देना चाहती हूँ।

रेल के किराए में बढ़ोतरी न करते हुए समाज के सभी वर्गों को रियायतें एवं सुविधाएं प्रदान करना वर्तमान सरकार के समाज कल्याण एवं उत्थान के प्रति वचनबद्धता को पारदर्शित करता है। इसके लिए भी मैं लालू जी को बहुत-बहुत बधाई देती हूँ।

आपने वरिष्ठ नागरिकों एवं महिलाओं के लिए पर्याप्त लोअर बर्थ कोटे का प्रावधान किया जिसके लिए हम आपके बहुत आभारी हैं।

[N43]

इसके अलावा मैं कुछ मुद्दे अपने स्टेट के बारे में बताना चाहती हूँ। रेल राज्य मंत्री वेलू जी यहां बैठे हुए हैं। अभी यहां चन्द्र कुमार और दूसरे कुछ भाइयों ने पहाड़ी क्षेत्रों की दुख-तकलीफ को जाहिर किया। यह बात सही है कि जब से हमारे देश को आजादी मिली तब से रेलों में कोई विस्तार नहीं हुआ। रेल का जो भी विस्तार किया गया, जैसे अभी कालका-शिमला की बात की गयी, तो वह भी अंग्रेजों के वक्त बनी थी। मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि 60 साल की आजादी के बाद भी हम रेलों में कुछ विस्तार नहीं कर पाये। हम हर बार इस मांग को केन्द्र सरकार के समक्ष रखते हैं परन्तु जब भी बजट पेश होता है, तो हमें निराशा ही हाथ लगती है।

हमारी तीन मुख्य रेल लाइनें हैं जिनका मैं जिक्र करना चाहूंगी। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अब तो बंसल साहब भी आपको शिमले के लिए सपोर्ट करेंगे।

श्रीमती प्रतिभा सिंह : आपने इसका जिक्र किया, इसके लिए भी मैं आपका आभार व्यक्त करती हूँ। चंडीगढ़-बढ़ी रेल लाइन का जिक्र बजट में किया गया। इसके लिए मैं रेल मंत्री और प्रधान मंत्री जी की बहुत आभारी हूँ। जब प्रधान मंत्री जी ने हिमाचल प्रदेश का दौरा किया था तब एनाउंसमेंट की थी कि जब इसका इकोनामिक सर्वे होगा तब यह काम शुरू कर दिया जायेगा। हमें इस बारे में बहुत आशा और उम्मीद थी क्योंकि प्रधान मंत्री जी ने स्वयं इस बात को लोगों को समक्ष रखा था। मैं आपको बताना चाहूंगी कि यह रेल लाइन 33 किलोमीटर है, जिसकी एस्टीमेट कॉस्ट 328.14 करोड़ रुपये है। इसको हम अपनी इंडस्ट्रियल बैल्ट से जोड़ते हैं। इसी के साथ बढ़ी, बरोटी वाला और नालागढ़ का क्षेत्र है। हम केन्द्र सरकार के बहुत आभारी हैं कि उन्होंने इंडस्ट्रियल पैकेज की अवधि बढ़ाई जिसकी वजह से कई स्माल इंडस्ट्रीज हिमाचल प्रदेश में सेटअप हुईं। इंडस्ट्रीज लगने की वजह से सड़कों पर यातायात बढ़ जाने के कारण काफी विलम्ब होता है। ट्रकों को वहां पहुंचने में काफी दिक्कत होती है। वहां रेल लाइन बनने से हमको काफी सुविधा मिलेगी।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद से आग्रह करूंगी कि इस काम को स्पीडअप करने की आवश्यकता है। इसके साथ ही इस रेल लाइन के बनने से इनलैंड कंटेनर डिपो अगर बढ़ी में सेटअप हो जायेगा, तो उस क्षेत्र की सारी इंडस्ट्रियल बैल्ट को बहुत राहत मिलेगी। इसी के साथ मैं आपको यह भी बताना चाहूंगी कि हमारी स्टेट सरकार एक ऐसा इनलैंड कंटेनर डिपो पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप में लगाने जा रही है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण रेल लाइन है इसलिए आप इस पर जरूर गौर करें।

इसी तरह नंगल-डैम तलवाड़ा ब्राडगेज की बात है जिसके बारे में अभी चन्द्र कुमार जी ने कहा। यह भी उस बैल्ट को जोड़ता है। मैं बताना चाहूंगी कि पूरा प्रोजेक्ट 83.74 किलोमीटर का है, जिस पर फेज -वाइज काम किया जा रहा है। पहली फेज का काम पूरा हो चुका है। यह रेल लाइन 33 किलोमीटर बन कर तैयार हो गयी है जिसमें 105.10 करोड़ रुपये मंत्रालय ने खर्च किये हैं। इसके लिए हम इनके बहुत आभारी हैं। अगले फेज में चुरुरु तकराला से अम्ब अनद्वारा जो केवल 11 किलोमीटर है, इसके लिए एडीशनल 270 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। मैं लालू जी से निवेदन करूंगी कि अगर आप हमको यह धनराशि उपलब्ध करायेंगे, तो अच्छा होगा। मैं आपको यह भी बताना चाहती हूँ कि जो भी जमीन इसमें अधिग्रहण होगी, इसमें 13 गांव आते हैं जिसमें से 9 गांव की जमीन अधिग्रहण हो चुकी है और चार गांव शेष रहते हैं। गवर्नमेंट ऑफ हिमाचल प्रदेश ने यह कहा है कि जो भी गवर्नमेंट जमीन इसमें लगेगी, उसे हम फ्री ऑफ कास्ट देने के लिए तैयार हैं। मैं रेल मंत्रालय से यह भी आग्रह करूंगी कि जो भी जमीन सरकार की लगेगी, वह आपको फ्री ऑफ कास्ट मिलेगी। इसलिए हम चाहेंगे कि इसे आप जल्दी से जल्दी स्पीडअप करें।

इसके अलावा तीसरी रेल लाइन बहुत ही महत्वपूर्ण है जिसके लिए हम बार-बार लालू जी और प्रधानमंत्री जी से आग्रह कर रहे हैं। यह लाइन हिमाचल प्रदेश में जरूर बननी चाहिए। [\[MSOffice44\]](#)

मैं अनुरोध करूंगी कि आप केवल फिगर्स देखते हैं कि इस प्रोजेक्ट में कितना खर्च आएगा। माननीय मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। मैं आग्रह करना चाहूंगी कि आप इसमें केवल एस्टीमेट कॉस्ट देखते हैं कि इसमें 703.56 करोड़ रुपए का खर्च आएगा। आपको लगता है कि यह धनराशि बहुत ज्यादा है और इस आधार पर इसे हर बार रिजेक्ट कर देते हैं। मैं आश्वासन देना चाहती हूँ कि आप इस प्रोजेक्ट को नेशनल प्रोजेक्ट्स में शामिल करें। यह रेलवे लाइन बनने से इसमें केवल यात्री ही सफर नहीं करेंगे बल्कि हमारे प्रदेश में जो बड़े-बड़े बिजली और सीमेंट के प्रोजेक्ट्स लगने जा रहे हैं, उनके लिए माल का यातायात भी होगा। आप जानते हैं कि हमारा प्रदेश सेव उत्पादक प्रदेश है और सबसे ज्यादा मात्रा में सेव देश में जाता है। इसके करोड़ों बक्से पूरे देश में जाते हैं, वे रेल के द्वारा भेजे जाएंगे। इस नाते भी अगर आप देखेंगे तो इससे आपको बेनिफिट होगा। जैसा मैंने पहले बताया है कि जितने बिजली के प्रोजेक्ट्स लगेंगे, उनके लिए माल का यातायात भी रेलों द्वारा होगा और जो सीमेंट के प्रोजेक्ट्स लगेंगे उनकी 14.5 मिलियन टन की कैपेसिटी है, उसका यातायात भी रेल द्वारा किया जाएगा जिससे हमारे रेल को बहुत मुनाफा होगा। इसके लिए मैं आपसे बार-बार आग्रह करती हूँ कि आप इसे केवल इस दृष्टि से न देखें कि इसमें इतना ज्यादा पैसा लगेगा, बल्कि इसका आउटपुट भी रेल को प्राप्त होगा। माननीय प्रधानमंत्री जी ने स्वयं भी हिमाचल प्रदेश में आकर यह घोषणा की थी और वहां लोगों को आश्वासन दिया था कि अंग्रेजों के जमाने के बाद रेलवे का कोई भी काम हिमाचल प्रदेश में नहीं हुआ है। जैसा हमारे अरुणाचल प्रदेश से माननीय सदस्य ने कहा, अंग्रेजों के बाद रेलवे का हमारे पहाड़ी क्षेत्रों में कुछ भी काम नहीं हुआ है। मैं रेल मंत्रालय से इस बारे में बार-बार आग्रह करती रही हूँ और इस बार मुझे पूर्ण विश्वास और पूर्ण उम्मीद है कि आप इसे कंसीडर करेंगे। मैंने जो बातें आपके समक्ष रखी हैं, उन पर आप गौर करेंगे और हिमाचल प्रदेश को तवज्जो देंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभार प्रकट करती हूँ।

SHRI K. YERRANNAIDU (SRIKAKULAM): Mr. Deputy-Speaker, Sir, the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad, presented the Railway Budget on 26th February. The people of Andhra Pradesh are not happy about this Railway Budget because we are not getting adequate share in the present Railway Budget. On 27th February, 2007, the Andhra Pradesh Legislative Assembly passed a unanimous Resolution. I quote:

“This House records its serious concern that Andhra Pradesh State has not been given its due in this Budget in respect of new lines, on-going projects, introduction of new lines, etc. This House, therefore, resolves to request the Government of India to re-examine and allocate sufficient funds for various projects for Andhra Pradesh State. This House further resolves to request the Government of India to sanction a coach factory and expansion of existing locos at Kazipet, which is pending for so many decades and also to sanction a concrete sleeper depot and Electrical Multiple Unit (EMU) depot at Bitragunta as promised by the Ministry of Railways.”

This is the text of the Resolution adopted by the Andhra Pradesh Legislative Assembly, with the support of all political parties there. It shows the concern of eight crores of Telugu people. So, I am expecting that it should be taken in the right spirit.

I will give one example. The Ministry of Railways has earned Rs. 20,000 crore profit this year and Rs. 14,000 crore profit last year. In the year 2002-03, the Ministry's plan allocation was more than Rs. 8,000 crore. In this year the plan allocation is more than Rs. 31,000 crore. The allocation for Andhra Pradesh State in the year 2003-04 was Rs. 302 crore for gauge conversion, for doubling and for new lines. In the last year's Budget, that is 2006-07, the allocation for Andhra Pradesh State for gauge conversion, for doubling and for new lines was Rs. 346 crore. If you see this year's plan allocation, it is Rs. 31,000 crore. But in this Budget, the Andhra Pradesh State has been given only Rs. 400 crore for new lines, gauge conversion and doubling of lines.[\[MSOffice45\]](#)

[\[a46\]](#)

In Andhra Pradesh alone, 20 on-going projects are there. It requires Rs. 5,400 crore. Till last year you have given only Rs. 3,200 crore. The requirement is Rs. 3,200 crore and you have given Rs. 400 crore. How many years will it take for completion of the projects? These are all started since 1993-94 onwards, but so many projects are still pending. You have ordered for surveys every year. Surveys have been completed, but more than 40 per cent projects are still pending with the Railway Board.

I will give you the details of the new projects which are still pending with the Railway Board after the surveys –From Bhadrachalam to Kovvuru, from Kadapa to Bangalore. A new project – from Nadikudi to Kalahasti -- was included in the recent Budget on 50 per cent sharing basis from the State Government; from Manoharabad to Jagityala; from Jaggaiahpetta to Vishnupuram; from Machilipatnam to Repalle; from Dona Konda to Ongole *via* Cheemakurti. All these projects are pending since ten years and they will get 14 per cent rate of return.

Now I come to other projects. Electrification of Krishna Kaluva Guntur-Tenali project is pending since five years. Doubling works from Secunderabad to Dronachalam; Electrification of Vijaywada to Gudiada, Machilipatnam to Bhimavaram and Bhimavaram to Narsapur doubling; Line works from Ongole to Donakonda. All these projects are pending since long time after surveys have been completed.

Sir, Andhra Pradesh is the fifth largest State in India. It constitutes 12 per cent of the population. We have only four Railway Divisions and we are providing income which is more than Rs. 4,000 crore. In Andhra Pradesh, the Vishakhapatnam Division alone is contributing Rs. 2,300 crore. Even if you take Secunderabad and Vijaywada Divisions it is more than Rs. 4,000 crore, but allocations are meager. But we have backward areas. Telengana is a backward area. Royalseema is a backward area. You can see the allocations for our on-going projects also. That is why, this is our resentment.

The hon. Minister of Railways presented the last year's Railway Budget. After the presentation of the Railway Budget, cutting across party lines, all the Members of Parliament met Shri Lalu Prasadji. We had also given the representation to him last year. I have a copy of the representation which we gave to him last year. But you have not included them in this year's Budget. You have introduced 32 trains in this year's Budget. We have about eight crore population, but we have not got even a single train. There are nearly 40 Lok Sabha Members from the State of Andhra Pradesh. Without the support of the 40 MPs, the UPA Government would not have been there at Delhi. So out of 32 new trains, is Andhra Pradesh State not eligible to get even a single train? What can we tell to the people of Andhra Pradesh? You have given extension of 24 trains, but you have given extension of only one train, that is also from Vijaywada to Guntur, a passenger train for 30 kilometers which you have included in this Budget. So, is it the share of Andhra Pradesh? This is the reality. I am giving the facts. I am not blaming. You can provide more funds to other States according to the backwardness, according to the length of line and according to other considerations. We have no objection, but Andhra Pradesh is also a main State. We are providing revenue and other things.

Sir, we also met the hon. Prime Minister recently after the presentation of the Railway Budget. The PCC President, the present Member of Parliament in Rajya Sabha had convened a meeting of the all the political parties consisting of 60 Members of Parliament which includes CPI, CPI (M), TRS, MIM, TDP, Congress. We attended the meeting and we met the hon. Prime Minister. We had given the figures and details of the recent Budget to him. He has promised to all the MPs by saying that he would do the justice. But we are still asking the Ministry of Railways to do the justice towards the State of Andhra Pradesh. The representation which we gave to him must have reached to the hon. Minister of Railways.

Sir in the current Budget the hon. Minister has mentioned that we are getting more income. It is all right. But he has increased the Budget amount through freight. Here I want to mention that all the tracks there are old tracks and by allowing excess load, they are getting more income.[\[a47\]](#)

That is good. The Railways are earning more income. But the tracks are old. I am also told that more than 70,000 small bridges and culverts are 100-year old ones. Safety is most important. How much amount are you earmarking for safety aspect? As I told you just now, tracks are old, bridges are old and culverts are old. But you are increasing the weight of freight. So, you have to take care of safety of the passengers. If an accident takes place, people will die. You cannot protect even one passenger. That is why, for the safety aspect, you have to earmark more funds.

Now I come to the Tatkal system. For the common man's convenience, you are increasing the Tatkal system in some trains. But you are reducing the number of general compartments. What I am requesting the Railway Minister is that you should not reduce the number of general compartments. You can introduce the Tatkal system. You are getting more income. The passengers are paying Rs.150 for a Tatkal ticket. In turn, you are reducing the number of general compartments. This is against the interests of the poor man. It is the wish of the people that you should not reduce the number of general compartments. They gave representations to me. It is all right that you introduce the Tatkal system and other new schemes. But you should not reduce the number of general compartments.

About the other security aspect, about passenger amenities also, I would submit that you have announced so many district headquarters railway stations as model stations. But works have not been started. You take my district Srikakulam. I am representing that district. The scheme was announced last year. Works are going on at a very slow pace. What you have announced in the Budget, it should be completed by the year end. So, you have to review all the schemes, programmes and everything. Otherwise, what is the use in merely mentioning them in the Budget?

In other areas also, the position is same. For example, take the Budget allocation for the new projects. I will give one example. The Kottupalli-Narsapur project was sanctioned in the year 2001. The requirement is Rs.685 crore. The allocation is Rs.2 crore only. The survey was completed. Even the State Government is also taking necessary steps to acquire land. The Munirabad-Kotthapalli Project in the Telangana area is a most important one. The then Minister Shri TRS Chandrasekhara Rao has given representation to the hon. Prime Minister and the Railway Minister. They included it in the last year's Budget. The Minister has promised the Delegation which met him last year saying that in the coming year, he would provide more funds. But, according to my information, a sum of Rs. one lakh only was provided. They have provided only this amount in this Budget. So, a lot of injustice has been done to Andhra Pradesh. Leave Yerrannaidu as a Telugu Deasm Party leader. I am requesting you to do one thing. You should respect the Resolution of the Andhra Pradesh Legislative Assembly. It shows the wishes of the eight crore people. Last time, based on the Resolution of the Andhra Pradesh Legislative Assembly, you brought forward a legislation and introduced the Legislative Council there. We passed the Resolution here. But you have to take care of this Resolution also, the spirit of the Resolution, the wish of the Resolution. Most injustice has been done to the State of Andhra Pradesh. Even my party also launched a *dharna* against the poor allocation made to Andhra Pradesh. I am requesting through you, Sir, on behalf of the people of Andhra Pradesh, that in this year, you should rectify the injustice done to that State. You have to give some trains.

SHRI R. VELU: I think, we have just done allocation of resources. For Andhra Pradesh, this year, we are increasing it to the level of 49.88 per cent. There is a 50 per cent increase in the project outlays. What was given? A sum of Rs.427.53 crore was given. This year, we allotted Rs.640.80 crore.

Secondly, you also mentioned about 32 new trains and you are not getting even one train. I am mentioning that not all the States have originating trains. We always calculate how the States get new services or getting the facility in the services passing through them. There are three trains. The people of Andhra Pradesh can take the services of these three trains. You also know pretty well that last year, out of the

55 trains, we had given 14 trains. What is the percentage? We normally introduce trains taking into account the demand, the resources available and the technical feasibility called operational feasibility. [R48][R49]

Those things were taken into account and this year the meeting itself was held at Secunderabad. In the national level conference we decide as to how many trains we have to introduce. In that, the General Managers of the Zonal Railways and other officials also participated.

I am only dealing with facts. You have got every right to ask for more allocation. But on the side of projects, we have increased the allocation by 49.88 per cent in this Budget as compared to the previous year.

As far as introduction of new trains is concerned, many States have reached saturation level. You say that the allocation is thinly spread. It is the case with every State because we have to allocate to all the States within the available resources. We have got 275 schemes for which the throw-forward amount itself is Rs. 58,000 crore. So, the point I am trying to make is, we will try to give as much as possible within the available resources.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Yerrannaidu, please conclude now.

SHRI KINJARAPU YERRANNAIDU : Sir, I will conclude within two minutes.

Normally, trains will start from one place to another place, not from one village to another village. After Independence, out of so many new trains announced every year, we get only one or two trains. Trains are running through many States. You have announced setting up of a Coach Factory in Kazipet and also setting up of another factory to manufacture Electrical Multiple Units at Bitragunta. You have announced so many projects for which we are thankful. You have announced setting up of another factory in Bihar and also setting up of a factory in Raibareili. We have no objection to that. But what is our share? You have to see that and you have to answer. I am in the Opposition and so, I can throw stones on you. But you have to respect the views expressed by people of Andhra Pradesh. That is why, you have to respect the Resolution passed by Andhra Pradesh Legislative Assembly. Then, cutting across party lines, all Members of Parliament from Andhra Pradesh have given a representation to the Prime Minister.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have already stated all these points. Please conclude now.

SHRI KINJARAPU YERRANNAIDU : That is why, you have to consider the request made by Members of Parliament from Andhra Pradesh and also consider the Resolution passed by Andhra Pradesh Legislative Assembly.

[R50]

डॉ. वल्लभभाई कथीरिया (राजकोट): महोदय, मैं रेल बजट 2007-2008 के ऊपर अपने विचार और मांगें प्रस्तुत करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आशा रखता हूँ कि माननीय लालू प्रसाद जी हमारी बात को ध्यान में रखकर न्याय देने का प्रयास करेंगे।

महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय लालू प्रसाद जी एवं रेल मंत्रालय का एक अच्छे रेल बजट के लिए अभिनंदन करता हूँ। रेल बजट में माननीय मंत्री जी ने गरीब, मध्यम, आम आदमी, मजदूर, छात्र, युवा, अपंग और वृद्ध सभी लोगों का ध्यान रखा है। यात्री किराये में कोई

बढ़ोत्तरी नहीं की है बल्कि कटौती की है। साथ-साथ में इंडस्ट्री को भी राहत और सुविधा प्रदान की है। रेल सेवा को बेहतर बनाने का आपका प्रयास सराहनीय है।

महोदय, ऐसा एक अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने के बावजूद भी माननीय रेल मंत्री जी ने गुजरात और विशा करके सौराट्र प्रदेश के प्रति अन्याय किया है। गुजरात के प्रति आपका रूख गोधरा के बाद अभी भी बदला नहीं है। जबकि आई.आई.एम, अहमदाबाद में आपको बुला करके एक सी.ई.ओ. के रूप में विख्यात करने का हमने प्रयास किया है। गुजरात रेल सेवा रेलवे बोर्ड को सबसे ज्यादा रैवेन्यू अर्जित करने का गौरव लेता है।

महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय श्री लालू प्रसाद जी को हमारी मांगें पूरी करने का प्रयास करने के लिए विनती करता हूँ। मेरे साथी सांसदों ने उत्तर, मध्य और दक्षिण गुजरात और कच्छ की रेल सेवाओं की मांगें विस्तृत रूप से चर्चा में रखी हैं। इसलिए इनको न दोहराते हुए और इनका समर्थन करते हुए सौराट्र प्रदेश की रेल सेवा की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ।

महोदय, सौराट्र प्रदेश समुद्र से जुड़ा होने के कारण बहुतेरे बंदरगाह से पूरे उत्तर भारत की ओर आयात-निर्यात का एक बड़ा कोरिडोर बना हुआ है और सबसे ज्यादा रैवेन्यू देने वाला ये रेल सेवाएं हैं। यदि हमारी मांग के अनुसार पोरबंदर, विरावल, पीपाव, गांधीधाम, दहेज आदि बंदरगाहों को रेल कनेक्टिविटी मिल जाये तो काफी मात्रा में यातायात मिल सकता है।

महोदय, इस बजट में सौराट्र में एक भी नई ट्रेन नहीं मिली है। न ही किसी ट्रेन का एक्सटेंशन मिला है और न ही किसी ट्रेन की फ्रीक्वेंसी मिली है। वॉ से हमारी मांग सौराट्र से मुम्बई तक एक नई एक्सप्रेस ट्रेन की मांग है। पूरे सौराट्र को चेन्नई, पूणे, रामेश्वरम, पुरी वगैरह जगहों को जोड़ने की

***The Speech was laid on the Table.**

आवश्यकता है। राजकोट ऐसा एक रेलवे जंक्शन है जहां से यदि आप लम्बे अंतर की ट्रेनों का विभाजन करके आधे डिब्बों को ओखा और पोरबंदर की ओर इनके मूल डेस्टिनेशन पर भेजा जाये और बाकी के आधे को अभी नया ब्राडगेज कनवर्जन हुआ है वे राजकोट-वेरावल-सोमनाथ तक भेजा जाये। इससे आधे सौराट्र प्रदेश को एक भी नई ट्रेन चलाये बिना केवल एक अतिरिक्त इंजन रखकर लम्बे अंतर की सेवाएं प्रदान की जा सकती हैं। उसमें देहरादून-ओखा, पूरी-ओखा, दिल्ली-पोरबंदर, सिकंदराबाद-ओखा, वाराणसी-ओखा ऐसी सब ट्रेनें जो हफ्ते में एक दिन चलती हैं, इनका प्रावधान हो सकता है।

अहमदाबाद जंक्शन पर बहुत लम्बे असें तक जो ट्रेनें यार्ड में पड़ी रहती हैं उनको समयावधि के अनुसार राजकोट, वेरावल या जामनगर तक लम्बाई जा सकती है।

महोदय, सौराट्र और गुजरात यात्रा के लिए प्रसिद्ध है। यहां के निवासी हरिद्वार, ऋतिकेश, मथुरा, जगन्नाथ पुरी, रामेश्वरम पूरे देश के यात्रा स्थल पर भारी संख्या में पूरे साल जाते रहते हैं और इसलिए हमारी मांग है कि देहरादून-ओखा, जम्मूतवी-राजकोट और हावड़ा-ओखा ट्रेन को हफ्ते में दो बार चलाया जाये।

राजकोट-वेरावल ब्राडगेज कनवर्जन के बाद बासजालिया-जेतलसर-ढासा का सेगमेंट ब्राडगेज कनवर्जन बहुत धीमे चल रहा है। जो जल्दी पूरा करने से अहमदाबाद के लिए पूरे सौराट्र प्रदेश को एक नया रेल रूट मिलेगा। हमारी प्रार्थना है कि यह कार्य जल्दी से पूर्ण हो।

इनके साथ हम आपसे विनती करते हैं कि विरामगाम से सुरेन्द्रनगर तक दूसरी रेलवे लाइन की आवश्यकता है। रेलवे डिवीजन ने भी प्रपोजल रेलवे बोर्ड को भेजी है। इनकी पूर्ति होते ही रेलवे बोर्ड को ज्यादा रैवेन्यू मिलेगा। आजकल एक रेलवे लाइन होने के कारण गुड्स ट्रैफिक का कंजेशन और रास्ते में ज्यादा रुकावट आती है। इसी रेलवे लाइन का इलेक्ट्रिकेशन भी साथ-साथ किया जाये यह भी हमारी मांग है।

मैं रेलवे मंत्री से आग्रह करता हूँ कि डीआरएम को और लोकल अधिकारी को ज्यादा पावर दिया जाये ताकि समय-समय पर स्टार्ट ट्रेन चलाने के लिए और लोकल ट्रेन में ट्रैफिक को ध्यान में रखते हुए एक या दो अतिरिक्त डिब्बे जोड़ने के लिए आपको पूरी स्वतंत्रता मिले। इससे अंततोगत्वा रेलवे को ही ज्यादा आमदनी मिलती है और मेला, उत्सव आदि के समय यात्रियों को बेहतर सुविधा। आपने जो नई मॉडल रेलवे स्टेशन का काम शुरू करवाया है उस पर कड़ी निगरानी रखने की आवश्यकता है ताकि काम की क्वालिटी अच्छी रहे। माननीय रेल मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि डीआरयूसीसी और जैडआरयूसीसी को विशेष पावर दिया जाये ताकि सही अर्थ में प्राइवेट पार्टनरशिप करके रेलवे स्टेशन और रेल सुविधाओं में उन सदस्यों का बेहतर उपयोग हो सके और अनेक दाताओं को जोड़ करके कम सुविधा की पूर्ति करें।

गुजरात में अहमदाबाद-गांधीनगर के बीच मेट्रो ट्रेन का सर्वे हो रहा है। लेकिन ये काम कब शुरू होगा उसका कोई उल्लेख बजट में नहीं है। माननीय रेल मंत्री जी जानते हैं कि बिहार, उड़ीसा, उत्तर प्रदेश, राजस्थान, मध्य प्रदेश सभी जगहों से गुजरात में रोजगारी के लिए लाखों लोग आते-जाते रहते हैं। इनके लिए एक भी गरीब रथ का प्रावधान इस बजट में नहीं किया गया है।

मैं आदरणीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि उपरोक्त बातों को ध्यान में रख कर सौराष्ट्र विस्तार को न्याय देने का थोड़ा सा प्रयास करें। तभी आपका ये रेल बजट सबके लिए लाभकारी होगा।

DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR): Orissa is a state below poverty line from the time of Mahatma Gandhi, he said, Orissa is a epitome of Indian poverty from the time of Independence till now we are facing the same poverty. Poverty is our property . We are proprietor of the same property and we are in below poverty line - No. 1 in the country. I do not know why the Central Government is ignoring us. Laluji, you are a dynamic railway Minister, but whatever we demand that is not materialized through your department. You are also true ignoring our State. How many times I have been reminding with my Oriya MP friends, meeting you in your own chamber. We have been discussing relating to KhurdhaBolangir railway link. During the time of NDA Government, due to my personal initiative I could sanction more than altogether 60 crores. Presently, according to our government demands of this project, we need more than 1000 crores. Out of that atleast you should have sanctioned 200 crores minimum. But what you did? In spite of sanctioning atleast 100 crores, you have sanctioned only 20 crores. Within this money how the project would be progressed. How many years it will take to get the thousand - crores? For your kind information this project is linking entire East and West Orissa together and this Khurdha -Bolangir leading from coastal area through entire Adivasi area. This is the only railway link leading on the way from Khurdha to Bolgarhbegunia, Nayagarh, Daspala, Phulbani to Bolangir. All these areas are where the down trodden poor Adivasi, Harijan and Girijana are residing. The economic condition of this would be enhanced after completion of this project. This is a very viable railway link overall in the progress of the State as a whole and can promote the economical condition of the people. How long the time that you would take to allot. Again I pray during your tenure if this project would be completed, entire people of Orissa would be grateful.

*The Speech was laid on the Table.

Apart to that you are also ignoring the entire East Coast Zone. When you are going to inaugurate the official building of East Coast Zone, this zone is highly neglected in India. Some of the office also under this zone is shifted to Andhra and Bengal. This should not be repeated and please pay special attention to strengthen East Coast Zone to promote national integration and from the time of Independence the old and vital bridges and also the rail line is so old, it must be renovated. Necessary immediate funding should be allotted immediately for its renovation and when you are going to start the double line to Puri and another line may be linked to Puri to Konark. In the world heritage you can not see three gigantic monuments in the world within 60 k.m. radius there are about three world heritage located which are Konark, Lord Jagannath and Lord Lingaraj Mandir. Such biggest temple of the globe. Kindly pay your attention and these railway links must be connected immediately to promote tourism to attract tourists, special facilities should be allotted from your side. We need more allocation of funds, we need your proper attention in sanctioning good sum of amount in the next budget.

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): I stand to support the railway budget for the year 2007-08 with some reservation due to not mitigate the long pending demands of West Bengal in general and my constituency Durgapur in particular.

Sir, when I came 1st time in Lok Sabha in the year 1996. I spoke in my maiden speech in Railway Budget since then only one project regarding Bankura-Damodar River Railway has been taken up.

After 60 years of Independence, the project which was taken in 1996 regarding Kumarghat to Agartala and Jammu to Kashmir not yet fulfilled . It is delayed and most important is that the railway line from Agartala to Subroom should be extended.

A large number of accidents take place. What kind of precautionary measures have been taken so far to avoid accidents?.

Now, I only confined to my constituency because Ist speaker from my party has spoken at length towards my State of West Bengal.

In previous budget you have said that Raniganj to Baukura via Durlavpur will be surveyed. You have not focused whether survey has been completed or not.

When the project of that route will be taken up.

Sir, I would also reiterate regarding the survey of Beliatore to Durgapur because you have completed B.D.R. from Bankura to Sonamukhi-Patrasayer via Beliatore which will be extended up to Raina to

Masagaram but if Beliatore to Durgapur which is hardly 20 k.m. is done it will be the gate way of South India to North East. The economic condition will be developed and it will be the shortest route from South India to North-East. A industrial Network has been set up in Barjora-Beliatore area. where many industries have already set up and some are under construction. Specially the owner of industries

* The speech was laid on the Table.

have their suggestion that if a goods terminal is set up in Markha near Beliatore Station of B.D.R. line that will held the industrialist to carry iron ore for their nearly industry. Keeping in my mind the industrial growth of Barjori-Beliatore and to strengthen the economy of that area. You are requested to please at least the order of survey should be given and after that the project will be taken up.

Sir, you are aware that Durgapur is called as 'Rurk' area of Eastern India for its industrial Network. So, Durgapur station should be upgraded as 'model station'. Sir, I am sorry to say that in spite of several deputation given lay daily passenger and the Chairman of Railway Standing Committee along with General Manager of Eastern Railway visited Durgapur Railway Station and the land given by D.P.L. where one train can remain halt and met with the people and told in press that one first passenger train will be introduced soon from Durgapur to Horwah. But nothing has been focused in his budget.

Further I would request you that PatnaPuri Baidyanath dham express should enter Durgapur, presently it runs via Asansol and Asansol-Horwarh Express should be extended up to Durgapur or Bardhanam. To connect Nagpur to Durgapur I would request you to please extend the route from Horwah to Mumbai via Nagpur touching Durgapur Station, extension of Digla Asanasel to Durgapur. In 13th Lok Sabha a road over bridge in Durgapur already sanctioned but still it is pending though State Government of West Bengal already sanctioned 50% amount of R.O.B.

Sir, I congratulate Hon'ble Minister for not increasing passenger fare. But I am sorry to say that any passenger purchase ticket from Durgapur for Asansol-Horwarh Express, it will cost Rs.75/- and if it purchase up and down ticket or from city centre counter it will cost extra Rs.10/- even in Satabdi and Rajdhani Express Rs.20/- will be extra. It is reported that Panagarh Station is less 17 k.m. from Durgapur to Horwarh but if you purchase ticket of Asansol Horwah Express it will cost Rs.85% i.e. Rs.20% extra.

The passengers of Durgapur Railway Station some time they are agitating for want of proper announcement. Sometimes they announce that the train was coming 10 minutes on the platform and after half-an-hour the same train was announced more late. So it is fault of commercial section Asansol division, it should be looked into for proper announcement..

Sir, the stalls which are being utilized by unemployed youths of Pargarh and Durgapur Stations are destroyed by the railway department. I would request you to please erect the stalls as designed by the railway department and distribute among those who were engaged in that stall. It will not only provided job but also railway department will be able to earn more revenue.

Lastly I would request you to please fulfill your word that hawking license should be given immediately. Yesterday i.e. on 8th March, 2007 a large number of contract labours, railway hawkers, vendors coal & ash workers were gathered in Parliament Street to protest against for not fulfilling their demands.

The Commission vendors who retired on not attaining 60 years be immediately reinstated. All license porters be adjusted – Supreme Court orders for absorption of workers formerly engaged for coal and ash etc. handling workers under contract be implemented without delay.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN (BHATINDA) : Sir, I thank you for the opportunity given to me to speak in my mother-tongue Punjabi on the Railway Budget, 2007-2008. I hail from Shiromani Akali Dal and will voice the opinion of my party regarding the Railway Budget.

Sir, in this Budget, the Hon. Minister has tried his best to play to the gallery. In his typical style, he has laced his Budget speech with many couplets. However, a close look at the Budget reveals that it is nothing but old wine in new bottle. There is nothing new in this Budget. Sir, trains are an important mode of transport used widely by the people. Ensuring safety and security of passengers and trains is the need of the hour. However, the Railways have failed miserably in this task. Although, this is the age of computers and computerization, train-accidents are on the rise. There are frequent head-on collisions between trains. Trains also keep on derailing due to technical errors. There is a great loss of life and property in these accidents. In this Budget, no initiative has been taken to ensure the safety and security of passengers and trains.

More facilities should be provided to the common passengers. The Hon. Railway Minister had made tall promises in his earlier Budgets too. New trains were announced with much fanfare. A much-hyped new reservation policy was to be started. The condition of Railway Stations was to be improved upon. However all these assurances have proved to be empty promises.

Hygiene is a casualty in the trains and at the Railway Stations. The Hon. Railway Minister and the officials of the Railway Ministry should travel in the trains along with the ordinary passengers. Only then will they realize the miserable condition of hygiene in the Railways.

* English translation of the speech originally delivered in Punjabi.

The Budget mentions that 300 Railway Stations will be modernized. Eight new Garib Raths have been announced. I congratulate the Hon. Minister for these ambitious announcements. However, I would like to know from the Hon. Minister whether he has fulfilled all the promises made in the last year's Railway Budget? More promises are being made every year whereas the earlier promises remain unfulfilled. Promises made in the earlier Railway Budgets regarding creation of Model Railway Stations, laying of new Railway lines and starting Garib Raths are yet to see the light of the day.

Bhatinda Railway Station in my constituency is a glaring instance of apathy of the Railway Ministry. Three years ago, it was announced in the Budget that Bhatinda Railway Station will be developed into a model Railway Station. However, nothing has been done there till now.

The Hon. Railway Minister says that the turnaround in the fortunes of the Railways is due to the hard work of the Railway employees. However, he has conveniently forgotten the promises he had made to these very employees. The Railway employees get a meager salary. There are no avenues for promotion for the group C and group D Railway employees. Stagnation in job is breeding disaffection. Gangmen, Gatemen, Guards, Gardeners, Sweepers etc. retire from the same post even after 30 to 35 years of employment. There is no promotion-schedule for these employees. On the other hand, the Officers of Railways have a time-bound promotion-schedule. New recruitments are not being done and the employees are over-burdened with work. Adequate number of train-drivers are not there. This, too, is a cause of train accidents, as the drivers are put on duty for long durations. 50% Railway employees do not have Official accommodation. Many employees live in J J clusters that have mushroomed on Railway lands. There is no provision of potable water, electricity or sanitation in these J J clusters. The existing Railway quarters are hundred years old structures. In the absence of repair and proper maintenance, it is dangerous to live in them.

The Railway employees have to trudge long distances ranging from 10 to 50 Kms to reach Railway hospitals or dispensaries. These hospitals and dispensaries are devoid of lady doctors, specialists, laboratories, X-ray machines, medicines, operation theaters etc. There are no ambulances in these hospitals and patients who require medical attention at odd hours in the night have to fend for themselves. The Official dress provided to the hospital employees is made of sub-standard material and cannot be worn.

Over the years, thousands of carpenters and masons in the Railways have met with accidents while performing their official duty. They are yet to be compensated by the Railways.

The SCs and STs are always neglected in the Railway Budget. Thousands of posts of SCs and STs are lying vacant. This Budget is silent about filling this backlog. There is no provision of reservations for SCs and STs in the Catering System, Book Stalls and PCO stalls etc. being run by the Railways.

Terminally ill patients and their attendants are granted 75% exemption in the fares. However, no reservation facility is provided to them. As a result, they have to shell out the entire amount if they want reserved seats. So, exemption in the fare of reservation should also be provided to these patients.

Most of the Railway Stations have no facilities for the handicapped, aged and ill people. Trains are often late and the passengers are a harried lot.

The people of Punjab are very disappointed. Successive Railway Budgets have totally ignored the genuine demands of the people of Punjab. Promises made in the Budget have not been fulfilled. In last

year's Budget, an announcement had been made regarding laying of a new Railway line between Rama, Maur and Talwandi Sabho. It has not yet seen the light of the day. No Shatabdi or Express train plies on the Bathinda-Jhakhar-Delhi route. It has been the demand of the people for the last 3 years but the Budget is silent regarding this demand. Chandigarh has not been linked yet with Jammu and Srinagar. Work on Chandigarh-Ludhiana Railway line is yet to start. There is no direct train from Bhatinda to Jammu that could ply via Bhuccho Mandi, Rampura Mandi, Barnala, Dhuri, Ludhiana and Jalandhar. Malerkotla too, is located on this route. It houses the shrine of Pir Baba Hyder Sheikh. Thousands of pilgrims flock to this holy city to pay their obeisance at the shrine. Ludhiana is the industrial hub of Punjab. Jalandhar is known for its sports good and is a centre of science and technology. It is also known for its renowned educational institutions. People from all parts of Punjab visit the Vaishno Devi shrine near Jammu. However, the Railway Budget has ignored all these factors and has offered nothing to Punjab.

There has been a long-standing demand of the people of Punjab that a train be started to link all the five Takhts or holy places of Sikhs. These are Amritsar, Anandpur Sahib, Patna Sahib, Damdama Sahib and Hazoor Sahib. In 1999, a train named Parikrama Express had been announced by the then Railway Minister. However, there has been no mention of this train in any Railway Budget for the last 3 years. Step-motherly treatment has been meted out to Punjab on the freight- corridor issue too. The freight-corridor in Punjab ends at Ludhiana. It should be extended to Amritsar. Ludhiana and Amritsar are centres of trade and commerce in Punjab. We are trying to improve our trade-relations with Pakistan. As such, the freight-corridor must be extended to Amritsar. Amritsar is a holy city. Lakhs of devotees visit this city to pay their obeisance at the Harmandir Sahib. Lakhs of devotees from neighbouring states like Rajasthan, and Haryana, and from Ferozepur and Bhatinda visit Amritsar. However, they are put to a lot of hardship as they have to travel by bus via Jalandhar. It takes a lot of time. If Bhatinda, Ferozepur and Amritsar are linked by Railways, it will go a long way in helping these pilgrims and passengers. Hence, adequate funds should be granted so that the work of the Abohar-Fazilka Railway line is expedited. The coaches of inter-city Ganganagar-Ferozepur Express are in a very bad condition. The compartments of the trains emit a foul smell. The toilets stink. Two new AC chair car coaches should be attached to this train. The Mumbai-Ferozepur Janata Express should also be provided with two new AC chair cars.

Some facilities have been provided to women in the Budget and I thank the Hon. Minister for this step. However, it is not enough. The Railways must ensure the safety and security of women passengers. Police-women too, should be deputed on all trains in the compartments for women. Special facilities should be provided for students of Punjab who want to pursue education in other states.

Prior to independence, there was a proposal to link Qadian, Hargobindpur and Beas. However, for the last 60 years, nothing has been done in this matter. There are many other genuine demands of Punjab. However, due to dearth of time, I am not in a position to outline them.

This Railway Budget has meted out a step-motherly treatment to the genuine demands of Punjab. We, the members of Shiromani Akali Dal, are deeply disappointed at the neglect of the genuine demands of Punjab in successive Railway Budgets. If our just demands are not met, the people of Punjab will lose faith in the Railways.

श्री रविन्दर नाइक धारावत (वारंगल) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको तेलंगाना राट्ट समिति की तरफ से धन्यवाद देता हूं। लालू जी द्वारा जो रेल बजट पेश किया गया है, उससे प्रजा खुश है, लालू जी भी बड़े खुश हैं और हम भी खुश हैं। लेकिन आंध्र प्रदेश में रेलवे की तरफ से जो काम पचास सालों में किये जाने थे, विशेष रूप से तेलंगाना रीजन की बात में आपके सामने रखना चाहता हूं। आंध्र प्रदेश में करीब 6 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन में से केवल 1200 किलोमीटर रेल लाइन ही तेलंगाना रीजन में दी गई है। उस समय निजाम स्टेट के जमाने में जो रेलवे स्टेशंस, रेलवे लाइन्स में इजाफा करने के लिए गुजारिश की गई थी, जिसमें एक रेलवे लाइन मनोहराबाद-कोतपल्ली सैंक्शन हुई, जिसके लिए केवल एक लाख रुपये का प्रावधान रखा गया है। दूसरा काजीपेट-वारंगल आर.ओ.बी. की सात करोड़ की प्रोजैक्ट है, जिसके लिए पांच लाख का प्रावधान रखा गया है। दूसरी महबूबाबाद जहां आर.ओ.बी. की जरूरत नहीं थी, वहां आर.यू.बी. की जरूरत थी। लेकिन वहां आर.यू.बी. सैंक्शन नहीं हुआ। लेकिन दूसरे आर.ओ.बी. का सैंक्शन हुआ, जिसके लिए भी केवल एक लाख रुपये का प्रावधान किया गया है। तीसरा आर.ओ.बी. केसमुद्रम, एल.सी.77, 78 बड़ी मुश्किल से काफी दिनों के बाद केसमुद्रम आर.ओ.बी. की सैंक्शन दी गई, लेकिन उसके लिए भी एक लाख रुपये का प्रावधान किया गया है। [\[MSOffice51\]](#)।

इससे यह ज़ाहिर होता है कि बैकवर्ड तेलंगाना रीजन में जो भी कार्यक्रम रेलवे अब ले रहा है, वह पचास साल के बाद ले रहा है। उसके लिए एक-एक लाख रुपये की धनराशि का प्रावधान इसमें रखा है। जो रेलवे में इतिहास दिखाया जा रहा है, इसके लिए भी मुझे दुख से कहना पड़ता है। काजीपेट जो गेटवे ऑफ साउथ इंडिया का महत्वपूर्ण जंक्शन है, इस जंक्शन में वहां पर एक डिवीजन रेलवे हैडक्वार्टर है। लेकिन मैन्युफैक्चरिंग यूनिट के लिए पचास साल से वहां डिमांड की जा रही है। आज लालू जी ने कुल चार प्रोजेक्ट्स का जिक्र किया है जो वे लेने जा रहे हैं, जिसमें एक मधेपुरा में है और एक राय बरेली में है। पचास साल के बाद तो प्रोजेक्ट लिये जा रहे हैं, इसलिए इन तीन प्रोजेक्ट में कम से कम काजीपेट जैसी जगह में यूनिट का लगना बहुत जरूरी है और वहां एक यूनिट जैसे कि 1100 मेन लाइन पैसंजर कोच और दूसरा 150 मेन लाइन डीजल लोकोमोटिव यूनिट, तीसरा 120 मेन लाइन इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव यूनिट, चौथा एक लाख व्हील डिस्क यूनिट, कम से कम इनमें से तेलंगाना रीजन जो पिछड़ा इलाका है जहां पर कई दिनों से मांग की जा रही है कि काजीपेट में एक यूनिट लगाया जाए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र वारंगल में एक जंक्शन है, जो डोरनाकल के नाम से जाना जाता है। वारंगल से खम्मन तक जो मेन रेलवे लाइन है, वहां वारंगल-एलगुरु-रंगमपेट-नेक्कोंडा-महीबाबाद-डोरनाकल और खम्मन इन जगहों के बीच में जितने भी स्टेशंस हैं, वहां पर आज तक कोई प्लेटफॉर्म नहीं बना और कोई पैसंजर एमीनिटीज नहीं है। वहां निजाम के जमाने के बने हुए रेलवे स्टेशंस और लाइन्स हैं। उसके लिए भी मैं रेलवे से तुरंत ही ध्यान देने की गुजारिश करता हूं।

एक और महत्वपूर्ण हमारी वारांगल म्युनिसिपल कॉरपोरेशन है जिन्होंने रिक्वेस्ट की थी और राज्यसरकार ने भी फुट-ओवरब्रिज के लिए मान लिया था जहां पर हजारों लोगों के लिए बहुत मुश्किल हो रही है। तेलंगाना का जो महत्वपूर्ण शहर वारांगल है, जो मेरा निर्वाचन क्षेत्र भी है जहां से मैं रिजर्व कैटेगरी में रहते हुए भी जनरल सीट से चुनकर आया हूं। वहां पर हमने कई दिनों से फुटओवरब्रिज के लिए रिक्वेस्ट की थी लेकिन उस बारे में भी यहां कोई जिक्र नहीं किया गया है। मैं रेलवे कंसल्टेटिव कमेटी का मੈम्बर भी हूं। मैं इस बारे में रेलवे बोर्ड की नॉलेज में भी यह बात लाया हूं। एक बंजरपल्ली, बंजारों का तांडा, दूसरा सिगनल तांडा, जहां पर तीन बंजारों के तांडे हैं। वह सिगनल तांडा यानी रेलवे के सिगनल का उन लोगों ने नाम लगा लिया है और वह तांडा रेलवे ट्रैक से घिर गया है और बाहर जाने के लिए उन लोगों को रास्ता नहीं मिल रहा है। इसलिए तीन हजारों बंजारों को बाहर निकलने के लिए परेशानी है। इसके लिए हमारे साउथ सेन्ट्रल रेलवे ऑथोरिटीज ने प्रपोजल दिया और देते-देते यह कंडीशन लगाई है कि इसके लिए राज्य सरकार पैसे दे या एमपीलैड से पैसा दिया जाए।

सर, हमें एमपीलैड में दो करोड़ रुपया मिलता है। यदि आरयूबी के लिए जहां पर डोरनाकल सिगनलतांडा के पास आरयूबी के लिए एक करोड़ रुपये की लागत लगेगी। अगर मैं एमपीलैड से एक करोड़ रुपया दे दूंगा तो बाकी निर्वाचन क्षेत्र में मैं क्या करूंगा? रेलवे की यह गलती है कि रेलवे ने पूरे बंजारा तांडव को रेलवे ट्रैक से घेर लिया है। रेलवे मिनिस्ट्री इसे खुद लेकर यहां पर एक आरयूबी बनाने की कोशिश करे जिसका प्रस्ताव साउथ सेन्ट्रल रेलवे से आया हुआ है।

तीसरे, बंजरपल्ली, जहां पर 15 बंजारों के तांडे हैं जहां उनका मंडल हैडक्वार्टर जाने के लिए और गांवों को जाने के लिए रेलवे ट्रैक क्रॉस करके खेती के लिए जाना पड़ता है। जहां पर आज तक कई लोगों के एक्सीडेंट हुए और गाय, बैल और भैंसों के भी एक्सीडेंट हुए। वहां के लिए अभी रेलवे ऑथोरिटीज ने बड़ी मुश्किल से एक प्रस्ताव बनाया है। उसको भी राज्य सरकार को देने के लिए कह दिया है। आपको राज्य सरकारों की हालत पता है कि जो पैसा केन्द्र से जाता है, उसी पैसे को ये घुमाते हैं। लेकिन वहां देने का कोई प्रावधान नहीं रखते हैं। मैं इस संदर्भ में एक-दो प्वाइंट कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा।

इसलिए मैं दोनों जगहों पर बंजरपल्ली और डोरनाकल में जो सिगनलतांडा है, रेलवे मिनिस्ट्री मेहरबानी करके क्योंकि यह पिछड़ा इलाका है, ट्राइबल एरिया है जहां पर तीन लाख बंजारा ट्राइबल्स हैं जिन्होंने मुझे चुनकर भेजा है। इसलिए मैं उन लोगों की तरफ से गुजारिश करता हूं। यहां पर हमारे वेलु जी बैठे हैं।

उपाध्यक्ष जी, वेलू जी यहां बैठे हुये हैं, उन्हे मालूम है। वह कहते हैं कि एमपीलैड्स में पैसा दे दो। अगर सरकार यह 5 करोड़ रुपये एमपीलैड्स कर देती है तो हम दे सकते हैं। लेकिन सरकार हमें पैसा और नहीं देना चाहती है। हमारे रेल मंत्री श्री लालू जी बार बार कह रहे हैं कि रेलवे को 20 हजार करोड़ रुपये का लाभ पहुंचा है। क्या ट्राइबल एरिया के लिये रेल विभाग डेढ़ करोड़ रुपया नहीं दे सकती ?

मेरी गुजारिश है कि इस पिछड़े एरिया के लिये डेढ़ करोड़ रुपया सैंक्शन कर दीजिये।

उपाध्यक्ष जी, मैंने बार बार द्रोणाचलम जं. की बात कही है। वहां इनफ्रास्ट्रक्चर, बिल्डिंग की फैसिलिटीज हैं, रेलवे एक यूनिट लगा सकती है लेकिन आज तक इस तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। मेरी गुजारिश है कि इस ओर ध्यान दिया जाये। आदिलाबाद में बस्तर एक ट्राइबल एरिया है जो पिछड़ा हुआ है। वहां लालू जी जा चुके हैं। मैंने नके सामने द्रोणाचलम, बंजरपल्ली का जिक्र कर दूं कि वहां के लोग परेशान हैं। सिगनल टांडा के लिये डेढ़ करोड़ रुपया चाहिये। वह रेल विभाग को निर्देश करें तो यह काम हो सकता है, इस बात का मुझे पूरा भरोसा है। रेलवे को 20 हजार करोड़ रुपये का फायदा बताया जा रहा है, केवल डेढ़ करोड़ रुपया चाहिये, वह रेलवे कर सकती है। इसी प्रकार आदिलाबाद में बस्तर नामक जगह पर एक सरस्वती का टैम्पल है जो बहुत फेमस है। लोग दूर दूर से दर्शन करने आते हैं। वहां रेल लाइन बिछाये जाने के लिये रिक्वेस्ट कर चुका हूं। इसके अलावा मनहूर-रामागुंडम बंजरपल्ली एरिया के सर्वे के लिये कहा है। इसी तरह भद्राचलम रोड और कुवूर के लिये एक नई लाइन बिछाये जाने की प्रार्थना कर चुका हूं। यह तेलंगाना का महत्वपूर्ण क्षेत्र है। लोग बार बार आंदोलन कर रहे हैं। लालू जी ने भी तेलंगाना राज्य के लिये खुलकर कहा है। मेरी प्रार्थना है कि वहां सर्वे के लिये निर्देश दें ताकि काम को बल मिले।

SHRI TAPIR GAO (ARUNACHAL EAST): Hon. Deputy-Speaker, Sir, we are very happy that this year, Lalu-ji has presented Rs. 20,000 crore profit Railway Budget. The countrymen really need such a Railway Budget. This is a dream Railway Budget, which Lalu-ji has fulfilled. From my side and on behalf of the people of Arunachal Pradesh, I really extend thanks to Lalu-ji. A new railway line has been extended to Arunachal Pradesh from Rupai to Parshuram Kund. That is why, on behalf of my people as also on behalf of the North-East, I really thank Lalu-ji.

But, Sir, the General Budget is really a confusing Budget, where we have been confused by the Finance Minister. We all know that there are differences among the UPA partners. But please for God's sake, the differences should not be reflected in the General Budget. While Lalu-ji's Railway Ministry has mentioned that there are four national projects in the North-Eastern Region, namely Rangya-Murkongselek, Bogibil Bridge, Dimapur-Kohima, and Ariya to Barnihat, I am sorry to say that the hon. Finance Minister has shown his differences with Lalu-ji or within the UPA, I do not know, and he has made a mention of only the Bogibil Bridge. This is very disheartening for the people of Northern Assam and for the people of Arunachal Pradesh.

Therefore, I would urge upon this Government that whatever has been mentioned by the hon. Minister of Railways in his Budget about the four national projects in the North-Eastern Region, should be considered.

14.49 hrs. (Shrimati Sumitra Mahajan *in the Chair*)

Madam, I am the only Member of Parliament in this august House, in whose State, there is no railway connection. The entire country has been spreaded like a spider net, and the railways network has been extended all over the mainland of this country. Yesterday, I was surprised to hear what hon. Mistry-ji was saying.[\[r52\]](#)

He was demanding three-lane railway line. It made me surprise because there is no railway connection in Arunachal Pradesh.

Lalu *ji*, here I would like to remind you that in the last financial year, in 2005-06, you had included Murkongselek to Pasighat for survey and investigation. But in this current Railway Budget, you have not highlighted the same Murkongselek to Pasighat, which goes to my district headquarters where most of the business communities are from Bihar. That is why, they need connectivity. The people of Arunachal Pradesh need connectivity.

Madam, there is a very famous saying in the Assamese language, which the hon. Minister for Parliamentary Affairs, Shri Handique will also remember. "*Kabolo diley hubolai visare*". When you give food to a person, he will ask for shelter also. Likewise, the main land has been spread. More than 65,000 kilometres of railway network has been spread but we have to look towards Arunachal Pradesh. We have to

look towards Sikkim also. *Lalu ji*, I would request you that out of Rs.20,000 crore net profits in this year, kindly extend a few hundred crores of rupees to Arunachal Pradesh so that we can proudly say that we are really connected with railways.

Madam, here I would like to give one example. Right from the very beginning, there is a train called Arunachal Express from Guwahati to Murkongselek. That train is in the name of Arunachal Pradesh. But that train has never entered the territory of Arunachal Pradesh till today. Therefore, we need connectivity, and the connectivity of railways should not always tally with the economical viability. For the national integrity and for the national security of this country, the extension of railways to Arunachal Pradesh is very important. If there is no economical viability, why should China claim the territory of Arunachal Pradesh? China is having economical viability to claim the territory of Arunachal Pradesh but our Railway Department in this country, or the Hindustan Railways is not having any viability to extend railway connection to Arunachal Pradesh.

MADAM CHAIRMAN : Please conclude.

श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व): वहां रेलवे लाइन भी नहीं है। यहां भी समय नहीं देंगे तो इस सदन में हमारी जगह कहां है?

Therefore, Madam, I would like to request this UPA Government to provide for the broad gauge extension from Rongiya to Murkongselek. *Lalu ji*, last year you had mentioned that there would be an extension of broad gauge from Rongiya to Murkongselek. Why cannot that Murkongselek be extended to Pasighat? It is only a 30-kilometres line to enter Arunachal Pradesh. It may kindly be noted by the hon. Railway Minister that Rongiya to Murkongselek, which has been proposed under the national project, should be extended up to Pasighat.

Here I would like to request another new rail line for the people of Arunachal Pradesh from Ledo to Miao and from Ledo to Joirampur because those particular two places in Arunachal Pradesh are the oil well and the coal belt of that State. Therefore, this new line may kindly be included in future so that the people of that part of Changlang district of Arunachal Pradesh will also get the benefit of the railway service. It is very important to connect Joirampur because we are going to have international border trade with Myanmar up to Kunming. Therefore, connecting Joirampur by railway is very important for the future of the country.

Lalu ji will be very alert of the North-East Frontier Railway. It is having one Division in West Bengal and one Division in Bihar. Bihar is our elder brother for the North-Eastern region. West Bengal is also our elder brother. But why are you connecting always with one Division from West Bengal and Bihar?[\[MSOffice53\]](#)

The people of Arunachal Pradesh and the people of North-Eastern region need a separate railway division for the N.F. Railway. In the last two years, the Railways have held recruitment for 200 posts in the N.F. Railway. Out of 200 posts, only 47 candidates have been selected from Assam and one candidate from Manipur. There is no candidate selected from Sikkim, Arunachal Pradesh, Nagaland, Mizoram, Tripura and Meghalaya. Therefore, we need to have a share in the Railway department. The people of that area, those belonging to the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes also require to be absorbed in the Railway service. It is an injustice to the people of that region.

I am not discussing much about the aspects of safety, cleanliness and other aspects what the hon. Members have mentioned in this august House. I am concerned with the connectivity. Therefore, I would like to request again and again on this aspect. I have been asking for three years. Last year when I delivered my speech in this House, in reply to me, one official has written that there is railway connectivity in Arunachal Pradesh to Bhalukpunj. I urge upon such railway officials to visit Bhalukpunj as to where the railway line ends. That is within Assam. The same name is shared by Assam and Arunachal Pradesh. Madam, it should be taken up seriously.

China is going to extend 240 kilometres beyond Lhasa in the Himalayan range. Why can we not extend the railway line to the North-eastern State Capitals?

सभापति महोदया : आपने अच्छे तरीके से अपनी बात रखी है, अब आप कंकलुड कीजिए।

SHRI TAPIR GAO : Madam, I am concluding. This is a question of some 30 kilometres, and 40 kilometres and 70 kilometres. So, the extension of the Railways should be for the interest of the nation, for the integration of the nation and for the security of the nation. Connecting Railways to Arunachal Pradesh should not be tallied with the economical viability.

With these words I conclude. Madam, I hope and I would wish that hon. Minister Lалуji will carry forward the Railways to Arunachal Pradesh.

SHRI A.V. BELLARMIN (NAGERCOIL): Madam, I congratulate the hon. Railway Minister for having buried deep the old "moth eaten maxim" that the cost will go up after the Budget. By his commendable magical exercise in his passenger-oriented Rail Budget, not only did the fares and freights not hike but they were marginally reduced.

The Indian Railway under his aegis have turned in another sterling performance in 2006-07 enabling the Minister to move beyond consolidation. He has also looked at expansion and competition in a new light. The salient features of the Railway Budget are: AC and sleeper class fares were lowered; 20 per cent surcharge cut in super fast trains; 50 per cent concession to students taking up UPSC Examinations; special coaches for milk, vegetables; eight *Garib Rath*s for *Aam Admi*; cushioned seats replacing the century-old wooden planks; and increase in the number of sleeper coaches. All these ventures in the Budget are laudable and welcomed.

Amongst 32 trains for the country, five trains are for Tamil Nadu. The Minister deserves all round appreciation from the people of Tamil Nadu. My special gratitude is due to him for having satisfied the people of Kanyakumari district, and the daily Nagercoil-Coimbatore Express train was their dream boy for all these years. Also the restoration of Kottayam passenger is yet another reason for their relief.

Still there are long felt demands of Kanyakumari people remained unanswered in the Budget. Besides, there were demands for trains from Nagercoil to Tanjore, Nagapattinam and Velankanni; Nagercoil to Bangalore; additional passenger trains in Tuticorin and Trivandrum; expansion of Quilon-Madurai passenger train up to Trichy; and connecting train to Tuticorin and Mysore from Nagercoil.

*The Speech was laid on the Table.

A demand that all the trains should depart and culminate at Kanyakumari is a matter of accomplishment to fulfil the vision of linking Kashmir and Kanyakumari by rail, as Kanyakumari is the place of international tourist importance, the confluence of tri-sea.

Also apart from developing the infrastructure such as doubling of the line from Chennai-Kanyakumari and Trivandrum-Kanyakumari, the setting up the railway station at Parvathipuram, which is the heart of the city, is the imperative need of the people.

A coastal line from Chennai to Trivandrum along the shores of Nagoor, Velankanni, Tuticorin, Tiruchendur will be travel sweetened with natural panorama.

Before concluding, I would like to request the hon. Minister to fulfil my oft-repeated demand of absorbing the casual labourers, who were sent out of job in 1980s as per the Supreme Court order. The Act Apprentices who are remaining to be absorbed should also be accommodated in eligible categories. I also request the Minister to consider the recognition of Employees' Unions through secret ballots as already accepted so that the pseudo-Union functionaries may be weeded out.

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) : महोदया, पुरानी कहानी है एक राज्य पर दूसरे राजा ने आक्रमण किया। आक्रमण करने वाली सेना जैसे-जैसे नजदीक आती गई सैनिक अपने राजा को कार्रवाई करने के लिए आग्रह करते रहे, परन्तु राजा अपनी मस्ती में ही रहा, जब आक्रमणकारी सेना महल तक पहुंच गई तो उसके पहुंचने की सूचना राजा को मिली और राजा महल छोड़कर भाग गया और प्रजा पराधीन हो गई। ऐसी ही परिस्थिति रेल भवन की है। योजना की वास्तविकता तथा उसके धरातल से संबंध के स्थान पर ऊपरी लोकप्रियता प्राप्त करने की दृष्टि से रेल बजट प्रस्तुत किया गया है। कल तकलीफ शुरू होने पर यही मंत्री हाथ ऊंचा करेंगे।

किराया न बढ़ाना एक अच्छी परम्परा हो सकती है, बशर्ते इसका दूरगामी परिणाम रेलवे की वित्तीय स्थिति पर न हो। प्रस्तावित बजट में रेल किराया बढ़ाने से बचने के लिए अन्य उपाय बजट के पूर्व से ही कर लिए गए, जैसे यात्रियों में तत्काल आरक्षण के लिए 10 प्रतिशत के स्थान पर 30 प्रतिशत शायिकाएं आरक्षित की जाने लगीं, जिसका सीधा अर्थ यह हुआ कि सामान्य यात्रियों को 30 प्रतिशत सीटें कम उपलब्ध हुईं और 30 प्रतिशत सीटों के लिए अधिक धनराशि वसूली जाने लगी, जो सामान्यतः उस यात्री गाड़ी के लिए प्राप्त होने वाली आय को करीब 40 प्रतिशत बढ़ा गई। इस तरह से सामान्य यात्रियों की सुविधाएं तो कम हुईं व अपरोक्ष रूप से किराया राशि भी बढ़ा दी गई। यही रास्ता यात्री गाड़ियों को सुपर फास्ट की श्रेणी में रखने के लिए अपनाया गया। इस बजट में एक बात और कही गई है कि किराया तो नहीं बढ़ाया, लेकिन आरक्षण करते समय यदि आपको लोअर बर्थ नहीं मिली और लोअर बर्थ की मांग की तो आपको उसके लिए ज्यादा चार्ज देना पड़ेगा।

माल ढुलाई वैगनों में ओवल लोडिंग को नियमित कर आमदनी बढ़ाई, दूसरी ओर इस बजट में एकसैस लोड वाली वैगनों को चालित करने का निर्णय लिया गया। ज्यादा भार ढोने वाली मालगाड़ी तथा अधिक गति से चलने वाली यात्री गाड़ियां दोनों ही दशा में रेलवे ट्रैक पर बढ़ रहे दबाव व उस अनुरूप क्षरण के संबंध में कोई नीति स्पष्ट रूप से बजट में नहीं दीखती। जहां तक आंकड़ों का खेल है, पटरियों के आवश्यक बदलाव के लिए अत्यंत अपर्याप्त धनराशि का आबंटन किया गया है। जो इस बात का द्योतक है कि भविय में उनके टूट-फूट से दुर्घटनाएं बढ़ेंगी तथा अततः रेलवे की वित्तीय पर अत्यधिक भार पड़ सकता है। जो तात्कालिक रूप से अच्छी वित्तीय स्थिति को दर्शाने

वाली परिस्थिति की वास्तविकताएं आम आदमी को महसूस कराएंगी। अब भी समय है जब दिखावे के स्थान पर हम सच्ची वास्तविकताओं का सामना करें।

*The Speech was laid on the Table.

जहां तक यात्री सुविधाओं का प्रश्न है, यात्री गाड़ियों के रख-रखाव का मानक 2500 कि.मी. के स्थान पर 3500 कि.मी. किया जाना प्रस्तावित है, परंतु इस स्तर पर ले जाने के पूर्व अच्छी क्षमता वाले डिब्बों का निर्माण व उनके रख-रखाव की उच्च क्षमता आवश्यक है। जिस ओर पर्याप्त ध्यान दिया जाना आवश्यक है। मैं यात्री सुविधाओं की दृष्टि से अपने क्षेत्र की बात करूंगी। प्रथमतः रतलाम-खंडवा आमान परिवर्तन की केवल सैद्धांतिक स्वीकृति दी गई है, जबकि इस परिवर्तन को उच्च प्राथमिकता दिया जाना आवश्यक था। जिससे उत्तर से दक्षिण को जोड़ने वाली सबसे कम दूरी वाले मार्ग से न केवल यात्रियों को वरन रेलवे के लिए भी एक लाभप्रद मार्ग उपलब्ध हो सकेगा तथा अन्य लाइनों का दबाव भी कम किया जा सकेगा। परंतु इसको प्राथमिकता न देकर विभाग ने अपनी अदूरदर्शिता तथा अपरिपक्वता ही दिखाई है। ऐसा ही उदाहरण मक्सी-देवास-इंदौर-गोधरा रेलवे लाइन निर्माण का है, जिस पर इस बजट में केवल 6 करोड़ रुपये की धनराशि ही आबंटित की गई है तथा यह प्रचारित किये जाने की कोशिश की है कि सरकार आदिवासी हितों का ध्यान रख रही है। वास्तविकता में एन.डी.ए. के कार्यकाल में मक्सी-देवास मार्ग में 42 करोड़ रुपये की लागत से कार्य पूर्ण किया गया था तथा विगत 3 वर्षों में 40 करोड़ रुपये की धनराशि देने के पश्चात भी जमीनी वास्तविकता पर एक पैसे की राशि व्यय नहीं की गई। ऐसे में 40 करोड़ रुपये के व्यय से कुछ भी प्राप्ति रेल विभाग को नहीं हुई, जिससे यह व्यय नकारात्मक होता है। आवश्यक यह था कि विगत 20 वर्षों से स्वीकृत इन लाइनों को प्राथमिकता देकर पूर्ण किया जाना था।

यात्री गाड़ियों की दृष्टि से इंदौर-पूना यात्री गाड़ी नियमित की जानी आवश्यक है, जिससे इंदौर मुंबई के मध्य बढ़ते यात्री दबाव को बिना कोई अतिरिक्त गाड़ी चलाये कम किया जा सकता है। इस यात्री गाड़ी के फेरे बढ़ाये जाने की घोषणा स्वागत योग्य है। परंतु फेरे बढ़ाने के लिए दिये जाने वाले अतिरिक्त रकम से ही इसे नियमित रूप से चलाया जा सकता है। इस पर विचार किया जाना आवश्यक है। इंदौर-नागपुर यात्री गाड़ी को हैदराबाद होते हुए बंगलौर तक बढ़ाये जाने के प्रस्ताव को विगत दो वर्षों से टाला जाता रहा है, जबकि इसी मार्ग पर यात्री गाड़ियां बढ़ाई जाती रही हैं। इंदौर एक उभरता हुआ आई.टी. शहर है तथा इसका सीधा सम्पर्क प्रमुख आई.टी. शहर हैदराबाद/ बंगलौर से होना आवश्यक है, जिसका लाभ अंततः प्रदेश व देश के विकास में होता है।

इंदौर-हावड़ा-क्षिप्रा एक्सप्रेस, इंदौर, त्रिवेन्द्रम, अहिल्यानगरी, इंदौर, पटना एक्सप्रेस ऐसी गाड़ियां हैं जिनके फेरे विशेष रूप से क्षिप्रा व अहिल्यानगरी एक्सप्रेस के फेरे विगत 15 वर्षों से नहीं बढ़ाये गये। मैं समझती हूँ कि इस ओर भी ध्यान देना आवश्यक है। इंदौर के बढ़ते हुए व्यावसायिक व औद्योगिक आकार को देखते हुए इंदौर स्टेशन के विस्तार की दृष्टि से इंदौर में एन.टी.सी. मिलों की जगह प्राप्त कर नया स्टेशन व विचरण क्षेत्र बढ़ाया जाना आवश्यक है अथवा इसी स्थान का उपयोग रख-रखाव के लिए किया जाना विभाग के हित में ही होगा। इस संबंध में मैं विभाग से विगत तीन वर्षों से आग्रह कर रही हूँ। डालमियानगर बिहार के बंद कारखानों की जमीन राजनीतिक उद्देश्य साधन के लिए रेलवे 140 करोड़ रुपये में खरीद लेती है, जहां पर रेलवे की कोई योजना नहीं है। लेकिन जहां आवश्यक है, ऐसी इंदौर की एन.टी.सी. की जमीन जो केवल 20 करोड़ के आसपास है, बार-बार निवेदन करने पर भी रेल विस्तार के लिए इस जमीन को खरीदने पर रेल विभाग जरा भी ध्यान नहीं दे रहा है।

इंदौर की जनता को व्यापार आदि के लिए विभिन्न कार्यों के लिए मुंबई जाना पड़ता है। वहां इन लोगों की काफी तादाद है। उनको लोकल ट्रेनों में प्रवास करते समय कई समस्याओं का सामना करना पड़ता है। मुझे लगता है कि इस बजट में मुंबई की उपेक्षा की गई है। मुंबई से केन्द्र सरकार के कोष में करों के माध्यम से 40 प्रतिशत धनराशि दी जाती है तो महाराष्ट्र सरकार को 60 प्रतिशत धनराशि दी जाती है। 2005-2006 में मुंबई उपनगरीय रेल सेवा को रुपये 94.00 करोड़ का मुनाफा हुआ तो कोलकाता में रुपये 629.00 करोड़ और चेन्नई में रुपये 135.00 करोड़ का घाटा हुआ। फिर भी मुंबई के साथ अन्याय हुआ है।

मुंबई लोकल ट्रेनों की भीड़ को कम करने के लिए पुराने डिब्बों को बदलकर नये डिब्बे लगाये जाएं और सभी गाड़ियां 12 डिब्बों की कर दी जाएं, जिससे लोकल में प्रवास करने वाले यात्री सुरक्षित महसूस कर सकें। 2007-2008 के बजट में लोकल गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जाए और यह कार्य युद्ध स्तर पर निपटाया जाना चाहिए। इस कार्य के लिए बजट में पूरा प्रावधान किया जाना चाहिए।

मुंबई में महिला प्रवासी की संख्या भी कम नहीं है। दिनों-दिन नौकरी आदि के लिए हर महिला घर से बाहर जाती है। अतः महिला गाड़ियों की संख्या भी बढ़ाई जाए। लोकल ट्रेन मुंबई की लाइन लाइन है तो ज्येठ नागरिकों को भी उसी का उपयोग करना पड़ता है। अतः उनकी सुविधा, सुरक्षा के प्रावधान भी बजट में किये जाने चाहिए।

अंत में मैं इतना ही कहना चाहूंगी कि यह बजट आम जनता के बजट का दिखावा भर है। जनता की आंखों में धूल झोंकने जैसा है।

DR. K.S. MANOJ (ALLEPPEY) : Thank you very much for having given me the opportunity to take part in the discussion on Railway Budget for the year 2007-08. At the outset, I must congratulate Hon'ble Railway Minister for his capability to present a railway budget, for the third time, without raising the passenger and freight rates, rather lowering both the rates to some extent and giving thrust on modernization and safety aspects of the Indian railway. He deserves Kudos for his efforts to bring Indian railways to International standards.

At the time, I would like to express my deep concern over the concerted move from the part of the railway to privatize various services in Indian Railway like catering and parcel services and freight movement and leasing out of prime railway land under the guise of public-private partnership scheme. He was claiming that he was not in favour of blind privatization of the railway nor PPP a compulsion or fashion for him. I place on record my strong protest against the move to privatize various services of Indian Railways.

Madam, National Integrity is the hall-mark of Indian railway. So while preparing the railway budget consideration of all the States in the country should be made. But usually, in this budget too, this criteria is violated. Certain States get lion share while other States are neglected. I hope while giving reply, Hon'ble Minister would console the resentments of those States.

Coming to the cause of railway licensed porters, catering workers, vendors and STD booth operators over railway platforms, Indian Railway has lost its human face and behaved as a remnant of British colonial rule. Railways have shown no mercy in throwing out these poor people and trying to give these services to big players.

Madam, Kerala State has not received its due services from Indian Railways. While expressing my gratitude to the considerations given by Hon'ble

*The Speech was laid on the Table.

Minister to the State, I would like to bring some essential needs of the State for your consideration and favourable action.

- i) Setting up a new West-Coast Zone for augmenting the railway development of the West-Coast Region of the country.
- ii) Stop the move to bifurcate Palakad railway divisions into Salem division which will results in the wither away of Palkad Divison.
- iii) No considerations is given for the electrifications of Shoranur-Manglore railway lines. This should be considered with priority so that the electrifications could be completed from Mangalore to Kanyakumari.
- iv) More allocations should be provided for Ernakulam-Kayamkulam line via Alappuszha and Kottayam.
- v) Electrification of Trivanum-Kanyakumari line should be considered.
- vi) The newly introduced “Garib-Rath” from Kochuveli to Lokanamytilak should be enrouted through Alappwys Costal line.

Setting up of an exclusive West Coast Railway Zone

The State of Kerala comes under the Southern Railway Zone with its HQ at Chennai In the Railway Budget allotment are made to Zones and not to States and the amount provided for the railway development in Kerala is always inadequate. For these reasons the state has been requesting repeatedly for formulation of a Zone exclusively for this State. According to Railways zones are not carved out an regional considerations but on the basis of work load, accessibility. geographical sprawls and other administrative or operational considerations, The two railway divisions of Kerala, Palakad and Thiruvanamthapunun are spread over three states viz. Kerala, Tamilnadu and Karnataka. Giving rise to many geographical, operational and administrative problems. It is well established fact that the needs and geographical sprawl of Kerala state are quite different from the neighboring states like Tumilnadu and Karnataka. The existing Railway Infrastructure in the state is totally inadequate and there is no Metro Rail facility also. The recent move regarding the formation of a new Railway Division with Salem as its Head Quarter has caused serious concern among the General Public. It will naturally curtail the development of Palghat Railway Division as it is felt that those sections that are in the state of Tamilnadu will naturally curtail the development of Palghat Railway Division. Therefore the demand for a separate zone is thoroughly justified and its embodies the aspirations of the people of Kerala. Therefore it is requested the formation of a West Coast zone for Kerala with its Headquarter at Thiruvanamthapuram.

NEW TOURISM TRAIN

Kerala is the most acclaimed tourism destination of the millennium. It has been selected by National Geographic as one of the most "see" destinations in the world. The tourist arrival in Kerala especially from foreign countries has arisen considerably since the last few years. It is known fact that the Palace on Wheels introduced by the Railways in association with Rajasthan Tourism has attracted many a foreign tourists. Therefore it is felt that the introduction of a similar train connecting the major tourism destinations in South India would surely boost the development of Tourism sector in South India. A train with luxurious, sophisticated, transparent air-conditioned coaches may be introduced connecting the major destinations of Kerala, Karnataka, Tamilnadu and Andhra Pradesh so as to enable the domestic and international tourist to enjoy the scenic beauty of South India., especially of Kerala, the God's Own Country.

SETTING UP OF A NRE COACH/LOCO REPAIR UNIT

The Railway racks/loco are being taken to Chennai for carrying out repair work resulting in considerable delay. Hence it is suggested that a coach/Loco repair centre may be set up at Thiruvananthapuram-Kanyakumari line preferably at Nemom in the land available with Railways.

ALLEPPEY

The historical importance of this railway station had already been brought to the notice of the railway authorities. But it is noticed that due consideration for the fact has not yet been made.

Opening of an additional counter during the peak time is given top priority and the fact has already brought to the notice of the DRM. This is to be considered.

Stabling facility to the Alleppey Railway station should be provided for the overall development of the station.

A VIP launch or suit with adequate facilities. A police aid post and Prepaid Autorishaws are also needed.

NEW TRIANS

- i) A new train for Trvairndurm to New Delhi or increase the frequency of Tkochvili-Samparathant express to Chandigarh.
- ii) Increase the frequency of Ernakulam-Bangalore train to a daily train.
- iii) Extend trains to Alappuze Sharanur-Ernakulam.
- iv) Reschedule the timings of Ernakulam-Kollam to pre-January 2007 time table.

A parking shed for two wheelers and four wheelers is to be constructed with immediate effect. Passenger's amenities in the station are to be strengthened by providing adequate drinking water, Refreshment outlets, Cloak rooms and Tourist Information Centre. Roofing extension of Platforms 2 & 3 are to be given due consideration.

THURAVOOR STATION.

This is an important station in the coastal line and more attention for the development of this station is necessary.

Roofing of Platform No.2 and the construction of Foot over bridge connecting the Platforms 1 and 2 are to be given priority.

Thuravoor railway station road from level crossing is to be repaired and black topped.

Computerized reservation facilities should be provided to this station.

THUMBOLT.

Lengthening and elevation of the existing platform is suggested and passenger's amenities should be provided accordingly. Proper lighting and drinking water facility is to be provided and the name of Station should be renamed as Alleppey North.

CHERTHALA.

Providing a new level crossing at Kms.35/100-200 at Anjilipalam along Alleppey Emakulam coastal line is to be given top priority.

Roofing of full length of existing platform. is arranged to be constructed. A comfort station with passenger amenities, Construction of Waiting shed for vehicles, and Water coolers and Water taps for drinking water should be provided. The Parcel booking service from Cherthala station should be restarted.

Construction of waiting shed for vehicles should also be given top priority.

AMBALAPUZHA

This is a crossing station for most of the train's passes through the Kayamkulam- Emakulam Coastal line. The well known "Sree Krishna Swami Temple" is very near to this station. Therefore stoppage for all the Express and Super express Trains are to be considered taking into account the Temple City.

The second platform is to be constructed here.

A foot over bridge is to be newly constructed. And the roofing of the existing platform given top priority.

HARTAD

Known as one of Temple cities in South Kerala. But the station lacks the basic amenities. The requirement is as follows:-

Construction of the second Platform and Railway Over Bridge Computerized Reservation Centre should be started.

Parking shed for Vehicles.

Restoration of Parcel Booking Service from Haripad.

Road from Railway station to N.H.47 near KSRT Stand is in a dilapidated manner. This should be widened, repaired and black topped.

Construction of adequate Pay and use latrine and Bathrooms.

Comfort station with Toilets, Bathroom and Cloak room should be provided.

Lighting facilities in Platform and station premises are very important and this should be provided immediately.

Passenger amenities existing in the Haripad station is inadequate and should be modified

AROOR.

Aroor railway station is to be upgraded as a crossing station.

Rising of the existing platform and extension of the platform.

Roofing of platform and providing sufficient lighting facilities to the Station.

Mace of the Railway station Road to N.H.47.

Improvements of the passenger amenities.

VAYALAR

The platform of Vayalar station is too low and this should be raised so that the passengers can easily enter the train and detrain it. Since the length of the Platform is too short and usually last and first two, three bogies are always out of Platform. Being the last bogie usually the ladies compartment will be out of platform, increasing the difficulties of Ladies.

This can be avoided and so the existing platform should be extended.

PUNNAPRA.

Punnapra is one of the stations along Emakulam- Alleppey- Kayamkulam coastal line. Now the state government bus shifted the Medical College Hospital, Alleppey to Vaadanam. a village in Punnapra Panchayat which is 7 KMs away from Alleppey Town towards south. The new medical college Complex is functioning there from 221·2007 onwards. A new Government Nursing College also started functioning within the Medical College Hospital Complex. from the same date onwards. A unit of Virology and Infectious diseases will also be opened here very shortly. I therefore suggest the existing Punnapra Railway station may be shifted to the VANDNAM where the Medical College. Alleppy, Medical College Hospital Complex and Government Nursing College are now situated and the station should be renamed and upgraded accordingly. Appropriate arrangements also should he made to allow stoppage for Express, Super Express and Fast Passenger trains at Vandanam and interim arrangements is to be made for allowing stoppage temporarily at Punnapra Railway station.

CLOSURE OF LEVEL CROSSINGS.

While the demand for the construction of a Level crossing at Anjilipalam is still pending for decision it is surprised to note that the Railway authorities are decided to close permanently five numbers of the existing level crossings along the Coastal Line of Emakulam - Alleppy Kayamkulam.

No.8 Arnor Kalathil Temple Junction

No.33, Arthusal By- pass junction

No.35, Vallayil bhagom, Cherthula

No.63 Bappu Vaidyar Junction, Mangalam, Alleppey

No.73, Vadackal pozhi, Alleppey, is some of the level crossings proposed to be closed. This should be reviewed and reconsidered .

SHRI A. SAI PRATHAP (RAJAMPET): Madam chairperson, I rise to support the Railway Budget presented by the hon. Minister Shri Lalu Prasad. I convey my heartfelt thanks to the hon. Minister of Railways Shri Lalu Prasad, and the hon. Ministers of State Shri R. Velu and Shri Naranbhai Rathwa; and the Chairman of Railway Board and the officials and the staff for considering the backward area projects particularly in Rayalaseema region of Andhra Pradesh.

I convey my special thanks to the Chairperson, UPA Shrimati Sonia Gandhiji for intervening and recommending our projects which are coming up in Rayalaseema region in Andhra Pradesh. I also convey my gratitude to the hon. Chief Minister of Andhra Pradesh, Dr. Y.S. Rajasekhar Reddy garu for extending his help to lay a new line between Cuddapah and Bangalore. The total cost estimated is Rs. 693.71 crore which has been arrived at after the survey. Our hon. Minister of Railways has also written a letter to the Chief Minister of the State Government to contribute 50 per cent share for the projects which are to be implemented in the State.

In this connection, while he was reading from page 78, the hon. Minister has stated that such projects will be given priority after approval and clearance. I request the hon. Minister of Railways to express his views particularly because it is a long-pending matter. I have been raising this subject right from 1989. This time, at least, hon. Minister Shri Lalu Prasad has considered it and our Chief Minister has also expressed his views and agreed for sharing 50 per cent of the cost out of the total cost of Rs. 693.73 crore.

I would specifically request the hon. Minister of Railways to mention, while replying to the debate, about this Bangalore-Cuddapah line which passes from Cuddapah through Lakkireddipalli, Rayachoti, Vayalpad, Madanapalli and then Ramasamudram and Kolar. All of these are backward areas. I hail from the backward region of Rayalaseema of Andhra Pradesh. In this connection, I may mention that the ROR factor has also come to more than 17 per cent.

In regard to the gauge conversion of Dharmavaram-Pakala line, this matter has been brought to the notice of this House earlier and sanction was also given in the year 1996-1997. The total cost is now estimated at Rs. 300 crore which is required. Last year an amount of only Rs. 11 crore was sanctioned. The expenditure that was incurred was Rs. 13 crore. This year, on our request hon. Minister Shri Lalu Prasad considered and sanctioned Rs. 85 crore. The people of Madanapalli have also made a *pada yatra* from Madanapalli to Pakala on the track itself. They are seeking this gauge conversion work to be completed. As our hon. Minister of Railways expressed in his Budget speech that pending gauge conversion works in the country would be completed in three years' time, I would urge upon him to give priority to this work.

To cover a distance of 227 kilometres, a further amount of Rs. 50 crore may be sanctioned in addition to the Rs. 85 crore which has been sanctioned so that as he announced, in three years' time this gauge conversion work would be completed. [\[MSOffice54\]](#)

15.00 hrs. [\[MSOffice55\]](#)

Madam, I want to mention about Yerraguntla-Nandyal line. In Yerraguntla, a number of major cement factories have come up and lakhs of tonnes of cement is moved towards all sides of the country from here. This Yerraguntla-Nandyal line is an on-going project. An amount of Rs. 5 crore was allotted last year. This year an amount of Rs. 15 crore has been allotted. We have demanded an amount of Rs. 85 crore to Rs. 100 crore. The total requirement is Rs. 173 crore only. So, I would request hon. Minister Shri Lalu Prasad to consider this particular line because this is the shorter route to Hyderabad and also to other parts of the country.

Particularly I want to mention about the subject connected to doubling and electrification between Renigunta and Gooty. This subject has been raised and the hon. Minister was kind enough to sanction Rs. 99 crore whereas the requirement is for Rs. 300 crore. The work in this particular line is pending since long, rather for decades. This subject matter has been moved very long time ago. The electrification has come up to Nandalur. Then it has to be considered up to Gooty. In this line, particularly, the Railways are getting more revenue because in the South Central Railway, as compared to other Zones, the Railways are getting a net income of Rs. 5,400 crore out of these lines in Andhra Pradesh. If this doubling work is completed, we can increase the income of the Railways and we can generate more revenue to the Railways.

In regard to new lines, as requested by my other colleagues, hon. Members Shri Anantha Venkatarami Reddy and Col. Nizamuddin, this Rayadurg-Kalyandurg-Pavagada-Madakasiri-Madhugiri-Tumkur line has been ordered for survey. I would request the hon. Minister Shri Lalu Prasad to release adequate funds to complete the survey as early as possible.

I wish to bring to the kind notice of the hon. Minister one important aspect about Obulavaripalli – Krishnapatnam port line. This Krishnapatnam port is one of the important ports which is coming up. It is again a shorter route from Obulavaripalli. Most of the iron ore from Bellary and other parts of the country will be moved for loading at Krishnapatnam port. To complete this line, it requires a more allotment. Last year an amount of Rs. 3.85 crore was given and this year only Rs. one crore has been given. I would request the hon. Minister to consider this project on priority which is an on-going project.

In regard to passenger trains, hon. Minister said that all slow-moving passenger trains will be cancelled and he is going to introduce DMU and EMU trains. In this connection, in case if he agrees for this I would request him and make an appeal on behalf of the people of the Rayalaseema region that the EMU can be introduced from Nandalur to Renigunta and DMU from Nandalur to Tadpatri. This will be most useful to the farmers and the labour class and middle class people. I would request the hon. Minister to consider this request. Once again I am mentioning that an EMU may be introduced between Nandalur and DMU from Renigunta and Nandalur and Tadpatri.

I now come to the issue of modernization. You have taken up this matter of modernizing 300 stations in the country. The stations are graded as 'A' grade to 'E' grade. It is based on the income generated from the passenger trains. Cuddapah station is now getting more than Rs. 7 crore and so they have considered this station as 'A' grade station. When you are taking up the modernization work, I would request the hon. Minister to consider Cuddapah to include in the modernization programme. I would also request that all parliamentary headquarters stations should be considered for modernization. I raised this subject matter

many times in the Parliamentary Standing Committee that all the parliamentary headquarters stations should be given importance and such stations should be taken as at least 'A' grade or 'B' grade stations.

Madam, I am now concluding. I have one important point to submit to this august House. Yesterday hon. Member Shri Basu Deb Acharia, who is also the Chairman of the Standing Committee on Railways has raised a Starred Question and he particularly asked the hon. Minister that there are on-going projects and even projects which require only Rs. one crore or Rs. two crore or Rs. three crore are pending. [\[MSOffice56\]](#)

He had made a specific Starred Question to the Hon. Minister of Railways. Shri Velu answered that there are 275 ongoing projects and the total requirement is of Rs. 58,000 crore. We discuss several times in the Standing Committee on Railway that at least below Rs. 500 crore projects should be considered so that long-pending projects, particularly the line which I have mentioned, can be attended to. ... (*Interruptions*) Being the Chairman of the Standing Committee on Railway, he has raised this question. We discussed it several times that when we receive the notice for meetings, we have to come from the Southern India paying an air fare of more than Rs. 20,000 for one way travel. So, the Government is spending nearly Rs. 50,000 on one Member for attending the meeting. We get the chance of discussing the subject-matters connected with our area and region for only two minutes or five minutes. While we have moved the subject-matter and represented several times to the Chairman and also to the hon. Minister, I seek that importance should be given at least to the Members who discussed the subject-matters connected with their constituencies.

Finally, I shall talk of Rayalaseema in Andhra Pradesh. Of course, we agitated about it last time. Shri Lalu Prasad is kind enough to consider Rayalaseema as a backward area. On the whole, Members of Parliament from Andhra Pradesh have met the hon. Prime Minister, Dr. Manmohan Singh, and represented before him that adequate funds sho

uld be given for projects in Andhra Pradesh in this year's Railway Budget. While Shri Lalu Prasad is going to reply, I would request him to kindly consider the pending projects in Andhra Pradesh.

With this, I conclude my speech.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Madam, I am very happy to welcome this Railway Budget and also to congratulate our Railway Minister, Shri Lalu Prasad and other Ministers of State for Railways for making Indian Railways a profitable public undertaking.

Without going much into details, I would like to mention some of the most important issues relating to Kerala. Shoranur-Mangalore line a prerequisite for overall development of railways in Kerala. The

purpose of the Konkan Railway will be served only with the completion of doubling work of Shoranur-Mangalore railway line and also its electrification. So, more funds have to be allocated for this purpose.

In Kerala, the rail density is higher compared to many other States because a large number of people – students, workers and office-goers – prefer to travel through rail rather than road. So, they are in need of more facilities from the Railways. In this connection, I would request you to start a regular train either from Kannur to Bangalore or from Ernakulam to Bangalore or from Trivandrum to Bangalore because a large number of people are residing in Bangalore.

It is true that Delhi is our Capital and frequency of any train from here is not increased. So, I would request the Railway Minister to increase the frequency of Rajdhani or Sampark Kranti trains. It would be beneficial not only for Kerala but for the people of many other States also. It may be rare information to the Railways that there is a big gap of five hours continuously and there is no train at all from Calicut to Mangalore. In this connection, I would request the hon. Minister to start an Intercity Train from Calicut to Mangalore.

I would like to recall the memory of hon. Minister of State for Railways, Shri R. Velu, that when he visited Kasargod last year, he had publicly announced his promise of starting a local train from Mangalore to Kannur or Calicut, but one year has passed and that promise has not yet been fulfilled. I think, decision about it may be taken.

I do not want to go into any other issue. We have no objection with respect to creation of a Division at Salem, but as far as Kerala is concerned, Palakkad Division is the oldest Division in the history of the Indian Railways. So, the Railway Minister had promised us. When this new Division is formed, it should be scientific, it should be feasible and it should be made following some norms.[\[s57\]](#)

We know that Indian Railways is really the symbol of our national integration. Lakhs of people speaking different languages and belonging to different regions are traveling everyday in the Railways. Therefore, Shri Lalu can be really proud that Railways has become the symbol of national integration, and national unity.

There should be some norm followed as we think about a new Division or new Zone. If we bifurcate the Palakkad Division, then the Palakkad Division -- which is one of the most important Divisions -- would become a minor Division and the Salem Division would become a bigger one. We are not against the Salem Division. In this context, I would again like to place the demand of the Kerala Government for a Zone not only for Kerala, but a West Coast Zone.

It is true that the Indian Railways has a fast growing trend, but there should be restructuring in the day to day administration of the Zones as well as the Divisions. In this context I would like to request this Government that there should be a West Coast Zone that includes Goa, Karnataka, Kerala, and Tamil Nadu also. This would be really very beneficial not only for Kerala, but also for all the Southern States. We should understand that Railways is the biggest public undertaking, and it is famous in the world because of its social and public character. But privatization really takes away the opportunity of employment of many of the people. Shri Lalu is very much fond of porters and ordinary workers, but thousands of porters and thousands

of licensed vendors are getting unemployed because of this new policy pursued by the Railways. Therefore, I would request the Government to address this issue.

It is true that Railways has become a profitable organization with the help of the initiative taken by the Ministry. At the same time, we have to salute the 40,000 workers who have been rigorously working for the progress of Railways. Therefore, the issue of workforce and the needs of the workers -- who have been serving the Railway for a long time -- have to be taken into consideration.

These are a few legitimate demands, which we have raised here, and I think that these should find a place in the reply of our hon. Railway Minister.

With these words I conclude my speech.

SHRI VANLAL ZAWMA (MIZORAM): Madam, thank you very much for giving me a chance to speak in front of the hon. Railway Minister Shri Lalu, and the hon. Minister of State Shri Velu about the problems of the North-Eastern corner of India, namely, Mizoram.

Madam, we have only 1 ½ km. long railway line in the northern corner of Mizoram and one small metre gauge railway station at Bairabi. This is a unique feature for the State of Mizoram. Some students and teachers used to go down there in order to see the real railway line, and the railway station in Mizoram. But the maintenance of the railway station at Bairabi is very poor. My first request is to improve the maintenance of the railway line as well as the railway station at Bairabi.

Secondly, the railway line enters only 1 ½ km. inside the State of Mizoram. The survey work for the expansion of that railway line up to Sairang -- which is the outskirts of Aizawl city, the Capital of Mizoram -- is already over. It is only 51.38 kms. from the existing Bairabi station. I would like to request the hon. Minister to take up that project. The survey work for the same has already been done.[\[r58\]](#)

The total estimated cost is Rs. 519.34 crore only and this is not a big money for the Indian Railways. So, I would request the hon. Minister to take up that project within this year itself. That is my second point.

My third point is that in my State we have only one PRS or computerized booking counter in Aizawl, the Capital of Mizoram, and the monthly earning from this PRS is more than Rs. 15 lakh. We are eagerly waiting for the installation of PRS at Lunglei, Kolasib and other districts of Mizoram. This PRS was started from 1997, and as I said, the earning was Rs. 15 lakh per month in Aizawl.

These are my three points. I would request the hon. Minister to take them up in the interest of the people of Mizoram.

श्री कृष्णा मुरारी मोघे (खरगौन) : सभापति महोदया, जो रेल बजट पेश हुआ और उसके बारे में जो चर्चाएं हुयी, उसमें लगभग 20 हजार करोड़ रूपए का लाभांश, बिना किराये को बढ़ाते हुए, बताया गया है। निश्चित रूप से यह अच्छा कदम था। किंतु इसके साथ में कई ऐसे तथ्य हैं, जिन की ओर देखने से ऐसा लगता है कि माननीय रेल मंत्री जी ने ध्यान नहीं दिया। आज आश्चर्य होता है कि आजादी के 60 वां के बाद भी देश के अनेक जिले ऐसे हैं, जो रेल सुविधाओं से वंचित हैं। मैं जिस प्रदेश से आता हूं, उस प्रदेश में आज भी छः जिले ऐसे हैं, जहां के लोगों ने आज तक रेल नहीं देखी। इन जिलों को रेलवे लाइन से जोड़ने का प्रयास इस बजट के अंदर कहीं दिखायी नहीं दिया। वास्तव में जिन सुविधाओं का विचार इस बजट के अंदर हुआ है, उसके लिए जितना नेटवर्क बढ़ाना चाहिए, लेकिन उस नेटवर्क को बढ़ाने के लिए आवंटन काफी कम है।

तीसरी बहुत महत्वपूर्ण बात रेलवे सुरक्षा की बारे में कही गयी है। पहले जो आवंटन हुआ उसको 6 वां में रेल मंत्रालय नहीं खर्च पाया। उन्होंने कहा कि एक वां की मोहलत और इस बजट के अंदर प्राप्त हुयी है, जिसके अंदर हम इसकी व्यवस्था करेंगे। लेकिन इसका भी कोई ऐसा ठोस प्रमाण नहीं दिखायी देता, जिससे यह लगे कि सिक्योरिटी के बारे में गंभीरता से विचार हुआ है और उन सब चीजों को पूरा करने का कोई गंभीर प्रयास होगा। रेल की दुर्घटनाएं लगातार बढ़ती जा रही हैं। उस दृष्टि से भी कोई कारगर योजना इसमें दिखायी नहीं देती है।

जहां तक रेल सुविधा की दृष्टि से कोच के अंदर सीटों की संख्या बढ़ाने की बात कही गयी है, तो वास्तव में कोच तो वही रहेंगे, पर जब उनकी संख्या बढ़ायी जाएगी, तो पैसेंजर्स अपना समान लेकर जब जाते हैं, तो उसको कितनी दिक्कत होती है। अब सीट की संख्या बढ़ने के बाद अंदर का स्थान और कम होने से जो असुविधा होगी, उसका भी पूरी तरह से विचार नहीं किया गया है। मैं ऐसे क्षेत्र से आता हूं, जहां आज भी 60 वां के बाद रेलवे लाइन नहीं है। मध्य प्रदेश भौगोलिक दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण प्रदेश है। यह चारों दिशाओं दक्षिण, उत्तर, पूर्व और पश्चिम रेलवे लाइन को जोड़ता है, किंतु आंतरिक दृष्टि से आज भी इस बजट में केवल एक रेलवे लाइन इंदौर-दाहोद, बस्ती-दाहोद को दिया गया है। [v59]रतलाम-नीमच रेलवे लाइन को जोड़ दिया गया है। किन्तु जब तक उसे खंडवा तक नहीं जोड़ा जाता, तब तक उस रेल के आमान परिवर्तन का पूरा लाभ लोगों को प्राप्त नहीं होगा। यदि वह जोड़ा जाता है तो राजस्थान और बालवांचक के लिए दक्षिण भारत जाने की दूरी लगभग सौ किलोमीटर कम हो जाती है। उस योजना को ग्यारहवें वित्त आयोग में रखा गया है। मैं आग्रह करना चाहूंगा कि उसे इसी योजना में जोड़ते हुए आमान परिवर्तन को प्राथमिकता दी जाए।

जैसे मैंने कहा कि मेरे यहां रेलवे लाइन है ही नहीं। दो जिला केन्द्रों पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र दिए गए हैं। किन्तु ओंकारेश्वर सेना और धार्मिक दृष्टि से बहुत महत्व का है। मैं आग्रह करना चाहूंगा कि ओंकारेश्वर में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोलने की स्वीकृति रेल मंत्रालय दे। इसके लिए मैं उनका बहुत आभारी रहूंगा।

इंदौर औद्योगिक दृष्टि से बड़ा है। वहां एक स्वदेशी मिल बंद हो गई है जिसकी लगभग 15 एकड़ जमीन अभी खाली पड़ी हुई है। बहुत समय से प्रस्ताव है कि उसमें पश्चिमी रेलवे की कोच रिपेयरिंग फ़ैक्ट्री लगाई जानी चाहिए। स्टेशन का एक्सपैंशन भी हो सकता है। यदि वहां कोच रिपेयरिंग की फ़ैक्ट्री लगाई जाती है तो निश्चित रूप से उसका लाभ इंदौरवासियों और नीमचवासियों को होगा। इसलिए इसे भी प्राथमिकता के तौर पर स्वीकार किया जाए, ऐसा मेरा आग्रह है।

रेल मंत्री जी यह तीनों मांगें पूरी करने की कृपा करें, ऐसा आग्रह करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : सभापति महोदया, क्या रात के खाने का इंतजाम करना पड़ेगा?

सभापति महोदया : नहीं, उससे पहले ही चर्चा समाप्त हो जाएगी।

श्री लालू प्रसाद : माननीय सदस्य बोलकर निकलते जा रहे हैं तो फिर हमारी बात कौन सुनेगा।

सभापति महोदया : आपकी बात सुनने के लिए सब सदस्य वापिस आ जाएंगे।

SHRI M.P. VEERENDRA KUMAR (CALICUT): Madam, I welcome this budget as it has made an attempt to address the problems of the common man and to improve the health of the railways as a whole. It is commendable that the Railway Minister has for the fourth year in succession presented a Budget, which does not envisage increase in fares. It is no exaggeration that Shri Lalu Prasad Yadav has succeeded in improving the financial position and efficiency of the Indian Railways, in which task many experts and veterans had failed in the past.

However, I would like to state that Kerala deserves more. For decades the state has not been receiving its due for the development of railways in the region. To make matters worse now, the decision to constitute Salem division by slicing the age-old Palakkad Division has dismayed and disheartened the people of the area. Such a move, it is feared, would make Palakkad Division economically unviable and eventual death of the Division. There is no sound or credible rationale for this move. When it was brought to the attention of Railway Minister few weeks back by Kerala MPs it was assured that the whole matter would be looked into. Now we find that substantial funds have been allocated for Salem Division, which has once again created uncertainties and anxieties about the future of Palakkad Division. Sir, Palakkad Division is one of the oldest divisions in Kerala. Its demise naturally would be painful for the whole State. The only way this Division can be retained and help Kerala is to have a Railway Zone in the state with additional area under it.

* The speech was laid on the Table.

We are grateful for announcing the boggie factory in Chertalai. But the allocation for the project is a mere Rs.10 lakh whereas it would require Rs. 85 crore for the completion of the project as per the current estimates. Insufficient allocation would result in project delay and cost escalation. I would request you, therefore, to allocate enough funds to speedily execute the project. It would not be out of place to mention here that originally it was in Palakkad that a coach factory was envisaged after Perambur. We have now a coach factory in Karnal, and foundation stone is laid for another in Rae Bareli. Once again, Kerala claims have been ignored. Would you please look into this and give the region its due?

There are others matters which give concern to Kerala. Out of the 32 new express trains announced there is none for Kerala. What the State got was the Gharib Rath, which was announced earlier, and that too only twice a week. Can this train not be made a daily train?

Madam, the Malabar region deserves better consideration. There are thousands of passengers from this region going to Bangalore. A daily train from Kannur to Bangalore is a long-felt need. I would earnestly appeal to you to consider this long-standing appeal. Electrification in this region is done in a very slow pace. This requires urgent attention and higher allocation of funds. Sir, the railway over bridges in this region do need more funds for completion. For decades, these unfinished bridges have not been attended to. There are many such bridges from Palghat to Kannur. What is tormenting the citizen is also that the temporary roads built -- when construction of these bridges were taken up for movement of vehicles through diversions -- is

now in a pathetic state creating traffic congestion. Fund is allotted for Kozhikode Railway Station, but the work is going on at a snail's pace. Your attention is urgently needed to solve this problem.

Before I conclude, I would like to place on record the grateful thanks of people of Malabar for announcing the survey of Nilambur-Nanjangode and Talassery-Mysore Railway lines. But I wish to point out that no money is allocated for these surveys. If these railway lines have to be implemented, then survey should be completed early and work taken up early.

I would once again, before concluding, appeal to you to look into my suggestions favourably.

SHRI J.M. AARON RASHID (PERIYAKULAM): Madam Chairman, Railway Budgets during the NDA regime meant deficit budgets with increase in fares and freight, and postponing of the announced schemes. However, under the auspicious guidance of UPA Chairman Mrs. Sonia Gandhi and the leadership of the hon. Prime Minister Dr. Manmohan Singh, hon. Railway Minister Shri Lalu Prasad Yadav's Railway Budget has proved to be the common man, *aam admi*, budget. There has not been any increase in the fares keeping in view the interest of the poor and the downtrodden people. Instead, fares have been reduced in some cases like office-goers, small vendors, senior citizens, women, etc. Everybody on the street is praising this Railway Budget.

Due to mounting business activity and non-availability of road transport facilities, there has been an increase in traffic congestion. Indian Railways has met with this challenge by increasing its cargo capabilities by a few million tonnes by attaching new bogies to the same rakes between two points and also by increasing the cargo capacity of wagons to 65 tonnes. Indian Railways has become a profit-making Government sector enterprise. Hon. Railway Minister has taken care of railway employees by opening new hospitals and creating new infrastructure facilities for family welfare.

The Opposition, having nothing substantial to say against this Budget, is shedding crocodile tears in the name of the common man and is opposing this Budget. Members belonging to NDA coalition are praising this Budget in their hearts but criticizing it on the floor of the House, and at the same time asking for more trains to be run in their Constituencies. Hon. Railway Minister Lalu Prasad Yadav is keeping only the nation's interest in mind and not partisan interests. Hon. Minister of Railways is working for the excellent performance of the entire organization of Indian Railways. He is endeavouring to cater to the needs of our country's poor masses. [[KMR60](#)]

[r61] I would like to inform this august House that every common man is praising the Railway Budget except the BJP-led Opposition. I would like to thank the hon. Railway Minister for giving opportunity by opening the new Salem Division, which was a long pending dream of Tamilians. Yesterday also I have seen the Members from Kerala and Karnataka protesting before the Gandhiji's statue because Tamil Nadu areas have been taken to Palakad Division.

Madam, I would like to bring a few vulnerable points for your kind notice. As regards the Mullaiperiyar Dam issue, there was an agreement for 999 years. The Dam was built by a British engineer, Benny Quick, with the basement of 148 feet. Dr. Kalaingar, after coming to power, has increased the basement to another 58 feet with 1,000 feet length and 152 feet height. Four or five times, when there were floods and when water reached the level of 152 feet also, no damage was caused. There was no dam in between and up to Allapuzha from Mullaiperiyar Dam. In those days, water traveled for more than 150 kms. In 1977, the Kerala Government had constructed Idukki Dam with 555 feet height with a capacity of 75 tmc water. But Mullaiperiyar Dam has the height of only 152 feet with a capacity of only 15 tmc. water.
... *(Interruptions)*

MADAM CHAIRMAN : Is it related to the Railway Budget? ... *(Interruptions)*

SHRI J.M. AARON RASHID : During the MGR regime, when there was protest in Idukki area, several hundreds crores worth of Tamilian properties was damaged; many people have lost their lives; vehicles were torched. Kerala-born Chief Minister, Shri MGR, who was ruling Tamil Nadu, with Keralite Chief Secretary, Shri T.V. Antony... ... *(Interruptions)*

MADAM CHAIRMAN : Are you speaking on Railway Budget, Shri Aaron?

SHRI J.M. AARON RASHID : It comes under the Railway Budget.

The then Chief Secretary and the then Madurai Collector took part in the negotiations and agreed to reduce the water level of the Dam to 136 feet from 152 feet. ... *(Interruptions)*

MADAM CHAIRMAN : Please conclude. You have to speak on the Railway Budget only. This is not correct.

... *(Interruptions)*

SHRI J.M. AARON RASHID : When there was a problem, I referred the same to the hon. Railway Minister to extend the railway line from Gudalur up to Mullaiperiyar Dam because of Ayappan temple. *(Interruptions)*

The hon. Railway Minister was kind enough to announce the introduction of a railway line up to Gudalur and the survey is going on. ... *(Interruptions)*

MADAM CHAIRMAN : This is not the way. You are wasting the time of the House.

... *(Interruptions)*

SHRI J.M. AARON RASHID : I am coming to the point. I would like to request the Railway Minister for the construction of two railway bridges in between my constituency because of the increase in traffic in Theni and Madurai. ... (*Interruptions*) Otherwise, I will have to lay the speech. Madam, you cannot say no to me. ... (*Interruptions*)

MADAM CHAIRMAN : I am not saying no to you. Why not speak which is relevant to the Railway Budget. You should not have spoken like this.

... (*Interruptions*)

SHRI J.M. AARON RASHID : I am from the ruling party. Please give me two minutes, and I would complete my speech. Or else, I would lay the speech.

MADAM CHAIRMAN : Yes, you can lay the speech but it should be related to the Railway Budget only.

SHRI J.M. AARON RASHID : It is related to the Railways. I have requested the Railway Minister to construct a new railway line up to Gudalur to facilitate the passengers and pilgrims of Ayyappan temple. This is my long pending request to the hon. Railway Minister. Hon. Minister of State for Railways, Shri Velu came and announced this scheme. I would like to request the hon. Railway Minister to take up the conversion of Madurai-Bodi metre gauge line into broad gauge on a war footing.

When the hon. Railway Minister is so generous in constructing houses to the railway line occupiers in Mumbai, the same treatment should be given to Theni also where single-bed houses should be constructed for the poor railway line occupiers. ... (*Interruptions*) [\[162\]](#)

MADAM CHAIRMAN : Okay.

SHRI J.M. AARON RASHID : What is okay?

MADAM CHAIRMAN: You have taken more than ten minutes. I am sorry. This is not the way to make a speech.

SHRI J.M. AARON RASHID : In that case, I may have to lay the rest of my speech.

MADAM CHAIRMAN: Okay, you may do it.

SHRI J.M. AARON RASHID : Okay.

*SHRI J.M. AARON RASHID (PERIYAKULAM): Thank you very much for giving me an opportunity to speak in this August House. In NDA regime, Railway Budget means a deficit Budget – increasing fare and freight and postponing the announced schemes. But, under the UPA Chairman Sonia Gandhiji's auspicious

guidance and under hon. Prime Minister's leadership, hon. Railway Minister Shri Lalu Prasadji's Budget has proved that this is a Budget for common man – aam aadmi – by not increasing the fare in the interest of the poor and downtrodden passengers. Office goers, small vendors like tea, vegetable and eatables, including senior citizens, women, and pregnant ladies, all are praising the budget. On the other hand, there are mounting business activities and there is non-availability of proper road transport facilities due to increase in traffic congestion; but railways have increased their cargo capacities to few million tonnes by attaching few bogies in the same caravan. Going from one point to another point in increasing the cargo capacity of bogies/wagons to 65 tonnes, Railways have become a profit yielding Government sector enterprise.

The Railway Minister has taken care of their employees by opening new hospitals and erecting new infrastructure facilities for family welfare. The Opposition Benches are having nothing but to shed their crocodile tears. One way, their hearts are praising the Railway Budget but their lips are opposing on the floor of the House by asking train routes to their constituencies. Our hon. Railway Minister Shri Lalu Prasad is seeing only the nation's interest and working for the whole Railways excellent performance and catering the needs of our country's poor masses.

I would like to inform this august House – every common man is praising except the BJP-led opposition. I would like to thank the hon. Railway Minister for giving a new opportunity by opening the new Salem Railway Division which was

*The speech was laid on the Table.

long pending demand of Tamilians. Yesterday also I have seen before Gandhiji's statue the Members from Kerala protesting for Tamil Nadu getting areas in the Palakkad Division.

Sir, I would like to bring a few vulnerable points to your goodself's kind notice. In Mullaperiyar issue, there was an agreement for 999 years. The Dam was build by a British engineer, Benny Quick with the basement of 148 feet and 1000 feet in length and 152 feet in height. About four to five times there was flood after water reaching 152 feet. There was no damage caused by water. Water was flowing during those days from Mullaperiyar Dam to Alapuzha traveling more than 150 kilometres. In 1977, the Kerala Government had constructed Idukki dam with the height of 555 feet with a capacity of 75 TMC. But our Mullaperiyar Dam with 152 feet height was having a capacity of 16 TMC. During MGR Government's rule, when there was a protest in Idukki area, several hundred crores of Tamilian properties were damaged. Many people lost their lives. Vehicles were torched etc. The Kerala born, our hon. Chief Minister MR. MGR, was ruling Tamil Nadu with Keralite Mr.T.V. Antony as the Chief Secretary. Madurai Collector, who was a Keralite, chaired the negotiations and they agreed to reduce the water level to 136 feet from 152 feet; after the building of Idukki dam with the height of 555 feet with a capacity of 75 TMC.

Now the Supreme Court's larger Bench has given a decision to raise the water level to 142 feet. If the water level is increased to 142 feet, the capacity will be 12.6 TMC. Kerala people are giving false information to the Parliament that if the excess water flows during rainy seasons, it will cause damage to four districts, which is not true. If the water flows above 136 feet, then the water will flow 45 kilometres only on hilly terrains and not on plains. The Kerala Government has constructed two new small dams namely Kula Mauu Dam and Siruthoni Dam. After filling these two dams, excess water may go to the biggest Idukki dam. These Kerala people are at their time of agitation damaging Tamil Nadu vehicles. They are beating Tamilian traders who are selling Tamil Nadu produced items like vegetables, milk, rice etc. Tamilian houses were ransacked. Same way it was done in the case of Cauvery also. It is shameful to say that Karnataka people also are doing the same by not accepting the Cauvery Tribunal orders. Instead of accepting the Tribunal orders, they are also attacking the Tamil Nadu vehicles as well as people living in Karnataka and border areas like Hosur etc. No FIR is filed and no action is taken by Karnataka. The people of Tamil Nadu who are living in Karnataka are living in fear. It is a dangerous sign. But, so far, Tamil Nadu people have never shown any sort of agitation though lakhs and lakhs of people from Karnataka/Kerala, employees/businessmen are living peacefully in Tamil Nadu. Vehicles of both the States are plying safely in Tamil Nadu. On the whole, Sir, Tamil Nadu is safe for peace loving people of this country. Hon. Railway Minister should not to give Tamil Nadu areas like Coimbatore, and other areas of Tamil Nadu adjacent to the borders should be linked with Salem Division. I would like to thank the hon. Railway Minister for announcing Dindigul to Gudalur for sanctioning the broad gauge. This would facilitate lakhs and lakhs of pilgrims going to Ayappan Temple. I request that the work should commence immediately after the preliminary surveys are over. I also request the hon. Minister to immediately start the work of Madurai Bodi meter gauge to broad gauge conversion. The poor people who are living nearby have to be given a single bed room homes as the Railway Department have generously given to Mumbai Railway Line occupiers. Sir, Bodi is the international auction centre for cardamom, pepper and other spices. Tea auction centre is also there. Small traders are taking their goods to book their produced spices to Madurai or Coimbatore by road. They have to face double taxation, transport expenses and other expenses like loading and unloading expenses. I request for a railway cargo booking centre at Bodi and Theni. Lot of cotton growers are in Theni, Amidipalli and adjacent areas. I request the hon. Minister to give new express train service to Bodi, Tanjore, Nagore, Velankanni; and from Bodi to Chennai which can fetch more revenue for the Railway Department also. I request for railway bridges at Theni main road crossing and at Madurai bypass road to avoid traffic congestion. During office time and in the evenings, there are many accidents occurring in those areas. The Railway Ministry is so generous in the wellbeing of the *aam aadmi*/common man. So I would request the hon. Railway Minister to consider building of ROBs in those areas. This is in the interest of my constituency people. I once again congratulate our hon. Railway Minister Shri Lalu, Shri Velu and their associates for their strenuous efforts by giving a good Railway Budget which caters to the common man's needs, which has been praised by one and all in this country. With these words, I conclude.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO (BOLANGIR): Madam, Although I am immensely grateful to the Hon. Minister for Railways for having been considerate towards Orissa in

the past, however, this year's Rail Budget has proved to be a bit of a disappointment. Since the Hon. Minister has been hailed as the 'Management Guru', the expectations of the people have also increased. But, unfortunately, only Rs. 550 crore have been sanctioned to Orissa for new line construction; gauge conversion and doubling; and only one new train has been sanctioned for Orissa i.e. from Bhubaneswar to Rameswaram.

Sir, you have been kind to my constituency in the past, and I sincerely hope that you will continue to be so in the future as well.

As regards my constituency there is:-

1. DEMAND FOR NEW TRAINS.

- a. From Sambalpur to Hyderabad
- b. From Puri to Allahabad via Balangir and Titlagarh.

Earlier the 8507/8508 Hirakud Express was carrying a slip coach from Sambalpur, which was attached to the 5159/5160 Sarnath Express at Bilaspur all the way to Allahabad. This facility was withdrawn by the Railways due to conversion of 8507/8508 Hirakud Express from vacuum brake to air brake system. It is learnt that now both the Hirakud Express and Sarnath Express are running with air brakes, hence, it is now possible to resume the slip coach service between Sambalpur and Allahabad without delay as people have to go to Allahabad for 'Asthi Visarjan'.

- c. From Sambalpur to Titlagarh, a new passenger train should be introduced, which leaves Sambalpur in the evening and Titlagarh in the morning. As in the Sambalpur-Titlagarh section, there is only one passenger train i.e. 333/334 Kantabanji-Bilaspur Passenger train via Sambalpur, which stops at

*The Speech was laid on the Table.

all stations. After 1400 hrs. there is no service available from Sambalpur to Titlagarh.

2. INCREASE IN THE FREQUENCY OF TRAINS.

- a. To increase the frequency of 8507/8508 Hirakud Express, running between Vishakapatnam and Amritsar via Sambalpur from thrice a week to daily as this is the only train connecting western Orissa to the capital - New Delhi.
- b. To increase the frequency of 2145/2146 Bhubaneswar-Kurla-Bhubaneswar train from weekly to daily as this train connects western Orissa to Mumbai.

- c. To increase the frequency of 8405/8406 Puri-Ahmedabad-Puri Express *via* Balangir from weekly to at least thrice a week as a large number of people from western Orissa travel to Surat, Vadodara and Ahmedabad for their livelihood.

3. UPGRADATION OF RAILWAY STATIONS.

- a. The existing passenger facilities at Loisinga, Muribahal and Harishankar Road are not adequate. These stations cater to the needs of a large number of people and desperately need to be upgraded. Facilities like High level platforms; Platform shelter; Waiting Hall; and Water Supply should be provided urgently.
- b. Harishankar Road station needs an additional platform to accommodate 24 coach trains.
- c. Nuapada station should be upgraded to a model station with all facilities as it is a district headquarter.

4. STOPPAGE OF

TRAINS.

- a. There has been a long-standing demand for stoppage of Mail/Express trains at the railway station in Nuapada, which is a district headquarter falling within my constituency. Most of these trains do not stop at this station & people have to travel 10 kms. away to Khariar Road to board the train. It is strongly suggested that all trains such as 8517/8518 Korba-Vishakapatnam; 2807/2808 Samata Express; 2145/2146 Bhubaneswar-Kurla; 8405/8406 Puri-Ahmedabad; 2843/2844 Puri-Okha Express should be made to stop at Nuapada railway station. 8405/8406 Puri-Ahmedabad Express should stop at Harishankar Road. Trains should stop at Muribahal station

5. NEW LINES.

- a. The work of 289 kms. of Balangir-Khurda railway line sanctioned at a cost of Rs. 700 crore is progressing very slow. This year, an allocation of only Rs. 20 crore has been made. I request the Hon. Minister to increase the allocation of funds in order to expedite the work & for early completion of the project. Till date, only Rs. 67.87 crore have been spent.

6. PROVISION OF ROAD OVERBRIDGE.

The Hon. Minister had been kind enough to include a long standing demand for a very important overbridge at an extremely busy level crossing at Titlagarh, in last year's Budget at the cost of Rs. 3.8 crore. However, the work has not begun as yet. Sir, kindly have this expedited.

7. EXTENSION OF TRAINS.

2871/2872 Ispat Express running between Sambalpur & Howrah should be extend up to Kantabanji in order to cover some of the backward areas of western Orissa.

Thank you, Madam, for giving me the opportunity to participate in the discussion.

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : सभापति महोदया, मैं आपका शुक्रगुजार हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया।

महोदया, रेलमंत्री जी द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट की प्रशंसा सिर्फ यूपीए के लोगों द्वारा ही नहीं, इस देश की गरीब जनता द्वारा ही नहीं बल्कि पूरी दुनिया में हो रही है और इस वजह से हो रही है कि भारतीय रेलवे का नेटवर्क बहुत बड़ा है और इसको चलाने में, इसको सक्षम बनाने में रेलमंत्री जी की अहम भूमिका रही है। मैं कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय में पहले भी मंत्रीगण आए, लेकिन पहले जब भी हम रेल बजट सुनते थे तो यह होता था कि रेलवे हमेशा घाटे में रही। लेकिन आज कौन सी वजह हुई कि रेलवे को 20,000 करोड़ रूपए का मुनाफा हो गया। यह माननीय रेलमंत्री जी की सोच की उपज है। उन्होंने रेलवे की आमदनी बढ़ाने के लिए कई उपाय किए। उन्होंने जहां आमदनी बढ़ाने के लिए उपाय किए वहीं, जनता पर, यात्रियों पर बोझ देने का काम नहीं किया। साथ ही जो रेलवे से माल ढुलवाने लोग थे, उन पर भी कोई भाड़ा नहीं बढ़ाया। इसके लिए रेलमंत्री जी प्रशंसा के पात्र हैं।

मैं तीसरी बात यह कहना चाहता हूँ कि महिलाओं को ट्रेन में स्थान मिलने में वाकई काफी कठिनाई होती थी। इन्होंने एक नमूना पेश किया कि महिलाओं के लिए भी निचली बर्थ पर आरक्षण की व्यवस्था कर दी। जो छात्र इन्टरव्यू के लिए जाते हैं, उनके लिए भी इन्होंने व्यवस्था की है। समाज का जो वर्ग रेलवे के लिए काम करता है, जैसे कुली और खलासी, उनके लिए भी सुविधा देने का काम किया है। अभी यहां हमारे यूपीए के माननीय सदस्यों और एनडीए के माननीय सदस्यों के बीच बहस हो रही थी। उधर से माननीय सदस्य सब कुछ कहने के बाद अन्त में अपनी मांग रखा करते थे कि हमारे क्षेत्र में कुछ नहीं हुआ है। लेकिन रेलवे में जो काम बढ़ रहा है, रेलवे का जो विस्तार हो रहा है, नयी रेल लाइनें बिछाने का काम हो, रेलगाड़ियों में बोगियां बढ़ाने का काम हो, नयी ट्रेन चलाने की बात हो, बजट को देखने से नहीं लगता है कि माननीय मंत्री जी ने किसी के साथ समभाव नहीं रखा है या भेदभाव किया है। मैं कहना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी ने गरीब रथ चलाए हैं, कुछ और गरीब रथ चलाने की उनकी ख्वाहिश और कामना है, इसके लिए उनके उपाय भी चल रहे हैं। इन गरीब रथों को चलाने से देश की गरीब जनता जो पैसे की कमी के कारण कभी एसी का मुंह भी नहीं देख सकती थी, जो बीमार आदमी है, कमजोर आदमी है, कम पैसे में एसी का टिकट कटाकर सफर कर सकता है। चारों तरफ देश के हर कोने से मांग हो रही है कि और अधिक गरीब रथ चलाने की जरूरत है। मैं समझता हूँ कि इसकी संख्या आप बढ़ाएंगे। मैं कहना चाहता हूँ कि आंकड़े बहुत पेश हुए और आंकड़ों के आधार पर कहा गया कि मध्य प्रदेश के साथ न्याय नहीं हुआ, आन्ध्र प्रदेश के साथ न्याय नहीं हुआ या तमिलनाडु के साथ न्याय नहीं हुआ। लेकिन अभी हमने माननीय सदस्य की बातों को सुना, उनकी बातों से यह स्पष्ट पता चला कि जिन-जिन प्रदेशों के लिए जो एलोकेशन हुए, सभी करीब-करीब समतुल्य एलोकेशन हुए हैं।[\[R63\]](#) कहीं-कहीं किसी प्रदेश को उसकी जरूरतों को ध्यान में रखते हुए विशेष राशि दी गई है। मैं लालू जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि उन्होंने बिहार के लिए भी काम किया है। हमारे जनता दल (यू) और विपक्ष के साथी कहते हैं कि कोई काम नहीं किया है, यह सही नहीं है। मंत्री जी ने देश में तो काम किया ही है, बिहार में भी अच्छा काम किया है। उन्होंने बिहार में मधेपुरा और छपरा में कारखानों के निर्माण का काम किया है। पटना से मुम्बई तक, पटना से जम्मू तक और पटना से पुणे तक उन्होंने रेलगाड़ियां चलाने का काम किया है। इस तरह से उन्होंने बिहार के साथ भी न्याय किया है।

वर्ष 2003 में जब रेल मंत्री नीतीश कुमार जी थे, जो आजकल बिहार के मुख्य मंत्री पद पर आसीन हैं, उन्होंने उस समय पटना से जम्मू तक अर्चना एक्सप्रेस नाम से एक ट्रेन चलाई थी। मुझे आश्चर्य होता है कि यह अर्चना कौन है? क्या यह कोई स्वतंत्रता सैनानी है या कोई देश की लब्ध-प्रतिष्ठित महिला है? यह आज तक पता नहीं चला। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि आखिर अर्चना कौन है, कैसे यह ट्रेन चली और क्यों इसे चलाने की पहल की गई?

अब मैं कुछ बातें अपने क्षेत्र की करना चाहता हूँ। मैं अरवल की जनता की ओर से तथा अपनी ओर से लालू जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि हमारे यहां बीटा से नारायण रोड तक नई रेलगाड़ी चलाने का निर्णय किया गया है। रेल मंत्री जी इसके लिए बधाई के पात्र हैं। हमारी काफी पुरानी मांग है और हमने पिछले रेल बजट भाण पर चर्चा में भाग लेते हुए भी कहा था कि पटना-गया लाइन के दोहरीकरण में तेजी लाई जाए। मैं आज फिर रेल मंत्री जी से विनम्रता से कहना चाहता हूँ कि इस लाइन के दोहरीकरण का कार्य यथाशीघ्र पूरा कराया जाए, क्योंकि यह कार्य वॉ से लम्बित है।

पटना और गया तथा गया और पटना के बीच सुबह सात बजे एक ट्रेन चलती है। उसके बाद दस बजे दूसरी ट्रेन चलती है, बीच के समय में कोई ट्रेन नहीं है। सुबह सात बजे चलकर वह ट्रेन अपने गंतव्य पर साढ़े दस बजे और 11 बजे के बीच पहुंचती है या कभी-कभी और लेट भी हो जाती है। इससे दैनिक यात्रियों को काफी परेशानी होती है। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि गया से पटना के बीच सुबह सात बजे और दस बजे के बीच में एक नई ट्रेन चलाई जाए। पटना के आसपास के इलाकों के जो काफी संख्या में डेली पैसंजर्स हैं, उनके लिए मैं मांग करना चाहता हूँ कि वहां से चलनी वाली रेलगाड़ियों में बोगियों की संख्या बढ़ाई जाए। साथ ही वहां एक और डीएमयू चलाने की व्यवस्था की जाए और जो पहले से डीएमयू चल रही है उसे आगे ईएमयू में कंवर्ट करने की कृपा करें। अगर ऐसा होता है तो उस इलाके के छोटे-छोटे व्यापारी, जो शाक-सब्जियां या अन्य सामान बेचने वाले हैं, उन्हें काफी फायदा होगा। वहां के लोगों की और हमारी भी काफी समय से मांग है इसलिए अलग से इसकी व्यवस्था की जाए, जिससे लोगों को सहूलियत मिल सके।

जहानाबाद और अरवल के बीच जहानाबाद के मोड़ के आगे से पटना-गया रेल लाइन पास करती है। नीचे सड़क है और सड़क से पार होकर लोग अरवल से जहानाबाद और जहानाबाद से अरवल आते-जाते हैं। वह पुल अंग्रेजों के समय का है। मैं मांग करना चाहता हूँ कि वहां रेल लाइन के ऊपर एक पुल का निर्माण कराया जाए। अगर ऐसा होता है तो वहां पर होने वाली दुर्घटनाओं पर रोक लगेगी और भीड़-भाड़ से भी मुक्ति मिलेगी।

समयाभाव के कारण मैं अधिक न कहते हुए इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ और अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री शंखलाल माझी (अकबरपुर) : माननीय सभापति महोदया, आपने रेल बजट पर बोलने के लिए मुझे समय दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद। रेलवे देश की लाइफ-लाइन है और लाइफ के लिए जरूरी है कि शरीर के हर अंग में रक्त का संतुलित प्रवाह जारी रहे, नहीं तो शरीर को लकवा मार जाता है। उत्तर प्रदेश देश के कुल क्षेत्रफल के हिसाब का 16वां और आबादी के हिसाब से छठवाँ हिस्सा आता है, माननीय रेल मंत्री जी ने इस बजट में केवल बाराबंकी से लखनऊ तक डबल लाइन जोड़ने के अलावा कोई काम नहीं किया है। यह लाइन जो बाराबंकी से गोरखपुर होकर छपरा के लिए है, पिछले एक दशक में इस पर ट्रेनों का परिचालन डेढ़ सौ परसेंट से लेकर दो सौ परसेंट बढ़ गया है। लेकिन एक सिंगल लाइन होने के कारण लखनऊ तक की यात्रा करने में ट्रेनों को अनावश्यक विलम्ब का सामना करना पड़ता है। यह डबलिंग का काम पिछले एक दशक से हो रहा है लेकिन इसकी गति बहुत मंद है जिसके कारण गोंडा तक का काम भी पूरा नहीं हो पाया है। अगर यही गति रही तो आने वाले दस सालों तक भी यह काम पूरा नहीं होगा। जब इस लाइन पर डेढ़ सौ से दो सौ प्रतिशत तक ट्रेनों का संचालन बढ़ गया है तो हमारी माननीय रेल मंत्री जी से मांग है कि इस व्यस्तम रूट का सही संचालन समय से करने के लिए डबलिंग का काम तीव्र गति से किया जाए।

बजट में माननीय मंत्री जी ने तमाम सुविधाओं की घोषणा की है जिनके बारे में तमाम पूर्व-वक्ताओं ने पक्ष-विपक्ष ने अपने विचार रखे हैं। हम उसके बारे में ज्यादा कुछ नहीं कहना चाहते हैं लेकिन जो सब्जबाग माननीय रेल मंत्री जी द्वारा दिखाए गये हैं, उनसे काम नहीं चलेगा, बल्कि उनके कार्यान्वयन पर और उनके अनुपालन पर जब तक ध्यान नहीं दिया जाएगा, तब तक लोगों का भला नहीं होगा। रेल मंत्री जी ने परीक्षार्थियों के लिए 50 प्रतिशत की छूट दी है, वरिष्ठ-नागरिकों के लिए छूट दी है, सब्जी-दूध वालों के लिए वैंडर्स-कोच की सुविधा दी है, डाकघर, पेट्रोल-पंपों और एटीएम के माध्यम से ई-टिकट वितरण की घोषणा की है, यह निश्चित ही सराहनीय कदम है। माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में 200 नयी डीजल इंजन, 200 इलैक्ट्रिक इंजल, 11,000 कंटेनर के निर्माण के लिए घोषणा की है, केवल घोषणा करने के काम नहीं चलेगा। सच्चाई यह है कि इसके लिए जब तक बजट में प्रावधान नहीं होगा और बजट में कहीं भी यह नहीं दर्शाया गया है कि

इसके लिए पूंजी कहां से हम व्यवस्थित कर रहे हैं, तो इसका सही ढंग से क्रियान्वयन होना चाहिए। समय कम है, हम आपकी इस बात को समझते हुए केवल अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं के बारे में माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहेंगे। वर्ष 2002-2003 से अकबरपुर लोक सभा क्षेत्र में, जो हमारा जिला मुख्यालय भी है, वहां पर 50 मीटर के पुल का सेगमेंट बनना है, ओवर-ब्रिज बनना है। इस बात को चार साल हो गये हैं, इन चार सालों में जो हिस्सा सेतु-निगम को बनाना था, उसने अपने पूरे हिस्से का पुल बनाकर कम्पलीट कर दिया है। केवल 50 मीटर जो रेलवे का हिस्सा है, उतना ही पुल बनना है और चार साल से ज्यादा समय हो गया है।[R64]

फैजाबाद से सीधा आजमगढ़ बनारस के लिए जो रूट है, वह घुमा कर वाया टाण्डा इत्तिफाज़गंज दिया जा रहा है। साठ-सत्तर किलोमीटर के बीच यातायात का जितना संचालन था, उस रूट पर रोक लगी हुई है; सिर्फ 50 मीटर का पुल बनना है। हमारी मांग है कि इस पुल को जो चार साल से पेंडिंग है, माननीय मंत्री जी जल्द से जल्द बनाने का काम करेंगे। अकबरपुर देश स्तर पर पावरलूम का सबसे बड़ा सेंटर है। वहां एनटीपीसी भी है, सीमेंट फैक्टरी भी है और वहां गन्ना मिल भी है। देश के कोने-कोने से अधिकारी, व्यापारी और कर्मचारी इस जनपद में आते हैं। इस रेलवे स्टेशन पर न तो ए.सी. प्रतीक्षालय है और न ही इसका प्लेटफार्म छायादार है। मेरी मांग है कि इस प्लेटफार्म को छायादार बनाया जाए और एक ओवर ब्रिज व 2ए.सी. रिटायरिंग रूम बनाया जाए।

गोसाईगंज हमारे यहां का दूसरा बड़ा कस्बा है, वहां पर सरयु जमुना एक्सप्रेस के ठहराव के लिए कई मर्तबा कहा है, लेकिन अभी तक ठहराव नहीं दिया गया है। मात्र दो मिनट का ठहराव दे कर गोसाईगंज को रेल लाइन से जोड़ने का काम माननीय मंत्री जी करें। अहमदाबाद, फैजाबाद 9165/9166 साबरमती एक्सप्रेस ट्रेन फैजाबाद तक संचालित होती है। अयोध्या धार्मिक नगरी है। मेरी मांग है कि इस ट्रेन को अयोध्या नगरी से जोड़ते हुए अकबरपुर तक बढ़ाया जाए ताकि पूर्वांचल के काफी हिस्से पश्चिम से जुड़ सकेंगे। पूर्वांचल में खासतौर से गोरखपुर बस्ती से मडीयाहूँ होते हुए लोगों को बनारस जाना पड़ता है। नेपाल का बार्डर टच होने की वजह से गोरखपुर में विदेशी पर्यटक भी आते हैं, उन्हें अगर बनारस की यात्रा करनी होती है, तो उन्हें बलिया हो कर बनारस जाना पड़ता है। दो सौ किलोमीटर से ज्यादा इन्हें अतिरिक्त यात्रा करनी पड़ती है। बरहलगंज मऊ तक रेलवे लाइन बनी हुई है। बहुत पहले तत्कालीन रेल मंत्री ने सर्वे कराया था और बरहलगंज से सहजनवा खलीलाबाद हो कर उत्तरांचल गोंडा तक को जोड़ने की योजना थी, उसकी मांग हुई थी और सर्वे भी हो चुका था। माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि बनारस से गोरखपुर जाने के लिए 200 किलोमीटर ज्यादा चलना पड़ता है, पांच घंटे से ज्यादा का समय बिना कारण खराब होता है, इसे सीधा वडलगंज से खलीलाबाद जोड़ सकते हैं, मात्र 55 किलोमीटर अगर जोड़ दिया जाए, तो यह रास्ता सीधा बनारस से जुड़ जाएगा और लोगों को बहुत ज्यादा फायदा पहुंचेगा। इससे उत्तर प्रदेश का ही फायदा नहीं होगा, बल्कि रेलवे का भी विकास होगा और पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा।

सभापति महोदया : आपके बोलने का समय समाप्त हो गया है।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया : कृपया आप बैठ जाएं, कुछ भी रिकार्ड में नहीं जाएगा।

...(व्यवधान)....*

श्री पुन्नूलाल मोहले (बिलासपुर) : महोदया, मैं छत्तीसगढ़ राज्य की ओर माननीय रेल मंत्री श्री लालू जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। पूरे देश में यात्रा भाड़े या माल भाड़े में सबसे ज्यादा आय देने वाली जोन बिलासपुर है। इस जोन को बजट में कम राशि दी गई है। मैं मांग करता हूँ कि बिलासपुर रेलवे जोन को अधिक से अधिक राशि दी जाए, जिससे रेलवे जोन का विकास हो सके। रेलवे जोन बिलासपुर में पीछे जो भर्ती की गई थी, गेंगमैन और पोर्टर तथा अन्य पदों पर तीन हजार लोगों की भर्ती की गई।[R65]

उन भर्तियों में गड़बड़ी और धांधली हुई है, 3000 लोगों की धांधली में अधिकतर बिहार के 2000 लोगों को भर्ती किया गया और बिलासपुर में मात्र 300 लोगों की भर्ती हुई। उस भर्ती के लिए बिलासपुर के 50,000 लोगों ने भाग लिया था, हमने जांच की मांग की थी, यह जांच नहीं हुई है। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि इसकी जांच कराई जाए और सही जांच करके भर्ती की जाए। इन सब परिस्थितियों को देखते हुए छत्तीसगढ़, बिलासपुर रेलवे जोन में रेलवे भर्ती बोर्ड कार्यालय का गठन किया जाए जिससे इन सब लोगों को अधिक से अधिक नौकरी मिल सकेगी। पिछली बार आपने मुझे और करुणा जी को आश्वासन दिया था, मैं उम्मीद करता हूँ कि बजट भाण के जवाब में आप इसे बोलेंगे।

बिलासपुर मंडल रेल लाइन का 50 वॉ से कई बार सर्वे हो चुका है, लेकिन सर्वे के बावजूद सभी प्रकार के कार्यों को करने के बाद बिलासपुर मंडल रेलवे लाइन के संबंध में कोई कार्रवाई नहीं की गई है। वहां बॉक्साइड, कोयला, डोलोमाइट और भिलाई का कोयले का कारखाना है, यह आमदनी का स्रोत है। मैं माननीय मंत्री से मांग करता हूं बिलासपुर रेलवे लाइन को भी बजट में जोड़ा जाए इससे वहां जो अनुसूचित जाति और जनजाति के 50 प्रतिशत लोग रहते हैं, उनको रोजी-रोटी भी मिलेगी और आवागमन की सुविधा भी प्राप्त होगी।

बिलासपुर के बाद मैं रेलवे के खाने के बारे में कहना चाहूंगा। इसमें तीस रुपए की खाने की थाली मिलती है। इसमें आधा प्लेट चावल होता है, भरपेट खाने वाले आधा किलो चावल खाते हैं तो उन्हें बहुत मुश्किल होती है, उन्हें भरपेट खाना नहीं मिलता है। इसकी क्वांटिटी बढ़ाई जाए, प्लेट में रोटी की संख्या बढ़ाई जाए। दाल में पानी की बहुत मिलावट होती है और ज्यादा पानी मिला होता है। मैं आपसे अनुरोध

*Not recorded

करना चाहता हूं कि आप भी ट्रेन से जाते होंगे, इससे पेट भरने वाला नहीं है इसलिए इस पर भी ध्यान दिया जाए।

एसटीडी, पीसीओ केन्द्र की ठेकेदारी की व्यवस्था, खानपान और अन्य प्रकार के साईकिल स्टैंडस से अधिकतर बड़े लोगों को फायदा होता है, छोटे लोगों को फायदा नहीं होता है। इसमें अनुसूचित जाति और जनजाति के लोगों को प्राथमिकता दी जाए इससे वहां के लोगों को रोजी-रोटी मिलेगी और खोमचे वालों को भी काम मिलेगा। लोग वहां डीआरएम स्तर पर मनमानी करते हैं, इस तरह के वातावरण को सुधारने की आवश्यकता है।

इसके अलावा मैं कुछ और बातें कहना चाहता हूं। बहुत सी गाड़ियां ऐसी हैं जो बिलासपुर से नागपुर, दिल्ली, कोलकाता और मुम्बई जाती हैं, इन गाड़ियों को अतिरिक्त बढ़ाने की आवश्यकता है। आपने गरीब रथ चलाया है, गरीब रथ से गरीब लोगों को फायदा मिलेगा, इसके लिए मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूं। बिलासपुर मंडला जबलपुर रेलवे लाइन बिछाई जाए। बिलासपुर चेन्नई साप्ताहिक एक्सप्रेस को तीन दिन और बढ़ाया जाए। कोरबा त्रिवेन्द्रम वीकली ट्रेन को चार दिन किया जाए। जोधपुर पुरी साप्ताहिक ट्रेन को तीन दिन तक बढ़ाया जाए। नागपुर-बिलासपुर के मध्य ट्रेन बंद कर दी गई है, बिलासपुर-टाटा पैसेंजर ट्रेन को पुनः नागपुर टाटा के मध्य चलाया जाए। चिरमिरी बिलासपुर पैसेंजर और इंदौर बिलासपुर नर्मदा एक्सप्रेस को दुर्ग तक बढ़ाया जाए। पुणे नागपुर एक्सप्रेस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाए। दादर नागर सेवाग्राम एक्सप्रेस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाए। अहमदाबाद नागपुर प्रेरण एक्सप्रेस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाए। रायपुर नागपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस को बिलासपुर नागपुर इंटरसिटी के रूप में चलाई जाए। संबलपुर एक्सप्रेस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाए। दुर्ग-भोपाल अमरकंटक एक्सप्रेस को इंदौर तक चलाया जाए। दुर्ग-कानपुर एक्सप्रेस को लखनऊ तक बढ़ाया जाए। बिलासपुर जयपुर एक्सप्रेस को वाया कटनी-बीना तक चलाया जाए। दुर्ग से लखनऊ के लिए सीधी ट्रेन की सुविधा दी जाए। दुर्ग से डिब्रूगढ़ वाया हावड़ा, गुवाहाटी नई ट्रेन की सुविधा और बिलासपुर से कन्याकुमारी तक वाया रायपुर विशाखापट्टनम नई ट्रेन को बजट में सम्मिलित नहीं किया गया है इसे सम्मिलित किया जाए। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर जोन को ज्यादा आय देने वाली है इसलिए वहां सुविधाजनक कार्य के लिए राशि दी जाए। चिरमरी बिलासपुर ट्रेन चलती है और यह चिरमरी में आठ घंटे रुकती है, इसे रायपुर राजधानी तक बढ़ाया जाए। मनेन्द्रगढ़ में नागपुर चलने वाली ट्रेन को स्टापेज दिया जाए। चक्रघटा स्टापेज पर सारनाथ, छत्तीसगढ़ गाड़ी को रोका जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़): सभापति महोदया, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया। मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं बड़ी देर से विपक्ष को सुन रहा था, भ्रमजाल कहने वाले सदन से चले गये हैं, जिन्होंने उत्तर प्रदेश में सपा वालों में भ्रमजाल फैला रखा है। शायद वह यह भूल गये कि इस पार्लियामेंट में सामने वाले भी बैठे हैं। यहां इन सबने ही आलोचना करने का काम किया कि चालीस वॉर् में रेल नहीं चली, पचास वॉर् में रेल नहीं चली। मैं पूछना चाहता हूँ कि जब इनका राज था, तब इन्होंने रेल क्यों नहीं चलवाई। जब दूसरे का राज आता है तो आलोचना करना इनका धर्म है। जिस दिन लालू जी रेल बजट पढ़ रहे थे तो संसद और देश ही नहीं, दुनिया के बहुत से मुल्कों में लोग टेलिविजन पर सुन रहे थे कि लालू जी का क्या चमत्कार होने जा रहा है। लालू जी की डिमांड जहां भारतवा में हैं, दुनिया के अनेक देशों में माननीय लालू जी को युग पुरा, एक ऐतिहासिक पुरा मानकर उनसे प्रेरणा लेने के लिए देश और विदेश से लोग आते हैं। इसके अलावा ऑक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी, जो दुनिया की जानी-मानी यूनिवर्सिटी है, वह भी लालू जी के कार्यों के ऊपर रिसर्च करने का काम कर रही है और दूसरी तरफ भारतीय जनता पार्टी के लोग जब लालू जी सदन में बजट पेश कर रहे तो उस दिन लालू जी के अच्छे बजट को लोग न सुन सकें, यहां जब तक वह बजट पढ़ते रहे, लोग हो-हो करके चिल्लाते रहे। लेकिन मैं लालू जी को बधाई देना चाहता हूँ कि इन्होंने बिना पानी पीये लगातार देश की जनता और दुनिया को अपना बजट सुनाने का काम किया और उन्हें पानी पिलाने का काम किया। मैं लालू जी का इसलिए भी आभार व्यक्त करता हूँ कि वह पहले रेल मंत्री है, जिन्होंने 14 लाख कर्मचारियों और अधिकारियों का सम्मान करने का काम किया है। आपने उन सभी के सहयोग से यह उपलब्धि प्राप्त की है, अपने दोनों स्टेट मिनिस्टर्स की मदद से तथा श्रीमती सोनिया गांधी और प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में जिस तरह की प्रगति का वायदा किया है, उसके अलावा अपने लाखों कर्मचारियों को देश के इतिहास में बोनस देने का काम किया है। जो उनके भवन हैं, जहां वे कालोनियों में रहते हैं, उनकी व्यवस्था करने का भी वायदा किया है और उनके विकलांग बच्चों को किस तरह की शिक्षा दी जाए, कैसे उन्हें सिखाया जाए, ताकि वे अपना जीवनयापन कर सकें। यह पहले रेल मंत्री है, जिन्होंने अपने परिवार, रेल परिवार की ओर भी ध्यान देने का काम किया है।

माननीय सभापति महोदया, बीस हजार करोड़ रुपया कहने में बड़ा आसान लगता है। मैं बनिये का बेटा हूँ, मुझे पता है इतना पैसा गिनते-गिनते कई दिन, महीने निकल जायेंगे, लेकिन बीस हजार करोड़ रुपये नहीं गिन पायेंगे। लेकिन देश को आगे बढ़ाने के पीछे माननीय लालू प्रसाद यादव जी की सोच है, यदि कोई हमसे पूछे तो आज जिस तरह का काम चल रहा है, उसमें पूरे देश में हमारी इज्जत लालू जी ने बचाई है। मैं इसके लिए लालू जी को लाख बधाई देना चाहता हूँ। आपने माल की ढुलाई में चाहे सीमेन्ट, कोयला, स्टील हो, इन सब की ढुलाई में इस तरह की बढ़ोतरी की है, जिससे रेलवे को नफा हुआ है। मैं लालू जी से अनुरोध करूंगा कि सीमेन्ट, स्टील, कोयले आदि की ढुलाई के काम में जो असंगठित मजदूर लगे हुए हैं तथा रेलवे स्टेशनों पर लोडिंग और अनलोडिंग का काम करते हैं। वे गरीब लोग हैं, जिस तरह से कुलियों को पास दिये जाते हैं या उनकी चिकित्सा की व्यवस्था है, ऐसी ही कृपा इन असंगठित मजदूरों पर भी करने का काम करें। क्योंकि लालू जी गरीब परवर हैं। लालू जी ने 32 नई रेलगाड़ियों को चलाने का ऐलान किया है। मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने गाजियाबाद से भी ई.एम.यू. चलाने की कृपा की है। गाजियाबाद से नई दिल्ली के लिए दैनिक यह गाड़ी चलेगी। मैं इसके लिए लालू जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ।

सभापति महोदया, जहां तक भर्ती का सवाल है। अभी एक माननीय सदस्य अनुसूचित जाति और जनजाति के बारे में कह रहे थे। आपने इस बैकलॉग को भी बड़ी तेजी से भरने का काम किया है। जिसमें 75 परसेन्ट की पूर्ति की जा चुकी है [MSOffice66]।

16.00 hrs.

मैं इसके लिए आपका आभार व्यक्त करता हूँ और जो 25 प्रतिशत और 27 प्रतिशत पिछड़ों को भर्ती करने का काम है, वह भी जोरों से चल रहा है। अभी बिलासपुर के साथी कह रहे थे कि यह देश की रेल है। यह रेल न बिहार की रेल है, न झारखंड की रेल है। कहीं के भी आदमी को किसी भी रूप में चयन समिति के माध्यम से भर्ती किया जा सकता है। चूंकि भारतीय जनता पार्टी के लोगों को सिर्फ आरोप लगाने के अलावा और कोई काम नहीं होता और वे एक बात को दस बार झूठ बोलकर उसे सच करने का प्रयास करते हैं। इसलिए उन्होंने आरोप लगाने का काम किया है।

गरीब रथ जो आम आदमी की पहुंच से बाहर था, उसे और बढ़ाने का काम किया जिसमें हर आदमी धर्म स्थलों के अलावा भी अपने गंतव्य स्थल पर पहुंच सकता है। इसके लिए मैं उनका आभार व्यक्त करता हूँ। सा

साथ ही साथ पहली बार महिलाओं का भी ध्यान किया है। 45 साल से ऊपर की जो महिलाएं हैं, उनके लिए लोअर बर्थ का प्रावधान किया है। मानवता के आधार पर भी लालू जी ने अच्छा काम किया है। विकलांगों के लिए कोई सोचता ही नहीं है। पार्लियामेंट में भी

हम अपने लिए सोचते हैं। विकलांगों के लिए भी लालू जी ने नये डिब्बों का सृजन करके उन्हें जो सुविधा देने का काम किया है, इसके लिए मैं उनका आभार व्यक्त करता हूँ। मैं लालू जी से अनुरोध करूंगा कि गाजियाबाद में मेट्रो हालांकि यह लालू जी का विभाग नहीं है लेकिन लालू जी को दुनिया के लोग पूछने आते हैं। मैंने देखा था कि पेरिस के और कहां-कहां के लोग ट्रेनिंग लेने के लिए बैठे हुए थे। इसलिए मैं अनुरोध करूंगा कि मेट्रो की व्यवस्था भी गाजियाबाद में करवाने का कट करे। आनन्द विहार जो टर्मिनल बनाया जा रहा है, पश्चिम उत्तर प्रदेश में तमाम ट्रेनें चलाने के लिए काम चल रहा है, इसमें कोई दो राय नहीं है। लेकिन अगर उसकी प्रगति बढ़ जाए क्योंकि एशियाड के गेम होने जा रहे हैं, निश्चित तौर से पुरानी दिल्ली और नई दिल्ली स्टेशन का रश कम होगा। गाजियाबाद और दिल्ली के लोगों को भी उसका लाभ मिल जाएगा।

मैं साथ ही साथ रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मोदीनगर में हनुमानपुरी है, इसके बारे में मैंने अनुरोध किया था कि एक अंडरपाथ छोटा सा दे दिया जाए, चाहे आठ फुट का ही दे दिया जाए ताकि वहां पर एक्सीडेंट न हों। इसी प्रकार से तिलकनगर रेलवे स्टेशन पर वेटिंग रूम का काम अधूरा पड़ा हुआ है। वहां पर व्यापारी लोग दूर से आते हैं। हैंडलूम का बहुत बड़ा काम है। उसे पूरा करवाने की आप कृपा करेंगे। साथ ही गाजियाबाद में पूर्वांचल के बहुत लोग रहते हैं, नौएडा गाजियाबाद, मोदीनगर, दादरी, मेरठ, शिवगंगा और वैशाली में दो-दो मिनट का ठहराव देने का कट करेंगे ताकि लोगों को सुविधा मिल सके।

सभापति महोदया : अब आप समाप्त करें।

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल : सिंभावली- मोदीनगर में अहमदाबाद मेल सिंभावली आए और एक अनुरोध विशेष रूप से लालू जी से तथा यहां पर हमारे अधिकारीगण बैठे हैं कि हापुड़ से दिल्ली के लिए शटल चलती है। लालू जी ने बढ़ाने की व्यवस्था की है और उन्होंने परसों पांच सवारी डिब्बे काट दिये। जब अधिकारी अंसारी जी से बात करी थी तो वह लाइन पर आने के लिए भी तैयार नहीं थे। मैं जानना चाह रहा था कि डेली जो पैसेंजर हापुड़ से दिल्ली के लिए आते हैं, बजाए डिब्बे बढ़ाने के अंसारी जी ने वहीं बैठे-बैठे पांच डिब्बे उड़ा दिये।

अंत में, मैं लालू जी का विशेष अभिनंदन इसलिए भी करता हूँ कि मैं बैजपुरा गूजर गांव से आता हूँ और वहां पर जो दूध के डिब्बे टांगकर लोग लाते हैं, सिकंदराबाद से सब्जी वाले टोकरे लाते हैं और जो छोटे-छोटे वैंडर्स हैं, उनके लिए भी आपने व्यवस्था कराने का काम किया है। निश्चित तौर पर देश के इतिहास में पहली बार इन्होंने ऐसा काम किया है जिन्होंने महसूस किया है कि वे भी एक इंसान हैं और छोटा व्यवसाय करते हैं, उनको भी सुविधा देने का काम करें। इसके अलावा दिल्ली सहारनपुर लाइन पर बंधला (लोनी) पर आर.ओ.बी. बनवाने की कृपा करें। इन शब्दों के साथ मैं इसका हार्दिक स्वागत तथा समर्थन करता हूँ।

श्री वीरचन्द्र पासवान (नवादा) : माननीय महोदय, मैं इस रेल बजट 2007-08 का समर्थन करते हुए माननीय रेल मंत्री से आग्रह करता हूँ कि किऊल-नवादा-गया रेल दोहरीकरण का कार्य जनता की जरूरत एवं मांग तथा बिहार के आर्थिक एवं वाणिज्यिक विकास को ध्यान में रखते हुए पूरा करने की कृपा करें। माननीय मंत्री जी ने इस कार्य को रेल बजट 2004-05 में शामिल कर सर्वेक्षण कराने का कार्य किया है। कृपया मंत्री जी इस कार्य को साकार रूप दें। क्षेत्रीय जनता आशा भरी नजरों से देख रही है।

*The speech was laid on the Table.

श्रीमती सी.एस. सुजाता (मवेलीकारा): सभापति महोदया, मैं लालू जी को बधाई देना चाहती हूँ कि उन्होंने जनता के फायदे का रेल बजट पेश किया है, खासकर मंझले यात्रियों के लिये कदम उठाने के लिये धन्यवाद देती हूँ। मैं इस अवसर पर रेल मंत्री का आभार प्रकट करती हूँ कि उन्होंने केरल में बोगी निर्माण की ईकाई स्थापित करने की घोषणा की है। हमारे राज्य को इस दिशा में और आर्थिक सहायता मिलने की अपेक्षा करती हूँ।

श्री लालू प्रसाद : हिन्दी बोलने के लिये बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRIMATI C.S. SUJATHA : Development of Railway system is the basic requirement for the economic development.

सभापति महोदया : आप हिन्दी में अच्छा बोल रही हैं, आगे बोलिये।

श्रीमती सी.एस. सुजाता : अगली बार बोलूंगी।

It is a fact that our Railway system is the biggest in the world. The country could achieve a great deal of development in this area.

But I think there are certain lacunae in the development pattern. We failed to provide equal opportunities to all regions and States for developing the railway network. Various regions and States are still being neglected hampering the overall economic development of these areas. My State of Kerala is an example. We have been continuously raising this issue. But adequate attention is still not given by the authorities concerned.

Formation of a new Railway Zone is a long-pending demand of the people of the State. Creation of a new Zone comprising the areas of the South West Coast would definitely help achieve the required railway

development in this region including the State of Kerala, giving momentum to its economic development too.

The Railways decided to form a new Railway Division namely the 'Salem Division.' The Members from Kerala categorically stated in different meetings and through various representations that the people of the State are not against the development of any other State or region. But our concern is about the decision to bifurcate the Palakkad Division. Such a decision would badly affect the revenue earnings of the Division which would further cripple the State in its rail development prospects. Therefore, my humble request is to revise the irrational decision and let the Palakkad Division remain undivided.

I congratulate the hon. Minister for converting the Railway into a profit-making public sector institution. The profit of Rs.20,000 crore is a great achievement and the efforts of the Minister towards this achievement is of course laudable. I also congratulate the entire staff of our Railways for the great achievement for, without the sincere and honest work of these sections, this could not have been possible.

However, I would like to draw the attention of the hon. Minister to certain problems faced by sections of railway workers. Now, there is increased tendency in outsourcing the work to private contractors. These contract workers are not given any facilities and there is no job security either. Every new contractor changes the staff thus leaving the earlier workers out of job. Outsourcing must be stopped and all contract workers must be absorbed as permanent employees.

There were reports that the work on many of the railway projects in South India are not progressing due to inadequate fund allocations. It includes many projects in the State of Kerala too. Necessary funds should immediately be released to speed up the ongoing works.

The issue of doubling of railway line is not being addressed satisfactorily. Madam, it is the most urgent work. It has to be done and also the electrification, computerization, opening of Information Centres, touch-screen facilities, increasing the platform length, construction of ROBs, platform shelters etc. have to be taken up. The doubling work in the Ernakulam-Kayamkulam sector *via* Kottayam has to be expedited by providing adequate funds. The work is moving at a snail's pace. Railways must take steps to ensure the completion of the work at least in two years. Also, the doubling of track of the sectors Mangalapuram-Shoranur and Thiruvananthapuram-Kanyakumari should be simultaneously taken up.[\[R67\]](#)

[\[R68\]](#)

The completion of Vallarpadam Container Terminal would result in increase in the freight movement. In order to cater to the increased freight and to avoid traffic congestion, the Railways should consider the extension of Kuttippuram-Guruvayoor line to Edappally. A new rail line from Chengannur to Thiruvananthapuram via Pandalam-Adoor-Kottarakkara and Kilimanoor would be economically and commercially beneficial. Chengannur is the centre point to many of the pilgrim centres of Central Travancore. Among them, Sabarimala is the most important, attracting millions of pilgrims every year. These pilgrims from in and outside the State depend on mainly the station at Chengannur. But the present facilities at the station are inadequate to cater to their requirements. Therefore, sufficient funds may be allocated to the upgradation of this station and its facilities.

Madam, another point is, although the Minister announced the introduction of a new train and changes in the frequency and route connecting parts of Kerala of few trains, the present facilities are not sufficient for the increasing travel requirements of the people of the State. The number of Keralites working in different parts of the country, particularly in metropolitan cities are high in comparison with the people of other States. They find it extremely difficult to get reservations in peak seasons. To ease out the problem, Railways should consider introduction of more trains from the metropolitan cities of Mumbai, Delhi, Bangalore and Chennai to Kerala and also increase the frequency of the existing trains. The frequency of the Sampark Kranti Express which plies once a week from Chandigarh to Thiruvananthapuram should be enhanced to a daily train or at least thrice a week. The Railway Minister should also consider introduction of suburban train services from Thiruvananthapuram, Ernakulam and Kozhikode.

There is a need for a Foot Over Bridge at Kayamkulam Station to overcome the difficulties of the public to cross the rail line. The works of construction of Railway Over Bridges at Mavelikkara and Krishnapuram besides full length roofing, heightening and lengthening of platforms at Thiruvalla, Chengannur, Mavelikkara and Kayamkulam Stations must be undertaken. The works needed for giving Model Station status for Chengannur, Kayamkulam and Thiruvalla Stations are to be completed without delay.

There have been so many incidents of death due to the rail accidents in unmanned level crossings. Unmanned level crossings should be changed to manned ones. Mavelikkara is an important railway station and it should be considered to be elevated to the status of a Model Station. The parcel booking facilities at Chengannur and Kayamkulam are stopped at present. This has to be restored. The Railways should consider providing stoppage of Rajdhani Express and Happa Express at Kayamkulam.

Madam, Southern Railway contributes considerably to the Railways revenue earnings. The amount allocated towards passenger amenities is only Rs. 25 crore. It is a very small amount considering the volume of passenger movement. Hence, I request the Minister to increase it further at least to Rs. 75 crore.

I would like to make an important suggestion to the Railways. There are about 40 acres of railway land lying vacant adjacent to Cheriyanad Railway Station. This land could be used for establishing a railway production unit. Since water and other resources are easily available in this area, I request the Minister to consider setting up of a Rail Neer Factory at this site.

Madam, handicapped persons are running STD Booths in railway platforms and stations. It is understood that their licences are going to be snapped in the month of April, 2007. There are thousands of people dependent on them and such a decision, if implemented, would doom the life of these people and their families. So, I request the hon. Minister to allow these poor people to continue to run these booths.

श्री अनिरुद्ध प्रसाद उर्फ साधु यादव (गोपालगंज) : माननीय महोदया, 26 फरवरी 2007 को माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी के द्वारा पेश किये गये बजट 2007-08 के संदर्भ में सर्वजनप्रिय बजट पेश करने के लिए माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी को हार्दिक बधाई देते हुए मैं अपने और अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र गोपालगंज (बिहार) की जनता का अभिमत इस सत्र की बैठक में प्रस्तुत करने का प्रयास करना चाहूंगा।

श्री लालू प्रसाद जी वर्तमान में प्रस्तुत किए बजट से पहले तीन बजट पेश कर चुके हैं। जिस समय रेल मंत्रालय में रेल मंत्री का पद भार श्री लालू प्रसाद जी को सौंपा गया, तब रेलवे घाटे में थी। सभा स्थल में उपस्थित सभी सदस्यों को याद होगा कि वा 2001 में रेलवे की वित्तीय स्थिति किस अवस्था से गुजर रही थी। रेलवे वा 2001 में 2,800 करोड़ रूपए के डिविडेड भुगतान से भी चूकी, फंड बैलेन्स घटकर 350 करोड़ रूपए और ऑपरेटिंग रेश्यो बिगड़कर 98 प्रतिशत तक हो गया था। 2,300 करोड़ रूपए के आंतरिक संसाधन, संरक्षा कार्यों के लिए भी कम थे, लेकिन आज रेलवे ने 20 हजार करोड़ रूपए के रिकार्ड आंतरिक संसाधन 16 हजार करोड़ रूपए के फंड बैलेन्स एवं 79 प्रतिशत का ऑपरेटिंग रेश्यो हासिल किया है। 4,200 करोड़ के डिविडेड भुगतान तथा संरक्षा कार्यों के लिए धनराशी की कमी नहीं है। वा 2000-01 में माल लदान 473 मिलियन टन हुआ, जिससे हुई मात्र 23 हजार करोड़ रूपए की आय की तुलना में वा 2006-07 में माल लदान 726 मिलियन टन हो गया, जिससे आय 42 हजार करोड़ तक पहुंच गयी। घाटे की स्थिति से अत्यंत लाभान्वित स्थिति में आज रेलवे पहुंची है। जिसे चमत्कार कहें या श्री लालू प्रसाद जी की कार्य कुशलता जिन्होंने एक अत्यंत अनुभवी व्यवसायी की तरह देश-विदेश के तमाम विख्यात व्यवसायियों को भी आश्चर्य में डाल दिया। श्री लालू प्रसाद जी ने बहुत ही कम समय में घाटे में चल रही व्यवस्था को अत्यधिक लाभदायक स्थिति में पहुंचा दिया है। परिवर्तन को देखते हुए देश-विदेश के विद्यार्थी रेल मंत्री जी से तरक्की के गुर को सीखने के लिए आये, जो भारतीय रेल के इतिहास में स्वर्णाक्षर में लिखा जाएगा। इस संदर्भ में 23 फरवरी 2007 को अपने अभिभाषण में माननीय राष्ट्रपति जी ने भारतीय रेल की काया पलट करने में सफल रहने पर उनकी भूरि-भूरि प्रशंसा भी की है।

सन् 2007-08 का रेल बजट उच्चवर्ग, मध्यम वर्ग तथा गरीब जनता के हित में है। जिसकी रचना से भारतीय रेल का बजट बनाकर पेश करना और उसे लागू करने में विगत वाँ में स्थापित किए गए अपने ही रिकार्ड को तोड़ने में श्री लालू प्रसाद जी ने एक नए इतिहास की नींव रखी है।

*The Speech was laid on the Table.

रियायतें एवं अन्य कल्याणकारी योजनाओं के संबंध में जो कि वरिष्ठ नागरिकों और 45 वां से अधिक आयु की महिलाओं के लिए लोअर बर्थ की आरक्षण की सुविधा, कर्मचारी आयोग एवं लोक सेवा आयोग द्वारा आयोजित लिखित-प्रधान परीक्षाओं में भाग लेने के लिए विद्यार्थियों को दूसरी श्रेणी के किराये में 50 प्रतिशत की छूट, सामुदायिक केन्द्रों का निर्माण, केंद्रीय अस्पतालों के नजदीक 50 रुम वाले चार रेस्ट हाउसों का निर्माण, स्टेशनों पर यात्री सुविधा, माल-भाड़े में कमी, नयी कामर्शियल पॉलिसी की दिशा में लिया गया निर्णय जनहित में अति सराहनीय है।

महोदया, मैं अब अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र गोपालगंज में रेल मंत्रालय के माध्यम से विकास कार्यों के बारे में माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि पूर्वोत्तर रेलवे में दूर-दूर तक रेलवे स्लीपर फैक्टरी नहीं होने के कारण रेल के नये मार्ग निर्माण और पुराने मार्ग के नवीकरण करने में कठिनाइयां होती हैं। स्लीपर्स का अभाव होने के कारण इसे अन्य जोनों से मांगना पड़ता है। जिससे स्लीपर्स की कॉस्ट भी ज्यादा पड़ती है। इस गंभीर स्थिति से निपटने के लिए मैं एक स्लीपर फैक्टरी सिद्धवलिया में लगाने के लिए मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र गोपालगंज की जनता की ओर से मांग रखता हूँ। गोपालगंज जिला के अंतर्गत सिद्धवलिया में रेलवे की 350 एकड़ जमीन खाली पड़ी है। उक्त रिक्त स्थल पर स्लीपर फैक्टरी लगायी जाए ताकि जिस तरह से सीतामढ़ी में या मधेपुरा या हाजीपुर में स्लीपर फैक्टरी लगाने का आदेश हुआ है, उसी प्रकार से मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र गोपालगंज जिला के अंतर्गत सिद्धवलिया में एक स्लीपर फैक्टरी स्थापना करने का आदेश करने की माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ।

मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र गोपालगंज जिले की बहुत सारी जनता का कोलकत्ता और दिल्ली जैसे महानगरों में रोजगारस्त है। दिल्ली व कोलकत्ता जाने के लिए उनको सिवान से रेलगाड़ी लेनी पड़ती है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र गोपालगंज के अंतर्गत थावे जंक्शन से कोलकत्ता और दिल्ली के लिए डायरेक्ट जाने वाले रेलगाड़ी चलाने का आदेश करने की माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ।

सर्वजनप्रिय बजट पेश करने के लिए माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी को हार्दिक बधाई देते हुए एक ऐतिहासिक, लोकप्रिय बजट बनाने के लिए माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी को पुनः हार्दिक बधाई देता हूं।

श्रीमती करुणा शुक्ला (जाँजगीर): माननीय सभापति महोदया, मैं जानती हूँ कि समय बहुत कीमती है और समय की कमी भी है। मैं अपना पूरा भाग ले करूंगी, सिर्फ एक विषय पर आपके माध्यम से ध्यान आकृष्ट कराना चाहती हूँ। मैं बहुत ही खुश थी कि माननीय लालू जी यहां विराजमान थे और मैं अपनी बात उनके सामने कह सकूंगी।

23 तारीख को जब हमारा बजट सत्र प्रारंभ हो रहा था, उस दिन महामहिम राष्ट्रपति जी का अभिभाण केन्द्रीय कक्ष में होना था। अचानक मेरी मुलाकात रेल मंत्री माननीय लालू प्रसाद यादव जी से हो गई। 11 बजे का समय महामहिम के आने का था। शायद लालू जी को 10 बजे का समय याद था। वे अकेले खड़े थे जब मैंने उनका अभिवादन किया और कहा कि आप फिर इस बार रेल बजट ला रहे हैं, छत्तीसगढ़ को कुछ देंगे या नहीं? उन्होंने कहा कि छत्तीसगढ़ में ज़रूर दूंगा और आप अगर मांग रही हैं तो मैं आपको ज़रूर दूंगा। आप मेरे साथ मेरे कक्ष तक चल सकती हैं क्या? [H69]

पार्लियामेंट में इनका जो कक्ष है, वहां मैं इनके साथ गई। वहां इन्होंने मेरी पूरी इन्क्वायरी की कि आपका कौन सा लोक सभा क्षेत्र है, पहले क्या करती थीं। मैंने कहा कि मैं गृहणी थी, गृहणी से विधायक बन गई, उसके बाद काम करते-करते विधायक से अब सांसद बन गई तो उन्होंने कहा कि छत्तीसगढ़ की तुम क्या मांग रखना चाहती हो, वह मांग रखो। मैंने संपूर्ण छत्तीसगढ़ का ध्यान रखते हुए उनसे जो मांग रखी, वह मैं आपके माध्यम से उन्हें फिर याद दिला रही हूँ, क्योंकि 26 तारीख को अपने बजट भाण में उन्होंने उसे शामिल नहीं किया, तब मैं निराश हुई। फिर 27 तारीख को मैं उनसे मिली तो उन्होंने कहा कि जब मैं उत्तर दूंगा तब इसकी घोषणा अवश्य करूंगा। यहां लोक सभा में मनोनीत सुश्री मैक्लोड छत्तीसगढ़ से सांसद बैठी हैं। कल के समाचार-पत्र में इनका भी समाचार पढ़ा कि हमारी इस बहन को भी लालू जी ने होली पर आश्वासन दिया है।...(व्यवधान) अब हम दो बहनों को आश्वासन मिल गया है।...(व्यवधान)

सुश्री इन्ड्रिड मैक्लोड (नामनिर्दिष्ट) : मैं आपको बताना चाहूंगी कि मैंने सबसे पहले सन् 2005 में इस बात को कहा था।...(व्यवधान)

श्रीमती करुणा शुक्ला : मैं आपकी बात का विरोध नहीं कर रही हूँ, सपोर्ट कर रही हूँ।...(व्यवधान) मैक्लोड जी, हम आपका विरोध नहीं कर रहे हैं, हम तो लालू जी को उनके वायदे की याद दिला रहे हैं, उन्होंने जो हमसे वायदा किया था, वह उन्हें निभाना पड़ेगा। हम उन्हें उनका किया हुआ वायदा याद दिला रहे हैं। ...(व्यवधान)

मैं इस विषय को इसलिए रख रही हूँ...(व्यवधान)

सभापति महोदया : आप अपनी डिमांड रखिए।

श्रीमती करुणा शुक्ला : सभापति महोदया, मैं डिमांड ही रख रही हूँ। पूरे देश में रेलवे को सबसे अधिक आय देने वाला विलासपुर का रेलवे जौन और वहां रेलवे बोर्ड का भर्ती कार्यालय खोलना चाहिए, यह हमारी वॉ से मांग है। पुन्नू लाल मोहले जी जब से सांसद बने, तब से वे कह रहे हैं और हमारे अन्य सांसद भी इस विषय में मांग कर रहे हैं तथा हमने भी इस विषय पर बहुत लिखा-पढ़ी की है। आज मैं इस बात को इसलिए कह रही हूँ, क्योंकि इन्होंने 23 तारीख को मुझ से और मेरी बहन से जो वायदा किया, सब ने लिखा-पढ़ी की, जो भी उस क्षेत्र का सांसद होगा वह छत्तीसगढ़ के भले के लिए सोचेगा। वह हर वर्ग, हर सत्र में बोलेगा, लिखा-पढ़ी करके हम सब ने अपने कर्तव्य का निर्वहन किया है। हम सब की बात को ध्यान में रखें। छत्तीसगढ़ से दो बहनें आती हैं - एक मनोनीत सांसद लोक सभा में और एक चुनी हुई सांसद, जिसका क्षेत्र विलासपुर, जाँजगीर और कोरबा आता है।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय लालू जी को उनके वायदे की याद दिलाना चाहती हूँ। हम बहनों से उन्होंने जो वायदा किया है, आश्वासन दिया है, उसे वे पूरा करें, नहीं तो हमारे कोमल मन को ठेस लगेगी और हम भाईयों पर भरोसा करना छोड़ देंगे। इसलिए रेल मंत्री जी आप अपने उस वायदे को निभाएं। आपने मुझे समय दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मैंने अपने क्षेत्र की बहुत सी

मांगें इसमें लिखी हैं, मैं इसे ले कर रही हूँ। मेरे क्षेत्र की जनता को मुझ पर विश्वास है कि मैं कोरबा, जांजगीर और विलासपुर की बात मंत्री जी से जरूर करूंगी। आपको पुनः बहुत-बहुत धन्यवाद।

*मैं निम्न विार्यों पर माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी का ध्यान आकृत करना चाहती हूँ:-

देश में स्थित सभी जोनों में छत्तीसगढ़ प्रदेश का बिलासपुर रेलवे जोन सबसे अधिक आय देने वाला जोन है। किंतु दुर्भाग्य का वि-
 ाय है कि वहां रेल भर्ती बोर्ड का कार्यालय स्थापित नहीं किया गया है। बेरोजगार युवकों को इंटरव्यू व लिखित परीक्षा देने दूसरे प्रदेशों
 उड़ीसा, पश्चिम-बंगाल व मध्य प्रदेश जाना पड़ता है। गरीब बेरोजगारों पर अधिक आर्थिक बोझ पड़ता है। माननीय लालू जी आप गरीब रथ
 चला रहे हैं उन्हीं गरीबों के लिए बिलासपुर में यदि भर्ती कार्यालय खोलेंगे तो क्षेत्र के साथ न्याय होगा तथा गरीब नौजवानों और युवतियों को
 राहत मिलेगी।

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

छत्तीसगढ़ प्रदेश का जिला मिनि भारत के नाम से जाना जाता है। सभी प्रदेशों के लोग यहां निवास करते हैं। यहां एसईसीएल,
 एनटीपीसी, बाल्को तथा छत्तीसगढ़ विद्युत मंडल संस्थान स्थापित हैं। यहां वॉ से कोरबा में पिट-लाइन के प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को भेजे जा रहे
 हैं। यदि पिट-लाइन का निर्माण हो जायेगा तो देश के विभिन्न हिस्सों से आने वाली रेल गाड़ियां यहां तक पहुंच जायेंगी।

छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस जो बिलासपुर से अमृतसर तक जाती है उसे कोरबा से प्रारम्भ किया जाए।

कोचीन एक्सप्रेस जो सप्ताह में पांच दिन चलती है उसे रोज चलाया जाए तथा बिलासपुर के स्थान पर कोरबा से चलाया जाए।

छत्तीसगढ़ प्रदेश के स्टेशन सक्ती, चांपा, अकलतरा पर लम्बी दूरी तक चलने वाली ट्रेनें आजाद-हिंद एक्सप्रेस, लोकमान्य तिलक
 एक्सप्रेस, हावड़ा पोरबंदर एक्सप्रेस तथा गीतांजली एक्सप्रेस का स्टॉपेज 2 मिनट का उपरोक्त स्टेशनों पर दिया जाए।

राजधानी तथा शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेनों में भी विकलांग कोटे की सुविधा देश के विकलांग भाई-बहनों को दी जानी चाहिए क्योंकि
 आप बाकी ट्रेनों में तो यह सुविधा दे ही रहे हैं, इन ट्रेनों को भी जोड़ा जाना चाहिए।

रायगढ़ एक महत्वपूर्ण स्टेशन है, जिला मुख्यालय है। यहां रेलवे के टर्मिनल का शिलान्यास 14.9.1998 को हुआ था। नौ वॉ का
 समय गुजर गया और शिलान्यास का पत्थर आज भी आंसू बहा रहा है। आंसू सूख न पायें इससे पहले आप यहां टर्मिनल का निर्माण अवश्य
 करवाएं।

बिलासपुर रेलवे स्टेशन पर वीआईपी गेस्ट-हाउस जो सर्व सुविधा युक्त नहीं है उसे बड़ा बनाया जाए तथा सर्व-सुविधायुक्त
 बनाया जाए।

रायपुर-धमतरी नैरोगेज को ब्रॉडगेज बनाया जाए। यह वॉ पुरानी मांग है।

अम्बिकापुर से शहडोल तक चलने वाली लोकल ट्रेन का विस्तार जबलपुर तक किया जाना उचित होगा। देश में अनेकों छोटी बड़ी
 तीर्थ यात्रा कंपनियां जो लोगों को रेल के माध्यम से देश के विभिन्न तीर्थ स्थलों जैसे प्रयाग, काशी, अयोध्या, गंगासागर, पुरी, तिरुपति,
 बालाजी, मदुरई, रामेश्वरम्, कन्याकुमारी, श्रीशैलम, महेसुन आदि तीर्थ स्थलों की यात्रा कराती है और इस हेतु रेलवे के स्वतंत्र श्री टियर कोच
 आरक्षित करती है। क्योंकि यात्रा कई दिनों, कई महीनों की होती है इसलिए रेल कोचों का विभिन्न स्टेशनों पर ठहराव आवश्यक होता है।
 इसके लिए कंपनियों द्वारा रेलवे को हाल्ट चार्जिज दिया जाता है। इससे देश की जनता को जहां तीर्थ यात्रा करने में आसानी होती है वहीं
 रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होती है किंतु हाल ही में रेलवे ने अपने एक आदेश द्वारा इस तीर्थ यात्रा के हेतु किए जाने वाले किराए में भारी
 बढ़ोत्तरी की है। पहले डिटेंशन चार्जिज के रूप में 3120 रुपए प्रतिदिन लिया जाता था उसे बढ़ाकर 14400 रुपए प्रतिदिन कर दिया गया है।

इसके अलावा अन्य चार्जों को भी बहुत ज्यादा बढ़ाया गया है। इस प्रकार रेलवे द्वारा तीर्थ यात्रा हेतु लगभग तीन लाख रुपया लिया जाता था वहीं अब छः लाख पच्चीस हजार रुपये से ऊपर हो गया है। इतना अधिक किराया बढ़ने से लोगों में भारी रो है। देश की जनता की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए मेरी मंत्री महोदय से अनुरोध है कि उक्त किराया वृद्धि पर मंत्रालय पुनर्विचार करे तथा अपने उक्त आदेश को वापिस ले ताकि लोगों को रेलवे द्वारा देश में तीर्थ यात्रा करने में वित्तीय परेशानी न हो।

जिला जांजगीर चांपा तथा बिलासपुर जो मेरा संसदीय क्षेत्र का जिला है वहां स्थित लाल खदान तथा खोखसा फाटक तथा चांपा शहर में स्थित फाटकों से जनता को घंटों फाटक बंद होने के कारण इंतजार करना पड़ता है। मंत्री महोदय से निवेदन है कि तीनों फाटकों पर आरओबी का निर्माण कराया जाए ताकि क्षेत्र की जनता का आवागमन सुलभ हो सके। माननीय अध्यक्ष महोदय, रेल बजट में नवोदय राज्य छत्तीसगढ़ की माननीय मंत्री जी ने घोर उपेक्षा की है। देश को रेल से सर्वाधिक आय देने वाला यह प्रदेश है मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि छत्तीसगढ़ को उसका उचित हक देने का कट करे। कोयला, इस्पात, एल्युमिनियम, सीमेंट सभी हमारे प्रदेश से रेल के माध्यम से देश भर में जाते हैं। कृपया हमारे प्रदेश को न्याय दें।

रायपुर से टिटकागढ़ रेल लाइन का दोहरीकरण होना चाहिए यदि दोहरीकरण का कार्य हो जाता है तो विशाखापट्टनम पोर्ट का फायदा मिलना प्रारंभ हो जाएगा। *

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): Madam Chairperson, I join all my friends in congratulating the hon. Railway Minister for his extraordinary achievement for the third successive year.

Madam, making a profit of Rs.20,000 crore without burdening the common man is a milestone that commands appreciation from all over the country. The year 2007-08 Railway Budget in itself is a glowing example of bold initiative and strategy taken by the hon. Railway Minister. His thrust to make freight and fare cheaper and better amenities to increase the volume has given the dividend.

Train service is the most common and popular means of transport in India. He has given exactly what a common wants -- lower fares, better passenger amenities and freight concessi[[r70](#)]ons.

Madam, he has given many amenities and made many provisions. Since I do not have time, I am not going to read these things. The only thing I am telling is that he has not forgotten anybody. He remembered the people belonging to all walks of life in the country. He has also not forgotten 1.4 million railway employees who contributed towards the success and elevation of the Indian Railway System. He acknowledged their tireless efforts in bringing about this change.

Madam, in my State, for the first time, Railway is going to be electrified from Katihar to Guwahati. My State is a poor State. That is why, this time we have also got one *Garib Rath* from Guwahati to Kolkata. We demanded that the most popular train of our State, that is, Saraighat Express should run everyday in the week, and we got it for seven days. We also demanded that this train should be made an overnight express so that it can start from Guwahati in the evening and can reach Kolkata in the morning, and *vice versa*. I would request the hon. Minister to look into this matter and see whether this train can be rescheduled to make it an overnight Express in the interest of trade and commerce of our Region.

For congestion clearance, Guwahati to Digavu double-line has been proposed. Bigibill project has been taken up as a national project. The construction of new railways from Azra to Banihat and from Diamapur to Kohima have been taken up. The gauge conversion work from Rangia to Murkungsulak has also been taken up. We will get this benefit along with the benefits which the *Aam Aadmi* will get from other budgetary provisions.

Madam, North-East demands some special consideration for removal of regional disparities. We will request the hon. Minister at least to remember us and to give a Railway Production Unit which may contribute towards the economy of the North-East.

Madam, I belong to Barak Valley, and I would like to mention one point here. Barak Valley is in the State of Assam, and it had thriving trade and commerce before Independence as it had easy rail communication to Kolkata and other parts of the world through Bangladesh. But after Independence that has been suspended. We had some longer route through hill section Lumding and Badarpur, and we are happy with that also. In 1996, this section was taken up for gauge conversion. For the last 12 years, this work is going on. During these 12 years, I think, nearly 40 per cent work has been completed. It is being taken up as a national project and targeted to be completed by 2009. I do not know how within two years, the remaining 60 per cent work could be completed. However, I would request the hon. Minister to try his best to complete it, and I believe, as he is an outstanding Minister, he can do something so that we can be relieved of our miseries for not having the direct link and for not having the broad gauge. I would request the hon. Railway Minister to do it.

Madam, one hundred years back, Dullavchera railway was constructed, and after 100 years, there was a huge population beyond Dullavchera. Last year I requested the Railway Ministry to extend the railway line from Dullavchera to Cheragi. I would, once again, request the Ministry to study its feasibility.

We have started a trade centre in Sutarkandi, which is at Bangladesh border, and through this trade centre, India is exporting thousands of tonnes of coal and other materials everyday. So, for promotion of export and for reducing the real cost, the Railway Ministry can examine whether the railway can be extended up to Sutarkandi.

Thank you, Madam, for giving this chance to speak.

श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु (राजापुर) : सभापति महोदया, सरकारी दफ्तरों में कई बार फाइल खो जाती है और ढूंढने से भी नहीं मिलती है। मुझे लगता है कि भारतीय रेलवे में कोंकण रेलवे की फाइल कुछ समय से खो गई है। उसी की याद दिलाने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ और कोंकण रेलवे के बारे में कुछ बातें रेलवे मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ।

महोदया, आपको याद होगा कि कोंकण रेलवे बनने के पीछे बहुत बड़ा इतिहास है। वहाँ की जनता ने इसको बनाने के लिए बहुत बड़ा आंदोलन किया था। इसको बनाने के लिए जिन लोगों ने अपनी जमीन दी थी, उसका मुआवजा उन्हें आज तक नहीं मिला है। मैं लालू जी को याद दिलाना चाहता हूँ कि कोंकण रेलवे भी इस देश में चलती है और शायद आप भी उसको देखने के लिए गए थे। लेकिन मुझे लगता है कि दो-तीन साल से आप उसे भूल गए हैं और उसी की याद दिलाने के लिए मैं यहाँ खड़ा हुआ हूँ। वहाँ के लोगों ने रेलवे से जो कुछ भी मांगा था, वह आज तक उन्हें नहीं मिला है।

महोदया, मेरी पहली मांग यह है कि मुम्बई से सावंतवाड़ी तक एक रेल चलाई जाए और वह रेल बौरीवली, पश्चिमी रेलवे से निकलते हुए जानी चाहिए, क्योंकि कोंकण में रहने वाले लोग बहुत बड़ी संख्या में बौरीवली, पश्चिम रेलवे में भी रहते हैं। वहां रहने वाले लोगों को दो ट्रेन बदलनी पड़ती है, इससे उनकी जेब पर भार पड़ता है, उस भार को कम करने के लिए इसे चलाया जाए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि मधु दण्डवते जी जो कि रेल मंत्री भी रह चुके हैं, सावंतवाड़ी टर्मिनस का नाम उनके नाम पर रखा जाए। मधु जी एक समाजवादी नेता थे और लालू जी भी समाजवादी नेता हैं और वे उन्हें नहीं भूले होंगे।

SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY (PURI): Yes, the entire House is supporting it.

श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु : महोदया, वहां के गरीब किसान कोकन बनाते हैं। कोंकण रेलवे में कोक दिया जाता है, लेकिन कोकन नहीं दिया जाता है। मुझे लगता है कि कोक को ज्यादा प्राथमिकता दी जाती है। इसलिए मेरी मांग है कि कोक के साथ-साथ कोकन को भी बढ़ावा दिया जाना चाहिए। इसके अलावा कोंकण की जनता के द्वारा जो हेंडीक्राफाट्स बनाए जाते हैं, उनको बेचने के लिए कोंकण रेलवे द्वारा स्टॉल उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

महोदया, हमारी सरकार के समय में हमने सिंधुनगर जिले को टूरिस्ट डिस्ट्रिक्ट बना दिया। मेरी मांग है कि इस पर्यटन जिले में स्टेशन बनाए जाएं ताकि यहां पर्यटक घूमने के लिए आ सकें।

इसके अलावा वहां कई ऐसे गांव हैं, जहां नये स्टेशन दिए जाने की मांग की जाती रही है, जैसे लान्झा और राजापुर में है। इसी तरह अन्य कई गांव हैं, जहां पर स्टेशन दिए जाने की आवश्यकता है।

अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि हमारे यहां के लोगों में यह संदेह पैदा हुआ है कि कोंकण रेलवे भारतीय रेलवे में है या नहीं, इस संदेह को दूर करने के लिए काम किया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI. BASANAGOUDA R. PATIL(YATNAL) (BIJAPUR) : Madam Chairperson, Thank you for giving me an opportunity to participate in the discussion on Railway Budget 2007-08 presented by Hon'ble Railway Minister.

As far as I understand this Railway budget has not rendered justice to all the states of the country Being a Railway Minister for the entire country it is his duty to keep all the states in mind while allocating funds in the budget. But in this Budget Hon'ble Minister has given top priority to only few states including his parliamentary constituency. In his own state and in states where his Government's coalition members parties rule. It seems that only few states are having over the Railways. Majority of the states have been neglected by the Railway Ministry in this Budget.

For example Bihar has been given a major share in the Railway Budget. Since many Railway Ministers have been representing Bihar, it has been given major share. But in this Budget Hon'ble Railway Minister has given top priority to his own parliamentary constituency. It is very much painful and unfortunate. My concern is such partiality would affect the progress of our country. That's why the Railway Minister should present such budget, in which all the states of the country get equal priority and it should contribute to progress and prosperity of the country. I would say, only for gaining popularity Hon'ble Minister Lalu Prasad Ji has presented this way Budget and it will not ensure the progress of the country.

The Hon'ble Railway Minister has stated that the Railways has earned a profit of Rs. 20,000 crores but this credit should go to the NDA Government not the UPA Government. I would like to say that a good railway Budget must have a broad view caring for all the states of the country without bias. Just because there is no hike in fares a Budget does not become a good Budget.

The NDA Government during its tenure had made sincere efforts and implemented many proper monitoring measures to put the Indian Railways on the right path. Earlier it was suffering a great loss. The NDA Government under

*English translation of the speech originally delivered in Kannada.

the leadership of Shri. Atal Behari Vajpayee ji the then Hon'ble Prime Minister and also the then Hon'ble Railway Minister Shri. Nitish Kumar Ji had announced a new project 'Sudoor Kshetra Rail Pariyojana', under this scheme our Government had committed to provide Railway facilities to the citizens of all taluks and districts from Kashmir to Kanyakumari . But I am sorry to say in this budget the Hon'ble Railway Minister has not even mentioned about the Sudoor Kshetra Pariyojana.

I would say the Hon'ble Minister has discriminated against many states while including various projects of different states like Gauge conversion, approval of new railway lines. That's why I would request Shri. Lalu prasad yadav ji to have a broad look into all the states while allotting funds to various railway projects in different states.

I would like to remind the Hon'ble members of the UPA Government that before NDA Government came into power the Railways had been suffering loss due to the Congress Government that ruled the country for more than 53 years out of 60 years of Independence. But within a short span of 6 years Shri A.B. Vajpayee's Government had brought the Indian Railways on the right track to earn profit. Hon'ble UPA members should not forget this fact.

As far as Karnataka state is concerned it has been contributing more to the Railway exchequer as Chhatisgarh, which has also been contributing by way of earning more income to the Railways. For example, Railways is earning Rs. 1500/- crores from iron ore of Karnataka, which is being sent to different parts of the country. I am sorry to say that my state Karnataka has been neglected by the Railway Minister in this Budget.

Karnataka has not got a better deal in this Budget. Only Rs.497 crores has been allocated to Karnataka. Merely 50-60 miles of new railway has been announced. 37 projects have not been announced which we have been demanding. From Bagalkot to Bijapur only 70 Km. Railway line has been announced. These are no big projects. There is no use by merely allotting one core or two crore rupees for these projects.

There are many states, where ticket less travelers are more but have been getting better deal. Whereas in my state which is contributing more income is neglected. From iron ore, and our people have been traveling by valid tickets, but is neglected.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): Karnataka should not say that you have been neglected and you are quoting figures saying Bihar is getting more, last year outlay

for Karnataka was Rs. 390 crores, now it is Rs.630 crores. It is 97% more, almost.

SHRI. BASANAGOUDA R PATIL (YATNAL) (BIJAPUR) : Now the Hon'ble Railway Minister of State for Railways has said his Ministry has allotted 97% more funds compared to last year. But that is not a big amount. At the same time he should think of our state. Freight movement of iron ore from Bellary itself is contributing Rs.1500 crore to the Railway exchequer. Therefore while allotting the funds the Hon'ble Minister should see that state concerned get share in proportion to its contribution and according to that priority should be given. On the basis of that Rs.1500 crore should be allocated to my state in this Budget.

Bijapur-Bagalkot Gauge Conversion is there and as stated by Shri Suresh Prabhu Hon'ble Member of Parliament the Hubli-Ankola Railway line should be connected to Konkan Railway. For this Rs.1000 crores should be allocated. If it is by allocated only Rs.5 crore or 10 crore, then it will take 40-50 years to complete the project. For Gulbarga-Bidar Railway line only 5 crores of rupees has been announced. When our NDA Government was there 10 crore rupees had been allocated for this Railway line. But even then the land has not been acquired for this Railway line. Monitoring Official has also not been appointed so far.

In the same way Mehabub Nagar-Raichur Railway line, Talaguppa-Shiomoga Gauge conversion, Chamrajnagar-Mettupalyarm and Sahabad-Sedabala Railway line were sanctioned two years back. But survey work has not been taken up so far. Bagalkot-Kudachi Railway line which is likely to earn more income to Railways exchequer Tumkur-Chitradurga Railway line which was the dream of our national leader Shri S.Nijalingappa, who was also the Chief Minister of Karnataka and President of All India Congress Committee and Alamatti-Yadagir New Railway line have not been included the Railway Budget. That's why I humbly request Shri Laluprasad yadav Ji to take up the works of this Tumkur-Chitradurga Railway line in the present Budget itself.

The Hon'ble Railway Minister has introduced Garib Rath. It is my responsibility to congratulate when the Hon'ble Minister has done really commendable a job. So I congratulate Hon'ble Minister and also I request him to introduce a Garib Rath from Bangalore to Delhi via Hubli and Gadag-Bijapur after conversation. This should be included in the next supplementary Budget. Bijapur-Mumbai-train which has been running thrice a week, should be made daily and extended upto Bagalakot. Bagalkot-Bangalore Basava Express train should be made daily train in my Parliamentary Constituency, Bijapura When I was State Minister of State for Railways, if Bijapur Railway Station as model station. So I request Shri Lalu Prasad Yadav Ji to announce the Bijapur station as model station.

When the NDA Government was there the Gulbarga Division was given its due status. I request Shri Lalu Ji that the Gulbarga Division should be given the same status like Salem Division in Tamil Nadu, which has been announced in this Railway Budget. It will be of great help to Karnataka and it will benefit the people Karnataka. With this I conclude my speech, thank you, Madam.

SHRI R. VELU: Madam, through you I would like to inform the hon. Member for his kind information about the allocation for Karnataka. The hon. Member should not say that the State has been neglected. The outlay has been increased from Rs. 319 crore last year to Rs. 630 crore this year – almost 97 per cent increase.

SHRI RAYAPATI SAMBASIVA RAO (GUNTUR): Madam, I would like to convey my heartfelt congratulations to the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad, for presenting fourth successful Railway Budget with no hike in passenger fares. We treat him as Lord Krishna. Under the chairmanship of Smt. Sonia Gandhi and hon. best Prime Minister of this century, he has presented the common man's Budget. I would like to speak in my own language, Telugu.

*There are a large number of MPs from the State of Andhra Pradesh and Chief Minister of Andhra Pradesh has sent many requests. As Lord Krishna stood by the side of Pandavas and helped them achieve success, we expected Laluji to give more projects to Andhra Pradesh. But, now we feel that our Lord Krishna has done injustice to us. Now, we expect him to concede to at least few requests. I would pray to Lord Krishna to favour us. I would like to make some of the points. There should be electrification and doubling between Guntur and Tenali.

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

A day-time Intercity Express should be introduced between Chennai and Guntur. In the last Railway Budget there was a sanction for doubling of railway line between Guntur and K.C. Canal, it is a 25 kilometer stretch which needed doubling and electrification. Hon. Minister of State for Railways Shri Veluji has visited this stretch and inaugurated Guntur new railway station and accordingly funds were allotted. Similarly, from Guntur to Tenali is another stretch of 25 kilometers which needs doubling and electrification of railway line. This will enable easy connectivity between Vijayawada, Tenali and Guntur. There is a long pending demand for introduction of a circular train to connect these three towns and it has been pending for the past ten years. We along with our Chief

*English translation of the speech originally delivered in Telugu.

Minister brought this matter to the notice of Hon. Minister for Railways. I expect our Lord Krishna will sanction this project in this year's Railway Budget. Similarly, doubling and electrification of stretch between Nallampadu and Pavidipalli is also pending. A survey was conducted 10 years ago. The Budget for the work may be around rupees 400 crores. Someone mentioned that works with Budget of rupees 500 crores and below can be sanctioned. If doubling and electrification between Nallampadu and Pavidipalli is completed, all south bound trains going beyond Vijayawada towards Chennai, if diverted via Guntur will generate good revenue for Railways. This is a long pending issue and we request Hon. Minister to sanction this work in this Budget. There are two "Road Under Bridges (RUB)" which are pending, one is in Nehrunagaram Under Bridge, which is pending for the past four years. Similarly, one more RUB is pending in Pattabhipuram. We humbly request the Hon. Railway Minister to sanction these two bridges. We asked for some new trains, especially, a train between Guntur and Ahmedabad. Because there are many Gujaratis who are doing business in Guntur and they often find it difficult to travel to Ahmedabad and other parts of Gujarat. We also request to divert New Express Train between Secunderabad and Vijayawada through Guntur. We also request a new inter-city express between Guntur and Chennai during day time. Earlier, we

had a night train. There is a train between Hyderabad and Chennai but we don't have a train for Chennai during day time.

We request for the same to be introduced. We pleaded for a new train between Machilipatnam and Manmad via Guntur. I will take only two more minutes, Sir. When Shri Veluji visited our place, we requested him for some trains.

Garib Rath proposed to be run between New Delhi-Chennai should be diverted *via* New Guntur. Navjeevan Express between Ahmedabad and Chennai should go through Guntur. Seshadri Express between Kakinada and Bangalore should go through Guntur. Pinakini Express between Vijayawada and Chennai should go *via* New Guntur station. Janashatabadi Express between Vijayawada and Chennai should go *via* Guntur. Tamil Nadu Express between Chennai and New Delhi also should be diverted through Guntur station. Kerala Express between Trivandrum and New Delhi should go *via* New Guntur railway station. Janmabhumi Express between Tenali and Visakhapatnam should go through New Guntur station. Simhapuri Express between Secunderabad and Gudur should go *via* Nalgonda-Nadikudi-Guntur.[\[s71\]](#) Ratnachal Express between Vijayawada and Visakhapatnam should be extended up to Guntur; Tirupati-Chirala passenger train should also be extended up to Guntur.

With these words, I would like to say that the people of Andhra Pradesh have sent the biggest number of MPs to Lok Sabha. Therefore, I would request the hon. Railway Minister to kindly accept most of these proposals.

* There is an urgent need for the rescheduling the Repalle to Secundeerabad Delta Fast Passenger to its earlier timings, as it was found inconvenient to the poor passengers for whom this is actually meant.

Sir, I hope and wish that the Hon. Railway Minister will include all the projects mentioned by me in my speech in the current Budget for 2007-08 itself, and satisfy the long cherished desire of the people of Guntur and neighbouring districts, in particular, and the people of Andhra Pradesh, in general.*

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

SHRI A. KRISHNASWAMY (SRIPERUMBUDUR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, earlier you have informed the House that the hon. Railway Minister will give his reply around 4 o'clock, and now it is already 4.45 p.m. At what time will he give the reply because all of us have to go back to our hometowns?

उपाध्यक्ष महोदय : अभी तक इस बारे में कोई एनाउंसमेंट नहीं की गयी है। Please sit down.

...(व्यवधान)

SHRI T.K. HAMZA (MANJERI): Sir, Railways is the biggest public sector institution in India. In the year 2006-07, Railways earned a profit of Rs. 20 crore. In 2007-08, we expect a profit of Rs. 20,000 crore again. We achieved this profit without increasing the passenger fares and transporting charges on goods. For this achievement, I congratulate the hon. Minister, Shri Lalu Prasad Yadav.

At this juncture, I may point out one important aspect. We always hear the propaganda that the public sector is a failure, it is a white elephant, the public sector undertakings should be closed and privatization should be promoted. However, Shri Lalu Prasad Yadav, within two years, proved that all the allegations against the public sector are incorrect. If the public sector is managed properly, it will produce better results not only in terms of profit, but also in terms of better service than the private sector.

In this Budget for 2007-08, hon. Lalu Prasad Yadav has made an earnest attempt to have a comprehensive development of the Indian Railways. He has not increased the passenger fares and also the transportation charges on goods, while allowing slight reductions in certain other things.

We are not fully satisfied with all the proposals, but we know that it is not possible also. However, as far as possible, he met most of the demands of the States. As far as Kerala is concerned, we are in the southern tip of India and it is a consumer State. For a long time, for many reasons, we were neglected. Now, for the first time, Kerala has been brought under the Railway industrial map by proposing the setting up of the Bogie Building Industry in joint venture with the Kerala State. My hearty congratulations and thanks to Shri Lalu Prasad Yadav for the same.

The proposal for the survey of Nilambur-Nanjancode and Tellichery-Mysore is highly appreciated. The grant of *Garib Rath* on the Mumabi-Trivandrum sector and increase in the frequency of Maveli Express, making it daily, in Mangalore-Trivandrum sector are accepted by the people of Kerala with great happiness and gratitude. In this respect, our request is to complete the doubling and electrification in Shoranur-Mangalore sector. Without completing the doubling works, we cannot introduce new trains to satisfy the demand of the people.

Last but not least, my humble request is that the Palghat Division should not be disturbed, and a new South-West Zone Division may kindly be allowed to take care of Palghat, Trivandrum, Mangalore and

Konkan areas.

With these words, I conclude my speech.

SHRI D. NARBULA (DARJEELING): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak on this Railway Budget. I rise to support the Railway Budget for 2007-08 placed before this House by the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav. Before I start my speech, at the very outset, I would like to congratulate the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav, and his colleagues for generating a cash surplus of Rs. 20,000 crore without enhancing the fares, which is a record in the history of the Indian Railways.[\[r72\]](#)

In this Budget there is a proposal to provide cushioned seats in unreserved second class coaches. These coaches are used by the low-income group people. No previous Railway Minister has ever thought of providing special coaches for low-income group passengers. In this Budget, some special coaches are being made for the handicapped passengers. These coaches are equipped with wide doors, cushioned seats, etc. I express my gratitude to the hon. Railway Minister for being so thoughtful towards the low-income groups and handicapped passengers.

Sir, I hail from the Darjeeling Constituency. The Darjeeling Hill Railway was started by the British some 125 years ago. It is now being modified by replacing the old wooden fish plats with new iron plates. I am thankful to the hon. Railway Minister for sanctioning funds for the renovation of the 125-year old Railway Workshop in Tindharia, Kurseong. This will definitely improve the condition of the existing railway line. However, the old steam engines for which Darjeeling Hill Railway was given World Heritage status have not been improved. People from different parts of the world come to Darjeeling to enjoy the toy train ride. So, I appeal to the hon. Minister to see that these steam engines are modified and improvements are made in them.

New Jalpaiguri is the most important station in that area. It should be upgraded by setting up a DRM office there. I congratulate the hon. Railway Minister for converting the meter gauge line between Aluabari Road station and Siliguri Junction to broad gauge. Siliguri Junction which was once an important railway station is now lying idle following the creation of New Jalpaiguri. After the completion of the broad gauge line between Aluabari and Siliguri Junction a new super fast AC train like Shatabdi Express should be introduced between Siliguri Junction and Sealdah. One Garib Rath should be introduced between New Jalpaiguri and Delhi.

*The name of Aluabari Road station situated in Islampur subdivision should be changed to Islampur station and the Kanchanjunga Express should be given a halt at this station. Work on the flyover at Mahavir Sthan in Siliguri which was started two years ago has not been completed yet. I request the hon. Minister to expedite this.

All trains between Guwahati and Delhi pass through Patna Junction. A large number of Buddhists living in Darjeeling, Sikkim and Bhutan will be benefited if some of these trains travel via Gaya.

Hon. Railway Minister was kind enough to establish a railway main office in Elysia Building at Kurseong which is yet to start functioning. The entire population of the hill areas would be benefited if this office starts functioning early. I further request the hon. Minister to establish a Railway Recruiting Board at this office in Kurseong.

Large tracts of railway land are lying vacant at Naxalbari and Bagdogra. These vacant lands should be given to the local unemployed youths. This will help not only in local development but also in generating employment.

To provide better marketing facilities to the farmers and agriculturists of the Darjeeling hills, AC container wagons should be attached with trains going from there to Delhi and Kolkata in which they can take their produce for marketing.

Prior to 1950 there were railway lines up to GALE Khola. Now trade between India and China has started via Sikkim. I feel that railway line should be extended up to Sikkim as that would be economically beneficial to the country.

Prior to 1950 there were railway lines up to GALE Khola. Now trade between India and China has started via Sikkim. I feel that railway line should be extended up to Sikkim as that would be economically beneficial to the country.

Before I conclude, I once again support this Railway Budget. *

श्रीमती ज्योतिर्मयी सिकंदर (कृानगर) : महोदय, मैं आपको धन्यवाद देती हूँ कि आपने मुझे इस विषय पर बोलने का अवसर दिया। मैं दो मिनट समय लेकर एक-दो बातें कहूँगी। माननीय मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। कल इस सदन में स्पोर्ट्स ब्रॉडकास्टिंग बिल पारित हुआ था ताकि देश की जनता खेलों को देख सके। मैं कहना चाहूँगी कि मैंने 14 साल रेलवे में काम किया है, खेलों में विश्व स्तर पर रेलवे ने छः गोल्ड मेडल्स दिलाए हैं। अब मैं इस सदन की मेम्बर हूँ, सभी खिलाड़ी मुझसे मांग करते हैं कि जैसे हमारे एमपी लोगों को अपने स्पाउस और कम्पेनियन के साथ यात्रा करने के लिए रेलवे पास मिलता है। जो खिलाड़ी ओलम्पिक्स और एशियन गेम्स में मेडल जीतकर आते हैं, उनको सेकण्ड क्लास का सिंगल पास दिया जाता है। इसके साथ ही अगर उन्हें एक कम्पेनियन के साथ यात्रा करने का भी रेलवे पास मिले तो माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूँगी और पूरा देश मंत्री जी को धन्यवाद देगा। मंत्री जी अच्छा काम कर रहे हैं, बहुत अच्छा रेल बजट पेश किया है।

इसके साथ ही मैं अपनी कांस्टीट्यूंसी की एक मांग रखना चाहती हूँ। मेरी कांस्टीट्यूंसी कृानगर है। जब एनडीए सरकार थी, उस समय के रेलमंत्री ने कृानगर से करीमपुर रेललाइन के लिए वहां एक पत्थर लगाया था। लेकिन वह काम पूरा नहीं हुआ। लास्ट बजट भी लालू जी ने पेश किया था, उसमें कृानगर से चारतला रेललाइन का उल्लेख था। लेकिन उसके लिए बजट में कोई पैसा नहीं दिया गया था। मैं यह मांग करूँगी कि कृानगर से करीमपुर रेललाइन थोड़ी जल्दी बने और भागीरथी स्टापेज देवोग्राम के लिए और सियालदह से लालगोला डबल लाइन के लिए मैं मांग करती हूँ। मैं इन कार्यों को करवाने के लिए आपके प्रति आभारी रहूँगी।

श्री लालू प्रसाद : लेकिन आपने रेल बजट का तो समर्थन नहीं किया है?

श्रीमती ज्योतिर्मयी सिकंदर : महोदय, मैं और मेरी पार्टी, सभी लोग इस बजट का समर्थन करते हैं। [R73]

डॉ. अरविन्द शर्मा (करनाल): उपाध्यक्ष जी, मैं रेल मंत्री लालू जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ और उनका आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि उन्होंने गरीबों, आम आदमी, बुजुर्गों, महिलाओं और नौजवानों के लिए बहुत ही अच्छा बजट बनाया है। मैं इस रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। अभी कुछ दिन पहले पानीपत में समझौता एक्सप्रेस, जो भारत और पाकिस्तान के बीच मैत्री के संदेश के रूप में ट्रेन चलती है, उसमें विस्फोट करके कुछ लोगों ने दोनों मुल्कों के बीच मैत्री प्रयासों को अवरुद्ध करने की व्यूह रचना रची थी। लेकिन हमारे रेल मंत्री जी ने, हमारी नेता सोनिया जी ने और हमारे प्रधान मंत्री जी ने उसका कठोरता से जवाब दिया और इस घटना की कड़े शब्दों में निंदा की।

उपाध्यक्ष महोदय: आप अपने हलके की समस्या के बारे में बताएं।

डॉ. अरविन्द शर्मा : उस घटना स्थल का रेल मंत्री जी ने फौरन दौरा किया और मृतकों के आश्रितों को दस-दस लाख रुपया मुआवजा देने की घोषणा की। उस घटना स्थल के आसपास के जिन गांव वालों ने राहत कार्य में मदद की, उनके लिए भी लालू जी ने आर्थिक सहायता देने की घोषणा की। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि जिन लोगों ने बचाव कार्य में बढ़-चढ़ कर हिस्सा लिया, उनके लिए रेलवे विभाग में नौकरी की व्यवस्था की जाए, तो अच्छा होगा।

हम लोग जितनी नेशनल कैपिटल रिजन की बात करते हैं, तो हमें यह भी देखना चाहिए कि नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर लोगों को सारी सुविधाएं मुहैया कराई जाएं। कुछ वा बाद नई दिल्ली में राट्रमंडल खेलों का आयोजन होना है। उस समय यहां पर विदेशों से पर्यटक भी आएंगे और वे सारे नेशनल कैपिटल रिजन में ही रुकेंगे और यहां के स्थानों का भी अवलोकन करेंगे। इसलिए इस एनसीआर के 90-100 किलोमीटर के एरिया में सरकार को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं उपलब्ध करानी चाहिए। इसके अलावा देश में जितने भी मैट्रोपोलिटिन शहर हैं, जैसे कोलकाता, चेन्नई, अहमदाबाद, बेंगलूर आदि, वहां पर 150-200 किलोमीटर के एरिया के इर्द-गिर्द आने वाले सभी स्टेशंस को मॉडल स्टेशंस के रूप में विकसित करना चाहिए, ताकि वहां के डेली पैसेंजर्स को सुविधा हो, जिनकी बहुत तादाद होती है।

अब मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ बातें कहना चाहता हूँ, जिन्हें मैं पूर्व में भी कई बार सदन में कह चुका हूँ। मैं रेल मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि शाने पंजाब का ठहराव करनाल में होना चाहिए। इसी तरह से हिमालयान क्वीन का ठहराव समालखा में होना चाहिए। रेल मंत्री जी काफी मजबूत मंत्री हैं और एक्शन लेने के मामले में मशहूर हैं। मैं उनसे उम्मीद करता हूँ कि मैंने जो ये छोटी-छोटी डिमांड्स की हैं, वे उनकी तरफ अवश्य ध्यान देंगे।

इसके अलावा मैं अपनी स्पीच का बाकी भाग सदन के पटल पर रखता हूँ।

*पायलट प्रोजेक्ट के तहत आपने मुम्बई उपनगरीय सेवा के अन्तर्गत जो निर्णय लिया है उसे दिल्ली में भी लागू किया जाए और यहां भी व्यापारियों और पर्यटकों को दिल्ली भ्रमण के लिए ट्यूरिस्ट टिकट का प्रावधान किया जाए। इससे रेलवे की आय में बढ़ोत्तरी होगी।

मैंने पिछले सत्र के दौरान भी दो रेल लाइनों को बिछाने का आग्र किया था। पानीपत से सहारनपुर रेलवे लाइन वाया दिवाना, बापौली, कौराना, मुजफ्फर नगर एवं सहारनपुर होती हुई हरिद्वार तक की लाइन का सर्वे हो चुका है। दूसरी लाइन पानीपत से असन्ध रेलवे लाइन है। इसके बीच में 70 से 80 गांव आते हैं। अगर यह रेल लाइन बिछा दी जाए तो रेलवे को काफी आमदनी होगी और जनता को भी सुविधा होगी।

मंत्री महोदय से मैं कहना चाहता हूँ कि दिल्ली से जम्मू तवी वाया, जालन्धर, अमृतसर, व्यास होते हुए एक गरीब रथ और चलाया जाए। इसके चलने से इन क्षेत्रों में पड़ने वाले तीर्थ स्थलों तक जाने के लिए लोगों को काफी सुविधा होगी।

हमारे देश के खिलाड़ी अन्य विभागों की अपेक्षा रेलवे में नौकरी करना ज्यादा पसंद करते हैं। इसलिए सभी राष्ट्रीय स्तर एवं अंतर्राष्ट्रीय स्तर के खेलों को रेलवे विभाग में शामिल किया जाए। इसके अलावा रेलवे विभाग में खिलाड़ियों के अलग से राज्य स्तरीय कोटा निर्धारित किया जाए।

जितनी भी रेलवे सम्बन्धी योजनाएं हैं, उनमें चाहे माल भाड़ा हो या सवारी भाड़ा हो, लीन एंड पीक सीजन्स को ध्यान में रखते हुए आपने कटौती करके भी आम जनता पर किसी भी प्रकार का आर्थिक बोझ नहीं डाला है, बल्कि रेलवे को मुनाफा दिलाया है। उसके लिए हम रेल मंत्री जी को बधाई देते हैं।

इतना कहकर मैं पुनः इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ और अपनी बात समाप्त करता हूँ। *

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

SHRI K.V. THANGKABALU (SALEM): Thank you, Mr. Deputy-Speaker, Sir, I do not want to take much of the time of the House. I rise to support the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister, Shri Lalu ji. He has presented the Budget to support the weaker sections of society. He has mentioned at the outset in his speech that he is guided by our beloved leader, the UPA Chairperson, Shrimati Sonia Gandhi and our Prime Minister, Dr. Manmohan Singh. I congratulate him once again because he comes from the backward class community and he knows the problems of the weaker sections and the reason why he has done each and every section of society happy by this Budget.

I would like to deal with only one important aspect related to my State and my constituency, that is, Salem Division. I am thankful to Lalu ji for having announced the Salem Division, first of all, at the instance of our great leader, Shrimati Sonia Gandhi and Dr. M. Karunanidhi, the Chief Minister of Tamil Nadu. Other leaders of UPA from Tamil Nadu, 40 Members of Parliament belonging to UPA in Lok Sabha and all the 18 Members from Rajya Sabha and all the political parties in the State have jointly represented this matter and accordingly, the Railway Minister has sanctioned this project, for which we are thankful to him. [r74]

17.00 hrs.

There is resentment on this issue. We had been demanding for this for the last 50 years and now, Salem Division had been created. Our friends from Kerala are not happy; there is agitation in Kerala; there is agitation in Tamil Nadu; it is not required at all. We are all living in the same country and we would like to work in unison and as brothers and sisters.

Even in this division, Tamil Nadu got a raw deal. This Division will only get Rs.200 crore as income and it will have only 380 route kms. In the case of Kerala, it will have an income of Rs.345 crore. It will

have 8800 employees and we will have only 8200 employees. ... (*Interruptions*) We are not against the interests of Kerala. ... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will be recorded.

(Interruptions) ...*

SHRI K.V. THANGKABALU (SALEM): I want to make it clear that we are not against the interests of Kerala. In the last Budget, I was the opening speaker and I pleaded more for Kerala than for Tamil Nadu. We are not against Kerala's interests. ... (*Interruptions*)

SHRI K.V. THANGKABALU : We want Salem Division to continue; we want to strengthen it.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Thank you. Now, I request Chaudhary Bijendra Singh to speak only for three minutes.

... (Interruptions)

SHRI K.V. THANGKABALU : I want to say only one thing more, about my Parliamentary Constituency, Salem. ... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: No. You can lay it on the Table of the House.

... (Interruptions)

* Not recorded

SHRI K.V. THANGKABALU : In Salem, there are places like Valapady, Muthampatti, Ayothiapattinam, Ponnammappet, Love-O-Gate, Mulluvadi Gate. In all these places, I want ROBs to be constructed in this year, from this year's Budget. Then, doubling of Salem-Bangalore line and electrification of this line is a dire necessity. When I was the Minister, I initiated the broad gauge conversion project for about Rs.196 crore in the year 1994-95 and I completed it within one year. So, I need the doubling of that line. I want to say one more thing. ... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: No. Now, Chaudhary Bijendra Singh may start.

... (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Nothing will go on record. I am sorry. I feel very sorry. I cannot allow.

(Interruptions) ...*

MR. DEPUTY-SPEAKER: You can lay it on the Table of the House.

... (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is going on record.

(Interruptions) ...*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is going on record.

(Interruptions) ...*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is going on record.

(Interruptions) ...*

* Not recorded

श्री अशोक प्रधान (खुर्जा) : महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट में रेल का लाभांश बीस हजार करोड़ रुपए पेश किया है। सर्वप्रथम तो मैं रेल मंत्री जी द्वारा पेश किए गए बजट में लाभांश के लिए बधाई देना चाहूंगा और इसी बीच मैं अपने संसदीय क्षेत्र व देश के अन्य रेलवे विधायों पर चर्चा करना चाहूंगा। आपके माध्यम से सुझाव भी संक्षिप्त में देना चाहूंगा।

चर्चा में ज्यादा समय न लेते हुए निम्न बिंदुओं पर कहना चाहूंगा कि -

इस रेल बजट में बिहार का ही ख्याल रखा गया है, जबकि माननीय रेलमंत्री महोदय जी को यह ध्यान रखना चाहिए कि वह पूरे अखंड भारत के रेल मंत्री हैं और भारत के सभी प्रदेशों व भागों की रेल सुविधा हेतु ध्यान रखना उनका परम कर्तव्य है।

उत्तराखंड एक नया राज्य है। उसकी प्रगति के लिए माननीय रेल मंत्री महोदय को अधिक से अधिक रेल जाल बिछाने व नई रेलगाड़ियां चलाने हेतु कार्यवाही करनी चाहिए ताकि इस नए राज्य की नींव और भी सुदृढ़ हो व वहां की जनता भी खुशहाल रहे और उत्तराखंड राज्य को पर्यटक राज्य के रूप में विकसित किया जा सके और वहां पर्यटन उद्योग को बढ़ावा मिले जिससे देश को ख्याति व राजस्व की प्राप्ति हो सके।

रेलवे सुरक्षा के बारे में अपने बजट भाण के पृष्ठ-16 में मार्च 2008 तक सभी लंबित कार्यों को पूर्ण करने का उल्लेख किया गया है, मगर अभी तक के आंकड़ों के हिसाब से दुर्घटनाओं में कोई कमी नहीं दिखाई देती है। आए दिन कोई न कोई दुर्घटना होती रहती है। जैसा कि हाल ही में समझौता एक्सप्रेस में हुआ। रेलगाड़ियों में लूटपाट, चोरी, डकैती व हत्या तो आम बात हो चुकी है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से विशेष तौर पर आग्रह करना चाहूंगा कि यात्रियों की सुरक्षा का प्रबंध उचित ढंग से किया जाए।

माननीय रेल मंत्री ने गरीब रथ रेलगाड़ी चला कर गरीब यात्रियों की सुविधा का जो कदम उठाया है, उसकी हम सराहना करते हैं, लेकिन क्या उसका प्रबंधन भी ठीक रहेगा और वे सभी सुविधाएं प्राप्त होंगी जो एक अमीर रथ में होती हैं। माननीय रेल मंत्री इस विषय में भी जानकारी देने का कट करें।

अब मैं माननीय मंत्री जी से अपने क्षेत्र के बारे में कुछ कहना व सुझाव देना चाहूंगा।

इस रेल बजट में देश के कई रेलवे स्टेशनों का कायाकल्प करने का भी उल्लेख किया गया है, मगर मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा जो कि दस्तकारी उद्योग का बहुत बड़ा स्थान है व देश विदेश से काफी संख्या में खुर्जा के दस्तकारों द्वारा निर्मित वस्तुओं को खरीदने हेतु विदेशी नागरिक भी आते-जाते हैं। उस स्टेशन

***The speech was laid on the Table.**

को माडल स्टेशन (आधुनिक सुविधाओं सहित) विकसित करना चाहिए, ताकि विदेशी मुद्रा अधिक कमाई जा सके। इस संबंध में मैं व खुर्जा के कई उद्योगपति व मेरे संसदीय क्षेत्र के जनसाधारण लोग भी भागीदार होने के लिए तैयार हैं।

मेरे संसदीय क्षेत्र-दादरी में एशिया का सबसे बड़ा कंटेनर डिपो चालू हो चुका है और इससे नोएडा व ग्रेटर नोएडा के विश्व स्तर के उद्यमियों को आयात व निर्यात करने में बहुत बड़ी सुविधा मिली है। परन्तु खेद की बात है कि दादरी रेलवे स्टेशन अभी भी सदियों पुराना व छोटा स्टेशन है, जिसकी पहचान अभी भी एक कस्बे के स्टेशन की है, जबकि इसे भी एक माडल स्टेशन के रूप में बनाया जाना चाहिए, इससे भारत सरकार को अधिक राजस्व मिलेगा व दादरी कंटेनर डिपो विश्व के अग्रणी कंटेनर डिपों में गिना जाएगा।

दिनों दिन बढ़ती भीड़ को ध्यान में रखते हुए नए कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केंद्रों की अति आवश्यकता है, विशेषकर मेरे संसदीय क्षेत्र में खुर्जा जंक्शन पर शताब्दी एक्सप्रेस (नई दिल्ली से लखनऊ) का हाल्ट होना चाहिए। चूंकि बुलंदशहर जिले में उपरोक्त रेलगाड़ी का कहीं भी ठहराव नहीं है, अतः इस रेलगाड़ी का दोनों ओर से खुर्जा जंक्शन पर ठहराव अत्यंत जरूरी है।

खुर्जा रेलवे स्टेशन पर लम्बे रूट की प्रमुख रेलगाड़ियों का ठहराव करने हेतु मैं कई बार अनुरोध कर चुका हूँ, जिसमें उत्तर-पूर्वी राज्यों को जाने वाली रेलगाड़ियों के बारे में शीघ्र आदेश किए जाएं क्योंकि मेरे संसदीय क्षेत्र से अधिकतर लोग भारतीय सेना में कार्यरत हैं। बुलंद शहर से सीधी दिल्ली हेतु भी रेल सेवा की अति आवश्यकता है।

माननीय रेल मंत्री जी ने नई रेलवे लाइनें व नई रेलगाड़ियां चलाए जाने की घोषणा की है, लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा (बुलंदशहर) से कोई भी सुपरफास्ट रेलगाड़ी लखनऊ या दूर के रास्ते के लिए नहीं है जबकि मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा-बुलंदशहर जनपद से अनेकों लोग भारतीय सेना में कार्यरत हैं एवं उत्तर-पूर्वी राज्यों में सीमाओं पर तैनात हैं। उनके कार्यक्षेत्र में पहुंचने के लिए खुर्जा जंक्शन पर ठहराव नहीं है। पिछले बजट के दौरान मैंने माननीय रेलमंत्री महोदय से आपके माध्यम से आग्रह किया था कि फतेहपुर मकरंदपुर बनाए गए हाल्ट पर अधिक गाड़ियों को रोकने हेतु प्रावधान किया जाए एवं इस हाल्ट को और अच्छा बनाया जाए जिससे रेल में चढ़ने-उतरने के लिए लोगों को परेशानी न हो।

बुलंदशहर व खुर्जा में पूरे देश में सबसे अधिक दूध होता है और वहां से दूध का व्यापार करने वाले भाई, दिल्ली की दूध की खपत में पूर्ण रूप से भागीदारी करते हैं। मगर रेलगाड़ी की सुविधा के अभाव में वे काफी परेशानी झेलते हैं। अगर उपयुक्त रेल सेवा का प्रावधान हो जाए तो इससे भारतीय रेल का मुनाफा बढ़ेगा व दूध खराब होने से बचेगा एवं दिल्ली की दूध की खपत में और सहयोग मिलेगा।

मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा-बुलंदशहर में कई स्थान जैसे ग्राम कैलाशपुर इत्यादि ऐसे हैं जहां पर रेलवे क्रासिंग नहीं है एवं आए दिन कोई न कोई घटना होने के कारण कई लोगों की रेल दुर्घटना से मृत्यु हो जाती है व पशुधन भी कटते रहते हैं। बड़े खेद की बात है कि भारत की राजधानी के समीप के क्षेत्र (एनसीआर) में होने के बावजूद भी रेलवे क्रासिंग पर बैरिकेट (गेट) न होने की वजह से ऐसी दुर्घटनाएं माननीय रेलमंत्री जी की नाक के नीचे होती रहती हैं, फिर भी उपाय नहीं किए जाते हैं। मैं आपके माध्यम से इस गंभीर समस्या के समाधान हेतु आपके माध्यम से रेलमंत्री से आग्रह करना चाहूंगा।

मेरे संसदीय क्षेत्र में दादरी सूरजपुर रोड पर एक फ्लाईओवर बनाए जाने की मांग मैं पिछले दस वर्षों से लगातार करता आ रहा हूँ और उक्त मांग को एनडीए की सरकार में तत्कालीन रेलमंत्री श्री नीतिश कुमार जी ने दादरी में कंटेनर डिपों का उद्घाटन करते समय फ्लाईओवर को बनाने के आदेश भी पारित किए थे। लेकिन अभी तक यह काम शुरू नहीं हो सकता है। माननीय रेलमंत्री जी से जानना

चाहूंगा कि इतने लम्बे समय से लंबित पड़े इस कार्य को कितने समय में पूर्ण कराएंगे ताकि वहां के गरीब किसानों को राहत मिल सके और हजारों लोगों को आने-जाने की समस्या से छुटकारा मिले। माननीय रेलमंत्री जी इस पर अवश्य ध्यान देकर मुझे बताने का कट करें।

मेरे संसदीय क्षेत्र के दादरी (विधानसभा) में मेरी मांग पर फ्रंटकारीडोर बनाए जाने की स्वीकृति दी गयी थी। उक्त कारीडोर कब तक तैयार हो जाएगा और चरणबद्ध समय का प्रोग्राम बताया जाए जिससे कि हाईस्पीड पैसेंजर कारीडोर शीघ्र चालू हो सके।

नई रेलगाड़ियों के संदर्भ में उत्तर प्रदेश राज्य की जनसंख्या के हिसाब से व संसद में उपस्थित उत्तर प्रदेश के सांसदों की गिनती के हिसाब तथा देश के सबसे बड़े राज्य के हिसाब से इस रेल बजट में उपेक्षा हुई है, जहां और अधिक गाड़ियों की आवश्यकता है।

चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़): उपाध्यक्ष महोदय, आपने रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। किसी भी सरकार का बजट जनता के प्रति समर्पित कार्य-योजना का प्रारूप होता है। मैं माननीय लालू जी, यूपीए चेयरमैन सोनिया जी और माननीय प्रधान मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा कि बढ़ती हुई मंहगाई के बावजूद भी, लगातार यूपीए के कार्यकाल में रेल के किराये में वृद्धि नहीं हुई है। देश में बढ़ती हुई जनसंख्या और सीमित संसाधनों के होते हुए भी 30 हजार करोड़ रुपये के लाभ का बजट, पूरे देश की जनसंख्या को यह बताता है कि यह माननीय लालू जी का कोई करिश्मा ही है जिससे जनता लाभान्वित होगी।

उत्तर प्रदेश देश का बहुत बड़ा प्रदेश है और उसकी जनसंख्या लगभग 17 करोड़ है। इस प्रदेश में रेल के संसाधनों की कमी है। पिछले रेल बजट में भी मेरे द्वारा इस विषय में कुछ बातें उठाई गयी थीं। अलीगढ़ एक ऐतिहासिक स्थल है, वहां मुस्लिम विश्वविद्यालय है जहां करीब 18 देशों के विद्यार्थी पढ़ने के लिए आते हैं। वे यहां की सभ्यता, यहां की सोच लेकर अपने-अपने देशों को जाते हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि वहां के रेलवे स्टेशन के सौन्दर्यकरण की अति-आवश्यकता है क्योंकि वह दुनिया के लोगों को रेलवे के बारे में एक मैसेज देता है। देश को आजाद हुए 60 वां हो गये हैं लेकिन एक रेल अलीगढ़ से बरेली मार्ग पर चलती है, जिसमें न तो डिब्बे बढ़ाए गये हैं न एसी कोच की व्यवस्था की गयी है। सारी लाइनों पर रेल-विकास हुआ है, ट्रेनें बढ़ाई गयीं हैं कोच बढ़ाए गये हैं लेकिन वहां इस समस्या का समाधान नहीं हुआ है। इसका समाधान कराने का शीघ्र ही माननीय रेल मंत्री जी कट करें, ऐसी मेरी विनती है। [r75]

महोदय, अलीगढ़ ऐतिहासिक स्थल है, मुस्लिम विश्वविद्यालय है, कृष्ण की नगरी मथुरा है। साठ सालों में भी अलीगढ़ को मथुरा से नहीं जोड़ा गया है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री श्री लालू जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि मथुरा के लिए पूरे देश और दुनिया से पर्यटक आते हैं, उन्हें अलीगढ़ आने-जाने में बहुत असुविधा का सामना करना पड़ता है। हम चाहते हैं कि सर्वे करवा कर अलीगढ़ और मथुरा को आपस में जोड़ा जाए।

अलीगढ़ घनी आबादी वाला क्षेत्र है। हिंदु मुस्लिम एकता का प्रतीक है। वहां जेल रोड पर रेलवे के ओवर ब्रिज की आवश्यकता है, इस ओवर ब्रिज की स्वीकृति रेल मंत्री जी करें। कुछ ट्रेनें मेरे क्षेत्र में नहीं रुकती हैं। बिहार के लगभग 18 हजार विद्यार्थी हमारे यहां पढ़ाई करने आते हैं। बिहार भी बहुत घनी आबादी वाला राज्य है। बिहार के विद्यार्थी जब छुट्टियों में आते-जाते हैं, उन्हें भी काफी मुश्किल का सामना करना पड़ता है।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions)* ...

उपाध्यक्ष महोदय : श्री अधीर चौधरी।

...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is going on record.

(Interruptions)* ...

*Not recorded

SHRI G. NIZAMUDDIN (HINDUPUR): Sir, I rise to support the Railway Budget for the year 2007-2008 presented by Shri Lalu Prasad, the hon. Railway Minister. I would like to mention the following points for the consideration of the hon. Railway Minister.

I am very much thankful to the Railway Minister who has allocated Rs. 85 crore for Dharmavaram – Pakala gauge conversion, and for announcing the survey for a new line between Puttapavthi to Kadivi *via* Nallamada and to announce a Gharib Rath between Secunderabad to Yeshwantpur.

My Parliamentary constituency Hindupur is a big business centre having many industries. It has the biggest tamarind market in entire Asia. A passenger train runs two singles between Hindupur to Bangalore daily except Sunday. Since my constituency is in a very backward area, poor people cannot afford journey to Bangalore by bus since the fares are four times higher than Railways. The same passenger train should be run four singles including Sundays.

Secondly, a train 'Gharib Nawaz Express' runs between Mysore to Ajmer once a week. It should be given stoppage at Hindupur, since Hindupur is a big township having much minority population.

Thirdly, Dharmavaram is the biggest silk market in Andhra Pradesh having high population. A Rail Over Bridge is needed at Mamillapalli Road of Dharmavaram to avoid congestion and accidents.

Fourthly, a new train should be restored between Secunderabad to Hindupur in daytime since the frequency of trains is very less in the line between Secunderabad to Bangalore.

*The speech was laid on the Table.

SHRI ADHIR CHOWDHURY (BERHAMPORE, WEST BENGAL): Sir, I rise to support the Railway Budget, 2007-08 presented by Shri Lalu Prasad, hon. Railway Minister.

The Railway Budget 2007-08 has sought to put premium to enhance the financial capability of the largest public sector enterprise which will herald a new Era of prosperity while common men are left to be unaffected. Already Railway has earned a Kudos and it is everyday adding a new feather in its success story, which earlier appeared to be in the sunset is now radiating afresh with accumulated vigour and inexhaustible energy. Before paying dividend, a cash supply of Rs. 20,000 crore is an incredible achievement unheard of ever in the annals of Railway history. I must appreciate the gesture of goodwill that has been exhibited to the 14 lakh employees who have been sweating day in and day out to present the Railway as most viable organization in the globalised economy, which has become an envy of the world who are pressing ahead to learn the magic of success. I would like to quote "Euripides" :

“Had I succeeded well, I had been reckoned among the wise, our minds are so disposed to judge from the event. The event is that has demonstrated by the uninterrupted success of this organization. I am goaded to add a new line from "Addison".

If you wish success in life make perseverance your bosom friend experience your wise counsellor caution your elder brother and hope your guardian genius.”

A Caring and hearty approach, which deserve to be eulogized by the expression of budget statement is self-evident when it proposes to allot lower berths to elder and women of 45 years; special provision for physically challenged people; cushioned seat for unreserved compartments. It is encouraging to note that

*The speech was laid on the Table.

the increase of freight earnings goes up by 17 per cent growth and passenger earning by 14 per cent. The secret of success lies in the fact that it has adopted a dynamic pricing policy for freight as well as passenger for peak and non-peak season. Operating ratio is one of the determinants of the growth performance where the budget made a score by reducing the ratio of 78.7 per cent and has been accredited to join the select club of Railways in the world having operating ratio of less than 80 per cent. Target oriented approach in the new field is worth mentioning. It has fixed its target of 200 MT. tonne steel and cement under the banner of mission 200 MT. It has fixed its target of container traffic under the rubric of mission 100 MT.

The new area of interest is successful experimentation of running double stack container on diesel route. 30 years long-term service level agreement for transportation of coal to cater the industries is a credible approach. Selected route will have mutli-modal high axle load to the tune of 25 tonnes including productivity of wagon is an instance to be emulated. Higher payload, lower tare weight wagons will fetch more earnings. On the one hand, technology upgradation and on the other hand volume game -- a product mix -- are yielding results. 11th Five-Year Plan is harmonizing blend of short term and long term policies. Indian Railways is in a mode of competition with low cost airlines, which will certainly please the common people. The budget proposals will encourage the private investors where the Railways would be able to parley on equal footing keeping in view its financial performance.

The strategy to increase volumes and of reducing unit cost in the freight segment and the policy of rationalizing and simplifying freight structure resulted in the increase of revenue. Passenger services constitute nearly 60 per cent of transport output, and its contribution to the revenue is likely to be 32 per cent. However, the extent of cross subsidization of the passenger segment by the freight has not declined over the years. The incremental freight loading in a few years has been substantially higher than that of the entire 9th Plan period. In view of the marked improvement in the operating ratio and the return on capital which was largely facilitated by greater emphasis on internal resources generation, Indian Railways covers a vast track of our country. Naturally, the Railways is considered to be a very vulnerable area where terrorists could take advantage. The gruesome incidents of Bombay and the recently held "Samjhauta" Express are haunting our memories. I would propose that I.R. should take special awareness campaign among the passengers in regard to the safety and security of our golden organization. The more is social resistance the more is safety and security.

Last but not the least, I must say that a sense of deprivation has gripped the people of West Bengal. They expected more from you but got little, which is paining the hearts. Regional aspiration must be honoured as the equitable distribution of national wealth plays a very significant role to

sustain the national health. I do prefer to add some proposals depicted in my speech for your kind consideration.

District Murshidabad has immense potentialities for the growth of tourism. The district is recognized as a backward area in West Bengal. As per Sachchar Committee Report, the UPA Government has identified 150 districts as Muslim dominated districts in India. Murshidabad is ranked as having the highest concentration of Muslim population in the country, which is as much as 67 per cent of the total population. Thousands of tourists from all over the country visit the historical city Murshidabad every year. It is sorry to state that rail connectivity to the district is a poor apology of tourism growth. There is no fast passenger train, let alone any comfort worth its name ply between KOLKATA and Murshidabad during morning hour, which if available could provide an opportunity to the tourists to visit Murshidabad in large numbers, especially, for middle class people.

Moreover, it is naive to say that the amenities which include Hotel, Restaurant in station like Berhampur Court and Murshidabad could draw the attraction of the tourists in the district. May I propose that both the Railway stations, namely, Berhampur Court and Murshidabad should be upgraded in the fitness of tourism and other potentialities. Further, in view of the "Palasy" battle that occurred in 1757, 23rd June culminated into the defeat of "Nawab" SIRAJUDULLAH that train should be named as "SIRAJUDULLAH EXPRESS".

The District Murshidabad is also remarkable for the variety of MANGOES. Nearly, 110 varieties of mangoes are available in that part of West Bengal. In addition to it, it is one of the vegetable, fruits and Beatle Leaf growing district. But the poor cultivators do not have any easy access to the market due to non-availability of Rail-link to the Northern India as the Railway line from Murshidabad terminates either at Sealdah or Howrah.

Beatle leaf growers are worst affected as the market of the said product is as distant as Baranas and other Northern Indian districts. They do not enjoy any direct access to these markets. May I propose the Ministry to consider the plight of these farmers and to see that what best can be done for them.

You may appreciate the fact that Western part of the district is a flood-prone area, which used to devastate a large tract of the area. The recurring flood area of the district is attributed to railway line which has been piercing through the district on North-South axis. The discharged water from Tilpara and Massengore do not find any easy exit due to long Railway embankment, which only impede the flow of flood water down to the river Ganges resulting in the loss of human and cattle lives, let alone abundant loss of crops, which is the mainstay of livelihood of common people. May I propose to the Railway Ministry to construct as many culverts as possible to make a way, so that the flood water could pass unimpeded?

The city Berhampur is the headquarters of Murshidabad district with a population of 1.5 lakh. Everyday, lakhs of people from the rural area used to visit Berhampur. It is an excruciating

experience that is endured by the people due to traffic snarls in the city while trains move in or out of the city. There is not even a single ROB in the district of Murshidabad.

May I propose to the Ministry to consider the long standing demand of Berhampur city and Beldanga city to have ROBs to facilitate the journey. You are well aware that PDCL has been constructing one thermal power plant at Sagardighi, which will be in steam very shortly. Furthermore, Defence Ministry has sanctioned to establish a Military Station at NABAGRAM Block. Birla Company has already started constructing one cement plant at Sagardighi. But there is no Rail communication to that area, which will surely draw huge freight traffic in the future.

In view of the above facts, I would propose to connect that place with Rail including double line from Katwa to Farakka as it would be necessary for the purpose of Bidi transportation because the entire region is a hub of Bidi manufacturing in addition to Farakka Thermal Power Plant. For long, I have been demanding to set up a ticket reservation counter at Kandi city because hundreds of travellers are to bear the pain of collecting tickets from as far away as Solar or Sainthia in Birbhum district. The Kandi Municipality has offered the Railways to provide all kinds of infrastructural support free of cost including electricity, accommodation and other necessities. It is hard to understand why the Ministry is not acceding to the proposal. May I implore you to kindly explore an innovative idea to get rid of the sufferings of the people of that sub-division by setting up a reservation counter at Kandi, the headquarters of Kandi sub-division.

In the Budget Speech your Ministry has emphasized the need of gauge conversion in an aggressive manner during 11th Five-Year Plan. In this regard, I would propose to convert the metre gauge from Katwa to Ahmedpur as fast as possible keeping in view the construction of Katwa Thermal Power Plant and Ahmedpur Sugar Mill. It will help to generate economic activities in that area.

I would like to add the long cherished aspiration of the common people of Murshidabad who are demanding the new rail link between Salar and Sainthia *via* Kandi. The region consists of fertile land, especially, milk and potatoes. There is no doubt that Rail connectivity will usher an unprecedented economic environment for lakhs of poor and vulnerable people.

With these words, I am concluding my speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Ingrid Mcleod – Not present.

SHRI SARVEY SATYANARAYANA (SIDDIPET): Sir, I take the opportunity to thank you very much for having given me time to express my comments on the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav ji on 26th February 2007. The present Budget and also the previous three

Budgets have not done any justice to the State of Andhra Pradesh, from where I represent. In fact, the Railways as a whole, do not serve Andhra Pradesh adequately.

I fully support the Budget presented by the Railway Minister and appreciate the stand taken by him for the development of the Railways in the country. Of course, no Railway Minister had taken so much pain and interest to present such a Budget, which is pro-poor, as Shri Lalu Prasad ji has taken. However, I am sorry to bring to the kind notice of the House that Andhra Pradesh, which is the most fetching State and which gives a lot of revenue to the Railways, has been completely neglected. There is a lot of hue and cry among the people of Andhra Pradesh over the Railway Budget since lot of injustice has been done to our State, especially, Telangana, which is a very backward region.

Sir, I would like to mention here that I am from the backward area of Telangana representing a constituency in Medak District from where Late Shrimati Indira Gandhi ji had contested. Medak District is in prominence as was Shrimati Indira Gandhi, who was nationally and internationally famous.

It is a long pending desire of the people of my Parliamentary constituency that a Railway line be laid to Siddipet, as expeditiously as possible, but the Railway Minister has sanctioned only Rs.1 lakh towards the survey, thus, humiliating the people of Siddipet and the Medak District. In fact, a grant of Rs.400 lakh and more need to be sanctioned for laying railway line from Hyderabad to Siddipet, which needs the kind attention of the Railway Minister.

I request the hon. Railway Minister, through you, Sir, to have a sympathetic consideration towards this particular demand and sanction some grant in this financial year itself towards laying this Railway line.

*The speech was laid on the Table.

Sir, due to the shortage of time at my disposal, I would like to place on the Table of the House a detailed Project Concept for the Railways for the country as a whole in general and Andhra Pradesh in particular.

A RAILWAY PROJECT CONCEPT

To develop backward areas To generate
employment
To maximize common man's reach
To integrate people of the state To reduce journey
time
To reduce train fares

To reduce commodity prices
 To reduce traffic on highways
 To reduce highway accidents
 To increase prominence of A. P.
 To boost tourism

TO BRING CLOSER

HYDERABAD &	NEW DELHI	By	237KM
BANGALORE &	NEW DELHI	By	538KM
CHENNAI &	NEW DELHI	By	212KM
HYDERABAD &	TIRUPATHI	By	239KM
HYDERABAD &	CHENNAI	BY	168KM
HYDERABAD &	KADAPA	By	176KM
HYDERABAD &	VI ZAG	By	191 KM
HYDERABAD &	VIJAYAWADA	By	117KM
TIRUPATHI &	BANGALORE	By	130KM
VIJAYAWADA &	BANGALORE	By	163 KM

Our state is not adequately served by Railways. The tracks are not straight and people are forced to travel one and a halftimes longer distance and spend more money and time.

The roads, which provide direct access are getting overcrowded leading to delays and accidents.

Roads embrace towns and villages. Rail Tracks are deliberately placed away from Human settlements. Therefore, Railways should be put to use for point to point and long distance travelers and movement of goods, leaving the roads for short distance travelers.

Industrial development takes place along railway tracks. New tracks will give rise to new opportunities. Due to Historical reasons, our rail tracks take circuitous routes.

The circuitous nature of existing rail lines is illustrated by following examples.

a) A shortcut between Hyderabad and Visakhapatnam

A train from Hyderabad to Visakhapatnam travels (33 km) East to Bibinagar, turns North East (99 km.) to Kazipet, turns South-East (219 km.) to Vijayawada and proceeds North-East (351 km.) and reaches Visakhapatnam, a total distance of 711 km. Actually Vizag is on the East of Hyderabad, less than 500 km. away. If there was a straight track, one can reach Visakhapatnam in 8 hours. Bhadrachalam will fall on the main line, within 4 hours of Hyderabad. This line will also help the proposed Bauxite project in Visakhapatnam Dt.

The planned connection between Bhadrachalam and Kovvur (2005-06 budget) will only provide an alternative circuitous route and, therefore, should be shelved and the better alternative given above should be preferred.

b) To bring Hyderabad, Srisailam, Srikalahasti and Tirupathi on one line:

A train from Hyderabad to Tirupathi travels 748 km. via Vijayawada, 672 km. via Guntur and 733 km. via Guntakal. Actually, Tirupathi is only 500 km. from Hyderabad. A straight track of 400 Km. between Gudur and Hyderabad will link Srisailam, Sri Kalahastr Tirupathi & Chennai on one line with Hyderabad.

Chennai will then be only $400 + 148 = 548$ KM from Hyderabad. One can reach Tirupathi or Chennai in 8 hours.

c) As next step, Hyderabad - Kadapa distance can be reduced from 506 km to 330 km. by connecting kadapa to Giddalur with a track of 100 km.

d) To put Vijayawada within 3 hours of Hyderabad:

The crows flight distance is 220 Km., but 280 Km. by road and 361 Km. by train. A straight connection of 160 km between Chityala and Vijayawada will reduce the inter-city distance to 244 km or just 3 hours.

e) To bring Bangalore closer:

The distance between Tirupathi and Bangalore is 244 KM. by road and 350 km. by train. People prefer the road. If Pakala is connected to Bangarpet by a new line of 110 km., the Tirupathi - Bangalore rail distance will be only 220 km. or less than 3 hours of travel. The roads will get great relief. Incidentally, this small connection will also help reduce the Bangalore - Vizag distance (onward to Calcutta) by 185 km.

f) To reduce Hyderabad - New Delhi distance:

Making use of the uni-gauge policy, the Bangalore to New Delhi distance can be reduced from 2,444 km. to 1,906 km. Wadi should be connected directly to Bhopal by using some existing tracks, gauge conversion and some new track. This involves 190 km. of new track from Wadi to Purna, gauge conversion from Purna to Akot and new track of 240 km. from Akot to Bhopal. A saving of 538 km. will result. The final link will be Bangalore - Guntakal - Wadi - Purna - Akola - Akot - Bhopal- New Delhi.

Hyderabad - New Delhi distance also will reduce from 1,681 km. to 1,594 km. due to the Secunderabad - Purna Gauge conversion.

g) A shortcut for Hyderabad :

After the above step, a track of 50 km. between Mudkhed to Bolda will shorten Hyderabad - New Delhi distance from 1,594 km to 1,444 km i.e. 150 km.

As a result, the Chennai - New Delhi distance also will fall from 2,194 km. to 1,982 km. i.e. a saving of 212 km. A train will run on the route Chennai - Gudur - Giddalur - Srisailam - Hyderabad

- Mudkhed - Akola - Bhopal - New Delhi, avoiding the Cyclone prone coastal track.

Railways have planned new tracks for connecting neighboring towns like:

FROM	TO	K.M
KURNOOL	MANTRALAYAM	100
YERRAGUNTLA	NANDYALA	126
NALGONDA	MACHERLA	81
MACHILIPATNAM	REPALLE	45
RAICHUR	GADWAL	59
NIZAMABAD	PEDDAPALLI	178
KAKINADA KOTIPALLY	-NARSAPUR	57

The above lines are all of local appeal. The towns should be connected as part of larger schemes. Instead of rail tracks, good all-weather roads will be sufficient.

- If railways adopt a straight line, they can pose a challenge to the Airlines and also the roadways.
- The railways share of cargo will go up.
- Rolling stock requirement will reduce.
- Overnight journeys and sleeper coaches will be less needed.
- More day trains (Chair car trains) can be run.
- Rail fares can be lowered.
- Traffic on highways will reduce.
- Highway accidents will reduce.
- If we provide quickness, passenger amenities are half taken care of.
- Circular train services in both directions connecting Secunderabad, Visakhapatnam and Gudur / Chennai can be introduced.
- Ro - Ro Services can be introduced between Cities (Description on slide Nos. 19 & 20).

RO-RO SERVICES

Ro-Ro is a truck on train concept where trucks are carried on rail flats. Trucks carrying goods are driven on to rail flats and are driven off to their destinations. It is a unique door-rail-door, handling-free service which benefits transporters, truckers, railways and the nation alike. (Ro-Ro is Operating between Mumbai & Goa, and Mumbai & Mangalore)

Advantages

- ∴ Saves fuel
- ∴ No check posts

- ∴ No road accidents
- ∴ Provides safe transit

- ∴ Trucks can carry more loads

- ∴ No terminal infrastructure required

- ∴ Short loading or unloading time : 15 to 20 minutes
- ∴ No driver fatigue - Single driver can operate long trips

- ∴ No pollution

- ∴ Low maintenance
- ∴ Faster turnaround

- ∴ No wear and tear of trucks

- ∴ High speeds : 75 Km. per hour

SUPER FAST TRACKS FOR INDIA

India may not be in a position to afford Bullet Trains at present, but can afford to think of straight tracks connecting main cities like :

New Delhi - Bhopal - Hyderabad - Bangalore - Trivandrum, Madras - Bangalore - Mangalore,

Bhubaneswar - Nagpur - Bombay,

Calcutta - Jamshedpur - Jabalpur - Bhopal- Ahmedabad, Delhi - Lucknow - Patna - Calcutta

The possibilities are many. We can make a beginning

•

ANNEXURE I

Necessity of direct rail track between Hyderabad & Visakhapatnam

Hyderabad is now one of the most prominent cities in the world. It is also a business & Industrial center, and an IT hub. Hyderabad houses industrial establishments for Drugs, Pharmaceuticals, Medical formulations, Chemicals, Insecticides, Alcoholic beverages, white goods, Automobile spares, Electrical goods, Electronic gadgets, Ceramics, Paints, Batteries, Plastic products, Gems & jewelry, Textiles, Machine tools, Tobacco products, etc.

Visakhapatnam is the main port city of the State and, therefore, many industries including Iron & Steel, Chemicals & fertilizers, refineries, zinc smelter, Refractories, paints, etc. have grown in and around the city. A fishing and seafood processing industry is also flourishing.

Visakhapatnam is also a Naval base and an export hub, having been declared VSEZ.

The Two cities depend on each other for supplies and sales.

The Iron ore and Aluminium produced in Orissa are transported through Visakhapatnam and Hyderabad to consumers in Western India. Plans are afoot to mine the huge quantities of Bauxite available in the district. The Alumina / Aluminum plants are expected to be located at Narsipatnam. The proposed rail link will help movement of the metal through Hyderabad.

Various food grains including rice are produced. The district exports Jaggery, sugar, tamarind, coffee seeds, honey, etc. to many parts of the country through Hyderabad.

Movement of people in both directions is large. A straight track between the two cities will reduce cost and time. Ro - Ro services can be introduced. Commodity prices will come down since bulk transpiration will be much cheaper.

The proposed line will provide rail connections to important towns like Tirumalagiri, Bhadrachalam, Kunavaram, Maredumalli, Krishnadevi peta, Narsipatnam, etc. This will be one of the busiest lines.

ANNEXURE II

Necessity of direct rail track between Hyderabad & Vijayawada

Vijayawada is the center of the rice bowl of India. The district also produces oil seeds, pulses, cotton, etc., and most importantly mangoes. Oil, Rice, Textile, Jute & Paper Mills are located in the district.

The movement of people and goods is very large between Hyderabad and Vijayawada. Due to the present rail route being circuitous, the road traffic between the two cities has increased greatly, leading to highway congestion and accidents.

A straight track built between the two cities will help the State to progress.

ANNEXURE III

Necessity of direct rail track between Hyderabad & Tirupathi

Tirupathi is the other most important city of Andhra Pradesh. It is the abode of *Lord Venkateshwara* and also an industrial town. Millions of pilgrims visit. A huge chunk of them go from Hyderabad or pass through Hyderabad from other parts of the country. Important industries producing bicycles & spares, Mopeds, Tractors, Plywood and fire fighting equipments are located in and around Tirupathi. This town acts as the confluence of Andhra Pradesh, Karnataka and Tamil Nadu as it attracts many pilgrims from those states.

ANNEXURE IV

Necessity of direct rail track between Bangalore & Pakala

Bangalore is a major industrial and IT hub. Due to the circuitous approaches, the city tends to be out of reach of Rayalaseema. The shortcut will open up opportunities to the youth of Chittoor, Kadapa, etc.

Necessity of direct rail track between Hyderabad & Delhi

Needs no elaboration.

Necessity of direct rail track between Hyderabad & Gudur.

This will help quick transit for the people and goods moving between Hyderabad & Chennai. The Chennai port will be only 550 Km from Hyderabad. All traffic from Chennai bound to North India will pass through Hyderabad.

A RAILWAY PROJECT CONCEPT

TABLE SHOWING DISTANCE SAVED & TRACK REQUIREMENT

SI.No.	From	To	-- Present Distance KMs	Projected distance KMs	Saving KMs	New track requirement KMs	By Gauge conversion	KMs
1.	Hyderabad	New Delhi	1681	1444	237	Akot-Bhopal Mudkhed-Bolda 240 50	Purna-Akot	242
2.	Bangalore	New Delhi	2444	1906	538	Wadi-Purna Akot-Bhopal 190 240	Purna-Akot	242
3.	Hyderabad	Tirupathi	733	494	239	Sec 'bad-Gudur		
4.	Chennai	New Delhi	2194	1982	212	Akot-Bhopal Mudkhed-Bolda Sec 'bad-Gudur 240 50 400	Purna-Akot	242
5.	Hyderabad	Chennai	716	548	168	Sec 'bad-Gudur		
6.	Hyderabad	Kadapa	506	330	176	Sec 'bad-Gudur Kadapa - Giddalur 400 100		
7.	Hyderabad	Vizag	711	520	191	Bibinagar - Dornakal Bhadrachalam - Anakapalli 140 222		
8.	Hyderabad	Vijayawada	361	244	117	Chityala - Vijjayawada 160		-
9.	Tirupathi	Bangalore	350	220	130	Bangarpet - Pakala 110		
10.	Viiyawada	Bangalore	843	680	163	Bangarpet - Pakala 110		
Total			10539	8368	2171	1612		242

श्री सूरज सिंह (बलिया, बिहार) : महोदय, मैं लोक जनशक्ति पार्टी की ओर से भारतीय रेल के लिये वर्ष 2007-08 के लिये संसद में प्रस्तुत बजट अनुमान आय तथा संचालन व्यय से सम्बन्धी विधियों एवं बजट प्रस्तावों पर हो रही बजट चर्चा के समर्थन में संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार के लोकप्रिय रेल मंत्री जी का ध्यान पिछड़े राज्यों को सुविधा प्रदान करने, मेरे संसदीय क्षेत्र के रेल सुविधाओं तथा बजट प्रावधानों के संबंध में आकृष्ट कराना चाहता हूँ।

महोदय, देश की अर्थ-व्यवस्था एवं प्रगति में रेलवे का एक प्रमुख स्थान है। इसी क्रम में रेलवे का आधुनिकीकरण एवं विस्तार, समाज के हर एक वर्ग और क्षेत्र के लिये अपेक्षित रहता है। ग्रामीण तथा सुदूर क्षेत्रों में रेल नेटवर्क जोड़ने से ही देश की प्रगति एवं विकास को नयी दिशा मिलेगी। इस संबंध में सहयोगी मित्रों ने अपनी बात बहुत ही शांत ढंग से रखी है। बजट प्रस्ताव एवं उनके लाभों तथा आवश्यक संशोधनों के लिये अपना विचार रखे हैं। इसी क्रम में महोदय, इस लोकप्रिय सरकार द्वारा पेश बजट पेश के संबंध में अपना तथ्य रखना चाहता हूँ। आजादी के पांच दशक बीत जाने के बाद भी रेलवे का विस्तार विशेषकर पिछड़े राज्यों एवं सुदूर क्षेत्रों में उस गति से नहीं हो पाया है, जैसा कि लोगों को अपेक्षा थी। यात्री सुविधा एवं गुणवत्ता में सुधार के लिये रेलवे ने जो उपाय किये हैं, आम लोगों तक नहीं मिल पाया है, जिस पर विशेष रूप से ध्यान देने की जरूरत है। माननीय रेल मंत्री जी, यात्री सुविधा तथा साफ-सफाई की अपने दिल में जो मंशा पाल रखे हैं उसकी ओर इन्हें विशेष रूचि लेकर करना होगा। साफ-सफाई संबंधी कार्य को प्राथमिकता की श्रेणी में निजी क्षेत्रों के सहयोग से सुधार कर यात्रीगण को बेहतर सेवा प्रदान करने के लिये ठोस तथा व्यावहारिक उपाय करें। भारतीय रेल की जो क्षमताएँ हैं उसका पूरा उपयोग नहीं होने के कारण आम जनता को इसका पूरा लाभ नहीं मिल पा रहा है तथा राष्ट्रीय अर्थ-व्यवस्था में इसका योगदान पूर्णरूपेण नहीं प्राप्त हो रहा है। यात्री सुरक्षा एवं संरक्षा डाटा को न्यूनतम स्तर पर लाकर आरामदेह एवं तनाव मुक्त यात्रा सुनिश्चित करने का प्रयास किया जाना चाहिए। आम यात्रियों के लिये टिकट लेने हेतु जो व्यवस्था कायम की है तथा यात्री शिकायतों के त्वरित निपटान का जो प्रबंध किया है वह सराहनीय है। भविष्य में इस पर विशेष निगरानी रखने की जरूरत है। यात्री यातायात व्यवसाय के लिये कुछ आधुनिकी और उन्नत सुविधायें प्रदान की घोषणाएँ की गयी हैं। इन योजनाओं का क्रियान्वयन पिछड़े राज्यों में

*The speech was laid on the Table.

प्राथमिकता के आधार पर किये जाये। इन राज्यों को आज भी रेलवे की आधुनिकता/उन्नत सुविधाओं का एहसास नहीं हो पा रहा है जो कि चिन्ता का विषय है।

रेलवे के अनेक सारे अनुपयोगी क्षेत्र हैं जहाँ से राजस्व की प्राप्ति कर रेलवे अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति का एक बड़ा भाग पूरा कर सकता है। इस क्षेत्र में विशेष ध्यान देने की जरूरत है ताकि अपर्याप्त क्षेत्रों से आमदानी रेलवे को प्राप्त हों।

महोदय, रियायतों के मामले में आपने बजट में किसानों एवं दूध उत्पादकों को देश के राष्ट्रीय स्तर के संस्थानों में प्रशिक्षण एवं बेहतर शिक्षा हेतु की जाने वाली यात्रा के लिये द्वितीय श्रेणी के यात्रा किरायों में 50 प्रतिशत की वृद्धि को अब स्लीपर श्रेणी में जो सुविधा उपलब्ध करायी गयी है इसके लिये किसानों एवं परीक्षार्थियों की ओर मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, रेल कर्मचारियों के वेलफेयर चिकित्सा सुविधा पूर्व मध्य रेलवे के पटना शहर में कार्डिलॉजी और नेफ्रोलॉजी के एक नये सुपर स्पेशियलिटी अस्पताल का स्थापना करने का जो निर्णय लिया गया है वह ही सराहनीय है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि इसी तरह का एक अस्पताल बरौनी में भी स्थापित किया जाये ताकि उस खण्ड में रेल कर्मचारियों का बेहतर इलाज हो सके।

महोदय, यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने के लिये देश के हर कोने में 55 नयी गाड़ियों को चलाने का प्रस्ताव और 37 गाड़ियों का विस्तार तथा 12 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की गयी है जो कि सराहनीय है। मुझे उम्मीद है कि इस बार अन्य सहयोगी मित्रगण माननीय मंत्री के ऊपर बिहार के मंत्री या बिहार से अधिक गाड़िया चलाने का भेदभाव संबंधी आरोप नहीं लगायेंगे। परन्तु, मैं सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान उत्तर बिहार के ऐतिहासिक, सांस्कृतिक, औद्योगिक प्रगति, कृषि विकास, पर्यटन एवं भौगोलिक दृष्टिकोण से व्यावहारिक तथा रेलवे के लिये लाभप्रद निम्नलिखित जनोपयोगी योजनाओं को पूरा करने के लिए सादर अनुरोध करता हूँ।

बेगूसराय से एक नयी सुपरफास्ट गाड़ी दिल्ली, कोलकाता, मुम्बई एवं चेन्नई के लिये चलाया जाये, ताकि उत्तर बिहार का यह औद्योगिक नगरी महानगरों के साथ सीधा जुड़ कर औद्योगिकी विकास ही नहीं सामाजिक तथा संस्कृति विकास भी करे। बजट 2006-07 में रेलवे का 550 किलोमीटर नयी लाइन का कार्य पूरा करने का प्रस्तावों में सकरी हसनपुर का सकरी बिरौल की जो घोणा आपने की है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र की जनता की ओर से आपको धन्यवाद देता हूँ लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत अति महत्वपूर्ण जनोपयोगी तथा सामाजिक समानता के साथ साथ कृषि एवं औद्योगिक विकासकारी संवेक्षित योजना, हसनपुर-बरौनी प्रस्तावित योजना के अंतर्गत इस बजट में शामिल नहीं करने के लिये दुख के साथ पुनः सदन के माध्यम से अनुरोध करता हूँ कि प्रस्तावित सकरी-हसनपुर रेल लाइन का विस्तार बरौनी जंक्शन तक करने के लिए इस बजट में प्रावधान हेतु अपने समापन भाण के माध्यम से शामिल कर उत्तर बिहार के नव निर्माण में अपना योगदान देकर कृतार्थ करें।

माननीय मंत्री जी को ज्ञात होगा कि बिहार में गडहारा रेलवे यार्ड एशिया में अपना स्थान रखता है यार्ड बंद होने के कारण रेलवे हजारों एकड़ जमीन खाली पड़ी हुई है। जिसका उपयोग नहीं होने से रेलवे को मेरे समझ से काफी नुकसान हो रहा है तथा इस क्षेत्र का समुचित विकास नहीं हो पा रहा है। तत्कालीन रेल मंत्री ने इस खाली पड़ी जमीन पर रेलवे के कलपुर्जे कारखाना के स्थापना की स्वीकृति प्रदान की थी। किसी कारणवश आज तक इस जमीन का उपयोग नहीं हुआ है तथा उत्तर बिहार का यह प्रमुख स्थान कोई कारखाना या यार्ड नहीं होने के कारण अति पिछड़ गया है। मेरा सदन के माध्यम से आपसे आग्रह है कि गडहारा रेलवे यार्ड के खाली पड़े जमीन पर रेलवे का कलपुर्जा कारखाना स्थापित करने के लिए प्रस्ताव करें ताकि इस क्षेत्र का पिछड़ापन दूर हो सके और रेलवे को भी इसका पर्याप्त लाभ मिले।

महोदय से मेरा अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन पर निम्नलिखित गाड़ियों का ठहराव दिया जाये। जो निम्न प्रकार हैं:-

1. 2203-04
2. 5227-28
3. 5933-34
4. 5635-36
5. 2501-02
6. 5715-16
7. 5631-32

इन गाड़ियों के ठहराव होने से यहां की जनता को सुविधा मिलेगी तथा रेलवे को राजस्व की भी प्राप्ति होगी।

अंत में महोदय, माननीय रेल मंत्री को रेलवे के वार्षिक योजना में उत्तरोत्तर बढ़ोत्तरी, चालू परियोजनाओं के लिये अधिक धनराशि प्रावधान करने के लिये दोहरीकरण कार्य के लिये अतिरिक्त धनराशि की व्यवस्था तथा नये रूटों का चलान, आमान परिवर्तन करने की योजनाओं को शामिल करने के लिये नयी लाइनों को पूरा करने में शीघ्रता एवं उपनगरीय यातायात परियोजना की विस्तारीकरण संबंधी योजनाओं को शामिल करने के लिये तथा संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार की नीतियों के त्वरित क्रियान्वयन एवं जनोपयोगी रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए हार्दिक धन्यवाद देता हूँ तथा इस रेल बजट के पक्ष में अपनी संस्तुति/सहमति प्रदान करता हूँ।

श्री लालू प्रसाद : उपाध्यक्ष महोदय, वर्ष 2007-08, वर्ष 2006-07 की पूरक मांगों की बहस में जिन सदस्यों ने हिस्सा लिया, इनकी तादाद बहुत ज्यादा है। कुल 139 माननीय सांसदों ने चर्चा में हिस्सा लिया। यह एक रिकार्ड है। एक और रिकार्ड है कि भारतीय रेल के प्रति हर पार्टी और हर क्षेत्र के लोग अलर्ट हैं। रेलवे के संदर्भ में किए गए कार्यों की सराहना के साथ-साथ कहीं आलोचना भी की गई और आगे के लिए अच्छे सुझाव भी माननीय सदस्यों ने दिए हैं। उन सभी माननीय सदस्यों का मैं आभार व्यक्त करता हूँ। गत रात्रि 12 बजे तक माननीय सदस्यों ने इस चर्चा में भाग लिया। आज भी बहुत से माननीय सदस्यों ने लिखित रूप में अपने सुझाव दिए हैं। रेल मंत्रालय बिना भेदभाव के इन सुझाव

वों का संज्ञान लेगा। आप सभी लोगों की रेल है और एनडीए की भांति हम भेदभाव नहीं करेंगे। हम इंसाफ करते हैं और सभी वर्ग के लोगों का ध्यान रखते हैं।[\[R76\]](#)

खास तौर से माननीय सदस्यों से समय समय पर मिलकर, बातचीत से छोटे-मोटे सुझाव आते हैं उसे हम लोग हल करते हैं। रेल बजट को पार्लियामेंटरी कमेटी विस्तार से एकजामिन कर लेगी, तब विस्तार से आप लोगों को भविय में बोलने का पूरा मौका मिलेगा। हम भविष्य में लोगों को बोलने का काफी समय देंगे। मैं आप लोगों को धन्यवाद देता हूँ कि 7596 करोड़ की पूरक मांग, मुख्यतः डीजल की कीमत, यातायात में वृद्धि के कारण बढ़ी हुई इंजन लागत, रेल निधियों से अधिक विनियोग आदि के लिए की जा रही है।

हमने रेल बजट पेश किया था, मैं किसी को मना नहीं कर सकता। यहां हम लोग रांची की बात कह रहे थे और कई लोग कराची की बात कर रहे थे, क्वात्रोची का सवाल उठाया था। देश की जनता को, देशवासियों को, रेल के संबंध में जो रेल का जो काम हुआ है, रेलवे का कायाकल्प हुआ है, उससे लोगों को दिक्कत हुई है। लेकिन इलेक्ट्रॉनिक मीडिया, अखबार और बातचीत के माध्यम से और आप लोगों की स्पीच को पढ़ने के बाद दुनिया को पता चला कि हमने किसी राज्य के साथ कोई भेदभाव नहीं किया, हमारे पास फिगर है। यहां हमारे साथी नायडू जी नहीं हैं। हमारी प्रत्येक मुख्यमंत्री से बात होती रहती है, वे आते हैं और उनसे बातचीत करके जो बहुत लोक महत्व का रूट है उसके लिए 50 प्रतिशत पैसा भी देते हैं। हमने सब राज्य सरकारों को लिखा भी है। अगर हमारे पास नहीं है तो नहीं है लेकिन लीगेसी है और जो लाएबिल्टी हम लेकर चल रहे हैं, जिसे हमारे कंधों पर दिया गया है इसे समझना आपका और हमारा फर्ज है। पोलिटिकल कन्सीडरेशन से बहुत से रूटों को लिया गया है। 25,000 करोड़ लाएबिल्टी है जो पुरानी लाइनें ली गईं और ध्यान नहीं दिया गया, कहीं 1000, कहीं 2000, कहीं 1,00,000, कहीं 2,00,000, पिक बुक में है और फिर सामान का भाव बढ़ जाता है। फिर भी भारतीय रेल के संदर्भ में इस साल और विगत साल में दस्तावेज के आधार पर सरप्लस प्राप्त किया है, जिस तरह से हाथी का दांत आगे निकला रहता है, वह दिखाने और खाने का अलग दांत होता है, यह ऐसा नहीं है। इसके लिए कहीं भी चुनौति दी जा सकती है, मेरा कान पकड़ा जा सकता है। सदन में जो भी बात होती है खास तौर से जो मंत्री कहते हैं वह पूरी जिम्मेदारी पर आधारित होती है। यहां लल्लन जी नहीं हैं, वे उन दिनों नितिश जी के असली सलाहकार थे और वे पटना में भी सलाहकार हैं। मैं चाय पी रहा था और सुन रहा था वे एड़ियां लगाकर बोल रहे थे और वे उस समय भी समझ रहे थे कि वही रेल चला रहे हैं, वे अभी भी समझ रहे हैं कि वे बिहार सरकार चला रहे हैं। असलियत में देखा गया है कि *.....

एक चिड़िया होती है, वह पैर ऊपर करके और मुंह नीचे करके रहती है। वह समझता है कि मैंने ही अपने ऊपर आकाश टांगा हुआ है। उसी तरह से सदन को किस तरह से कन्फ्यूज करके चले गए, क्या-क्या बोल कर चले गए। जिस तरह से राम जी का घोड़ा था, राम और लक्ष्मण जी रथ पर बैठे थे और घोड़ा उन्हें खींच रहा था, सब लोग भगवान जी पर माला फेंक रहे थे। वह माला कभी भगवान जी पर पड़ जाती थी और कभी घोड़े पर पड़ जाती थी, घोड़ा सोच रहा था सब माला हमारे ऊपर पड़ रही है तो वह इतरा कर चलने लगा, वह गिर गया तो राम जी की मूर्ति टूट गई और लोगों को मारपीट कर सुला दिया। यह हालत है। आप बताइए कौन नहीं जानता है, उस पक्ष में जो लोग बैठे हुए हैं, ये सब मंत्री नहीं थे कुछ लोग थे। ये कहते हैं और लोगों में जलन कितनी है। इसके लिए शाबासी देनी चाहिए क्योंकि यह देश का सवाल है, दुनिया भर में हमारे बच्चे पढ़ने जाते हैं। [\[r77\]](#)

बाहर के बच्चे यहां पढ़ने आ रहे हैं, सीखने के लिए आ रहे हैं। यह पार्ट ऑफ दि स्टडी है। हार्वर्ड के बच्चे यहां आये, हर्बर्टन (Wharton) के बच्चे पढ़ने के लिए आये, आई. आई. एम. अहमदाबाद के हमारे बच्चे भी पढ़े, अब हमें वर्ल्ड बैंक भी बुला रहे हैं। कहने का मतलब है कि लाइन लगी हुई है। मैं यह नहीं कहता कि मैं विद्वान हूँ। मैं बताता हूँ कि मैं गाय-भैंस चराकर आया हूँ। ये लोग बोलते हैं कि हम लोगों ने जो पेड़ लगाया था, लालू जी उसी के फल चख रहे हैं। मैं कहता हूँ कि आपने बबूल का पेड़ लगाया और डा.राकेश मोहन कमेटी आपने बनाई। आदरणीय अटल जी उस समय प्रधान मंत्री थे। आपके बीच में सब विद्वान लोग बैठे हुए थे। लेकिन रेलवे की क्या हालत थी। डा. राकेश मोहन कमेटी का यह दस्तावेज है, जिसमें तमाम उन संभावनाओं का भी पता लगाने की एक टर्म ऑफ कंडीशन थी कि निजी क्षेत्रों में इसे देने की बात भी उसमें थी। वर्ल्ड में क्या हो रहा है। बड़े पैमाने पर हम लोग बेरोजगारी की चर्चा करते हैं। उन दिनों में सारे पद समाप्त किये

* Expunged as ordered by the Chair.

गये। शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स की बहाली उन दिनों बंद हो गई, ओ.बी.सी. की बहाली बंद हो गई। यह मैं नहीं कहता, लेकिन हमें जानना चाहिए कि हमारा रेलवे का इतना बड़ा इम्पायर है, इतना बड़ा नैटवर्क है, फिर रेलवे घाटे में क्यों थी? उस समय रेलवे डिविडेंड, लाभांश देने की स्थिति में नहीं थी। रेलवे का दीवाला निकल गया और कई तरह के सुझाव डा. राकेश मोहन कमेटी ने दिये, जिन्हें मैंने र-

वीकार नहीं किया। अच्छी बातों को मैंने माना, अच्छी बातों को मैंने बताया कि उन्होंने रिपोर्ट दी है और मैंने दूध का दूध और पानी का पानी कर दिया। लेकिन उसमें एक सुझाव था कि हर साल रेलवे के घाटे को पाटने के लिए बीस-बीस प्रतिशत, तीस-तीस प्रतिशत भाड़ा बढ़ाना पड़ेगा और इनके मंत्री ने फोलो अप किया था, वह चीज मैं आपके पास दूंगा। पहली बार भारतीय रेल के इतिहास में बजट के साथ-साथ आउटकम बजट भी हमने दिया है। इसका अध्ययन होना चाहिए और देखना चाहिए कि जो हम लोग यहां जो बोलते हैं, वह झूठ-मूठ की बात बोल रहे हैं या सच्चाई पर आधारित है। इसका अध्ययन होना चाहिए और मैं लोगों को अध्ययन करने का सुझाव देता हूं। उसमें हिन्दी और अंग्रेजी दोनों वर्शन होते हैं, इसलिए उसे देखा जाए कि हमारा आउटकम क्या हुआ, हमारा विजन क्या है, हम क्या कर रहे थे। इन्होंने ऐसा पेड़ लगाया था कि वह टूट पेड़ निकला न उसमें पत्ता है और न फल है, लगता है कि प्लास्टिक का पेड़ आपने लगाया। आपने देखा कि कितने मिलियन टन हम लदान कर रहे हैं। आज यह बोल रहे हैं कि लालू यादव, रेल मंत्री यह बतायें कि डिविडेन्ड और डी.आर.एफ. फंड सरप्लस में है कि नहीं है। हमारे पास सरप्लस है या कम है, डी.आर.एफ. का क्या मतलब होता है। ललन सिंह जी, डी.आर.एफ. का मतलब होता है इनवैस्टमेंट। जब हमारे पास सरप्लस नहीं है तो क्या हम भारत सरकार के पास पैसा मांगने के लिए जा रहे हैं। हम अपने पैरों पर खड़े हैं।

महोदय, कई वॉ तक रेल मंत्रियों ने डिविडेन्ड नहीं लौटाया। मैंने उसे सारा क्लियर करके 20 हजार करोड़ रुपये का मुनाफा कमाया है, यह हमारे काम का नतीजा है। इन्हें पता ही नहीं है, यह पढ़ते भी नहीं हैं, खास करके ललन सिंह जैसे लोग पढ़ते ही नहीं हैं। मैं जानता हूं छोरी समधिन बनी हुई है। जो लड़की को हमने बाल्यकाल में देखा है, वही समधिन बनी हुई है। हम लोग इनको अच्छी तरह से जानते हैं। इनका एक मात्र उद्देश्य कि लोगों को कंप्यूज करो। अब यहां नहीं है, वह पूछ रहे थे कि हम बतायें, अब बताने के लिए हम खड़े हैं, लेकिन वह गायब है।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि आज भारतीय रेल सारे संकटों, मड से निकल गई है। देश भर की महान जनता ने, सारे तबके, सारे वर्गों के लोगों ने इसकी सराहना की है। रेल बजट की जितनी आज छाप है, कल भी ऐसी छाप रहेगी और आने वाले दिनों में भी रहेगी। भारतीय रेल का किराया हमने नहीं बढ़ाया। हमने माल गाड़ी का भाड़ा भी नहीं बढ़ाया। ...(व्यवधान)

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : पीक सीजन में भाड़ा बढ़ाया है।

श्री लालू प्रसाद : आपकी बात का भी जवाब देंगे, थोड़ी अभी बैटरी चार्ज करने दीजिए[MSOffice78]।

इसमें बहुत सारे प्रदेश हैं और भले ही आप हाउस में बोलिए। बीजेपी के लोग आलोचना करिए लेकिन बीजेपी के लोग बाहर सराहना करते हैं। यह अच्छी बात है। हम लोग पोलिटिकल लोग हैं और यदि कोई साथी अच्छा काम करे तो उसकी प्रशंसा करनी चाहिए, उसकी तारीफ करनी चाहिए न कि आलोचना। आज मैंने एक अखबार में पढ़ा। उसमें लिखा था कि पूरी और तरकारी बजट में लालू यादव जी ने महंगी कर दी है। क्या बजट किसी ने पढ़ा है? क्या पूरी, तरकारी और कचौड़ी बजट में रहती है?...(व्यवधान) प्लेटफॉर्म पर जो छोटे-छोटे वेंडर्स रहते हैं, गाड़ी जब आती है, वे बेचते हैं कि पूरी ले लो, कचौड़ी ले लो। कोई गाड़ी छूटी, किसी ने रुपया दिया, वह रख दिया। चाय गर्म, चाय गर्म, पेठा ले लो। ...(व्यवधान) यहां हम बेचते हैं। लेकिन अखबार में दे दिया कि लालू यादव झूठ बोल रहे हैं। बैंकडोर से पूरी तरकारी प्लेटफॉर्म पर महंगा बिकवा रहे हैं। गरीब आदमी बेच रहा है और गरीब आदमी बेचता है तो बहुत से पैसेंजर ये सोचकर कि अब यह कहां से रोजगारी देगा, चेंज लौटाएगा, तो वे दे देते हैं। तो उसकी भी रोजगारी चलती है। रेल में करोड़ों-करोड़ों लोगों की रोजगारी चलती है।

हमारे जो मित्र लोग हैं, इनको तो आलोचना करने की आदत लगी हुई है। कुछ भी आप बोलें तो इन्हें उल्टा ही नजर आएगा। खासकर नायडू जी, वह अभी सदन में आ गये हैं, पहले नहीं थे। वहां हम लोग भी बैठेंगे तो वही भाा बोलेंगे जो आप बोलकर गये हैं। क्या आपने पता किया कि आन्ध्र प्रदेश के लिए हमने कितनी राशि बढ़ाई है? कहीं से कोई शिकायत नहीं है। नायडू जी, सुनिए। कर्नाटक के लिए 2006-2007 में 319 करोड़ रुपया था, उसे बढ़ाकर 630 करोड़ रुपया कर दिया है। 97 प्रतिशत ज्यादा आपको दिया है। काम करिए और यदि पैसे की कमी है तो आप आइए। आपके मुख्य मंत्री आते हैं, बात करते हैं और हम लोग काम करते हैं। केरल को 147 करोड़ रुपया 2006-07 में दिया था और यह फॉर्मूला आधारित होता है, इसमें भेदभाव नहीं होता। केरल को 147 करोड़ रुपया दिया था और इस साल 284 करोड़ रुपये हमने धनराशि दी है जो 92 प्रतिशत है। आन्ध्र प्रदेश को हमने पहले 428 करोड़ रुपया दिया था, यह धनराशि कम नहीं होती है। इस साल 640 करोड़ रुपया दिया है। फिर आप बोल रहे हैं कि

“I am not happy with the Railway Budget. ”

आप कैसे हैप्पी होंगे, वह मंत्र हमें बताइए ताकि हम आपको हैप्पी कर दें। आन्ध्र प्रदेश को 640 करोड़ रुपया, असम को 566, बिहार को 1251 करोड़ रुपया ... (व्यवधान) हमारी बात सुनिए। नेशनल प्रोजेक्ट से लेकर आप ही लोग बिहार के लिए कहते थे:

“Bihar is rich but the people of Bihar are poor. Bihar is a backward State. ”

अब आप सुनिए। छत्तीसगढ़ को 222 करोड़ रुपया, दिल्ली को 65 करोड़ रुपया, गुजरात को 322 करोड़ रुपया, हरियाणा को 552 करोड़ रुपया, हिमाचल प्रदेश को 115 करोड़ रुपया, जम्मू कश्मीर को 100 करोड़ रुपया, झारखंड को 411 करोड़ रुपया, कर्नाटक को 630 करोड़ रुपया, केरल को 284 करोड़ रुपया, मध्य प्रदेश को 323 करोड़ रुपया और महाराष्ट्र को 1048 करोड़ रुपया दिया है [r79]

उड़ीसा के लिये 764 करोड़ रुपये, पंजाब के लिये 160 करोड़ रुपये, राजस्थान के लिये 673 करोड़ रुपये, तमिलनाडु के लिये 726 करोड़ रुपये, उत्तराखंड के लिये 202 करोड़ रुपये, उत्तर प्रदेश के लिये 1764 करोड़ रुपये, प.बंगाल के लिये 764 करोड़ रुपये आबंटित किये गये हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारा कहना है कि काम करते जायें, पैसा हम से पाते जायें। यह पैसा अलॉटमेंट करने का हमारा तरीका है। हमारा निर्देश है कि एक समय सीमा के अंदर जो प्रोजेक्ट लिया गया है, उसमें राशि को खर्च करते जाये। लेकिन पैसा खर्च करने में भी लोग दिक्कत पैदा करते हैं। टेंडर स्टार्ट करने में दिक्कत होती है, कोई टेंडर लेकर भाग जाता है, कोई टेंडर कम कर देता है। लोग कहते हैं कि बिहार को ज्यादा पैसा दे दिया गया लेकिन मैं कहता हूँ कि बिहार के साथ शुरु से बेइन्साफी की गई है। हमने इसी बात पर लड़ाई की थी। हम बिहार का विकास करना चाहते थे। अगर बिहार का विकास नहीं होगा, रा्ट्र का विकास कैसे हो सकता है? हमारे गरीब लोग लाचार और बेबस हैं। सेंट्रल सैक्टर में लोएस्ट इनवैस्टमेंट हुआ है परन्तु मैं UPA सरकार को बधाई देना चाहता हूँ। माननीय डा. मनमोहन सिंह जी, श्रीमती सोनिया गांधी ने बिहार को पिछड़े राज्य की श्रेणी में रखकर उसके विकास की बात सोची है। हमारे वे भाई जो बहुत आगे बढ़ गये हैं, बिहार के भाइयों को भी आगे बढ़ने का मौका मिलना चाहिये ताकि वे भी उनकी बराबरी में आ जाये। लेकिन असम में बिहारियों की पिटाई होती है। महाराष्ट्र में आज ठाकरे जी ने कहा है कि अगर बिहारियों को महाराष्ट्र में रहना है तो डरकर रहना होगा। मैं उन्हें बताना चाहूंगा कि बिहारी डरकर नहीं रहते, वे सीना तानकर रहते हैं, अपमान सहकर नहीं रह सकते। तो इस प्रकार की भाषा का प्रयोग करना देश को तोड़ने के बराबर है। ऐसे तत्वों को इन बातों से दूर रहना चाहिये... (व्यवधान)

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत): हरियाणा को कोई प्रोजेक्ट नहीं दिया गया है।

श्री लालू प्रसाद : आपको बजट की कॉपी दे दी गई है।

श्री किशन सिंह सांगवान: उसमें कहां है, उसमें कोई नहीं है। आप किस प्रोजेक्ट की बात कह रहे हैं?

श्री लालू प्रसाद : उपाध्यक्ष जी, हमारे पास डीआरएफ का पैसा है। वह पहले कम था। एन.डी.ए. के शासनकाल में बद से बदतर हालत थी लेकिन हमने ऐलान किया कि हम निजीकरण नहीं करेंगे। ये निजीकरण की बात कहते रहे। हमारे प्रधानमंत्री जी का कहना है कि हमने भारतीय रेल को विश्व का नम्बर वन रेलवे बनाना है। इसलिये निजीकरण की दिशा में जाने का सवाल ही पैदा नहीं होता है। हमारे देश में जो कंटेनर सर्विसेज हैं, छोटे होटल या मोटल हैं, विश्व स्तर के रेलवे स्टेशन्स हैं एग्रे बेस्ड प्रोड्यूस को लीज पर देने की बात है, उसे छोड़कर जो कोर सैक्टर है, रेलवे में उसे निजीकरण करने का सवाल नहीं उठता क्योंकि हमें सीपीएम का समर्थन प्राप्त है इसीलिए प्राइवेट सैक्टर के लिये सवाल नहीं उठता है। अगर ये डंडा लेकर खड़े हो जायेंगे तो हम भी उसी तरह खड़े हो जायेंगे। आप लोग इस बात को दिमाग से निकाल दीजिये।

उपाध्यक्ष जी, सामने बैठे हुये लोग समझते हैं कि हम लड़ेंगे लेकिन मैं उन्हें भरोसा दिलाना चाहूंगा कि हम नहीं लड़ेंगे। हम तो उन ताकतों के खिलाफ लड़ेंगे जो हमारी एकता और अखंडता को खंडित करने का प्रयास करेंगे। अभी एक पेपर में खबर छपी जिसे हमने देखा। हमारे यहां एक चैनल-7 है जो ज्यादा चैम्पियन बनने की कोशिश कर रहा है। उसने कहा कि लालू प्रसाद महिलाओं से रिजर्वेशन के

लिये 20 रुपये चार्ज कर रहे हैं लेकिन हमने महिलाओं को लोअर बर्थ बिना किसी चार्ज के देने जा रहे हैं। सीनियर सिटीजन्स के लिये अप्रैल, 07 से लागू किया जाना है तो किसी भी कीमत पर हम पैसा कहां से दें। आप देखिये कि कैसे फालतू बात है जिसे दिखाया जा रहा है। इसके अलावा हमने राजस्थान पत्रिका में हमारा एक कार्टून देखा। [s80]किनकी पत्रिका यह है, हम जानते हैं। ये तकलीफ़ के शिकार हैं कि भारतीय रेल में गरीबों का भाड़ा कम किया है। वह एक रुपये की कमी नहीं है। तीन स्टेशन जाएगा तो 10 प्रतिशत, चौथा स्टेशन जाएगा तो 20 प्रतिशत कम हो जाएगा। 90 प्रतिशत आदमी लोकल ट्रेनों में चलते हैं। दूध वाले, सब्जी वाले और फल बेचने वाले जो छोटे दुकानदार हैं, उनके लिए वैंडर्स कोच लगाने का उद्देश्य यही है कि इनकी भी रेल है और पैसेन्जर्स से इनकी धक्का-मुक्की नहीं हो। हमने पैट्रोल और डीज़ल की दुलाई में पांच प्रतिशत की कमी की है। यही नहीं, जो लोकल इंडस्ट्री है, उसमें आइरन ओर, लाइम स्टोन तथा बॉक्साइट में भी हमने पांच प्रतिशत की कमी की है। हमारा आइरन ओर तथा दूसरा जो माल बाहर जा रहा है, उसमें हमने युक्तीकरण करके रेट लिया है और बढ़ाया है। ललन सिंह जी अभी नहीं हैं। वे बोल रहे थे कि लालू जी दो साल के बाद खुद फँसेंगे जब रेल एक्सीडेंट होने शुरू होंगे क्योंकि ये ज्यादा माल लाद रहे हैं। माल तो पहले भी लादते थे। अगर हम रेल में चोरी नहीं पकड़ते, गाड़ियों को जोखवाते नहीं, आइरन ओर को देखते नहीं, मिलेनियम ट्रेन को रोकते नहीं, मशीन पर नहीं तोलते तो माल तो उतना ही जा रहा था मगर हम चार्ज कम कर रहे थे। पहले मंत्री कौन था, सरकार किसकी थी? कौन था, मैं नाम नहीं लेना चाहता हूँ, आप जानते हैं। कोई मेहनत नहीं करता लेकिन आज देश और दुनिया भर में रेल का डंका बजा। देश की जनता भूरि-भूरि प्रशंसा कर रही है। सुपरफास्ट और लोकल ट्रेनों में जो गरीब लोग जाते हैं, उनके लिए कम जगह थी। जो ज्यादा दौलत पैदा करने के लिए जाते हैं, उनके लिए हमने हर गाड़ी में चार डिब्बे और जोड़ने का काम किया है ताकि ढंग से बैठकर वे जाएं। काठ युग से हम चले थे। उनको भी शौक है कि वह भी गद्देदार सीट पर बैठें। वह हमारी लक्ष्मी है, मालिक है जिसके वोट से हम आते हैं। वही हमारे लिए वोट डालते हैं। इसलिए ऐसे लोगों को जो भारतीय रेल में काठ पर बैठते थे, उनको दो इंच की गद्देदार सीट दी है। यह कदम स्वर्गीय मधु दंडवते जी ने भी उठाया था। मैं उनको श्रद्धांजलि देता हूँ। इन बातों को हम देखते हैं।

ज्यादा से ज्यादा गरीब लोगों को राहत देने की हमारी योजना है। एयरकंडीशंड गरीब रथ हमने चलाए हैं। आठ जोड़े गाड़ियां हमने दी हैं। और भी गाड़ियां हम हर रूट पर देंगे, ऐसा हम देशवासियों को आपके माध्यम से बताना चाहते हैं। यह सम्मान और प्रतिष्ठा गरीबों के लिए है कि वह 550 रुपये वाला जो मेहनत करता है, दो-तीन किलो मुर्गा-मांस पर खर्च करता है, उसका दाम इतना दिया है कि 1000 किलोमीटर की दूरी वह तय करता है तो उसमें 550 रुपये ले रहे हैं जो बहुत कम है। ज़रूरत पड़ेगी तो हम उसको और कम करेंगे। दुनिया भर की रेलों से भारत की रेल बहुत सस्ती है पैसेन्जर्स में और फ्रेट में। फिर इन लोगों का अंदेशा है कि गाड़ी एक्सीडेंट कर जाएगी तो लोडिंग कर रहे हैं। हम डीआरएफ से इंजनों को, लाइनों को, ब्रिजों आदि सबको बदल रहे हैं। हम रात दिन काम कर रहे हैं और डैडिकेटेड फ्रेट कॉर्सीडोर बनाने जा रहे हैं। जो ह्यूज कंजेशन एक्विजिस्टिंग लाइन पर है और जहां लूप लाइन है, उसमें हम गुडज़ ट्रेन रखते हैं। हम डैडिकेटेड लाइन बनाने जा रहे हैं। इसको हम तरीके से बना रहे हैं। हम माल को लादेंगे, ढोएंगे और टेयर वेट हम घटा रहे हैं। हम एल्युमिनियम के डिब्बे भी बना रहे हैं ताकि अगर कहीं जले भी तो एल्युमिनियम का रेट बेचने पर मिल जाए। जो गुड्स ट्रेन आप देखते हैं, उसमें दो इंजन लगते हैं जिससे ज्यादा फ्यूल कंज्यूम होता है सिर्फ डिब्बे के वज़न को ढोने में। डिब्बे का वज़न तोल लीजिए कितना हो गया और फिर माल लादिये। [H81]हम वजन कम कर देंगे। हमारा टैंडर भी हो गया, नये कोच बनाने का एक डिब्बा, वैगन बनाने का गुड्स ट्रेन वाला, इसमें हम ज्यादा माल लादेंगे। डाक्टर का सुझाव है कि मोटाई कम करो, चर्बी कम करो, पतला करो। हम उसे पतला कर रहे हैं। भारतीय रेल में बैठे हुए जो इंजीनियर्स हैं, मैं उनके दिमाग की प्रशंसा करता हूँ। ये सर्विस में आए हुए बड़े अच्छे लोग हैं और बड़ी अच्छी तरह से अपने काम को करते हैं। हमने जहां गरीबों को राहत दी, वहीं अमीरों के ऊपर भी हमने अंगुली नहीं उठाई। हमने उन्हें भी कहा कि आपका भाड़ा भी हम कम कर देते हैं। लोग गंदगी के बारे में बोलते हैं, इसके लिए ठीक से कोई इंतजाम नहीं है, हम उस तरफ भी ध्यान दे रहे हैं। सुरक्षा के मामले में भागलपुर के इंजीनियरों की लापरवाही से पुल तोड़ने की बात छोड़ दीजिए, अनमैंड गेट को छोड़ दीजिए। कई एक्सीडेंट एनडीए के समय में हुए और कई जानें गईं। राजधानी से लेकर चारों तरफ हमारे समय में एक्सीडेंट का रेट घटा है। समझौता एक्सप्रेस और मुंबई में जो घटना हुई और जो टेरोरिस्ट अटेक हुए, उसके लिए हमने ज्यादा से ज्यादा राशि का प्रावधान किया है। सुरक्षा के लिए भी हम इंतजाम करने जा रहे हैं। आरपीएफ के आठ हजार पद खाली हैं। हमने कहा है कि इन्हें जल्दी भरो। हमने चालीस हजार का प्रस्ताव फाइनेंस डिपार्टमेंट में भेजा है ताकि आरपीएफ को और अधिकार देकर, गाड़ियों का बेहतर इंतजाम करके, रेलवे में चोरी को खत्म करके, हर टीटी को लेपटॉप देंगे, ऐसे अपग्रेडेशन होने से सब को फायदा होगा। लेपटॉप देने से आपको उसमें सब कुछ भरना पड़ेगा। कितनी वेकेंसीज़ हैं, उसे अगले स्टेशन को बताना पड़ेगा, इससे आगे के स्टेशन पर जो लिस्ट है, वह वहां से बुक हो जाएगी।

रेलवे की चोरी को रोकना हमारा और आप सब का फर्ज है। इसलिए हम इस दिशा में भी काम कर रहे हैं। मैं सभी देशवासियों, भाई-बहनों को बताना चाहता हूँ कि यहीं हम दम लेने वाले नहीं हैं, हम ओर भी जो सहूलियतें देने की बात होगी, वे भी हम देंगे। हम ओर भी सहायता देंगे। हम सब लोगों से कहते हैं कि आप अपने सुझाव हमें देते रहिए। हमारी जो गर्भवती महिलाएं हैं, लोगों की शिकायत है कि जो

ट्रेन में बच्चों को जन्म दे देती हैं, उनके लिए भी हम विचार कर रहे हैं कि उनके लिए क्या किया जा सकता है। हम आगे आपको बताएंगे कि अगर ट्रेन में कोई गरीब या कोई भी महिला की डिलीवरी हो जाती है तो उस बच्चे-बच्ची का नाम भी हम लिखेंगे, रेल से जोड़ेंगे, उसे और क्या मदद दे सकते हैं, इस बारे में हम आगे आपको बताएंगे। अगर कोई महिला गर्भवती है और उसकी वहां डिलीवरी हो जाती है तो उसके लिए गाड़ी में जो कूपें हैं, वह उसे देंगे। हम जनरल बोर्गी में भी इंतजाम देख लेते हैं, जब तक यह इंतजाम नहीं कर पाएंगे, तब तक हम अपने टीटी, अधिकारियों को जरूर लगा कर रखेंगे कि आगे चलने वाले हर स्टेशन पर जो रेलवे का अस्पताल है, अगर किसी गर्भवती महिला को दर्द हुआ तो हम डाक्टर का इंतजाम भी उस जगह पर करेंगे। हम पूरे पैकेज के साथ आएंगे। हमारे घर में हमारी बेटी, बहन आई है, हमारा फर्ज है कि हम उसके लिए हर सुविधा का ध्यान रखें, उसे ऐसे ही न छोड़ दें। जितने महिला आयोग संगठन हैं, लेफ्ट या अन्य लोग हैं, हम सब को बुलाएंगे, उन नेताओं को भी, हम रिजर्वेशन देने वाले नहीं हैं, हम बाद में सोचेंगे। हम महिलाओं को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं देंगे। भारतीय रेल आपकी सेवा में हमेशा तत्पर है। हम बजट में बता चुके हैं, उसमें सब लिखा हुआ है, उसे आपको पढ़ना चाहिए।

अब दोहरीकरण वगैरह का काम तेजी से हो रहा है, तीन हजार किलोमीटर से अधिक लाइन का निर्माण का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। कैंटरिंग में जो शिकायत है, अभी माननीय सदस्य बोल रहे थे कि दाल में पानी रहता है।[\[rep82\]](#)

उपाध्यक्ष महोदय, [\[r83\]](#) बिना पानी के दाल कैसे बनेगी। वह तो तड़का हो जाएगा। डॉक्टर भी बोलते हैं कि पतली दाल खाओ। उसके लिए भी हमने कहा है कि मैनु बदला जाए। मेरा आपसे भी आग्रह है कि आप हमें सुझाव दीजिए। अभी खाने में 20 तरह के आइटम हैं। उसमें आचार, चटनी, सूप के साथ लम्बा बिस्कुट, ड्रम स्टिक, कहीं किसी कागज में कुछ लपेटकर दिया जाता है। दाल ठंडी होती है। उसे गरम किया जाता है। यदि ठंडी दाल खा ली जाए, तो पेट फूल जाता है। अगर आप लोगों का सुझाव हो, तो जितने आइटम अभी हैं, उन्हें खत्म कर के दाल, भात, तरकारी या मांस और भात अथवा झालमुड़ी और भात आदि दिया जाए। तीता झोर बंगाल की तरफ जाने वाली ट्रेनों में दिया जा सकता है। खाने की लिमिट की जा सकती है और जो सलाद वगैरह काट कर दिया जाता है, वह बन्द किया जाना चाहिए क्योंकि इससे इन्फेक्शन फैलने की पूरी आशंका बनी रहती है। बी.जे.पी. के लोगों तो वैसे भी सलाद कम खाना चाहिए। मैनु को हम रिव्यू कर रहे हैं और रेलवे कैंटरिंग कॉर्पोरेशन से हम कह रहे हैं कि मैनु बदल कर खाना खिलाओ। हमारी जिन लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में खानपान का डिब्बा नहीं है, वहां हम खानपान का डिब्बा बढ़ाने का प्रयास करेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, हिमाचल प्रदेश के मंडी संसदीय क्षेत्र से चुनी गई हमारी बहन श्रीमती प्रतिभा सिंह जी माननीय सांसद हैं। उनके क्षेत्र में प्रधान मंत्री जी गए थे। भानुपल्ली-बिलासपुर-बैरी रेल लाइन निर्माण पर काफी इन्वैस्टमेंट हुआ है। उसकी हम स्टडी करा रहे हैं। उसे नैशनल प्रोजेक्ट में शामिल करने हेतु प्रधान मंत्री जी ने कहा था। इस पर हम आगे छानबीन करा रहे हैं तथा उस पर और आगे कार्रवाई करेंगे।

महोदय, हमने जो काम किए हैं उनका ब्यौरा मैंने दे दिया है। कुछ माननीय सदस्यों के सुझाव बाद में आते हैं, उन्हें जोड़ना संभव नहीं होता है। फिर भी हमने प्रयास किया है कि अधिक से अधिक माननीय सांसदों के सुझावों को इसमें शामिल किया जाए, लेकिन आज ही दिए गए सुझावों को शामिल करना संभव नहीं हो पा रहा है। मैं बताना चाहता हूँ कि दमदम से बड़ा नगर तक नई मेट्रो रेल लाइन का सर्वेक्षण करा रहे हैं। दरभंगा से मुजफ्फरपुर के बीच एक नई रेल लाइन का अद्यतन सर्वेक्षण करा रहे हैं। मुडासा से शामला जी तक एक नई रेल लाइन के निर्माण का सर्वेक्षण करा रहे हैं। मेरठ से देवबन्द सहारनपुर रेलवे लाइन को पूर्वी डैडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर का भाग बनाकर उसके विद्युतीकरण करने एवं उसकी लाइन क्षमता का विस्तार करने जा रहे हैं। बाढ़, फुलवारी, शरीफ, भभुआ, सरैल, दल सिंह सराय सहित देश के सैकड़ों रेलवे स्टेशनों को बनाने जा रहे हैं। अगर कोई स्टेशन बचा हो, तो मेरा निवेदन है कि माननीय सांसदगण मुझे उसका नाम लिखकर भेजें ताकि उसे भी शामिल किया जा सके। सभी स्टेशनों को चरणबद्ध तरीके से लेना है। किसी के साथ कोई भेदभाव नहीं किया जाएगा। अभी ए,बी,सी, और डी कर के रेलवे स्टेशन लिए गए हैं। बिटरगुन्टा में मैमोसैट की स्थापना के लिए फीजीबिलिटी स्टडी कराई जाएगी। पटना साहब में उसकी स्थापना हो चुकी है। हावड़ा से शिवरी के बीच एक नई ट्रेन चलाई जाएगी। मुडासा से शामला तक 16 किलोमीटर मिसिंग रेल लिंक की स्वीकृति कराएंगे। ट्रेन संख्या 5665 / 5666, गुवाहाटी - दीमापुर बी.जी. एक्सप्रेस का जोरहाट तक वाया नुमालीगढ़ विस्तार करने जा रहे हैं। जहां और ज्यादा विस्तार की जरूरत होगी, वहां और विस्तार करेंगे। सीतामढ़ी, जयनगर, निर्मली वगैरह नेपाल से लगे हुए क्षेत्रों तक अद्यतन स्थिति का पता लगाकर सारा काम करेंगे। सिकंद्राबाद में भी काम करेंगे। किशनगंज अजमेर शरीफ, गरीब नवाज साप्ताहिक ट्रेन के फेरों में वृद्धि कर सप्ताह में तीन दिन चलाई जाएगी। हावड़ा-मुम्बई मेल को सप्ताह में एक दिन जसीदी तथा पटना होकर चलाने का निर्णय किया गया है। तिरुचिरापल्ली-मइलादुतुरैथ एक नई रेल चलाई जाएगी। नाम भी कुछ इतने कठिन हैं कि हमें उन्हें पढ़ना पड़ता है। आप कह रहे हैं कि तिरुचिरापल्ली-मैयादुरई है। नाम में गलती के कारण कहीं आप मुझसे गलत घोषणा न करा दें। यह तिरुचिरापल्ली- मइलादुतुरैथ

रेलगाड़ी है जो वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री एस.एस.पलानीमनिक्कम के चुनाव क्षेत्र में पड़ती है। सभी माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए मुद्दों को हम देखेंगे और देखकर के आपका सुझाव ठीक है तो ठीक है, नहीं है तो नहीं है। हम इस पर ज्यादा काम करेंगे। साहिबाबाद से दिल्ली के लिए गोयल जी ने उठाया है...(व्यवधान)

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़): इसको मंजूर कर लीजिए।...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : इसको मंजूर तो कर लिया है और आप क्या चाहते हैं?

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल : हापुड़ और मेरठ लाइन का विद्युतीकरण भी कर दीजिए।

श्री लालू प्रसाद : यह भी करवा ही लीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय, बिलासपुर के एक माननीय सदस्य बोल रहे थे कि वहां जो बहाली हुई थी, उसमें गड़बड़ी हुई है। लेकिन यह सच नहीं है। बहाली ठीक हुई थी और 90 प्रतिशत बिहार के लड़के उसमें मैरिट पर आए थे। इस कारण से बीजेपी के लोगों ने विरोध शुरू किया था।

श्रीमती इन्ड्रिड मैक्लोड हम पर साल भर से दबाव डाल रही हैं कि बिलासपुर को रेलवे भर्ती बोर्ड का अलग से जोन बना दो, जिसे बना दिया है।

आप सभी माननीय सदस्यों से निवेदन है कि रेल बजट को पास किया जाए।...(व्यवधान) केरल के माननीय सदस्यों का सैलम और पालघाट का है। ..(व्यवधान)

MR. DEPUTY SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 2007-2008 to the vote of the House.

SHRI LALU PRASAD: Regarding the issue of Salem and Palakkad divisions, I have invited both the Chief Ministers to sort out the issue and the suggestions given by them would be considered. ... *(Interruptions)*

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is:

“That the respective 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, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2008, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16.”

The motion was adopted

MR. DEPUTY SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2006-07 to the vote of the House.

The question is:

“That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the

31st day of March, 2007, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1, 2, 6, 10 and 14 to 16.”

The motion was adopted

MR. DEPUTY SPEAKER: I shall now put the Resolution regarding approval of the recommendations made in the Fifth Report of the Railway Convention Committee (2004) moved by Shri R. Velu to the vote of the House.

The question is:

“That this House approves the recommendations contained in Paras 45, 46, 47, 48, 49, 50 and 51 of the Fifth Report of Railway Convention Committee (2004) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to the Lok Sabha on 18th August, 2006, with modification to Para 50 that appropriation of the principal component of the lease charges to the Capital Fund would be made through Major Head 3006 instead of Major Head 3001. ”

The motion was adopted.
