

>

Title: Discussion on Supplementary Demands for Grants (Railway) No. 16 in respect of Budget (Railways) for 2007-08.

प्रो. प्रेम कुमार धूमल (हमीरपुर) : अध्यक्ष महोदय, वर्ष 2006-07 के लिये रेल की अनुपूरक मांगें सदन में पेश की गई हैं, जिन पर मैं चर्चा करने के लिये आपकी अनुमति ले रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय, भारत की एकता, अखंडता और संस्कृति को अक्षुण्ण रखने के लिये जहां भारत के तीर्थ-स्थलों का महत्वपूर्ण योगदान रहा है, वहां इस देश को जोड़ने में भारतीय रेल का महत्वपूर्ण योगदान है।

अध्यक्ष महोदय, ज्यों-ज्यों समय बीता जा रहा है, त्यों-त्यों रेल विवादों का विषय बनती जा रही है। आपने एक दिन अपने आसन से ऑब्जर्व करते हुये सभी सांसदों से कहा था कि हम सब भारतीय हैं, यह सोचें तो ऐसा लगा कि आप सारे देश की आम जनता की आवाज ऑब्जर्व कर रहे और वे उस पर टिप्पणी कर रहे थे। भारत की सरकार सारे लोगों की सरकार है और केन्द्र का जो भी मंत्री होता है, चाहे कोई मंत्रालय उसके पास हो, उसे सारे देश को एक नज़र से देखना होता है। प्रत्येक राज्य रेल सुविधा चाहता है। पिछले कुछ वर्षों से ऐसी वृत्ति आ गई है कि जिस राज्य से केन्द्रीय मंत्री होता है, उस विभाग से संबंधित सभी सुविधायें या काम अधिकतर उसी राज्य में हो रहे हैं या फिर वहां हो रहे हैं, जहां के नौजवान निराश होकर शस्त्र उठाते हैं, अशान्ति पैदा होती है। उदाहरण के तौर पर नार्थ ईस्ट स्टेट्स हमारे सामने हैं। हमारे पड़ोस में जम्मू-कश्मीर राज्य है। ऊधमपुर तक रेल लाईन जा चुकी है, हम उसका स्वागत करते हैं। नार्थ ईस्ट स्टेट्स में रेल योजनाओं के लिए 10 हजार करोड़ रुपया दिया गया है, हम उसका भी स्वागत करते हैं, यह होना चाहिये। लेकिन हिमाचल प्रदेश भी एक राज्य है जिसके 52 जवान कारगिल युद्ध में शहीद हुये। उस युद्ध के दौरान शहीद हुये जवानों के लिये भारत सरकार ने चार परमवीर चक्र प्रदान किये जिनमें से दो परमवीर चक्र हिमाचल प्रदेश के वीर जवानों को मिले थे।

अध्यक्ष महोदय, हम भारत की स्वतंत्रता की 60वीं वर्षगांठ मना रहे हैं लेकिन इस 60 साल की अवधि में हिमाचल प्रदेश को केवल 20 किलोमीटर ब्राडगेज रेल लाईन मिली है। स्व. ललित नारायण मिश्र ने जनवरी, 1973 में एक रेल लाईन का शिलान्यास किया था। 18 वर्ष के बाद, जब श्री जनेश्वर मिश्र रेल मंत्री हुये, मैं उस समय सांसद था, तब 14 किलोमीटर रेल मार्ग का ऊना तक उद्घाटन हुआ। यह बात मैंने इसलिये बताई है क्योंकि आपने कहा था कि हम सब भारतीय हैं। आज हिमाचल प्रदेश का हर नागरिक यह बात पूछता है कि केन्द्रीय सुरक्षा बलों में भर्ती होकर देश की सुरक्षा के लिये हमारे जवान शहीद हुये हैं, शान्ति कायम करने के लिये और आतंकवाद से लड़ने के लिये अपनी जानें दी हैं और आज त्रिपुरा से प्रतिदिन कोई न कोई लाश आ रही है लेकिन केन्द्र का हमें क्या योगदान मिला? माननीय प्रधानमंत्री जी 2005 में हिमाचल प्रदेश गये थे। प्रदेश सरकार ने उनके सामने कुछ मांगें रखी थीं और दूसरे ही दिन प्रधानमंत्री जी ने प्रैस वार्ता की State Government demands – Prime Minister's Development initiative. [R14]

13.00 hrs.

वहां पेपर सर्कुलेट हुआ कि 4000 करोड़ रुपये से ज्यादा हिमाचल प्रदेश के लिए स्वीकार किये गए। 2000 करोड़ रुपये से ज्यादा पैसा केवल रेलवे के लिए घोषित था। आज एक भी प्रोजेक्ट उसमें नहीं चल रहा है। पूरे देश में केवल हिमाचल में ही नहीं, बल्कि अन्य शांतिप्रिय प्रदेशों में भी ऐसा हो रहा होगा। वे लोग प्रधान मंत्री जी से पूछना चाहते हैं कि यदि घोषणाओं का असर नहीं होगा तो क्या हर प्रदेश के नौजवान को हथियार उठाना पड़ेगा।

अध्यक्ष महोदय : आप यह मत बोलिये।

प्रो. प्रेम कुमार धूमल : बोलने के लिए मजबूर किया जा रहा है।

MR. SPEAKER: You are a very respected and responsible Member.

प्रो. प्रेम कुमार धूमल : वहां जो परिस्थिति पैदा हो रही है ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हम लोग आपकी बात से पूरा सहमत हैं। हिमाचल प्रदेश के नौजवान जो हमारे देश के लिए कुर्बानी करते हैं, हम सब उनका आदर करते हैं। Prof. Dhumal, you may continue after lunch hour.

The House stands adjourned to meet again at 2 p.m.

13.01 hrs

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

14.06 hrs.

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at six minutes past Fourteen of the Clock.

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

MR. DEPUTY-SPEAKER: We will take up Item No. 14. Prof. Prem Kumar Dhumal was on his legs when the House was adjourned. Now, I would request him to continue his speech.

प्रो. प्रेम कुमार धूमल (हमीरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने कहा था कि ...(व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : उपाध्यक्ष महोदय, इस पर बड़े-बड़े भाषणों की बजाय दो-दो मिनट में माननीय सदस्यों से अपनी बात कहने का निर्देश देने की कृपा करें।

उपाध्यक्ष महोदय : लालू प्रसाद जी, माननीय प्रेम कुमार जी धूमल बहुत विद्वान सदस्य हैं। इसलिए उनकी राय लेना भी जरूरी है।

श्री लालू प्रसाद : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा निवेदन है कि जो माननीय सदस्य अपना भाषण लिखित में सदन के पटल पर रखना चाहें, उनसे वैसा करने के लिए अनुरोध किया जाए। मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि हमारी पार्टी का राष्ट्रीय अधिवेशन बनारस में चल रहा है। इसलिए हमें बनारस जाना है। अतः हम चाहेंगे कि हमारा यह विषय आज ही समाप्त हो जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : लालू प्रसाद जी, आप कितने बजे जाना चाहते हैं?

(व्यवधान)

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा निवेदन है कि जो माननीय सदस्य अपना भाषण लिखित में देना चाहें, उनसे लिखित में ले लीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : लालू प्रसाद जी, आप कितने बजे जाना चाहते हैं?

श्री लालू प्रसाद : उपाध्यक्ष महोदय, यदि आज सायंकाल 5.00 बजे हमारी यहां से छुट्टी हो जाए, तो अच्छा रहेगा क्योंकि हमें आगे और भी काम करने हैं। हमारा मूड फ्रेश रहेगा, तो माननीय सदस्यों के सब काम करेंगे। ...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Do not waste the time. Please sit down.

श्री भँवर सिंह जंगवांस (नागौर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि मैं साढ़े तीन साल से अपने यहां के बारे में रेल मंत्री जी से निवेदन करता चला आ रहा हूँ, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। ...(व्यवधान)

Mr. DEPUTY-SPEAKER: Those hon. Members who want to give their written speeches can lay their speeches on the Table of the House. That will form part of the proceedings. I think Shri Lalu ji will certainly look into your demands also.

प्रो. प्रेम कुमार धूमल : उपाध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि जहां एक ओर यह सुखद लग रहा है कि रेल की अर्थव्यवस्था में सुधार हुआ है और हजारों करोड़ रुपए का लाभ रेलवे ने कमाया है, वहीं दूसरी ओर बढ़ती हुई रेल दुर्घटनाएं, आतंकवादियों अथवा समाज-विरोधी तत्वों द्वारा आए दिन रेल गाड़ियों में हत्या और डकैतियां किया जाना, चिन्ता का विषय है।

महोदय, यात्रियों की सुविधाओं के नाम पर करोड़ों रुपए हर वर्ष खर्च होते हैं, लेकिन इसके बावजूद रेलवे परिसरों में गंदगी, अनधिकृत वैंडर्स की गतिविधियां रेलवे स्टेशनों पर जारी रहना, शताब्दी जैसी महत्वपूर्ण रेल गाड़ियों में खानपान की सुविधा के स्टैंडर्ड में गिरावट आना, स्टेशनों के प्लेटफॉर्म पर, वेटिंग हॉल्स में, शौचालयों और रनानघरों में गंदगी का होना इस बात का द्योतक है कि यात्रियों को सुविधाएं दिए जाने के नाम पर उनके साथ केवल छल किया जा रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि उन्हें इन बातों पर ध्यान देना होगा और इनमें सुधार लाना होगा। विभिन्न गिरोह भोले-भाले यात्रियों को ठगते हैं। उनसे सुरक्षा का भी प्रावधान होना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि माननीय मंत्री जी को जल्दी है, इसलिए मैं भी अपनी कुछ बातों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ जो मेरे प्रदेश से संबंधित हैं। जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा कि इन 60 वर्षों में हिमाचल प्रदेश में मात्र 20 किलोमीटर ब्रूडगेज लाइन बिछी है। उना हमारा एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है, लेकिन वहां कोई शैल्टर नहीं है। गर्मियों के दिनों में ठण्डा पीने का पानी उपलब्ध नहीं है। हर रेलवे स्टेशन पर टिकट आरक्षण के लिए प्रातः 8 बजे से रात 8 बजे तक सुविधा उपलब्ध होती है, लेकिन उना में यह सुविधा 8 बजे से 2 बजे तक ही है और केवल एक ही शिफ्ट है। वहां जो यात्री आते हैं, उनमें से अधिकतर सैनिक होते हैं, जिन्हें वापसी का आरक्षण करवाने में दिक्कत आती है। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इसे सुबह आठ बजे से सांय 8 बजे तक किया जाए।

हरिद्वार से हम सभी का धार्मिक संबंध जुड़ा हुआ है। उना तक अब सिंगल ब्रूडगेज लाइन है। मेरा निवेदन है कि उना से हरिद्वार के लिए एक नई रेल चलाई जाए, नई रेल सुविधा हिमाचल प्रदेश के लोगों को उपलब्ध करवाई जाए।

महोदय, यहां से हर प्रदेश शताब्दी अथवा राजधानी गाड़ी की सुविधा से जुड़ा हुआ है, लेकिन हिमाचल प्रदेश को यह सुविधा अभी तक प्राप्त नहीं हुई है। उना तक अब ब्रूडगेज लाइन है और इसका इलैक्ट्रीफिकेशन भी हो चुका है। इसलिए मेरा आग्रह है कि चण्डीगढ़ से जो जनशताब्दी चलती है, उसे उना तक बढ़ा देंगे तो हिमाचल के लोगों को भी एक फास्ट ट्रेन की सुविधा उपलब्ध हो जाएगी। नंगल डैम और अम्बाला तक जो ट्रेन्स चलती हैं, यदि आप उन्हें उना तक एक्सटेंड कर देंगे, तो वहां के लोगों को भी लाभ मिल सकेगा, क्योंकि वहां सभी सुविधाएं उपलब्ध है और यह फासला केवल 14 किलोमीटर का ही है।

महोदय, पश्चिम एक्सप्रेस कालका से चलती है और उसमें अंबाला से कुछ डिब्बे जोड़ दिए जाते हैं। ठीक इसी प्रकार से ट्रेन नंबर 2716 अमृतसर-नांदेड़ एक्सप्रेस के साथ ऊना से कुछ डिब्बे जोड़ दिए जाएं तो निश्चित तौर पर इससे दिल्ली, आगरा छावनी, ग्वालियर, झांसी, भोपाल और मनमाड़ तक लोग जा सकेंगे तथा नार्थ-सैण्ट्रल और सैण्ट्रल रेलवे एवं साउथ सैण्ट्रल रेलवे से हिमाचल प्रदेश का सीधा सम्पर्क जुड़ जाएगा। ऐसा करने से जहां यात्री मथुरा, वृन्दावन एवं शिरडी जा सकेंगे, वहीं सिवस्य तीर्थयात्री अनन्तपुर साहब, जहां खालसा पंथ की नींव रखी गई थी, भी जा सकेंगे। इसके अलावा सेना में काम करने वाले लोग जो कि हिमाचल प्रदेश से रेल से यात्रा करते हैं, उन्हें दिल्ली, अम्बाला केन्ट, मथुरा, आगरा केन्ट, ग्वालियर, झांसी, भोपाल, मनमाड़ और औरंगाबाद आर्मी हेडक्वार्टर आने-जाने में सुविधा प्राप्त होगी। उपाध्यक्ष महोदय, एक ट्रेन चुरडू, टकारला, ऊना होती हुई अम्बाला जाती है।

मैं इसकी ओर रेल मंत्रालय का विशेष रूप से ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इस ट्रेन में 6 घंटे का सफर यात्री करते हैं, लेकिन इस ट्रेन में कोई टायलेट की सुविधा उपलब्ध नहीं है। 6 घंटे तक वृद्ध, बच्चों और महिलाओं को विशेषकर बड़ी कठिनाई में होते हैं। मुझे आशा है, राज्य मंत्री तो इस बात को नोट कर रहे होंगे, लालू जी, मैं आपका इस पर ध्यान चाहूंगा, आपका इस पर जरा विशेष ध्यान चाहिए। एक ट्रेन चुरडू-ऊना-टकारला-अम्बाला चलती है, उसमें एक तरफ से 6 घंटे की यात्रा है। इसमें महिलाएं, बच्चे और वृद्ध जो यात्रा करते हैं, उसमें कोई टायलेट सुविधा उपलब्ध नहीं है, आप अंदाजा लगा सकते हैं कि कितनी कठिनाई होती होगी। मेरा निवेदन है कि इसमें टायलेट सुविधा उपलब्ध करने के लिए तुरन्त आदेश दिये जायें, ताकि लोगों को सुविधा मिल सके।

मैंने आपको बधाई दी है कि आर्थिक तौर पर रेलवे सम्पन्न हुई है। हमने बार-बार आपको लिखा है और सब सरकारों ने प्रदेश से लिखा है। बहुत सारे रेलवे क्रासिंक्स ऐसे हैं, जो अनमैण्ड हैं या जहां सुविधा उपलब्ध नहीं है और लोगों को कई किलोमीटर घूमकर आना पड़ता है, जिनमें नन्दपुर भटौली भद्रतर पठानकोट-जोगिन्दरनगर रेलवे लाइन पर ये दो रेलवे स्टेशन ऐसे हैं, जहां से बार-बार लोगों की रेलवे क्रासिंग के लिए मांग आ रही है। मेरा निवेदन है कि जहां 20,153 करोड़ रुपये का आपका कैश सर्प्लस है, यहां सिर्फ 50-60 लाख रुपये का खर्चा है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि ये दो रेलवे क्रासिंक्स तुरन्त बनाये जायें।

कालका से ब्रूडगेज लाइन को परवानू तक एक्सटेंड करने का शिलान्यास भी पूर्व रेल मंत्री ने कई वर्ष पहले किया था। हिमाचल प्रदेश को एक और एंटी इससे मिलती है। कालका से परवानू में कालका जो आखिरी रेलवे स्टेशन आपका हरियाणा में है, उससे परवानू तक एक्सटेंड अगर करें तो Only five kilometres you have to cover and you will be opening another door for the Himachal Pradesh for Railways. The foundation stone has already been laid for that. चण्डीगढ़ बड़ी घनौली नांगल रेलवे लाइन की एनाउंसमेंट प्रधानमंत्री ने भी की है और इण्डस्ट्रियल पैकेज के बाद वहां पर दोनों तरफ का ट्रैफिक, पैसेंजर ट्रैफिक भी और गुड्स ट्रैफिक की भी वहां बहुत सम्भावनाएं हैं और प्रधानमंत्री ने इसके लिए 400 करोड़ रुपये का एनाउंसमेंट की है, जिसका मैंने शुरू में जिक्र किया, लेकिन एक पैसा भी इस पर खर्च नहीं हुआ। इस प्रोजेक्ट का काम ही प्रारम्भ नहीं हुआ है। मैं चाहूंगा कि चण्डीगढ़ बड़ी घनौली नांगल रेल लिंक को तुरन्त प्रारम्भ किया जाये। भनूपति बरमाणा रामपुर हिमाचल प्रदेश में सीमेंट उद्योग बहुत बड़ी मात्रा में स्थापित हुआ है, वहां बहुत ज्यादा सीमेंट का ट्रैफिक है, कैरेज है और बार्ड रोड ट्रैफिक से आ रहा है, जिसके कारण एवरीडेन्स भी हो रहे हैं, ट्रैफिक जाम भी लगते हैं, मेरा निवेदन रहेगा कि भनूपति बरमाणा रामपुर रेलवे लाइन को सैण्ट्रल प्रोजेक्ट के तौर पर लिया जाये। इसका प्रधानमंत्री ने केन्द्रीय प्रोजेक्ट के तौर पर आश्वासन भी दिया था, प्रदेश सरकार ने यह मामला आपके यहां उठाया भी है, लेकिन आपने इंकार कर दिया। बाकी प्रदेशों में अगर सैण्ट्रल प्रोजेक्ट्स लिये जा सकते हैं तो Why not for Himachal Pradesh? हिमाचल प्रदेश में भी यह प्रोजेक्ट सैण्ट्रल प्रोजेक्ट के तौर पर लिया जाये, क्योंकि इसमें लगभग 1200 करोड़ रुपये का इन्वैस्टमेंट होने वाला है। जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा कि यह जो नांगल ऊना तलवाड़ा रेलवे लाइन है, इसका शिलान्यास 1973 में हुआ था और अभी तक 20 किलोमीटर रेलवे ट्रैक बना है। मेरा आग्रह रहेगा कि इसको भी तुरन्त पूरा किया जाये और प्रधानमंत्री के एनाउंसमेंट के 400 करोड़ रुपये की इसके लिए घोषणा हुई है, लेकिन इसमें भी काम चुरडू में जाकर ठप्प हो गया, उसके आगे काम नहीं हो रहा। पठानकोट जोगिन्दरनगर नैरोगेज को ब्रूडगेज में कन्वर्ट करने के लिए लगातार मांग हर सांसद ने की है, हर सरकार ने की है और यह अत्यन्त आवश्यक है। कांगड़ा की सुन्दर वादियों में पर्यटन को विकसित करने के लिए, पर्यटन मंत्री जी भी यहां बैठी हैं, कुल्लू मनाली मण्डी, ये सब इसके माध्यम से जुड़ते हैं। इसलिए उसे ब्रूडगेज करना अत्यन्त आवश्यक है। मैं समझता हूँ कि इसके कारण प्रदेश में पर्यटन की बहुत अधिक संभावनाएं बढ़ जाएंगी।

उपाध्यक्ष महोदय, कई राज्यों से भी शिकायतें आती हैं कि रेलवे के जो कार्यक्रम होते हैं, वहां चुने हुए सांसदों को आमंत्रित नहीं किया जाता है। एक-दो घटनाएं तो ऐसी घटी हैं, जहां पराजित हुए उम्मीदवारों ने झंडी दिखायी और ट्रेन चालू की गयी। लोकतंत्र में लोग इस तरह भी बैठते हैं और उस तरह भी बैठते हैं, लेकिन जो चुने हुए प्रतिनिधि हैं, उनमें से ही कोई इस तरह बैठेगा या उस तरह बैठेगा। इसलिए मेरा कहना है कि उनका सम्मान होना चाहिए। मैं नहीं चाहता कि लालू जी को फिर से अध्यक्ष बन जाने में देरी हो। मैं अपनी बात को सीमित कर रहा हूँ, इस आश्वासन के साथ जो आसन से भी मिला है और माननीय मंत्री जी से भी मिला है। मैंने प्रदेश की जो बिल्कुल जेन्युइन डिमांड्स थीं, उन्हें यहां रखा है, जिन्हें केंद्र ने हमेशा स्वीकृत तो किया, लेकिन उसके आगे कदम कुछ नहीं उठाया। मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी इन पर ध्यान देंगे और आवश्यक कार्यवाही करेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ, ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri K.V. Thangkalu; please be very brief.

श्री कीर्ति वर्द्धन सिंह (गोंडा): महोदय, गोंडा जनपद के रेल यात्रियों की कुछ समस्याएँ आपके विचारार्थ प्रस्तुत हैं -

1. मनकापुर एक महत्वपूर्ण नगर है, और अब अयोध्या रेलवे ब्रिज के शुरू हो जाने के बाद एक जंक्शन हो गया है। यहां पर एशिया की सबसे बड़ी आई0टी0आई0 के कर्मचारियों को पूरे देश में यात्रा करना रहता है। इसलिए यह जरूरी हो गया है कि मनकापुर को सीधे प्रदेश से और राजधानी से जोड़ा जाये। आज खसौल और नुवाहाटी पुरानी दिल्ली की ट्रेनें ही मनकापुर रुकती हैं। अब नितान्त आवश्यक हो गया है कि सुपर फास्ट एक्सप्रेस ट्रेन दिल्ली के लिए गोरखधाक एक्सप्रेस(2555 अप, 2556 डाउन) मनकापुर में ठहराव से यहां की यात्रियों की समस्या दूर हो सकेगी।
2. एक बड़ी संख्या में आई0टी0आई0 और चीनी मिलों के कर्मचारियों को दैनिक लखनऊ से आना जाना रहता है। अभी कोई भी ट्रेन लखनऊ की मनकापुर सुबह नहीं रुकती है। कोवीन ट्रेन पहली ट्रेन है, जो लखनऊ से मनकापुर रुकती है, वह भी दोपहर बाद पहुंचती है। हावड़ा काठ गोदाम एक्सप्रेस 3019 अप, 3020 डाउन का ठहराव मनकापुर जंक्शन से हो जाने से दैनिक यात्रियों को मनकापुर और लखनऊ के बीच होने वाली समस्याओं से निदान मिलेगा।
3. कर्नलगंज और बभनान 2 बड़े नगर गोरखपुर लखनऊ रास्ते में हैं। यहां से बड़ी संख्या में व्यापारी और यात्रियों का इन नगरों से लखनऊ का आना जाना रहता है। इन यात्रियों की सुविधा हेतु गोरखपुर लखनऊ, इण्टरसिटी एक्सप्रेस को कर्नलगंज और बभनान में रुकना अतिआवश्यक है।

4. गोण्डा जिले का मुख्यालय है। लखनऊ से मनकापुर तक दोहरी रेलवे लाइन का कार्य पूरा हो चुका है तथा मनकापुर से गोरखपुर का कार्य प्रगति पर है। अयोध्या पर एक महत्वपूर्ण रेलवे बिज का उपयोग शुरू हो गया है। गोण्डा से फैजाबाद उत्तर रेलवे का सम्पर्क न होने के कारण गोण्डा की जनता आज भी इन महत्वपूर्ण उपलब्धियों से बंचित है।

निम्नलिखित नई रेल सेवा की शुरुआत से यहां की जनता को महान सुविधा उपलब्ध हो सकती है-

1. गोण्डा से इलाहाबाद वाया फैजाबाद।
2. गोण्डा से बाराणसी वाया फैजाबाद।

*The speech was laid on the Table

आपको सादर अवगत कराना है कि परसातिवारी रेलवे स्टेशन को खुले 2 वर्ष से अधिक हो रहा है, लेकिन अब तक यहां यात्री गाड़ियों के ठहराव और टिकट वितरण की व्यवस्था नहीं की गई है। निम्नलिखित कारणों से मेरी दृष्टि में भी परसातिवारी स्टेशन पर यात्री गाड़ियों का ठहराव और टिकट वितरण तर्क संगत एवं आवश्यक है।

1. परसातिवारी रेलवे स्टेशन बभनान और छपिया के मध्य स्थित है।
2. परसातिवारी स्टेशन पर अक्सर पैसेन्जर गाड़िया अक्सर क्रासिंग में रूकती हैं और कुछ यात्री चढ़ते उतरते हैं। जिससे रेलवे विभाग के आय को हानि होता है।
3. परसातिवारी रेलवे स्टेशन पर पर्याप्त संख्या में रेल विभाग के कर्मचारी तैनात हैं जो रेलवे संचालन के साथ-साथ टिकट वितरण का कार्य भी देख सकते हैं। जिससे रेल विभाग को अतिरिक्त आय प्राप्त हो सकता है।
4. रेलवे अधिकारियों द्वारा बार-बार यह लिखित अस्वासन दिया गया है कि स्टेशन बनने के बाद इस स्टेशन पर पैसेन्जर ट्रेनों का ठहराव और टिकट वितरण का कार्य शुरू किया जायेगा। इस शर्त वहां के कुछ स्थानीय लोगों ने अपनी जमीन अधिग्रहण से पूर्व रेलवे विभाग को निर्माण करवाने के लिए सौंप दिया। इस सन्दर्भ में रेलवे द्वारा लिखा पत्र संलग्न है -

1. पत्रांक संख्या डब्ल्यू/कान/315/गोरखपुर/भूअर्जन दिनांक 15.07.2003 - 03.05.2008
2. पत्रांक संख्या 407/01/255/ विकास दिनांक 23.02.2005

आपसे अपेक्षा है कि परसातिवारी स्टेशन पर यात्री गाड़ियों ठहराव और टिकट वितरण के शीघ्र व्यवस्था के लिए सम्बन्धित को निर्देशित करने की कृपा करें।

SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY (PURI): I would like to bring to the notice of Hon'ble Minister of Railways through you for allotment of additional funds in the supplementary demands for grants for expediting the ongoing Railway development project and inclusion of new projects which have not been covered in the Railway Budget 2007-08.

Sir, Orissa has been deprived of its rightful due of grants during the last four successive Railway Budget. You are aware that the two railways zones i.e. East Coast Railways and portion of South Eastern Railways which pass through the part of State of Orissa are major revenue earners for the Indian Railways. Hence, I will request the Hon'ble Railway Minister through you to enhance the sanction amount for completion of ongoing Railway Projects in the State and to increase the allotment as follows

Gauge Conversion

Sir, Gauge conversion between Rupsa-Baripada, which will immensely benefit the large chunk of tribal population of the region has not been adequately provided hence, I would request through you to Hon'ble Railway Minister to increase the amount to expedite the gauge conversion from Rupsa to Bangiriposi which is very important as it is envisaged as an alternate to 3rd line between Kharagpur and Tatanagar and made into 2 phases, the first phase a gauge conversion of Rpusa-Bangiriposi and phase-2 connecting Bangiriposi with either Gorumahisani or Dollbhumgarh, which will subsequently connect to Tatanagar thereby reducing substantial distance. Nuapara-Gunupur, route gauge conversion may be expedited and extension to be made upto Therubali and also sanction is needed to provide connectivity to Gopalpur Port.

*The speech was laid on the Table

On Going New Lines

Lanjigarh Road-Junagarh B.G. Rail Link: Sir, this project was sanctioned in the year 1993-94. Rs.100 crores was demanded for commissioning the section between Lanjigarh Road-Bhawanipatana and commencement of land acquisition from Bhawanipatana to Junagarh. However, the sanction amount of only Rs. 12/- crore is peanut, hence funds may be provided adequately for the early completion of the project.

Haridaspur-Paradip B.G. Link: Sir, only Rs.20/- crores has been allotted in the Budget which I would request the Hon'ble Railway Minister through you to increase in the ongoing supplementary Budget.

Khurda Road-Bolangir B.G. Link: Hon'ble Speaker Sir, only Rs.20/- crores has been allotted, which I would request the Hon'ble Railway Minister through you to increase in the Supplementary Budget.

Angul-Dubri-Sukinda Road B.G. Link: was sanctioned in the year 1997-98. Due to inadequate allotment of Rs.60 crore land acquisition has not commenced. This rail link is critical for the steel industries since it will be a feeder link for transportation of coal to the industries in the Dubri area and iron ore to the industries in the districts of Cuttack, Dhenkanal and Jharsuguda. The allotment is meager and may be increased in the Supplementary Budget.

Talchr-Bimlagarh (154 Kms):- Project has been sanctioned in the year 2004-05 and land acquisition work is to be commenced. Ministry of Railways was requested to allot Rs.100 crores for completion of land acquisition work and commencement of this project. However, only Rs.15/- crores, has been allotted in the Budget-2007-08, which needs to be increased in the Supplementary Budget.

Doubling of Existing Railway Lines:

- 1). **Doubling of Khurda Road-Puri:** Hon'ble Speaker Sir, this railway line is more than 100 years old and doubling should be expedited in view of the importance of Puri as an international Tourism point. This is the only railway line connecting Shri Jagannath Dham one of the four Dhams of the country. The track is already 100% saturated. In the Railway Budget-2007-08 only Rs.5/- crores has been earmarked, which is inadequate for completion of this project. Although the survey has been completed since long again it was further announced for survey for 2nd Phase work. However, I request the Hon'ble Railway Minister for sanction of II Phase Work with adequate allotment in the Supplementary Budget.

Daitari-Banspani B.G. rail links (155) Kms. Sir, I had requested Hon'ble Railway Minister for doubling of Daitari-Banspani B.G. Link which is one of the most important projects of the State. It is the lifeline of all the steel plants located in Jajpur, Dhenkanal, Cuttack, Sambalpur and Jharsuguda districts. This project was sanctioned in the year 1992-93 and is yet to be completed. Since the Industrial scenario has been changed in the area dramatically and private parities are interested to set up Steel Plants in a big way. But, no amount has been allotted to this project, although electrification has been announced by the Railway Minister in his Budget speech. I would request the Railway Minister through you Sir, for allotment for doubling and electrification of this project in the Supplementary Budget.

Talcher-Sambalpur B.G. rail links:- This was commissioned in the year 1998 which has reduced the distance from Bhubaneswar-New Delhi by 150 Kms. The Ministry of Railways was therefore requested to sanction doubling of Talcher B.G. rail links and sanction funds for electrification of this route. However, no amount has been allotted in the Budget-2007-08, although survey for doubling of the project has been announced by the Hon'ble Railway Minister in his Budget Speech. I would request the Railway Minister through you Sir, for allotment for this project adequately in the Supplementary Budget.

Haridaspur-Paradccp B.G. rail link:- Sir, I had requested Hon'ble Railway Minister for allotment for doubling of Haridaspur-Paradeep B.G. rail links. It is also requested that doubling of Nirgundi-Cuttack-Ragunathpur which has not been adequately allotted may be increased in the Supplementary Budget-2007-08. Rahama-Paradeep Rail Line may be completed at the earliest. For doubling of Titilagarh-Lanjigarh Road, the allotment may be increased. The doubling of Rahama-Raj Athagarh-Barang, 2nd Bridge on Birupa & Mahandi needs to be increased. The doubling of Cuttack - Barang, Khurda - Barang 3rd Line, also needs to be increased. For doubling Sambalpur - Rengali, Jharsuguda Bypass Railway lines allotment may be increased adequately. The doubling of Jharsugud-Rengali also needs to be increased. The doubling of Raja Athagarh-Baranga (20 kms) also needs to be increased. Sir, for doubling of Sambalpur-Titalgarh (182 Kms) and Raja Athagarh-Nirgundi (28 Kms), the allotment is also not adequate, hence I request to Hon'ble Railway Minister through you to increase allotment in the Supplementary Demands for grants of the Railway Budget 2007-2008.

Electrification:

Sir, I had requested Hon'ble Railway Minister for allotment of Rs. 100/- crores for the Electrification of the feeder links viz: Daitari-Banspani B.G. Link, Talcher-Sambalpur-Jharsuguda B.G. Link and Haridaspur-Paradeep B.G. Link. However, sufficient funds have not been allotted in the present Budget. I would request to the Hon'ble Railway Minister through you for allotment of sufficient funds for these projects and alongwith, Koraput-Rayagarh electrification project may be sanctioned in the Supplementary Demands for grants of the Railway Budget-2007-08.

New Lines and Surveys.

Hon'ble Speaker Sir, I would request to Hon'ble Railway Minister through you for expediting the following projects.

a. Conversion & Extension of Nuapada-Gunupur B.G. Rail Link to Theruvali (79Kms.)

Traffic survey was made in March, 1999 for extension of the converted Nuapada-Gunupur B.G. Rail Link to Theruvali with a favourable rate of return. This extension will immensely benefit flow of import and export of cargo via-Gopalpur Port.

b. Jeypore-Malkangiri (117 Kms.):

This broad-gauge rail link for which a survey report has been submitted to Ministry of Railways forms a part of the most backward districts of Orissa i.e. KBK area, which has been accorded special status by Government of India for speedy development. This requires immediate implementation.

c. Talcher-Gopalpur (245 Kms)

The survey report of Talcher-Gopalpur Broad-gauge Rail Link line submitted to Ministry of Railways indicated a favourable rate of return. The recent thrust of industrialization with setting up of Steel, Power and Aluminum Plants would require a dedicated Railway link between Talcher to Gopalpur (Special Economic Zone) for export and import of raw material and finished products.

d) Bargarh-Nuapada-Via-Padmapur (120 Kms):

Survey for this Broad-gauge Rail link was completed with a viable rate of return 18.32% and report submitted to the Ministry of Railways. Rail infrastructure in Western Orissa is not developed adequately despite a large number of industries are existing and heavy production of food grains are achieved. This B.G. Rail link will traverse through acutely backward areas of the State, and will ensure economic development.

e) Puri-Konark (35 Kms.) : Puri attracts thousands of pilgrims due to temple of Lord Jagannath. The famous Sun Temple is located at Konark. This monument is famous throughout the world and thronged by visitors from domestic and abroad. Considering these a survey was completed for construction of New B.G. Rail Link between Puri-konark on the year 1997. This link will facilitate visits by the tourists and pilgrims to the last link of the golden triangle.

For Bargarh-Nuapada-Via-Padmapur (120 Kms) and Puri-Konark (35 Kms.) though for detailed survey has been announced in principle , no steps have been taken in this regard so far and now also no funds have been allocated in the Current Budget for these two projects.

(f) Gopalpur-Rayagada (282 Kms) :

All Bauxite deposits are located in Rayagada and Kalahandi area. Recently, Government of Orissa has signed number of Memorandums of understanding (MOU) for setting up of Aluminium industries for production of Alumina and Aluminium. Sanction for a survey is imperative to cater to the traffic that will be generated.

(g) Jaleswar-Digha (40 Kms):

Digha is a popular beach resort, which will be connected from Tamluk. It is necessary that a survey be sanctioned from Jaleswar to Digha a stretch of 40 Kms. so that the vast areas in Bhogarai and Jaleswar Block can be connected. Although this project has been announced, no funds have been allocated.

(h) Jajpur Keonjhar Road-Jajpur (30 Kms.):

Biraja Khetra at Jajpur Town is a famous place of Pilgrimage in India at Par with Dwaraka and Kasi. A large number of pilgrims visit this area regularly. The Ministry of Railways is requested to sanction a survey for extension of the East Coast Railway line from Jajpur-Keonjhar Road to Jajpur.

(i) Gorumahisani To Buramara (35 Kms.)

Work is in progress for gauge conversion of Rupsa-Bangiriposi N.G. Rail Link. A survey may be sanctioned for linking Gorumahisani on Tata-Badamapahar B.G. Rail Link to Buramara on Rupsa-Bangiriposi Rail Link.

(j) Badampahar To Keonjhar (70 Kms.)

A survey needs to be sanctioned between Badampahar to Keonjhar which shall link the rich iron ore area with Tatanagar.

(k) Sambalpur-Berhampur via Birmaharajpur (408 Kms.)

Presently a direct rail link from Western to Southern Orissa is not available. Transportation of goods and passengers is circuitous having to move via Raipur-Vizainagaram or the East Coast Rail Link.

(l) Bolangir-Nawapara (159 Kms.)

Bolangir and Nawapara are extremely backward district of Orissa, covered under the KBK districts, which has been accorded special status by Government of India. Availability of Railway infrastructure shall lead to economic growth.

(m) Banspani-Bimlagarh (80 Kms.)

Keonjhar and Sundargarh districts are iron ore hub of Orissa. With rapid industrialization a network of railway links shall cater to the transportation requirement of that area.

(n) Berhampur to Phulbani (169.8 Kms.)

A preliminary Engineering-Cum Traffic Survey was conducted in 2003. Phulbani is one of the extremely backward districts of Orissa, though endowed with large deposits of Granite, Graphite, Quartz, Manganese and Bauxite. Sanction of requisite funds may be made for commencement and completion of the project.

The following extension and introduction of New Trains may be introduced.

Hon'ble Speaker Sir, I would request to Hon'ble Railway Minister through you for extension and introduction of New Trains :

Super-fast Express from Sambalpur to Allahabad:

There is no direct train from Sambalpur to Allahabad in order to meet the growing demand of traffic from Western Orissa. Introduction of a new train from Sambalpur to Allahabad Via-Ranchi and Gaya will enable the people of Western Orissa to Visit important places of pilgrimage.

Inter City Express between Koraput and Rourkela Via-Rayagada.

The Raipur-Vizianagram-Koraput-Kirandul B.G. rail link passes through the most backward areas of the State like Koraput-Bolangir and Sundargarh. An Inter City Express linking Rourkela with these areas of this State will give the much needed impetus for business and commerce of the area.

Express Train from Titilagarh to Puri, Via-Sambalpur:

Presently there is no direct train from Titilagarh area to cater the needs of Western Orissa. Introduction of Express Train on this route will provide relief to the people and also ensure emotional, social integration with coastal Orissa.

Express Train from Visakhapatnam to Howrah-Titilagarh, Raipur & Bilaspur:

The area from Visakhapatnam to Titilagarh is backward and requires additional train services to ensure increase of commerce and trading with neighboring States.

New Puri-Hyderabad Express and and New Puri-Chennai Express

There is no direct Train Link from pilgrim centre of Puri famous for Lord Jagannath to South India. Two direct trains from Puri-Hyderabad and Puri-Chennai will fabulously benefit pilgrims of South India and people of Puri and Orissa.

Express Train between Baripada and Visakhapatnam Via Balasore, Bhubaneswar and Berhampur.

Baripada the district Headquarters of Mayurbhanj is now connected on the Board gauge system of Indian Railways. It is necessary to provide a direct link with Southern Orissa as of the Passenger amenities.

Express Train from Gandhidham to Puri.

Orissa continues to provide human resources for industries in Gujarat. A large number of Oriyas are working in various part of Gujarat. An express train may be provided from Puri to Gandhidham via Vizainagram.

Express Train from Keonjhar to Howrah

Keonjhar district has been connected in the Daitari-Banspani BG Rail link. A large number of the tribal population shall use the direct link for trade and commerce.

Super-fast Express from Puri-Jaipur.

There is no direct train service from Puri to pink city of Jaipur. Introduction of a Train Services from Puri-Jaipur, Via-Sambalpur, and Raipur will enable tourists and pilgrims from Central and Western India to come to Orissa and this service will immensely benefit people of western Orissa., although Jaipur-Bilashpur Express Train has been extended to Bhubaneswar.

Express Train from Barbil to Vishakapatnam via-Kenojhar & Bhubaneswar

The BG rail link between Banspani-Daitari is expected to be commissioned very soon. Keonjhar and Jajpur districts are undergoing rapid industrialization. Introduction of a train from Barbil to Vishakapatnam will facilitate movement of passengers and shall also be used for trade and commerce.

Express Train from Baripada to Howrah

Narrow gauge section between Rupsa to Baripada has been converted and commissioned. In order to strengthen the traditional link of the people of Mayurbhanj district with West Bengal and meet the aspirations of the people of that district, Ministry of Railways is requested for introduction of an express train from Baripada to Howrah.

Intercity Express Between Jharsuguda and Bhubaneswar

The industrial scenario is fast changing with the large number of steel plants located in Jharsuguda and Sambalpur districts. Inadequate train services is a serious impediment for people of that area. Ministry of Railways is requested for introduction of an Inter-city Express between Jharsuguda and Bhubaneswar.

Super fast Express between Rourkela to New Delhi.

The industrial and mining area of Sundargarh and Jharsuguda district are sparsely connected to New Delhi. Introduction of a direct train will be immensely popular facilitating travel of passengers from these districts.

Direct Train between Bhubaneswar-Chandigarh-Kalka

A large number of people of Orissa are employed in defence services and allied sectors in Himachal Pradesh, Haryana and Punjab. A super fast express may be introduced from Bhubneswar to Chandigarh, which will also encourage tourism between Orissa and Himachal Pradesh.

Raigarh-Gondia Intercity Express to Jharsuguda

Extension of this train shall provide a direct link from Vidarbha region to Western Orissa.

Bilaspur-Raigarh passenger to Jharsuguda

Extension of this train will facilitate movement of passengers to a major part of Chattishgarh.

Extension of Janshatabdi Express between Howrah and Barbil to Keonjhar

Daitari-Banspani BG rail link is expected to be commissioned very shortly. Keeping in view the aspirations of the people of Keonjhar and to facilitate connectivity for trade and commerce this train may be extended up to Keonjhar.

Request was made for introduction of a Shatabdi Express from Puri to Paradeep. I would request Hon'ble Railway Minister through you to expedite and implement these passenger amenities.

The Garib Rath introduced Bhubaneswar-Ranchi may be extended to Puri Jagannath Dham for the convenience of the tourist.

Introduction of EMU Services:

Hon'ble Speaker Sir, the electrification work between Kharagpur - Bhubaneswar is in progress and stretch of 200 kms between Palasa to Bhubaneswar has been commissioned. Ministry of Railways is requested to introduce fast Moving EMU Trains from Puri-Palasa and Puri-Balasore to cater to the need of passengers of Puri-Khurda Road-Bhubaneswar and Balasore. I would request to Hon'ble Railway Minister through you for introduction of these EMU Trains for the benefit of the passengers.

Extension of Trains.

The Ministry of Railway has introduced an Express Train from Sambalpur to Raipur this may be extended to Puri as this will facilitate a direct link between the capitals of two States. I would also request you that existing Hirakund Express from Nizamuddin to Bhubaneswar which, has been extended up to Visakhapatnam considering its long distance, provision of pantry car may be made, introduction of Three tier AC and the frequency should be increased from 3 days in a week to daily service. The Hirakund Express may be provided with more coaches in order to cater to the requirement of passengers from Palasa, Berhampur, Chhatrapur and Balugaon.

Visakhapatnam-Nizamuddin Express Train may be increased from daily to 3 days in a week to cater the need of passengers traveling from Western Orissa to the capital of India. The frequency of New Delhi-Bhubaneswar Rajdhani Express may be increased from 4 days to 7 days in week. In remaining three days the Rajdhani Express may run Via-Sambalpur, Rourkela and Ranchi. The frequency of Puri-Ahmedabad Express Via-Sambalpur and Vizianagaram may be increased to facilitate journey of large number of workers from Orissa employed in Gujrat. It is requested that the frequency of this train Via-Sambalpur may be increased to thrice a week and via-Vizianagaram to four days in a week. The frequency of Bhubaneswar-Kurla Express may be increased to three days in a week. This train is immensely popular by passengers traveling from Western Orissa. Frequency of Puri - Tirupati Express which is running once in a week may be increased to daily service and the time span may be reduced from 28 hrs to 24 hrs in the interest of general public . Since large number of fishermen folk are visiting Puri and have business connections, the Puri-Tirupati Express may be having an additional stoppage at Tuni' Railway Station under South Central Railway. Coramondal Express may be stopped at "Guddur station" for the convenience of general public.

Establishment of passenger halt at Indrayumna, Puri.

Request was made to Railway Ministry that a passenger halt at Indrayumna near Puri under Khurda Road Division may be established. The Railways had conducted a survey and asked for certain information. Necessary information has been provided to the Railways and the proposal is a financially viable one, however, no progress has been made so far in this regard. The necessary sanction for establishment of a passenger halt at Indrayumna has not been accorded in the budget 2007-08.

Passenger amenities:

Hon'ble Speaker Sir, Ministry of Railways was requested for increase in passenger amenities for Orissa with the creation of East Coast Railway and with establishment of its Headquarters in Bhubaneswar the expectation and aspiration of people of Orissa for better infrastructural developments of the stations has been increased. The Ministry of Railways was requested to improve passenger amenities at Puri, Titlagarh, Rayagarha, Raigarha, Koraput, Kessinga, Chhatrapur, Balugaon, Jaleswar and Balangir Stations. The Ministry is also requested to further increase computerized network for reservation at Baragarh, Sakhigopal, Kuhudi, Kalupadaghat, Chhatrapur, Hirakud, Khariar Road. Jaleswar and Soro Stations of Orissa. Janakideipur Railway Station under Khurda Division may be developed as a full-fledged Railway Station to cater for a large chunk of people. The 214 down and 213 up Puri- Cuttack passenger train the only train which is helping the service holders, may be provided with additional coaches as the number of commuters have increased causing immense difficulty to the passenger.

Introduction of Pantry Car-

Some long distance trains originating from Bhubaneswar-Puri are not provided with Pantry Services. Ministry of Railways is

requested that pantry car services for Bhubaneswar-Bangalore Express (8415/8416). Bhubaneswar-Kurla Express 1045/1046 and Puri-Tirupati Express (8439/8440) may be provided. Necessary provision for funds in this regard may be made in the in Budget 2007-08.

Coaching Terminals:

Hon'ble Speaker Sir, Orissa has only one coaching terminal at Bhubaneswar, which is land locked and inhibits expansion. This terminal should be expanded in order to accommodate more number of Trains. The Coaching Terminal at Puri has been closed. Hon'ble Speaker Sir, I would request to Hon'ble Railway Minister through you for setting up of coaching terminals with revival of one at Puri and in order to accommodate more number of trains. Proper coaching terminals may be developed at Berhampur, Sambalpur and Koraput.

Hon'ble Speaker Sir, I would request the Hon'ble Railway Minister through you to kindly increase the allotment in the Supplementary Demands for grants of the Railway Budget 2007-08 for completion of ongoing railway projects in the State of Orissa which will fulfill the expectation and aspiration of the people of Orissa and culminate in economic growth and prosperity of the State.

SHRI K.V. THANGKABALU (SALEM): I am really thankful to you for giving me an opportunity to participate in the discussion on Supplementary Demands for Grants (Railways).

Railways are one of the very important areas and Departments which connect all our people irrespective of caste, creed and religion. Likewise, I compliment hon. Lalu *ji* for the remarkable achievement made by him. An earning of more than Rs. 20,000 crore was made. We are proud of him. The commendable work under his leadership was appreciated by one and all, by this august House and by every Indian. Today, under his leadership, Railways have done much more good work in almost all the areas of our country.

I come from Tamil Nadu. The long-pending demand of our region, namely, Salem Division was approved and it was announced by the hon. Railway Minister Lalu *ji* in the Supplementary Demands for Grants of 2005-06. We, the people of Tamil Nadu, our Chief Minister, our political party leaders of UPA and leaders of all other parties were supported and we are joyful about that. Subsequently, the hon. Minister, Lalu *ji* appointed a Committee and the Committee went into the whole gamut of the affairs to finalise the Division. After one year and three months, under the chairmanship of one Mr. Bhola Singh, they gave a report to the Railway Board. Under the leadership of Lalu *ji*, it was very thoroughly gone into; and he took a conscious decision of forming the Salem Railway Division.

Sir, we are thankful to him for allocating Rs. 20 crore for the development of Salem Railway Division. There have been some problems with regard to jurisdiction and with regard to commercials. A hype was made by my colleagues from the Kerala side. The other day, my hon. colleague, my good friend Shri Krishnadas, while raising the issue said that without any rhyme or reason or without any manner, without considering their interest, the Division was carved. It is not so. I want to make the records straight. Under your leadership, you have done the best judgement. In fact, while doing it, we, Tamil Nadu people, were aggrieved that we were not getting the rightful choice with regard to the commercials. Actually the Palakkad Division is having an earning of Rs. 607 crore, out of which Salem is getting only Rs. 272 crore.[\[r15\]](#)

We are left with 40 per cent and they have 60 per cent. With regard to route kilometers, we are actually getting only 544 kms whereas they are getting 509 kms. If any rationale is there, we are ready to talk to them and sort it out. I would like to bring to the kind notice of the hon. Minister of Railways that he has taken a number of steps, he has talked to the MPs from Tamil Nadu and Kerala and also to the leaders of both the States, and after that only he has taken this conscious decision and announced in this House. Sir, I am appreciative of your bold steps and your information on the other day that after consulting both the States only, you have taken this decision. It is true.

While translating it into action, now the hon. Minister of Railways has earmarked Rs. 20 crore for the development, the work is going on and we are eagerly waiting for the hon. Minister of Railways to come and inaugurate the Salem Division along with our Chief Minister, Dr. Karunanidhi. This is what we want.

Sir, the income from Palghat that we get is Rs. 607 crore, and Tamil Nadu should get an equal share of it at least. We are getting less amount in the income of commercials. While demarcating the areas also, we are not having any part of Kerala. In fact, we, the people of Tamil Nadu, have given, in the Palghat Region, more than 120 kms for their benefit. Likewise, in the Trivandrum Zone, 180 kms from Kanyakumari and Tirunelveli areas have been given. We are not parochial. We are not partial. We are interested in the nation as a whole and we want the Railways to do their best and at the same time we want to help our brothers and our people too.

Sir, the hon. Minister of Railways, on the other day, made an announcement that both the Chief Ministers of Tamil Nadu and Kerala should meet, discuss and sort it out. There is no issue at all. The hon. Minister of Railways has taken a conscious decision after going into the Report of Shri Bola Singh. The Board has agreed with it and then the hon. Minister of Railways also had approved it. The hon. Minister of Railways has approved the project and announced it in the Parliament. After approving it and after allocating the required amount for the formation of this Salem Division, where is the question of reopening this issue, and where is the question of asking both the Chief Ministers to meet?

The other day, the hon. Members from Kerala made a demand that both the Chief Ministers of Tamil Nadu and Kerala to meet, and it is not a justifiable demand. If they are aggrieved, then they should ask. They are not at all aggrieved. The aggrieved party is Tamil Nadu only. Actually they went to the Supreme Court. The hon. Supreme Court, in its judgment, very categorically said that the request of Kerala is not justifiable and it is an administrative matter. The hon. Minister of Railways has taken a right decision. The Supreme Court has also said that the decision of the Railway Minister cannot be questioned in the court of law. This is the judgment given by the hon. Supreme Court. That is the position. Now, there is no need for the Chief Ministers of Tamil Nadu and Kerala to meet again and again.

Sir, the hon. Minister of Railways is one of the senior most leaders. He has taken the decision and we welcome his steps and support him. We once again make a request to the hon. Minister of Railways to come to Tamil Nadu along with our Chief Minister of Tamil Nadu to inaugurate the Salem Division without any loss of time. This is our demand.

The hon. Member of Parliament from Coimbatore, the CPI Member, has written a letter to you also in this regard. The people of Coimbatore are not willing to negotiate on this issue and they do not want to give anything to Palghat. Their agitation is going on. Last time, our Chief Minister and all of us went to the rescue of the people of Kerala. We do not want any people from Kerala to get affected. ...(*Interruptions*)

SHRI LALU PRASAD : You raise another point. You are always talking about only one point. ...(*Interruptions*)

SHRI K.V. THANGKABALU : Sir, we want peace to prevail. We do not want any unnecessary things to happen. That is why, we want to support the Ministry of Railways. We do not want agitations. We want solution and we want peaceful negotiations. We want the support of the hon. Minister of Railways and with his support, the people of Tamil Nadu and Kerala should live peacefully. That is why I request you, Mr. Lajuji.

SHRI LALU PRASAD : Sir, he is giving his speech and speaking about Salem Division, in the absence of the hon. Members of Kerala...(*Interruptions*)

SHRI K.V. THANGKABALU: No, Sir; they are my friends. I am not opposing their demand for zone. Lajuji, they are also not opposing Salem Division. You know that. Mr. N.N. Krishnadas had very clearly said that they are not opposing Salem Division. But they have got some problem, and that problem can be solved by you.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You are from the ruling benches.

...(*Interruptions*)

SHRI K.V. THANGKABALU : Sir, now, I would raise certain points with regard to my Constituency. We want Salem as a model station. That was my request since last more than 20 years. This demand should be considered. In the Southern Railway, except Salem, all other places are included. Kindly include and make Salem as a model station. This is the central place for nine districts. That is why I am asking for it to be a model station.

Sir, I am requesting to provide the ROBs in the important areas of Salem district. Thousands of buses, trucks and lorries are plying daily through Muttampatti Gate, Ayodhyapattinam, Salem-Mulluwadi Gate, Ponnampel Gate and Sivadhapuram, which are all very important areas. Also lakhs and lakhs of people are moving through these areas daily. If the traffic is disrupted and closed, they are held up there and they have to wait for more than one hour. This problem should be immediately attended to. That is why, I would request the hon. Railway Minister to order, at least, two to three ROBs this year, and the same number of

ROBs during the next year also. You have given more than 37 ROBs in Tamil Nadu. We welcome that.

Likewise, a number of railway projects are pending in Tamil Nadu. I would request that all these projects may be cleared. Salem-Virudhachalam project is on. They should speed up the work there and see that it is completed in time. It was decided to be completed within three months. We want you, Mr. Railway Minister, to come and inaugurate it.

Sir, a new line for Salem-Karur is a long pending demand. It has been pending for the last 26 years after the approval. We want enough money to be earmarked for this project so that the work can be started. If it is done, at least, three districts are going to be connected by this line. It is an industrially developing area. A lot of industries are coming up there. Therefore, we want your support in having a new line there.

Finally, Mr. Minister, Sir, I would request you that instead of asking both the Chief Ministers of Tamil Nadu and Kerala, you yourself please do come to Tamil Nadu; and along with the Chief Minister of Tamil Nadu announce opening of the Salem Division. With these few words, I support the Supplementary Demands for Grants (Railways).

श्री राजनाथन बुधौलिया (हमीरपुर, उ०प्र०) : महोदय, आपने चर्चा में भाग लेने की अनुमति प्रदान की, उसके लिए आपका धन्यवाद।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि गेरा संसदीय क्षेत्र हमीरपुर (उ०प्र०) रेल सुविधाओं से आजादी के 60 वर्ष बाद भी पूर्णतः उपेक्षित है। संसदीय क्षेत्र की राठ, सरीला, चरखारी तहसील के अलावा मुख्यालय हमीरपुर भी रेल सुविधाविहीन है। मैं पिछले तीन वर्षों से लगातार रेल बजट एवं पत्राचार के माध्यम से नई रेल लाइन बिछाने तथा अन्य रेल सुविधाओं की माँग करता आ रहा हूँ लेकिन खेद है कि आज तक कोई भी सकारात्मक जवाब माननीय मंत्री जी की ओर से नहीं प्राप्त हुआ जबकि ये मंत्री जी बजट भाषणों में हमेशा रेलवे को लाभ में दिखाते हैं लेकिन पत्रों के जवाब में पैसे का अभाव दर्शाया जाता है। मैं अधिक कुछ न कहते हुए पुनः माननीय मंत्री जी से कुछ प्रमुख माँगें करना चाहता हूँ।

1. हरपालपुर (म०प्र०) से पनवाड़ी-राठ-मुस्कुरा-विर्वोर होते हुए हमीरपुर तक रेल लाइन।
2. हरपालपुर (म०प्र०) से राठ-सरीला होते हुए कालपी (उ०प्र०) तक रेल लाइन तथा उरई गोहांड- राठ-चरखारी होते हुए महोबा तक नई रेल लाइन बिछाई जाए।
3. उत्तर प्रदेश सम्पर्क कृति 2448 को प्रतिदिन किया जाए तथा उसमें स्लीपर कोच तथा जनरल डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए। गोमती एक्सप्रेस में प्रथम एवं द्वितीय ए.सी. के डिब्बे लगाए जाएं।
4. झाँसी-मानिकपुर रेल लाइन, झाँसी-कानपुर रेल लाइन व बाँदा-कानपुर रेल लाइन का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण किया जाए।
5. संसदीय क्षेत्र हमीरपुर-महोबा के समस्त रेलवे स्टेशनों-हरपालपुर, कुलपहाड़, महोबा, रागौल व सुमेरपुर आदि पर उचित वर्षाकालीन शैड, स्वच्छ पेयजल, स्वच्छ शौचालय तथा अच्छे प्लेटफार्मों का निर्माण सहित आवश्यक सुविधाएं प्रदान की जाएं।
6. क्षेत्र के हरपालपुर, सूपा, किडारी, मऊरानीपुर, राठ-उरई तथा मौदहा, कपसा मार्ग पर पड़ने वाले रेलवे फाटकों पर ओवरब्रिज बनाया जाए।
7. महोबा-खजुराहो रेलवे मार्ग का शीघ्र निर्माण पूर्ण हो तथा इस मार्ग पूर्ण होने पर दिल्ली-खजुराहो शताब्दी एक्सप्रेस चलायी जाए तथा खजुराहो में गाड़ी खड़ी करने एवं इंजन बदलने की व्यवस्था की जाए।

*The speech was laid on the Table

8. महोबा से लखनऊ सीधी रेलगाड़ी चलायी जाए तथा महोबा में भी गाड़ी खड़ी करने की सुविधा हो।
9. दुर्ग एक्सप्रेस का सुमेरपुर में ठहराव स्थायी किया जाए।
10. हमीरपुर-मौदहा, चरखारी में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला जाए तथा राठ आरक्षण केन्द्र में जनरल टिकट की बिक्री हेतु अलग काउंटर खोला जाए।

श्री अमिताभ नन्दी (दमदम) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत सदन में आज अनुदानों की अनुपूर्क मांगें (रेल) पर चर्चा हो रही हैं, मैं उनका पूरा समर्थन करता हूँ। मैं यहां कुछ बातें रखना चाहता हूँ क्योंकि इंडियन रेलवे हिन्दुस्तान में सबसे बड़ा पब्लिक सैक्टर अंडरटेकिंग्स है। मुझे लगता है कि पब्लिक

अंडस्टेकिंग्स रेलवे का दफतर ऐसा हो जिससे सेंट्रल गवर्नमेंट में उसकी अलग पहचान हो। मुझे इस विषय पर दुःख है और यह दुर्भाग्यपूर्ण भी है कि सेंट्रल गवर्नमेंट ने रेलवे के बारे में कभी कोई प्लान आउटले नहीं रखा। इसका बजटरी एलॉटमेंट भी सिर्फ रेलवे की तरफ से ही प्रोवाइड होता है।[MSOffice16]

रेलवे अपने बजट से ही डेवलपमेंट और पूरे देश में सोशल इंटरैक्ट के लिए जो काम करने होते हैं, वह करता है। आज 60 साल बीत गए हैं, हम कहां तक पहुंचे हैं, उसके बारे में एक निगेटिव आउटलुक हुआ है और जनता को एक्सप्लॉड भी किया गया। लेकिन मैं यह कहना चाहूंगा कि पिछले तीन बजट्स में, जब से लालू प्रसाद जी रेल मंत्री बने हैं, उस समय से पूरे हिंदुस्तान के लिए यह खुशी की बात हुई कि यात्रियों के किराए में कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। रेलवे के विस्तार को अगर हम देखें तो पिछले साठ सालों में यह विस्तार 9,000 किलोमीटर से करीब 10,000 किलोमीटर हुआ है। इस हिसाब से रेलवे का ज्यादा विस्तार नहीं हुआ है और पिछले 60 सालों में इसकी जितनी ग्रोथ होनी चाहिए थी, वह नहीं हुई है। दूसरी बात यह है कि जो पुरानी रेललाइनों हैं, उन पर यात्रियों के लिए दुर्घटना होने की संभावना ज्यादा होती है, फिर भी उनको बदलकर नई रेललाइन बिछाने का काम नहीं लिया गया है ताकि यात्रियों को एक्सीडेंट्स से बचाया जा सके।

मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि प्रति किलोमीटर नई रेललाइन बिछाने का खर्च कितना होता है और इस हिसाब से पुरानी रेललाइनों को बदलकर नई रेललाइन बिछाने के लिए पिछले तीन सालों में, जब से लालू प्रसाद जी ने रेल मंत्री के दफतर का भार लिया है, कितना खर्च हुआ है? मैं यह भी कहना चाहूंगा कि हमारे पश्चिम बंगाल की एक डिमाण्ड, जिस पर पहले कई बार चर्चा हुई है, उसकी आलोचना भी हुई है, लेकिन फिर भी मैं उसे रखूंगा क्योंकि उससे केवल हमारे पश्चिम बंगाल का ही नहीं पूरे देश का हित है। मॉडल स्टेशन बनाने की बात पहले भी उठी थी। देश में कई स्टेशन बने फिर भी डिमाण्ड उठी कि और भी मॉडल स्टेशन बनाने चाहिए। मॉडल स्टेशन को ववालीफाई कैसे करेंगे? किसी स्टेशन का स्टैण्डर्ड विचार करके मॉडल स्टेशन की ववालीटी क्या हो, यह भी रखना चाहिए। सदन के सामने यह भी बताएं कि मॉडल स्टेशन की जो डिमाण्ड उठी, उसमें किस स्टेशन के लिए किन ववालीटीज पर विचार किया जाएगा। [R17]

[R18]मेरे राज्य से एक मांग यह भी है कि रानीगंज स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाना चाहिए। दुर्गापुर एक इंडस्ट्रियल एरिया है इसलिए उसे भी मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित किया जाना चाहिए। विष्णुपुर एक ट्यूरिस्ट स्पॉट है। उस एरिया को इंटरनेशनल ट्यूरिस्ट स्पॉट के रूप में विकसित करने के लिए वहां भी मॉडल स्टेशन बनाया जाए।

जहां तक वर्ल्ड क्लास स्टेशंस की बात है, मेरे राज्य में सियालदह और हावड़ा ये दोनों स्टेशंस राज्य में पहुंचने के लिए ओपनिंग स्टेशंस भी हैं। इन्हें वर्ल्ड क्लास स्टेशंस बनाने पर विचार किया जाए। कोलकाता एक नया स्टेशन बना है, लेकिन यहां से ज्यादा ट्रेंस नहीं चलती हैं। लालू जी ने कोलकाता में अच्छा स्टेशन बनाया और उसकी ओपनिंग भी की। मेरी उनसे विनती है कि यहां से अधिक ट्रेंस चलाने पर विचार किया जाए।

जहां तक आरओबी की बात है, सिर्फ मेरे राज्य से ही नहीं, दूसरे राज्यों से भी इस बारे में भारी मांग होती है। जब कभी इस पर बात होती है तो कहा जाता है कि राज्य का हिस्सा कितना होगा। अगर राज्य सरकार अपना हिस्सा देगी, तो वहां आरओबी बनाने पर विचार किया जाएगा। मंत्री जी जानते हैं कि राज्य सरकारों से हिस्सा लेना बहुत मुश्किल बात है, क्योंकि कई राज्यों में वित्तीय संकट है। इसलिए आपको रेलवे सेपटी फंड से पैसा लेकर आरओबी बनाने पर विचार करना चाहिए। जब आप नेशनल हाइवेज पर आरओबी बनाने के लिए जरूरत के हिसाब से रेलवे सेपटी फंड से पैसा देते हैं तो आपको स्टेट हाइवेज पर, जहां वे नेशनल हाइवे से जुड़ते हैं, वहां आरओबी बनाने के लिए रेलवे सेपटी फंड से पैसा देना चाहिए।

All over the country, in some of the Railways, underpasses are necessary. In regard to the underpasses - it has also come up while discussing with the hon. Minister - the expenditure should be shared by the State Government. Then the same question will arise as to how the State Government will share the fund for the underpasses. Sometimes these underpasses are necessary for the social reasons.

Therefore, I urge upon the hon. Minister for construction of underpasses where widening is required. Where new underpasses are required, the Railways should come forward with the funds so that they can be constructed by the Railways themselves.

Sir, my last point is regarding the problems of the hawkers. Many a time we have discussed the problems of hawkers. इसलिए इस पर गम्भीरता से विचार किया जाए।

श्री लालू प्रसाद : किस पर विचार किया जाए?

श्री अमिताभ नंदी : मैं हॉर्कर्स के बारे में कह रहा हूँ कि उनकी समस्याओं पर विचार किया जाए। हमने आपको एक ज्ञापन भी इस सम्बन्ध में दिया था और आपने अच्छे तरीके से उन लोगों की समस्याओं पर विचार भी किया था।

श्री लालू प्रसाद : दमदम वाला ब्रिज भी बनाया है।

श्री अमिताभ नंदी : वहां एयपोर्ट जाने के लिए जो सर्कुलर ट्रेन है, वह एक प्रकार से फालतू हो गई है और यात्री भी उसमें जाने की नहीं सोचते हैं। इसलिए उस रूट को मेट्रो रेल से कनेक्ट किया जाए। इसके लिए सर्वे कराने पर आपको विचार करना चाहिए और जहां तक हो सके इसे मेट्रो रेल में कंवर्ट किया जाए। बैरकपुर में न्यू मेट्रो लाइन के लिए, एमपी लोगों के साथ, हमने बात रखी थी। बैरकपुर स्टेशन को एक हैरीटेज स्टेशन बनाने की बात पर भी आप विचार कीजिए। बैरकपुर मंगल पांडे का स्थान है, इसलिए इसे आप एक हैरीटेज स्टेशन बनाने का काम कीजिए। कावरापारा वर्कशॉप जो है इसमें माननीय लालू जी बहुत सारी जमीन हैं। इस जमीन का इस्तेमाल नया ईएमयू कोच बनाने के बारे में भी आप विचार कीजिए। कावरापारा वर्कशॉप में ईएमयू कोच की बहुत जरूरतें पूरी होती हैं। इसलिए कावरापारा वर्कशॉप में ईएमयू कोच बनाने के बारे में विचार कीजिए। इतना कहकर मैं इस सप्लीमेंटरी बजट का समर्थन करता हूँ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, I want to make, once more, a request that I have a very lengthy list of Members who want to take part in this discussion on Supplementary Demands for Grants of Railways. So, I would request that you should be very brief. I have a list of 70 Members who want to speak on Supplementary Demands for Grants of Railways.

श्री भंवर सिंह डांगवासा (नागौर) : महोदय, मैंने इस अनुदान के 38 मांगों को देखा। विशेषकर राजस्थान के लिए क्रमशः 32, 33 व 36 तीन ही मांगे रखी गयी हैं। इनमें से 32 में हरसौली से रिवाड़ी के लिए दोहरीकरण के लिए, जयपुर रेलवे अस्पताल का उन्नयन व कोटा-माल रोड के विकास के संबंध में है। इस लोक सभा में जब से मैं आया हूँ देखता हूँ कि विकास के लिए राजस्थान को बहुत कम हिस्सा मिल रहा है। यहां तक कि मूल बजट में राजस्थान के सांसदों द्वारा की गयी मांगों में स्वीकृति की गयी है, वह भी बहुत कम है। जो काम हो रहा है वह भी बहुत धीमी गति से हो रहा है। मैं आपको उदाहरण दे रहा हूँ कि अजमेर से पुष्कर जो नई रेल लाइन बिछाई जा रही है उसे 6 वर्ष से अधिक समय हो गया है, परन्तु वह कार्य भी धीमी गति से चल रहा है। यदि इसमें और राशि की आवश्यकता थी तो इन पूरक मांगों में रेल मंत्री महोदय द्वारा सदन के सामने उक्त राशि को स्वीकृत करने हेतु प्रस्तुत करनी चाहिए थी। आग्रह है कि इसे शीघ्र पूरा किया जाये।

जबसे मैं सदन में आया हूँ तब से मैं मेरी एक ही मांग - नई रेल लाइन के लिए जो कि पुष्कर (अजमेर जिला) से मेड़ता सिटी (जिला नागौर) के लिए आग्रह करता आ रहा हूँ। रेल मंत्री महोदय ने मुझे कई दफे सदन में आश्वासन भी दिया कि इस लाइन की स्वीकृति दे दी जायेगी। आज भी दोपहर के भोजन के उपरांत इन मांगों के लिए जब कार्रवाई शुरू हो रही थी उससे पूर्व मैंने पुनः मौखिक प्रार्थना की तो उन्होंने शीघ्र ही स्वीकृति प्रदान करने का आश्वासन दिया।

मैं आशा करता हूँ कि राजस्थान में जितने भी रेल लाइनों का कार्य भिन्न-भिन्न समय का चल रहा है उसे श्रीमान शीघ्र पूरा करने की कृपा करेंगे व पुष्कर से मेड़ता तक नई रेल लाइन बिछाने की स्वीकृति देंगे। यह रेल मंत्री महोदय को मेरा पुनः आग्रह है।

*The speech was laid on the Table

श्री मोहन सिंह (देवरिया) : उपाध्यक्ष जी, चूंकि हमारी पार्टी की ओर से कई हमारे मित्र भी बोलना चाहते हैं, इसलिए मैं बहुत संक्षेप में अपनी बात कहकर समाप्त करूंगा। रेलवे भारत की जीवन रेखा है। रेलवे में काम बहुत हुए हैं लेकिन इसका सफर बहुत लम्बा है। इसकी मंजिल अंतहीन है, इसलिए अभी काम करने की अनंत संभावनाएं हैं। हम आज से तीन-चार दिन पहले चिंतित हुए थे जब कुछ आर्थिक मामलों के अखबारों ने लिखा कि जो हमारा फ्लैट-कॉरिडोर बनाने का संकल्प है उसको जापानी तकनीकी कमेटी ने आर्थिक रूप से लाभकारी नहीं माना है और संभवतः वह योजना ठंडे बस्ते में डाल दी जाए। लेकिन जब सेंट्रल हॉल में भारत के संसद सदस्यों के बीच में जापान के प्रधान मंत्री जी ने भाषण किया और कहा कि इस फ्लैट-कॉरिडोर को पूरी मदद जापान की सरकार देगी और इसको शीघ्र-अति-शीघ्र पूरा कराएगी, तो मेरे जैसे लोगों का उत्साहवर्धन हुआ और हमें खुशी हुई कि हमारे देश की भाग्य रेखा को बनाने में जापान की आर्थिक मदद हमें मिल रही है।

रेलवे ने पिछले दो-तीन वर्षों में काफी धन कमाया है जिससे बाहर के लोग भी आकर्षित हुए हैं कि एक बीमार संस्था कैसे इतना धन अर्जित करने लगी। स्वस्थ संस्थाओं से तो उम्मीद की जाती है लेकिन एक बीमार इकाई से ऐसी अपेक्षा किसी को नहीं थी। मैं रेलवे के सारे अमले को आज इस उम्मीद के साथ बधाई देना चाहता हूँ कि जितना निवेश उसमें होगा, उस कमाई की रफ्तार लगातार बढ़ेगी। हम शिकायत तो नहीं करते लेकिन एक बात जरूर कहते हैं कि पिछले तीन वर्ष से, जब से खानपान की नीति में परिवर्तन हुआ है, मैं इस बात को बहुत ही दारु के साथ कहना चाहता हूँ कि खानपान के मामले में रेलवे में जबर्दस्त गिरावट आई है। एक निगम बनाया जाए और वह निगम अपनी तरफ से खानपान के यान को चलाना बंद कर निजी क्षेत्र के लोगों को व्यापारिक तौर पर वह देने लगा तथा व्यापारिक तौर पर देने के लिए जो मुसाफिरों को एक सुविधा थी उसको भी कमाई का साधन मान लिया गया, जिसका नतीजा हुआ कि रेलवे में बर्दस्तजामी खानपान के मामले में जबर्दस्त आई। मैंने एक दिन अखबारों में पढ़ा कि खानपान के निगम के जो अध्यक्ष थे एहतियात के तौर पर रेल मंत्री जी ने उनको हटाने का काम किया।[\[r19\]](#)

[\[R20\]](#)

मैं समझता था कि उसके बाद कुछ सबक रेलवे के अधिकारियों को मिला होगा, लेकिन परिस्थिति में किसी तरह का परिवर्तन नहीं हुआ। इसको गम्भीरता के साथ रेल मंत्री जी को देखना चाहिए। रेलवे विभाग ने जितना धन मांगा है, इस सदन को उदारतापूर्वक उस धन को देने का काम करना चाहिए। इसलिए अभी अनुपूरक अनुदान की मांगों में जितनी धनराशि मांगी गई है, मैं समझता हूँ कि वह कम है। यदि इस धनराशि को और बढ़ाकर मांगते, तो हम और दरियादिली के साथ इसका समर्थन करते और इसको पास कराते। मैं स्वागत करता हूँ कि दिल्ली से कानपुर होते हुए जो लखनऊ तक की रेल लाइन को मजबूत करके डेढ़ सौ किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से रेल गाड़ी चलाने की योजना है...[\(व्यवधान\)](#)

उपाध्यक्ष महोदय : राम कृपाल जी आप किस सुझाव में खड़े हैं?

श्री मोहन सिंह : इसे गोरखपुर तक बढ़ाया जाना चाहिए। हमने जब सामान्य बजट पास किया तो उसमें उत्तर प्रदेश की बहुत सी स्कीमें पास की गई थीं, जिसमें बाराबंकी से गोरखपुर, भटनी होते हुए छपरा तक रेलवे के विद्युतीकरण की योजना थी। उस मद में जितनी रकम रेलवे ने मांगी थी, हम लोगों ने इस संसद में पास की, लेकिन पिछले छह महीनों में इस दिशा में कोई प्रयास रेलवे विभाग की ओर से नहीं किया गया। मैं कहना चाहता हूँ कि जो सामान्य बजट में अनुदान राशि जिस मद के लिए पास की जाए, उसके लिए एक समयबद्ध कार्यक्रम तय किया जाना चाहिए कि इतने समय में इस पैसे को खर्च करके इस कार्यक्रम को हमें पूरा करना है। ऐसे ही गोंडा से लेकर छपरा तक रेलवे की

दोहरी लाइन बिछाने की योजना मंजूर की गई थी। उस योजना का काम बहुत सीमित गति से चल रहा है। इसका कारण है कि अफिसर्स के ऊपर माफिया गिरोह का आतंक है और बंदूक के दबाव में रेलवे के सारे ठेके बड़े माफिया गिरोह ले लेते हैं और उसके बाद समयबद्ध कार्यक्रम पूरा करने की किसी रेलवे अधिकारी की हैसियत और हिम्मत नहीं होती है। इस बारे में रेल मंत्री जी को बहुत गंभीरतापूर्वक सोचना चाहिए कि रेलवे का ठेका किस तरह माफिया गिरोहों से मुक्त कराया जाए, जो नामी सूचीबद्ध गैंगस्टर्स हैं। वे धीरे-धीरे सारे ठेके हड़प लेते हैं और बाद में उसी ठेके को दस परसेंट, बीस परसेंट पहले ही एडवांस लेकर किसी छोटे ठेकेदार को सबलेट कर देते हैं। ये छोटे ठेकेदार अंततः उस काम को पूरा करते हैं, जिनके पास इस काम को पूरा करने के लिए पर्याप्त पूंजी नहीं होती है। इस कारण काम को पूरा करने में विलम्ब होता है। इस बारे में सरकार को सोचना चाहिए।

एक रेलवे लाइन है, जो तालू जी के घर तक जाती है। बहुत दिनों से उस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की योजना मंजूर है। उसके लिए धन भी आबंटित है, लेकिन वह रेल लाइन चल नहीं रही है। कप्तान गंज से पडनौडा, तमकुडी होते हुए, छपरा तक वह रेल लाइन जाती है। मैं आग्रह करूंगा कि उस रेल लाइन को ब्रोडगेज में परिवर्तित करने के काम को शीघ्रतापूर्वक पूरा कराया जाए। इसी तरह बाराबंकी और गोरखपुर के बीच में एक लम्बा पुल घाघरा नदी के ऊपर है। उस पुल की उम्र 80 साल से ऊपर हो चुकी है। पूरी तरह से यह पुल जर्जर हालत में है। उसके साथ-साथ जब आप दोहरी लाइन बना रहे हैं तो वहां एक नया पुल बनाना आज की सबसे बड़ी आवश्यकता है। इस काम को जल्द किया जाना चाहिए।

इसी तरह से हमारे जो मंड और अनमंड फाटक हैं, इनके ऊपर दुर्घटनाएं होती रहती हैं। बार-बार हम सुनते हैं कि रेलवे मंत्रालय राज्यों की सरकारों से परामर्श कर रहा है और उनके परामर्श के बाद इन फाटकों पर ओवर ब्रिज बनाने का काम शीघ्रतापूर्वक किया जाएगा, लेकिन मैं समझता हूँ कि इस मद में रेलवे की ओर से शिथिलता बरती जा रही है। राज्य सरकारों की भी इसमें ढिलाई है और वे अनुमति नहीं देती हैं। मेरा आग्रह है कि जहां रेल विभाग समझता हो कि यहां ओवर ब्रिज बनाना बहुत ही आवश्यक है, उस पुल को रेलवे अपने पैसे से बनाए। साथ ही, राज्यों को दिया जाने वाला भारत सरकार का जो अनुदान है, उस अनुदान में से उस पैसे को काट लें। मैं ऐसा समझता हूँ कि दुर्घटनाओं के कारण जन और धन की जो हानि होती है और हम उसमें जितना पैसा मुआवजे के रूप में देते हैं, उसमें बहुत बड़ी रकम बचायी जा सकती है। इस काम को भारत सरकार ने जब छितौनी-बगहा का पुल बन रहा था उस समय किया, रेलवे ने अपने खर्चे से उस पुल को बनाया और बिहार तथा उत्तर प्रदेश के हिस्से का जो पैसा था, उसे वापस मंगाने का काम किया। ... (व्यवधान)

मैं आपकी उत्सुकता समझ रहा हूँ और आपकी भावनाओं का सदा ध्यान रखता हूँ इसलिए आपके टोकने से पहले अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ। उत्तर प्रदेश के जनपद गाजीपुर में नेशनल हाईवे-19 पर रौजा रेलवे क्रासिंग पर एक ब्रिज बनाने की घोषणा स्वयं माननीय रेल मंत्री जी ने एक जन सभा में की थी। मैंने उनके साथ बहुत लंबे समय तक काम किया है और मैं निजी अनुभव के आधार पर कहता हूँ कि रेल मंत्री जी का घोषणा करते रहना, उनका एक स्वभाव है। घोषणा करने के बाद पूरा करवाने के लिए हमें बहुत पीछे-पीछे दौड़ना पड़ता है और वे पूरी नहीं होती हैं। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि वह घोषणा उतनी ही करें जो पूरी की जा सके। पूरी न होने वाली घोषणा करना ठीक नहीं है। मैं ऐसा समझता हूँ कि जन सभा में केवल तालियों के लिए घोषणा करने से गरिमा नहीं बढ़ती है। उन्हें स्वयं अपने इस काम पर पाबंदी लगानी चाहिए।

दूसरी बात यह है कि हमारे इलाके से होकर बिहार से दो रेलगाड़ियां आती हैं - एक बिहार सम्पर्क क्विंट एक्सप्रेस है और दूसरा गरीब रथ है। देवरिया रेलवे स्टेशन पर हम उन्हें टुकर-टुकर ताकते हैं। वे धड़-धड़ करके रेलवे स्टेशन पर आती हैं, जहां उनकी रफ्तार सौ किलोमीटर हो जाती है। देवरिया में आधा बिहार रेल गाड़ी में बैठता है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि बिहार सम्पर्क क्विंट एक्सप्रेस और गरीब रथ दोनों गाड़ियों का ठहराव देवरिया रेलवे स्टेशन पर किया जाए। उसी तरह से उत्तर प्रदेश में भी एक सम्पर्क क्विंट एक्सप्रेस, जिस की घोषणा पहले ही की जा चुकी है, उसे शीघ्रतापूर्वक शुरू किया जाए।

इन थोड़े से शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने अनुपूरक मांगों पर चर्चा करने का मौका दिया। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इन सारी मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूँ और रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि गैरे सुझावों पर उस समय अमल किया जाए, जब वह अनुपूरक बजट पेश करें और उन सारी चीजों को समाहित करें।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री विजय कृष्ण,

मैं समझता हूँ कि आप आरजेडी पार्टी के सदस्य हैं। इसलिए आपको लंबा भाषण देने की जरूरत नहीं पड़ेगी।

श्री विजय कृष्ण (बाढ़): उपाध्यक्ष महोदय, यहां कोई आरजेडी, लोक दल और कांग्रेस का प्रतिनिधित्व करता है लेकिन उससे ज्यादा वह देश और अपने क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता है।

उपाध्यक्ष महोदय: आप लिखित में भी अपना भाषण दे सकते हैं।

श्री विजय कृष्ण : मैं अनुदानों की मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। देश में तालू जी ने जब से रेल मंत्रालय का कार्यभार संभाला है, वह ऐतिहासिक रेलवे के अभूतपूर्व मंत्री साबित हुए हैं और हर क्षेत्र में इजाफा हुआ है। गरीब आदमी के भाड़े का जो मामला है, उसे लेकर देश में चर्चा हो रही है कि पहली बार ऐसा मंत्री आया, जिसने रेल भाड़े को बढ़ाने का काम नहीं किया और आमदनी को बढ़ाने का काम किया। कॉमन आदमी के दर्द से जूझती हुई जो तस्वीर है, उससे तालू जी रूबरू रहे हैं। देश में 68 रेल मंडल है, जो रेलवे की बहुत बड़ी कच्चा है। कुल 63,332 किलोमीटर रेल लाइन है, 17395 गाड़ियां चलती हैं, 15 मिलियन यात्री आवागमन में शामिल होते हैं तथा प्रतिदिन दो मिलियन टन माल की ढुलाई होती है।[\[a21\]](#)

15.00 hrs.

इसमें दिनों दिन बढ़ोतरी हो रही है। यहां फ्रेट कोरीडोर के बारे में चर्चा की है। मैं समझता हूँ कि रेल की जिन अनुदान मांगों की यहां चर्चा हुई है और जिनको लिस्टिड किया गया है, उसमें कई महत्वपूर्ण चीजें शामिल हैं - इसमें अम्बाला-सहारनपुर खंड पर करनौल में दो कॉमन लूप के प्रावधान की बात है, मिरापुर रेलवे क्रासिंग जंगीपुर रोड के समीप समपार बनाने की बात है, इसी तरह से भारतीय रेलों पर मानव संसाधन प्रबंधन के लिए सूचना प्रौद्योगिकी से संबंधित मामला है, हर राज्य का मामला है, चक्रधरपुर से लेकर केरल, कर्नाटक, तमिलनाडु सब इसमें शामिल हैं। मैं समझता हूँ कि मोहन सिंह जी ने कहा कि और भी सूची अनुपूरक मांगों में आनी चाहिए थी तो हम और उदार ढंग से इसका समर्थन करते। मैं चंद बातों की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ, कोयला लदान में 50 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि हुई है। रेलवे ने कच्चा इस्पात और तैयार उत्पादन की

लदान में भी 18 प्रतिशत की वृद्धि की है। पिछले रेल बजट की बहस में कई लोगों ने चर्चा की कि गरीब रथ खोला गया, 37 मेल एक्सप्रेस खोले गए, 138 गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाई गई, ये सूची हम लोगों के सामने है। जब चर्चा में उत्तर-पूर्व की बात होती है, उत्तर-पूर्व में रेल लाइन नहीं थी, बहुत कम रेल लाइन थी, वहां 10,000 करोड़ रुपए से अधिक की परियोजना स्वीकृत की गई है और अब कुमारघाट से अगरतला और त्रिपुरा जैसे इलाकों में रेलवे लाइन बिछाने का काम चल रहा है। जम्मू-कश्मीर जैसे दूरगामी इलाकों में रेलवे की नजर तेजी से पड़ी है और हम लोग इस काम में आगे बढ़े हैं। मैं चंद बातों की ओर ध्यान दिलाना चाहूंगा कि हर क्षेत्र में काम हुआ है और काम तेजी से आगे बढ़ रहा है। बिहार में भारत वैंगन इंजीनियरिंग कारखाना भारत सरकार का उपक्रम है। यह कारखाना आदरणीय संतोष मोहन देव जी के मंत्रालय के नजदीक आता है। इसमें बराबर रेल डिब्बा बनाने का काम होता है लेकिन रेल डिब्बा बनाने का काम पहले नहीं मिल पाता। जब लालू जी आए रेल डिब्बा बनाने का ऑर्डर हुआ, वहां 1000 से अधिक मजदूर ऐसे हैं जो भुखमरी के कगार पर थे, जिनको वेतन नहीं मिलता था, उनको अब वेतन मिलने का काम आगे बढ़ा है। यहां संतोष मोहन देव जी और माननीय लालू जी भी थे, बिहार में चंद भारत सरकार के उपक्रम हैं और उनमें से एक भारत वैंगन, मुकाम्मा और मुजफ्फरपुर है। रेलवे को इसका अधिग्रहण करना चाहिए चूंकि यहां रेलवे का ही काम होता है। आपने नया रेल डिब्बा बनाने का कारखाना लगाने का काम छपरा और अन्य जगह किया है, यह स्वागत योग्य है लेकिन जो पुराना कारखाना है, जो मर रहा है, जिसे थोड़ा सा सहाय देने पर बात बढ़ सकती है, उस इलाके के लोगों ने बराबर धरना और प्रदर्शन कर रहे हैं। आदरणीय मंत्री श्रीमती कान्ति सिंह और अन्य मंत्री भी वहां गए थे, सब लोगों ने वहां के हालात का परित्यक्त किया है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से पुनर्जांच मांग करता हूं कि भारत वैंगन का अधिग्रहण करने का काम करें, राज्य मंत्री इस काम को आगे बढ़ाएं।

महोदय, इस्लामपुर और मानपुर, इन दोनों का बोधगया के साथ दुनिया के मानचित्र में बहुत बड़ा स्थान है, यह बौद्धिस्ट सेंटर की जगह है। बोधगया को इस्लामपुर से जोड़ें, इसके बीच में थोड़ा सा लिंक प्लाइंट है, सर्वे का काम आर्डर हुआ है। हम चाहते हैं कि इस्लामपुर से मानपुर की रेलवे लाइन को बोधगया से जोड़ने का काम करना चाहिए। इस्लामपुर और नाटेश्वर की रेल लाइन की बात चली है, इसके लिए जो पैसा मिलना चाहिए था वह राशि उपलब्ध नहीं हुई। नौरा से लेकर जो खंड बिहार शरीफ से गुजरता हुआ शेषपुरा जाता है, उसमें काम में धीमी प्रगति है, इसके लिए जो राशि मिलनी चाहिए थी, वह नहीं मिली। यह मध्य बिहार का नवसली इलाका है, मध्य बिहार का यह इलाका चार बरस तक पानी से जूझता रहता है, आवागमन की दृष्टि से बहुत खराब स्थिति का इलाका है। इसलिए हम चाहते हैं कि जो निर्णय आपने किया है, जो स्वीकृति की है, राशि देने का काम करेंगे।

हरनौत का कारखाना, जो मध्य बिहार का एकमात्र रेलवे का कारखाना है, उसमें आप क्यों पैसा नहीं दे रहे हैं? आपने कम पैसा दिया है इसलिए जो काम तेजी से होना चाहिए था वह नहीं हुआ है। इस कारण से वहां एजीटेशन हो रहा है, वहां विरोध हो रहा है। हम उस इलाके का प्रतिनिधित्व करते हैं, हमारे जैसे संसद सदस्य को इसके लिए कोपभाजन होना पड़ता है। आप बहुत बड़े-बड़े काम कर रहे हैं। सब तरफ आपकी वाहवाही हो रही है। आपने मॉडल स्टेशन बनाने का काम किया है, आपने मॉडल स्टेशनों की सूची बनाई है। बख्तियारपुर ऐतिहासिक जगह है, जहां से लोग पावापुरी, नालंदा और राजभिर जाते हैं, इन्हें आपने सूचीबद्ध किया है। मोकाम्मा को भी आपने सूचीबद्ध किया है, जहां से लोग असम और नॉर्थ-ईस्ट में जाते हैं। लेकिन मोकाम्मा स्टेशन पर जो रख-रखाव की व्यवस्था थी, उस रख-रखाव की व्यवस्था को आपने समाप्त कर दिया, जिसके कारण मोकाम्मा से कोई नई ट्रेन खोलने में असुविधा होती है। मोकाम्मा स्टेशन पर आप रख-रखाव की व्यवस्था करें और पटना से चलने वाली जो सम्पूर्ण कंटी एक्सप्रेस है, उसे मोकाम्मा से चलाने का काम करें। जनसाधारण एक्सप्रेस पटना में खड़ी रहती है, उस ट्रेन का समय बरबाद होता है। जनसाधारण एक्सप्रेस को पटना से न चलाकर किशोर से चलाने की व्यवस्था करें, ऐसा मेरा आपसे अनुरोध है।

मोकाम्मा में पुफुल चाकी के नाम से सभी लोग परिचित हैं। आजादी के आंदोलन में जिन लोगों ने अपनी आहुति दी है, उन्हें सब जानते हैं। मुजफ्फरपुर में बमकांड हुआ था। वहां से पुफुल चाकी, चंद्रशेखर और भगत सिंह की श्रेणी के बहुत बड़े क्रांतिकारी भागे थे। मोकाम्मा स्टेशन पर अंग्रेज शिपाहियों ने उन्हें घेर लिया था और पुफुल चाकी ने आत्मोत्सर्ग करने का काम किया था। वहां के इलाके के लोगों की मांग है कि वहां उनकी मूर्ति लगाई जाए। रेलवे विभाग में न जाने कब का वया नियम बना हुआ है कि कोई राष्ट्रीय नेता की मूर्ति नहीं लग सकती। इस कारण वहां के लोगों में काफी रोष है। लेकिन आदरणीय रेल मंत्री जी ने ऐतिहासिक काम किया, उन्होंने गांधी जी के नाम पर मोतिहारी के एक स्टेशन को गांधीधाम बनाने का काम किया और वहां गांधी जी की मूर्ति भी स्थापित करने का काम किया। हम उनसे निवेदन करना चाहते हैं कि पुफुल चाकी, जो आजादी के आंदोलन के बड़े शिपाही थे, जिन्होंने देश को आजादी दिलाने में बड़ा महत्वपूर्ण काम किया था, वह बंगाल के रहने वाले थे और बिहार की धरती पर उन्होंने आजादी का बीड़ा उठाया था। उस पुफुल चाकी के लिए थोड़ी जगह रेलवे दे दे और मोकाम्मा रेलवे परिसर के आगे उनकी मूर्ति लगवा दे, ताकि उस इलाके के लोगों की जो मांग है, वह मांग पूरी हो जाए।

जब आदरणीय लालू जी जब बिहार के मुख्य मंत्री थे तो उन्होंने तत्कालीन रेल मंत्री को एक पत्र लिखा था कि लेमुआबाद, टाल के दियारा इलाके का स्टेशन बनना चाहिए। आपकी संस्तुति से लेमुआबाद स्टेशन आज हाट स्टेशन बन गया है। मैं आपसे मांग करूंगा कि लेमुआबाद हाट को पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाना चाहिए। इसके अलावा टेकाबिगहा को स्टेशन का दर्जा देना चाहिए, मंडौली को भी स्टेशन का दर्जा मिलना चाहिए। जो हाट स्टेशन औटा का था, जो पलौंग स्टेशन में बदल गया, उसे स्टेशन का दर्जा मिलना चाहिए। हसदा के स्टेशन का उन्नयन होना चाहिए और सौन्दर्यीकरण के नाम पर जो बहुत सारे स्टेशनों का काम धीरे-धीरे चल रहा है, उसे तेज करना चाहिए और पटना से लेकर कोलकाता के बीच में रेलवे के जितने पुराने पुल हैं, वे जर्जर हो गये हैं, उन पुलों का नवीनीकरण होना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री विजय कृष्ण : मैं दो-तीन मिनट में समाप्त करूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : आपके लीडर को जाना है, इसलिए अब आप खत्म करें।

श्री विजय कृष्ण : उत्तर बिहार में रेलवे लाइन हैं। लेकिन जो पलड आती है, उससे नीचे उसकी जमीन है और पुल भी नीचे हैं। हर साल बाढ़ आती है और पुल के ऊपर चली जाती है। यह एक दैनिक मामला है, आप इसकी जांच करा लें और जो ऊपरी पुल और रेल लाइन है, उन्हें उंचा करने का वया प्रयास हो सकता है, इसकी जांच के बाद उसे आप उसे ठीक कराने का काम करें। दरभंगा, मुजफ्फरपुर की लाइन का सर्वे करके अगले बजट में पैसा दिलाने का काम करें। गया से चतरा होते हुए जो नवसलियों का इलाका है, उसे संधी से जोड़ने का आपने निर्णय किया है, वह काम जल्दी ही पूरा होना चाहिए। इसके अलावा जो खनिज का इलाका वीथीमीरी है, यह अंग्रेजों के समय की रेलवे लाइन है, जो बरवाडीह से अम्बिकापुर, मध्य प्रदेश को जाती है। यह लाइन बंद है। खनिज के मामले में दक्षिण बिहार की वह पूरी हाट लाइन है। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा कि जो बंद लाइन है, उसे भी पूरा करने का काम करें।

इसके अलावा आप राजस्थान की ऐतिहासिक जगह अजमेर और पुष्कर बार-बार जाते हैं। जब हम लोग वहां जाते हैं तो अजमेर और पुष्कर की लाइन के बारे में सारे लोग कहते हैं कि यह कब बनेगी, कब पूरी होगी। आप अजमेर में भी माथा टेकने जाते हैं, इसलिए रेल मंत्री जी मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि अजमेर वाली लाइन को भी आप पूरा करने का काम करेंगे। दरभंगा-मुजफ्फरपुर और सीतामढ़ी से जुड़ी हुई उत्तर बिहार की जितनी भी परियोजनाएं हैं, वे स्वीकृत हो गई हैं, उस काम को आप जरा तेजी से धकेल दीजिए, जिससे कि वहां काम तेजी से चले और जो आपका नाम रोशन हुआ है, चारों तरफ हल्ला है, चारों तरफ हंगामा है कि रेलवे में बहुत काम हो रहा है, लेकिन जो काम जैसे होना

चाहिए, वह वैसे ही होना चाहिए। कियूल मुकामा के लिए जिस गाड़ी की चर्चा हमने की कि सम्पूर्ण कृति को कियूल से चलाइए, मुकामा से चलाइए, इस पर कृपा करके विचार करिए।

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): Sir, can I lay my speech?

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes, you can.

श्री आत्मा सिंह गिल (सिरसा) : महोदय, रेल अनुदान मांगों पर चर्चा पर मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मेरे हलके की कुछ जरूरी मांगें हैं, मैं सरकार का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूँ। रेल मंत्रालय ने सिरसा राष्ट्रीय राजमार्ग नं० 10 पर रेल पुल बनाने की मंजूरी दे दी थी और हरियाणा सरकार ने भी प्रस्ताव केन्द्र सरकार को भेज दिया है, लेकिन अभी तक यह पुल बनना शुरू नहीं हुआ है।

अध्यक्ष महोदय, मेरे हलके के कालावाली रेलवे स्टेशन पर अमृतसर - जयपुर 9771/9772 एक्सप्रेस रेलगाड़ी के रोकने की बहुत जरूरत है। यह रेल भटिंडा से चलने के बाद सिरसा स्टेशन पर ही रुकती है, कालावाली स्टेशन के आसपास के तकरीबन 100 गांवों के लोगों को अमृतसर-जयपुर आना जाना पड़ता है।

टोहाना मेरे संसदीय क्षेत्र का बहुत बड़ा व्यापार केन्द्र है, टोहाना तथा इसके आसपास के गांवों के लोग अपने रोजगार तथा और जरूरी कामों के लिए दिल्ली तथा गंगानगर आते जाते रहते हैं लेकिन टोहाना से रेल का अच्छा इंतजाम नहीं है। दिल्ली तथा गंगानगर की बीच चलने वाली इंटर सिटी को टोहाना स्टेशन पर रोकने की कृपा करें।

अध्यक्ष जी, डिंग मण्डी सिरसा जिले की सबसे पुरानी मण्डी है तथा आसपास के लगभग 90 गांवों के लोगों का इस स्टेशन से रोजाना आते जाते हैं। गाड़ी संख्या 4519/4520 किसान एक्सप्रेस गाड़ी को डिंग स्टेशन पर रुकने का इंतजाम करें। यह रेल भटिंडा से दिल्ली जाते समय भट्टू स्टेशन पर रुकती है लेकिन दिल्ली वापसी में भट्टू स्टेशन पर नहीं रुकती, इस गाड़ी को भट्टू स्टेशन पर रोकने की कृपा करें।

अध्यक्ष जी, उपरोक्त रेलगाड़ियों के रुकने से किसानों, मजदूरों, नौकरीपेशा लोगों, व्यापारियों तथा अन्य यात्रियों को राहत मिलेगी वहीं दूसरी ओर रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी।

*The speech was laid on the Table

श्री आनंदराव विठोबा अडसूल (बुलढाना) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे अपनी बात कहने के लिए अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। रेलवे की पूरक मांगें जो करीब 270 करोड़ हैं, जिनमें से 30 लाख कार्पोरेट और 10 लाख सिविलीटी में आवंटित किया है, सदन में प्रस्तुत राशि को मैं यहां अपना समर्थन देते हुए रेल मंत्री श्री लालू जी और उनके सहयोगी राज्य मंत्री वेलु और राठवा जी को भी इसलिए धन्यवाद देना चाहूंगा कि इनके कार्यकाल में बहुत सी नयी रेलगाड़ियां देश में चलने लगीं। बहुत सी नयी रेल लाइनें बिछाई गईं तथा बहुत से कम्पार्टमेंट हर गाड़ी में ज्यादा लगाये गये। यह सब करते समय हमारे यात्री दर में कोई वृद्धि नहीं की गई और फिर भी आज रेल अच्छे मुनाफे में चल रही है। इसलिए हमारे रेल मंत्री जी और उनके साथी धन्यवाद के पात्र हैं। जो यहां सप्लीमेंट्री डिमांड्स की बात की गई है, मुझे महसूस हुआ कि महाराष्ट्र को इसमें पूरी तरह से नैगलेक्ट किया गया है। वर्ष 2002 से महाराष्ट्र की सरकार एक मांग कर रही है जो आज पूरे देश के हित में है।

छत्रपति शिवाजी टर्मिनस देश का बहुत बड़ा टर्मिनस है और उसके एक्सटेंशन करने की मांग हमारी महाराष्ट्र सरकार ने आपके पास 2002-03 से रखी है। वहां 20 एकड़ जमीन भी उपलब्ध है और जो नया टर्मिनल बना रहे हैं, जो छत्रपति शिवाजी टर्मिनल है, उसके बगल में वह जमीन उपलब्ध है और बीओटी बेसिस पर हम वह टर्मिनल बना सकते हैं। केवल हमारे रेल बोर्ड और रेल मंत्री जी की सैवशन लेना जरूरी है। अगर हम यातायात देखेंगे, जैसे दिल्ली से पूरे देश में हर जगह गाड़ियां जाती हैं, वैसे मुम्बई से देश के हर कोने में गाड़ियां चलती हैं। इसलिए इसकी जरूरत ज्यादा है। ऐसा हमारे रेल मंत्री जी भी मानेंगे और इस पर गौर करेंगे, ऐसा मैं समझता हूँ।

दूसरे, एक अहम मुद्दा यह है कि जो नांदेड़ रेलवे डिवीजन साउथ सेंट्रल रेलवे में जोड़ा गया है। नांदेड़ डिवीजन पूरे इलाके में जितने एमपीज, एमएलएज और एमएलसीज और जनता है, उनके लिए वह असुविधा इसलिए होती है कि उसका हैड क्वार्टर सिकन्दराबाद, आंध्र प्रदेश में है। अगर हम सेंट्रल रेलवे को जोड़ेंगे, तो आनाजाना मुम्बई में होता है, जहां हर बात की सुविधा है, फिर सभी को उस माध्यम से सुविधा हो जाएगी। यह कोई कठिन काम है, ऐसा मुझे नहीं लग रहा है। [r22]

उपाध्यक्ष महोदय, अब मैं अपने चुनाव क्षेत्र की बात करना चाहूंगा। मैंने 1996 में जालना-सेगांव खंड पर रेल लाइन बिछाये जाने का प्रस्ताव रखा था लेकिन मुझे बताया गया कि यह प्रस्ताव वायबल नहीं है। यह 150 किलोमीटर का यह रेलमार्ग मराठवाड़ा-विदर्भ को जोड़ने वाला है। यह दोनों क्षेत्रों को सुविधा देने वाली रेल लाइन है जो जालना से साउथ सेंट्रल रेलवे में जाती है तथा सेंट्रल रेलवे में भुसावल से नागपुर को जोड़ने वाली है। इस रेल लाइन के बनने से जनता को सुविधा होगी। यह पिछड़ा क्षेत्र है, इसलिये उद्योगपति उद्योग लगाने से पहले सोचते हैं। सब मानते हैं कि रेल सरती और सुरक्षित सेवा है। जब पिछड़े क्षेत्र को रेल की सुविधा नहीं मिलती तो उसका औद्योगिक विकास नहीं हो पाता है। हालांकि 1926 में अंग्रेजों के जमाने में इस लाइन का सर्वेक्षण हो चुका है, प्रिंसीपल सैवशन मिल चुकी है लेकिन रेल बजट पर बोलने के बाद भी कोई रैस्पॉंस नहीं मिलता। यही कारण है कि पिछले 3-4 रेल बजट के दौरान मैंने इस विषय को नहीं उठाया।

उपाध्यक्ष महोदय, बुलढाना जिले की सैगांव तहसील में गजानन महाराज बहुत बड़े संत हुये हैं जिनकी वहां समाधि है। रोज लाखों यात्री आते हैं। उस संस्था ने आनन्द सागर नाम से एक बड़ा प्रोजेक्ट बनाया है जो एशिया का नम्बर वन है।

15.18 hrs (Shri Mohan Singh in the Chair)

सभापति महोदय, हर राज्यों के वहां बड़े बड़े संतों के मन्दिर हैं, म्युजिकल फाउंडेशन हैं, छोटे बच्चों के लिये रेल हैं और ऐसी कई सुविधायें हैं जिनके कारण लाखों यात्री आते हैं। वहां समस्या यह है कि रेल क्रासिंग के कारण लोगों को काफी दिक्कत होती है। इसलिये वहां रेल ओवरब्रिज बनाने की आवश्यकता है। मैं इस ब्रिज की मांग पिछले 6-7 साल से करता रहा हूँ लेकिन अभी तक नहीं बन पाया है। इसी तरह बुलढाना में नान्दुरा एक तहसील है और व्यापारिक केन्द्र है, जहां हाईवे के पास एक रेलवे क्रासिंग है। क्रासिंग बंद होने से हाईवे पर वाहनों की लाइन लग जाती है और सारा ट्रैफिक डिस्टर्ब होता है। इसलिये वहां रेल ओवर ब्रिज होना जरूरी है।

सभापति महोदय, मैं एक और अहम मुद्दा उठाना चाहता हूँ। नासिक-भुसावळ पैसेंजर और सूरत-भुसावळ पैसेंजर चलती है। लोग चाहते हैं कि इस पैसेंजर ट्रेन को अमरावती क्षेत्र तक बढ़ाया जाये क्योंकि बस का किराया तीन गुना ज्यादा लगता है। गरीब और आम आदमी रेल से यात्रा करना मुनासिब समझता है। इससे विदर्भ में आने वाले 3-4 जिलों को सुविधा मिलेगी। यह मांग अन्य मांगों से ज्यादा महत्वपूर्ण है। आम जनता के लिये बहुत ही जरूरी है। मैं जानता हूँ कि हमारे रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री गृहसूत्र से आये हैं और वे आम जनता की तकलीफों को जानते हैं। जब भी हम उनके पास ऐसी समस्या लेकर जाते हैं तो तुरंत 'हां' कर देते हैं। मेरा निवेदन है कि मेरी इन मांगों पर विचार करेंगे।

SHRI BIKRAM KESHARI. DEO (KALAHANDI): At the outset it is futile to oppose the Railway Supplementary Demands of Grants moved by Hon. Shri Lalu Prasad Yadavji , but at the same time I have to oppose as the State of Orissa since last 60 years of Independence have been neglected in the sector of Railways. Though a naturally rich state, the resources had not been fully utilized due to lack of railway network besides the promises Laluji had made when he became the Railway Minister that he would take railways to far flung areas of the country where the people had not seen rail engine. This announcement of the Hon. Minister has not seen the light of the day. Though by his administrative ability he has been able to turn around the financial structure of the railways and make it a profitable establishment . Therefore, I would like to site certain problems of the railways in my constituency i.e. Kalahandi. Firstly, the expeditious execution and completion of the Lanjigarh Road to Junagarh should be completed at the earliest and further survey from Junagarh to Jeypore should be conducted which was done previously done in 1965 during the tenure of late Shri P. K. Deo, M. P., Lok Sabha. As this line will not only open up the Koraput and Nawarangpur Districts and join it with K. K. line which connects Belidila mines with Vishakhapatnam port. So, I hope the Hon. Minister will have adequate funds for take up the survey immediately . Besides, the Railway line should be doubled from Titlagarh to Raipur Junction which has six steel plants in its route and connects the Vishakhapatnam port. So to develop port connectivity between the steel plants and aluminum refineries will not only make this line profitable freight line for the railways.

*The speech was laid on the Table

Beside my demand is that the super specialist hospital be made in Kesinga. And at last, I request and I have requested number of times to the Railway Ministry so as the DRUCCs and ZRUCCs have recommended the Samata Express running between Vishakhapatnam to Nizamuddin which is running thrice a week may be made daily as a lot of commuters and labourers coming to Delhi and are involving in the development of Delhi (Train No. 2807 and 2808) . Vishakhapatnam Nizamuddin Swarna Jayanti Express should run through Raipur, Rayagarha which is now running through Kazipet. Facilities like various amenities to the passengers specially in the waiting rooms , toilets should be international standards and 1st Class AC services is not there from Raipur to Vishakhapatnam which are two major cities of Chhatisgarh and Andhra Pradesh and investments worth Rs. 2 lakh crores, in the field of refineries, aluminum, bauxite mining is coming up in between these two major stations and a lot of top executives are travelling who are entitled for 1st Class AC fare and as air connectivity is poor where the projects are coming up.

I congratulate Shri Lalu Prasad Yadav that he has allowed the ICL headed by Shri Kapil Dev to be allowed to play in the railway stadiums as it will not only generate revenue for the railways from sponsorship of cricket matches which will be held there, and develop cricketing talent.

प्रो. चन्द्र कुमार (कांगड़ा) : महोदय, मैं अनुरोध करना चाहता हूँ कि पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन (हिमाचल प्रदेश) नैरोगेज से ब्रॉडगेज में परिवर्तित कर दिया जाए। जनिहित में यह प्राथमिकता के आधार सम्पादित कर दिया जाए।

पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन के ऊपर जो गाड़ियां चलती हैं, उनके इंजन काफी दिनों से चल रहे हैं और अपनी लाइफ पूरी कर चुके हैं। उन्हें जल्दी से जल्दी रिप्लेस किया जाए।

पठानकोट से जो कांगड़ा वैली के लिए गाड़ियां चलती हैं, उनमें यात्रा करने हेतु सवारियों को टिकट लेने के लिए एक किलोमीटर दूर टिकट लेने जाना पड़ता है। इसलिए कांगड़ा वैली का टिकट घर, उसके नजदीक होना चाहिए। जनशताब्दी जो नयी दिल्ली से चंडीगढ़ जाती है, उसे आगे ऊना तक चलाया जाए।

पर्यटन की दृष्टि से कांगड़ा घाटी की रेल को ब्रॉडगेज में करना इसलिए भी अनिवार्य है, क्योंकि कांगड़ा घाटी में बहुत से मन्दिर हैं, जिन्हें पर्यटन की दृष्टि से आगे बढ़ाया जा सकता है। कास्ट बेनेफिट रेश्यो को न देखकर यहां के इफ्रस्ट्रक्चर को बढ़ाया जाए।

भानुपल्ली-बितासपुर रेलवे लाइन को भी ज्वाइंट वेन्चर में डाला जाए, क्योंकि बहुत से सीमेंट प्लांट इस रूट पर हैं। चंडीगढ़ से बड़ी-बरोटीवाला लाइन को जल्दी बनाया जाए। पठानकोट-जोगिन्दर रेलवे लाइन के ऊपर बहुत से ऐसे अनमैंड क्रासिंग हैं, जो बहुत ही जरूरी हैं। पहल क्रासिंग जो है, वह मेगराजपुरा स्टेशन के पास जरोट पंचायत को जोड़ने के लिए प्लाई-ओवर होना चाहिए। नंदपुर भटोली क्रासिंग को भी बनाना जरूरी है, क्योंकि यहां के लोगों को रेलवे लाइन से दूसरी तरफ से भी जोड़ा जा सके। एक क्रासिंग वल्लेपौर के पास दिया जाए, ताकि दूसरी तरफ के लोगों का आना-जाना बना रहे। पठानकोट जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन के ऊपर जो चवकी पुल है, उसके लिए बहुत खतरा है। क्योंकि बस का पुल इस बरसात में पूरी तरह डैमेज हो गया है और रेलवे के पुल को भी बहुत खतरा है।

पठानकोट से जोगिन्दर नगर को गाड़ियां जाती हैं। एक शटल ट्रेज जो है, वह ज्वालामुखी स्टेशन तक चलनी चाहिए, ताकि लोगों को ज्यादा से ज्यादा लाभ मिल सके। नंगल-ऊना-तलवाड़ा जो रेल लाइन बन रही है, उसे पॉइंट डैम से होते हुए, ज्वाली शहर के साथ जोड़ा जाए, ताकि लोगों को आने-जाने की सुविधा मिल सके।

मैं माननीय लालू प्रसाद जी को बधाई देना चाहता हूँ कि रेलवे जो घाटे में चल रही थी, उन्होंने इसे लाभ में बदला है और बहुत से सहुलियतें साधारण लोगों को दी हैं, इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ।

*The speech was laid on the Table

श्री लालू जी ने जो भी बजट इस माननीय सदन में रखे, उनमें उन्होंने भाड़ा नहीं बढ़ाया और बहुत से अपंगों और नौजवानों को जो इंटरव्यू देने के लिए जाते हैं, उनके लिए बहुत सी सहुलियतें दी हैं।

मैं लालू जी से निवेदन करूंगा कि हिमाचल प्रदेश और विशेषकर कांगड़ा-वैली रेलवे जो पठानकोट से जोगिन्दर नगर को जाती है, उसे ब्रॉडगेज किया जाए, ताकि कुल्लू मनाली तक लोग, उसकी सुविधा प्राप्त कर सकें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और लालू जी को धन्यवाद देता हूँ।

श्रीमती उषा वर्मा (हरदोई) : मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहती हूँ कि नैनीताल जो कि पहले उत्तर प्रदेश में था इस समय उत्तराखंड में है। नैनीताल मेरे क्षेत्र हरदोई में सबसे नजदीक एक अच्छा पर्यटन स्थल है और अच्छी शिक्षा हेतु भी इसकी मान्यता है। मेरे क्षेत्र हरदोई के बहुत से बच्चे नैनीताल के विभिन्न शिक्षण संस्थानों में शिक्षा ग्रहण कर रहे हैं। हरदोई में नैनीताल जाने वाली किसी भी ट्रेज का ठहराव नहीं है।

काठगोदाम हावड़ा बांध एक्सप्रेस, ट्रेज संख्या 3019/3020 जो कि हरदोई से होकर निकलती है, लेकिन हरदोई में इसका ठहराव नहीं है। मेरी माननीय रेल मंत्री जी से मांग है कि 2 मिनट का ठहराव यदि हरदोई स्टेशन पर इस ट्रेज का हो जाए तो हरदोई और आसपास क्षेत्र के पर्यटकों एवं नैनीताल में शिक्षा प्राप्त कर रहे बच्चों एवं उनके अभिभावकों को बहुत सुविधा होगी। इस समस्या के बारे में मैं पत्र के माध्यम से पहले भी कई बार माननीय मंत्री जी को अवगत करा चुकी हूँ।

इसके अतिरिक्त लखनऊ मेल ट्रेज संख्या 2229/2230 जो कि लखनऊ से दिल्ली और दिल्ली से लखनऊ के लिए है और वीआईपी ट्रेज कही जाती है। एक डेढ़ महीने से यह ट्रेज दो से तीन घंटे देरी से दिल्ली पहुंच पाती है इससे अधिकतर व्यापारी वर्ग एवं नेताओं को असुविधा हुई है।

इसके अतिरिक्त हरदोई से जम्मू जाने वाले लोगों की संख्या ज्यादा है, वैष्णो देवी जी के दर्शन करने वालों की वजह से, किन्तु केवल एक ही ट्रेज सयालदाह का ठहराव हरदोई स्टेशन पर है, हावड़ा जम्मू तवी हिमगिरी एक्सप्रेस ट्रेज संख्या 3073/3074 का 2 मिनट का ठहराव हरदोई स्टेशन पर कर दिया जाए। रेलवे बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करती हूँ।

*The speech was laid on the Table

SHRI SUGRIB SINGH (PHULBANI): Sir, I rise to participate in the discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways). I would be thankful to the Ministry of Railways if the Ministry looks into some of the demands of my State and allocates the required money for the development of the Railway sector.

Orissa is one of the few States in the country with substantial natural resources, plentiful minerals and long coastline of 480 Kms. with potential port sites. However, the State has lacked development in the past due to absence of adequate infrastructure. The railway route length in Orissa is 2340 Kms only. Against the national average of 19 Kms/1000 Kms. Orissa has an average of only 15.03 Kms. In the past it has not been possible to harness abundant mineral resources like coal, iron ore, lime stone, bauxite, manganese, quartz, graphite and dolomite due to non availability of railway infrastructure. However the changing socio-economic environment in the State requires speedy development of transport infrastructure in the form of major rail links, doubling, electrification etc.

Since 2002-2003, the State is undergoing a positive change in industrialization. A large number of MOUs have been signed for setting up of steel plants and aluminum/alumina plants. Leading entrepreneurs like POSCO, ESSAR, TATA, JINDAL, BHUSAN have decided to set up Steel Plants in Orissa. Recently, Government of Orissa has entered into an MOU with ARCELOR-MITTAL for a Steel Plant in Keonjhar district with a capacity of 12 MTPA. It is expected that by 2016 the additional generation of traffic shall be 200 Million Tons.

Recently, Government of Orissa has also signed 10 MOUs for Independent Power Plants to generate 11,000 MW. Such rapid industrialization would require special attention for development of infrastructure. In the port sector Government of Orissa has signed Concession Agreement for development of Dhamra and Gopalpur to all-weather ports of international standards. A MOU was signed by the Government of Orissa on 18.12.2006 to develop Subarnarekha Mouth (Kirtania) to an all-weather port.

The Ministry of Railways has sanctioned six new BG Rail Links, eleven doublings and two gauge conversions along with electrification projects in order to cater to this traffic. This changing scenario would require heavy investment from the Ministry of Railways for completion of the sanctioned projects as well as sanction of new lines, surveys and electrification etc. All sanctioned projects should be completed in five years.

While, seeking increased allotment of funds for the railway projects Government of Orissa along with RVNL is exploring the possibility of forming SPVs for viable railway projects in the State. The Shareholders Agreement for Haridaspur-Paradip BG Rail Link has been finalized. Government of Orissa has facilitated formation of SPV for Angul-Dubri Sukinda Road. It is exploring the possibility" of forming a SPV for extension of Nuapada-Gunupur Rail Link to Themvali. The operating ratio of East Coast Railway since its formation has been one of the lowest in the Indian Railways. However, expansion of jurisdiction of East Coast Railways is a necessity for better coordination and facilitation of bulk customers.

सभापति महोदय : आप बाकी लिख कर दे दीजिए।

SHRI SUGRIB SINGH : Ministry of Railways is requested either to extend the jurisdiction of Sambalpur division to include (a) Jharsuguda-Barsuan-Kiriburu (b) Rourkela- Nuagaon (c) Jharsuguda-Himgiri or to create a new division with the headquarters at Rourkela or Jharsuguda with jurisdiction as mentioned above under the East Coast Railway, Likewise, the jurisdiction of East Coast Railway may be extended to include Banspani to Padapahar section and Bhadrak-Laxmannath Road section in Khurda Road Division.

सभापति महोदय: अब आप समाप्त कीजिए।

SHRI SUGRIB SINGH : There are several schemes for extension of the roads and the new projects like in my Parliamentary constituency, namely Phulbani which is a tribal area. I would like to request the Ministry of Railways to consider completing the 8 new connection roads and connect it with a railway line. Traffic survey was conducted in 2003. Phulbani is one of the extremely backward districts of Orissa with large deposits of graphite and other minerals. The district also has various forest products like Kendu leaf. This area should be given priority and sanction should also be accorded for these projects for which I would remain thankful to the hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad Yadav.

सभापति महोदय: देखिए, बोलने वालों की सूची बहुत लम्बी है और हमें जल्दी इस बहस को समाप्त करना है, इसलिए जो माननीय सदस्य अपना लिखित वक्तव्य देना चाहें तो उसका भी इंतजाम है। मैं सभी माननीय सदस्यों से आग्रह करूंगा कि बहुत संक्षेप में अपनी बात को कहने का कष्ट करें।

SHRI SURAVARAM SUDHAKAR REDDY (NALGONDA): Sir, I would like to make only a few points. The Indian Railways has one of the biggest networks and one of the most effective and efficient networks in the world. But a lot of things need a change in the Indian Railways. There has been a growth of the Railways since Independence, but the growth has nonetheless not been at a fast pace. There is also imbalance in the growth. Backward areas should be given priority in development over those so called 14 per cent return criteria in laying new lines in different areas. There is a very long process for laying of new lines. Firstly, a proposal has to come, then there would be detailed survey, then there will be financial viability survey and finally there will be acceptance. Again, the money allocated is only a few lakhs of rupees or a crore or two. Even the proposals that find acceptance do not fructify for decades together and lines are not laid owing to lack of funds. The Planning Commission should take those projects very seriously and a large amount of money should be given to the Railways for a faster expansion of its network. We boast of a growth rate of 9.3 per cent in the country. [\[R23\]](#) If we accept that 15 or 20 per cent growth rate is there in the Railways, this growth cannot withstand in the general economy.

Regarding air traffic, there is a big competition now. It is surprising but because of the new private airlines coming into the field, air travel has become cheaper. Our hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad, has given some concessions by reducing the charges for the first class and AC also. But, in that way, the railways cannot compete with the airways.

There is a need for faster trains. India is a big country and the travel from one corner to another including the goods traffic is taking 36 hours to 48 hours. For somebody to travel from Kerala to Delhi, it takes almost two days. It takes even three days in some trains. We need bullet trains like those in Japan where travel is very fast. The speed is more than 150 to 200 kilometres per hour. Such trains are needed to be introduced in India. That needs a lot of change in infrastructure. A lot of money is to be put into. Otherwise, this growth rate will not sustain and the Railways cannot withstand the competition with the air traffic.

Besides these things, I would like to appeal to the Railway Minister on two issues. By and large, public sector is being kept up. The wages and salaries are good enough now. But there is a very serious concern regarding the railway canteens that are getting privatised in the recent period. Big monopoly companies are coming in the name of supplying good and healthy food and all that. Several thousands of small vendors who sell tea and food in the railway platforms are getting unemployed. There is no necessity for big companies to take over the whole division. Some big railway stations can be modernised and there, some companies can come up in competition. But the whole canteen should not be privatised.

In the recent period, I am surprised to find outsourcing. Why should even the beds that are given in the AC compartments be privatised? This can be done by the railways. This is all due to privatisation and globalisation. I am afraid that by this way, railways are getting privatised. This should not be allowed. The public sector enterprises should be in the public sector and more and more people should get employment at the same time so that the railways will run profitably.

I would like to appeal to the Railway Minister on a few things. Railways are a symbol of national integration. The development of railways should be a balanced development. Definitely, there will be high pressure on the Railway Minister to develop his own State and their own constituency also. We have witnessed unprecedented differences between our colleagues of different States in Parliament about new divisions and new zones and all that. It is true that railway divisions and zones are not formed area-wise or State-wise. But keeping in mind the demands of the different States, the railways should think of a new method which is more reasonable. Taking decisions area-wise is not parochial. It need not be taken in a narrow manner. It is the urge for the development of the local area. There is justification in demand that their area should grow. When there is a zone in the constituency of important people in the Railway Ministry, why cannot people of different States demand that there should be new zones and new divisions in their area? [\[MSOffice24\]](#) This should be kept in mind and a more reasonable method for distributing the zones and divisions should be found out.

[\[MSOffice25\]](#)

In Barauni, which is in Bihar, and in Nandalur of Cuddapah District of Andhra Pradesh, and in many other places vast railway property is available. I am told that in Barauni anti-social elements have occupied large chunks of land. They should be utilised properly by the Ministry of Railways. Places like Barauni and Nandalur, where there was a locoshed, should be developed. There is a demand for wagon building unit at Kazipet in Andhra Pradesh for a very long time. I appeal that this should be taken into consideration.

The second phase of the MMTS in Hyderabad, which has a population of sixty lakhs, where the State Government has agreed to give two-thirds of the amount that would be spent, the work should be expedited and the Ministry of Railways should sanction it.

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़) : महोदय, *

सभापति महोदय (श्री मोहन सिंह): आप उधर के लिए कुछ नहीं कह सकते। उधर देखना आपका काम नहीं है। आपकी जिम्मेदारी मंत्री जी और आसन तक है। गैलरी की ओर देखना आपका काम नहीं है।

â€¦(व्यवधान)

डॉ. राजेश मिश्रा (वाराणसी) : महोदय, *

सभापति महोदय : रेल मंत्री जी आपके सामने बैठे हुए हैं, आप उनको कह सकते हैं। उधर देखना आपका काम नहीं है। गैलरी में देखना मंत्री जी का काम है, हमारा और आपका काम नहीं है।

â€¦(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : महोदय, *

सभापति महोदय : जो अभी कहा गया है, वह रिकार्ड में नहीं जाएगा। गैलरी की ओर देखना सदस्यों का काम नहीं है। यह काम मंत्री जी का है।

â€¦(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : चैयरमैन, मैम्बर ट्रैफिक एवं अन्य अधिकारीगण मौजूद हैं...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप इसका संज्ञान क्यों लेते हैं? इसको छोड़िए।

â€¦(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : हम इसको देखेंगे। यह एक इम्पोर्टेंट रेल बजट डिस्कशन है, इसे सुनना चाहिए, जो यहां नहीं है, उन पर मैं कार्यवाही करूंगा...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपके दोनों मंत्री पीछे बैठे हुए हैं।

â€¦(व्यवधान)

सभापति महोदय : यह मंत्री जी का इंतजाम है, वे स्वयं देखेंगे। हम से यह अपेक्षा नहीं की जाती है कि हम गैलरी की तरफ देखें।

â€¦(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : इंतजाम कर दिया है...(व्यवधान)

सभापति महोदय : अधिकारियों की आपके प्रति जवाबदेही नहीं है, मंत्री जी की आपके प्रति जवाबदेही है।

* Not recorded

श्री थावर चन्द गेहलोत (शाजापुर): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि एक नई रेल लाइन डालने के लिए तत्कालीन रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान ने सर्वे करने की स्वीकृति दी थी। उस सर्वे कार्य का शुभारम्भ उसके बाद वाले रेल मंत्री श्री नीतिश कुमार ने किया था। उसके बाद मैंने लालू प्रसाद जी से प्रार्थना की तो उन्होंने अद्यतन सर्वे के आदेश दिए थे। मेरी जानकारी के अनुसार यह सर्वे हो चुका है। यह मांग हमारी लम्बे समय से चल रही है कि मध्य प्रदेश के उज्जैन से आगरा सोयत, सुखनेर झालावाड़ और रामगंज मण्डी तक एक नई रेल लाइन डाली जाए। इस बीच में रामगंज मण्डी से भोपाल के लिए एक नई रेल लाइन स्वीकृत हुई थी उसने झालावाड़ को कनेक्ट कर दिया है। अब केवल झालावाड़ से उज्जैन के बीच में नई रेल लाइन डालने की आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि आपके आदेशानुसार अद्यतन सर्वे हो गया है इसलिए आप इस दिशा में शीघ्र स्वीकृति की कार्यवाही करने तो उचित होगा।

महोदय, उज्जैन, इंदौर वाया देवास और देवास से मवसी, मवसी से शाजापुर, सारंगपुर और गुना, बीना तक की रेल लाइनों का दोहरीकरण और विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। इन्दौर उज्जैन के बीच में बहुत अधिक आवागमन है, लेकिन दोहरीकरण और विद्युतीकरण नहीं है। वैसे ही देवास से मवसी, मवसी से शाजापुर सारंगपुर और गुना बीना के बीच में दोहरीकरण और विद्युतीकरण नहीं है, यह भी करने की आवश्यकता है।

इन्दौर में यात्री गाड़ियों की संख्या अधिक है, यात्रियों की संख्या भी बहुत अधिक है। वहां पर प्लेटफॉर्म पर्याप्त नहीं हैं, उस कारण से यात्री गाड़ी आवागमन में भारी कठिनाई होती है। ऐसी स्थिति में वहां 1-2 पास के और स्टेशन डैवलप करने की आवश्यकता है। उनमें एक तो राजेन्द्रनगर हो सकता है और दूसरा पास में देवास शहर हो सकता है। देवास

एक औद्योगिक शहर है और इन्दौर से लगा हुआ है। बहुत से उद्योगपति इन्दौर जाकर ट्रेन पकड़ते हैं। यात्रियों को जो सुविधाएं रेलवे स्टेशन देवास पर होनी चाहिए, उसमें पर्याप्त सुविधाएं नहीं होने के कारण मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि देवास रेलवे स्टेशन को डेवलप किया जाये, ए ग्रेड का स्टेशन बनाया जाये, आदर्श स्टेशन के लिए उसकी स्वीकृति की जाये। वहां अभी एक प्लेटफॉर्म ऐसा है, जो पर्याप्त लम्बाई का है। दो नं. प्लेटफॉर्म बहुत छोटा है, जबकि 21 डिब्बे की यात्री गाड़ियां और 24 डिब्बे तक की यात्री गाड़ियां तक वहां आती जाती हैं। जब ट्रेन खड़ी होती है तो डिब्बे प्लेटफॉर्म से बाहर होते हैं और यात्रियों को चढ़ने-उतरने में काफी कठिनाई होती है। इससे कई बार दुर्घटनाएं भी हुई हैं, इसलिए यह काम करने की भी आवश्यकता है।

मैं कुछ ऐसी मांग भी करना चाहता हूँ, जो आम यात्रियों के लिए है। माननीय मंत्री जी ने बहुत सारी एक्सप्रेस गाड़ियों को सुपरफास्ट गाड़ी का दर्जा दे दिया और सुपरफास्ट चार्ज उनसे लिया जा रहा है। परन्तु मैं दो गाड़ियों का उदाहरण देता हूँ, जिनकी स्पीड 65-70 किलोमीटर प्रति घंटे से ज्यादा नहीं है। माननीय रेल राज्य मंत्री राठवा साहब भी उस गाड़ी में कई बार यात्रा करते हैं। उनमें से एक पश्चिम एक्सप्रेस है, जो नागदा से चलती है। 700 किलोमीटर की दूरी के लिए वह 12 घंटे लेती है। वह मथुरा सुबह सात बजे आ जाती है और मथुरा से दिल्ली 3.5 घंटे में आती है, जबकि दूसरी गाड़ियां मथुरा से दिल्ली पौने दो घंटे, दो घंटे या सवा दो घंटे में आ जाती हैं। या तो उसे सुपरफास्ट गाड़ी से विथड्र करें या उसको स्पीड अप करें। ठीक इसी प्रकार से एक बहुत पुरानी ट्रेन है, पहले उसका नाम फ्रिंटर गेल था, आजकल वह गोल्डन टैम्पल के नाम से जानी जा रही है। गोल्डन टैम्पल एक्सप्रेस मुम्बई से अमृतसर तक जाती है, इसकी स्पीड भी, जैसा मैंने पश्चिम एक्सप्रेस का वर्णन किया, वैसी की वैसी ही है। इसको भी स्पीड अप करने की आवश्यकता है, नहीं तो सुपरफास्ट चार्ज नहीं लेना चाहिए। यात्रियों के साथ वह अन्याय होगा। एक जम्मू तवी सुपरफास्ट गाड़ी चलती है, उसकी भी यही स्थिति है। इस गाड़ी में इतनी गंदगी रहती है और इसमें प्राइवेट ठेकेदार के माध्यम से बैडरोल देने की व्यवस्था है। बैडरोल इतने गंदे हैं कि माननीय रेल मंत्री जी अचानक कभी अपने किसी आदमी से उसका निरीक्षण करा लेंगे तो शायद मैं सोचता हूँ कि उस ठेकेदार को तुरन्त सर्पेंड कर देंगे और सरकारी अधिकारियों के खिलाफ भी कार्रवाई करेंगे। वह ट्रेन चार दिन स्वराज एक्सप्रेस के नाम से चलती है, एक दिन जम्मू तवी-हापा, एक दिन जम्मू तवी-ओखा और एक दिन जम्मू तवी-राजकोट के नाम से चलती है। इन सब गाड़ियों में गंदगी और खराब बैडरोल मिलते हैं। इसको ठीक करवाने की आवश्यकता है।

इन्दौर भोपाल इन्दौर के बीच में एक इंटरसिटी ट्रेन चलती है। इन्दौर औद्योगिक और व्यापारिक राजधानी के रूप में जाना जाता है, बहुत से यात्री इन्दौर जाते हैं, पर उस ट्रेन को शुजातपुर जैसे महत्वपूर्ण ए ग्रेड की आय देने वाले रेलवे स्टेशन पर, जो उज्जैन और भोपाल के बीच में है, स्टॉपेज नहीं है, वहां इसका स्टॉपेज देने की आवश्यकता है।

मेरा एक और अनुरोध है कि जो पेंडिंग योजनाएं हैं, नई रेलवे लाइन स्वीकृत करने की या नई रेलवे लाइन स्वीकृत की हैं, उसका काम करने की भी बहुत बड़ी आवश्यकता है, जैसे इन्दौर से दाहोद नई लाइन, यह माधवराव सिंधिया जी के टाइम से वह स्वीकृत है। वहां बजट प्रावधान भी होता है, पर वह नहीं के बराबर होता है। इस बार भी यही स्थिति है। मैं अनुरोध करना चाहता हूँ कि इंदौर से दाहोद नयी रेल लाइन का काम शीघ्रतापूर्वक पूरा कराने के लिए, तेज गति काम कराया जाए। रतलाम से इंदौर मीटर-गेज लाइन है। इंदौर बहुत ही महत्वपूर्ण स्टेशन है। वहां से थोड़ा सा आगे जाएंगे, तो खंडवा की बड़ी लाइन आती है। अगर रतलाम से इंदौर और इंदौर से खंडवा मीटर-गेज लाइन को ब्रूडगेज लाइन में परिवर्तित कर देंगे, तो यह चारों तरफ से जुड़ जाएगा और यात्रियों को इधर-उधर से घूमकर लंबी यात्रा नहीं करनी पड़ेगी। अगर आप इसके लिए स्वीकृति दे देंगे, तो उत्तम होगा।

महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि आज भी यात्री असुरक्षा की भावना से ग्रस्त हैं। दुर्घटनाएं बढ़ती जा रही हैं। इस दिशा में भी मंत्री महोदय जल्दी से जल्दी कारगर कदम उठाएं। रेल जो भारत की रीढ़ की हड्डी है या यह कहें कि समानांतर सरकार के रूप में रेल मंत्रालय काम करता है, इसलिए इन सब बातों को ठीक करने की आवश्यकता है। आप गाड़ियों की स्पीड अप करें और इसके साथ ही साथ तेज गति से चलने वाली गाड़ी भी चलाने की व्यवस्था करेंगे, तो अच्छा होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ, ।

SHRI M. APPADURAI (TENKASI) : Sir, I would like to bring to the notice of Hon. Minister of Railways some of the demands based on the needs felt for long by the people of my constituency while I take part in this discussion on Supplementary Demands for Grants for the Railways.

At the outset, I would like to thank heartily your kind gesture of making Pothigai Express running between Tenkasi and Chennai a daily train paying heed to the long pending demand from the people of my Tenkasi constituency. At this juncture, I would like to bring to your notice that the 7 kms. long gauge conversion work between Tenkasi and Shencotah has been completed. I would request you to complete the formalities like inspection and so on and to run the Pothigai Express between Shencotah and Chennai soon.

Considering the fact that Courtallam attracts foreign tourists and also VIPs and dignitaries apart from inland tourists from several parts of the country, I urge upon you to provide a first-class AC compartment to Pothigai Super-fast Express Train.

I would also like to urge upon you to take up the rail over bridge work at Tenkasi. There is a need for an ROB near Puliয়ারai. Everyday, about thousand lorries and trucks carry loads of goods to and from between Tuticorin Port and places in Kerala like Kollam and Thiruvananthapuram. This has resulted in congestion and making NH-208 a very busy road. This has resulted in making the 'S' bend, near there, an accident prone area. Hence, the people of my constituency have been taking up with the Railway Authorities to construct immediately an ROB in Quilon-Thirumangalam National Highways No.208 at Puliয়ারai in Nellai District, Tamilnadu.

I would like to draw your attention that a feasibility study was conducted near 'S' bend in NH-208 for the construction of ROB and the General Alignment Drawing along with Feasibility Study Report has been sent to the Southern Railway Headquarters. It has been estimated that the cost of the project shall not cross Rs.16 to Rs.18 crores. Hence, I would like to impress upon you that necessary action may be initiated to construct a ROB at Km 83/10 at Puliyarai which will greatly benefit both the Kerala and Tamilnadu while contributing to the economic growth of these States. The parking charges at Tenkasi railway station may be reduced from Rs.200 and Rs.2,500 to Rs.100 and Rs.500 for two wheelers and four wheelers respectively. This has to be done considering the fact that an increase in the arrival of passengers who visit Courtallam Falls can be witnessed only for about four months in a year.

I would like to urge upon you that gauge conversion work between Tirunelveli & Cheranmahadevi and Ambasamudram & Tenkasi must be taken up. I would like to point out that there is a need to speed up the gauge conversion work which is going on at a snail's pace between Tiruchendur and Tirunelveli. Valliyur is an important commercial centre in Tirunelveli district, hence, you may consider providing a stoppage to all the trains passing by Valliyur.

Tuticorin, an upcoming industrial town, would be emerging as an internationally renowned port city by the time when Sethusamudram Project is completed. As the town is growing further and further, the Railway catering facility and rooms for sojourn must be modernized and enhanced further.

Pearl City Express running between Chennai and Tuticorin are running for long with old coaches. Steps may be taken to provide new integral coaches to this train. An express train that was operational between Tuticorin and Coimbatore must be reintroduced. I would like to thank Railway Administration for taking effective steps to expedite the third gate ROB work in Tuticorin town. Considering the increasing traffic congestion in Tuticorin town, similar work may be taken up at the first and second gates too. Enough number of staff may be provided to ensure three shifts of duty at the three reservation counters in Tuticorin Railway Station to help overcome passenger crowd and the felt need. The entire platform may be covered with roof. Currently, a length of just three coaches has been covered with the existing roof structure. Waiting-room facilities for the second-class passengers may be enhanced. A railway line between Ramanathapuram & Kanyakumari via Sayalkudi, Tuticorin and Tiruchendur may be laid meeting the long pending demands of the people in those areas.

Thousands of passengers throng Tirunelveli railway junction every day. There are also daily commuters, the employees working both in the Government and private sectors among them. Hence, there is a need to improve the parking facility for two wheelers. Air-conditioned rest rooms for VIPs may be provided in Tirunelveli railway junction in a similar fashion like that of Madurai junction. The western entrance of Tirunelveli junction may be provided with platform ticket counters also while operating the advance reservation counters from 0800 hrs. to 2000 hrs. Pedestrian over bridge may be constructed from the VIP parking area to go to platforms directly. This will help the public in general and other passengers coming from the parking slots in Tirunelveli Junction.

After about 60 years only now you find some new changes in the functioning of Railways and railway stations in Tamilnadu. Perambalur district is among the backward districts in the State of Tamilnadu, hence, I urge upon you to lay a new railway line between Salem & Kumbakonam via Jayankondam, Ariyalur, Perambalur, Viragalur and Athur. This 150 kms. broad gauge railway line would give an impetus to economic and industrial growth there. Chennai – Tuticorin doubling of track and a dedicated Freight Corridor must be taken up at the earliest. Laying of double line between Madurai and Dindigul may be taken up on a warfooting. This would greatly help save travel time and traveling public who travel from southern districts.

Chennai – Perambur Integral Coach Factory has got infrastructure to manufacture modern railway coaches. Most of the spare parts are being purchased from outside. When ICF was manufacturing railway coaches entirely on its own, the life span of those coaches used to be 25 years. Now, because of this outsourcing, the life span of these coaches has been reduced to 15 years. Even essential components linked to safety of the coaches are being procured from the open market. Buying of spare parts and original equipment from the open market leads to increase in cost of production. 1480 coaches per year is the target fixed for now and the employee strength should also be matchingly increased.

Escalators may be provided in Tambaram station also like Egmore railway station in Chennai. Sub-urban trains with nine coaches must have twelve coaches instead to help avoid congestion that cause inconvenience to passengers. Near Perungalathur railway station there are two level crossings. Considering the industrial growth there and the increased traffic, the railways may go in for constructing road over bridge there.

Requesting you to streamline the railway operation by way of running trains in time while ensuring safety measures, especially near unmanned level crossings, let me conclude my speech extending my support to the Supplementary Demands for Grants for Railways. Last but not the least, let me reiterate the need to make operational soon the Salem Railway Division.

श्री रमेश दूबे (मिर्जापुर) : महोदय, मैं रेलवे की अनुदान की पूरक मांग वर्ष 2007-08 का समर्थन करते हुए निम्नलिखित बातों की तरफ ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ-

1. उत्तर रेलवे के सुरियावा-जंघई स्टेशन के बीच में कोई रेलवे क्रॉसिंग न होने के कारण लोगों को 15-20 किलोमीटर की दूरी तय करके जाना पड़ता है। इसलिए रेलवे क्रॉसिंग(फाटक) खम्भा नं. 836/12 पास बनाने की आवश्यकता है।
2. वाराणसी-जंघई-पूतापगढ़ से लखनऊ तक की रेलवे लाइन सिंगल है। इसे डबल करने की आवश्यकता है।
3. मीरजापुर-जौनपुर बाइपास मार्ग पर (भदोही रेलवे स्टेशन) ओवरब्रिज बनाने की आवश्यकता है।
4. भदोही से नई दिल्ली के लिए सबसे अधिक सुविधाजनक ट्रेन पूरवा एक्सप्रेस है। इसे भदोही रोकना आवश्यक है, क्योंकि भदोही कारपेटी सिटी के नाम से जानी जाती है। विदेशी व्यापारियों के लिए पूरवा को भदोही रोकने से क्षेत्र के लोगों की दिल्ली यात्रा सुविधाजनक होगी।
5. वाराणसी-जंघई के बीच शटल ट्रेन चलाई जाए, ताकि वाराणसी से काम करने वाले लोगों एवं व्यापारियों के लिए समय से आनेजाने की सुविधा होने से इस विभाग का व्यापार बढ़ेगा और विकास भी होगा।
6. माधवसिंह स्टेशन के पास मिरजापुर-भदोही मार्ग पर एक ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए।
7. इलाहाबाद-वाराणसी रेलवे मार्ग से कोलकाता के लिए ट्रेन की सुविधा करनी चाहिए।

* The speech was laid on the Table .

श्री जय प्रकाश (हिसार) : महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक अनुदान मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इसमें कोई दोराय नहीं है कि यूपीए सरकार बनने के बाद रेल मंत्रालय का जो लचर हांवा था, उसे लालू प्रसाद यादव जी ने अपने सहयोगियों के सहयोग से स्ट्रीम लाइन में लाने का काम ही नहीं किया, बल्कि आज भारतीय रेलवे में आम गरीब आदमी सफर करना पसन्द करता है, इसके लिए मैं रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ।

रेल विभाग ने बहुत सी परियोजनाएं पूरे देश में चलाने का काम किया, लेकिन मैं लालू प्रसाद यादव जी से एक निवेदन करना चाहूंगा कि हरियाणा प्रदेश और मेरे संसदीय क्षेत्र में बड़ौदा एक ऐसा गांव है, जहां पूरे देश के जैनी लोग दर्शन के लिए आते हैं। वह जैनीयों का बहुत बड़ा तीर्थस्थान है। इसलिए बड़ौदा को रेलवे स्टेशन बनाया जाय। यह जीन्द के नजदीक पड़ता है। यह वहां से 7 किलोमीटर दूरी पर है। कई बार हमने विभागीय कर्मचारियों और अधिकारियों से पत्र-व्यवहार किया, लेकिन बार-बार एक बात कहकर वे उसमें रूकावट डालने की कोशिश करते हैं कि इसकी दूरी ज्यादा है, जबकि यह 7 किलोमीटर पड़ता है। मेरी मांग है कि दिल्ली-भटिंडा रेलवे लाइन के ऊपर बड़ौदा में रेलवे स्टेशन बनाया जाए। हमारे इलाके में बहुत से अनमैंड फाटक हैं, जहां दुर्घटनाएं घटती हैं। एक गांव शेड़ीमसानिया है, जो जीन्द और जाखल के बीच में पड़ता है। दिल्ली-भटिंडा रेलवे लाइन के दोहरीकरण का काम शुरू हो गया। वहां अनमैंड फाटक है। हमारे हरियाणा प्रदेश में कृषि पर आधारित बहुत सारा काम है। किसानों के आधे खेत लाइन के इधर हैं और आधे खेत उधर हैं। जब पशु सुबह और शाम खेत में जाते और आते हैं, तो रेलवे से दुर्घटना घटती है। इसमें पशु मरते हैं और इन्सान भी मरते हैं। माननीय रेल मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि वहां जो मानव रहित फाटक है, उसे मानव सहित फाटक बना दिया जाए, ताकि हर वर्ष जो बीस से पच्चीस के लगभग पशु और इन्सान कटते हैं, वह दुर्घटना न हो।

तीसरी बात, जीन्द जंक्शन बहुत पुराना जंक्शन है। वहां लोको बहुत पहले से थी, जब कोयले से इंजन चलते थे। वहां लगभग 20 गांव हैं। वह गन्ने का इलाका है। वहां एक

रेलवे फाटक बना दिया गया। एक सड़क हरियाणा प्रदेश की सरकार ने बनायी है, जहां रेलवे लाइन से इधर भी सड़क है और उधर भी है। यदि वहां मानव सहित फाटक बना दिया जाए, तो 20-25 गांव के लोगों को सुगर मिल में गन्ना ले जाने के लिए बड़ी राहत मिलेगी। मैं बताना चाहूंगा कि यह जीन्द से 4 किलोमीटर पर है, जो जुलानी और सुगर मिल को जोड़ने का काम करती है। हरियाणा प्रदेश की सरकार इस देश में पहली सरकार है, जिसने रेलवे लाइन बिछवाने के लिए पहले भी रेल मंत्रालय को पैसा दिया। एक दूसरी परियोजना जीन्द-सोनीपत रेलवे लाइन की है, जिसका पैसा जमा करने के लिए हमारे मुख्यमंत्री ने रेलवे विभाग को पत्र ही नहीं लिखा है, बल्कि हम पैसा देने के लिए भी तैयार हैं। मुझे बड़े खेद के साथ कहना पड़ता है कि जब आधा पैसा प्रदेश सरकार देती है उसके बावजूद अभी तक रेलवे ने कोई काम शुरू नहीं किया। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि राजनीतिक लोग बयान देते हैं कि रेलवे मंत्रालय ने भारत सरकार के अनुरोध पर यह मंजूरी दे दी है, लेकिन यदि रेलवे के एक बहुत कनिष्ठ अधिकारी जाकर यह कहें कि ऐसा कुछ विचाराधीन नहीं है, तो इससे जनप्रतिनिधियों की भावनाओं को ठेस ही नहीं पहुंचती, उनकी डीफेंशन नहीं, बल्कि आम आदमी कहता है कि आपके एमपी कैसे हैं जो बयान देते हैं, लेकिन विभागीय कर्मचारी कहते हैं कि ऐसा कुछ प्रवधान नहीं है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि ऐसे अनुशासनहीन अधिकारियों, कर्मचारियों के ऊपर पाबंदी लगाई जाए जो जनप्रतिनिधियों के बयान के ऊपर अपना बयान देने का काम करते हैं।

जींद हरियाणा प्रदेश के मध्य में है। जींद से चंडीगढ़ तक एक रेल चलाई जाए। रेलवे लाइन बनी हुई है, केवल रेल चालानी है। यदि जींद से चंडीगढ़ तक रेल चला दी जाए तो हरियाणा प्रदेश के 5-6 जिलों को उसका फायदा होगा। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जींद से चंडीगढ़ वाया निर्वाणा, कुरुक्षेत्र, अम्बाला एक रेल चलाई जाए, चंडीगढ़ हमारी राजधानी है।

जींद में दूध का एक बहुत बड़ा प्लांट है। वहां नेशनल हाईवे नम्बर 71 है। वह रेलवे स्टेशन के साथ है। जींद जंक्शन है और वहां दो-तीन रेलवे लाइन हैं। वहां घंटों तक फाटक बंद रहता है, खासकर दूध लेने वालों और वापिस आने वाले लोगों को बहुत दुविधा होती है। मैं रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि जींद के वीटा मिलक प्लांट के साथ एक आरओबी बनाया जाए। उसके लिए हरियाणा प्रदेश सरकार अपने हिस्से का पैसा देने के लिए तैयार है। मैं इस बात को हर सेशन में कहता हूँ, लेकिन आज तक इस मामले को प्राथमिकता के आधार पर नहीं लिया गया जो बहुत खेद का विषय है।

जींद से भटिंडा तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण का काम लगभग पूरा हो चुका है। यदि साथ ही उसका विद्युतीकरण भी कर दिया जाए तो रेल मंत्री जी की बहुत मेहरबानी होगी।

जींद से पानीपत एक रेलवे लाइन जाती है। वहां पर हमारे इलाके के किसानों, मजदूरों और ग्रामीण भाइयों ने रेलवे हॉल्ट का स्टेशन भी बना दिया है। लोगों ने बिल्डिंग बनाकर दी है, जनता ने प्लेटफॉर्म बनाया है, लेकिन दो वर्ष पहले वहां जीएम साहब गए थे और यह कहकर आए थे कि यदि आप यहां बिल्डिंग बना देंगे तो हम रेल हॉल्ट करवा देंगे। लेकिन अब तक वहां रेल नहीं रुकती। जींद से पानीपत रेलवे लाइन के ऊपर सुंदरपुर एक गांव है, जो जींद से आठ किलोमीटर की दूरी पर पड़ता है। यदि इस कार्य को कर दिया जाए तो दस गांवों के लोगों को इसका लाभ होगा। वहां हॉल्ट बनाया जाए।

जींद हिसार से जाखल एक रेलवे लाइन है। वहां राजली एक गांव है। वहां अनमैन्ड फाटक है। यदि उस अनमैन्ड फाटक को 500 मीटर दूसरी तरफ कर दिया जाए तो 3-4 गांवों का जो रास्ता बंद पड़ा है, वह खुल जाएगा। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि उस फाटक को वहां से स्थानान्तरित कर दिया जाए।

बुगाना में बहुत पहले से लाहोट था। वह भी हिसार-जाखल रेलवे लाइन के ऊपर पड़ता है। लेकिन पिछली सरकार ने उसे बंद कर दिया था। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि उसे दुबारा चलाया जाए।

हंसी से रोहतक यदि रेलवे लाइन बिछा दी जाए तो हिसार से दिल्ली का रास्ता सीधा हो जाएगा। हिसार को यूपीए सरकार ने मेगा सिटी घोषित किया है। यदि यह किया जाएगा तभी मेगा सिटी का फायदा तभी होगा। अभी हमें वाया भिवानी या रिवाड़ी जाना पड़ता है। यदि केवल 30 किलोमीटर रास्ता जोड़ दिया जाए तो दिल्ली से हिसार सीधा रेलवे मार्ग बन सकता है। जींद बहुत ही ऐतिहासिक जगह है। लालू जी ने पूरे देश में जगह-जगह आदर्श स्टेशन बनाए हैं। जींद को भी आदर्श स्टेशन घोषित किया जाए।

श्री रामजीलाल सुमन (फ़िरोज़ाबाद) : महोदय, सरकार ने वर्ष 2007-08 के रेल बजट के अतिरिक्त 27000.05 लाख रुपए की मांग सदन से की है। चार माह पूर्व रेल मंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया था, जिसमें हर साल का लेखा-जोखा था। इन अनुदानों की मांगों का मतलब है कि हमारे अनुमान सही नहीं थे और सरकार ने सूझबूझ का परिचय नहीं दिया है। इस बजट में 38 परियोजनाएं हैं, जिसमें एक भारी भरकम रकम खर्च होनी है और सरकार इन परियोजनाओं को तत्काल प्रारम्भ करने की आवश्यकता महसूस करती है। जिस प्रकार इन परियोजनाओं के लिए धनराशि मांगी गई है, उससे स्पष्ट है कि निकट भविष्य में ये परियोजनाएं पूरी होने वाली नहीं हैं। मैं यह भी जानना चाहूंगा कि इन परियोजनाओं के वचन का क्या मापदंड है, किन मापदंडों के तहत इन परियोजनाओं को चुना गया है।

महोदय, सैंकड़ों की संख्या में रेलवे की परियोजनाएं लम्बित हैं और इन योजनाओं के पूरा होने की कोई आशा नहीं है। इन पर 40 हजार करोड़ रुपए के व्यय का आकलन है। अभी माननीय सदस्य धूमल जी ने कहा था कि हिमाचल प्रदेश में एक परियोजना 1973 में शुरू की गई थी, लेकिन आज तक पूरी नहीं हुई। उत्तर प्रदेश में आगरा-इटावा रेलवे मार्ग की शुरुआत 1999 में हुई थी, जिसकी अनुमानित लागत 214 करोड़ रुपए थी। अभी 8 वर्ष व्यतीत हो चुके हैं। लगभग 50 करोड़ रुपया ही इस परियोजना पर अवमुक्त किया गया है। परियोजनाओं को पूरा करने का कोई समयबद्ध कार्यक्रम सरकार के पास नहीं है। इन परियोजनाओं में राज्य की भी भागीदारी होती है। परियोजनाएं बनाते समय राज्यों को विश्वास में नहीं लिया जाता है। राज्यों की स्थिति क्या है, आप स्वयं इसे भलीभांति जानते हैं, क्योंकि आप लम्बे समय तक बिहार के मुख्यमंत्री रहे हैं। राज्यों की वित्तीय स्थिति ठीक होने के कारण भी परियोजनाओं में विलम्ब होता है, इसलिए इन परियोजनाओं का वहन पूरा रेल मंत्रालय को करना चाहिए। रेलवे ने परियोजनाओं के निर्माण एवं रेलवे के संवाहन हेतु एक नया नुस्खा शुरू किया है कि पब्लिक एवं प्राइवेट संस्थाएं मिल कर रेलवे के काम को गति देंगे। सरकार का पहला दायित्व समाज के हित में कार्य करना है, जबकि निजी क्षेत्र का पहला काम निजी लाभ कमाना है। दोनों के उद्देश्य अलग-अलग दिशाओं में जाते हैं। यह निश्चित रूप से एक विचारणीय प्श्न है।

यात्रियों की सुरक्षा रेलवे का प्रथम दायित्व है। अभी हाल में रेलवे बोर्ड ने यात्रियों के लिए बीमा कम्पनियों को आमंत्रित किया है। 16 मिलियन यात्री रेल में रोज सफर करते हैं, इसका प्रीमियम इतनी बड़ी

रकम है कि कोई भी बीमा कम्पनी इस काम को करने हेतु आकर्षित हो सकती है और तमाम कम्पनियां रेलवे के दरवाजे पर दस्तक दे रही हैं। सरकार स्वीकार करती है कि दुर्घटनाएं होती हैं। रेल मंत्री को प्रयास करना चाहिए कि रेल दुर्घटना मुक्त बने।

DR. TUSHAR A. CHAUDHARY (MANDVI): I rise to support the railway ministry for their supplementary demands for grants. However I would like to draw the attention of hon'ble railway minister regarding the railway crossing on N.H.-6 at GANGADHRA between Surat & Navapur. Sir, I have raised this matter twice under rule 377. The condition of the road at above mentioned crossing is very much bad. Once minister gave me the reply that road has been repaired but actually after getting minister's reply actual work started. So the concerned officers are misguiding even ministers. Sir, Let me talk about yesterday's incidence at that crossing, due to bad condition of road one girl died on the spot on 22-08-2007. Because of that people got irritated and they have obstructed the railway traffic for three hours. So my humble request to hon'ble minister is to pass the order to repair the road at this particular crossing as early as possible and prevent the mishappening & death of the people.

* The speech was laid on the Table .

मो. मुक्तिम (डुमरियागंज) : सभापति महोदय, मैं वर्ष 2007-08 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांग (रेल) का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं बहुत कम समय में अपनी बात रखना चाहूँगा। मैं माननीय रेल मंत्री जी को आपके माध्यम से यह अवगत करना चाहूँगा कि गोरखपुर-गोंडा एक लूप लाइन है, जो बहुत पहले से ब्रूडगेज में स्वीकृत है। इसके पुल वगैरह का काम हो गया है लेकिन रेल लाइन बिछाने का काम अभी तक नहीं हुआ है।

एक पूंज का जवाब देते हुए माननीय मंत्री जी ने कहा था कि यह कार्य वर्ष 2007-08 तक पूरा कर लिया जायेगा। लेकिन मैं समझता हूँ कि उसका कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। ऐसा लगता है कि इस कार्य को पूरा होने में काफी समय लगेगा। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा कि गोरखपुर-गोंडा लूप लाइन का काम जो बहुत धीमी गति से चल रहा है, उसको तेज गति से चलाकर जल्द पूरा करने की कृपा करें।

दूसरा, बहुत लम्बे समय से हमारे इलाके में सहजनवा से होकर बलरामपुर तक नयी रेल लाइन बिछाने की मांग हो रही है। इसका बहुत पहले सर्वे भी कराया गया था। मैंने भी इस बारे में एक बार पूंज पूछा था। लेकिन उस पर अभी कोई काम नहीं हुआ। मैं माननीय मंत्री जी से चाहूँगा कि सहजनवा से मेहदावल, बांसी, डुमरियागंज, उतरोला होकर बलरामपुर तक नयी रेल लाइन, जो बहुत पुरानी प्रस्तावित है और जिसका एक बार सर्वे भी हो चुका है, उसका नये सिरे से सर्वे कराकर काम शुरू करने का कष्ट करें।

तीसरा, गोंडा से गोरखपुर जो लाइन जाती है, जैसा कि माननीय सभापति महोदय, आपने भी अपने भाषण में कहा है कि इसके दोहरीकरण का कार्य चल रहा है। लेकिन गोंडा से आगे गोरखपुर तक इसका काम बहुत धीमी गति से चल रहा है जिसके कारण आये दिन ट्रेनों लेट हुआ करती हैं। इस काम को आप थोड़ा तेज गति से करेंगे, तो गोरखपुर तक दोहरीकरण का काम जल्दी पूरा हो जायेगा और उधर से आने वाली ट्रेनों में जो विलंब होता है, शायद वह नहीं होगा। इसलिए मैं निवेदन करूँगा कि यह काम भी आप बहुत तेजी से करा दें ताकि गोंडा से गोरखपुर के दोहरीकरण का काम जो अधूरा पड़ा है, वह पूरा हो जाये।

इसके साथ-साथ मैं माननीय मंत्री से यह भी कहना चाहूँगा कि वैशाली ट्रेन वीआईपी ट्रेन है। उस इलाके के सभी सांसद, सभापति महोदय, आप भी प्रायः उसी ट्रेन से आते हैं। मैं समझता हूँ कि शिवान से लेकर देवरिया, गोरखपुर और गोंडा, बाराबंकी तक के सभी सांसद उसी ट्रेन से आते हैं। उसमें खान-पान की जो व्यवस्था है, उससे आप भली-भांति परिचित होंगे। उसमें बहुत खराब क्वालिटी का खाना मिलता है। जो बेडरोल और तकिया दिया जाता है, मैं समझता हूँ कि अगर हम करवट लेंगे, तो तकिये से नीचे सिर चला जायेगा, यानी बहुत छोटी तकिया दी जाती है। जो बेडरोल दिये जाते हैं, उनकी धुलाई सही ढंग से नहीं हो पाती। अगर आप टॉवल को झाड़ेंगे तो उससे डस्ट निकलती है। इसलिए उस पर भी ध्यान देने की जरूरत है।

माननीय सभापति महोदय, मैं एक चीज और आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि हमारे जिले सिद्धार्थ नगर, बस्ती, गोंडा, बाराबंकी, संत कबीर नगर इलाके के काफी लोग मुम्बई में रहते हैं। गोरखपुर से लखनऊ होकर मुम्बई के लिए केवल दो ट्रेनों चलती हैं जिससे आये दिन हमारे इन इलाकों के तमाम यात्रियों को काफी असुविधा होती है। मैंने एक बार पहले भी माननीय मंत्री जी को पत्र लिखा था कि गोरखपुर से वाया लखनऊ एक सुपरफास्ट ट्रेन मुम्बई चलाई जाये ताकि उस इलाके के यात्रियों को सुविधा मिले।

इन्हीं बातों के साथ मैं उम्मीद करता हूँ कि मैंने जो मांगें रखी हैं, माननीय मंत्री जी उस पर विचार करेंगे। आपने जो अनुदानों की अनुपूरक मांगें रखी हैं, मैं उसका समर्थन करता हूँ।

SHRI SANAT KUMAR MANDAL (JOYNAGAR): There are a number of on-going railway projects in the South Section of Sealdah Division under Eastern Railways. The doubling work of Sonarpur -Canning is on there. However, the Phase-I of the project i.e. Sonarpur to Ghutiarisheriff has been started seven years back and completed in the end of last year. The Phase-II i.e. Ghutiarisheriff to Canning is yet to be started. The delay in this regard is mainly due to inadequate budgetary allocation. Canning is the Gateway of Sundarbans-consisting the world's largest delta, National Park and Wildlife Sanctuary - attracting a huge number of tourists from inland as well as foreign countries. If the Government initiates implementing the proposal for making Sundarbans as an Eco-tourism Centre, it would be a place to be visited by the people from all over the world. In these circumstances, this doubling work between Sonarpur-Canning should be expedited with more budgetary allocations and the work should be speeded up. Also the extension of railway line from Canning to Sonkhali should be taken up by the Government as the Sonakhali would ease the tourists to reach the Sundarbans through railways at a nearest point. It is understood that a survey has been carried out to assess the feasibility of the line and the Government of West Bengal has also recommended for the economic viability of this railway line to the Railways.

From Canning, the marine products, vegetables, etc. of the Sundarbans region are reaching Kolkata for further transportation to various parts of the country as well as for exports to various countries. Also a huge number of school-going/college-going students and office-goers are commuting on the trains in this line daily. However, in the absence of double line, a lot of hardships being experienced by the people as well as business community of this area. They have to use the road transports which in turn affect the profits of the railways and also

* The speech was laid on the Table .

the poor people and business houses, who are to spend more money on road transportation. This doubling work would improve the overall economy of this Sundarbans region.

Also the Baruipur-Laksmikantpur doubling work is still at ground-zero level as no work has been started yet. Necessary budgetary allocations should be made for this work also for expeditious completion of this project.

I would like to urge upon the Hon'ble Railway Minister for expediting the railway projects, as mentioned above, pertaining to West Bengal by enhancing the Budgetary allocations to benefit the common man. So far, the budgetary allocations made by the Railways for the above mentioned projects were meager. Hence completion of these projects took a lot of time.

Thank you for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants on Railways for 2007-08. With these words I conclude.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Sir, I support this motion moved by the hon. Railway Minister.

For the last three years, the Railway Ministry has taken various measures to make the Railways a profitable public undertaking. I really congratulate the hon. Railway Minister and the Railway Ministry.

Sir, we know that the Indian Railway is a vast public undertaking and it gives employment to a majority of the people. The character of the Indian Railway is the public participation and it has a social obligation also. [\[r26\]](#)

16.00 hrs

Really, Indian Railways are the symbol of the national integration. So, I would request the Government to maintain this character and nature, and also to strengthen it. That is really the secret of the success of the Indian Railways. It has a very vast infrastructure even worldwide. At the same time, I fear, I suspect that some of the policy decisions taken by the Railways may lead to privatisation and it is a sign of globalisation also.

Railways have taken the decision to construct the Dedicated Freight Corridor. Of course it is a good decision, but I do not know why – with a huge profit, Railways along with the public undertakings can take it – it is left to the PPP, that is the Public-Private Partnership. The Standing Committee on Railways has already requested and suggested the Railway Board to review the functioning of the IRCTC. As stated by other Members, it has become an outsourcing agency now. A large number of existing contractors are removed and thousands of the workers are thrown out. It is true in the case of the catering service as well as the porters in the Railways. We have to raise the efficiency of the Railways. The total strength of the Railways was 17 lakhs a few years back but now it is reduced to 14 lakhs. The answer may be that we are going for downsizing with computerisation. We introduced a large number of trains and we have a very good network. So, it is not possible to maintain the safety and smooth functioning of the Railway by reducing the staff strength. I think that there are 2 lakh vacant posts. In 'C' Category, it comes to about 1,26,000 posts; in 'D' Category, it comes to about 40,000. As a result of reduction in the staff, the running staff has to work at least 12 to 14 hours. You see that ten hours are admitted by the Railways with the loco running staff. As a result of the new policy, a number of persons are thrown out. I think, our *Lalu ji*, who has so much concern about our poor people, will consider this issue mainly.

Sir, the tele-density in every State and in every Division is increasing because Railways have become a common man's transport facility, especially compared to the bus fares. So, they have to increase the facilities for the passengers. I would suggest, as stated by other Members earlier, that some of the States and some of the Divisions get this priority. We see that there is an imbalance in the development of the Railways, either of railway stations or of trains or of other facilities. So, we should take a balanced approach for the overall growth of the Indian Railways; otherwise it would really create problems in between the States and in between the different sections. Such attitude and approach has to be taken by the Ministry. I do not want to make any special mention about this because we have discussed many issues.

Sir, for the passenger amenities, in the last Railway Budget, Government had introduced many things. But, at the same time, as I stated earlier, we, the State of Kerala, are not getting such importance. We are getting only the old compartments and old things – if you go to almost all the trains, to all the stations – with regard to the roofing of the railway stations, platforms of the railway stations and the trains that are coming from different destinations. In this connection, I suggest to start new trains from Delhi and also from Mumbai and Bangalore because lakhs of Keralites are working, and the students are studying in the different cities of India. So, at least the Railways can start new trains from these cities.

The passenger trains are also very important. When *Velu ji* visited Kerala, when he came in my own constituency, he publicly announced that we would take initiative to start a new train from Mangalore to Calicut. That is a passenger train, inter-city train from Calicut to Mangalore but that is not yet implemented.

Sir, we have been asking for a Zone not for Kerala alone. The Rekha Committee and many other Committees had assessed the functioning of the Railways. You know it very well that it is a big concern, and the main work has been entrusted with the Railway Board and below that with the Zones and the Divisions. You kindly see the geographical positions as well as the administrative purposes of the Southern Railway. It is very big. It is not convenient to give facilities to all. So, I would request the hon. Minister of Railways to go through the proposal and please do not deny it at the very outset because this proposal is not for Kerala alone but it is also for Karnataka and Tamil Nadu including Palghat, Trivandrum, Salem and some parts of the Konkan Railway. So, the new Zone has become the necessity. We are not against creating new Zones or new Divisions but at the same time they should cover and benefit Kerala also.

Sir, Kerala is the tourist destination not only for the people of India but also for the people in the world. The State Government has been asking to start a tourist train from Kanyakumari to Goa because it also covers Tamil Nadu, Kerala and Karnataka. When people come to Kerala, they want to go to different destinations but we have no such facilities. That is why, at the beginning, I have said that there should be a balanced approach. Considering all these facts, this new Zone has to be considered.

There was a suggestion earlier to have a coach factory at Palghat as there is no big factory in Kerala. At Chertala, the Government has decided to have a coach factory but it has not yet started. That decision has to be implemented. Having a coach factory at Palghat is a long-pending demand of the people of Kerala. I think, that also needs to be considered favourably.

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

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : महोदय, मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के अन्तर्गत पड़ने वाली पुरानी रेललाइन तथा प्रस्तावित नई रेललाइन के सम्बन्ध में आपके माध्यम से माननीय रेलमन्त्री जी का ध्यान आकृष्ट करते हुए निम्नांकित मांग जनहित में रखना चाहता हूँ:

1. पिछले तीन वर्षों से हर वर्ष बजट भाषण के समय मैं मांग करता आ रहा हूँ कि पटना-गया रेलखंड में धीमी गति से हो रहे दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण के काम को आगामी छः महीने के अन्दर पूरा कराया जाए।
2. पटना-गया रेलखंड में यात्रियों की भारी भीड़ एवं भार को देखते हुए सुबह सात बजे से 10 बजे तक गया से पटना तक कम से कम दो नई ट्रेन्स चलाई जाएं तथा कम से कम दो डीएमयू ट्रेन्स का परिचालन किया जाए।

3. पटना-गया रेलखंड में मसौड़ी गुमटी एवं जहानाबाद-अरवला मोड़ के निकट रेललाइन के ऊपर पुल तथा सड़क निर्माण कराया जाए तथा तारेगना स्टेशन से पूरब से दक्षिण जाने वाले रास्ते को रेलवे की तरफ से पक्की सड़क का निर्माण कराया जाए तथा जहानाबाद स्टेशन के पश्चिम में रेलवे द्वारा पक्की सड़क का निर्माण कराया जाए।
4. बिट्टा-अनुग्रह नारायण रोड तक प्रस्तावित नई रेललाइन पर कार्य यथाशीघ्र प्रारंभ कराया जाए तथा इस्तामपुर से गया वाया हुलासगंज, खिजूसराय नई रेललाइन को स्वीकृति दी जाए।

* The speech was laid on the Table .

SHRI PRAHLAD JOSHI (DHARWAD NORTH): Mr. Chairman Sir, I thank you for giving me this opportunity.

Supplementary Demands for Grants is a routine course and it will definitely get the seal of this House. I would like to make a request to the hon. Minister of Railways that while presenting the Supplementary Demands for Grants (Railways) he should have taken into consideration the demands of the States.

Sir, I come from the State of Karnataka. Recently there was a discussion about the announcement of the Salem Division also in the House. For the last so many years, there was a demand for creation of the Gulbarga Division in Karnataka. Recently the Chief Minister of Karnataka and the Deputy Chief Minister of Karnataka have given a representation to the hon. Railway Minister for creating the Gulbarga Division, which is the headquarters of the so-called Hyderabad and Karnataka, and it consists of more than five districts. Major projects such as Mahboobnagar-Mundrabad, Gulbarga-Bidar are going on. All these projects are really to be given keen attention, and they are very much needed. The Committee headed by Nanjundappa, a renowned Economist of the State of Karnataka, studied the regional imbalance. That Committee made a clear-cut recommendation that there should be a Divisional Headquarters at Gulbarga to overcome the regional imbalance. In this context, the hon. Chief Minister gave representations many times to various Railway Ministers. I will request the hon. Minister of Railways to give attention to this proposal and kindly include it at least in the coming Budget, and also request him to make an announcement for the Divisional Headquarters at Gulbarga.

Another important demand is this. Hubli has become the South Western Railway headquarters and the upgradation of the platform is in the pipeline. The hon. Minister of State for Railways, Shri Velu has come to Hubli and laid the foundation stone for this Rs. 30 crore project for upgrading the South Western Railway Headquarters station to the level of the headquarters railway station.[\[R27\]](#)

[\[r28\]](#)

But unfortunately, so far, the work has not yet started. For this project of Rs. 30 crore, only Rs. 4 crore have been allotted. I would urge upon the hon. Minister to grant more funds to it and expedite the project. There is a huge demand for it. There is a need to have a lot more train facilities, but because of less number of platforms, it is not being possible. Your kind self had already laid the foundation stone. I would again request you to see that the work is expedited.

Sir, my third major demand is concerning Dharwad station. Dharwad is the biggest educational institution in the State of Karnataka. Originally, it was the headquarters of Southern Maharashtra Railways. This station is in a very shabby condition. Many a time, I have given representation to upgrade it. Here, again, I would request you Mr. Minister to upgrade it as a satellite station because Hubli-Dharwad is a twin city, and further facilities may be extended there.

Sir, in the same way, Hubli-Ankola line is also a long pending demand. I do not want to repeat the historical reasons for that; in all my Budget speeches, I had referred to it. Now, it is before the Central Empowerment Committee. As far as the forest clearance of this project is concerned, I would request the Ministry of Railways to make more efforts to get the clearance from the Ministry of Forests and Environment. It is an ambitious project, for which the former Prime Minister Shri Rajiv Gandhi also -- when he had come to inaugurate the sea bird recommended that this project be completed at the very early stage. Here, again, I would request the Railway Minister to take it for consideration.

Similarly, there are other pending projects also, viz., Gadag-Bagalkote Court. It is a long pending project. For the last 10 to 12 years, the gauge conversion is going on. Previously, when we asked, we were given the reply that the 'State Government has not paid the money.' But now, the State Government has paid the entire money. I would urge the hon. Minister of Railways to see that this project is completed, as you committed early, before December, 2007. It was a clear-cut commitment given to the people of that area that before December, 2007, this project is going to be completed. But recently, when I enquired, I came to know that because of the shortage of sleepers, the project is going to be delayed. I would request that such things should not happen. For so many years, people are waiting. Whatever amount was to be paid from the side of the State Government has already been made good of it after so much persuasion. Now, I would request the hon. Minister to kindly look into it for completion.

Then, there are Munirabad - Mehboob Nagar and Bidar-Gulbarga projects, which are also pending. These are also very important projects. They are not being given proper attention. I would request the hon. Minister to pay proper attention to these projects.

Then, I demand introduction of a new train from Hubli to Mumbai. It is also a long pending demand. I also demand a new train from Hubli to Bangalore. Then, Ranichannama 6589, 6590 is running late daily because it is going to Kolhapur. Originally, it was terminated at Miraj. Now, for the last one and half years, it has been terminated at Kolhapur. From Miraj to Kolhapur, daily, the train goes empty, without any passengers. Immediately after one hour, there is one more train from Miraj to Kolhapur. I do not know for what reason it is there. Last time also I referred this, but unfortunately, it is not being taken into consideration. Kindly go through your own sources and see whether the train is empty or not.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI PRAHLAD JOSHI : Sir, within a minute, I am concluding.

I am coming to another important issue. As far as the appointment of the Group D employees in the Railways is concerned, it is the request and desire in the whole of the country that the local people should be given preference. This is the demand from everywhere. Now, the South-Western Railways has called for the applications for filling up the Group D employees. There is an apprehension among the people that the local people would not be given due attention. I would, therefore, urge upon the hon. Minister to think on this aspect of giving preference to local people as a matter of policy.

Now, I am on my last point, on which, I hope, every Member would agree. As far as the RUBs and ROBs are concerned, you asked for the shares from the State Government or from the Local Self-Government. It was given. After getting that share also, the Railways are asking for maintenance charges! Ultimately, the Central Government and the State Governments put together, we are here for the public service. [r29]

[MSOffice30]

Sir, recently for one RUB, the Hubli-Dharwad Municipal Corporation has paid the entire amount but only the leeway and maintenance charge is not being finalized. As a matter of policy, this RUB and ROB have become safety hazards. I would request you to look into this.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): Hon. Chairman, Sir, I thank you for giving me a chance to take part in this debate.

Sir, there is no doubt that the Indian Railways have become a world-class Railways under the leadership of our hon. Minister, Shri Lalu Prasad ji. I congratulate the hon. Minister and his largest railway family for their efforts in bringing this change and development in the Railways.

Sir, the railway system, after Independence, has achieved this development throughout India. But, in our case, it is slightly different. In Assam, it is yet to be developed. The broad gauge conversion from Lumding to Badarpur has become a big question now. Similarly, the broad gauge conversion between Dhubri-Fakiragram and the North Bank of Brahmaputra leading to Arunachal Pradesh is very slow in progress. The Bogibeel project is also there, and it also needs more attention of the Railways.

Sir, the railway industry is shining like the Moon among all the star industries which are contributing to our development. But you know the Moon has a spot, black spot, and the railway industry has also a black spot, and that is what I am going to say about. In our area, that is, the Barak Valley is at present dislocated and is not connected with the railways due to collapse of a bridge in the hill section since the last two months. The hill section, Lumding-Badarpur, is a metre gauge line, and that was taken up for conversion about twelve years back, and on our request, the hon. Minister has made it a national project and it was scheduled to be completed by March, 2009. But there is a question among the people of our area as to when it will be completed due to the collapse of the bridge which indicates poor maintenance and poor conversion work.

Another thing is that over River Barak, one pillar was collapsed over four years back but reconstruction has not yet started. Any layman can say that if the construction of the pillar is resumed today, it will take another three to four years to complete the bridge, and without bridge no train can go to the Barak Valley.

Then, I would come to the internal railway system. Between the two main towns, Karimganj district headquarters and Silchar district headquarters, the distance is 50 kilometres. The Railway Ministry has informed me that to reach 30 kilometres, the train moves at a speed of 65 kilometres, and to reach 20 kilometres, the train moves at a speed of 50 kilometres. The total distance is 50 kilometres. But it takes actually two and a half hour to cover this 50-kilometres distance. Again, from Badarpur to Lumding, that is the gateway to the main part of India, the distance is 180 kilometres. A metre gauge train takes 12 hours. An hon. Member from the other side was saying, lamenting that for 700 kilometres, the train takes 12 hours but in our case, the train takes 12 hours to reach only 180 kilometres. So, this is the position.

The railway stations do not have approach roads. There are very scanty amenities, and the trains which move inside the Barak Valley are having only three to four bogies. There is no system of railway ticket checking. I took up the matter several times with the railway authorities. They also informed me that they would do the needful but there is no ticket checking system and people move without tickets freely. That is why, in that way, the Railways are losing revenue on the one hand and on the other hand the miscreants are taking chance.[\[MSOffice31\]](#)

There is no security. The RPF personnel are not active there. People are afraid of the miscreants and there is no security in the stations also. I would request the hon. Minister, who has made the Indian Railway, a world-class Railway, once again and draw his attention to the problems concerning the development of railway system in Barak Valley and also to develop the entire railway system of the State of Assam. I would request him that in the next Budget he may kindly give us an unit of Railway industry for our State for which we demanded last year also.

We have been making a demand in all our speeches during discussions on the Budget. I have been requesting the hon. Minister for extension of the railway line from Dullabcherra to Charagi. One hundred years back this Dullabcherra station was constructed and during these hundred years there has been a huge population growth. The Ministry of Railways have informed me that for extension of line they have provided a Budget of Rs. 47,000 crore and for this distance of 22 kilometres they require another sum of Rs. 66 crore which is not possible now. I do not know how this amount of Rs. 66 crore becomes a burden on the Ministry of Railways. I would request the hon. Minister to kindly consider whether this line can be extended whereby the huge population which is settled there during the last hundred years can be benefited.

Before Independence, our area was linked with Kolkata through present Bangladesh through trains, besides the waterways. Now, Kolkata-Bangladesh train service is going to be resumed. The train service to Pakistan is also being resumed. The train service in our area was closed after Independence. I would request the hon. Minister to kindly examine whether the train service which was closed after Independence from Mahisasan to Latu in Bangladesh to Kolkata should be resumed once again which may relief us from the problems of transportation for the time being.

सभापति महोदय : लिखित भाषण भी देने की व्यवस्था है। बहुत से माननीय सदस्यों ने लिखित भाषण दिए भी हैं। मेरे पास माननीय सदस्यों की लंबी सूची है इसलिए वे बहुत संक्षेप में अपनी बात कहें।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : सभापति जी, इसके पहले मैं अपनी बात शुरू करूँ, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूँगा कि वह निद्रा अवस्था से बाहर आ जाएं।

सभापति महोदय: वह ध्यान मग्न होकर आपकी बात सुन रहे हैं। वह निद्रा में नहीं हैं।

श्री प्रभुनाथ सिंह : मैं लंबा-चौड़ा भाषण नहीं देने जा रहा हूँ। ये अनुदान की मांगें हैं, मांगें स्वीकृत भी होनी चाहिए, अगर पैसा नहीं होगा तो रेल के विकास का काम रुक जाएगा, आगे पैसा पास भी होगा। मैं रेल मंत्री जी के निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित एक-दो बिन्दुओं की ओर उनका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। कुछ पुरानी लंबित योजनाएं हैं। काम चल रहा है लेकिन गति बहुत धीमी है। इनके निर्वाचन क्षेत्र का मुख्यालय छपरा में है। आप जानते हैं कि छपरा से कप्तानगंज बड़ी रेल लाइन है। उसे बदलने के लिए शिलान्यास भी हो गया और काम भी शुरू हो गया, कुछ दूरी तक काम भी हुआ है लेकिन काम की रफ्तार बहुत धीमी है। अभी तक पुल के निर्माण का काम भी नहीं हुआ है। जो मिट्टी भरी गई थी, वह बाढ़ के आने से ढहनी भी शुरू हो गई है। लालू जी के क्षेत्र का मुख्यालय है, सभापति जी, उधर आपका क्षेत्र भी जुड़ता है।

सभापति महोदय: मैं इसके बारे में कह चुका हूँ।

श्री प्रभुनाथ सिंह : मैं भी आपकी बात का समर्थन करता हूँ। इसके बीच थोड़ा सा मेरा हिस्सा भी पड़ता है। उसे प्राथमिकता सूची में डाल कर काम पूर्ण करने की कृपा करें।

इसी तरह महाराजगंज से मिसरिखा एक रेल लाइन की स्वीकृति हुई थी और उसका शिलान्यास भी हुआ था लेकिन आज तक उसका कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है। योजना आयोग से भी स्वीकृति मिली हुई है। रेल मंत्री जी, उस कार्य को प्रारम्भ करा दें। मिसरिखा से चलने पर उनका निर्वाचन क्षेत्र पड़ता है। पटना से जो पुल बना रहे हैं, पुल से बीच की दूरी तैरैया होते हुए परसा, मकेर होते हुए देखेंगे तो वह पुल में जुड़ रही है।

[r32]

हमने एक बार पहले भी आपसे कहा है कि सर्वे कराकर उस रेल लाइन को बनवा दीजिए तो कम से कम सीवान के लोग, जो आपके निर्वाचन क्षेत्र के लोग हैं, उनको पटना आने-जाने या दूर आने-जाने में सुविधा होगी। आप सर्वे कराएंगे तो आपको सर्वे का उत्तर नकारात्मक मिलेगा। इसका कारण यह है कि आपके विभाग के अधिकारी सकारात्मक उत्तर देने के आदी नहीं हैं, वे बराबर नकारात्मक उत्तर देते हैं। हम समझते हैं कि जितना हम बिहार के लिए सोचते हैं उससे ज्यादा आप सोचते होंगे। जब आप ज्यादा सोचते हैं, आप रेल मंत्री हैं तो आप अपनी इच्छाशक्ति दिखाकर सर्वे कराकर स्वीकृत कराइए और कार्य प्रारम्भ करवाइए क्योंकि यह जनहित का कार्य है। यह कार्य न केवल आपके क्षेत्र का है बल्कि अगर इसे जोड़ा जाए तो गोरखपुर का इलाका इससे जुड़ता है, अगर यह पुल बन जाएगा तो उसका उपयोग होगा।

महोदय, रेल विभाग का स्कूल बहुत अच्छा है, हमने सुना है देखा नहीं है लेकिन बिहार में एक भी स्कूल नहीं है। रेलवे की जमीन का लोग बहुत दुरुपयोग करते हैं, कहीं-कहीं जमीन तीज पर लेकर खेती कर रहे हैं। हमारी जानकारी के अनुसार माझी, नए परिसीमन के अनुसार यहां तक आपका निर्वाचन क्षेत्र पहुंच चुका है, मैं करीब 90 एकड़ जमीन तीज पर लिए हुए हैं, जिस पर वे खेती-बाड़ी कर रहे हैं। ऐसी जमीनों का उपयोग विद्यालय के रूप में करेंगे तो जिले का तो विकास होगा ही और साथ ही रेल कर्मचारियों के जो बच्चे भटकते रहते हैं, जिनका समय पर नामांकन नहीं हो पाता है वह हो जाएगा। जब कोई अपना रेल मंत्री होता है तब पैरवी करके दो-चार जनरल बच्चों का भी नामांकन हो जाता है, आपको उचित लगे तो माझी में नहीं तो जिले में, जहां भी आपको लगे कि उपयुक्त जमीन है, वहां रेल विभाग का स्कूल, जो देहरादून के स्कूल के स्तर का हो, खुलवाने की कृपा करें।

छपरा की तरफ से वैशाली ट्रेन चलती है, माननीय सदस्य मोहन सिंह जी उसी से दिल्ली आते हैं, हम कभी-कभी आते हैं, उसमें एसी-1 की सीट बहुत कम है। यात्रियों की संख्या कभी-कभी ज्यादा हो जाती है इसलिए एसी-1 का पूरा डिब्बा लगवा दीजिए, इसमें ज्यादा खर्च का कोई सवाल नहीं है। राजधानी ट्रेन, जो पटना से दिल्ली चलती है, सप्ताह में कटौती किए हुए हैं, इसे पूरा समय नहीं चलवाते हैं, पटना से यात्रियों की कमी नहीं है, आप इसे प्रतिदिन चालू करवाएं। हमें भरोसा है कि आप यह जरूर घोषणा करेंगे क्योंकि हम आपको सिर्फ याद दिलाने के लिए सख्ते हुए हैं। कहीं आपने ज्यादा बात सुनी थी और बिहार की बात भूल गए हों इसलिए हमने सोचा कि आपको याद दिला दें।

अंत में एक बात कहकर हम बैठ जाएंगे, हमें लंबा भाषण नहीं देना है। हम रेल मंत्री जी, आपके ऊपर कोई आरोप नहीं लगा रहे हैं, हम निवेदन कर रहे हैं। हमने 28.4.2007 को शून्य काल में एक सवाल उठाया था कि हमारी पत्नी और भाई के दो बच्चे ट्रेन से यात्रा कर रहे हैं, वे टिकट यात्री थे और मेरे पास टिकट की कॉपी भी है, आपकी इजाजत होगी तो हम सभापटल पर रख देंगे। उन लोगों को जबर्न अपमानित करके दस हजार कुछ रुपए जुर्माना किया गया। माननीय अध्यक्ष महोदय और माननीय मंत्री जी ने भी आश्वासन दिया था कि जांच करके इस पर आवश्यक कार्यवाई करेंगे। अध्यक्ष महोदय के यहां एक पत्र आया जिसमें लिखा गया कि कार्यवाई की गई है और ट्रेन सुपरिटेण्डेंट को निलंबित किया जा चुका है। तब हमने चाहा कि जो जांच हुई है उसकी कॉपी हासिल करें, जब इस तरह नहीं मिला तब हमने अपने निजी सचिव से सूचना के अधिकार के तहत रेल मंत्रालय में आवेदन दिया ताकि जांच प्रतिवेदन की कॉपी मिल सके। हमें जो उत्तर मिला हमारे पास उसकी भी कॉपी है, आपको आश्चर्य होगा कि इसमें कहा गया कि अभी जांच नहीं हुई है, यदि जांच नहीं हुई है तो किस आधार पर किसी को दोषी मानकर निलंबित किया गया। रेल मंत्री जी रेल मंत्रालय आपको और लोकसभा को दिगभ्रमित कर रहा है। लोकसभा अध्यक्ष को जो पत्र लिखा गया, वह गलत लिखा गया है, मेरे पास सारे कगजात मौजूद हैं मैं इसे सभापटल पर रखना चाहता हूँ। अध्यक्ष महोदय ने आपको मेरे पत्र की कॉपी भी दी है और आपसे इस संबंध में बात भी हुई थी।[r33]

हम इस संबंध में सिर्फ दो निवेदन करना चाहते हैं - जिन पदाधिकारियों ने ऐसा किया है, उनका एक मुख्य उद्देश्य यही हो सकता है कि उनके मन में यह बात रही होगी कि श्री लालू यादव और प्रभुनाथ सिंह के बीच में राजनीतिक मतभेद हैं, अगर प्रभुनाथ सिंह के परिवार को प्रताड़ित करेंगे तो रेल मंत्री इससे बहुत प्रसन्न होंगे। मैं यह नहीं मानता हूँ कि रेल मंत्री मेरी पत्नी और बच्चों के प्रताड़ित होने से प्रसन्न होंगे। लेकिन मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जिस समय रेल मंत्री जी जवाब दें तो मेरे दो सवालों के जवाब दें, प्रथम सवाल यह है कि जो गलत तरीके से पैसे वसूले गये हैं, रेल मंत्री जी उसे वापस कराइये और दूसरा सवाल यह है कि जिन लोगों ने गलत तरीके से मेरे परिवार और मेरे बच्चों के साथ प्रताड़ना का काम किया है, उन पर आप क्या कार्यवाई करने जा रहे हैं? हम चाहेंगे कि आज आप इस बारे में सदन को आश्वासन दें और आपका भाषण सुनने के लिए हम मौजूद रहेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ हम अपनी बात समाप्त करते हैं।

सभापति महोदय, यदि आपकी इजाजत हो तो संबंधित पेपर्स और टिकटों की कापी मैं सभा पटल पर रख दूँ।

सभापति महोदय : आप स्पीकर साहब को लिखकर भेजिए। उसे आप विशेषाधिकार में भेज सकते हैं, आप यहां ले मत करिये। ऐसी पद्धति नहीं है।

SHRI VINOD KHANNA (GURDASPUR): The following are the demands of my constituency Distt. Gurdaspur. They are long pending and I hope this time you shall fulfill them.

DISTRICT GURDASPUR DEMANDS VIS-A-VIS RAILWAYS

1. Dhauladhar Express to be changed from triweekly to a daily train.
2. Stopage of Superfast trains Puja Express, Malwa Express and other at Mukerian station.
3. A full-length first class AC compartment to be attached in Dauladhar Express.
4. Three-tier AC compartment to be attached to Dhauladhar Express.
5. Station of origin of Dhauladhar may be changed from old Delhi to New Delhi.
6. Changing the name of Chakki bank station to Pathankot Cantt.
7. Starting a daily Pathankot-Delhi-Pathankot Shatabdi Express.
8. Starting increased DMU service between Pathankot -Amritsar.
9. Provide stations at Parmanand, Jhakholari, Bharoli in Amritsar-Pathankot sector.
10. Construction of manned railway crossings at Mamoon, Pathankot and 7 other places in Gurdaspur.
11. Construction of ROB at Jhakholari.
12. Construction of Yatri Niwas at Chakki Bank station.

* The speech was laid on the Table .

श्री मुंशी राम (बिजनौर) : रेलवे अनुदान की पूरक मांग (वर्ष 2007-08) के समर्थन में राष्ट्रीय लोकदल जिनके नेता चौ० अजित सिंह साहब हैं, की ओर से सबसे पहले तो मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि आपके द्वारा सहरनपुर से लखनऊ (4231ए, 4232ए) वाया बिजनौर लिंक एक्सप्रेस की स्वतंत्र ट्रेन चलाये जाने का मैं धन्यवाद देता हूँ। इसी के साथ-साथ नेशनल हाइवे 119 नजीबाबाद बिजनौर मार्ग ओवरब्रिज स्वीकृत किये जाने का धन्यवाद देता हूँ जिसका निर्माण कार्य प्रारंभ किये जाने की मांग करता हूँ। इसी के साथ नेशनल हाइवे 74 नजीबाबाद रेलवे स्टेशन के समीप एलएक्सआईएनजी नं. 483ए क्रासिंग पर ओवरब्रिज बनाये जाना एवं नेशनल हाइवे 74 नगीना एलएक्सआईएनजी नं. 471 बी क्रासिंग पर फ्लाइओवर बनाये जाने की मांग पूर्व से करता आ रहा हूँ। उपरोक्त दोनों क्रासिंगों पर इस हाइवे से उत्तरांचल की राजधानी देहरादून एवं उत्तरांचल के हाईकोर्ट मुख्यालय नैनीताल को जोड़ने वाला मुख्य मार्ग भी है जिस पर उत्तरांचल सरकार के वी०आई०पी० व अतिरिक्त वाहनों का आवागमन काफी अधिक है। उपरोक्त फ्लाइओवरों का बनाया जनहित में होगा।

मेरे द्वारा सितम्बर, 2005 एवं 2006 में एक जनहित में आवश्यक मांग मेरठ, हरितनापुर, बिजनौर के लिए एक नई रेल लाइन की मांग की गई थी जिसके जवाब में अक्टूबर, 2006 को केन्द्रीय राज्य मंत्री श्री आर. वेलू द्वारा अवगत 92.6 करोड़ रुपये की आंकी गई है। चालू परियोजनाओं में भारी थ्रू-फारवर्ड संसाधनों की अत्यधिक तंगी और लाइन के अलाभपूर्व स्वरूप के कारण इस कार्य को सुचारू करना व्यवहारिक नहीं है। यह बड़े खेद की बात है कि बिजनौर-मेरठ सड़क मार्ग 80 किमी लम्बा है और इस लाइन के बन जाने के पश्चात यह लगभग 40 किमी होगा। दो जिलों एवं अनुमंडलों को जोड़ने वाला मार्ग बनाये जाने के लिए लाभ और अलाभ की दृष्टि पर ध्यान केन्द्रित किया गया है। इस रेल मार्ग के बनने से क्षेत्र की जनता व इस देश को कितना बड़ा लाभ होगा इसका आकलन माननीय मंत्री जी ने नहीं किया है। अर्थात् इस अनुदान मांग के माध्यम से मैं आपसे मांग करता हूँ कि इस रेलमार्ग को प्राथमिकता पर आने वाले रेल बजट में आवश्यक रूप से रखा जाए जिससे इस क्षेत्र की जनता आपको याद करती रहेगी।

मेरे द्वारा इस सदन के माध्यम से उत्तरी क्षेत्र के महाप्रबंधक द्वारा सांसदों की बुलाई गई बैठक के माध्यम से एक आवश्यक मांग लगातार की जा रही है कि जम्मू तवी हाइड्रा

मुख्य लाइन के मोजमपुर जंक्शन से गजरौला बांठ लाइन ट्रैक का सुधारीकरण किया जाये तथा मोजमपुर जंक्शन से पूर्व गजरौला जंक्शन से पूर्व इस मुख्य लाइन को जोड़ने के लिए डाइवर्जन बनाया जाये जिससे इस क्षेत्र की जनता को

* The speech was laid on the Table .

दिल्ली जाने व देश की पश्चिम व दक्षिण दिशा में जाने के लिए एक्सप्रेस गाड़ियों की सुविधा मुहैया हो सके। इसके लिए भी बड़े खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि महाप्रबंधक, उत्तरी रेल द्वारा अपने पत्र दिनांक 24.05.2007 के अनुसार बाईपास को न्यायोचित नहीं बताया। मैं इस क्षेत्र का जनप्रतिनिधि हूँ, मैं इस बात को चुनौती के साथ कह सकता हूँ कि मेरी उपरोक्त मांगों को मानने के पश्चात दिल्ली रेलवे स्टेशन का यातायात जो अनावश्यक रूप का है, वह काफी बड़ी संख्या में कम होगा। मैं इसके साथ-साथ अपनी बातों को अंतिम रूप देते हुए पुनः अनुरोध करता हूँ कि मेरा गृह नगर नगीना रेलवे स्टेशन है जिसके लिए मैं इस सदन के माध्यम से व कई पत्रों के माध्यम से महाप्रबंधक उत्तरी रेलवे की मीटिंग के माध्यम से बार-बार मांग करता आ रहा हूँ कि नगीना रेलवे स्टेशन पर अमृतसर-सहरसा जनसेवा (5209-5310) एवं अमृतसर-दरभंगा जननायक एक्सप्रेस (5211-5212) का ठहराव नगीना में किया जाये जिसके लिए महाप्रबंधक, उत्तरी रेलवे ने उत्तर दिया है कि उक्त ट्रेन लम्बी दूरी की है उपरोक्त ट्रेनों बित्कुल साधारण हैं जिनमें कोई थ्री टीयर कोच भी नहीं है एवं अत्यधिक महत्वपूर्ण रेलयात्री भी उसमें यात्रा नहीं करते हैं। इस दशा में उपरोक्त दोनों ट्रेनों का ठहराव दिन के समय में किये जाने से इस क्षेत्र की जनता को भी काफी बड़ा लाभ होगा और अपरोक्त ट्रेन में यात्रा करने वाली सवारियों का भी अत्यधिक समय नष्ट नहीं होगा।

इसी के साथ-साथ नगीना रेलवे स्टेशन पर आरक्षण हेतु कम्प्यूटरीकृत केन्द्र खोले जाने की आवश्यकता है। इसी के साथ मैं पुनः रेलवे की अनुदान की पूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।

SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): I may kindly be allowed to submit my written submission on the Appropriation (Railway) Bill 2007 and Supplementary Demand for Grant (Railway). Sir, while considering supplementary demand for grants I would like to submit that following demands remained unfulfilled since many years for which I request your kind consideration. I am narrating the demand in brief as under:

- 1 Considering vast development in commercial activities, export-import, it is very much necessary to have broad gauge linkages to minor ports of Gujarat, i.e Hazira, Dahej, Bedi and Porbandar. Govt of Gujarat as well as people of Gujarat are continuously making this demand since long.
- 2 There is an urgent need for providing facility of Double Stack Container on Kandla-Bhatinda Railway line.
- 3 There is a long standing demand for construction of missing links between Patan and Bhiladi Broad gauge line which can join Mumbai & Ahmedabad to Rajasthan and Punjab on shorter route. There is also a long standing demand of gauge conversion between Bhiladi and Samdari section.
- 4 There is demand for upgradation to broad gauge for the following lines which may kindly be considered as immediately as possible:

(i) Ankleshwar - Rajpipla

(ii) Surendranagar-Dhangadhra

(iii) Ahmedabad-Mehsana-Taranga-Ambaji (Ahmedabad-Mehsana is broad gauge)

ri (Bhavnagar - Mahuva

(v) Patan - Bhiladi

(vi) Bhavanagar - Dhora - Surendranagar (vii) Dhasa - Jetalsar

(viii) Vankaner - Bhuj - Nalia

(ix) Narrow gauge raily lines under jurisdiction of Vadodara Rly Division.

* The speech was laid on the Table .

5. There is also a demand for starting of following new railway lines which require active and favourable consideration:

- (i) Vramgam - Sankheshwer
- (ii) Daman-Nasik
- (iii) Nadiad-Tarapur-Kheda - Matar
- (iv) Godhra - Dahod - Indore - Devas
- (v) Tarapur - Mahemdavad
- (vi) Ahmedabad - Khedbhrma-Ambaji

- (vii) Mahesana - Harij - Radhanpur
- (viii) Vejalpur - Botad
- (ix) Rajkot - Jaipur - Marwad
- (x) Porbandar - Porbandar Port

- 6 Long standing demand of Gujarat to have Headquarters of Western Railway at Ahmedabad because of more than 80% railway operations of Western Rly is in Gujarat State.
- 7 In Southern Gujarat, Hazira Port is a fast developing port for which there is long standing demand for new railway line between Surat and Hazira.
- 8 There is also a need and demand for extension of Train No: 1453/54 i.e Nagpur-Ahmedabad-Nagpur 'Prerna Express' to be extended upto Bhuj and frequency of the train be increased as also curtailment in the running time.
- 9 It is our long standing demand for Inter-city Train between Bhuj-Vadodara via Gandhidham, Maliya, Halvad, Viramgam, Ahmedabad.
- 10 Direct train from Bhuj to Patna as large number of labourers and business persons from Bihar and North India are settled in Kandla Port and Mundra Port Complex.
- 11 One additional train between Bhuj and Mumbai, as normally every year Western Railway run about 175 extra trains on this route.
- 12 As the goods traffic on Kandla and Mundra Port is increasing enormously, so planning for doubling of Railway Track between Ahmedabad and Gandhidham and electrification over this track requires to be made as immediately as possible so as to meet with the requirement of future demand.
- 13 It is our long standing demand that Kutch district should have direct railway facilities viz:
 - (i) Bhuj to Hyderabad
 - (ii) Bhuj to Chennai
 - (iii) Bhuj to Puri
 - (iv) Bhuj to Howrah

Alternatively, extension of long distance trains coming to Ahmedabad be made as large number of people from my constituency in almost all parts of country and similarly people from various States are settled in my constituency.

Here, I would like to add that in Western Railway, Gandhidham Railway area is doing very good business and is the highest earning area. Earning of the Gandhidham Railway area is about Rs.5 Crores per day. Therefore, it should get its due share of attention and more & more facilities to boost the process of development further.

SHRI RAYAPATI SAMBASIVA RAO (GUNTUR): Sir, at the outset, I would like to thank you for giving me an opportunity to participate in this debate. I would like to highlight the fact that Guntur Railway Division has been formed to meet the needs of the passengers of this area under South Central Railway and operationalized with effect from 01-04-2003 with an assurance and objective of diverting / extending some of the trains bound towards New Delhi and Chennai on Chennai - New Delhi trunk route via Guntur.

One of the main important needs and dreams of Railway users of this area is a day-time' train preferably in the morning time towards Chennai and Tirupati to meet the needs of the people of this area. Especially Agricultural and Engineering College students, Advocates, Doctors, Lecturers, Teachers, Employees, Businessmen, Professors and people of different walks of life of

about 700 numbers go to Tenali or Vijayawada to board the Pinakini Express in the early hours due to which they have been put to great inconvenience. This plight of the people in the area has been brought to the notice of COM/SCR and GM/SCR a number of times but the efforts resulted only in vain.

The assurances given remain unfilled due to the reasons well known to the authorities. I would request the hon. Minister to look into this matter concerning a large number of people with right earnest and ensure that a day-time' train preferably in the morning time towards Chennai and Tirupati is introduced to meet the needs of the people of this area.

I would also like to bring to the kind notice of the hon. Minister that a new station called "New Guntur Station" has been developed and commissioned during the year 2004 itself. However, not a single day time' train bound towards Chennai and Tirupati is diverted via New Guntur Station to meet the needs of the people of this area. For diversion of Pinakini Train

* The speech was laid on the Table .

No.2711/2712 only 20 minutes of journey can be adjusted in the cushion time itself. I would request the hon. Minister day time' trains bound towards Chennai and Tirupati are diverted via New Guntur Station to benefit the locals.

I would also like to state here that except the two trains i.e Train No.s.6031/6032 - Jammuthavi and Train Nos.6093/6094 -Lucknow which were announced on the occasion of opening the station, no other train is provided to New Guntur Station so far. The present set of trains i.e Train Nos.6031/6032 and Train No.6093/6094 are least important trains and very less significant and not at all convenient for the passengers from Guntur to New Delhi or Chennai or Lucknow. The Jammu Tawi - Train No.6031/6032 is taking 32 hours of journey while Tamil Nadu Express 2621/2622 or Kerala Express 2635/2626 is taking 24 hours of time to cover the journey for the equal distance to go to Delhi. I would request that the prestigious trains like Tamilnadu Express - 2621/2622 or Kerala Express - 2625/2626 are to be diverted via New Guntur with immediate effect.

You might be well aware that on number of occasions, where all trains that run via Khazipet - Vijayawada sections are diverted via Nalgonda - Nadikudi - Guntur due to damages occurred to the Railways line consequent upon heavy rains and natural calamities. As such this route i.e Pagidipalli - Nallapadu section is an essential one. When a diversion via Pagidipalli-Nallapadu is required, there will be a problem of Diesel locomotives and other trains are to be stopped for providing locomotives to divert the trains. To come out of this difficulty and heavy traffic in the Secunderabad - Guntur section, I would suggest that doubling and electrification of Pagidipalli-Nallapadu sections should be undertaken.

The South Central Railway is getting its income mainly on goods traffic which is from this route only. There is no doubt that with this completion of the doubling and electrification in this section, revenues will definitely increase.

I would request the hon. Minister you to kindly intervene in the matter and issue immediate orders for diversion of the following trains :

Diversion of Vijayawada-Chennai-Vijayawada Train No.2711/2712 Pinakini Express via New Guntur Station.

Diversion of Tamilnadu Express - 2621/2622 via New Guntur Station.

Diversion of Kerala Express - 2625/2626 via New Guntur Station.

Extension of Tirupati - Chirala No. 439 Passenger train up to Guntur & vice-versa.

Doubling and Electrification to Pagidipalli - Nalgonda -Nallapadu.

With these words, I complete my speech with the hope that the people of my parliamentary constituency would get justice by way of fulfillment of their genuine demands, which have been pending for quite a long time.

श्री हरिकेश्वर प्रसाद (सलेमपुर) : महोदय, रेल की अनुदानों की मांगों पर सदन में जो बहस चल रही है, उसमें अधिकांश माननीय सदस्य रेल मंत्री जी के कार्यों की तारीफ कर रहे हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान रेलवे और जनहित की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ। जब से रेल के खान-पान की व्यवस्था निजी हाथों में देने की नीति बनी है, तब से खाना महंगा हो गया है और वह खाने लायक भी नहीं रहा है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसके पूर्व की खान-पान की नीति पुनः चालू की जाए।

इसके अलावा लखनऊ से छपरा तक रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाए। बरहन से दोहरीघाट, रामजानकी मार्ग होते हुए फैजाबाद तक का सर्वे कराकर रेल लाइन बनाई जाए। भाटपार रेल लाइन का सौन्दर्यीकरण किया जाए। भटनी जंक्शन पर पूर्व में बने स्वास्थ्य केन्द्र भवन में प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र चलाया जाए। इसे देवरिया के लिए कर दिया गया है। भटनी जंक्शन पर सर्वाधिक रेल कर्मचारी दवा के अभाव में भटक रहे हैं। भटनी जंक्शन पर कंप्यूटर आरक्षण की व्यवस्था की जाए। यहां गोदान एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव है, लेकिन टिकट की व्यवस्था नहीं है, कृपया यह इसकी व्यवस्था भी की जाए। पूर्व में जनता की मांग को पूरा करते हुए माननीय रेल मंत्री जी ने जनहित में गोरखपुर में दो जुलाई को छपरा से गोरखपुर तक इंटरसिटी ट्रेन चलाने की घोषणा की है, इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ। मैंने माननीय रेल मंत्री जी को 25 जून को उनके कार्यालय में मिलकर एक ज्ञापन दिया था, जिसमें मांग की गई थी कि दुर्ग ट्रेन का ठहराव बिल्थरा रोड व बिलासपुर में किया जाए। गरीब रथ का ठहराव देवरिया सदर में किया जाए। इंटरसिटी का ठहराव किड़िहियापुर व नूनखार में किया जाए। कृषक ट्रेन का ठहराव पूर्व की भांति नूनखार में किया जाए। लिखिची ट्रेन का ठहराव तार रोड में किया जाए। माननीय मंत्री जी ने ठहराव का आदेश दिया है, किंतु अभी तक आदेश का पालन नहीं हुआ। मैंने पुनः माननीय मंत्री जी को मिलकर उन्हें याद दिलाया। मैं मांग करता हूँ कि उपरोक्त रेलों का ठहराव जनहित में अवश्य किया जाए।

सलेमपुर व बिल्थरा रोड में विश्रामालय नहीं है, कृपया उसे बनवा दिया जाए। सलेमपुर-दविराही डाला पर ओवर ब्रिज बनाने की मांग बहुत समय से चली आ रही है। यातायात गणना के अनुसार वहां यातायात की संख्या एक लाख पैंतालिस हजार हो गई है। डाला बंद होने पर ट्रक, ट्राली, जीप, बसों आदि की मीलों तक लम्बी लाइन लग जाती है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वहां ओवर ब्रिज का निर्माण प्राथमिकता के आधार पर कराया जाए। इसके साथ ही रेल की अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि मेरी उपरोक्त सभी मांगों को पूरा करने का कष्ट करें।

* The speech was laid on the Table .

श्री रवि प्रकाश वर्मा (खीरी) : महोदय, रेलवे की अनुपूरक मांगों 2007-2008 पर चर्चा में मैं कुछ महत्वपूर्ण बिंदु रखना चाहता हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी ने 270,00.50 लाख की मांग संसद के समक्ष रखी है और अनुमोदन चाहा है। माननीय मंत्री जी पिछले कई वर्षों से मुनाफे का रेल बजट दे रहे हैं तथा भारत व आसपास के आर्थिक विकास में एक बुनियाद बनाने का कार्य कर रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूँ कि भारत तथा नेपाल के सीमावर्ती क्षेत्र में जो भी विकास की संभावनाएं हैं वे सिर्फ इस कारण से रुकी पड़ी हैं कि यह क्षेत्र मीटरगेज की लाइन से संचालित है तथा आर्थिक विकास की मुख्य धारा से कटा हुआ है। माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में इस बात का उल्लेख किया था कि लखनऊ-लखीमपुर, पालीभीत प्रखंड पर फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण कराया जाएगा ताकि माल के आवागमन में सहूलियत हो सके। मेरे संसदीय क्षेत्र खीरी में उक्त घोषणा का व्यापक स्वागत हुआ है क्योंकि इससे नई आशाएं जगी हैं। माननीय मंत्री जी की यह घोषणा इस पूरे क्षेत्र की तकदीर बदलने वाली घोषणा है। अतः मेरा आग्रह है कि शीघ्र ही इस पर अमल होना चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र में होकर बहने वाली शारदा नदी में हर वर्ष बाढ़ आती है तथा यह नदी तटों पर भारी कटाव कर रही है। एनईआर की मैलानी-गौड़ा लाइन पर मीरा तथा पलिया स्टेशनों के बीच रेल पुल तथा पटरी के लिए बड़ा खतरा पैदा हो गया है। पिछले कई वर्षों से बाढ़ आने पर ठोकरें बनाने का काम चालू किया जाता है तथा बरसात खत्म होते ही काम बंद कर दिया जाता है। यह काम कई वर्षों से चल रहा है परंतु कोई सार्थक परिणाम नहीं आ सका है। मैंने संबंधित अधिकारियों से कई बार आग्रह किया है कि राज्य सरकार के सिवाई विभाग के आला अफसरों के साथ मिल कर नदी की धार मोड़ने की योजना बनाई जानी चाहिए, परंतु अभी तक उस पर अमल नहीं किया गया है। मुझे अवगत कराया गया है कि इस वर्ष बरसात में नदी के कटाव से पिपरिया भूड ग्राम के पास लगभग 1 से 18 तक ठोकरें बह चुकी हैं तथा रेल लाइन एवं पुल के लिए खतरा बढ़तूर बना हुआ है। माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि उपरोक्त के विषय में संबंधित अधिकारियों को स्पष्ट निर्देश जारी करने का कष्ट करें ताकि रेल पटरी एवं पुल की सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके।

एनईआर की बरेली-पीलीभीत-लखनऊ मीटर गेज लाइन कई स्थानों पर राज्य हाइवे-26 (एसएच-26) को काटती हुई निकलती है जिस पर लेवल-क्रॉसिंग बने हुए हैं। इस हाइवे पर काफी ज्यादा यातायात

* The speech was laid on the Table .

है। अतः रेलवे क्रॉसिंग नं. 155-ए भल्लिया, क्रॉसिंग नं. 138-बी फरधाम, क्रॉसिंग नं. 118-ए राजापुर के ऊपर आरओबी के निर्माण किए जाने की आवश्यकता है। इस मार्ग पर यातायात काफी है। अतः इस प्रकरण में कई बार माननीय मंत्री जी को लिखा चुका हूँ। यह शीघ्र ही निर्मित किया जाना आवश्यक है। मेरे संसदीय क्षेत्र के मुख्यालय लखीमपुर से भी रेल लाइन दो भागों में विभक्त होती हुई निकलती है। नगर के बीच से गुजरने वाले बेलाराम-पनवारी राज्य मार्ग पर आरओबी बनाने से नगर के लोगों की समस्या समाप्त हो जाएगी, क्योंकि वर्तमान में कई घंटे क्रॉसिंग बंद रहने के कारण नागरिकों को भारी असुविधा होती है।

इसी प्रखंड पर स्थित क्रॉसिंग नं. 122-सी को नए सिरे से बनाने का लगातार आग्रह किया जा रहा है क्योंकि लखीमपुर नगर के बाहर दो सड़कें इसी मौके पर एक दूसरे को

काटती हैं। इस कारण से उक्त क्रासिंग परेशानी का कारण बन गयी है। अतः आपसे अनुरोध है कि शीघ्र ही इस क्रासिंग को दुरुस्त कराने का कर्तव्य करें।

एनईआर के इस पूखंड पर चोरी एवं जहर खुराणी के किस्से प्रकाश में आते हैं तथा जीआरपी के प्रति जनता की भावना खराब बन रही है। विशेषतः तौर पर मैलानी-गौण्डा पूखंड जो एक दम सीमावर्ती क्षेत्र से होकर गुजरता है उस पर चौकसी की ज्यादा आवश्यकता है। मेरे संसदीय क्षेत्र के मैलानी जंक्शन तथा पलिया रेलवे स्टेशन पर कंप्यूटर आरक्षण की सेवाएं अभी तक प्रारम्भ नहीं हो सकी हैं। यह दोनों स्टेशन आवागमन के बड़े केन्द्र हैं तथा सुदूरवर्ती क्षेत्रों में स्थित हैं। जहां पर निवास करने वालों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी वर्णित मुद्दों पर गौर करते हुए संबंधित अधिकारियों को उचित निर्देश जारी करने का कर्तव्य करेंगे।

SHRIMATI M.S.K. BHAVANI RAJENTHIRAN (RAMANATHAPURAM): Thank you, Mr. Chairman, Sir. I take this opportunity to express my limitless gratitude to our most respected leader and DMK Party supremo Dr. Kalaignar M. Karunanidhi and our beloved youth-wing thalapathi Thiru M. K. Stalin for having sent me in this august House, which has given me the chance to participate in such fruitful discussions. In turn, the people of my constituency, namely, Ramanathapuram got the BG conversion.

The Ramanathapuram-Madurai BG conversion work was beautifully and successfully carried out. The inaugural function was attended at our place by the most hon. Chairperson of the UPA, Shrimati Sonia Gandhi; our most beloved Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalaignar M. Karunanidhi; the darling of poor people the hon. Railway Minister, Shri Lalu; the Minister of State for Railways, Shri Velu and other VIPs, and they dedicated the famous BG not only to the people of Ramanathapuram, but to the entire nation.

I do not want to take much time of this august House, but nothing could stop me from mentioning that Rameshwaram stands as a symbol of national integration. It is a heritage town, and it is the most famous pilgrimage centre also. People usually come to visit this place daily from all over India, and also from many parts of the world. Hence, we need good budget hotels and good Yatri Niwas to accommodate the tourists visiting this place. This will also help in giving a boost to the economy in the southern part of Tamil Nadu.

The next point that I wish to mention here is this. The fishermen community in my area is suffering to a great extent. They need cold storage facilities in Railways. Our hon. Minister has already promised it, and I want to again give emphasis to this point.

I believe that more attention should be given to Manamadurai-Virudh Nagar BG conversion work as all the business people are living in this area. Hence, the BG conversion work in this area is most essential. Therefore, I would request our able Railway Ministry to concentrate on this point too.

Rameshwaram, Kanyakumari and Tiruchendur are all pilgrimage centres. It has come to my knowledge that the East Coast Rail is being formed. Therefore, one BG conversion work should be brought speedily parallel to the East Coast Rail. This will help the people of the entire southern region.

I would also like to highlight the point that the time for booking of tickets at the Kanyakumari station is only up to 2 p.m. It is a big town, and the people over there want to extend the booking time of the tickets up to 6 p.m.

A metro rail network is also needed in Madurai city connecting the airport. This would allow the people to use it, and the city would become a beautiful one.[\[r34\]](#)

Sir, as you know, Rameswaram is a big place. My request is that a new train on the broad gauge should be introduced to run between Rameswaram and Varanasi, which is a pilgrim centre. Our Railway Ministry has undertaken a mobility revolution, and by starting a new train from Rameswaram to Varanasi, they would be connecting the entire nation.

Before 1964, there was a railway line between Pamban and Dhanuskodi. It was destroyed by nature, and we need a new railway line between Pamban and Dhanuskodi as it will definitely help in developing tourism in that area.

Doubling of Chennai-Nagarcoil line is the most important point that I want to insist, besides the electrification of Chennai-Madurai

line.

Now, work on the Setusamundram Project is being carried out very speedily. I wish to insist that a broad gauge line is needed here to connect it with the East Coast Road.

Sir, in the recent past, people in Chennai agitated over the issue of trains not coming on time. We heard that the delay was due to the negligence of railway officers. The Railway Ministry can add another feather to its cap by giving strict instructions to the railway officers in this regard. There was a big agitation in that area on this issue.

Coming to the creation of the Salem Division, the other day, the Railway Minister has rightly pointed out that on the basis of some criteria, for administrative purposes, they have formed this new railway division. My request to our neighbours is that they should extend their cooperation in this regard as 'democracy is of the people, for the people and by the people'. It is for the convenience of the people that this new Salem Division has been created, which was a long pending demand of the people.

I want to point out in this august House that the estimate of the cost of project and other things are already over, and already crores of rupees have been spent to form the Salem Division. Therefore, without any hesitation and in a friendly nature, our neighbours should cooperate with us. On that day, they compared the issue with the relationship of a mother and child. When the child grows well, the affectionate mother will definitely feel happy. The Salem Division is like a child, and that child should grow well. I invite our neighbours and friends to the function with a request that they should help us on this issue. The Railway Ministry should be very firm in forming this Salem Division, which is for the convenience of the people.

Lastly, I want to thank the Railway Ministry and the UPA Government for the broad gauge conversion work on Rameswaram-Madurai line.

श्री पारसनाथ यादव (जौनपुर) : महोदय, रेल विभाग की 2007-08 की अनुपूरक बजट की मांग के अवसर पर मेरे क्षेत्र की निम्न समस्याओं को कार्यवाही में सम्मिलित किया जाये।

उत्तर प्रदेश का जनपद जौनपुर पिछड़ा जिला है। यहां की लगभग दो तिहाई आबादी अपने रोजीरोटी के लिये मुम्बई, कोलकाता एवं अन्य महानगरों में आया जाता करता है। जौनपुर से मुम्बई की कोई सीधी गाड़ी न होने के कारण जनता को आने जाने में बड़ी परेशानी होती है। लगभग दो दशक से जनता की मांग है कि एक नई रेल गाड़ी जौनपुर-इलाहाबाद से बम्बई तक चलाया जाये।

1. जौनपुर वाया इलाहाबाद से बम्बई तक फास्ट रेल गाड़ी चलाई जाये।
2. रेलवे स्टेशन जफराबाद को विकसित कर रेलवे यार्ड बनाया जाये।
3. लखनऊ वाया जौनपुर से वाराणसी रेल लाइन का दोहरीकरण जनहित में शीघ्र पूर्ण कराया जाये।
4. लखनऊ वाया जौनपुर से वाराणसी रेल का विद्युतीकरण कराया जाये।
5. जौनपुर सिटी स्टेशन का विस्तार करते हुए फास्ट जितनी गाड़ियां चलती हैं उनका ठहराव किया जाये।
6. जौनपुर वाया जयई-इलाहाबाद रेल लाइन का शीघ्र सुदृढीकरण कराया जाये।
7. जौनपुर वाया जयई-इलाहाबाद रेल लाइन पर जनहित में कटवार नयी हॉल्ट स्टेशन बनाया जाये।
8. जौनपुर वाया जयई इलाहाबाद रेल लाइन पर पड़ने वाली मडियाहूँ रेल स्टेशन का विस्तारीकरण किया जाये।
9. रेलवे स्टेशन खेतासराय पर गाड़ियों का ठहराव सुनिश्चित किया जाये।
10. इलाहाबाद से जौनपुर पैसेंजर गाड़ी को जौनपुर से बढ़ाकर शाहगंज से चलाया जाये।
11. जौनपुर सिटी स्टेशन से जफराबाद रेल स्टेशन के मध्य राष्ट्रीय राज्य मार्ग जो लखनऊ से वाराणसी जाता है जगदीशपुर क्रासिंग पर ओवर सेतु का निर्माण कराया जाये।
12. जौनपुर सिटी स्टेशन पर एक प्रथम श्रेणी का रेस्ट हाऊस यात्रियों के लिए बनाया जाये।

* The speech was laid on the Table .

श्री सुरेश वाघमारे (वर्धा) : महोदय, रेल विभाग में हुए सुधार और विकास के लिए अनुदानों की पूरक मांगों का स्वागत करता हूँ। देश का महत्वपूर्ण यह रेल विभाग में एक्सप्रेस गाड़ियां बढ़ायी गयीं किंतु आम आदमी की सुविधा को घटाया गया। सामान्य आदमी की प्रवास हेतु एक्सप्रेस गाड़ियों में अतिरिक्त जनरल बोगी बढ़ाना आवश्यकता हो गयी है। मेरे क्षेत्र में चलती ट्रेन से गिरकर होने वाली मृत्यु की संख्या बढ़ी है। कारण जनरल बोगी की कमी। यही प्रश्न पास धारकों के लिए समस्या बनी हुई है। जिस कारण टिकट कलेक्टर से आम आदमी के लिए परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

महाराष्ट्र के बडनेरा नरखेड रेल लाइन का काम धीमी गति से शुरू है, वया पैसे की कमी है या रेल प्रशासन द्वारा काम में देरी हो रही है। उसी प्रकार इसी लाइन पे नया रेलवे स्टेशन कोलविहीर स्टेशन बनाया गया। वास्तव में यह क्षेत्र रिद्धपुर में आता है। स्टेशन की जगह रिद्धपुर अंतर्गत आती है। इसलिए उस स्टेशन का नाम श्री क्षेत्र रिद्धपुर किया जाये, यह मेरी मांग है।

विकास के इस दौर में हम सभी जगह ओवरब्रिज नहीं बना सकेगे लेकिन यातायात के लिए अंडरब्रिज छोटे वाहनों के लिए अनुमति दी जाना आवश्यक है। अधिकारी टेविनकल कारण बताकर अंडरब्रिज को बंद कर यातायात में रूकावट डालने का काम कर रहे हैं। अनेक पत्र लिखकर भी समस्या का हल अभी तक नहीं निकला। यातायात में राहत के लिए अंडरब्रिज से छोटी वाहन के लिए राहत दें।

सेवाग्राम रेलवे स्टेशन एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। जहां से मुंबई और दक्षिण की ओर सभी गाड़ियां गुजरती हैं। सेवाग्राम और पवनार यह पूज्य महात्मा गांधी और विनोबा भावे की कर्मस्थली है जहां देश विदेश से यात्री आते हैं। यह देश का महत्वपूर्ण स्टेशन है। इस स्टेशन की सौंदर्यीकृत व्यवस्था के लिए इस बजट में प्रावधान किया जाये ऐसी माननीय मंत्री जी से विनती करता हूँ।

20153 करोड़ के सरप्लस इस बजट में सेवा, सफाई, स्वास्थ्य का प्राथमिकता देने की कृपा करें।

* The speech was laid on the Table .

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुपूरक मांगों पर हो रही इस चर्चा में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। सम्मानित सदस्यों ने रेलवे के बारे में अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में बड़े विस्तार से बात कही है। भारतीय रेल प्रणाली का प्रबंधन 16 जून और 66 मंडलों में किया जाता है। देखा गया है कि पूरे देश में 63332 मार्ग कि.मी. रेल का पथ है और 17395 से अधिक गाड़ियां चलती हैं तथा जब से लालू प्रसाद जी रेल मंत्री बने हैं, तब से 178 रेल गाड़ियों की रफ्तार में बढ़ोतरी करके रेलवे को तीव्र गति से बढ़ाने का उन्होंने बीड़ा उठाया है। 15 गाड़ियों के फेरे बदलने का भी काम किया है जिससे यात्रियों को काफी सुविधाएं मिलीं। खासकर पूर्वोत्तर राज्य के हमारे साथियों की जो समस्या थी, 10,000 करोड़ रुपये देकर उस परियोजना को आगे बढ़ाने का जो काम किया है, वह निश्चित ही सराहनीय है।

लेकिन देखा गया है कि ट्रेन में जो दुर्घटनाएं होती हैं और खासकर देखा गया है कि अभी मुम्बई में आतंक की घटना हुई है। उसको देखते हुए रेल की सुरक्षा और संरक्षण को बल देना हमारे लिए आवश्यक है। सभापति जी, प्रश्न: देखा गया है कि ट्रेनों में डकैती, छिन्नी, जहर सुरानी से यात्री भयभीत एवं त्रस्त हैं। रेलवे यात्रियों की सुविधा पर करोड़ों रुपये खर्च करती है लेकिन रेल परिसर में जहां वीआईपी गेट प्लेटफार्म नं. एक होता है, वहां सफाई रहती है लेकिन अन्य प्लेटफार्मों पर गंदगी रहती है। अनधिकृत वैंडर्स, फल, पान, सिगरेट भोजन बेचने का काम करते हैं। वहां रेल विभाग को सफाई रखनी चाहिये। प्रतीक्षालय में शौचालय और स्नानगृह साफ होने चाहिये। रेल कर्मचारियों की मिली भगत से जाली टिकटों की बिक्री का गोरखधंधा चल रहा है, उस पर रोक लगाई जाये। हमने टीवी पर देखा है, इसलिये आग्रह है कि विजिलेंस टीम वहां भेजकर सर्वे करायें।

सभापति महोदय, तखनऊ, इलाहाबाद और मुगलसराय से जितनी ट्रेनें दिल्ली आती हैं, वे गाजियाबाद तक सही समय पर आती हैं लेकिन गाजियाबाद से दिल्ली पहुंचने में उसे एक से डेढ़ घंटा लग जाता है वर्यो कि प्लेटफार्म खाली नहीं होते हैं। जबकि यह समय आधे घंटे से ज्यादा नहीं लगना चाहिये। रेलगाड़ियों में खानपान की व्यवस्था ठीक नहीं रहती है। यहां तक कि शताब्दी एक्सप्रेस में खाने की गड़बड़ी होती है। राजधानी एक्सप्रेस में मैंने खुद चैक किया है कि चावल में पत्थर और सूंड़े निकले हैं। माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि इन गाड़ियों में खानपान की व्यवस्था में सुधार करायें। वैसे तो वह हवाई जहाज जैसी सुविधा की तुलना करते हैं लेकिन पेंद्री कार में भोजन की व्यवस्था ठीक नहीं रहती है। इस ओर रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिये।

मेरी मांग है कि सम्पर्क कृन्ति एक्सप्रेस को तीन दिन के बजाय प्रतिदिन चलाया जाये क्योंकि यात्रियों की भीड़ बढ़ती जा रही है। रेल मंत्री जी के अधिकारी लोग गलत रिपोर्ट देते हैं। हम जनप्रतिनिधि हैं, हम जानते हैं वर्योकि हम स्टेशन पर रहते हैं और देखते हैं। इसी प्रकार गोमती एक्सप्रेस में पहले एसी-1 और एसी-2 कोच की व्यवस्था थी जिसे

हटा दिया गया है। हम लोग प्रदेश की राजधानी लखनऊ जाते रहते हैं, इसलिये इन दोनों बोगियों को दुबारा से लगाया जाये। भिंड-इटावा तथा इटावा-मैनपुरी रेल लाइन के काम में तेजी लाने की आवश्यकता है और धन मुहैया कराया जाये। नई दिल्ली-इलाहाबाद के बीच प्रमुख स्टेशनों - अलीगढ़, इटावा, कानपुर, फतेहपुर भरवासी व इलाहाबाद रेलवे स्टेशनों को साफ सुथरा रखने के लिये उपाय किये जायें। रेल मंत्री जी ने घोषणा की थी कि 19 मडल स्टेशन विश्व स्तर के बनाये जायेंगे। मेरा अनुरोध है कि इन स्टेशनों को शामिल किया जाये क्योंकि इलाहाबाद संगम नगरी है जहां अर्थ और पूरा कुम्भ मेला लगता रहता है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण है...(व्यवधान)

सभापति महोदय : अब आप बैठ जायें। आप अपने भाषण का बाकी भाग ले कर सकते हैं।

श्री शैलेन्द्र कुमार : * इलाहाबाद सिटी स्टेशन से सिविल लाइन जाने के लिये आरओबी का निर्माण कराया जाये।

कुलियों और यात्रियों के बीच में किराया सामन को लेकर विवाद होता है, कुलियों का रेट तय किया जाये। गंगा गोमती ट्रेन में पेंटरी कार लगाई जाये। जनपज इलाहाबाद, कौशम्बी एवं फतेहपुर स्टेशन पर पानी और प्रकाश की उचित व्यवस्था की जाये। *

*â€|â€|. * This part of the speech was laid on the Table.

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ और इस विश्वास के साथ कि जब मैं अपनी बात कहूँगा, आप इंटरैक्ट नहीं करेंगे।

सभापति महोदय : हमारी मजबूरी है क्योंकि मेरे पास लम्बी सूची है।

श्री राम कृपाल यादव : लेकिन हमारी भावनाओं को समझा जाये।

सभापति महोदय: कोशिश करेंगे लेकिन आप अपनी बात संक्षेप में कहें।

श्री राम कृपाल यादव : मुझे विश्वास है कि आप मुझ पर कृपा करेंगे।

सभापति महोदय : आप हमारी मजबूरी को ध्यान में रखते हुये अपनी बात संक्षेप में कहेंगे। [\[s35\]](#)

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मैं पूरा प्रयास करूँगा कि जो समय सीमा आपने निर्धारित की है, उसमें अपनी बात रखूँ। थोड़ा ज्यादा होगा तो आप देख लेंगे।

सभापति महोदय, आपने बड़ी कृपा की कि मुझे इस सप्तीमेंट्री रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया। मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले वर्षों में जो कार्य किया है, अपनी क्षमता से, अपने रेल परिवार की पूरी क्षमता से किया है। इनका बहुत बड़ा रेल परिवार है। उसमें एक एक अधिकारी और कर्मचारी के सहयोग से मंत्री जी ने ऐतिहासिक काम किया है। पूरी दुनिया भारत के रेल विभाग के बारे में सोचती थी कि भारतीय रेल समाप्त होने वाली है, चूंकि पूर्ववर्ती सरकार ने ठान लिया था कि वह इसको खत्म कर देंगे। मगर अपने कौशल से, अपने प्रयास से और आप सब लोगों के सहयोग के बिना कुछ नहीं होगा। इसलिए सब लोगों के सहयोग से ऐतिहासिक काम किया है और 20 हजार करोड़ रुपये का मुनाफा भारतीय रेल को पहुंचाया है। यह अपने आप में एक इतिहास है। देश का विकास अगर होना है तो उसमें दो-तीन चीजों का विकास मैं अनिवार्य समझता हूँ - रेल का विकास, सड़क का विकास और बिजली का विकास। इसके बिना देश का विकास संभव नहीं हो सकता। माननीय रेल मंत्री जी ने एक प्रमुख भूमिका रेल के विकास के माध्यम से देश के विकास में भी अदा की है। यह आम लोगों से जुड़ा हुआ विभाग है। ...(व्यवधान)

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर) : राम कृपाल जी, आपने सीएजी की रिपोर्ट देखी है? ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप सुन लें।

श्री राम कृपाल यादव : मुझे विश्वास है कि स्वाई जी हमेशा हमें सहयोग देते हैं और आज विशेष सहयोग करेंगे। जब आप वर्ता में भाग लेंगे, तब अपनी बात बोलियेगा। ...(व्यवधान)

मैं बता रहा था कि रेल का चक्का अगर बंद हो जाएगा तो देश का चक्का बंद हो जाएगा। इस चक्के को चलाने में, गति देने में जो माननीय रेल मंत्री जी ने काम किया है, वह अपने आप में ऐतिहासिक काम किया है। माननीय रेल मंत्री जी का नाम इतिहास में स्वर्णक्षरों में लिखा जाएगा। सभी पक्ष के माननीय सदस्यों ने इस बात को स्वीकार किया है। प्रतिपक्ष के लोग जो सबसे ज्यादा बोलते हैं, उतना ही अधिक काम भी वे मंत्री जी से कराते हैं। कोई भी ऐसा दिन नहीं होगा जब भारतीय जनता पार्टी के लोग आकर माननीय रेल मंत्री को अपना अपना काम नहीं बताते हों। ...(व्यवधान)

श्रीमती कसणा शुक्ला (जौजगीर) : माननीय सभापति जी, यह आब्जैक्शनबल है। रेल मंत्री पूरे देश के मंत्री हैं। ...(व्यवधान) हम सबका अधिकार है कि हम उनसे काम कराएं। ...(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : मैं आपसे सहमत हूँ। मैंने पहले ही कहा है कि पूरे सदन के सहयोग से आगे बढ़ने का काम किया है और फिर आपका सहयोग चाहते हैं। भारतीय रेल को दुनिया की नंबर एक की रेल बनाने के लिए हम आपका सहयोग चाहते हैं। हम आशा करते हैं कि जिस तरह से अभी तक सहयोग मिला है, उसी प्रकार आगे भी मिलता रहेगा। ...(व्यवधान) आपने देश के हर क्षेत्र को देखा है मगर बिहार जो बहुत लंबे काल से उपेक्षित था, आज़ादी के 60-61 वर्षों की आज़ादी के बाद भी आज बिहार बहुत सारे मामलों में अछूता है, वैसे आपने न्याय किया है। मैं यूपीए सरकार को, माननीय प्रधान मंत्री मनमोहन सिंह जी को और अपने नेता तालू प्रसाद यादव जी को को धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूँ, जिनके प्रयास से बिहार के कुछ इलाकों में अवश्य काम हुए हैं। बहुत सारे काम अभी अछूते हैं, बहुत सारे काम करने हैं। मैं सबसे पहले धन्यवाद ज्ञापित करूँ कि एक नए कंसैट के साथ इन्होंने अलग लाइन पर मालगाड़ी चलाने की व्यवस्था की है जिसकी आवश्यकता भी थी। इस बात को सब लोगों ने स्वीकार किया है। कोलकाता

से लेकर लुधियाना तक जो तीसरी लाइन की व्यवस्था की है, जिस पर सिर्फ मालगाड़ी चलेगी, वह एक ऐतिहासिक काम है। रेल ट्रैफिक में कनजेशन होता है जिसकी वजह से मालगाड़ियों का एक हफ्ते का काम दो-तीन हफ्ते में होता था। अब अलग से मालगाड़ी के लिए लाइन होने से निश्चित तौर पर लोगों को सुविधा होगी और इससे ट्रांसपोर्ट में जो कंपीटीशन होगा, उससे कम भाड़े में आम लोग और व्यापारी आसानी से अपना सामन ले जाने का काम कर सकेंगे। [H36]

मैं निवेदन करूंगा कि जो फ्लैट कोरीडोर है, सब लोग इसे जानते हैं, उसी तरह का फ्लैट कोरीडोर स्थापित करने की जरूरत है। डेडीकेटेड फ्लैट कोरीडोर की चर्चा अनेकों बार हुई है, उसके लिए मैं विशेष धन्यवाद देना चाहता हूँ। यही नहीं, पूरे देश के पैमाने पर कई ऐसे इलाके हैं, जहां यात्रियों का कंजेशन है। लोकल ट्रेन में भी दिक्कत हो रही है। देश के बहुत से भागों में आज तीसरी लाइन की व्यवस्था करने की आवश्यकता है ताकि पैसेंजर्स को सुविधा मिले। कई इलाकों में एक्सप्रेस ट्रेन जाती है, लेकिन बहुत से ऐसे लोग हैं, जिन्हें रोज लोकल ट्रेन से आना-जाना पड़ता है, जिसमें छोटे-छोटे गरीब व्यापारी, कर्मचारी आते-जाते हैं, उन्हें कई प्रकार की दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। देश के कई भागों में ये कठिनाइयां हैं, जैसे आगरा है, कई ऐसे इलाके हैं, जहां तीसरी लाइन की व्यवस्था करने की आवश्यकता है। मैं मंत्री जी का ध्यान बिहार की तरफ भी आकृष्ट करना चाहूंगा। हमारे यहां मोकामा टू मुगलसराय बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है, जहां से लोकल ट्रेन भी जाती है और एक्सप्रेस ट्रेन भी जाती है, मगर वहां यह दिक्कत हो रही है, क्योंकि वहां इतनी ट्रेनें चल रही हैं, जिसकी वजह से बड़ा भारी कंजेशन हो गया है। इसलिए जब तक वहां अलग से तीसरी लाइन की स्थापना नहीं की जाएगी, तब तक मैं समझता हूँ कि कंजेशन दूर नहीं होगा और यात्रियों की कठिनाइयां दूर नहीं होंगी। लोकल ट्रेन भी वहां समय पर नहीं चल पाती है। वहां कई बार ट्रेन चार-चार, पांच-पांच घंटे लेट होती है, जिसकी वजह से पैसेंजर्स को बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए मैं मंत्री जी निवेदन करूंगा कि आप निश्चित तौर पर तीसरी लाइन की व्यवस्था करें, मुगलसराय से मोकामा, जिसकी वजह से वहां लोग परेशानियों से जूझ रहे हैं, तीसरी लाइन की व्यवस्था करने से लोगों की परेशानियां दूर हो जाएंगी।

महोदय, उत्तरी-बिहार के इलाके की बार-बार चर्चा हो रही है, यह इलाका बाढ़ से पूरा डूब जाता है। चाहे सड़क हो, पुल-पुलिया हो या रेलवे लाइन की पटरी हो, इन सब की बहुत क्षति होती है और जो बाढ़ पीड़ित होते हैं वे बड़े पैमाने पर आश्रय लेने के लिए सड़क या रेलवे लाइन पर जाते हैं, इस बार भी वहां बहुत क्षति हुई है। माननीय मंत्री जी वहां देखने के लिए गए थे, वहां इस बार करोड़ों-अरबों रुपए की क्षति हुई है। वहां रेलवे लाइन पूरी तरह से बह गई है और दूर-दूर तक उखड़ गई है। मंत्री जी, मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आपकी परिकल्पना रही है, आपने कई दफा घोषणा की है और चर्चा भी की है कि हम वहां सुविधा प्रदान करेंगे। वहां पैसेंजर्स का आवागमन भी बंद हो गया, क्योंकि सारी ट्रेनों को कैंसिल करना पड़ा। इसलिए मेरा कहना है कि आप उसे ऊंचा करने का काम करें, आपको पुल-पुलिया को भी ऊंचा करवाना पड़ेगा, जो नीचे है, रेलवे लाइन से जुड़ी हुई चीज है। मैं समझता हूँ कि यह एक बड़ा काम पैसेंजर्स की सुविधा के लिए होगा और जो बाढ़ पीड़ित लोग हैं, उनके आश्रय का भी एक साधन हो जाएगा। वहां आप एक अलग से प्लेटफॉर्म की भी व्यवस्था करवाएं ताकि जो बाढ़ पीड़ित लोग हैं, जिन्हें कहीं आश्रय नहीं मिलता है, वे अपना सिर छिपाने के लिए, अपना जीवनयापन करने के लिए छटपटाते रहते हैं, वे गरीब तबके के लोग बहुत परेशानी में रहते हैं उन्हें सहारा मिल सके। आपके पास रकम है और पैसा भी है, आप ऐसा करवा सकते हैं, इसलिए मैं आपका ध्यान इस तरफ आकृष्ट करना चाहूंगा।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने बहुत दिनों से की जा रही डिमांड को पूरा किया है, मगर वहां अभी तक काम प्रारम्भ नहीं हो सका है। वहां इसके लिए अभी तक राशि नहीं गई है, बिहटा से औरंगाबाद एक महत्वपूर्ण योजना है, जिसमें पांच संसदीय क्षेत्र के इलाके आएंगे। लाखों लोग उससे प्रभावित हो रहे हैं, वहां आपने नई रेल की घोषणा की थी, मगर अभी तक उसके लिए राशि नहीं गई है। मुझे जानकारी है कि वह संविदा केबिनेट में गई थी और वह एपूव हो गई है। आप जब जवाब देंगे तो इस बारे में भी बताएं। उसी तरह आपने बरियारपुर, खड़गपुर नई लाइन आपने बनवाई है, लक्ष्मीपुर, बरहट, मननपुर, सुल्तानगंज, तारापुर, संग्रामपुर आदि कई इलाकों में आपने नई लाइन की व्यवस्था करवाई है, मगर अभी तक कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया है। इस पूरे इलाके के लोग बिना लाइन के बहुत प्रभावित हो रहे थे, लाइन के लिए वहां के लोग आपको कोटिश: धन्यवाद ज्ञापित कर रहे हैं। मुझे विश्वास है कि आप इस लाइन पर जल्दी काम शुरू करा देंगे।

महोदय, गया का ऐतिहासिक महत्व है। देश भर से लोग वहां अपने बुजुर्गों के पिंडदान और तर्पण हेतु आते हैं। पटना से गया रेल लाइन के दोहरीकरण का काम चल रहा है, लेकिन वह बहुत धीमी गति से चल रहा है। वहां विद्युतीकरण का काम भी बहुत धीमी गति से चल रहा है। इसलिए मैं प्रार्थना करूंगा कि पटना से गया की रेलवे लाइन के दोहरीकरण के कार्य को तेज गति से किया जाए। बोध गया की महत्ता को टिष्ठित रखते हुए मुझे आशा है कि आप उस लाइन के दोहरीकरण और विद्युतीकरण का काम तेज गति से शुरू कराएं, ताकि लोगों को परेशानी से निजात मिल सके।

महोदय, दीदारगंज में गुमटी थी, जिसके ऊपर ओवरब्रिज नहीं था, अब ब्रिज बन गया है। वह बहुत विल्ला का इलाका है जहां लगभग 50 हजार लोग रहते हैं। उनके आने-जाने का साधन नहीं है। उन्हें अपनी सब्जी, फल और जानवर लेकर आना-जाना पड़ता है। पटना शहर का इलाका है। वहां बड़ी संख्या में मजदूर आते-जाते हैं। उन्हें अब दो किलोमीटर घूमकर जाना पड़ रहा है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि वहां एक पुल बनवा दिया जाए, ताकि लोगों को आने-जाने में सहुलियत हो सके। दीदारगंज में गंगा घाट पर ऊपरी पुल बनवा कर आप बहुत अच्छा काम कर रहे हैं।

महोदय, मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि जहानाबाद रोड के समीप समूर के पास रेल लाइन की क्षति हो गई है। मुझे विश्वास है कि आप शीघ्र उसे बनाने का काम करेंगे।
...(व्यवधान)

सभापति महोदय : अब बहुत हो गया। आप समाप्त कीजिए। जो बाकी बचा है, उसे सभा पटल पर रख दीजिए।

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मंत्री जी ने नेशनल प्रोजेक्ट के रूप में पटना-पहलेजा पुल और मुंगेर पुल बनाने का निर्णय लिया है, जिनके ऊपर श्री प्रभु नाथ सिंह जी बोल रहे थे। यह बहुत महत्वपूर्ण योजना है। इनके बनने से बिहार की अवाम के लिए बहुत बड़ा काम हो जाएगा। पटना-पहलेजा पुल राष्ट्रीय स्तर पर बनेगा। इसकी बहुत जरूरत थी। मैं मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि पटना-पहलेजा पुल का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है, उसे तेज गति से चलाए और समय-सीमा के अंदर बनवाइए।

आपने पटना में ओवरब्रिज दे दिया है, यह बहुत अच्छा काम किया है, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। वहां जो गांधी सेतु है, वह सराब है और कभी भी टूट सकता है। आपने वहां पुल निर्माण का जो काम किया है, वह स्वागत योग्य कदम है। इससे उत्तर और मध्य बिहार को जोड़ने का एक बहुत बड़ा काम हो जाएगा।

महोदय, पटना साहब को मॉडल स्टेशन बनाने के लिए आपने कहा था। पटना साहब ऐतिहासिक स्थल है। वहां गुरु गोविन्द सिंह जी की जयन्ती मनाई जाती है। उसका काम अभी तक प्रारम्भ नहीं हुआ है। आप वहां जल्दी काम शुरू कराइए। यह सिखों के सम्मान की बात है। उन्होंने देश के लिए केंद्रीब्यूट किया है। इससे गुरु गोविन्द सिंह जी का सम्मान होगा। आपने उसे मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की है। इसके लिए मैं आपका बिहार और देश की जनता की ओर से धन्यवाद करता हूँ, लेकिन उसका काम भी जल्दी शुरू कराइए।

सभापति महोदय : आप लिखकर दे दीजिए। बहुत बातें हो गईं।

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मैं समाप्त ही कर रहा हूँ। नवी नगर में रेल को अपनी बिजली उत्पादित करने के लिए एन.टी.पी.सी. के कॉलोबोरेशन के साथ आपने बिजली उत्पादन की बात कही थी, लेकिन वह काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। डालमियां उद्योग नगर में रेल का कुछ काम करने के लिए कहा था, लेकिन वहां भी काम शुरू नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि दोनों जगह काम शुरू करा दीजिए।

महोदय, मोकामा में भारत वैगन कारखाना और मुजफ्फरपुर का वैगन कारखाना, दोनों की हालत खराब है। वे एकदम खत्म हो गए हैं। वे अपने बल पर नहीं चल रहे हैं। उन दोनों कारखानों में रेल वैगन बनाने का ही सारा काम होता है। इसलिए मेरी आपसे प्रार्थना है कि उन्हें रेल मंत्रालय टेकओवर कर ले, जिससे वे सरवाइव कर सकें। जमालपुर-झांझा में भी आपने पिछले बजट में घोषणा की थी, लेकिन वहां भी काम प्रारम्भ नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि वहां भी जल्दी काम प्रारम्भ कराइए। [r37]

17.00 hrs

हम रेल मंत्री जी को पटना से कलकत्ता तक गरीब रथ को प्रारम्भ करने के लिए धन्यवाद देना चाहते हैं। मैं मंत्री जी को आम लोगों के लिए कुशन की व्यवस्था करने के लिए धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूँ। लोगों को चलने के लिए गढ़े की व्यवस्था की गई है। इन लोगों को समझ में नहीं आएगा। गरहरा में रेल की जमीन का काम करने की आवश्यकता है।... (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप लिखकर दे दीजिए। अब इनका भाषण रिकार्ड में नहीं जाएगा।

श्री राम कृपाल यादव : अपना बचा हुआ भाषण हम ले कर देते हैं। मैं आपको धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए टाइम दिया। मैं कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी आगे बढ़िए, देश को आपकी आवश्यकता है और आगे बढ़कर देश को विकसित करने का काम कीजिए। आप सबका सहयोग लेकर आगे बढ़ेंगे तो निश्चित तौर पर जो इतिहास बना है, वह और भी बनेगा और जो रेल मंत्री जी का सपना है, भारतीय रेल को दुनिया में 1 नम्बर बनाने का, वह अवश्य साकार होगा। धन्यवाद।

*जहानाबाद-अरवल मोड़ के निकट रेलवे लाइन के नीचे अंग्रेजों के जमाने से बना एक पुराना छोटा एवं जर्जर रेल पुल है, जिस पर जहानाबाद से अरवल जाने वाले यात्रियों की मौत होती रहती है। अतः इस स्थान पर ऊपरी पुल की नितांत आवश्यकता है। इसकी मांग मैं तीन वर्षों से कर रहा हूँ। मेरा आग्रह है कि इसे पूरा कराया जाए।

पटना-गया रेल खंड में पड़ने वाले स्टेशनों एवं प्लेटफार्म के पुनःपुन, तारेगना, जहानाबाद मखदुमपुर का सौंदर्यीकरण कराया जाए तथा सभी स्टेशनों पर जन सुविधा मुहैया कराई जाए।

गया से टोरी वाया चतरा नई रेल लाइन डाली जाए। *

*â€¦â€¦. * This part of the speech was laid on the Table.

श्री हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर): महोदय, वर्ष 2007-08 के लिए रेलवे की अनुदान की पूरक मांगों का समर्थन करते हुए मैं रेलवे को देश में विकास व सर्वसामान्य जनता की सुविधा का महत्वपूर्ण अंग मानता हूँ। इस व्यापक देश के दूरदराज के क्षेत्र को जोड़ने का राष्ट्रीय भावना व समान विकास को गति व न्याय दिलाने वाले इस मंत्रालय द्वारा निश्चित ही 3 वर्षों से यात्री किराया न बढ़ाया हो, सस्ती लोकप्रियता इसे मैं मानता हूँ। जिसकी वजह से आमदनी और बढ़ सकती थी, जो यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाने से नहीं बढ़ पाई, आमदनी अधिक होती, तो नई-नई परियोजनाएं, दुर्गम-आदिवासी दूरदराज के रहने वालों को भी भविष्य में रेल सुविधा प्राप्त हो सकती थी। लेकिन रेल मंत्रालय, यूपीए सरकार ने सत्ता में रहते हुए यह मौका गंवाया है। दूरदृष्टि रखी नहीं और अनेक वर्षों तक रेलवे से वंचित गरीब, ग्रामीण आदिवासियों को और वंचित रहना पड़ेगा। रेल मंत्रालय द्वारा अपनी नीतिनुसार आदिवासी उद्योग रहित पहाड़ी व पिछड़े क्षेत्रों को नुकसान होते हुए भी लाभ न मिले, फिर भी रेल सुविधा प्राप्त करा देने की नीति बनी हुई होते हुए भी रेल मंत्रालय द्वारा मेरे क्षेत्र में वडसा-आरमोरी-गडचिरोली नई रेल लाइन हेतु हुए सर्वे व जिसकी लागत करीब 49 किलोमीटर हेतु 100 करोड़ के नजदीक है। इतनी राशि को उपलब्ध करा दें, ताकि रेलवे से वंचित आदिवासी बहुल क्षेत्र गडचिरोली जिले को रेल मिल सके। इस रेलवे के लिए राज्य सरकार से हिस्सा न मांगें। राज्य सरकार इस राशि का हिस्सा देने में असमर्थ होने का मुझे पत्र प्राप्त हुआ है। मैं गडचिरोली जिले में लोह अयस्क व लाइम स्टोन का जहां पत्थर मात्रा में रिजर्व-डिपोजिट है, उस सुरजागढ़-अहेरी तक बवकरशाह अथवा वडसा से आगे सर्वे कराने हेतु मान्यता व राशि को देने के प्रवधान की मांग करता हूँ।

रेल मंत्री जी को मैं बताना चाहता हूँ कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में सीमेंट के बड़े-बड़े पांच कारखाने हैं। यहां सीमेंट का बहुत ज्यादा उत्पादन होता है। चंद्रपुर में इसी स्थान पर रेलवे कंक््रीट स्लीपर बनवाने का कारखाना रेल मंत्रालय बनाए। सीमेंट महत्वपूर्ण है, वह प्राप्त होगा तथा दुलाई का खर्च कम होगा।

चंद्रपुर महाराष्ट्र का आंध्र सीमा पर का आशिरी किनारे पर बसा हुआ औद्योगिक शहर है। यहां से मुंबई के लिए सीधे काजीपेट या बवकरशाह स्टेशन से नई गाड़ी प्रारम्भ करने की मांग करता हूँ।

महोदय, हैदराबाद से चलने वाली गाड़ी भाग्य नगरी को कागननगर से आगे ब बवकरशाह या चंद्रपुर तक चलाने की व गोदिया से चांदाफोर्ट तक चलने वाली गाड़ी बवकरशाह तक आगे बढ़ाने की मांग करता हूँ। इस पर विचार हो। रेलवे की तीसरी लाइन का प्रस्ताव जो, बवकरशाह से आगे नागपुर तक

* The speech was laid on the Table .

निर्माण हो, बढ़ी हुई यातायात प्रवासी व मालगाड़ियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए तीसरी लाइन का व चांदाफोर्ट से गोंदिया तक दूसरी रेलवे लाइन का प्रस्ताव देता हूँ। मंत्री जी जी इसे मान्यता दें व बजट में राशि देने का प्रवधान करें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र चंद्रपुर जिले के भांदक, वरोरा, माजरी, चांदाफोर्ट, मुज इन स्टेशनों का विस्तार व आधुनिकीकरण व सभी स्थानों पर पीआरसी देने की मांग करता हूँ।

बवकरशहा से गुनुस स्टेशन तक पूर्व में गाड़ी चलती थी। उसे पुनः प्रारंभ करें। बवकरशहा से गडवांदूर तक जहां सिर्फ गुडस ट्रेने चलती हैं, उस मार्ग पर रेलगाड़ी चलाई जाए।

चंद्रपुर स्टेशन पर ही गुडस शेड है जिसे हटाकर ताडावी स्टेशन पर ले जाए व वित्तपल्ली, मुज व ताडाकी स्टेशन पर गुडस शेड का निर्माण करें।

बाबूपेट चंद्रपुर बस्ती की ओर जाने वाले मार्ग पर रेलवे के ऊपरी पुल की मांग चल रही है। उस मांग को पूरा करें। नगर निगम द्वारा मांगी जा रही राशि का एक हिस्सा नगर निगम के पाने में असमर्थ है। रेलवे ही इस ऊपरी पुल हेतु राशि का प्रवधान करें।

महोदय, इन सभी मांगों पर आप सहानुभूतिपूर्वक विचार करें। इन सभी प्रस्तावों को मान्यता दें। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंडसौर) : सभापति महोदय, हम रेलवे की अनुदान की पूरक मांगों के संबंध में विचार कर रहे हैं। यह सही है कि पिछले दिनों और विगत वर्षों में रेलवे ने अपने कार्यकरण में काफी सुधार किया है, लेकिन अभी भी बहुत कुछ किए जाने की गुंजाइश है। केवल व्यावसायिक दृष्टि से रेलवे के कार्यक्रम को न देख कर, रेलवे का अपना सामाजिक दायित्व भी है। सामाजिक दायित्व की दृष्टि से इस विषय पर विचार करना आवश्यक होगा। यह सही है कि इस दिशा में प्रयत्न जरूर हुए हैं। एक महत्वाकांक्षी योजना थी, हालांकि उस योजना की गति बहुत शिथिल है। यह योजना बहुत पहले शुरू हुई थी कि हम देश भर में रेलों के लिए एक समान गेज सिस्टम लागू कर सकें। उस यूनिगेज सिस्टम की दिशा में हमारी प्रगति तो हुई है, लेकिन जितनी प्रगति अपेक्षित थी, वह नहीं हो पाई है। इस कारण अमान परिवर्तन के बाद, शेष लगे हुए जो दूसरे क्षेत्र हैं, यदि वहां अमान परिवर्तन नहीं होता है, तो जहां अमान परिवर्तन हो चुका है, उनका पूरा लाभ उन क्षेत्रों को नहीं मिल पाएगा। उदारणार्थ में एक बात आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूँ। पहले अकोला से लेकर दिल्ली सराय रोहटला तक मीटर गेज लाइन थी, अब इसके कुछ खंडों में, रतलाम से लेकर नीमच तक या वित्तौड़ तक और वित्तौड़ से लेकर अजमेर तक और उसके आगे दिल्ली तक, इस लाइन का अमान परिवर्तन तो हो गया है, लेकिन पहले दक्षिण भारत से जो लोग आते थे, वे सीधे मीटर गेज लाइन से अजमेर हो कर दिल्ली पहुंचते थे। अभी भी दक्षिण भारतीय लोगों को अकोला से चलकर रतलाम में आ कर फिर गाड़ी बदलना आवश्यक हो गया है। हमने पिछले दिनों इस बात की मांग की है कि रतलाम से लेकर अकोला पर भी ध्यान दिया जाए, जो इंदौर हो कर जाती है। इससे इंदौर लाभांशित होगा। मध्य प्रदेश में अच्छी औद्योगिक संभावना है, उसे भी लाभ मिलेगा। रतलाम से लेकर अकोला तक एक प्रोजेक्ट तैयार करने के बारे में रेलवे ने कही है, जिस पर हजारों करोड़ रुपया खर्च होगा। इस प्रोजेक्ट को शीघ्र पूरा किया जाए, तो निश्चित रूप से दक्षिण भारत को उत्तर भारत से जोड़ा जा सकता है। हमारी जो यूनिगेज की कल्पना है, उस कल्पना को भी हम पूरा कर सकते हैं। मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं और मैं समझता हूँ कि उन्हें भी इस खंड के बारे में जानकारी है कि इस खंड से कितना लाभ होगा। अभी भी भोपाल से इंदौर की सीधी लाइन ब्रूडगेज में है, लेकिन इंदौर से अगर रतलाम आना है तो मीटर गेज लाइन है। पहले वह यात्री ब्रूडगेज में आता है, फिर उसे मीटर गेज में आना पड़ता है। इस आवश्यकता को देखते हुए इस तरफ आपका सबसे पहले ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। वैकल्पिक लाइन उज्जैन होकर है लेकिन उसमें समय अधिक लग रहा है।

मैं निश्चित रूप से माननीय रेल मंत्री जी व रेल राज्यमंत्री श्री राठवा जी का धन्यवाद करना चाहूंगा कि पिछले दिनों मेरे संसदीय क्षेत्र में जो आमजन परिवर्तन का काम था, वह पूरा हुआ, लेकिन उसका जो लाभ वहां के क्षेत्रीय लोगों को मिलना चाहिए, वह लाभ नहीं मिल रहा है। इस दृष्टि से मैंने अपने कुछ सुझाव प्रस्तुत किये थे। अभी आमजन परिवर्तन हो गया है, लेकिन आपका रतलाम में प्लेटफार्म नम्बर सात है, उसका कार्य अधूरा है और वह दिसम्बर तक पूरा होने की स्थिति में है। परिणाम यह होता है कि जो भी अजमेर से रतलाम तक गाड़ियां आती हैं, वे सिग्नल पर बाहर खड़ी रहती हैं, केवल इसलिए कि प्लेटफार्म की सुविधा नहीं है। कभी-कभी आधा घंटा, कभी पौना घंटा और कभी घंटा भर तक रुकी रहती हैं। इस दृष्टि से लोगों को जो एक लाभ मिला है, उस पूरे लाभ से वे आज भी वंचित हैं। इससे उनको एक परेशानी का सामना करना पड़ता है। जो कर्नैलिंग ट्रेन्स हैं, जहां से हम आने जा सकते हैं, उन ट्रेनों को कभी-कभी छोड़ देना पड़ता है। इसकी तरफ भी मैं आपका ध्यान आकर्षित कर रहा हूँ, इसके बारे में मैंने पहले भी ध्यान आकर्षित किया था, लेकिन पुनः आपको याद करा रहा हूँ, क्योंकि जहां तक नई ट्रेन चलाने का सवाल है, वे भी चली हैं, यात्री सुविधाओं का जहां तक सवाल है, उनमें भी कुछ विस्तार हुआ है, लेकिन पूरी तरह से जिस प्रकार से लोगों को उससे लाभान्वित होना चाहिए था, कुछ थोड़ी सी कमियों के कारण वह लाभ नहीं मिल रहा है।

मैं आपका ध्यान एक और बात की तरफ आकर्षित करना चाहूंगा, पिछले समय जब रेल बजट पर चर्चा हुई थी, तब उज्जैन से लेकर रामगंज मंडी तक एक ऐसी लाइन है, जो मध्य प्रदेश और राजस्थान को जोड़ने वाली है और कई ऐसे क्षेत्र हैं, जो पिछड़े क्षेत्र हैं, उन क्षेत्रों को भी यह लाइन जोड़ेगी, इसका सर्वे हो गया था, काम प्रारंभ होने की स्थिति में था, लेकिन उसकी गति, जैसा मैंने कहा कि पहले ही धीमी है। ठीक इसी प्रकार से श्री राठवा जी जानते हैं कि इन्दौर से लेकर जो हमारी दाहोद की लाइन है, जो मध्य प्रदेश और गुजरात को जोड़ने वाली है, आप श्रीनगर, बारामुला और उधमपुर तक जोड़ने वाले हैं, यह बड़ी प्रसन्नता की बात है। उसमें केन्द्र सरकार भी आपको काफी सहायता दे रही है, लेकिन कुछ ऐसी जगह भी हैं, जहां पर न केवल आज की बात है, लेकिन इन्दौर दाहोद रेलवे की मांग आज से 45-50 वर्ष पहले से चली आ रही है, जिसको आज तक आप पूरा नहीं कर सके। एक तरफ तो आप अपनी बात कहते हैं कि हम बड़ी तेजी से आगे बढ़ रहे हैं और हम तेजी से कार्य कर रहे हैं, लेकिन दूसरी तरफ जो आपकी योजनाएं हैं, जिनके बारे में एक बार नहीं, तीन बार सर्वे हो गया, रतलाम बांसवाड़ा लाइन का तीन-तीन बार सर्वे हो गया, लेकिन उसकी कुछ गति ही नहीं है। आखिर उसकी क्या स्थिति

हैं? मैं जानना चाहता हूँ कि इसके अन्दर विलम्ब के कारण क्या हैं और उस दृष्टि से आप उस पर विचार करेंगे।

मैं आपका ध्यान अन्य कुछ सेवाओं की तरफ भी आकर्षित करना चाहूँगा। आखिर आपने जहां-जहां नई गाड़ियां चलाई, विस्तार किया, लेकिन आज भी कई मार्ग ऐसे हैं, कई स्थान ऐसे हैं, जहां यातायात दिन-प्रतिदिन बढ़ा है, परिवहन बढ़ा है, उस परिवहन की दृष्टि से ठीक रेलवे स्टेशन के पास में, कई जगह केवल पश्चिम रेलवे में नहीं, पश्चिम मध्य रेलवे में या मध्य रेलवे में, इन सभी जगह कई ऐसे स्थान हैं, जहां यातायात का दबाव भारी बन गया है। राज्य सरकार वहां पर आपको 50 प्रतिशत पैसा देने के लिए तैयार है, 50 प्रतिशत पैसा रेलवे लगाये, लेकिन उसके बारे में कोई प्रोजेक्ट ही तैयार नहीं हो रहा है। रतलाम और अजमेर के मध्य कई ऐसे स्थान हैं, जहां पर ऊपरी पुल बनने चाहिए, लेकिन राज्य सरकार के द्वारा स्वीकृति होने पर भी रेलवे द्वारा उसके बारे में कोई कार्य नहीं किया गया। मैं चाहूँगा कि फिर चाहे वह नीमच का मामला हो, चाहे वह मंदसौर का मामला हो, आगे जावरा का मामला हो, जो ऊपरी पुल वाली समस्या है, इस समस्या का समाधान भी शीघ्र होना चाहिए, तूँकि राज्य सरकार भी इसमें सहायता देने की बात कर रही है।

मैं बहुत संक्षेप में बोल रहा हूँ, मैं ज्यादा समय नहीं लूँगा। मैं उन बिन्दुओं की तरफ आपका ध्यान आकर्षित कर रहा हूँ, जो यात्री सुविधाएं हैं। आपने यात्री सुविधाएं बढ़ा दी हैं, ट्रेन बढ़ गई, लेकिन मैं आपसे जानना चाहता हूँ कि प्लेटफॉर्म की संख्या क्यों नहीं बढ़ी, उसका विस्तार क्यों नहीं बढ़ा, आपके टर्मिनल्स क्यों नहीं बढ़े और प्लेटफॉर्म नहीं बढ़ाने से लोगों को कठिनाई होती है। जिस प्रकार से मैंने कहा कि यातायात में असुविधा होती है और घंटों खड़े रहना पड़ता है, मैं चाहूँगा कि जहां-जहां आपको स्थान उपलब्ध है, वहां पर स्थान लेकर प्लेटफॉर्म की संख्या बढ़ाइये और जहां नये टर्मिनल्स बना सकते हैं, वहां नये टर्मिनल्स भी बनाइये, ताकि यातायात में और सुविधा हो और लोगों को उसका लाभ मिल सके। यात्री सुविधा को गंभीरता से लें। मैं आपको ये कुछ ऐसे व्यावहारिक सुझाव दे रहा हूँ, जो कि रेलवे द्वारा पूरे किये जाने चाहिए।

मैं एक और बात की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। आपने प्रौद्योगिकी विकास के लिए भी इन अनुपूरक अनुदान के अन्दर कुछ मांग की है। अब मैं श्री राठवा जी के आश्वासन की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा, जो संसदीय राजभाषा समिति को आपने दिया था। पश्चिम रेलवे में जो हिन्दी कम्यूनिंग फाउंडेशन की आधारशिला आपने रखी है, जिसके बारे में आपने समिति को आश्चर्य किया था कि निश्चित रूप से इसको हम आगे बढ़ाएंगे। रेलवे की अपनी प्रौद्योगिकी है। उस प्रौद्योगिकी का काफी विकास हुआ है और काफी लाभ हुआ है। आज रेलवे बोर्ड के अधिकारीगण चाहें कि इसको बंद कर दिया जाए, तो फिर मैं समझता हूँ रेल मंत्री के अस्तित्व का कोई प्श्न नहीं है, रेल मंत्री के आश्वासन का कोई प्श्न नहीं होता है। क्या यह ठीक है। मुझे खेद है कि मंत्री जी को नकारा जा रहा है। जब हम विकास की बात करते हैं और हमारे पास प्रौद्योगिकी उपलब्ध है और पश्चिम रेलवे के मुख्य राजभाषा अधिकारी ने कहा है कि बिना खर्च के हम इसे चलाने के लिए तैयार हैं। मेरा विचार है कि इस मामले पर फिर से विचार होना चाहिए। यह सामान्य बात नहीं है, इसे बड़ी गंभीरता से देखा जाना चाहिए, क्योंकि रेल राज्य मंत्री का आश्वासन हुआ और रेल मंत्री के सामने आश्वासन हुआ है। संसदीय राजभाषा समिति एक महत्वपूर्ण समिति है। उस समिति को आपने आश्वासन दिया है।

मैं अपने क्षेत्र की दो-तीन बातें कहकर अपनी बात समाप्त करूँगा। आपने कुछ रेलवे अस्पतालों के उन्नयन की बात कही है। मैं चाहूँगा कि रतलाम के रेल अस्पताल का भी उन्नयन हो। उसमें भी आप नए उपकरणों हेतु वित्तीय सुविधाएं उपलब्ध करायें। वहां बड़ी जनसंख्या है और वह एक बहुत बड़ा जंक्शन है। आप उसे इस दृष्टि से देखें। मैं आपका ध्यान एक और बिंदु की ओर आकर्षित करना चाहूँगा। अभी आपने कुछ नयी ट्रेनें, जो आमाम परिवर्तन हुआ है, उस पर चलायी हैं, लेकिन अजमेर से लेकर बांद्रा जो आपने गाड़ी चलायी है, उसमें मंदसौर ऐसा स्थान है, जो महत्वपूर्ण है। वहां पशुपतिनाथ का बड़ा प्रसिद्ध और ऐतिहासिक मंदिर है, लेकिन मंदसौर में उसका स्टापेज नहीं है। जावरा जहां पर प्रसिद्ध दुसैन टेकरीशरीफ नामक स्थान है, वहां लाखों देशी और विदेशी पर्यटक आते हैं और श्रद्धा से सिर नवाते हैं। इसके बाद वे वहां से अजमेरशरीफ जाते हैं, वहां भी उसका स्टापेज नहीं है। ये कह रहे हैं कि अगर स्टापेज देंगे, तो हमारी गति सीमा कम हो जाएगी, फिर एक्सप्रेस ट्रेन चलाने का लाभ क्या होगा? इससे यात्रियों की सुविधा रही ही नहीं। आप सीधे अजमेर से चलकर रतलाम पहुंच जाइए, आप इसे क्यों बीच में रोकते हैं? मैं चाहूँगा कि मंदसौर और जावरा में भी इन दोनों का स्टापेज दिया जाए, ताकि लोगों को उसका लाभ मिल सके। अजमेर-रतलाम व रतलाम - अजमेर दोनों का स्टापेज मंदसौर व जावरा हो। जब-जब हमने कहा, तब-तब आपने उसके आगे कार्यवाही की, पहले आपने इंटरसिटी ट्रेनों से निजामुद्दीन तक चलायी, उसका कहीं स्टापेज नहीं था, बाद में हमने कहा कि उसका स्टापेज सामकौर होना चाहिए था, वह हो गया, फिर उसके बाद सुवासरा कहा, वह हो गया, फिर उसके बाद चौमेला कहा, वह भी हो गया, उसके बाद विक्रमगढ़-आलोट कहा, वह भी हो गया। ये स्टापेज होते गए। मैं वहाँ से इस बात की मांग कर रहा हूँ कि जो आपकी जम्मूतवी ट्रेन है, जो गुजरात में पहुंचती है, जम्मूतवी सुपरफास्ट जो मुंबई भी जाती है, उसका आप अगर श्यामगढ़ स्टापेज कर दें, तो पूरे मंदसौर और नीमच जिले को और उस पूरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को लाभ मिल सकेगा। आज वह सीधे कोटा से चलकर रतलाम रुक जाती है, वहां से वैष्णो देवी जाने वाले बहुत से तीर्थ-यात्री हैं। मैंने कुछ बातों की ओर आपका ध्यान आकर्षित किया है और मैं चाहूँगा कि कुछ बातें जो और हो सकती हैं, जैसे मैंने नीमच में गार्डस लाबी को ठीक से यथावत् रखने की बात कही है, उनके बारे में और अन्य बातों के बारे में मैं आपको लिखकर दे दूँगा।

श्री वी.के. तुम्बर (अमरेली) : महोदय, माननीय रेल मंत्री जी वर्ष 2007-08 के लिए अनुपूरक मांगें लेकर आए हैं, उनको अनुमोदन देने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। रेलवे ने तीन साल में जो काम किया है, इसके लिए उन्हें सारे देश से धन्यवाद मिल रहा है।

17. 14 hrs (Shri Devendra Prasad Yadav in the Chair)

मैंने भी उनका बजट के समय धन्यवाद किया। मैं ऐसा इसलिए भी कहूँगा कि हिंदुस्तान के आज तक के इतिहास में गुजरात को रेलवे का विस्तार पहली बार मिला है। हमारा जो सौराष्ट्र एरिया है, जहां से इलेक्ट्रिक होकर मैं यहां आया हूँ, वहां अंग्रेजों के जमाने में रेलवे चलती थी, लेकिन रेलवे की ओर से सौराष्ट्र के साथ कहीं न कहीं अन्याय हो रहा है। इस ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं कहना चाहूँगा कि माननीय मंत्री जी ने, रेल विभाग ने इस बार दरसा से जेतलसल तक ब्राडगेज बनाने का बजट में जो प्रावधान किया है, उस पर जल्दी से जल्दी काम शुरू कराएं। रेलवे में अंग्रेजों के टाइम में मीटरगेज रेलवे चलती थी। यह बीच का जो टुकड़ा है, बीच की जो रेलवे लाइन कटी हुयी है, इसकी वजह से लंबी दूरी की रेलवे लाइन हमें नहीं मिल रही है। जब तक यह लाइन शुरू नहीं होगी, तब तक जो ब्राडगेज की सुविधा मिल रही है, वह बहुत कम एरिया में मिलेगी। मैं अमरेली से आया हूँ। अमरेली से अहमदाबाद तक की पहले रेलवे मिलती थी, उसके बीच की जो रेलवे लाइन है, वह ब्राडगेज बनी हुयी है और जो पहले की रेलवे लाइन है, वह मीटरगेज है। उसकी वजह से अमरेली से सूरत और मुम्बई जो सीधा रास्ता पहले मिल रहा था, वह नहीं मिल रहा है। तालू जी ने रेलवे डिपार्टमेंट को बहुत अच्छा बनाया है, रेलवे ने सबसे पहले इस साल बीस हजार करोड़ रुपये का प्रॉफिट कमाया। मैं कहना चाहता हूँ कि थोड़ा सा पैसा सौराष्ट्र में भी इन्वैस्ट किया जाए। गुजरात के श्री नारनभाई रठवा को पहली बार रेलवे में राज्य मंत्री का पद दिया गया है। मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ कि यूपीए सरकार ने गुजरात का बहुत ख्याल रखा है। जब से गुजरात मुम्बई राज्य से अलग हुआ, तब सबसे पहले चीफ मिनिस्टर भी मेरे क्षेत्र अमरेली से बने थे, लेकिन आज अमरेली सबसे कटा हुआ एरिया बन गया है। मैं कहना चाहता हूँ कि धरसा-जेटलसर ब्राडगेज का काम जल्दी से जल्दी शुरू किया जाए। हमने महुआ से एक रेल शुरू करवाई है, लेकिन वह महुआ से भावनगर तक जाती है। धौला होकर लम्बी रेलवे लाइन भावनगर-बांद्रा जो भावनगर से आती है, बीच में ऐसे दो कोव दिए जाएं, जो श्री टायर एसी और स्लीपर वलास हों। अब उसे शुरू किया गया है, लेकिन उसे अमरेली से नहीं जोड़ते, भावनगर से जोड़ते हैं जिससे हमें धौला से शिपट करना पड़ता है। अमरेली की जनता की सुविधा के लिए ऐसा कोव दिया जाए जिसे महुआ से जोड़ा जाए और भावनगर-बांद्रा से जो धौला तक रेल आती है, वहां जोड़ा जाए। हमें सीधी रेल सुविधा दी जाए।

हमारा जोनल ऑफिस मुम्बई में है। जेडआरयूसीसी कमेटी को साल में दो या तीन बार बुलाने का प्रावधान किया गया है। मैं तीन साल से जेडआरयूसीसी कमेटी का मैम्बर हूँ। मैंने कई बार पूंन भी पूछे, कई बार नियम 377 के अधीन मामला उठाया, लेकिन तीन साल में तीन बार भी उसकी मीटिंग नहीं हुई। अधिकारी क्या कर रहे हैं, मंत्री जी को देखना चाहिए। वह कमेटी मीटिंग नहीं करती, इसलिए हमें यहां आना पड़ता है, शोर मचाना पड़ता है, पूंन भी रखना पड़ता है। मैं कहना चाहता हूँ कि जेडआरयूसीसी कमेटी मीटिंग के एक साल में तीन बार मिलने के प्रावधान में जो लोभ बंक करते हैं, उन पर सख्त कार्यवाही की जाए।

अमरेली से भावनगर जो सड़क है, उसके ऊपर धरसा में दो साल से ओवर ब्रिज बनाने का कार्य चल रहा है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि धरसा के पास ओवर ब्रिज बनाने का जो कार्य धीमी गति से हो रहा है, उसे जल्दी से जल्दी करवाया जाए।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : समय का कन्ट्रेंट है, इसलिए जो बिन्दु रह गए हैं, उन्हें आप सदन के पटल पर ले कर सकते हैं। आपकी बात रिकार्ड में आ जाएगी। आप बाकी का भाषण ले कर दें, तो अच्छा रहेगा।

दे।(व्यवधान)

श्री वी.के. तुम्भर : बाइ -पास का जो प्रावधान है...(व्यवधान)

सभापति महोदय : टाइम का कन्ट्रेंट है, इसलिए आप सदन के संचालन में सहयोग कीजिए।

दे।(व्यवधान)

श्री वी.के. तुम्भर : मैं कहना चाहता हूँ कि जब तक ब्रिज न बने, तब तक बाइ -पास का कार्य किया जाए।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : सात बजे लीडर्स मीटिंग भी है।

दे।(व्यवधान)

श्री वी.के. तुम्भर : रेलवे जो अच्छा काम कर रहा है, उसकी विन्ता अमरेली तक आ जाए, ऐसा मैं कहना चाहता हूँ।...(व्यवधान)

मैं अपने बाकी के भाषण को सदन के पटल पर ले कर रहा हूँ।

*भावनगर में आपने नया स्टेशन दिया है। वहां दो थ्री-टायर एसी और दो स्लीपर क्लास क्लास कोच वाली ट्रेन दी है, लेकिन उसमें प्रावधान है। अमरेली से भी लम्बी ट्रेन सेवा प्रदान की जाए। ऐसा मैं विश्वास करता हूँ कि अंग्रेजों के समय में अमरेली से अहमदाबाद रेल सेवा आरम्भ की गई थी। स्वतंत्र भारत के नागरिकों को नया नाम देने की कृपा करें। सापरकुडेला को पीआरएस दिए जाने की मांग है। वहां ओवरब्रिज बन रहा है। अमरेली से अहमदाबाद के बीच में 11 रेलवे क्रासिंग्स हैं। धंधुका और बांका व अमरेली में ओवर ब्रिज बनाने का कार्य करें। *

â€¦â€¦. This part of the Speech was laid on the Table.

श्री शंखलाल माझी (अकबरपुर) : महोदय, रेलवे की अनुपूरक मांग में बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। रेलवे देश की लाइफ लाइन है। माननीय रेल मंत्री जी के नियंत्रण में रेलवे का कार्याकल्प किया। रेलवे का चतुर्दिक विकास हुआ। इसके लिए हम माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देते हैं। इसके साथ हम यह सुझाव देना चाहते हैं कि बिहार में आप रेलवे को अधिक सुविधापूर्ण व आधुनिकीकरण करायें। हमें कोई आपत्ति नहीं, लेकिन इसी के साथ ही पूर्वांचल यूपी खासकर गोरखपुर रेलवे जंक्शन की जिस तरह उपेक्षा कर एनईआर मुख्यालय का स्थानांतरण किया गया, उससे आपकी निरपेक्ष छवि में पूंन चिह्न लगता है। लखनऊ, गोरखपुर मुख्य मार्ग पर पिछले एक दशक में आवागमन 150 प्रतिशत से 200 प्रतिशत तक बढ़ गया, किन्तु आज तक डबल लाइन का कार्य पूर्ण नहीं कराया गया और न ही लखनऊ गोरखपुर तक लाइन इलेक्ट्रीफाइड की गयी जिससे गाड़ियों के आवागमन में अनावश्यक विलंब व जनता को असुविधा होती है। यह आपकी निरपेक्ष छवि को झुठलाता है।

महोदय, गोरखपुर, नेपाल देश से सीधा जुड़ा हुआ प्रमुख स्थान है। जहां से मात्र 20 किलोमीटर दूर पश्चिम में विश्व प्रसिद्ध कबीरदास की परिनिर्वाण स्थली है। मगहर, जहां देश विदेश से पर्यटक जाते रहते हैं। बनारस (वाराणसी) विदेशी पर्यटकों खासकर नेपाल से आने वालों को वाराणसी जाने हेतु गोरखपुर से बनारस जाने के लिए भटनी, मडुआडीह होकर जाना पड़ता है। गोरखपुर से वाराणसी मात्र 200 किलोमीटर दूर है, लेकिन मडुआडीह होकर जाने पर लगभग दुगुणी दूरी तय करनी पड़ती है जिससे अनावश्यक भाडा व कीमती समय बर्बाद होता है। बनारस से दोहरी घाट मऊ जनपद तक रेलवे का पुराना संचालन होता है जो गोरखपुर से मात्र 50 किलोमीटर दूर अथवा मगहर कबीरस्थली से मात्र 65 किलोमीटर दूर है। यदि सरयू नदी पर पुल बना दिया जाये और मात्र (50-65) किलोमीटर नई रेलवे लाइन को जोड़ दिया जाये, तो मगहर विश्व प्रसिद्ध कबीर स्थली का वाराणसी से सीधा सम्पर्क हो जायेगा। इससे न केवल यात्रियों का वाराणसी जाने में 4 से 6 घंटे समय बचेगा बल्कि गोरखपुर वाराणसी का सीधा सम्पर्क जुड़ जाने से रेलवे की आमदनी में भी इजाफा होगा।

इसी के साथ-साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ कि जनपद अम्बेडकर नगर देश स्तर का हैंडलूम कपड़ों का निर्माणस्थली है। पूरे देश से कारोबारियों का आवागमन होता रहता है तथा सूत कपड़ों के भारी माल ढुलाई का टाण्डा प्रमुख स्टेशन रहा है लेकिन वर्तमान में संचालन बन्द कर दिया गया है। जबकि माल ढुलाई हेतु प्रतिदिन 2 से 3 गाड़ी (कोयला वैन) एनटीपीसी को उसी रास्ते भेजा जाता है। जे.पी. सीमेंट फैक्ट्री, शुगर मिल भी संचालित होती हैं किन्तु रेलवे से जुड़ा न होने से घोर असुविधा होती है। मेरी माननीय मंत्री जी से जोरदार मांग है कि गोरखपुर मगहर खलीलाबाद से टाण्डा इतिफातगंज होकर (फैजाबाद) गोसाइगंज अथवा अकबर से जुड़वाने हेतु सर्वे कराकर रेलवे लाइन जुड़वाने की कृपा करें जिससे क्षेत्रीय जनपद ही नहीं जुड़ेगा बल्कि रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी।

महोदय, गोरखपुर जंक्शन से फैजाबाद होकर इलाहाबाद से दक्षिण भारत को जाने वाली कोई ट्रेन संचालन नहीं होती जबकि गोरखपुर से लखनऊ होकर दक्षिण भारत बंगलौर व अहमदाबाद का संचालन होता है जिससे जनपद संत कबीर नगर, अम्बेडकर नगर, सुल्तानपुर, प्रतापगढ़, फैजाबाद के जनपद वासियों को इलाहाबाद होकर दक्षिण भारत बंगलौर, अहमदाबाद के लिए गोरखपुर, फैजाबाद, इलाहाबाद होकर संचालन(ट्रेन) कराने की मांग करता हूँ। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी उपेक्षित अम्बेडकर नगर, फैजाबाद मंडल को सुविधा प्रदान करने का कष्ट करेंगे।

इसी क्रम में मुझे आगे अवगत कराना है कि मेरे लोकसभा क्षेत्र जनपद अम्बेडकर नगर, अकबरपुर से दिल्ली के लिए मात्र एक सुपर फास्ट ट्रेन कैफियात एक्सप्रेस 2225/2226 डेली चलती है जिसका संचालन पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन से होता है। इस मार्ग पर दूसरी ट्रेनों, फरवका एक्सप्रेस, सरयू, जमुना एक्सप्रेस और सद्भावना एक्सप्रेस का भी संचालन पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन से ही होता है जिससे दक्षिणी उत्तरी और पश्चिमी दिल्ली व अन्य यात्रियों को यात्रा करने हेतु एक घंटा अतिरिक्त समय आने-जाने के लिए देना पड़ता है। इससे उनको घोर असुविधा होती है। माननीय रेल मंत्री जी से मेरी जोरदार मांग है कि कैफियात सुपर फास्ट ट्रेन का संचालन नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से कराया जाये।

आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

PROF. M. RAMADASS (PONDICHERY): Mr. Chairman, Sir, on behalf of Pattali Makkal Katchi and its Founder President, I rise to support the Supplementary Demand For Grants (Railways) for 2007-08.

The hon. Minister of Railways is seeking the approval of this House for an expenditure of Rs. 270 crore. I think that this House must be unanimous in approving this expenditure. The hon. Minister has estimated the expenditure from the various possibilities of contingencies that may arise during the rest of the financial year. This estimate has been based on realistic conditions prevailing in the Indian Railways. Therefore, to provide for these services, the hon. Minister must be given this appropriation.

Now, while approving the Appropriation (Railways) No.3 Bill, 2007, I should also join my other colleagues in the Parliament in commending the significant services rendered by the hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad, who is ably assisted by his colleagues Shri R. Velu and Shri Naranbhai Rathwa.

What is striking in the Railways today is that the Railways is now becoming one of the premier transport organisations among the other organisations. Even at the international level, the Indian Railways has been enabled to compete on a profitable

basis. [\[MSOffice39\]](#)

The fact that the railways have earned Rs. 20,000 crore of profit shows the efficiency and the pragmatic approach of the hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad and Shri R. Velu. Therefore, today the growth of railways during the UPA Government has been extraordinary phenomenal and this House must appreciate their team of Ministers working in the railways. There has been tremendous growth of railways in all parts of the country. But, at the same time, one point which I would like to draw the kind attention of the hon. Minister is that this growth is not evenly spread or balanced. There are iniquitous disparities in the development of railways in different parts of the country and one such territory which has suffered the benign neglect of railways is the Union Territory of Puducherry.

Sir, as you know, the Union Territory of Puducherry has been a window of French culture as described by late Pandit Jawarhar Lal Nehru. This is now curved out as a dynamic and developed city. But, unfortunately, the city has been under-developed in terms of railways and not much has been done to develop the railway system in the Union Territory of Puducherry.

Sir, what the Railway authorities and the hon. Minister of Railways must understand is that the Union Territory of Puducherry has got a special locational future. The city of Puducherry is just nearer, 160 kilometres from Chennai and from there we have four regions. One region, which is a far-flung region, is 890 kilometres away from Puducherry, viz, Mahe in the western coast in Kerala. There is another region which is 800 kilometres away from Puducherry, viz., Yanam in Andhra Pradesh. Karaikal region, which is 150 kilometres away from Puducherry, is just nearer to Thanjavur. So nowhere you will find a territory of this type which is surrounded by four regions and which are scattered in different parts. The railway is supposed to connect at least the people of the Union Territory of Puducherry. The people of Mahe, the people of Karaikal, the people of Yanam all belong to one union territory, but all of them are scattered far-flung. Therefore, it is the duty of the railways to connect these people. This is the most important point which we must bear in mind and we should be able to provide railway connectivity to these people. ...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Please conclude. There is a time constraint. So please cooperate with the Chair.

PROF. M. RAMADASS : Sir, this is a unique case which I would like to present to the hon. Minister of Railways. He is also listening to my speech. Therefore, this is apt time for me to bring it to his notice.

Secondly, Puducherry happens to be the capital city of the Union Territory of Puducherry and it is developing very well. Sir, for your information I should tell you that the per-capita income, the yardstick of economic development, is one of the highest in the Union Territory of Puducherry. But with all these special characteristics, if you take the railway development in Puducherry, it is woefully inadequate and this is the point which the hon. Minister of Railways should understand in undertaking various measures. ...*(Interruptions)*

Sir, you all believe in Dr. B.R. Ambedkar. Dr. Ambedkar has said that when there are un-equals, there should be unequal treatment. Puducherry is standing on an un-equal footing and you should give an un-equal treatment by a special package curved out for Puducherry. I would like the hon. Minister of Railways to provide for a special package and a special budget for the Union Territory of Puducherry. The hon. Minister should depute a team of officials to understand the problems of railways in the Union Territory of Puducherry. As a measure of this package, first of all, you should connect Puducherry to other three regions of Puducherry.

Secondly, Puducherry should be connected to other neighbouring capitals like Chennai, Bangalore and Hyderabad. You have a scheme of connecting the Capital of India and the rest of the capitals of other parts of the country. But Puducherry is not connected. So you bring Puducherry under that scheme and try to do that.

Sir, then we are not asking for railway doubling and all that, but the berthing facilities and other things must be improved there.

Lastly, I must say that Karaikal region is the most under-developed region. Karaikal has to be connected on the left hand side to Nagur and the other side to Mayiladuturai whose Member is also sitting here -the respected Minister for Panchayati Raj is sitting here who represents this Mayiladuturai also. Karaikal is situated in a very critical place where we get this Saneeswaran temple which attracts two or three lakhs of people. ...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Prof. Ramadoss please conclude.

PROF. M. RAMADASS : Therefore, I have taken up this matter with the Ministry of Railways. But the answer they give is that if the Government of Puducherry is willing to bear 50 per cent of its outlay, they are willing to do it. We were willing to give that 50 per cent when our financial position was comfortable. But this year and next year, the Union Territory will be facing a financial crunch. Therefore, the Union Territory of Puducherry should be treated as a part of the Indian Railways. Do not treat it on par

with Tamil Nadu or Andhra Pradesh. Please treat that as your own child because the Union Territory is administered by the Government of India. All funding is coming from the Government of India either from the Ministry of Finance or from the Planning Commission. Therefore, for railway development, I would earnestly appeal to the Minister of Railways for taking up a special package and it should be funded out of your own finances. Perhaps, one or two crore this year out of the Supplementary Demands would help the development of Karaikal....(Interruptions)

THE MINISTER OF PANCHAYATI RAJ, MINISTER OF YOUTH AFFAIRS AND SPORTS AND MINISTER OF DEVELOPMENT OF NORTH EASTERN REGION (SHRI MANI SHANKAR AIYAR): Sir, this matter pertains to my constituency. May I associate myself with the remarks?

MR. CHAIRMAN : Thank you. Mani Shankar Aiyar associates with it.

PROF. M. RAMADASS : The hon. Minister is certainly justifying the need for the development of Karaikal region. That will connect the people of Tamil Nadu and other places. We would all celebrate our Railway Minister, take him to the Shaneswaran Temple there and give a big worship for him in the new train.

सभापति महोदय : जो माननीय सदस्य अपना लिखित भाषण सदन के पटल पर रखना चाहते हैं, वे ऐसा कर सकते हैं क्योंकि आप जानते हैं कि आज लीडर्स मीटिंग होनी है, इसलिए समय की कमी है। जो माननीय सदस्य अपना लिखित भाषण सदन के पटल पर ले करना चाहते हों, ऐसा कर सकते हैं।

श्री लालू प्रसाद : हम लोगों को भी जाना है, काम है।

SHRI M. SHIVANNA (CHAMRAJANAGAR) : I am grateful to you for giving me an opportunity to participate in the discussion on supplementary demand for grants for Railways for the year 2007-08.

Sir, I rise to support the demand for grants for Railways. I would like to draw the attention of the Hon. Railway Minister towards Karnataka's demand for some Railway projects. Sir, we are waiting for the Railway projects as Shabari waiting for Lord Rama for centuries. Bangalore-Satyamangala Railway line has been approved during the Prime Ministership of our leader Shri H.D.Devegowda. After that no successive Governments come forward to take up this Railway project. This route is already surveyed. This Railway line connects Chamarajnagar district with Bangalore. It will help in the socio-economic development of the district of Chamarajnagar and Mysore. Therefore Railway Ministry should take up this long pending Railway project immediately.

With the sincere efforts of our Janta Dal (S) supremo, former Prime Minister Shri H.D.Devegowda and our young Chief Minister Shri H.D. Kumara Swamy much awaited Bangalore-Hassan-Mangalore Railway project has been completed. But it is yet to be inaugurated. On behalf of the people of Karnataka, I would like to express my gratitude to the Hon. Minister for Railways Shri Lalu Prasad ji, Hon. Minister of state for Railway Shri Velu ji.

There is urgency to set up 3rd railway terminal near Biappanahalli at Bangalore. Initial Budget estimation for this is Rs.65 crore rupees. I hope this work will be completed soon, and I request the Hon. Minister to look into this matter.

* English Translation of the Speech originally delivered in Kannada.

Bangalore the silicon city of India, and Mysore the city of palace are attracting people from all over the world. The work of doubling the railway line between these two cities is in progress but it is going on at snail's pace. This should be speeded up. Electrification of this railway line should also be taken up by the Railway Ministry. This would help in improving the rail connectivity between these two cities and help the daily commuters. In addition it will help in the development tourism in Mysore. I request the Railway Minister to consider the demand of Karnataka Government to increase the central share to 50%. In the Bangalore-Jolarpet-Chennai railway line electrification work has completed only between Jolarpet and Chennai. But the

electrification work between Bangalore-Jolarpet has not been taken up so far. So, it should be completed soon.

Mysore-Telachery-Nanjangud-Neelambur railway line should also be taken up immediately. This railway line will help to connect the 3 southern states namely Kerala, Karnataka and Tamil Nadu. The people of these three states will be benefited from this railway project.

The length of Kottur-Harihar new railway line is 65 Km. Cost sharing of this project is in the ratio of 1:3rd :2:3rd between the Ministry of Railways and Government of Karnataka. The state Government has been requesting the Ministry of Railways to convert this project to a Public Private Partnership (PPP) project. However Railways have not yet agreed to this proposal. So I request the Hon. Railway Minister to take necessary steps in this regard. Otherwise this may be converted into a 50:50 cost sharing project.

Hubli-Ankola new railway line is 167 Km project costing about Rs.998 crore. It is a very important project which connects the hinter land of North Karnataka with the ports on the West Coast. The work of this railway line is stopped because clearance of the Central Empowered Committee has not obtained so far. Hence I request the Hon. Minister to look into this matter.

Munirabad-Mehaboob Nagar railway line connects Karnataka and Andhra Pradesh. It will be a boon to the border districts of both the states. Estimated cost of this project is Rs.800 crore but only a meagre amount of Rs.5 crore has been allotted. It may be enhanced to Rs.200 crore per annum.

High speed Southern Corridor Project should be implemented with some modifications. This should be linked to Hubli and Mysore from Bangalore in addition to Chennai and Ernakulam. Hubli-Bangalore Mysore corridor is viable and essential for decongestion of Bangalore and for economic development of other important cities in Karnataka. So I earnestly submit to the Hon. Railway Minister to give special attention to this ambitious project. A study may be taken up for a High Speed Rail Corridor between Hubli-Bangalore and Bangalore-Mysore. Karnataka express trains running between Delhi and Bangalore should be added 3 more compartments. Frequency of trains running between Mysore and Bangalore should be increased. In order to meet the demands of passengers.

MR. CHAIRMAN: You have only one minute.

SHRI M. SHIVANNA : I have not even taken two minutes. I will finish my speech in three or four minutes.

MR. CHAIRMAN: You can lay the rest of the speech. It will be part of the Proceedings.

SHRI M. SHIVANNA : All right, Sir.[\[R40\]](#)

* Sir, I am representing Chamarajnagar constituency in Lok Sabha. For the last 100 years people of Karnataka have been demanding for a rail line between Chamarajnagar and Methupalyam. So the dream of our people has not been fulfilled so far. Therefore, I request the Hon. Railway Minister that at least this year it should be taken up.

Sir, coming to R.O.B. and R.U.B. projects in Karnataka there is no progress at all. Therefore I earnestly urge upon the Hon. Railway Minister that all the R.O.B. and R.U.B. should be completed as early as possible.

I, therefore insist upon the Railway Minister to consider all the demands of people of Karnataka. With these words, I conclude my speech.*

â€¦â€¦â€¦ This part of the speech was laid on the Table.

श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर) : महोदय मैं आभारी हूँ कि आपने इस अनुपूरक मांग रेल 2007-08 पर अपने विचारों को रखने का मौका दिया। सर्वप्रथम मैं रेलवे के सतत विकास और उसकी वजह से विभिन्न तरह की सुविधाओं और आम जनता को मिल रहे रहत के साथ साथ इसकी वजह से देश की मजबूत हो रही अर्थ व्यवस्था के लिए देश के अब तक के सबसे सफल रेल मंत्री आदरणीय लालू प्रसाद जी को बधाई देता हूँ। चर्चा के क्रम में पक्ष विपक्ष के अधिकांश सदस्यों ने विस्तार से उपलब्धियों की गिनती की है और मांगे रखी है।

मैं अनुपूरक मांगों का समर्थन करते हुए अपने लोक सभा क्षेत्र में रेल मंत्रालय द्वारा पिछले तीन सालों में किए गए कार्यों की सराहना करता हूँ और जनहित में तथा अपने क्षेत्र की जनता के हित में निम्नलिखित मांगों को रखता हूँ।

1. ताजपुर से पातेपुर तथा महुआ फिर भगवान होते हुए हाजीपुर की प्रस्तावित रेल लाइन के निर्माण को शीघ्रतिशीघ्र शुरू किया जाये।
2. निम्नलिखित स्टेशनों का उन्नयन, विस्तारिकरण एवं आधुनिकीकरण कराया जाये।

क. खुदी राम बोस स्टेशन, पुसा

ख. उजियापुर

ग. दत्तसिंगसराय (मॉडल स्टेशन के रूप में प्रस्तावित)

घ. विद्यापतिनगर (पौराणिक महत्व का स्थान)

ङ. मोहिउद्दीनगर

च. शाहपुर पटोरी

उपर्युक्त स्टेशनों पर पैदल पार पथ, पब्लिक एड्रेसिंग सिस्टम, जन सुविधाएं एवं स्टेशन की ऊंचाई बढ़ाना आदि की आवश्यकता है।

3. दत्तसिंग सराय में 32 नं0 गुमटी पर आर ओ बी तथा समस्तीपुर में भोला टाकिज के पास अंडरग्राउंड पथ या आर ओ बी बनाना अत्यावश्यक है।

4. निम्नलिखित स्थानों पर हॉल्ट (रेलवे हाट)बनाया जाना जनता की मांगों और आवश्यकताओं की दृष्टि से अतिमहत्वपूर्ण है।

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

क. पुसा खुदीराम बोस स्टेशन के पास बधुआ

ख. समस्तीपुर और नाजिरगंज स्टेशन के बीच बेलारी

ग. दत्तसिंगसराय स्टेशन के पास बसदिया

घ. मोहिउद्दीनगर स्टेशन के पास रमगामा

5. जनता की सुविधा तथा रेलगाड़ी की मांगों को देखते हुए निम्नलिखित स्टेशनों पर साथ में लिखी गाड़ियों को रोकने की व्यवस्था की जाये।

क. मोहिउद्दीनगर बलिया-सियालदह एक्सप्रेस

ख. दत्तसिंगसराय ग्वालियर एक्सप्रेस एवं आमपाती एक्स

ग. उजियापुर कमला इंटरसिटी एक्स. एवं मौर्य एक्स.

घ. विद्यापतिनगर जनसेवा एक्सप्रेस एवं बलिया सियालदह एक्स0

6. उजियापुर के पास जनकपुर में रेलवे गुमटी बनाया जाये।

7. समस्तीपुर में अवस्थित रेलवे वर्कशॉप के विस्तारीकरण और उन्नयन कार्य की शीघ्र शुरुआत की जाये।

SHRI K. SUBBARAYAN (COIMBATORE): Sir, I would like to urge upon the biggest public sector undertaking of this country, the Railways, to carry out its plans, projects and schemes with an indiscriminate approach. Else, the public at large in the backward areas in a backward condition may be annihilated and may strengthen the attitude and actions against the National Integration of our country. At this juncture, I would like to bring to the notice of the Hon. Railway Minister a view that is prevalent in the southern parts of the country, especially in Tamilnadu that they are being discriminated against.

Tamilnadu is a State that has got more of meter gauge sections of railway lines. The gauge conversion ought to have been carried out in a phased manner fixing a deadline. The passenger-amenities in most of the railway stations of Tamilnadu are to be improved. In many important towns including Tirupur, the knitting industry town, there is no facility in the railway stations to know before hand which coach would stop at which place. Electronic display as it is done elsewhere must be available in these railway stations also. I would like to urge upon the Railway Ministry not to go in for outsourcing and privatization.

I would like to know from the Hon. Railway Minister whether you have considered the request to lay a new railway line between Palani and Chamrajnagar. Whether survey work has been completed and what are the steps that have been taken so far? These questions are waiting for reply from the Government.

* English Translation of the Speech laid on the Table in Tamil.

The southern districts of Tamilnadu are economically backward due to lack of industrialization. Hence, there is an urgent need to convert all the meter gauge sections there to broad gauge railway lines. Railway Ministry must take note of it.

Electrification of railway line between Coimbatore and Chennai must be considered to operate electric trains between these two cities. Coimbatore-Bangalore Inter-city Express has been extended upto Ernakulam in Kerala. This has greatly affected the passengers travelling up to Coimbatore and places in and around Coimbatore district. People from my constituency could not even get ticket to travel in that train. Hence, I request you to run the traditional Coimbatore-Bangalore Express.

It was announced in this year's Railway Budget that there will be a new train between Coimbatore and Nagercoil. I request you to introduce this train at the earliest. I also request you to expedite the gauge conversion work between Coimbatore and Madurai.

Coimbatore railway station continues to remain a small station though the city has grown manifold. I urge upon the Railways to go in for a scientific study and take necessary measures to extend and improve and give a face lift to Coimbatore Railway Junction.

The doubling line work between Coimbatore and Irugoor is going on slowly. This must be completed soon increasing the pace of the ongoing work. All the railway crossings in Coimbatore district must be surveyed and ROBs must be constructed in almost all the places where they are warranted. At this juncture, I would like to strongly emphasize that the entire Coimbatore district must

be under the purview of Salem Division. A new inter-city express between Coimbatore and Kochi is the need of the hour and Railways must consider introducing it soon. I urge upon the Railways to consider introducing new trains between the fast emerging industrial city Coimbatore and other important metropolitan cities like Mumbai, Kolkata and Hyderabad.

SHRI J.M. AARON RASHID (PERIYAKULAM): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants pertaining to the Ministry of Railways. While supporting this Bill, I would like to take upon myself this opportunity to congratulate the Railway Ministry led by our Hon'ble Railway Minister, Shri Laluji. It is commendable a performance to earn profits for the Indian Railways. Under the stewardship of Shri Lalu Prasad Yadav, there is a turn around and we find more of gauge conversion, electrifications, introduction of new trains, freight corridor and so many commendable projects in the anvil. At this juncture, I would like to bring to the notice of the Hon. Railway Minister, Shri Laluji, the long felt need of the people of my constituency to go in for gauge conversion between Madurai and Via Bodi to Gudalore. When we took it up with our Minister of State for Railways, Shri R. Velu, he suggested that we should approach the Finance Minister for more of funds. And we went as a delegation to impress upon the Union Finance Minister. Now, with the increased fund allocation and also with the significant revenue earnings along with profits, it should be easier for the Railways to pay heed to our demand to go in for gauge conversion between Madurai and Bodi Gudalore. I urge upon both Shri Laluji and Shri Veluji to look into this.

सभापति महोदय : कृपया समाप्त करें।

* English Translation of the Speech originally delivered in Tamil.

श्री जे.एम. आरुन रशीद : सभापति महोदय, मैं सिर्फ दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। हमने जब पैसे की मांग की तो नहीं दिया गया। हमारे यहां से 30 स्कीम्स भेजी गई हैं, लेकिन एक की भी स्वीकृति नहीं दी गई, यह बड़े दुख की बात है। मद्रुरै से बोडी ब्राडगेज हो जाएगी तो हमारे पेरियाकुलम के लोगों को सुविधा होगी। हमारा यह इलाका कृषि प्रधान है। यहां से कॉफी, पेपर और कॉटन दूसरी जगहों पर जाता है। इसलिए इस लाइन का ब्राडगेज होना जरूरी है। इसके अलावा रेल लाइन के आसपास जो लोग झुग्गी-झोपड़ियों में रहते हैं, उन्हें दूसरी जगह जमीन देकर बसाया जाए। जैसे मुम्बई में किया गया है।

श्री लालू प्रसाद : उसके लिए जमीन राज्य सरकार देती है।

श्री जे.एम. आरुन रशीद : डिडिकल से विल्लुपुरम रेल लाइन का भी तक दोहरीकरण नहीं हुआ है। मद्रुरै से मनियाली रेल लाइन का विद्युतीकरण बहुत जरूरी है। उसके लिए रेल मंत्री जी से मैं अनुरोध करूंगा कि इसे जरूर कराएं।

आपने दिल्ली से चैन्नई गरीब रथ नाम से ट्रेन शुरू की है। इसी तरह की ट्रेन दिल्ली से कोयम्बटूर तक भी चलाई जानी चाहिए। कोयम्बटूर इंडस्ट्रियल शहर है और मद्रुरै भी इंडस्ट्रियल शहर है। This is the most vulnerable city. Madurai is a temple city and people from all over the world come there for worship.

Sir, recently, Shri Lalu Prasad along with my leader Soniaji came for the inauguration of Aglarailpathai, that is, broad gauge rail inauguration programme Manamadurai to Rameshwaram. We are very glad and we welcomed hon. Shri Lalu Prasad. मैं माननीय लालू प्रसाद जी का धन्यवाद करता हूँ। एडीशनल फंड से जितना काम होता है वह फंड फाइनेंस मिनिस्टर को देना होगा। We request additional funds to be allotted for all the works which are going to be taken up in Tamil Nadu.

Sir, I would also request the hon. Railway Minister to give a Shatabdi Train from Chennai to Kanyakumari. शताब्दी ट्रेन सारी जगह जाती है तो क्यों नहीं कन्याकुमारी तक जाए। Why not from Chennai to Kanyakumari? Sir, Kanyakumari is a temple city

वहां गांधी मंडप है, विवेकानंद रॉक है, थीरुवेल्लूर का स्टेच्यू है। माननीय करुणानिधी जी ने 120 फुट का स्टेच्यू वहां बनाया है।

MR. CHAIRMAN : Hon. Member, you can lay rest of your speech on the Table.

SHRI J.M. AARON RASHID : All right Sir, I lay rest of my speech on the Table.

* First of all I would like to thank the Hon'ble Speaker for allotting me some time to speak a Few words on the Supplementary Demand for Railways.

Now I would like to support the Supplementary demand for grants for Rs.270 Crores . Out of 38 works to be undertaken two are meant for Tamil Nadu. The details of work to be Undertaken which constitute New Service/New Instrument of Service requiring S.No.6. Chennai Gudur - Limited Height subways in lieu of unmanned level crossings - Southern Railway. I would like To request your good selves to start the work immediately. I also welcome the decision taken for installation & commissioning of windmill of 10 mvw capacity. - Integral Coach Factory. In Tamil Nadu there are lots of places where a wind mill can be installed. I would like to know from the Hon'ble Minister the places where the windmills going to be installed. Bodi has been identified as place for installation of windmill by the Non conventional Energy. I appreciate all the 38 works of Hon'ble Minister but it is heartening to note that your good selves have not included the Madurai - Bodi- Gudalur Track from meter gauge to broad gauge which is a long pending demand from the people of my constituency. I along with Mr Gnanadesikan M P, Mr NSV Chittan M P, and Mr Kharventhan, M.P., have met the Hon'ble Finance Minister Shri P Chidambaram and requested him for sanction of funds for the conversion of this Madurai-Bodi-Gudalur meter gauge to braod gauge also met the Finance Commission. But it is rather surprising that this is not found in the supplementary budget.

â€|â€!.. This part of the speech was laid on the table.

Today Hon'ble Minister for Commerce Shri Jairam Ramesh is opening E ACTION CENTRE first of its kind for cardamom in India, in my constituency.

There is agriculture based district which produces Cardamom, Tea, Coffee, Pepper other spices and, Cotton. There are textile mills as well as handlooms and Most of the business men have to carry their goods for booking either to Coimbatore or Madurai. On way they have to face harassment from the Sales Tax officials as well as pay a lot of transportationlike loading/unloading/reloadingetc. . If the Madurai-Bodi - Gudalur meter gauge line is converted to Broad gauge the booking centre will have to function either at Theni or at Bodi. Railway is one of the valuable service which attracts every common man.

Under the auspicious guidance of UPA leader Smt Sonia Gandhiji, our Hon'ble Minister Shri Lalu Prasad Ji is doing very well and here I would like to mention that if Madurai Bodi Gudalur line is extended, the base of Ayyappan Temple where lakhs of devotees are visiting, they have to travel 150 kms. In forest and hilly area. Facing lots of wild elephants and bisons. If the Railway line is extended upto Ayyappan Temple the Railway can charge even more than Rs. 200 to 250 as toll charges for the tunnel. In falcon countries there is tunnel which is 27 kms.long 2 ways with a Railway Line. But in this it will be between 5-10 kms. Only. Which can save a lot of Time and harassment. The common and small business man will really feel very happy if this work is taken up immediately. And one more request. On both sides of Madurai - Bodi line there area huge no. of poor families living in hutments. Before taking up this broad gauge project, Ministry of Railways should make alternate arrangements for these poor by making proper rehabilitation as done in Maharashtra and Rajasthan by providing them proper compensation or constructing a house for them. I hope that the Hon 'ble Minister will take up this request of mine in the right spirit. The long pending dream of a common man and business man in Tamil Nadu is to travel in Shatabdi Express from Chennai to Kanyakumari which will halt at Villupuram, Trichy Madurai Tirunelvel finally reaching at Kanyakumari. This will attract More passengers, local and tourists. I once again would like to state that Railway budget, a common man's budget running in profit, which was absent in NDA's regime. I would like to thank the Hon'ble Railway Minister Shri Lalu Prasad YadavJi,, and their colleagues for presenting the rail budget with railways earning profit this year also under the auspicious UPA leadership of Smt. Sonia Gandhi Ji, and Dr Man Mohan Singh Ji. This Railway budget is enjoyed by Pregnant women the Senior Citizen but now this is extended to people of other class also ie. 4% reduction of fares in all seasons for Second class. In every train unreserved coaches are increased except AC and Jan Shatabdi and seats are also provided in unreserved coaches it is a Common man budget. Normally under NDA deficit budget was shown.*

SHRI FRANCIS FANTHOME (NOMINATED): I rise to support the Appropriation Bill presented to the Lok Sabha by the honourable Railway Minister, Shri Laloo Prased ji and compliment him for the great strides the Railways have made in reaching out to all sections of the nation's people. The Railways being the lifeline of the country is the most important instrument to include and integrate the emotional and economic interests of the common people.

Sir, Over the past five decades the railways have expanded by increasing the railway lines from 53,000 to 65,000 kms, of which electrification has expanded from about 1000 km to 30,000 kms. Passenger carriages have increased from 13,000 to 35,000. What is of some concern that wagons increased from 2.05 lacs to 2.15 lacs.

The Railways are by any standards a major success story of the modern world transforming from a deficit budgeting proposition to one of 20,000 crore surplus from an economic concern for productivity and outcomes, to an effective and efficient machinery integrated with the people's aspirations. The nation each year waited with tepidity the Railway budget because of rising freight and passenger fares and declining proficiency. These are matters of the past. Over the past three years the people await the budget with expectations as to how it can enhance the lives of the common people.

Sir, I would like to make the following suggestions:

1. The catering facility needs to be considerably improved and greater monitoring be exercised so that the quality of food reach to passengers both at stations as well on the trains.
 2. Sir, There is increased concern for safety and security on the railways over the past few years terrible crimes have been reported, as some criminals use the rapid transit of the trains from one state to another and escape the police.
-

* The speech was laid on the Table.

Sir, I would like to make one special suggestion for the Hon. Minister's consideration that affects the life of millions. In the state of Uttarakhand are four major pilgrimage centres of the people: Badrinath , Kedarnath, Gangotri and Yamnotri; lakhs of people visit these places each year and have to travel by road facing tremendous hardships. Sometimes they are on the road for weeks because of poor road conditions. I request the Minister to have a survey done to connect the four 'Dhams' to Haridwar. This will have the blessings of the Gods as well as the people. The hill stations of Darjeeling , Shimla and Conoor were linked by the colonial rulers about a hundred years back. despite grave restraints and hardships. Modern India needs to project a resolve to address the aspirations of the people. Sir, the linking of these four pilgrimage centres would be widely welcome by all sections of the people as well as expose some of the most beautiful regions in the country for tourism and adventure.

With these statements I support the Appropriation Bill .

SHRI TAPIR GAO (ARUNACHAL EAST) : During Railway Budget, the Hon'ble Railway Minister, has promised lots of New projects in the budget, specially, for the North East States. Railway plays the vital roles not only in developments but it plays the main role for national integration of the country.

During the budget presentation of the Railway 2007-08, in the August House, Lalooji announced 4 (Four) projects in North East States as National Projects, namely -

1) Bogeebil Bridge

- 2) Rangiya to Murkongselek as Broad gauge
- 3) Luming to Bodarpur as new line

4) Jiribam to Imphal as new line

But, it make me surprise to see a different scene on the ground reality. In the above mentioned projects, not a single inch are in progress on the ground.

Specially, the Bogeebil Bridge has got no importance for the Railway department, where as, this Bogeebil Bridge is the life line of the people of Arunachal Pradesh and the Upper Assam. It is not only for Public, but it shall play a vital importance for the defence movement, for trade & commerce. Since last two years, the tender clearance files for further constructions work of the Bogeebill Bridge is pending in the Railways Ministry in Delhi. The Tender and other necessary official formalities must be cleared immediately by the Railway Ministry.

Rangiya to Murkong Selek Broad gauges conversion should be pressed to war footing for immediate completion and the same should be extended to Paighat, from Munkong Selek, which was placed under survey and investigation, during 2005-2006

* The speech was laid on the Table.

The Lumding to Bodarpur, and Jiribam to Imphal, National Projects should also be implemented in true spirit of promises made by the Railways Ministry. The Railway department are taking wrong plea, as the construction works are delaying due to killing and kidnapping of Railway staffs are not true, of course, few incidents had taken place, but the central para military, state police are being provided to the railway for their protection.

During, British era, railway line from Guwahati to Dibrugarh via Dimapur and Tinsukia has been constructed, today after 60 years of country's Independence, this railway line need two lane tracts, for easy movement of Defence, passengers and for trade and commerce and a new Railway stations is being coming up in Dibrugarh, so the old Railway station should be converted to a Railway Museum, as it was constructed during British days under East India Company, it will generate a sense of its importance for Railway's history in North East - India. Speaker sir, for last 3 years, I am taking part in Railway Budget and Railway supplementary demands for grants, and I always demand for Railways connection to Arunachal Pradesh. Connecting Rail lines to my state will be a great relief for the people and the defence strategic point of view. Arunachal is lacking behind in developments and it has not figured even in railway map of India, it is a great shame for the Nation, after 60 years of Independence of India, my State, Arunachal Pradesh is not in the Railways Map of India. Since last three years, Laloo, is promising to link my state with Railway but, every year, due to heavy rains in North East, Laloo's tall promises are being washed away. During, 2005-06 Railway budget Laloo promised to construct the Railway line -

1) From - Murkongselek (Assam) to Pasighat (Arunachal Pradesh) 30 k.m.

2) from - Harmoti (Assam) to Itanagar, the State Capital of Arunachal Pradesh 25 k.m.

and during 2006-07, Railway Budget, Railway Minister again promised and included for survey and investigation for construction of Railway line -

1) Rupai (Assam) to Parsuram Kund (Arunachal Pradesh) 80 k.m. but, where are the ground reality, not even a single railway officer or staff reached my places in my State, Arunachal Pradesh, one day, the people of India will repent for not connecting of Railway line to Arunachal if any consequence arises like 1962 war in future on the other hand China has constructed Rail lines on the top of Himalaya above 21,000 feet high in Tibet - Lahsa, where India is failed to connect few kilometers inside Arunachal Pradesh. Repeatedly I am saying on records, in this House, one day India will repent a lot, then it shall be too late, if railway lines are not connected to Arunachal. It is not only important for public but it is important for Defence, Sir, we have demanded,

another two more major important railway lines to Arunachal Pradesh which are:-

1) Dolah (Assam) to Roing, in Dibang valley Distt. of Arunachal via -Sadiya and Santipur one of the oldest British town in upper Assam.

2) Margerita (Assam) to Miao and Jairampur of Changlang Distt. of Arunachal Pradesh.

Sir, there are very important places because Changlang Distt. have lots of- coal - iron - oils and other minerals deposit, railway shall play very vital role for the development of this area for transportation of mineral and crude oils and trade and commerce shall also be developed, not only that, Jairampur and Nampong are going to be the gate way of future Border trade, with Myanmar and South East Asia countries, where as, the 1942 famous "Steel Well Road" is being developed for future Border trade with South East Asia through " Steel Well Road". Therefore, extending railway from Margerita to Jairampur, Nampong and Miao are very important for the future trade and commerce of North East and the country as a whole.

Sir, I hope, Railway Minister, and the Government, of India shall hear my view points, the importance of connecting Railways to my state - Arunachal Pradesh and Railway Minister and the Government of India, realize, how long they will neglect

the North East States of India, enough is enough -now promises should be shown on the grounds of North East State specially in Arunachal Pradesh.

डॉ. रामकृष्ण कुसुमरिया (खजुराहो): महोदय, आज रेल की अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है। मैं आपके समक्ष इससे संबंधित कुछ महत्वपूर्ण सुझाव कार्यवाही हेतु प्रस्तुत करता हूँ:

महोदय, खजुराहो-महोबा रेल लाइन पर तेजी से कार्य शुरू हुआ है। आपने ये लाइनें पूरी करने के लिए पिछले बजट में सम्मिलित की थी जिससे महोबा खजुराहो रेलवे लाइन पूरा करने की सूची में दूसरे नम्बर पर थी। मैं उम्मीद करता हूँ कि आप इसे पूरा करने का ध्यान रखेंगे, किन्तु वन विभाग की कुछ आपत्तियों के कारण यह कार्य विलंबित हो रहा है।

ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन का भी कार्य काफी धीमी गति से चल रहा है। वन विभाग की आपत्तियों का शीघ्र निराकरण करें। खजुराहो से पन्ना खंड पर वन विभाग के कारण कार्य बाधित हो रहा है। अतः मेरा सुझाव है कि एकमुश्त इन रेल लाइनों के निर्माण में आने वाली बाधाओं का निराकरण किया जाना चाहिए।

1. बुंदेलखंड एक गरीब इलाका है, इस इलाके में एक गरीब रथ झांसी से मानिकपुर तक चलाया जाए।
2. उत्तर प्रदेश सम्पर्क कृन्ति दिल्ली-झांसी-मानिकपुर को एवं मध्य प्रदेश सम्पर्क कृन्ति को निजामुद्दीन-जबलपुर को रोजाना चलाया जाए।
3. शताब्दी एक्सप्रेस को जो नई दिल्ली से भोपाल चलती है, बीना में ठहराव दिया जाए।
4. निजामुद्दीन-दबीबगंज-भोपाल एक्सप्रेस को ललितपुर में ठहराव दिया जाए।
5. झांसी से मानिकपुर- इलाहाबाद रेलवे लाइन का दुहरीकरण एवं विद्युतीकरण अत्यंत आवश्यक है। कई बार क्षेत्रीय उत्तर प्रदेश एवं मध्य प्रदेश के बुंदेलखंड एवं बघेलखंड इलाके से इसकी मांग की गयी है।
6. मैं अपने संसदीय क्षेत्र की रेलवे लाइन पर पड़ने वाले रेलवे स्टेशनों के उन्नयन हेतु निवेदन करता हूँ।

क. ओरछा पर्यटन स्थल, धार्मिक, सांस्कृतिक एवं ऐतिहासिक नगरी है, किन्तु उसके अनुरूप ओरछा स्टेशन में कोई आकर्षण नहीं है। अतः उसे विशेष दर्जा देते हुए आदर्श स्टेशन बनाएं।

ख. निवाड़ी, देहाका, हरपालपुर स्टेशनों को आधुनिक सुविधाओं से युक्त करें।

ग. निवाड़ी रेलवे स्टेशन पर रैक प्वाइंट स्वीकृत कर यह सुविधा पुनः बहाल करें।

हरपालपुर, निवाड़ी में कंप्यूटरीकृत रेलवे रिजर्वेशन की सुविधा प्रदान करें।

* The speech was laid on the Table.

श्री हरिभाऊ जावले (जलगाँव): आपने मुझे रेलवे के वर्ष 2007-2008 के सप्लीमेंटरी डिमांड पर विचार व्यक्त करने का मौका दिया है, इसके लिए धन्यवाद। माननीय सभापति महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो सप्लीमेंटरी डिमांड सभागृह में रखी हैं वे मंजूर तो हो जाएंगी, लेकिन उसके पहले मेरे संसदीय क्षेत्र की जो डिमांड है, वह मैं माननीय मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ। भुसावल डिवीजन रेलवे को 600 करोड़ रुपया सालाना देना है। हमारी पुरानी मांग स्वतंत्र रूप से भुसावल-मुम्बई एक्सप्रेस गाड़ी की है जो अभी तक पूरी नहीं हुई है। मैं संसद में अपना पहला विचार रख रहा हूँ क्योंकि मैं न्यूली इलैक्ट्रेड मैम्बर हूँ। आप अगर मेरी मांग पूरी करेंगे तो मेरे क्षेत्र में काम करने का मुझे अच्छा मौका मिलेगा। दूसरी मेरी मांग है कि भुसावल-जलगाँव स्टेशन पर रूफ-शैड बहुत पुराना है। बारिश के समय जनता को उससे बहुत असुविधा होती है। उसके लिए अच्छा रूफ शैडिंग बनाने की आवश्यकता है। जो कर्नाटक एक्सप्रेस और गोवा एक्सप्रेस भुसावल से दिल्ली आती है उसमें फर्स्ट-क्लास एसी कोच नहीं है। उसमें फर्स्ट-क्लास एसी कोच लगाने की अत्यंत आवश्यकता है। मंत्री जी मेरी डिमांड है कि महाराष्ट्र में फर्टिलाइजर की बहुत कमी चल रही है। उसका कारण यह है कि मुम्बई में जो जेएनपीटी पर आयातित फर्टिलाइजर आता है उसके लिए पूरा रैक नहीं मिल रहा है। माननीय कृषि मंत्री जी ने बताया है कि रेलवे रैक नहीं मिलने से महाराष्ट्र में फर्टिलाइजर की कम सप्लाई आ रही है। आप कृपा करके उस पर ध्यान दें और मुम्बई से रेलवे रैक फर्टिलाइजर के लिए आप लगा देंगे तो मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए अच्छा रहेगा। मैं सभापति महोदय ज्यादा वक्त नहीं लूंगा। मेरे पहले विचार अगर माननीय मंत्री जी सीरियसली लेंगे तो जरूर मेरी डिमांड पूरी करेंगे और मेरा यह सौभाग्य रहेगा, अगर आप मेरी मांगों को नोट कर लेंगे।

SHRI BRAHMANANDA PANDA (JAGATSINGHPUR): Hon. Chairman Sir, I extend my hearty thanks for allowing me to participate in the discussion and voting on the Supplementary Demands for Grants (Railways).

As you know, Orissa is a State having vast natural resources, excellent sea beaches, and beautiful tourist spots. Before Independence, Orissa was utterly neglected in the field of Railways and even after Independence Orissa has been utterly neglected in the field of Railways.

Our hon. Railway Minister is a very dynamic and a close neighbour of mine. So far as the Railway sector is concerned, our expectations are more from him.

I would like to highlight a few points for your kind appreciation that industrial revolution has been started in the State of Orissa under the dynamic leadership of our hon. Chief Minister Shri Naveen Patnaik. We have already entered into memorandum of understanding with 46 industrial houses. So, in such circumstances, I would humbly appeal the hon. Railway Minister that Orissa needs special priority in the field of Railway infrastructure. In such circumstances my humble submission is that the hon. Railway Minister will give emphasis on the railway infrastructure in the State of Orissa.

My second point is that many projects are going on in the State of Orissa for about one and a half decades. The projects are not yet completed because no adequate budget provisions are made to that effect. That is why, I would like to humbly appeal the hon. Railway Minister that early completion of those projects is needed for the betterment of the State and also for the betterment of modern India. Once the land of Lord Jagannath is neglected, nobody will excuse. That is why my humble appeal is that the land of Lord Jagannath is real theme of national integration and it is the real theme of love, affection and brotherhood throughout the country. My respectful submission is that the hon. Minister, in such circumstances, will give priority to the backward States. It is because, he is a leader of dalits, the *aam aadmi*, the common man and for which he has earned his popularity throughout the country. In such circumstances, a backward State like Orissa, which is full of natural resources, should not be neglected.

Sir, my other points for your kind appreciation are the doubling of railway lines, introduction of superfast express trains from Bhubaneswar to Delhi, and Garib Rath. It is because 47.13 per cent people live below poverty line in the State of Orissa. Introduction of Garib Rath needs priority in the State of Orissa. In such circumstances, my humble to the hon. Railway Minister is that he will give emphasis on that.

Khurda Road-Puri Second Phase is to be expedited for the greater interest of the pilgrimage of the people who are coming from different parts. Khurda-Bolangir Railway Line is a long demand of the *adivasis* and tribals. That is not yet implemented. My humble appeal to the hon. Chairman is that Orissa is a State where a number of districts have not seen the sweetness of railway line or railway link. That is why, now in different parts of the State like Malkangiri, Boudh, Phulwani, Sonapur, the Maoist extremist activities are going on. In such circumstances, it needs special attention by the hon. Railway Minister.

Since there is paucity of time, I would be brief. I represent the constituency which starts from the deepest port, that is the Paradip Port. Ancient Konark Temple is one of the wonders of the world. There is need for a second railway bridge over Mahanadi which is to be completed for the betterment of the Paradip Port. In such circumstances, a number of passenger trains should be introduced from Cuttack to Paradip.

In most of the areas, there are no level crossings as a result of which poor people are facing trouble. I extend my hearty thanks and I appeal to the hon. Railway Minister that adequate budget provision should be made to the State of Orissa which is in the progress of industrial revolution.

SHRI SANTASRI CHATTERJEE (SERAMPORE): Mr. Chairman, Sir, approving the Supplementary Demands for Grants (Railways), which has been placed before this House, is our statutory and constitutional obligation.

Sir, the claim of the hon. Minister of Railways that "the Railways are poised to create a history by generating a cash surplus before dividend of Rs. 20,000 crore" in 2006-07 against Rs. 14,700 crore in the previous year is no doubt praiseworthy. But in spite of earning profit, what is the position in regard to the passengers' amenities? In his Budget Speech, he had assured that he would develop 225 stations by March 2007. I am interested to know how many stations have since been developed.

The conditions of the railway stations in New Delhi, Howrah, Sealdah, Victoria Terminus and Chennai are beggar description. It would be in the fitness of things if the assurances for cleanliness and passengers' amenities are translated into practice. I am sorry to say that the passengers' amenities are on the decline.

Late running of trains, even superfast trains such as Rajdhani, Poorva, Kalka, Coramandal have become the order of the day. The

quality of food served in these trains is of very sub-standard. The suburban commuters are on the increase but the facilities are declining. More trains at frequent intervals are strongly felt. In the Howrah Amta line of the South Eastern Railway, the distress of the commuters is beyond description. The level crossing work at Bargochia station is SE Railway, though assured, has not yet been started.

There are some important stations in the Eastern Railway namely Burdwan, Bandel, Sheoraphali, Serampore, Kalyani, Krishnanagar, Behrampore, Dankuni, etc. These stations have to be included in the scheme for developing model stations.

Some more Road Over Bridges are badly needed. They are Kamarkudu, Mogra, Rishra, Barnipur in the Eastern Railway. The Road Over Bridge work at Dankuni is going on. Janai Road Station under the Eastern Railway be declared as a heritage station. Survey as assured for Krishnanagar-Charatala be taken up at the earliest.

Now, I come to the point regarding railway hawkers. I would like to refer to the 22nd Report of the Standing Committee on Railways of the 14th Lok Sabha. The recommendations contained in paragraph five, page 3, may kindly be taken into consideration. If necessary, Section 144 of the Railways Act be amended so that the livelihood of lakhs of people is safeguarded. I am sorry to say that the cases of torture, assault and intimidation on the railway hawkers in West Bengal, Bihar and Orissa are on the increase. We cannot tolerate these things which are unfortunately taking place under the popular Railway Ministry led by Shri Lalu ji.

Some Cooperative Societies have been registered under the Act. Let them be given recognition. Konnagore Railway Bazaar Samiti, in my constituency, is one of such Cooperative Societies. I would request the hon. Railway Minister to see that these Societies are taken into consideration while giving licences.

The hon. Railway Minister is specially requested to give some special consideration for the people of Assam. I would like to know the status of Lumding-Badarpur-Tripura-South Assam broad gauge project. This project was commenced in 1998 and this was scheduled to be completed by 2009. Till now, only 35 per cent of the works has been completed. I would like to know how the schedule will be completed by 2009.

The Assam State Government have failed to protect the security of the engineers and other persons including the contractors and their workers engaged in construction works between Lumding Junction and Haflong (N.C. Hills District) against the attack by local insurgents in the area while the Tripura State Government have ensured security and full protection. This matter needs to be taken up with the Assam Government.

There are some grievances of the loco running staff throughout the country and they have to be addressed properly. They have submitted a petition before the Railway Minister and the Railway Board. Our leader, Shri Basudeb Acharia has taken up their case.

Now, regularisation of coal and ash handling workers be expedited. It is their genuine and legitimate demand, and for realisation of their demands I feel that the Railway authorities should take a positive attitude.

The Indian Railways is the biggest public sector enterprise of our country. It is the symbol of our nation's unity and integrity. This public sector enterprise should not be privatised. It is unfortunate that process has been started to privatise some of the sectors. The commitments contained in the National Common Minimum Programme must be honoured.

SHRI KINJARAPU YERRANNAIDU (SRIKAKULAM): The Indian Railways being a vital component of infrastructure required for continuous progress and development plays a paramount role in growth of country's economy. Railways, due to shifting priorities and ad-hoc policies could not make much head-way in their pursuit to expand rail network. Railways should also improve safety of operations by replacement of over aged assets, utilization of information technology for better customer interface and complete sanctioned rail projects. Railway had declared 2006-07 as 'A year of customer service with a Smile', which did not offer good passenger amenities to mail/Express trains, and Superfast trains in qualitative and quantitative.

Sir, I would like to draw your kind attention towards my constituency is very backward in rail network. It is very long coastal belt, which require a very sophisticated satellite rail network. I already submitted a representation dated 16.12.2005 with the details problems in my parliamentary constituency viz. -stoppage of trains, development of railway stations from Itchapuram to Palasa under Kurdha Division and from Palasa to DusiRS under Waltair Division which is under control of the East Coast Railway, Bhubaneswar. I also want to state that the deteriorated conditions of railways stations in Andhra Pradesh. As I know that the proposal of Srikakulam station be made model railway station is pending in your Ministry. I request kindly to make instructions to the concerned that the work may be expedited to make Srikakulam a model satellite railway station as

district headquarters, which is also my Parliamentary constituency headquarters.

* The speech was laid on the Table.

I also want to draw your attention that - Secunderabad, Visakhapatnam and Vijayawada stations are giving good revenue to the railways instead of this they are not being included in the selected provisional list for Wi-Fi facilities which is provided in 50 railway stations. It is pertinent to mention here that not a single railway station of southern zone has been included in the.. selected list of Wi-Fi facilities.

REQUIRED TRAIN HALTING/STOPPAGE ON THE FOLLOWING STATIONS.

.1 Palasa - Extension of Neelachal Express from Kurdha
to Palasa.

.2 Mandasa Road - Vishka Express Halt.

.3 Sompeta - Konark Express Halt.

.4 Itchapuram - Howrah-Yaswantapur(Superfast Ex.Daily)

Puri-Ahmadabad(Tri weekly Express)

Tiruvanantapuram-Howrah(weekly twice)

.5 Ulram - 7479, 7480 Trains halting and

The Itchapuram railway station is gateway of Andhra Pradesh, it should also be created a model railway station. Not only in my Parliamentary constituency but also in other areas of Andhra Pradesh require train stoppage/halting in Visakhapatnam and Mahaboobnagar districts.:-

.1 Anakapalli - Falukhnuma Express halt, and

Link Express

.2. Road over bridge near Appannapolly in Mahaboobnagar
District.

.3 Second platform in Wanaparthy Road Station.

.4 Improvement of facilities in Gadwal Station.

.5 Stopping the Express trains in Wanaparthy local and Bolanagar stations.

And also I requested for computer reservation system facility may also be provided at Sompeta, but no action has been taken as yet. The East Coast Railway authorities have already submitted the proposal. I also draw your attention towards deteriorated passenger safety. I request necessary passenger safety measures to be taken in all the railway stations at the earliest. There would be imminent disastrous due to wrecked bridges in Andhra Pradesh. We have already submitted the list of wrecked bridges, to be repaired immediately so that any untoward incident may be averted.

I also want to draw your kind attention that - Secunderabad, Visakhapatnam and Vijayawada stations are giving good revenue to the railways instead of this they are not being included in the selected provisional list for Wi-Fi facilities which is provided in 50 railway stations. It is also pertinent to mention here that not a single railway station of southern zone has been included in the selected list of Wi-Fi facilities.

All members of Rajya Sabha and Lok Sabha from Andhra Pradesh have also submitted the list of long pending proposals of Andhra Pradesh viz.-New Railway Lines, New Passenger Trains, Express Trains, Extension of Trains, Railway Over bridges, New Survey of Lines, Passenger amenities, Halt of trains. All the proposals are still pending.

Visakhapatnam is not only the second largest city of Andhra Pradesh but also one of the fastest growing cities in Asia. Major industries such as shipbuilding, oil refinery, power plants, cement plants, steel plants exist here. It is also fast emerging as one of the host destinations for IT Sector. It is also rich in mineral deposits. Visakhapatnam was included under East Coast Railway on

1st April, 2003, East Coast Railways covers three states. There has been a record increase in revenue to this Zone on account of both freight loading and passenger traffic, which is contributed by economic activity in Visakhapatnam. The total revenue is Rs.2400 crore. Keeping in view of its strategic, tourism, commercial, economic importance and for overall development of the area, I request you consider creating a separate Railway Zone for Visakhapatnam.

I would also like to state that Nandalur Railway Station once a busy center know for rail, freight and passenger movement in Guntakal Division, of late is slipping gradually into a state of diminished economic & passenger activity. The negative trend has started when the steam shed got closed in 1994. The Nandalur station has huge infrastructural set up and railway institute etc. worth crores of rupees, which is located on the Chennai-Mumbai Grand Trunk Line. People who are mostly from the backward classes inhabit the place and a majority of them are dependent on Railways for a living. I earnestly request you to reverse the present trend of reducing the presence of railways in the areas and simultaneously improve the living conditions of the local by establishing a Traction Loco Shed at Nandalur, Kadapa District, Andhra Pradesh.

I urge upon the Hon'ble Railway Minister to kindly consider my proposals so that better passenger facilities/amenities may be provided to the railway passengers

SHRI RAVICHANDARAN SIPPIPARAI (SIVAKASI) : Sir, I am grateful to you for providing me with an opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants of Railways and I would like to put forth my views on behalf of our party Marumalarchi Dravida Munetra Kazhagam led by Shri Vaiko. At this juncture, I would like to congratulate the Indian Railways for a significant contribution of linking the Kashmir valley with the rest of the country thereby strengthening national integration.

Our ancient Sangam Poet sang in Tamil that "**all are kinsmen and the world is one**". But still, the Tamils are being ignored, sidelined and neglected. The Railways that has got a total railway line length of 63,372 kms. has witnessed electrification to a length of 17,907 kms.

We have been, time and again, impressing the Railways to go in for electrification of the entire stretch that links Chennai with Kanyakumari. But it has been left half done. This railway route is vital and a lifeline that links the north of Tamilnadu with the South. Important towns like Tuticorin, the Port City, Madurai, the Temple City and Kanyakumari, the Tourist and Pilgrimage Centre, are situated to the south of Tiruchirappallai. Hence, there is an urgent need to go in for electrification between Tiruchi & Tuticorin and also between Kovilpatti & Kanyakumari. This length is just about 450 kms. and it needs to be attended to immediately. Similarly, our long felt demand to go in for double track between Villupuram & Tuticorin via Tiruchi & Madurai has also been neglected so far. "**A Government is one that conceives a plan and goes for earnings and conserves such revenue while apportioning them carefully for viable further plans**", says Thirukkural. But we find discrimination in apportioning of funds meant for projects in Tamilnadu.

*English Translation of the speech originally delivered in Tamil.

Along with Golden Quadrilateral – National Highways Project, dedicated Freight Corridor was conceived by the Railways and hence North Freight Corridor and South Freight Corridor linking Mumbai with Delhi and also Kolkata with Delhi were announced. But this project is still under consideration after making mere announcements. Even yesterday, we were reminded of that by the Japanese Prime Minister, who mentioned that dedicated Freight Corridor between Delhi and Mumbai will be a backbone to our industrial growth.

Rs.25 crores was allocated for gauge conversion between Virudunagar and Manamadurai. This was announced in this year's Railway Budget. This work must have started this year and must have been completed by next year. But there is a delay. The Railway station in Aruppukkottai has been greatly affected by the delay in progress of this gauge conversion work. It remains closed because computerized reservation terminal has been closed there. Hence, I urge upon you to make operate a

computerized advance reservation counter in the heart of Aruppukkottai town. The path for pedestrians, near the railway over bridge situated in Kovilpatti, has not been taken up. This is causing great inconvenience to the public. The payment towards leasing of land for this purpose is also pending. We learn that the Files pertaining to this are shuffling between Madurai and Delhi.

Thiruthangal Railway Station in my constituency handles about thousand passengers a day earning about Rs.20,000/- per day. But, this station is functioning as a single room station. This pathetic situation must see a change. IRO charge of Rs.15/- on every ticket reserved in advance through I-Card must be rescinded.

I have been making several requests and placing forth many demands on behalf of my constituency and also on behalf of Tamilnadu. But many of them remain unattended. There are many announcements. Announcements do not make implementation if they are not carried forward in right earnestness. Hence, I urge upon the Railway Ministry to redress our grievances. Announcements may be sweet, but only to the ears like paper-flowers that may have beauty, but not fragrance. Reminding you of our demands and also reminding you the time is running out, let me conclude.

श्री गणेश सिंह (सतना): माननीय सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि रेलवे अनुदान की अनुपूरक मांगों के संबंध में अपने विचार रखने का मौका दिया। यह बात बिल्कुल सही है कि रेलवे ने अपेक्षाकृत काफी विकास किया है। यूपीए सरकार में जो विफलताएं हैं, उसमें रेलवे को हम थोड़ी सफलता की दृष्टि से देख रहे हैं। पिछले वर्ष 2006-07 में रेलवे ने 20,000 करोड़ से अधिक मुनाफा कमाया है। मैं रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, उस क्षेत्र में देश के सीमेंट उत्पादन का एक-तिहाई हिस्सा उत्पादित होता है। वर्ष भर में सात हजार करोड़ रुपये से ज्यादा का व्यापार रेलवे को मिलता है। लेकिन मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि जिस गति से रेलवे मुनाफा कमा रही है, उस गति से रेलवे यात्रियों की सुरक्षा और सुविधा की दृष्टि से बहुत पीछे हैं। एक तरफ रेल मंत्री जी कहते हैं कि हम भारतीय रेल को दुनिया की सबसे बेहतर रेल बनाना चाहते हैं, लेकिन दूसरी तरफ शायद उनका ध्यान नहीं गया है कि जो देश के छोटे-छोटे स्टेशन हैं, वहां यात्रियों की सुविधाओं के मामले में कुछ भी नहीं है। हम सदन में लगातार उस तरफ मंत्री जी का ध्यान दिलाने का काम करते रहे हैं, लेकिन कुछ नहीं हुआ। मैं कुछ उदाहरण उनके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूँ।

वहां आने दिन यात्रियों के साथ तूटपाट होती है, उनके सामानों की चोरी होती है, जहरखुरानी होती है, इस तरह की अनेकों घटनाएं रोजाना हो रही हैं, लेकिन उसमें कहीं कोई सुधार नहीं हो रहा है। गाड़ियों में तथा रेलवे स्टेशनों पर अवैध वैनडरों के द्वारा घटिया स्तर की सामग्री बेची जा रही है। इसके भी उदाहरण कई बार सामने आये हैं। यात्रियों को जो बैडरोल दिया जाते हैं, वे बैडरोल ऐसी खराब स्थिति में होते हैं कि उनमें से बदनू आती है। गाड़ियों में जो यात्री डिब्बे चलाये जा रहे हैं, वे अधिकांशतः एक्सप्रेसरी डेट के होते हैं, इनके कारण ही दुर्घटनाएं बढ़ती जा रही हैं। खास तौर पर पश्चिम मध्य रेलवे में चलने वाली गाड़ियों के डिब्बों की स्थिति अत्यंत गंभीर है। रेलवे स्टेशनों पर जो पूछताछ की सुविधा है, उसकी स्थिति भी बहुत अच्छी नहीं है। एक तरफ हम रेलवे के मॉडर्नाइजेशन की बात कर रहे हैं, दूसरी तरफ पूछताछ की यह हालत है कि टेलीफोन करते रहो, कोई उठाने वाला नहीं होता है। कई जगहों पर रेलवे पूछताछ थोड़ा काम कर भी रहा है, लेकिन वहां कर्मचारियों की कमी है और इसके कारण भी समय पर यात्रियों को जानकारी नहीं मिल पाती है। देश के कुछ रेलवे स्टेशनों में व्यवस्था ठीक है, लेकिन इसका मतलब यह नहीं हुआ कि देश के सभी स्टेशनों की स्थिति सुधार गई है। मैं स्वयं पिछले माह महाकौशल एक्सप्रेस में दिल्ली से सतना के लिए यात्रा कर रहा था और मेरे खुद के दो मोबाइल मथुरा और आगरा के बीच में चोरी चले गये। ऐसी अनेकों घटनाएं होती हैं।

महोदय, मेरे क्षेत्र से आने वाली गाड़ियां रीवा से नई दिल्ली और जबलपुर से दिल्ली इन दोनों गाड़ियों का समय बहुत गड़बड़ है। कई बार मैं स्वयं माननीय मंत्री जी से और वेयरमैन से मिला...(व्यवधान)

सभापति महोदय : गणेश सिंह जी, आपका समय चार मिनट से ज्यादा हो गया। हर मੈम्बर के लिए चार मिनट का समय निर्धारित है।

श्री गणेश सिंह : इनके अलावा और अधिकारियों से भी मिला, लेकिन इन गाड़ियों का समय परिवर्तन नहीं हुआ। दोनों गाड़ियां दोपहर के बाद पहुंचती हैं। मेरा निवेदन है कि इन दोनों गाड़ियों में से किसी एक गाड़ी को सुबह नौ बजे तक दिल्ली पहुंचाने की व्यवस्था कर दी जाए। मैंने कटनी से इलाहाबाद, मानिकपुर से झांसी तथा सतना से रीवा रेल लाइनों के विद्युतीकरण की मांग की थी।

सभापति महोदय : अब आप समाप्त कीजिए, चार मिनट से ज्यादा हो गये हैं। सभी मੈम्बरों को चार मिनट का समय ही मिल रहा है।

श्री गणेश सिंह : सभापति महोदय, मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। मेरा निवेदन है कि झांसी से मानिकपुर और रीवा से सतना दोहरी रेल लाइन आज तक पूरी नहीं हो पाई और अभी मानिकपुर से इलाहाबाद वाली रेल लाइन के दोहरीकरण का काम भी नहीं हो पाया है। मैंने लगातार मांग की है कि चित्तूरू धाम और मैहर के बीच में कोई एक यात्री गाड़ी चलाई जाए। वहां साल भर में लगभग पचास लाख से अधिक तीर्थयात्री आते हैं, लेकिन आने-जाने की कोई सीधी व्यवस्था नहीं है। राजकोट एक्सप्रेस की मांग लगातार उस क्षेत्र के लोगों के द्वारा की जाती रही है, लेकिन आज तक वह सतना तक नहीं पहुंचाई गई। पूर्व के रेल मंत्री जी ने आश्चर्य भी किया था, लेकिन आज तक वह राजकोट नहीं पहुंची। मैंने अपने लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले सभी रेलवे स्टेशनों में यात्री सुविधाओं को बढ़ाने के लिए रेल सेको आंदोलन किया, लेकिन आज तक हमारी बात नहीं सुनी गई...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record, except Mr. Devwrat Singh

*(Interruptions) â€!**

□ Not recorded.

MR. CHAIRMAN: Mr. Devwrat Singh, you should start your speech. Nothing will go on record except your speech.

श्री गणेश सिंह (सतना): सभापति महोदय, मुझे अपनी बात कहने का मौका दिया जाए।

सभापति महोदय : आप बाकी स्पीच ले कर दीजिए।

***श्री गणेश सिंह (सतना) :** चालू वित्त वर्ष में आपने आठ गरीब रथ के नाम से गाड़ियां चलाई हैं, लेकिन मध्य प्रदेश के लिए कोई गरीब रथ नहीं है। मेरी मांग है कि दिल्ली से सतना-रीवां के लिए गरीब रथ चलाया जाए। इलाहाबाद-बम्बई मार्ग पर सतना जिले के मैहर शहर में राष्ट्रीय राजमार्ग की कंसेलिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाये जाने की स्वीकृति एन.एच. ने की है लेकिन अंडर ब्रिज के बारे में रेलवे से मांग है कि वह स्वयं इसे अपने खर्चे से बनाए। सतना रेलवे स्टेशन के पास नए कलेक्ट्रेट भवन के पास अनुपयोगी भूमि रेलवे की पड़ी है। मैहर में मध्य प्रदेश शासन की भूमि जिसकी जरूरत रेलवे को है, उसके बदले सतना की जमीन की मांग की है। कृपया उसकी स्वीकृति दी जाए।

रेलवे के पास सतना में पानी का संकट है। मैंने पूर्व में सुझाव दिया था कि सतना नदी में नया स्टापडैम बनाने की स्वीकृति प्रदान करनी चाहिए। जबलपुर-रीवां इंटर सिटी को एवं वगहार रोड, उत्तेहय एक्सप्रेस को मझगांव स्टेशन पर और रीवांचल एक्सप्रेस को से वगहाररोड में स्टापेज दिया जाए। उत्तर प्रदेश सम्पर्क कृति एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए। सतनास एवं मैहर रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की है, परंतु यात्री सुविधा का कार्य अत्यंत कम है, वहां गंदगी का भंडार है, अवैध वैंडरों की संख्या बढ़ रही है, उसे रोका जाए तथा सतना रेलवे कालोनी की स्थिति में सुधार किया जाए। मैरे क्षेत्र के अंदर आने वाले स्टेशनों में जो निर्माण कार्य चल रहे हैं, उन कार्यों की जांच की जाए, क्योंकि वहां पर गड़बड़ी की गई है। सतना से बम्बई के लिए नई रेलगाड़ी चलाई जाए। *

अं१.. This part of the speech was laid on the Table.

श्री दाहाभाई वल्लभाई पटेल (दमन और दीव) : महोदय, वर्ष 2007-08 के लिए रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। इस अवसर पर मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र दमन दीव के लोगों के रेलवे संबंधी समस्याओं की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। सर्वप्रथम मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय का ध्यान वापी, गुजरात में बलीठारेलवे क्रासिंग पर उपरिपुल के निर्माण तथा कारमबेली रेलवे लेवल क्रासिंग पर स्थित अंडर ब्रिज को चौड़ा करने की शीघ्र आवश्यकता की ओर दिलाना चाहता हूं। राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 से बलीठा रेलवे क्रासिंग होते हुए भारी वाहन ट्रैफिक दाभोल से दमन में प्रवेश करता है। बलीठा रेलवे क्रासिंग के मुम्बई-अहमदाबाद मुख्य रेल लाइन पर होने के कारण यह रेलवे फाटक अधिकतर बंद रहता है जिसके कारण इसके दोनों ओर वाहनों की लंबी कतारें लगी रहती हैं। दाभोल सोमनाथ तथा दमन में काटीगांव से दाभोल राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 के लिए बलीठा रेलवे क्रासिंग एक मुख्य सम्पर्क मार्ग है। इसलिए इस रेलवे क्रासिंग पर उपरिपुल बनाए जाने की तुंत आवश्यकता है। इसी प्रकार कारमबेली रेलवे फाटक भी मुम्बई-अहमदाबाद का महत्वपूर्ण सम्पर्क मार्ग है।

इसलिए मेरा सरकार से अनुरोध है कि पश्चिम रेलवे के अंतर्गत बलीठा रेलवे क्रासिंग पर उपरिपुल के निर्माण और कारमबेली रेलवे क्रासिंग के विस्तार हेतु सर्वेक्षण कार्य आरंभ करने के निर्देश संबंधित अधिकारियों को शीघ्र जारी किए जाएं ताकि आम लोगों के समक्ष आ रही कठिनाइयों को दूर किया जा सके।

इसी संदर्भ में मैं दक्षिण गुजरात के प्रमुख रेलवे स्टेशन वापी का जिक्र करना चाहूंगा। आय के मामले में सूरत के पश्चात वापी सर्वाधिक आय प्राप्त करने वाला रेलवे स्टेशन है। इस स्टेशन की प्रतिदिन की राजस्व प्राप्ति 11 से 14 लाख रुपए के लगभग है। इसी कारण इस स्टेशन को ए ग्रेड सुपर स्टेशन घोषित किया गया है परन्तु जहां तक एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव का संबंध है, इस स्टेशन की स्थिति काफी खराब है यद्यपि यह स्टेशन महत्वपूर्ण स्थानों की समीपता के कारण काफी अहम स्थिति रखता है। इस स्टेशन से दमन 7 किलोमीटर, सिलवासा 11 किलोमीटर, महाराष्ट्र सीमा केवल 15 किलोमीटर है। इसके साथ-साथ यह चार संसदीय क्षेत्रों (बलसाड, दानू, सिलवासा, दमन) से घिरा हुआ है। इसलिए अर इस स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव दिया जाता है तो इन चारों संसदीय क्षेत्रों के लोगों को इसका लाभ पहुंचेगा।

* The speech was laid on the Table.

वापी रेलवे स्टेशन पर एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव के लिए समय-समय पर किए गए हमारे निवेदन को आंशिक रूप से ही स्वीकार किया गया है। इस संबंध में मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि 9017 सौराष्ट्र जनता एक्सप्रेस केवल डाउन रूट पर वापी में ठहरती है और 9006 स्वराष्ट्र मेल केवल अप रूट पर वापी में ठहरती है। इन दोनों गाड़ियों को अप और डाउन दोनों रूटों पर वापी में ठहराव दिया जाना चाहिए। 9109 और 9110 गुजरात वहीन जो कि अहमदाबाद और वलसाड के बीच में चलती है, यह गाड़ी रात्रि 12.25 पर वलसाड पहुंचती है और सुबह 4.25 पर वहां से रवाना होती है इस प्रकार यह साढ़े तीन घंटे वलसाड स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 1 पर खड़ी रहती है। वहां पर इसकी कोई मॉटेनेंस वगैरह नहीं होती है यह गाड़ी सुबह 10.10 मिनट पर अहमदाबाद पहुंचती है और वहां से 8 घंटे ठहरने के बाद शाम 6.10 पर वहां से रवाना होती है। इसके मॉटेनेंस का सारा काम अहमदाबाद में ही किया जाता है इस गाड़ी के रूट को बड़ी आसानी से वापी तक बढ़ाया जा सकता है। 9057-9058 इंटरसिटी एक्सप्रेस जो कि वलसाड और बड़ोदरा के बीच में चलती है यह रात्रि 9.05 पर वलसाड पहुंचती है और प्रातः 7.15 पर वहां से रवाना होती है और सुबह 10.10 बजे बड़ोदरा पहुंचती है और और शाम को 5.40 पर वहां से रवाना होती है इस गाड़ी के रूट को भी वापी तक बढ़ाया जाना चाहिए। इस संबंध में जब भी रेलवे को लिखा जाता है तो रेलवे प्राधिकारियों द्वारा यह तर्क दिया जाता है कि वापी रेलवे स्टेशन पर प्रचालन और रखरखाव सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। इस संबंध में मैं यह कहना चाहूंगा कि वापी रेलवे स्टेशन पर पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध हैं। मुंबई से आने वाली शटल ट्रेन यहीं पर अपना इंजन बदलती है और मुम्बई जाती है फिर भी अगर वहां पर टर्मिनल तथा अन्य सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं तो इस स्टेशन के सुपर ए ग्रेड स्तर को देखते हुए ये सभी सुविधाएं यहां उपलब्ध कराई जानी चाहिए। यहां पर मैं यह भी उल्लेख करना चाहूंगा कि वलसाड रेलवे स्टेशन पर 42

गाड़ियां रुकती हैं और इस स्टेशन का वार्षिक राजस्व 1694.33 लाख रुपया है जबकि वापी स्टेशन पर केवल 26 गाड़ियां रुकती हैं लेकिन इस स्टेशन का वार्षिक राजस्व 1.50 करोड़ रुपया है। इसलिए इस स्टेशन पर सभी सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिए और इन गाड़ियों का विस्तार इस स्टेशन तक किया जाना चाहिए।

2951-2952 दिल्ली-मुम्बई राजधानी एक्सप्रेस मुम्बई से बड़ौदा के बीच की 450 किलोमीटर की दूरी बिना रुके तय करती है, इसका ठहराव वापी में किया जाए। इस रूट पर यात्रा करने वाले यात्रियों को काफी लाभ हो सकता है तथा रेलवे के राजस्व में भी बढ़ोतरी हो सकती है। इसके साथ-साथ 2961-2962 अतन्तिका एक्सप्रेस, 5663-5664 अवध एक्सप्रेस, 2431-2432 त्रिवेन्द्रम राजधानी, 6333-6334, 6335-6336 और 6337-6338 कोंकण एक्सप्रेस गाड़ियों का भी वापी में ठहराव होना चाहिए। इस संबंध में मैं माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहूंगा कि 1997 में जब तत्कालीन रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान एक ओवर ब्रिज का उद्घाटन करने वापी आए थे तो उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि शीघ्र ही गुजरात वतीन और इंटरसिटी एक्सप्रेस गाड़ियों का रूट बढ़ाकर वापी तक किया जाएगा। यह आश्वासन अभी तक क्रियान्वित नहीं हुआ है इसे शीघ्र क्रियान्वित किया जाना चाहिए।

इस संदर्भ में यह बताना भी उचित होगा कि एशिया की सबसे बड़ी औद्योगिक एस्टेट वापी में स्थित है। सरकार द्वारा दिए गए पांच वर्ष के कर अवकाश के कारण अनेक बड़े-बड़े उद्योग दमन दीव तथा दादरा नागर हवेली संघ प्रदेश में स्थापित हो रहे हैं जिसके कारण वापी रेलवे स्टेशन पर यातायात में निरंतर वृद्धि हुई है। इसी कारण इस स्टेशन से प्राप्त होने वाले राजस्व में भी अत्यधिक वृद्धि की संभावनाएं हैं। अतः मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि इन ट्रेनों के साथ-साथ जितनी भी एक्सप्रेस गाड़ियां इस रूट पर वापी से होकर गुजरती हैं, उनका ठहराव वापी में सुनिश्चित किया जाए। मुझे यह आशा है कि लोगों के समक्ष आ रही कठिनाइयों को देखते हुए मंत्री महोदय मेरे निवेदन और सुझावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करके इन्हें शीघ्र लागू करने का उपाय करेंगे।

SHRI N.Y. HANUMANTHAPPA (CHITRADURGA): Sir, While supporting my brother MPs of Karnataka viz. Shri Prahalad Joshi and Shri Shivanna about their views. I like put forth a few more demands of my Constituency i.e. Chitradurga Constituency of Karnataka.

- (1) Nearly 10,000 trucks everyday move from Davanagere to Bangalore carrying iron ore and other articles as such to reduce the lorry transport and augment the revenue to Railways. It is necessary to introduce a new railway lane between Tumkur, Sira Hiriyur chitradurga which in turn will connect Bangalore on one side and Davanagere on the other side.
- (2) Increase the number of reservation at Molkalmuru Railway Station of Chitradurga District.
- (3) Put more two more bogies on the Railway lane starting from Chitradurga to Rayadurga.
- (4) To convert the train moving from Rayadurga to Belary to Express.
- (5) Improve the Railway Station of Chitradurga with necessary facilities.
- (6) Open concrete sleeper factory between Chekakere and Chitradurga.

With my above demands I support Railways Supplementary demands.

* The speech was laid on the Table.

श्री देवव्रत सिंह (राजनंदगांव) : सभापति महोदय, रेलवे मंत्री, माननीय तालू प्रसाद जी ने सदन में जो रेलवे की अनुपूरक अनुदान मांगे रखी हैं, मैं उनका समर्थन करता हूँ। रेलवे मंत्रालय इस देश की अर्थव्यवस्था के लिए आज जो कुछ कर रहा है, वह अपने आपमें एक इतिहास बन गया है। भारतीय रेलवे इस देश की जीवन रेखा रही है और तीन, साढ़े तीन वर्ष पूर्व ऐसा लगता था कि हमारे देश की जीवन रेखा को कोई बीमारी लग गई है, यह बीमारी की अवस्था में पहुंच गई है। लेकिन माननीय तालू प्रसाद जी और उनके मंत्रिमंडल के सहयोगी और रेलवे बोर्ड के सभी लोगों ने मिलकर जिस तरह से रेलवे बोर्ड को चलाया और संभाला है, चाहे अमरीका का स्टेनफोर्ड विश्वविद्यालय हो या भारतीय

पूबंध संस्थान, अहमदाबाद हो, वहां पर इसकी गौरव गाथा एक केस स्टडी के रूप में स्टडी की जा रही है।[b41]

18.00 hrs

निश्चित रूप से हमारे सभी लोग बधाई के पात्र हैं। अनुदान मांगों के माध्यम से उधमपुर, बारामूला रेलवे लाइन, मानव संसाधन पूबंधन की सूचना प्रौद्योगिकी व्यवस्था, रेलवे बोर्ड को जो दोहरे ब्रेक वाले इंजन की व्यवस्था की गई है, अनुदानों मांगों के माध्यम से निश्चित रूप से स्वागत योग्य है। मैं आपके माध्यम से माननीय तालू जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने यह निर्णय लिया कि जितनी भी संस्थाएं जो खेल को बढ़ावा देती हैं, उन सभी को रेलवे का स्टेडियम उपलब्ध कराया जाएगा। यह निश्चित रूप से बड़ा स्वागत योग्य कदम है। मैं छत्तीसगढ़ से लोक सभा में प्रतिनिधित्व करता हूँ। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय : जब तक माननीय रेल मंत्री जी का जवाब रेलवे पर होता है, तब तक यदि आप सहमत हैं तो सदन का समय एक घंटे के लिए बढ़ाया जाता है।

श्री देवव्रत सिंह : मेरे लोक सभा क्षेत्र में एक डोंगरगढ़ स्थान है जहां बमलेश्वरी देवी का प्रसिद्ध मंदिर है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि डोंगरगढ़ से खैरागढ़, छिवकदाल, डंडई, वर्धा होते हुए एक नयी रेलवे लाइन बिछाई जाए। इसके लिए पहले सर्वे भी हुआ था। चूंकि यहां लौह इस्पात के खनिज भंडार हैं। इससे रेलवे को काफी आय भी होगी। इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगा कि एक रेलवे लाइन जो गल्लीराजरा तक जाती है, उसे मानपुरमौली चौकी तक आगे बढ़ाया जाए। अंत में मैं आपके माध्यम से दो निवेदन करना चाहूंगा कि ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस जो पूना जाती है, उसे डोंगरगढ़ और राजनंदगांव में स्टॉपिज दिया जाए। साथ ही आजाद हिंद एक्सप्रेस जो पूना होकर जाती है, उसे डोंगरगढ़ में स्टॉपिज दिया जाए और साथ ही हावड़ा, कुंडला की जो ट्रेन है, उसे भी वहां स्टॉपिज दिया जाए।

सभापति जी, मैं आपकी अनुमति से अपना बाकी भाषण सभा पटल पर रखता हूँ:-

*राजनंदगांव लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत हावड़ा से कुर्ता ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस, भुवनेश्वर से कुर्ता, हटिया से कुर्ता और हावड़ा से कुर्ता एक्सप्रेस का स्टॉपिज राजनंदगांव रेलवे स्टेशन में दिया जाए।

डोंगरगढ़ रेलवे स्टेशन में बिलासपुर-निजामुद्दीन और हावड़ा-पूना आजाद हिंद एक्सप्रेस का स्टॉपिज दिया जाए।

डोंगरगढ़ में रेलवे की पर्याप्त भूमि उपलब्ध है जिसको सही तरीके से उपयोग में लाया जाएगा तो निश्चित ही स्थानीय जनता व छत्तीसगढ़वासियों को इसका भरपूर लाभ मिलेगा। इसलिए डोंगरगढ़ स्टेशन के विस्तार हेतु एक पीट लाईन का निर्माण किया जाना चाहिए।

डोंगरगढ़ में वर्ष में दो बार मां बमलेश्वरी देवी का मेला लगता है तथा फरवरी माह में पूजागिरी के विशाल मेले का आयोजन किया जाता है जिसमें छत्तीसगढ़, महाराष्ट्र एवं देश के कोने कोने से लोग आते हैं जिसके कारण पैदल पुल काफी सकरा होने के कारण यात्रियों को मेले एवं अन्य सामान्य दिनों में काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। इसलिए एक दूसरे चौड़े पैदल पुल का निर्माण किया जाना चाहिए। डोंगरगढ़ में गोंडवाना एक्सप्रेस एवं आजाद हिंद एक्सप्रेस का स्टॉपिज जरूरी है। सारनाथ एक्सप्रेस जो दुर्ग तक है, उसे डोंगरगढ़ तक बढ़ाया जाए।

पी.आर.एस. काउंटर पाली में चलाया जाता है, इसे दो पाली में चलाया जाए। डोंगरगढ़ में पर्यटन की संभावना को देखते हुए रेल यात्री निवास की सुविधा दी जानी चाहिए।

छत्तीसगढ़ राज्य में सभी रेलवे स्टेशन पर छत्तीसगढ़ राज्य के यात्रियों तथा ग्रामीण लोगों की सुविधा हेतु स्टेशन पर रेलवे सूचना संबंधित सभी उद्घोषणाएं हिन्दी के अलावा छत्तीसगढ़ी भाषा में भी किए जाने का प्रवधान किया जाए। छत्तीसगढ़ राज्य के सभी मजदूर वर्ग महाराष्ट्र एवं दक्षिण भारत की तरफ मजदूरी व जीवनयापन के लिए जाते हैं, आवागमन की सुविधा हेतु वांदाफोर्ट से डोंगरगढ़ तक एक ट्रेन चलाई जाए। ओ

â€|â€|â€|â€|.. This part of the speech was laid on the Table.

श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे (उस्मानाबाद) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का आभार मानना चाहती हूँ कि मेरे क्षेत्र के लिए इस रेल बजट में 90 करोड़ रुपये बजट दिया गया है लेकिन इस ब्रॉडगेजलाइन पूरी करने के लिए बार्शीगांव में जो रेलवे स्टेशन होने वाला है, उसमें थोड़ी रकमत है क्योंकि वहां थोड़ी जमीन की समस्या है। इस बारे में हमने रेल मंत्री जी से मिलकर बात की है लेकिन अभी भी कुछ नहीं हो पाया है। मैं आशा करती हूँ कि आप इस ओर ध्यान देंगे और बार्शी रेलवे स्टेशन का काम जल्दी पूरा करेंगे।

महोदय, सिद्धेश्वर एक्सप्रेस जो सोलापुर से जाती है, उसका टाइमिंग चेंज करने के लिए उस विभाग के सभी एम.पी.जे. ने लैटर दिया है। रेल मंत्री जी से हम सब मिले भी हैं लेकिन अभी तक टाइमिंग चेंज नहीं हुआ। उसका टाइमिंग चेंज करके रात को 9 बजे सोलापुर से होना चाहिए।

महोदय, मेरे क्षेत्र में एक नई लाइन उस्मानाबाद-तुलजापुर-सोलापुर की मांग है। उसका भी विचार होना चाहिए। मेरे क्षेत्र करमाला तालुका के वाशीवे गांव में जो रेल लाइन जाती है, वहां एक गेट की मांग है। इस बारे में हमने मंत्री जी को लैटर दिया है लेकिन अभी तक इस बारे में कुछ नहीं किया गया। तातूर-उस्मानाबाद कुईवाडी ब्रॉडगेज लाईन पर कुलब रोड स्टेशन को बी ग्रेड दिया जाए तथा वहां दो ट्रैक होने चाहिए। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि हमारी यह मांग भी पूरी की जाए।

SHRI CHENGARA SURENDRAN (ADOOR): Sir, I would like to raise only two or three points.

There is a long-pending demand of the people of Kerala that a separate Railway Zone should be set up for Kerala. We, all the MPs from Kerala, have raised this issue before the hon. Prime Minister, hon. Railway Minister and the Chairperson of the UPA, Shrimati Sonia Gandhi. They all listened us about this, but so far nothing concrete has come out. So, I, once again, on behalf of the people of Kerala demand that a separate Railway Zone should be set up there immediately.

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

Sir, I want to raise another point. In Kerala, presently gauge conversion work of Kollam-Chengotta railway line is going on. This work is to be completed in two parts. The first part of work is from Kollam to Punular station and this work is scheduled to be completed by the end of this year. But the gauge conversion work of the second part, that is, from Punular to Chengotta has not been taken up. My humble request is that the Government should take up this work on priority basis and it would be very helpful to our hon. Minister of State also.

I would also request the Government to modernise and upgrade two major railway stations – Kottarakkara and Punular – on this part of the railway line.

People of Kerala, time and again, have been making a demand for the parallel railway line to M C Road in Kerala, covering the cities like Chengannur, Adoor, Kottarakkara and Trivandrum. If this new line is laid down, it will help crores of pilgrims visiting religious places like Sabarimala, Achenkovil Temple and Manginakara Church. It will also help in promoting tourism.

Sir, the number of railway passengers is increasing day by day, but railway reservation facility in my constituency, Adoor, is not available. So, I would request the Government to set up a Railway Reservation Centre in Adoor immediately as it will benefit the passengers. Lakhs of Malayali people are working in Delhi, Bangalore, Mumbai and other major cities of North India. These people often come to Kerala during summer vacation, winter vacation and on festivals like Onam, Ramzan and Christmas. But the number of trains operating between these destinations is not sufficient. So, my request is that the Government should start some more trains from these places to Trivandrum and other important places of Kerala.

उपाध्यक्ष महोदय : मैं ऑनरेबल मੈम्बर्स से शिववैस्ट करूंगा कि मेरे पास लिस्ट लम्बी है, आप 2-3 मिनट में अपनी बात खत्म कर दें। जो मैम्बर नहीं बोल सकें, वे टेबल पर अपनी रूषीत ले कर सकते हैं। They will also form part of the proceedings. I assure you that the hon. Minister will certainly look into your written statements also.

SHRI E.G. SUGAVANAM (KRISHNAGIRI): I would like to support Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2007-08.

At the outset, I would like to thank Hon'ble Railway Minister, Shri Lalu Ji & Velu Ji for dedicating the newly laid Manamadurai -Rameswaram BG line to the nation. It assumes significance in view of the structural modifications made on the Pamban Bridge (across the sea) with much lesser cost. It serves as a vital link for national integration. I also request the Hon'ble Railway Minister to consider introduction of more trains from Rameswaram/Kanyakumari to various destinations in the country. This will promote domestic tourism and industry.

Sir, it is not out of place to mention here that the finance of the Indian Railways has improved dramatically after the UPA Government assumes office three years ago and several thousands of Kms. of MG lines have been converted into BG line.

However, I am sorry to state that earlier it was promised that a survey would be conducted for laying of a new railway line between Jolarpettai and Hosur via Tirupathur, Kandiyur, Barugur, Orappam, Krishnagiri and Sulagiri. In spite of that the survey work has not even started. Several times I have raised the matter on the floor of the House and also outside and the Minister has assured for early action. Despite this, no action has been taken in this regard. If there is considerable delay in conducting the survey, I wonder how long will it take to finish the project! This project is a long pending demand of Krishnagiri district and people expect that this project to be completed at the earliest. Therefore, I demand that the survey work should be started immediately and also steps should be taken for laying of a new railway line without any further delay.

* The speech was laid on the Table.

I also thank the Hon'ble Railway Minister for creation of Salem Railway Division. The demand for the Railway Division at Salem was being aired over 50 years. Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalignar and other political parties in the State repeatedly pressed the demand and its creation would not affect the existing Palghat division in any way. The announcement for the same was made in 2005-2006 Railway Budget. In the absence of a separate Divisional Office at Salem, often there are some technical and administrative problems. Therefore, the demand is just and genuine one and also from the administrative point of view of the Railways. For the creation of Salem Division not a single inch of land has been acquired from Kerala. To the contrary, 24 km land of Tamil Nadu is still lying with Palghat Division and the concerns of the other side is also addressed to. Even the Hon'ble Supreme Court refused to intervene and dismissed the petitions filed against the opening of the Division. Hence, I urge upon the Hon'ble Railway Minister to take necessary steps to resolve the difference, if any, over the issue and inaugurate the Salem Division on September 14, 2007 as scheduled by Dr. Kalignar, Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu and to fulfill the long pending aspirations of the people of Tamil Nadu.

I also thank the Hon'ble Railway Minister for laying of a new railway line between Salem - Karur under the new Salem Division.

There was a proposal by Railways for introduction of bullet train between Mumbai - Ahmedabad. Likewise, the railway traffic between Chennai - Bangalore and Chennai - Madurai is very heavy. This line fetches huge revenue to the Railways. Hence, Railways should consider introduction of Bullet Trains on the above two routes.

Sir, there are some specific points which I would like place before you for your kind immediate consideration and favourable action.-

i) Hosur is fast becoming an IT major. An Information Technology Park is going to be set up at Hosur shortly.

With the result, huge railway traffic is expected at Hosur in the near future. Hence, Hosur railway station should be renovated and modernized. More train services should be operated between Hosur and Bangalore particularly this line should be electrified shortly to facilitate faster movement of traffic;

ii) Time bound completion of all pending/ongoing railway projects in Tamilnadu and allocation of adequate funds for the same;

iii) Early linking of Chennai Egmore and Central railway stations;

iv) Accidents are frequently occurring in unmanned level crossings. In the recent past, number of such accidents has occurred.

Railways should take steps to convert all unmanned level crossing into manned level crossing where there is significant number of vehicle movement.

v) As there are frequent complaints of serving of unhygienic foods in Railways are pouring in - adequate steps should be taken for serving quality and hygienic foods in Railways.

vi) Construction of Budget Hotels at Hosur/Jolarpettai.

vii) To increase the number of coaches in trains, which are running in full and usually, packed.

viii) In Garib Rath Trains particularly H. Nizamuddin -Chennai, there is no facility of Pantry Car. The passengers particularly women, children and old aged people are facing lot of difficulties for getting food, water, tea/coffee, etc. for their lengthy 34 hours journey. Moreover, the above train always running several hours late and reaches the destinations at odd hours. Hence, I urge upon the Hon'ble Railway Minister to immediately provide Pantry Car facility in the Garib Rath Train. I also request the Hon'ble Railway Minister to introduce more such trains to various destinations in the country.

With these words, I thank you, Sir, for giving me an opportunity to participate in the Supplementary Budget.

श्री अनिवाश राय खन्ना (होशियारपुर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय इसके पहले कोई निर्णय ले, मेरी बात सुन लें क्योंकि देशभर में वैंडर्स का एक आन्दोलन खड़ा होने वाला है।

मेरे पास रेल मंत्रालय से दो पत्र आये हुये हैं। रेलवे स्टेशनों पर जो वैंडर्स काम करते हैं, उनकी लाइसेंस फीस 8 से 10 गुना बढ़ा दी गई है। जो पत्र 3 मई का है, उसके अनुसार यह फीस 82,216 रुपये है और मेरे पास जून में जो पत्र आया है, उसके अनुसार यह फीस 7 लाख रुपये कर दी गई है। इससे वैंडर्स आन्दोलन करने पर उतारू हैं, अगर रेल मंत्री जी ने उन लोगों की बातों पर ध्यान नहीं दिया, मैं मान सकता हूँ कि कोई फीस एक-दो-तीन गुना बढ़ाई जा सकती है लेकिन फीस 8-10 गुना बढ़ा दी जाये उससे वैंडर्स में असंतोष व्याप्त है। इससे यात्रियों को भी भारी असुविधा हो रही है। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि बढ़ी हुई लाइसेंस फीस वापस लें और इस संबंध में अपना निर्णय जल्दी दें, ऐसा नहीं होने से यात्रियों को रेलवे स्टेशनों पर खाना भी नहीं मिलेगा, ऐसी व्यवस्था होने वाली है। रेल मंत्री जी ने पिछले बजट में एक घोषणा की थी कि श्री अमृतसर से आनन्दपुर साहब तक की रेलवे लाइन पूरी की जाएगी। मैंने आपको सुझाव दिया था कि इतनी लंबी रेल लाइन बनाने की ज़रूरत नहीं है। गढ़शंकर तक पहले से ही रेल लाइन बनी हुई है। सिर्फ 34-35 किलोमीटर नई लाइन बनानी है। वह लाइन अगर बन जाए तो दो ऐतिहासिक स्थान आपस में जुड़ जाएंगे। इसके अतिरिक्त आनन्दपुर साहब से पटना साहब तक के लिए एक रेल शुरू की जाए। उससे इतना आर्थिक लाभ होगा और रेलवे को इसके ऊपर कोई खर्च करने की ज़रूरत भी नहीं है। रेलवे लाइन बिछी हुई है। यह रेल

चल जाए तो धार्मिक दृष्टि से भी लाभ होगा। ट्रायल बेसिस पर हफ्ते में एक दिन ही चला दें तो आपको वहां बहुत ट्रिस्ट मिल जाएंगे। इन दोनों ऐतिहासिक स्थानों का अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर महत्व है। मैं विनती करता हूँ कि आनन्दपुर साहब से पटना साहब तक के लिए रेल चलाई जाए।

महोदय, मैं होशियारपुर से आता हूँ। आज़ादी से पहले जब देश गुलाम था, वहां से लाहौर तक के लिए रेलवे लाइन थी और गाड़ी चलती थी। आज़ादी को साठ साल हो गए। एक भी किलोमीटर रेलवे लाइन वहां नहीं बढ़ाई गई। मेरा निवेदन है कि बिना कोई खर्च किये हुए आप ये काम कर दें। जो डीएमयू होशियारपुर से जालंधर जाती है, उसको अमृतसर तक एक्सटेंड कर दिया जाए। वहां रेलवे स्टेशन पर रेलवे को एक दिन में 1,45,000 रुपये की आमदनी होती है। वहां 4000 पैसेन्जर्स रोज आते-जाते हैं। वहां गुड्रज में ही छः करोड़ रुपये सालाना आमदनी है, लेकिन अगर सुविधाएं देखी जाएं तो एक भी सुविधा वहां नहीं है। सामान वहां उतरता है, खाल वगैरह उतरती है, पानी बहुत होता है। अगर वह समय पर न उतारा जाए तो डैमेज लेते हैं। वहां इंडस्ट्रीज़ काफी हैं। अगर वहां कोई सुविधा प्रदान कर दी जाए और गुड्रज ट्रेन का आना-जाना हो जाए तो रेलवे की जो इस समय आमदनी 16 करोड़ रुपये की है, वह बढ़कर 25-30 करोड़ रुपये हो सकती है।

अंत में मैं एक बात कहना चाहता हूँ। एक खरोटा फाटक है जो आनंदपुर साहब में अंबाला डिवीज़न में आता है। तीन साल से लगातार मैं बोल रहा हूँ कि 15 गांव उससे अफैक्टड हैं, उसको खोल दो, लेकिन मेरी बात नहीं मानी गई। मैंने रेल रोकने का आंदोलन किया। हमारे मुख्य मंत्री प्रकाश सिंह बादल जी ने कहा कि रेल मत रोकने, मैं खुद रेल मंत्री से बात करता हूँ। उन्होंने रेल मंत्री को पत्र भी लिखा, लेकिन अफसोस की बात कि अभी तक फाटक नहीं खुला। वह फाटक नहीं खुला तो मैं खुद बहुत जल्दी वहां से कोई रेल निकलने नहीं दूंगा, ऐसा हमारे लोगों ने फैसला कर रखा है। वह फाटक खोलिए ताकि 15 गांवों के लोगों को सुविधा हो। वहां छोटे-छोटे बच्चों को अपनी साइकिलें उठाकर जाना पड़ता है। सरकार का कोई नुकसान नहीं है। फाटक पहले ही लगा हुआ है, सिर्फ उसको खोलना है। आम आदमी वह फाटक यूज़ नहीं कर सकता। मैं आपके माध्यम से रिवरैस्ट करता हूँ कि जो मांगें मैंने रखी हैं, उन पर रेलवे का कोई खर्च होने वाला नहीं है लेकिन जनता को बहुत सुविधाएं मिल सकती हैं। बहुत बहुत धन्यवाद।

*जो गाड़ी होशियारपुर जालंधर से फिरोज़पुर जाती है, उसका नाम होशियारपुर फिरोज़पुर किया जाए। एक नई डीएमयू होशियारपुर से पठानकोट तक चला दी जाए। एक गाड़ी सप्ताह में एक बार होशियारपुर से हरिद्वार तक चलाई जाए। होशियारपुर में रेलवे लाइन को टांडा तक एक्सटेंड किया जाए। नंगल से जो गाड़ी सहारनपुर जाती है, उसको हरिद्वार तक एक्सटेंड किया जाए।

* â€¦.* This part of speech was laid on the Table.

चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट की अनुपूरक मांगों पर बोलने का मौका दिया। मैं यूपीए सरकार और माननीय तालू जी को बधाई देना चाहूंगा। सीमित साधनों में जब आम बजट उन्होंने पेश किया था, तब भी उस बजट की सराहना सारे देश में और विदेशों में हुई थी कि लोहा, पेट्रोलियम आदि के रेट बढ़ने के बाद भी किराये में वृद्धि नहीं करना और रेल को जनउपयोगी बनाना अपने आप में उदाहरण है। ज्यादा न कहकर मैं अपने क्षेत्र की ओर ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा।

मेरा जनपद अलीगढ़ ऐतिहासिक स्थल है। अलीगढ़ मुस्लिम यूनिवर्सिटी कंजॉस्टिड सिटी है। वहां 10-12 देशों के स्टूडेंट्स पढ़ने आते हैं। 30000 स्टूडेंट्स उस यूनिवर्सिटी में हैं। वहां बहुत सी असुविधाएं हैं जिनके कारण विदेशों में भी अल्हा मैसेज नहीं जाता है।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि अलीगढ़ में एक रेलवे लाइन है अलीगढ़ से बरेली तक। देश की आज़ादी को साठ साल हो गए। इसकी जो स्थिति उस समय थी, वही आज भी है। [\[H42\]](#)

सबसे बड़ी बात यह है कि इतनी जनसंख्या और यात्रियों की संख्या बढ़ने के बावजूद भी वहां एक ट्रेन और उतनी बोगी आज है, जो देश की आज़ादी से पहले थी। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वहां प्रथम वरीयता में दूसरी ट्रेन चालू की जाए, या उसमें सुविधाएं दी जाएं या डिब्बे बढ़ाए जाएं। अलीगढ़ एक कंजॉस्टिड सिटी है, वहां कम्युनल रायट बहुत होते रहते हैं। वहां जब रायट होता है तो वह लड़ाई पूरे मुल्क में आग की तरह फैल जाती है। हमने बार-बार बजट में मांग की है कि वहां रेल फाटक पर एक ओवर ब्रिज या अंदर का नीचे का ब्रिज बनवाया जाए, जिससे कि वहां जब ये घटनाएं घटती हैं, केजुअल्टी होती है तो उनकी संभावना खत्म हो और दूसरी जगह ये चीजें न जाएं।

महोदय, वहां ट्रेनों के रोकने की मांग हमने पहले भी की थी और आज पुनः आपके माध्यम से करना चाहते हैं, क्योंकि बिहार के करीब 16 हजार स्टूडेंट वहां युनिवर्सिटी में पढ़ते हैं। जब लड़के वहां से जाते हैं तो उन्हें बहुत असुविधाएं होती हैं। अलीगढ़ उद्योगधंधों का बहुत बड़ा शहर है। मैंने बार-बार आपसे निवेदन किया कि यहां एक लक्ष्यद्वीप एक्सप्रेस है, शहीद है, वहां राजधानी से तीन ट्रेनें होकर चलती हैं, लेकिन वहां एक भी ट्रेन का स्टोपेज़ नहीं है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इन तीन राजधानी एक्सप्रेस में से कम से कम एक ट्रेन का स्टोपेज़ वहां अवश्य किया जाए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे देश की जनसंख्या का एक बड़ा भाग रेल द्वारा सफर करता है। जैसे कि हार्ट अटैक होने पर तुंत ही विदेशों में पब्लिक प्लेस पर एक एईडी, आटोमेटिक एक्सटर्नल डिस्बुलेटर मशीन लगी हुई है, वैसे ही हमें भी बेस्ट रेलवे स्टेशनों पर, जैसे नई दिल्ली, लखनऊ आदि हैं, ऐसे बड़े-बड़े रेलवे स्टेशनों पर एईडी लगाना चाहिए, जिससे कि यदि किसी यात्री को हार्ट अटैक हो तो यह सुविधा आम व्यक्ति को मिल सके। इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः तालू जी को बधाई देता हूँ और इसका समर्थन करता हूँ।

प्रो. गसा सिंह रावत (अजमेर) : महोदय, मैं रेलवे की पूरक बजट की मांगों के संदर्भ में अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूँ। मेरा निवेदन है कि निम्नलिखित सुझावों को स्वीकार कृतार्थ करें। इसके बारे में मैं लंबे समय से अनुरोध करता रहा हूँ।

दिल्ली-अहमदाबाद वाया अजमेर के बीच चलने वाली सुपरफास्ट आश्रम एक्सप्रेस को एक लाख से अधिक आबादी वाले ब्यावर स्टेशन पर आने और जाने में 2 मिनट का ठहराव दिया जाए।

सुप्रसिद्ध सैनिक छावनी वाले नसीराबाद स्टेशन पर जवानों के लिए कम्प्युटराइज्ड आरक्षण सुविधा प्रदान करायी जाए।

प्रसिद्ध व्यापारिक मण्डी विजयनगर, जिला अजमेर स्टेशन पर अजमेर-बान्द्रा गाड़ी वाया वित्तौड़-रतलाम को दो मिनट का ठहराव दिया जाए। अजमेर-पुष्कर रेल लाइन का शीघ्र निर्माण कराया जाए।

महोदय, मैं रेलमंत्री श्री लालू जी से प्रार्थना करूंगा कि अजमेर और आगरा दोनों ऐतिहासिक महत्त्व के प्राचीन नगर हैं। पढते मीटर गेज के समय अजमेर-आगरा को मिलाने वाली एक लोकप्रिय गाड़ी अहमदाबाद-अजमेर-आगरा फोर्ट चलती थी। वह अमान परिवर्तन के कारण बंद हो गयी। आमान परिवर्तन का कार्य पूरा हो गया है, परंतु वह गाड़ी नहीं चलायी गयी। अतः अजमेर-आगरा के बीच ब्राडगेज पर तुरंत एक गाड़ी चलायी जाए। अहमदाबाद-अजमेर-जयपुर-आगरा गाड़ी को पूर्ववत् पुनः चलाया जाए। जब तक ऐसा न हो, तब तक जयपुर-आगरा-ग्वालियर इंटरसिटी को अजमेर तक बढ़ाया जाए।

5 जुलाई, 2007 को जब आप अजमेर आए, तब आपने स्टेशन पर अजमेर-वित्तौड़ अमान परिवर्तन का लोकार्पण करते हुए, अजमेर को वर्ल्ड क्लास का रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा, कहा था। अतः अपनी घोषणा के अनुरूप शीघ्र ही अजमेर को विश्वस्तरीय स्टेशन का दर्जा प्रदान कर तद्विरुद्ध इसका विकास किया जाए।

अजमेर-पुष्कर रेलवे लाइन का निर्माण युद्ध स्तर पर निर्धारित अवधि में पूरा कराया जाए। पुष्कर-मेड़ता रेलवे लाइन का भी सर्वे कई बार हो चुका है, अब इसका निर्माण करवाकर, अजमेर को पश्चिमी राजस्थान से जोड़ा जाए।

अजमेर-जयपुर-रिवाड़ी-दिल्ली लाइन का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण शीघ्र किया जाए। उदयपुर से वित्तौड़-भीलवाड़ा-अजमेर-जयपुर होकर दिल्ली तक ब्राडगेज पर पूर्ववत् चेतक एक्सप्रेस गाड़ी चलायी

* The speech was laid on the Table

जाए। अजमेर-वित्तौड़-कोटा इंटरसिटी गाड़ी शीघ्र चलायी जाए। अजमेर-अहमदाबाद तथा अजमेर-दिल्ली के मध्य पैसेंजर गाड़ी चलायी जाए, ताकि ग्रामीण क्षेत्र के लोगों को भी रेलयात्रा का अवसर प्राप्त हो सके।

अजमेर को गुवाहाटी से रेल द्वारा जोड़ा जाए। अजमेर-चेन्नई के मध्य गाड़ी को नियमित चलाते हुए स्थायी किया जाए। जयपुर-अमृतसर गाड़ी को अजमेर तक बढ़ाया जाए। अजमेर-हैदराबाद के मध्य ब्राडगेज पर एक सीधी गाड़ी चलायी जाए। अजमेर-रतलाम-इंदौर गाड़ी प्रारंभ की जाए।

अजमेर में रेलवे बजट होटल का निर्माण करवाया जाए। अजमेर स्थित रेलवे हॉस्पिटल को आधुनिक बनाया जाए और सब प्रकार की नवीनतम चिकित्सा सुविधाएं प्रदान की जाएं।

अजमेर के लोको और कैरीज का आधुनिकीकरण कर उनकी कार्य उत्पादन क्षमता का पूरा उपयोग किया जाए। अजमेर के लोको एवं कैरीज रेलवे खेल के मैदानों को खेल सुविधाओं के अनुरूप प्रतिस्पर्धाओं के लिए उपयुक्त स्थल के रूप में विकसित किया जाए।

दिल्ली-अहमदाबाद के मध्य चलने वाली सुपरफास्ट आश्रम एक्सप्रेस को ब्यावर में ठहराव दिया जाए।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : माननीय स्पीकर साहब ने सात बजे ऑल पार्टी लीडर्स, व्हीप्स और पैनेल चेयरमैन की मीटिंग बुलाई है तो हाउस कैसे चलेगा? इसलिए जल्द से जल्द माननीय सदस्य अपना भाषण ले कर दें और मंत्री जी का जवाब हो जाए। ...[\(व्यवधान\)](#)

श्री स्वारबेल स्वर्ण (बालासोर) : लीडर्स जाकर मीटिंग अटेंड करें।...[\(व्यवधान\)](#)

उपाध्यक्ष महोदय: उसमें पैनेल चेयरमैन, चीफ व्हीप, डिप्टी स्पीकर एवं सभी को बुलाया है।

...[\(व्यवधान\)](#)

श्री स्वारबेल स्वर्ण : मंत्री जी यहां उपस्थित नहीं रहेंगे, इसलिए हमें बोलने नहीं दिया जाएगा।...[\(व्यवधान\)](#) हम अपोजिशन में हैं, हमारे पास बोलने के सिवाय ओर क्या है?...[\(व्यवधान\)](#)

SHRI C.K. CHANDRAPPAN (TRICHUR): You can kindly allow one of the senior Members to run the House so that the leaders and the whips can attend the Leaders' meeting.

श्री स्वारबेल स्वर्ण : अपोजिशन वाले नहीं बोलेंगे तो क्या करेंगे?...[\(व्यवधान\)](#)

उपाध्यक्ष महोदय: आपको बोलने के लिए मना नहीं कर रहे हैं।

SHRI C.K. CHANDRAPPAN : There are senior Members in the House. If you entrust them the job of presiding over the House, then the Deputy-Speaker, Panel of Chairmen and the Whips can go for the Leaders' meeting. The discussion will be going on here. It is always done like that. You can entrust to some senior Member the job of presiding over the House.

MR. DEPUTY-SPEAKER: That is all right. Even then I would request that the hon. Members should be very brief and they should

give only suggestions.

DR. BABU RAO MEDIYAM (BHADRACHALAM): While supporting the Supplementary Demands for Grants of the Railways, first of all, I would like to make a suggestion on an important issue. This matter is pending with the Railway Board for so many months. The Government of Andhra Pradesh spent about Rs. 500 crore this year on animal husbandry, dairy and fisheries.[\[r43\]](#)

In this, they are importing 96,000 buffalos and 36,000 cows from Haryana, Punjab, Gujarat, Maharashtra, Karnataka and Tamil Nadu. They require about 220 railway rakes for this purpose. I would request the hon. Minister of Railways to help the State in this regard and arrange the necessary rakes, probably with fodder, to transport these animals to the State.

Work on about 10 ROBs has been pending in Andhra Pradesh at ten places. Those works have already been sanctioned and the State Government has made its 50 per cent contribution. Even then they were not funded by the Railways. I would request the Railway Minister to take up these works and complete them at the earliest.

In my Constituency, survey for a new line between Bhadrachalam and Kovvur was conducted and the rate of return was estimated to be 26 per cent. However, that work was not sanctioned. I would request the hon. Minister to include the work on this new line and complete it soon by allotting funds. This will reduce the distance between Visakhapatnam and Hyderabad by 200 kilometres. This is an alternative route which passes through backward areas. The line between Nadikudi and Srikalahasti is also pending.

With regard to MMTS local trains in Hyderabad city, about two-thirds of the amount is already spent by the State Government in Hyderabad and Secunderabad. The Indian Railways should support this scheme. The Government of Andhra Pradesh has already deposited 50 per cent of funds for new lines like broad-gauge line between Nizamabad and Adilabad via Armoor, and the line between Pandurangapuram to Sarapaka in Khammam District. Hence, I would request the Ministry to sanction these lines in the coming Railway Budget.

There is a big route which was sanctioned in 2000-01, the Kotipalli-Narsapuram. Other lines which were sanctioned were Nandyal-Erraguntla; Kakinada-Pithapuram; Macherla-Nalgonda; and Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad. I would request the Minister to consider all these demands. I support the Supplementary Demands for Grants (Railways).

SHRI P.C. THOMAS (MUVATTUPUZHA): My first suggestion is with regard to the Tatkal scheme. Tatkal scheme was introduced to accommodate the passengers who happen to travel with very short notice due to some emergency. What is being done now is the number of Tatkal tickets is being increased and that is resulting in reduction of regular tickets. So, ordinary passengers are being made to pay tatkal charges because of this. The Ministry may try and find out some way to avoid this situation. They can either increase the number of ordinary tickets or rationalize the number of tatkal tickets.

There was a suggestion which has been pending for a long time and that is about deployment of one doctor each in all the long distance trains. I think that should be implemented soon.

In densely populated areas it is very difficult to get land for construction of new lines. Take for example my State. The Railways could think of constructing underground railways. It is possible to construct underground railway lines throughout the State of Kerala. If this is done, faster trains can be introduced.

The idea of super fast trains is very good but generally these super fast trains do not run super fast and yet super fast charges are levied on passengers. This has to be looked into.

Lastly, my friends from Kerala had already suggested setting up of a Zone with its headquarters in Kerala. We do not say that there should be a Zone for Kerala. It is not that Kerala wants a Railway Zone for itself. But the headquarters of a Zone can be situated in Kerala. The Southern Railway which has one of the largest route kilometres, 5231 route kilometres, needs to be divided. There are small Zones like the South-Eastern Railway with only 2432 kilometres and Eastern Railway with only 2383 kilometres. So, why cannot we divide the Southern Railway into two Zones with one of the Zones having its headquarters in Kerala catering to some areas of Tamil Nadu, Karnataka and Kerala?

SHRI HITEN BARMAN (COOCH BEHAR): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for the opportunity.

I rise to support the Supplementary Demands for Grants of Railways. I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister, through you, that many projects are incomplete in the North Frontier Railway. In this Supplementary Demands, there is no allocation for the on-going projects. Hence, I urge upon the hon. Minister that all the on-going projects are completed as early as possible and funds are allotted for Alipur Dooar-Bamanhat double line, Mainaguri Jogikhopa broad-gauge line. The Railways has declared a special train 'Garib Rath' from Gauhati to Kolkata but there should be stoppage of the train in New Cooch Behar station because Cooch Behar is the heritage city and the said station is very busy with passengers.

I would like to state here that West Bengal has a tremendous potential for tourism development. From Dooars to Sundarbans, there are many tourist spots. I would like to demand special trains for the development of tourism.

Firstly, the hon. Minister is well aware that we have target tourists in this circuit (Dooars to Sundarbans). So also package tours between Siliguri-Madarihata-Cooch Behar for the Dooars and Kolkata-Namkhana for the Sundarbans circuit. I believe that all these have tremendous commercial potential.

Secondly, I would request the hon. Minister for the introduction of special tourism trains between Kolkata-New Jalpaiguri, Kolkata-Purulia, Kolkata-Darjeeling-Gangtok. The train package tours would further improve the facilities to the tourists.

Lastly, at new Jalpaiguri and Darjeeling, Indian Railways have excess land. Hence, I would request the hon. Minister to explore the possibilities of developing 'Yatri Niwas' at these locations which would take care of accommodation facility.

Sir, I would like to urge the hon. Minister, through you, Sir, to introduce a special train package for these locations.

SHRI KIREN RIJITU (ARUNACHAL WEST) : Sir, For Indian Railways Arunachal Pradesh is the most neglected state in India. Indian Railways would not extend the Railway tracks laid by the Britishers.

I would like to request the honourable Minister for Railways to take up the following railway projects urgently for North-Eastern States.

(1) Immediate Completion Boghebeel Bridge which has been declared as National projects. The slow progress is very frustrating and shows the lack of interests by the union govt. for North-Eastern region.

(2) The Rangia – Morkungsaik rail route must be immediately converted into broad gauge which was already announced by the govt. earlier but the effort is not visible on the ground.

(3) There should be a Toy Train for tourism purpose to district headquarters of Seppa, Bomdila, Zird, Aong, Daporigo, Roing, Tezu, Changlang, Khouasa and Parasuram kund in Arunachal Pradesh.

(4) The computerised reservation system needs to be strengthened urgently and there should be substantial increase in the reservation quotas for the Rail Passengers of Arunachal Pradesh.

(5) The Rajdhani Express running from Gauhati to Delhi must be made faster and curtailing the time of journey by reducing the no stoppages. The Trains from Gauhati to all other destinations also should be made superfast.

(6) There should be adequate security arrangements for all the trains that are coming from and going to North-Eastern states to avoid any unwanted incidents which we have witnessed earlier.

(7) In the railway recruitments in North-Eastern Railways for Grade III and IV the candidates from NE must get the first priority. This will help in solving the unemployment problems in the region.

* The speech was laid on the Table.

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। आपने बोलने की समय सीमा रखी हुई है। हरियाणा दिल्ली के तीन तरफ लगता है और मेरा क्षेत्र भी दिल्ली के तीन तरफ लगता है। सबसे ज्यादा पैसेंजर मेरे क्षेत्र से आते हैं, लाखों की संख्या में आते हैं, कोई नौकरी के लिए, कोई दूध के लिए और कोई विद्यार्थी है अथवा व्यापारी है। लगभग हर रेलवे बजट पर मैं अपने इलाके की सभी समस्याएं रखता हूँ लेकिन कभी भी उसका न तो उत्तर मिलता है और न ही उसका कोई समाधान निकलता है। लगभग सभी समस्याओं को मैं हर बार दोहराता हूँ।

महोदय, जब से हरियाणा प्रदेश का निर्माण हुआ है, यहां केवल दो मेजर प्रोजेक्ट सेशन हुए हैं। एक रेलवे लाइन रोहतक-झज्जर-रेवाड़ी की है और दूसरी जींद-गोहाणा-सोनीपत की है। ये दोनों प्रोजेक्ट वर्ष 2003 में सेशन हुए थे। इसके लिए बकायदा बजट भी एलोकट होता रहा है। जींद वाली लाइन के लिए पहले साल 3 करोड़ रुपये, दूसरे साल 16500 करोड़ रुपये, इस साल आपने 6 करोड़ रुपये किए हैं। लेकिन अभी तक कोई काम शुरू नहीं हुआ है। रोहतक वाली लाइन का 50 प्रतिशत शेयर हरियाणा

सरकार ने शेंवशन भी किया था, उसका थोड़ा काम भी एक साल के बाद शुरू हुआ। लेकिन जींद-सोनीपत की रेलवे लाइन का कोई काम शुरू नहीं हुआ है, उल्टे रेलवे डिपार्टमेंट की पता नहीं कैसे पॉलिसी बन गई है कि ओशियो इकॉनामिक बेसिस पर जो लाइन शेंवशन हुई हैं, उसमें भी यह लोग अपनी कण्डीशन लगाने लगे हैं कि आप अपना शेयर डालो। अपने खर्चे पर करवाओ तो फिर रेलवे बोर्ड की जरूरत क्या है। उसके बावजूद भी हरियाणा सरकार ने पिछली 10 तारीख को जींद सोनीपत रेलवे लाइन, जो नई शेंवशन हुई है, उसके लिए 50 परसेंट शेयर देना भी एक्सेप्ट कर लिया, लेकिन उसके बावजूद कोई काम नहीं हुआ। ये दो प्रोजेक्ट्स हैं, दोनों में इतनी डिटेल्स हैं। दिल्ली में सब तरफ रेलवे लाइनों का इलैक्ट्रिफिकेशन हो चुका है, लेकिन दिल्ली से रोहतक बहादुरगढ़ अकेली लाइन है, जिसका इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं हुआ। मैं लगातार मांग कर रहा हूँ, अब प्लानिंग कमीशन से भी विलयर हो गया है, लेकिन रेल बोर्ड चुप बैठा है तो फिर यहां मांग करने का फायदा क्या है, जब स्टेट गवर्नमेंट तक भी अपना कंटीब्यूशन देने के लिए तैयार है, हालांकि कोई राइट नहीं बनता, जो यहां बजट पास हो जाता है, शेंवशन हो जाता है, कहां आवश्यकता हो गई कि स्टेट गवर्नमेंट वह पैसा दे। यह बड़ा गलत ट्रेंड चल रहा है। मैं आपके माफ़त यह मांग करता हूँ कि जींद सोनीपत लाइन को लैंड एववायर करके तुरन्त चालू किया जाये। यह हमारी बहुत पुरानी मांग चली आ रही है, स्टेट गवर्नमेंट एग्जीक्यूट कर गई है।

बाकी जो दूसरी बातें हैं, आप घंटी बजा रहे हैं...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : वह आप इन राइटिंग दे दें।

श्री किशन सिंह सांगवान : क्योंकि पैसेजर्स ज्यादा हैं, उनकी कुछ स्टापेज वगैरह की समस्याएं ज्यादा हैं, वे मैं समय बचाने के लिए ले कर देता हूँ, ताकि आपका समय खराब न हो। लेकिन मैं मांग करता हूँ कि रेल बोर्ड हमारी इन बातों पर ध्यान दे

* List of Demands and Problems of my Constituency state of Haryana

1. Jind - Gohana- Sonipat line be started & completed on time bound basis.
2. Introduction of a new train from Panipat to New Delhi 8:00 A.M. be sanctioned.
3. The temporary restoration of stoppage of 1077 & 1078 Jheium Exp. At Ganaur be regularized & 2311 & 2312 at Narela also be regularized.
4. Additional ticket 'window be commissioned towards mandi side at Sonipat. Similarly a new booking counter be opened at Ganaur at Platform No. 2.
5. There is no service from Delhi to Panipat in the duration from 8,1-5 AM to 13.10 hours. The service should be provided to ensure better linking between the National Capital and NCR towns and similarly, there is no service on downward journey on the route from 3.00 PM to 6.00 PM the same should also be considered by providing a service. Note: 2 HNK rake lying at H. Nizamuddin from 9.30 AM to 18.15 PM stands unutilized during those hours similarly rake of 2KDM is also idle during day time, it also can be utilized, during those hours similarly rake of 2 KDM is also idle during day time. It also can be utilized.
6. Delhi - Bahadurgarh - Rohtak section be electrified.
7. Over bridge at Railway Phatak near Hindu College at Sonipat be sanctioned & completed on priority basis.

वि
trap for traps social to teller

8. Due priority be accorded to over bridge at Bhadurgarh and for which fund from the M.P. allocation has already been given. The work be started immediately.
9. New passenger train be introduced between Gekfan-Rohtak-Nizamuddin.
10. Computer Reservation Counters be made operational at Narela, Ganaur & Badii with immediate effect.
11. Four lines track be sanctioned between Delhi to Panipat.

12. Sabji Mandi Station be converted into a terminal with more infrastructure facilities to cater to the need for more number of trains.
13. All EMU / MEMU trains be augmented to 16 coaches each.
14. Proper cleanliness be ensured at Railway Station particularly Delhi
15. With drawl of Super-fast charges on train nos. 2459 /2460, 2925 /2926 as there is no train from New Delhi during those hours.
16. Stoppage of 4731 & 2459 at Sabji Mandi Station be sanctioned.
17. All shuttle trains origination from Gaziabad - Paiwal be extended to Panipat
18. Booking of luggage facility at Julana Mandi Railway Station be restored.
19. The scheduled timing of newly proposed train between New Delhi & Panipat be informed.
20. Link train be introduced between Panipat & Palwai.
21. R.O.B. at Ganaur be completed in a time bound programme as the people are facing trouble by moving 2 KM long distance to cross by another phatak.
22. For purpose of utilizing sources of railways EMU trains running between Gaziabad Delhi Palwar Delhi be extended up to Panipat.*

श्री रामस्वरूप कोली (बयाना) : महोदय, मेरा निवेदन है कि मेरे लोकसभा क्षेत्र बयाना के अंतर्गत बयाना जंक्शन, धौलपुर जंक्शन, नदवई, भरतपुर जंक्शन, मुण्डावर महवा रोड स्टेशन आते हैं जो निम्न प्रकार से हैं - बयाना जंक्शन पर मेवाड़ एक्सप्रेस, निजामुद्दीन उदयपुर का ठहराव होना चाहिए, भरतपुर जंक्शन पर जम्मूतवी, सर्वोदय एक्सप्रेस का ठहराव होना चाहिए, धौलपुर जंक्शन पर जीटी एवं शताब्दी दिल्ली से भोपाल का ठहराव होना चाहिए, ग्वालियर से जयपुर इन्टरसिटी का मेरे लोकसभा क्षेत्र में नदवई स्टेशन एवं मुण्डावर महवा रोड स्टेशन पर ठहराव होना चाहिए, बयाना जंक्शन की लॉबी को खत्म कर दिया है उसको दोबारा लाया जाए। बयाना कोटा और दिल्ली के मध्य में पड़ता है, बयाना लॉबी होने से जनता व कर्मचारियों को बहुत लाभ होगा तथा सरकार को भी लाभ होगा। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय गाड़ियों के ठहराव को अवश्य स्वीकार करेंगे। धौलपुर से बाड़ी सरमथरा से करोली गंगापुर को बड़ी लाइन से जोड़ा जाए। धौलपुर से तांतपुर तक की लाइन को रूपवास या बयाना तक जोड़ा जाए। रूपवास फाटक पर ओवरब्रिज बनाया जाए। राजाखेड़ा फाटक पर ओवरब्रिज बनाया जाए। हिण्डोन सिटी फाटक पर ओवरब्रिज बनाया जाए।

* The speech was laid on the Table.

SHRI MADHU GOUD YASKHI (NIZAMABAD): Thank you, Mr. Deputy-Speaker, Sir.

I rise to speak in support of the Supplementary Demands for Grants for Railways for the year 2007-08. At the outset, let me congratulate the hon. Railway Minister for creating a history not for himself, but for the whole of India, by inviting the world's best management students to come to India to learn how he turned around the Railways from losses to profit.

Hon. Minister of State for Railways, Shri Velu came to Nizamabad to inaugurate the Nizamabad-Secunderabad Railway Broadgauge line and at that time, he promised release of Rs.7 crore for acquisition of land for Nizamabad-Karim Nagar route. Now, the land prices have gone up and the Railways are not releasing the money. I request the hon. Railway Minister to see that the funds are released so that land acquisition is completed and the Nizamabad-Karim Nagar Railway line is also completed soon; it has been pending since 1992.

The other important request is that I have been making this request for some time; it is for a new line between Bodhan to Bidar. Bodhan is a historic town; Nizam's Railways used to be there; it was called Deccan Railways. About 70 years ago, a survey was made. This line would pass through the most backward area of the country, which is called Jukkal. I request the hon. Minister to at least order a survey for the new line between Bodhan to Bidar; that will cover the most backward area of Telangana and also the backward area of Karnataka.

Another quick point that I would like to make here is this. There is a huge minority population which go to Ajmer every year. I would request the hon. Minister to consider a new Railway link from Nizamabad to Ajmer to cater to the needs of the three lakhs minority population in the district of Nizamabad. And also, to cater to the huge Gujarati population, I request him to consider a new link between Nizamabad and Rajkot.

I would again remind the hon. Minister that the railway line which goes through Nizamabad will reduce the distance between Hyderabad and Mumbai, and Hyderabad and Delhi. So, please consider diverting some of the trains through Nizamabad so that it will be beneficial to the Railways, economy-wise.

I would make one more point. I am grateful to the hon. Minister for starting a few new trains in this month itself. But whenever there is inauguration of a new train, the General Manager of the South Central Railway never informs the local Members of Parliament. We usually come to know about the inauguration, etc. from the newspapers. It is very awkward for us to face the people of our constituency and I request you to direct the General Manager of the South Central Railway so that whenever they are starting a new train, he will invite the local MPs.

The other point that I want to make is this. The hon. Minister has allowed the MPs' spouses to travel by trains. But now, there are many young MPs; I request the hon. Minister to allow the minor children of the MPs also to travel along with the Members. I am sure, my colleagues will agree on that.

The last suggestion is that the Shatabdi Express trains are running excellently well. But the Railways are ignoring the other Express trains – the cleanliness is disgusting. I request him to look into that.

श्री रामदास आठवले (पंडरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे की सप्टीमेंटी डिमांड्स पर चर्चा चल रही है और लालू जी, वेलू जी और रठवा जी तीनों मंत्री रेल में सुधार लाने का प्रयत्न कर रहे हैं। उन्हें काम करते हुए तीन साल 4 महीने हो चुके हैं। एक बहुत अच्छी बात है कि भाड़ा न बढ़ाकर रेल को फायदे में लाना, लालू जी का बहुत बड़ा काम है और इस पार्लियामेंट में लालू जी एक बहुत बड़े धमाल हैं। भाड़ा न बढ़ाकर आम-आदमी को ज्यादा तकलीफ न देते हुए, लालू जी रेल को ठीक पटरी पर लाए हैं। रेल आम-आदमी की है। आम-आदमी हो, मिडिल क्लास का आदमी हो, बड़ा आदमी हो या छोटा आदमी हो, जिस तरह यूनिटी होती है, समानता होती है, समाज में चाहे समानता न दिखती हो, लेकिन जब रेल में हम जाते हैं, तब रेल में समानता दिखायी देती है। सभी जाति और धर्म के लोग उसमें जाते हैं। रेल डिपार्टमेंट पोर्टफोलियो के रूप में सबसे बड़ा डिपार्टमेंट है। इसमें और सुधार लाने की आवश्यकता है। लालू जी बहुत अच्छा काम कर रहे हैं, लेकिन उनके पास कम पैसे होते हैं। वर्ल्ड बैंक के माध्यम से या जहां से भी हो, आप मदद लें। जो इंडो-यूएस एग्रीमेंट हुआ, उसके माध्यम से भी आप लें। हम अमेरिका से नाता इसलिए नहीं तोड़ना चाहते, क्योंकि वर्ल्ड बैंक भी उधर है, उनके पास पैसा बहुत ज्यादा है। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप कुछ सुझाव भी दीजिए।

श्री रामदास आठवले : हमारे अमेरिका से भी अच्छे संबंध हैं। जापान से भी कल हमारे अच्छे संबंध बन गए हैं। जापान में जिस तरह बुलेट ट्रेन चलती है, एक घंटे में कम से कम 200 या 250 किलोमीटर चलती है, जबकि अपनी रेल 140 किलोमीटर प्रति घंटा चलती है। हमें रेल का वेग बढ़ाना है। इसके लिए रेलवे में कई सुधार करने की आवश्यकता है। मेट्रो निर्वाचन क्षेत्र के भी काफी सवाल हैं। लाकुर-मिर्ज का ब्राडगेज का जो काम है, यह आपने अपने हाथ में ले लिया है। लेकिन उस्मानाबाद से लेकर कुड्डवाड़ी और कुंडरपुर से लेकर मिर्ज तक का ब्राडगेज का काम है, यह अधूरा है। इसके लिए कम से कम 300 से 350 करोड़ रूपए की आवश्यकता है। इसे मंजूर करके इस रेलवे लाइन को आपको पूरा करना है। हमें बहुत बार आश्वासन दिया है। वेलू जी हमारे अच्छे मित्र हैं, रठवा जी और लालू जी अच्छे मित्र हैं। लोग मुझसे पूछते हैं कि इतने नजदीकी मित्र होने के बावजूद भी ज्यादा पैसा क्यों नहीं आ रहा है? मैंने कहा, वे बोलते हैं कि आप हमारे बहुत नजदीकी दोस्त हैं, इसीलिए हम पैसा कम दे रहे हैं। अभी यूपीए की ट्रेन ठीक पटरी पर चल रही थी, लेकिन अभी कम्युनिस्टों ने ब्रेक लगाया है। यह ट्रेन पांच साल तक चलेगी या नहीं, कुछ मालूम नहीं है। लेकिन यह जितनी भी चले, लालू जी और आप तीनों ऐसे हैं, जब तक चलती है, तब तक चलानी है, इसीलिए यह काम भी आपको करना है। इसके साथ ही कुड्डवाड़ी का जो हमारा वर्कशाप नैरोगेज का है, इसके बारे में वेलू जी आपने हमें आश्वासन भी दिया था। कुड्डवाड़ी का जो नैरोगेज का वर्कशाप है, वहां ब्राडगेज का काम भी चलता है, वहां डिब्बे का काम चलता है। उसे 300 करोड़ रूपए देकर, कुड्डवाड़ी में जो परमानेंट ब्राडगेज का वर्कशाप करने का प्रस्ताव आपके पास आया भी है और हमने इसके लिए आपसे बहुत बार मांग भी की है कि इस नैरोगेज को ब्राडगेज करने के बारे में भी आपको निर्णय लेने की आवश्यकता है। पंडरपुर-मुंबई ट्रेन हफ्ते में तीन बार चलती है, इसे वीकली करने की आवश्यकता है और उसके डिब्बे बढ़ाने की आवश्यकता है। पंडरपुर-नागपुर हफ्ते में तीन दिन आपको ट्रेन चलानी है, मुंबई-शोलापुर एक शताब्दी ट्रेन शुरू करने की आवश्यकता है। सेंट्रल मुंबई में सेंट्रल और वेस्टर्न और रेलवे है, अगर आप एयरकंडीशन लोकल चालू करते हैं, तो रोड का ट्रैफिक कम हो सकता है। इस पर भी विचार करने की आवश्यकता है। आपकी बेल बज रही है। कई बार ऐसा होता है कि जब हम भाषण करते हैं, तब लोग तालियां बजाते हैं। जब लोग तालियां बजाते हैं, तब हमें लगता है कि लोग हमें बहुत प्रतिष्ठा दे रहे हैं और वे लोग बोल रहे हैं कि और बोलिए। इसी तरह आपकी घंटी बोल रही है। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : घंटी बजाना मेरी मजबूरी है।

श्री रामदास आठवले : आप द्वारा जो बेल बजाई जा रही है, यह बेल मेरे भाषण को सपोर्ट करने के लिए नहीं बज रही है, बल्कि यह हमारा भाषण रोकने के लिए बज रही है। यदि ट्रेन रुकती है तो लोगों को रुकना पड़ेगा। इसलिए हम और ट्रेन चलाने का प्रयत्न करते हैं। ...(व्यवधान)

मैं आपकी रिस्पैक्ट करता हूं। आप बहुत अच्छे उपाध्यक्ष हैं। आप हमारी बात सुनते हैं। अगर हम आपकी बात नहीं सुनेंगे तो बाद में आप हमें बोलने का मौका नहीं देंगे। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप बाकी का भाषण लिखकर दे दीजिए।

ॐ!(व्यवधान)

श्री रामदास आठवले : मंत्री महोदय हमारे मित्र हैं। मैं रेल की सप्टीमेंटी डिमांड्स का समर्थन करता हूं। आप आगे रेल चलाते रहिए, हम धक्का लगाने का काम करेंगे।

प्रो. महादेवराव शिवनकर (चिमूर): महोदय, मैं रेल पूरक मांगों पर अपना निवेदन संसद पटल पर रख रहा हूं। रेल मंत्री कृपया इन मांगों को स्वीकार करके कार्रवाही करें।

1. नागपुर-नागभीड रेल लाइन ब्रॉडगेज में परिवर्तन करें। नागपुर-बुटीबुडी-उमरेड ब्रॉडगेज प्रत्यक्ष में है। केवल आगे उमरेड-नागभीड ब्रॉडगेज करना है। अताएव केवल 40-50 किलोमीटर उमरेड-नागभीड ब्रॉडगेज करने से नागपुर-नागभीड ब्रॉडगेज हो जाएगा।
2. गोंदिया-चंद्रपुर रेल लाइन से सभी प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ाई जाए। बहुत एक्सीडेंट हो रहे हैं। प्लेटफार्म नीचे हैं। कृपया सभी सौंदर्य, वडसा, ब्रह्मपुरी, नागभीड, शिंदेवाही इन बड़े स्टेशनों को कम से कम शीघ्र ऊंचा करें।
3. गोंदिया-चंद्रपुर रेल लाइन का इलेक्ट्रीफिकेशन करें।
4. गोंदिया-चंद्रपुर रेल लाइन का समय बदल जाए, जिससे नागपुर-नागभीड से आने वाली पैसेंजर ट्रेनें जुड़ सकें।

* The speech was laid on the Table.

DR. R. SENTHIL (DHARMAPURI): Sir, first of all, I would congratulate the hon. Shri Lajuji and his team for making the impossible possible. Actually the bridge over Rameswaram where the gauge conversion work had to be taken up was accomplished at the cost of Rs.25 crore with indigenous technology and expertise at a time when foreign firms were contemplating Rs.1000 crore for the construction of new bridge. This is a testimony to the unlimited capabilities of our engineers and greatness of our team consisting of Shri Lajuji, Shri Veluji and others.

Sir, I have only two points to make. The first point I would like to make is that India is growing fast and India is truly shining. In this background, Tamil Nadu is one of the States which is developing very fast. Within Tamil Nadu, the northern Tamil Nadu is growing very fast. Coimbatore is now an IT hub and Tirupur which exported only 5 crore garments in 1983 is now exporting 8000 crore garments per year. Salem is a very fast developing city. With this background, with the increasing passenger and goods traffic, we need Salem Division to be accomplished at the earliest. Salem Division is a necessity. In fact, the other day, the hon. Minister was convinced that even after the division, Palakkad would continue to have much more railway miles than many of the other divisions in the country.

Sir, a mother can have a child for ten months but this mother had a child in the womb for 40 years. Now a child had grown more than the mother and a normal delivery is not possible. So, we must do a caesarian at the earliest and the date is fixed for 14th September. I would request the hon. Minister to do the caesarian on 14th September and announce the Salem Division which is a demand of the people, the traders, the media, all the political parties and the workers. I would request the hon. Minister to give it utmost importance.

I have only one more point to make. The Railways have achieved great profit but at what cost? There is one thing that worries me. There was an Inter-City Express with chair car between Coimbatore and Bangalore. Thanks to the officials at Palakkad, it is extended to Ernakulam and changed into a sleeper train. The cost to the passenger has increase three-fold. Those who were traveling between Salem and Dharmapuri for Rs.15 are now paying Rs.70 which is almost four times. Many of the passenger trains have been changed into express trains and express trains into super-fast trains which is making the traveling cost very high. My friend, Shri Karan Singh Yadav was telling me today that there are so many trains between Jaipur and Delhi but there is not a single passenger. I thank the Railways for the turn around but I would also request the Railways to look at the poor people. You are looking at the rich people and you want to benefit them. You are comparing the cost of first class fare and the air travel. Let us look at it. Who makes the bulk of your trading? Is it the common people or who travel by first class? Why are you bothered about the people who travel by first class? You introduce more passenger trains and serve the poor people.

श्री संतोष गंगवार (बरेली): उपाध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे अनुपूरक अनुदान मांगों पर बोलने का अवसर दिया। कुछ अधिक कहने की आवश्यकता नहीं है। जैसे 300 करोड़ रुपये से कम की मांगें हैं, लेकिन अपने क्षेत्र की बात कहने का यह एक अवसर होता है। मैं यहां बताना चाहूंगा कि सब लोग माननीय रेल मंत्री जी की

तारीफ कर रहे हैं, लेकिन यह समझ में आना चाहिए कि रेल मंत्रालय आज इस स्थान पर कैसे आया। हमें ध्यान है कि 1991-92 में हमारे पास विदेशी मुद्रा का भंडार नहीं था। एनडीए की सरकार थी जिससे आज विदेशी मुद्रा का भंडार इतना है कि हम गर्व करते हैं और यह एनडी सरकार के कारणों से कि रेल मंत्रालय आज निरंतर प्रगति के पथ पर है और उस दिशा में काम कर रहा है। परन्तु यहां के भाषण से ऐसा लगता है जैसे मानो बिहार सबसे पीछे रह गया है। उत्तर प्रदेश सबसे बड़ा सूबा है। इताफाक से अगर कोई रेल उत्तर प्रदेश से, बिहार से होकर जाए तब तो मिल जाती है नहीं तो नहीं मिलती।^[N44]

हम इस क्षेत्र की समस्याएं निरंतर कहते रहे हैं। आज भी मैं यहां पर केवल इतना कहना चाहता हूँ कि अब हवाई यात्रा से रेल विभाग को मुकाबला करना है। माननीय रेल मंत्री जी को समझ में आना चाहिए कि हवाई यात्राएं इतनी सस्ती हो रही हैं कि रेल विभाग में जो व्यक्ति ए.सी टू, ए.सी थ्री या ए.सी फ़र्ट में सफर करता है या राजधानी और शताब्दी में यात्रा करता है, तो वह चार बार सोचता है कि मैं हवाई जहाज से जाऊं या रेल से जाऊं। आपको सुविधाएं दुरुस्त करनी पड़ेंगी।

हमारे एक-दो और साथी बोलने वाले हैं। वे और अच्छी बातें करेंगे। हमारी जिम्मेदारी है कि हम आपको कमियां निकाल कर बताएं, कमियों से आपको अवगत कराएँ। मेरी पड़ोस की संसद श्रीमती मेनका गांधी हैं। हम दोनों मिलकर डिमांड कर रहे हैं कि पीलीभीत और बरेली से मेलानी और लखनऊ होते हुए गेज कन्वर्जन हो। एक बहुत ही महत्वपूर्ण कुमाऊं एक्सप्रेस के नाम से काठगोदाम से आगरा तक रेल जाती है। उस कुमाऊं एक्सप्रेस में गेज कन्वर्जन हो, परन्तु दुर्भाग्य यह है कि प्रॉचरिटी बदल दी जाती है। हम चाहते हैं कि आप इस ओर ध्यान दें। पूरे देश को एक मानकर, खाली एक सूबे को पूरा देश न माना जाये, इस हिसाब से काम किया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका अधिक समय नहीं लूंगा क्योंकि अभी मीटिंग भी है। मैं अपने क्षेत्र की कुछ मांगें यहां पर इसलिए रखना चाहता हूँ कि वे रिकार्ड में रहें। यहां पर दोनों रेल राज्य मंत्री मौजूद हैं। वे इस ओर ध्यान दें और इस बारे में निश्चित रूप से हमें बताएँ। मेरा आपसे निवेदन है कि यहां पर बहुत से

पत्र 'ले' हो रहे हैं और 'ले' होने के साथ उनका वया जवाब मिलता है, उस पर वया कार्रवाई होती है, यह रेल मंत्रालय की जिम्मेदारी है कि हम सबको उसकी प्रगति से अवगत कराएँ। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें यहां पर 'ले' करना चाहता हूँ जिसे मैं 'ले' कर रहा हूँ।

*आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा प्रस्तुत रेल मंत्रालय की अनुपूरक अनुदान मांगों की चर्चा पर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय प्रगति पर है। सब लाभ कमा रहा है परन्तु यह भी सत्य है कि रेल को यह दिशा एन.डी.ए सरकार के द्वारा मिली उस दौर में देश ने प्रगति की रफ्तार पकड़ी हमारा विदेशी मुद्रा का भंडार इसका प्रमाण है। मान्यवर यह ठीक है रेलों की संख्या बढ़ रही है। यात्रियों की संख्या काफी बढ़ रही है परन्तु वर्तमान दौर में हमारा मुकाबला हवाई सेवा से भी है जहां निरंतर कम किराये पर दूर क्षेत्रों की यात्राएँ हो रही हैं यदि रेल इस दिशा में विचार करती है यात्री सुविधाये बढ़ाती है तथा यात्री को यदि एहसास होता है तो जनता में विश्वास बढ़ेगा, रेलों की संख्या बढ़ने के कारण गाजियाबाद से दिल्ली रेल यात्रा का समय निरंतर बढ़ रहा है तथा प्लेटफॉर्म तक पहुंच पाने में समय लगता है। मैं चाहूंगा मा0 रेल मंत्री इस ओर ध्यान देंगे।

बरेली, उत्तर प्रदेश पूर्वोत्तर रेल का इज्जतनगर में डिब्बा सुधार व क्रेन निर्माण कारखाना है जो कार्य के अभाव में बंद होने की दिशा में है। पहले यहां पर 1000 से ज्यादा कर्मचारी कार्यरत थे परन्तु इनकी संख्या निरंतर कम होती जा रही है। जबकि रेल द्वारा इस स्थान के लिये कोच फैक्ट्री बनाये जाने हेतु सर्वाधिक उपयुक्त स्थान माना गया तथा राजनैतिक कारणों से फैसला नहीं हो पाया, आग्रह है कि इस ओर ध्यान दें तथा शीघ्र किसी उपयुक्त कारखाने की घोषणा की जाये। इसी से जुड़ा हुआ कार्य इज्जतनगर वर्कशॉप से बरेली जंक्शन तक तत्काल अमान परिवर्तन कर जोड़ने की कार्यवाही की जाये।

पूर्व में (गर्मियों) दिल्ली-मुरादाबाद-बरेली-लखनऊ के मध्य शताब्दी ट्रेन चलाई गई थी जिसको काफी पसंद किया गया। उक्त ट्रेन अब बंद कर दी गई है। आग्रह है इसको तत्काल प्रारंभ करवाया जाये।

लखनऊ-मुरादाबाद के मध्य कई ट्रेनों वाया चनहेटी - चंदौसी - मुरादाबाद चल रही है। इन सभी ट्रेनों को जो बरेली नहीं आ पाती है, इन सभी को चनहेटी रेलवे स्टेशन पर रोक जाये तथा चनहेटी को बरेली कैंट के रूप में विकसित किया जाये। यह मांग काफी पहले से की जा रही है।

*â€|â€|. *This part of the speech was laid on the Table.

दिल्ली-मुरादाबाद रेल लाइन दोहरीकरण प्राथमिकता के आधार पर समय-सीमा तय करते हुए पूरा किया जाये। काठगोदाम लालकुआ-बहेड़ी-कोसी-मथुरा मार्ग का प्रस्तावित अमान-परिवर्तन प्राथमिकता के आधार पर समय सीमा तय करते हुए प्रारंभ कर पूरा किया जाये।

बरेली-पीलीभीत-मैलानी-लखीमपुर-लखनऊ मार्ग का अमान परिवर्तन आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए शीघ्र प्रारंभ कर पूरा किया जाये।

बरेली महानगर के अंतर्गत इज्जतनगर, हार्टमैन, कटघर (शमशान भूमि) रेल क्रासिंग पर आर0ओ0बी0 (रेल ओवर ब्रिज) की आवश्यकता को देखते हुए प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाये।

बरेली श्यामगंज रेलवे स्टेशन का उपयोग नहीं हो रहा है खाली जमीन पर काफी अतिक्रमण है। यह शहर के मध्य स्थित है। अतिक्रमण तत्काल समाप्त कर इस स्थान में कमर्शियल कामप्लेक्स बनाया जाये।

बरेली महानगर है इसकी आबादी को ध्यान में रखते हुए शहर के मध्य सिटी बुकिंग एजेंसी खोली जाये। बरेली जं0 पर प्लेटफॉर्म नं0 2 और 4 पर तीन शेड डाला जाये। यहां पर तीन शेड नहीं होने से यात्रियों को भारी परेशानी होती है।

अन्य कुछ मांगें जो मुझे अपने संसदीय क्षेत्र से प्राप्त हुई हैं, वे मैं प्रस्तुत कर रहा हूँ।

1. बरेली से कानपुर तक के लिए ब्रॉड गेज की ट्रेन वाया लखनऊ चलवाई जाये। अभी तक वाया कॉसगंज चल रही ट्रेन मीटर गेज की है जिसमें दूरी समय पैसा अधिक होता है।
2. अमान परिवर्तन के कारण मीटर गेज की सभी ट्रेनें सिर्फ मथुरा तक जा रही हैं आगरा तक जाने वाली मीटर गेज की कोई ट्रेन वर्तमान में नहीं है अतः बड़ी लाईन पर बरेली आगरा (वाया चंदौसी) पैसेजर की संख्या बढ़ाई जाये साथ ही आगरा तक एक्सप्रेस भी वाया चंदौसी उपलब्ध कराई जाये।
3. बरेली से लखनऊ तक सुबह के समय एक इंटर सिटी एक्सप्रेस चलाई जाये। वर्तमान में यात्री सुबह के समय पंजाब डुप्लीकेट या किसान एक्सप्रेस में स्थान उपलब्ध न हो पाने के कारण स्लीपर वलास में बैठकर जाते हैं जिस कारण 250 ₹0 पेनाल्टी का भय दिखाकर टी.टी.ई द्वारा यात्रियों से अवैध वसूली की जाती है।
4. ट्रेन नम्बर 3289 जो राजेन्द्र नगर (पटना से आगे) से चलकर जम्मूतवी तक जाती है का स्टॉपिज बरेली नहीं है यह ट्रेन लखनऊ से छूटकर सीधी मुरादाबाद रुकती है। इस ट्रेन का स्टॉपिज बरेली भी किया जाये तथा इसके चलने के दिन भी बढ़ाये जाये, ताकि बरेली वासियों को जम्मू तवी तक वैष्णो देवी यात्रा के लिए एक ट्रेन मिल सके।
5. माननीय अटल बिहारी जी के निर्वाचन क्षेत्र से लखनऊ जम्मू तब सुपर फास्ट एक्सप्रेस चलाई जाये वर्तमान में लखनऊ के पीछे से जम्मू तवी तक आने वाली ट्रेनें घंटों लेट रहने के कारण यात्रियों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है। आ जम्मू तवी के लिए लखनऊ से बनकर चलने वाली ट्रेन नहीं है।
6. बरेली से मेरठ आने जाने के लिये यात्रियों को एकमात्र ट्रेन नौचन्दी एक्सप्रेस के लिये सारी रात जागना पड़ता है चूंकि मेरठ व्यापार के लिये महत्वपूर्ण स्थान है इस कारण सुबह के समय एक एक्सप्रेस ट्रेन बरेली से या लखनऊ से मेरठ के लिए चलाई जाये।
7. दिल्ली लखनऊ वाया बरेली एक जनशताब्दी एक्सप्रेस व एक सुपरफास्ट ट्रेन भी चलवाई जाये ताकि बरेली के लोग कम किराया व समय में इन स्थानों तक पहुंच सके।
8. ट्रेन नम्बर 4115 इलाहाबाद, हरिद्वार एक्सप्रेस के दिनों की संख्या बढ़ाकर इसे योजना कर दिया जाये ताकि यात्रियों को और अधिक सुविधा मिल सके।
9. बरेली को कानपुर से जोड़ने के लिये एक नये रूट पर सर्वे कराया जाये वर्तमान में कानपुर, फर्रुखाबाद के बीच आमान परिवर्तन कार्य बहुत तेज गति से चल रहा है इधर बरेली से मीरान पुर कटरा तक ब्रॉडगेज की लाइन पहले से ही है। यदि मीरान पुर कटरा से फर्रुखाबाद (लगभग 75 कि०मी०) का सर्वे करा कर निकट भविष्य में इसको ब्रॉडगेज से जोड़ दिया जाये तो उत्तर प्रदेश की सबसे बड़ी व्यापारिक मण्डी कानपुर से बरेली तक व्यापार व यात्रा से रेलवे को भारी मुनाफा होगा।

यदि रेल विभाग यह कहता है कि कोवों का अभाव है तो यह उल्लेख करना समुचित होगा कि बरेली में त्रिवेणी एक्सप्रेस लगभग 20 घंटे तक लखनऊ से चंडीगढ़ एक्सप्रेस 14 घंटे पुष्पक एक्सप्रेस लगभग 10 घंटे खड़ी रहती है। साथ ही लखनऊ में कई अन्य ट्रेनें 10 से लेकर 16 घंटे तक खड़ी रहती हैं यदि इन्हें ट्रेनों को बरेली लखनऊ के बीच चला दिया जाये तो यात्रियों को सुविधा तथा रेलवे को आमदनी होगी।

मान्यवर मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि आप उक्त विषयों को जनहित में उठावेंगे तथा रेल बजट में संशोधन कराने हेतु कारणर कदम उठावेंगे ऐसा मेरा विश्वास है।

मान्यवर, बरेली/पुरी/भुवनेश्वर के बीच नीलांचल एक्सप्रेस 8476 जो दिल्ली से वाया कानपुर से लखनऊ होते हुए से पुरी जाती है के संबंध में प्रार्थना है कि इस गाडी का रूट दिल्ली के बजाय कानपुर से बरेली होतु हुए लखनऊ करवाने की कृपा करें। इस निवेदन हेतु निम्न तथ्यों को प्रेषित करता हूं।

1. बरेली में भारत सरकार के निम्न बड़े प्रतिष्ठान हैं-

1. एयर फोर्स, बरेली
2. थल सेना
3. भारतीय पशु-चिकित्सा अनुसंधान संस्थान
4. केन्द्रीय पक्षी अनुसंधान संस्थान
5. स्वयं रेल विभाग
6. बी.एस.एफ
7. इफको आवला

भारतीय पशु-चिकित्सा अनुसंधान संस्थान, इज्जतनगर में अनेक छात्र उड़ीसा, पश्चिम बंगाल, बिहार इत्यादि के अध्ययन करते हैं।

दिल्ली से भुवनेश्वर के लिए निम्न रेलगाड़ियां चलती हैं।

1. नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाडी संख्या 2816 वाया कानपुर-इलाहाबाद
2. नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाडी संख्या 8476 वाया कानपुर-लखनऊ
3. नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस, पुरुषोत्तम, गाडी संख्या 2802 वाया कानपुर- इलाहाबाद
4. निजामुद्दीन भुवनेश्वर एक्सप्रेस गाडी संख्या 8406 वाया मथुरा-आगरा
5. नई दिल्ली भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस गाडी संख्या 2422 वाया कानपुर-मुगलसराय

6. निजामुद्दीन पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8478 वाया मथुरा-आगरा

उपरोक्त वर्णित में से कोई भी रेलगाड़ी बरेली होकर नहीं गुजरती है। आपसे विनम्र अनुरोध है कि कम से कम नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8476 जो कि नई दिल्ली से कानपुर होते हुए लखनऊ से गुजरती हुई भुवनेश्वर जाती है। उसका रूट नई दिल्ली के बजाय कानपुर से बरेली होती हुई लखनऊ से गुजरते हुए भुवनेश्वर को किया जाना ही न्यायोचित और न्यायसंगत होगा, जिससे कि बरेली में अध्ययनरत छात्रों के अतिरिक्त दिल्ली-बरेली से लखनऊ के बीच के शहर करबों गांव की जनता को भी पुरी तक पहुंचाने के लिए एक बहुमूल्य यात्रा का अवसर मिल सकेगा।

आशा है आप इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए रेलगाड़ी नई दिल्ली-पुरी एक्सप्रेस नीलावल एक्सप्रेस 8476 का रूट नई दिल्ली से बरेली होते हुए लखनऊ से गुजरते हुए पुरी/भुवनेश्वर के लिए आदेश पारित करके कृतार्थ करेंगे।

आपके संज्ञान में लाना है कि बरेली महानगर के मोहल्ला गढ़ीनाथ के मुख्य मार्ग पर विकास हेतु उतर रेलवे की पुलिया संख्या 103 निर्मित है जिसके ऊपर से रेलवे लाईन गुजरती है और नीचे से जन मानस का आवागमन रहता है। यह पुलिया काफी पुरानी है और अत्यधिक संकरी है जिस कारण लोगों को आवागमन में अत्यधिक असुविधा हो रही है।

उक्त पुलिया की अप लाइन 1995 में बनी थी जिसकी चौड़ाई 20 फीट है परन्तु इसके पहले जो पुरानी लाईन पूर्व में बनी थी, इसकी चौड़ाई मात्र 10 फीट है इस कारण यातायात अवसर अवरूद्ध हो जाता है तथा जाम लग जाता है जबकि इस क्षेत्र से करीब 5 लाख नागरिकों का आना जाना रहता है। इस पुलिया को समान बनाने तथा छोटे हिस्से को भी चौड़ा करने का अनुरोध क्षेत्रवासी पहले से करते आ रहे हैं। इस संबंध में मेरे द्वारा पूर्व में लिखे गये पत्रों के आधार पर रेल विभाग ने इस कार्य की आवश्यकता को समझा तथा जनवरी 2007 में डिवीजनल इंजीनियर, बरेली, उ०प० द्वारा अपने पत्र के माध्यम से उक्त पुलिया को ठीक करने हेतु 15 लाख रुपये का आंकलन पत्रांक संख्या 024/015 के द्वारा दिनांक 25.1.07 को मंडल रेल प्रबंधक, मुयदाबाद के पास भेजा है।

मेरा आपसे आग्रह है कि जनहित में क्षेत्र की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए प्राथमिकता के आधार पर उक्त पुलिया का आधा भाग का चौड़ीकरण करने के आदेश संबंधित अधिकारियों को जारी करने का कष्ट करें।

मैं आपका ध्यान गाड़ी सं० 2435/2436 नई दिल्ली डिब्रूगढ़ राजधानी एक्सप्रेस जो सप्ताह में केवल दो दिन चलती है, के फेरे बढ़ाए जाने की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। यह गाड़ी सप्ताह में केवल दो दिन चलती है जिससे अन्य दिनों में यात्रा करने वाले लोगों को काफी परेशानी होती है। यदि इसके फेरे बढ़ा दिये जाते हैं तो इससे इस मार्ग पर यात्रा करने वाले लोगों को फायदा होगा तथा रेलवे को भी अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होगी। मेरा आपसे आग्रह है कि जनहित में इस गाड़ी के फेरे बढ़ाने के आदेश जारी करने का कष्ट करें।

पीलीभीत में भोजीपुरा-पीलीभीत-टनकरपुर व पीलीभीत-शाहजहांपुर-लखनऊ रेलवे लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने हेतु पिछले कई वर्षों से प्रयास किया जा रहा है। जिसके परिणामस्वरूप पिछले रेलवे बजट में माननीय रेल राज्य मंत्री श्री आर वेतु जी ने पीलीभीत की दोनों मुख्य छोटी रेलवे लाइनों को बड़ी रेल लाईन के विस्तारीकरण की योजना में शामिल करने हेतु आश्वासन दिया था और पिछले रेलवे बजट में पीलीभीत-शाहजहांपुर-लखनऊ व भोजीपुरा-पीलीभीत-टनकरपुर रेलवे लाइनों को बड़ी लाईन में बदलने के लिए शामिल कर लिया है।

आपसे आग्रह है इन रेलवे लाइनों को बड़ी रेल लाइनों में बदलने हेतु आवश्यक कार्यवाही करवाने का कष्ट करें। *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, I have to go to attend an important meeting. If the House agrees, then I can call one of the senior Members, namely, Shri C.K.Chandrapan to take the Chair.

18.47 hrs. (Shri C. K. Chandrapan in the Chair)

श्रीमती प्रतिभा सिंह (मंडी) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की वर्ष 2007-08 के लिए अनुदान की अनुपूरक मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभार प्रकट करती हूँ। मैं संक्षिप्त में आपसे अपनी मांगों के बारे में निवेदन करना चाहती हूँ। आप जानते हैं कि जब-जब हमें रेलवे पर बोलने का मौका मिला, हर बार मैंने हिमाचल प्रदेश की समस्याओं को आपके सामने रखा। हमने आपसे मांग की कि हमारा प्रदेश एक पहाड़ी प्रदेश है जिसके कारण बहुत सी दिक्कतें और तकलीफें हमारे सामने हैं। हर बार आपने आश्वासन दिया, परन्तु जब भी आपने बजट पेश किया, हिमाचल प्रदेश का उसमें कभी जिक्र नहीं आया। इस बार मैं आपका ध्यान अपनी तीन रेलवे लाइन की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ। पहला, चंडीगढ़-बही जो 33 किलोमीटर की रेल लाइन है, इसके लिए आपने बजट में प्रोविजन किया और 329 करोड़ रुपये की लागत से इस लाइन को बनाने की स्वीकृति दी। इसके लिए मैं श्री लालू प्रसाद जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करती हूँ। दूसरी रेलवे लाइन नंगल डैम से तलवाड़ा होते हुए मुफेरिया के लिए आपने 300 करोड़ रुपये से यह रेल लाइन बनाने की अनुमति दी। इसके लिए भी हम आपका आभार प्रकट करते हैं। इसका एक सैवशन नंगल डैम से चुरू-तकराला तक का काम पूरा हो चुका है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इसका बाकी काम भी तेजी से किया जाये ताकि जल्दी से जल्दी यह रेलवे लाइन बनकर तैयार हो।

तीसरी लाइन हम भानुपती से बिलासपुर-बेरी तक बनाने के लिए बार-बार मंत्री जी से आग्रह करते रहे हैं। मुझे पूर्ण विश्वास है कि आप इस रेल लाइन को, जो 63 किलोमीटर बननी है, उसके लिए 1050 करोड़ रुपये की धनराशि लगनी है। पहले आप यह कहते रहे कि इसका सर्वे होता रहा परन्तु पिछली बार जब लालू जी स्वयं हिमाचल प्रदेश में अपने अधिकारी वर्ग के साथ आये थे, तब उन्होंने माना कि इसका सर्वे हो चुका है और इस पर काम करने का हमें आश्वासन दिया। हमें पूरा विश्वास है कि अगर आपको लगता है कि यह धनराशि बहुत है, मैं लालू जी से यह भी आग्रह करूंगा कि चाहे आप इसको नेशनल प्रोजेक्ट में डालें, क्योंकि यह हिमाचल के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण रेल लाइन है। हमें बार-बार यह सुनने को मिलता है कि यह पहाड़ी क्षेत्र है और पहाड़ को काटकर यह रेल लाइन बनेगी। शायद यह बात आपको भी बतायी जाती। मैं आपसे आग्रह करना चाहती हूँ कि यह समतल एरिया है, प्लेन एरिया है। इसमें कोई बहुत भारी पहाड़ काटने की आवश्यकता नहीं है। [MSOffice45]

यह टूरिज्म प्वाइंट से भी बहुत महत्वपूर्ण है। आप जानते हैं कि हिमाचल प्रदेश पर्यटन की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। यह कार्य पूरा होने से ही हम अपने टूरिस्ट्स को वहां ले जा सकेंगे। इसके लिए मैं आग्रह करना चाहूंगी और आप जानते हैं कि हिमाचल प्रदेश में बहुत से बिजली और सीमेंट के प्रोजेक्ट्स लग रहे हैं और इसी प्रकार यह कृषि और फल उत्पादक प्रमुख राज्य है। यहां से जितना भी माल आना-जाना है, अगर वह सभी रेल के मार्फत हो तो बहुत कम समय में ही, इस रेल लाइन में लगने वाली लागत की पूर्ति हो जाएगी। इसलिए मैं आग्रह करती हूँ कि जो रेल लाइन भानुपली-विलासपुर-बेरी बननी है, उस पर आप जरूर गौर करेंगे, क्योंकि प्रधानमंत्री जी जब स्वयं हिमाचल प्रदेश आए थे, तो उन्होंने हमें आश्वासन दिया था कि इस पर अवश्य गौर किया जाएगा। मुझे विश्वास है कि माननीय लालू प्रसाद जी इसको इंपोर्टेंस देते हुए, इसके लिए 1050 करोड़ रूपए की जो मैंने बात की है, उसे स्वीकृति प्रदान करेंगे और इस काम को जल्दी से जल्दी पूरा करेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करती हूँ।

SHRI B. VINOD KUMAR (HANAMKONDA): Sir, on behalf of my Party, Telengana Rashtriya Samiti and on my own behalf, I rise to support the Supplementary Demands for Grants (Railways).

The Telengana Region in Andhra Pradesh consists of ten districts. It was earlier in the Hyderabad dominion ruled by the Nizam. After Independence, this part was merged(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please come to the point. You have to be brief.

SHRI B. VINOD KUMAR : Sir, this is a very important point. You are well aware of the Telengana struggle. This region was liberated with the sacrifices of more than 3000 freedom fighters under your party leader. You are well aware of it. This region was merged with the Andhra region in 1956 and this region is 1,20,000 square kilometres. It is bigger than West Bengal. But unfortunately, the length of the railway lines is only 1200 kilometres even today. Not even ten per cent was added to the existing Nizam railways. Nizam railways existed much before the merger of that region with the rest of the country as well as the Andhra region at the time of the formation of Andhra Pradesh.

My request to the hon. Railway Minister is this. Shri Lalu Prasad was kind enough to support the demand of Telengana when our party requested him. This region is backward. But, fortunately, this region is contributing towards the profit of the railways. In South Central Railway, this region is giving more profit to the railways as per their own record.

My request is for two or three lines for which survey has been done but there is no progress for the last so many years in laying those lines. I would request the hon. Minister to take keen interest in this region to lay the new lines. The profit in laying these lines is more as per their own calculations. I would request for the line between Manuguru to Ramagundam which is in the coal belt. They are going to get profit. Let that line be laid as early as possible.

The other line is from Hyderabad to New Delhi. The railway line is via Kazipet. This region lies in the coal belt, cement and limestone area. In spite of many requests, the demand for a Division is not accepted by the Railways. I request Shri Lalu Prasad to take keen interest to declare Kazipet Junction as a division in Telengana region. My demand is based only on one reason. In the other part of Andhra region, there are two Divisions in Vijayawada and Guntur. These two towns are just twenty kilometres away.(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : You have made all your points. You please conclude.

...(Interruptions)

SHRI B. VINOD KUMAR : There is no Division in Telengana region except in Hyderabad.(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: There is another Member from your party who wants to speak.

...(Interruptions)

SHRI B. VINOD KUMAR : I would request the hon. Minister to consider this region.(Interruptions) I would request that Kazipet be made as a railway division as there is a large freight movement.(Interruptions) A railway line from Basra to Adilabad can be laid....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: That would be told by another Member of your party.

SHRI B. VINOD KUMAR : With these few words, I conclude.

श्रीमती सुस्मिता बाउरी (विष्णुपुर): सभापति महोदय, सदन में वर्ष 2007-2008 के लिए रेल की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है। मैं इस विषय पर कुछ कहना चाहती हूँ। मेरे राज्य पश्चिम बंगाल के माननीय सदस्यों ने राज्य के बारे में जो कहा है, मैं उसका समर्थन करती हूँ। भारत को आजाद हुए 60 वर्ष हो गए हैं, लेकिन अभी तक पूरे देश को रेल से हम नहीं जोड़ पाए हैं। रेल मंत्री लालू प्रसाद जी अच्छा काम कर रहे हैं। मैं उनसे मांग करती हूँ कि देश में जिस इलाके में रेल नहीं पहुँची है, वहाँ वह रेल लाइन बिछाने का कार्य करें और जिन लोगों ने अभी तक रेल नहीं देखी है, उन्हें इसे देखने का मौका मिले।

मैं कुछ बातें अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में कहना चाहती हूँ। मेरा संसदीय क्षेत्र विष्णुपुर है। उसमें बहुत कम एरिया रेल लाइन से जुड़ा हुआ है। मुकुट मनिपुर-छतना रेल लाइन के लिए जमीन के अधिग्रहण का काम शुरू हो गया है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि वह जल्दी से जल्दी फंड देकर वहाँ काम शुरू कराएँ।

मेरी एक और मांग है कि हावड़ा से चक्रधरपुर के लिए जो ट्रेन है, उसमें कोचेज़ में बदलाव करके एसी कोच लगाने की व्यवस्था की जाए। इसके साथ ही रेलवे में जो पद खाली पड़े हैं, उन्हें शीघ्र ही भरा जाए। बाकी बातें मैं मंत्री जी को पत्र लिखकर बता दूंगी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ और इन अनुदानों की अनुपूरक मांग का समर्थन करती हूँ।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन): सभापति महोदय, मैं सदन में पेश की गई वर्ष 2007-2008 की रेल की अनुदानों की अनुपूरक मांग पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि उत्तर प्रदेश में अभी हाल ही में विधान सभा चुनाव हुए थे। मेरे लोक सभा क्षेत्र में कौच में आपकी बड़े जोर-शोर से सभा हुई थी। उस सभा में मेरे क्षेत्र की जनता ने आपके सामने दो मांगें रखी थीं। पहली मांग यह थी कि कौच स्टेशन को कम्प्यूट्रीकृत किया जाए, जिससे वहाँ के लोगों को आरक्षण की सभी सुविधाएँ मिल सकें। उन्होंने आपसे दूसरी मांग कौच से जालौन और उरई होते हुए दिव्यापुर की लाइन के बारे में की थी। कौच स्टेशन उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन में आता है। आपकी उस सभा में मेरे क्षेत्र के करीब-करीब सभी लोग गए थे। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि आप मेरे क्षेत्र की जनता की इन दो मांगों को अवश्य पूरा करें। इसके अलावा मैं भिंड-उरई और भदोहा रेल लाइन का जो सर्वे हुआ है, उसके बारे में कहना चाहता हूँ कि आप इसे अगले वर्ष के रेल बजट में जरूर लें। उरई स्टेशन से कानपुर तक औद्योगिक नगरी रेलगाड़ी चलती है।

19.00 hrs.

MR. CHAIRMAN : Shri Verma, will you please stop for a while? You can continue speaking.

Now it is 7 o' clock. A total of 15 more Members are there who want to speak. Then the hon. Minister will reply. So if the House agrees, the time of the House is extended by one one hour, viz, up to 8 o'clock. I hope the House agrees to it.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes, Sir.

MR. CHAIRMAN: So, the time of the House is extended by one hour.

Now Shri Verma you can continue your speech. But please conclude within one minute.

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा : सभापति जी, झांसी स्टेशन का एक उरई स्टेशन है। हमारी एक गाड़ी कानपुर से चलकर मुम्बई की ओर जाती है जिसे उद्योग नगरी के नाम से जाना जाता है। उरई नगर स्वयं में एक उद्योग नगर है लेकिन जो उद्योग नगरी गाड़ी चलती है वह उरई स्टेशन पर नहीं रुकती है। मेरी माननीय मंत्री जी से मांग है कि उस गाड़ी को कम से कम उरई में तो रोकना जाए। मड़वार से कानपुर के लिए 2943, 2944 गाड़ी चलती है। वह जब मड़वार से कानपुर के लिए चलती है तब तो वह रुकती है लेकिन जब कानपुर से चलती है तो वहाँ खड़ी नहीं होती है। मेरी मांग है कि उसे वहाँ रोकना जाए।

MR. CHAIRMAN: Shri Verma, you may lay down your rest of the written speech.

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा : माननीय सभापति महोदय, मैं अपनी स्पीच को टेबल पर ले करता हूँ।

*उत्तर मध्य रेलवे के कालपी स्टेशन के दाईं तरफ पूरा नगर कालपी है तथा बायीं तरफ एसडीएम, कोर्ट, तहसीलदार, मुखिसफि, सीओ का ऑफिस है। मेरी मांग है कि रेलवे लाइन के नीचे से पुल का जो रास्ता है उसको कुछ नीचा किया जाये जिससे कालपी वासी तथा देहात के करीब 100 गांव तक जाने हेतु भारी वाहन जा सकें।

झांसी से कानपुर एक इंटरसिटी, पूजा नाम से चलती है यह इस रूट की बहुत अच्छी गाड़ी है, इसमें एक एसी स्लीपर लगा दिया जाए। इससे जनता को लाभ होगा। झांसी से कानपुर सिंगल लाइन है जिससे मुम्बई की ओर जाने वाली सभी गाड़ियां लेट हो जाती हैं। मेरी मांग है कि इस लाइन का दोहरीकरण किया जाए तथा दोहरीकरण के साथ इसका विद्युतीकरण भी किया जाए। झांसी से कानपुर लाइन पर एटा कंजंशन है वहाँ से रोजाना हजारों यात्री यात्रा करते हैं। एटा कंजंशन से कौच के लिये शटल चलती है।

मेरी मांग है कि एटा कंजंशन पर कोचीन एक्सप्रेस तथा पुष्पक एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। उत्तर मध्य रेलवे के कानपुर स्टेशन पर कोई वीआईपी रूम नहीं है जहाँ पर बैठकर गाड़ी का इंतजार किया जा सके। अतः मेरी मांग है कि कानपुर स्टेशन पर वीआईपी रूम बनवाया जाए।

कालपी स्टेशन वेद-व्यास जी की जन्मस्थली है। कालपी स्टेशन पर पुष्पक एक्सप्रेस एवं कोचीन गाड़ी का ठहराव किया जाए जिससे यात्री यहाँ से टिकट खरीद सकें तथा आरक्षण की सुविधा प्राप्त कर सकें। कालपी स्टेशन पर कम्प्यूट्रीकृत आरक्षण की व्यवस्था की जाए जिससे यहाँ से सारे देश के लिए आरक्षण की सुविधा इस क्षेत्र को मिल सके।

उरई स्टेशन पर प्लेटफार्म तो बढ़ा दिया गया है लेकिन टीन का शैड नहीं है। जिससे यात्रियों को असुविधा होती है। वहाँ पर टीन शैड बनवाया जाए। *

३६। This part of the speech was laid on the Table

डॉ. करण सिंह यादव (अलवर) : माननीय सभापति महोदय, समय बहुत कम है और माननीय रेल मंत्री जी की देश में जो लोकप्रियता है उसकी चर्चा करने के लिए मेरे पास शब्द नहीं हैं। जिस तरह से देश को आपने प्रभावित किया है वह अवर्णनीय है।

माननीय मंत्री जी, चुनाव की हवा सी चलने लगी है। हमें विंता हो गयी है कि अपने क्षेत्र में जाकर वोट वापस लेकर कैसे आयेंगे? अपना दुख आपसे नहीं कहें तो किससे कहें। कुछ ऐसे काम हैं अगर आपने कर दिये तो वापिस अगले सदन में आ जाऊंगा वरना जनता इलाके में घुसने नहीं देगी। मेरी बहुत छोटी सी मांग है। एक मांग यह है कि राजगढ़ स्टेशन पर आश्रम एक्सप्रेस का ठहराव। वहां अनुसूचित जाति, जनजाति के लोग हैं। मैं पिछले तीन साल से अपने भाषण में और जब भी आपसे मिलने का समय मिलता है, मैं यही चर्चा करता हूँ। मेरा इलाका इस बात को एक इमोजनल डिमांड के रूप में लेता है। यह प्रायोगिक तौर पर अगर आप करवा दें तो बहुत आपकी कृपा होगी और मैं आपका बहुत आभारी रहूंगा।

दूसरा, रेवाड़ी और भिवाड़ी रेल लिंक का पहले 2004 में सर्वे कराया गया था, वह सर्वे अब पुराना हो गया है। भिवाड़ी बहुत बड़ा औद्योगिक स्टेशन हो गया है। अब पुनः सर्वे करवाएंगे तो हो सकता है कि वह अच्छे नतीजे लेकर आए। राज्य सरकार भी उसमें आगे निकल कर आये। मेरे यहां खैरतल स्टेशन है, वहां पर अंडर-ब्रिज का प्रस्ताव है। वहां जनता बहुत परेशान होती है, उसको भी आप करवाने की कृपा करेंगे।

आज के इस पूरक बजट में राजस्थान को आपने बहुत दिया है। आपने जयपुर के रेलवे अस्पताल को अपग्रेड करके, ट्रस्टी केयर के अस्पताल के लिए बहुत भारी बजट अलॉट किया है। जयपुर का रेलवे अस्पताल बहुत प्रैस्टेजियस अस्पताल है। आपके जो डायरेक्टर जनरल हैं वे उसी अस्पताल से निकल कर आये हैं। आज रेलवे के सीएमओ जयपुर के बहुत बड़े फिजिशियन हैं। मेरे क्षेत्र में आपने अलवर और रेवाड़ी की डबलिंग का जो प्रॉविजन किया उसके लिए मैं अपने क्षेत्र की जनता की ओर से आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। अपना विस्तृत भाषण मैं सदन की टेबल पर रखता हूँ।

*I rise to support the supplementary demands of Railways. I do not find suitable words to express my deep feelings of admiration for Honourable Shri Lalu Prasad ji who has revolutionized the Indian Railways. He is definitely one of the

â€¦. This part of the speech was laid on the Table.

most popular ministers in this Govt. who is admired all over the country whether it is ordinary farmer or urban elite. I would like to make certain requests for my area but prior to that I would thank Hon'ble Minister who has made provision for upgradation of Railway Hospital at jaipur.

Jaipur Railway Hospital enjoys very good reputation. Some of the best Railway doctors have been produced at Jaipur Hospital. The present Director General of Health services of Railways worked and enjoyed great professional reputation. The present CMO of Railway hospital at jaipur Dr. Khandewal is not only a finest physican but a very compassionate and dedicated doctor. In the budget demands finance is allocated for development ad territory care facilities of Medical care. The new surgical, Medical ICU's, Endoscopy theatre and other facilities would put Jaipur Railway Hospital on high Pedestal and I am sure Hon'ble Minister, your investment will bring great facilities for Railway Employee of the zone. In this budget demands, you have provided token budget for Doubling of Harsauli to Rewari. In the main budget Alwar to Harsauli was already Sanctions and this new provision would see the Alwar Rewari – Doubling of line.

I further request that Alwar- Dausa work should also be doubled that would result in doubling of JAIPUR REWARI Track which would facilitate further introduction of new Trains. I would like to request Re. survey of Rewari to Bhiwadi. The earlier survey done in 2004 is now no more relevant. In past 4 years the BHIWADI has become a great industrial HUB. With more than 1000 industries, an inland container depot. This railway connection would pave way for further industrial growth of this area and would create new jobs and opportunities for the people of Alwar District.

I would like to draw the attention of honourable Minister towards my long standing demand of giving stoppage of ASHRAM Express at Rajgarh Station on Delhi-jaipur line. Rajgarh is subdivisional headquarter and municipality town in Tribal area. I request for stoppage of NEW. BHUJ Bariely Express at RajGarh(Alwar).

On your last visit to Ajmer you were kind enough to meet the huge Crowd of that area on RajGarh Station and sympathises with the request of stoppage at RAJGARH of ASHRAM EXPRESS.

I have been requesting for constructing an under bridge at KHAIRTAL. The public has been requesting for opening a Computerized Reservation Center at KHAIRTAL & RAJGARH.

I would further request that REWARI-DELHI Trains 4RD, 7RD etc be extended upto alwar which is just one hour journey from Rewari. The exclusion of RD's to Alwar would be great boon to citizen of my Constituency.

A passenger train in the day time from Jaipur to Delhi and Delhi-jaipur is the need of the day for poor dan of passengers. As on today only superfast trains are available which becomes a costly affair for poor and commoner.

Earlier 3dn/ 408 trains were having stoppage at AZARRA station. But these day only a few passenger trains stops at the station. I request for stoppage of Jaisalmer-Barme Intercity Express at Azarka station.

It is further requested that a PIT line be constructed at Alwar junction. Sir, Honourable Railway Minister has ordered the beautification of Rajgarh Station during his brief stopover on his way to AJMER. Kindly expedite this work.

I would like to draw the attention of Railway Minister towards his promise that he made to unemployed apprentices of North west Railway during his visit to BANDI-KUI two years ago and recently during his visit to AJMER.

More than 300 apprentices are staging a Dharna at JANTAR MANTAR Today. Some of the apprentices would become overaged in next few months. Railways need lot of trained lectureal personnel.

This unemployed segment of Apprentices be absorbed earlier in the Railways.

It is also brought to the notice of Railway ministry that the MATHURA – AJMER track is much underutilized. Some of the long distance trains terminating at MATHURA may kindly be extended upto ALWAR.*

SHRI PANNIAN RAVINDRAN (THIRUVANANTHAPURAM) : Sir, Kerala is a state with the maximum number of railway passengers; but the number of coaches available in trains are less. Even in trains which have a capacity for 20 coaches only nine or twelve coaches are attached. The necessary number of coaches should be added to such trains.

On Thiruvananthapuram-Kottayam route and Alleppey-Shoroor-Palghat-Mangalapuram route, doubling and electrification should be completed.

Sir, when you came to Thiruvananthapuram, you had declared that Kanya Kumari-Thiruvananthapuram route will be electrified. Along with that declaration, Trichur-Guruvayoor route should also be electrified. Sir, in the last Budget speech also I had raised the need for a Garibi Rath, from Delhi to Thiruvananthapuram. But you have started Mumbai- Thiruvananthapuram Garibi Rath. We are thankful to you sir. But kindly allot a Garbibi Rath from Thiruvananthapuram to New Delhi. In long distance trains passing through Kerala, the vacant seats in reserved coaches should be allotted to season ticket holders during day time.

In Nemam, Thiruvananthapuram, a mega coach factory should be allocated and more passenger trains should be run in the state.

On Palghat-Thiruvananthapuram route EMU trains should be run and for this purpose a dedicated railway line should be laid. You had declared that Railway Tourism Development Corporation will construct a Yatri Niwas at Guruvayoor.

We are thankful to you sir. But in Periyamad near Chengannur you should build a Yatri Niwas for the benefit of Sabari Mala Pilgrims and other Yatri Niwas at Thiruvananthapuram will be fulfillment of our requirement.

*English translation of the speech originally delivered in Malayalam.

The Thiruvananthapuram railway station and the KSRTC bus station opposite to it should be linked by an over bridge. Using the new technology, plat-form tickets should be made available through vending machine, to avoid the inconvenience to visitors.

Kerala deserves a separate zone on several counts and the people are eagerly looking forward to it. Bringing together areas of Kerala and nearby places, a separate zone, a west coast zone should be allotted.

Kerala and Tamil Nadu MPs have no enmity among them even if a new zone is declared for Salem. Portions of Salem-Palghat, Thiruvananthapuram-Goa can form a separate zone. It is time to think in terms of the development of the two states and avoid confrontations.

I request that both Lalu ji and Velu ji will together work towards this end.

SHRIMATI C.S. SUJATHA (MAVELIKARA): Sir, at the outset, I thank you for allowing me to participate in this discussion on the Supplementary Demands for Grants.

We have been continuously requesting the Railway Ministry to pay their attention to the lack of adequate railway development in the State of Kerala. The hon. Minister Lalu ji has been considerate enough and has taken certain measures to improve the situation in the State. But it still lags far behind other States and regions in respect of railway development. It is the strong demand of the people for decades for the formation of a new zone called "West Coast Zone". It is imperative for the overall development of this region and particularly Kerala State. I request the Minister to consider the request.

Secondly, Sir, there is no railway-related industry in the State at present. Though the hon. Minister promised of establishing a Freight Wagon Production Unit as a joint venture with Autokast Limited, no further steps have been taken in this regard. I would request the hon. Minister to commence the procedures to make the proposal a reality without further delay. Mavelikara is a busy junction. There is no Railway Over Bridge near the Railway Station at present causing numerous difficulties for the people as also at Krishnapuram near Kayamkulam. Immediate steps may be taken to build over bridges at the above points.

Another important point is that at Cheriyanad Railway Station near Chenganur, there is a plot of railway land of about 39 acres lying unused. Cheriyanad is on the way to the famous pilgrim centre 'Sabarimala Temple' where each year over three crore devotees visit. The land at Cheriyanad can be used to construct an IRCTC budget hotel and a Rail Neer factory. I hope the hon. Minister would consider the request.

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Sir, at the outset, I would like to say that having been an ex-railway man, I do not often participate in the Railway Debate. But today I wanted to participate because I do not know how long this Fourteenth Lok Sabha will continue. So, I thought that I must speak it out.

It is always told that there has been a financial turn-around of the Indian Railways. A Government Panel predicted in 2001 that the railway operations were in a terminal debt trap. It is always stated that it is because of the hon. Railway Minister Lalaji's initiative that there has been such a turn around. Now foreign universities like the Harvard University and institutes like the Indian Institute of Management, Ahmedabad, they all invite him to give a talk to their students and there has been an almost gawking admiration of our Railway Minister everywhere and people wonder as to how this turn around has happened. He has become a management guru. Now he is being projected as the fore-runner, torch bearer and the messiah of Indian Railways which was almost going to be bankrupt. Even the Prime Minister admires him. Everybody admires him. But my question is this. What is the policy intervention that he made during his time so that this turn around has been brought about?

Sir, I will simply dish out some figures. I am having yearwise financial position of Indian Railways from 1995-96 to 2006-07. The traffic loading in 1995-96 was 390.70 million tonnes. In 2000-01, it was 473.50 million tonnes and in 2006-07 it has come up to 726 million tonnes.

The earnings from traffic were Rs. 15,290.40 crore in 1995-96. Now, it has come up to Rs. 42.299 crore. Since the earning has increased with the same number of staff, naturally the operating ratio has come down.

But my question is this. What is the contribution of Shri Lalu Prasad in the increase of railway freight? Has he manufactured it? The Railways carries what it gets and because there has been a 9 per cent GDP growth in this country, naturally the freight came to the Railways. It is not the creation of the Railway Minister and the Railways has merely carried the freight. ...(*Interruptions*)

श्री गिरिधारी यादव (बांका) : इनको कोई जानकारी नहीं है। यह कैसी रेलवे में नौकरी करते थे। यह कैसे कह रहे हैं कि रेलवे को बेच देंगे। ...(*व्यवधान*)

MR. CHAIRMAN : It is his opinion. Why should you bother about it?

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: It is the opinion of Mr. Swain.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Swain, please continue.

श्री खारबेल स्वाई : आप अपनी भाषा में संयम बरतें। वया ऐसा बोलने से आपके नेता बहुत खुश हो जाएंगे? नहीं होंगे। ...(*व्यवधान*)

MR. CHAIRMAN: They could not come on record. Mr. Swain, please ignore them and continue your speech.

SHRI KHARABELA SWAIN : Sir, I would now say that he has indeed made a significant policy intervention. I am not saying that, but it has been mentioned by the Comptroller and Auditor General of India. What does the C&AG's Report, which has been published this year, say? It says that the hon. Minister has permitted freight trains with higher axle loads. Freight trains were allowed to carry almost 15 per cent of extra weight. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Swain, you please carry on.

SHRI KHARABELA SWAIN : Sir, prior to 2004, the axle load allowed was carrying capacity plus 2 tonnes. From November, 2004, after the hon. Minister assumed office, the axle load was increased to carrying capacity plus 4 plus 2 tonnes. In May, 2005, the Railway Board, as a pilot project, permitted running of all those wagons with up to carrying capacity plus 8 plus 2 tonnes load on 16 identified iron ore routes in order to increase the throughput. Subsequently, the wagon loads with coal up to carrying capacity plus 6 plus 2 tonnes were also allowed to run on nominated coal routes. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Swain, you may conclude now because there is time constraint.

SHRI KHARABELA SWAIN : Sir, I will conclude in 5 minutes.

MR. CHAIRMAN: No, there will not be that much time for you.

SHRI KHARABELA SWAIN : Then, I sit down right now. Thank you.

MR. CHAIRMAN: Please don't sit like that.

SHRI KHARABELA SWAIN : Sir, nobody spoke against the Minister so far. Let me at least speak now for some time.

MR. CHAIRMAN: You are welcome. Please continue.

SHRI KHARABELA SWAIN : I would further like to submit some facts and figures. Sir, of course, the extra loading got the Railways a profit. But I may say that the economy of the Railway is important, but physics is also equally important. Let me say what CAG has commented. It stated:

"For permitting freight trains to run with higher axle loads, it endangered the safety of rolling stock, bridges and tracks."

It said that:

"It has led to spring failures, led to buffer coupler failures and wagon body damage."

The CAG has further warned, stating:

"That permitting the load increase of six to eight tonnes for coal would have an adverse impact on the tracks, bridges and the rolling stock, unless the Railway takes immediate action to upgrade all its existing rolling stock."

So, Sir, I may just make a mention that in the name of bringing the turn around, the hon. Minister of Railways has put the future safety of the Railway infrastructure into serious danger. He has also put the safety of the passenger to jeopardy and only for the misdeeds he is doing now, his successor will only face the music.

MR. CHAIRMAN : You have made your point. Please conclude now.

SHRI KHARABELA SWAIN : Sir, he has also been very parochial. In the first year, he declared that there will be a wheel and axle plant in his constituency, Chhapra. Last year, he declared that there will be a coach factory in Raebareilly. You know where it is. Now, this year, he has again wanted a wagon factory in his previous constituency. That means, noble people like us will not get anything.

Shrimati Sujatha was asking for some Railway project. How will she get that? She has to become the Railway Minister and then only she can carry on with those projects that she wanted...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Please conclude now.

...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Except Shri Swain's speech, nothing will go on record.

*(Interruptions) **

SHRI KHARABELA SWAIN : Sir, lastly, I would like to say that we were confounded when we found that in the East-Coast Railway Zonal Users Consultative Committee there were 11 members of the hon. Minister's representatives, all of them were from North Bihar and all were Muslims. This is the neutrality the hon. Minister is showing and this is national mindset. That is why, I strongly oppose these Supplementary Demands for Grants (Railways).

* Not recorded

DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR) :

"Hon'ble Minister Lajuji", I have been reminding you relating to Khurda-Bolangir Railway Line, on my request the last government sanctioned to start the work. The work is already started but the allocation is not at all satisfactory.

The Central Govt, is continuously neglecting us since the independence, the Railway development work pertaining to other state is highly neglected, you have assured me to sanction a good sum of amount which is yet not materialised.

The land work force Khurda-Bolangir is about to over. The compensation money is reached to the people. The earth work and the new stations platform work is already started but the slow progress is not expected.

Khurda-Bolangir railway line is the only railway link in between to Western to Eastern Orissa. It goes all through from Khurda to Bolangir covering most of the tribal areas and this would be India's biggest rail linkage which may carry the poor people within the race. Khurda-Bolangir Railway path can promote Orissa trade and economy. You know better than me Orissa is most backward state like Bihar. Both the state are below the poverty line. This would be the only the state one can go with less price and time. It would strengthen the economic and financial backbone of both the state, particularly this linkage will develop the financial status of tribal and poor, downtrodden people of both the states. This would make sufficient benefit to the common people by connecting this linkage with other railway lines of the state and India as a whole.

It may be pleased to noted here that one metro line from Khurda to Cuttack via Bhubaneshwar should be created under

your kind disposal.

During my railway membership the proposal of second line from Khurda to Puri has already been sanctioned but till date the work is not started, sir, it is noticable that Puri is a sacred place of Lord Jagannath where lakhs of tourist and devotees from different parts of the globe are coming. I request you kindly take

** The speech was laid on the Table.

necessary steps to start this particular work immediately for which the people of Orissa as a whole will be highly obliged to you.

One Railway fly over at Mancheswar in Bhubaneshwar level crossing and 2nd at Sitaram Chhak Railway level crossing in Jatni under Khurda Division. May please be considered by your goodself, the public are facing lot of problems daily due to heavy traffic congestion for these two level crossing. For this sufficient fund should be allotted immediately.

Sir, you are requested to kindly give special attention towards the infrastructural development work in East-Coast Railway.

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): उपाध्यक्ष महोदय, मुझे इस बात की इंतहा खुशी है कि मैं सप्लीमेंटरी डिमांड्स फार ग्रंट्स की सपोर्ट के लिए खड़ा हुआ हूँ, मैं ताईद करता हूँ। मुझे अफसोस है कि एक आदमी इस देश के आम आदमी और हर बशर को सुख-सुविधा और सहूलियतें दे रहा है और हम पोलिटिवलाइज करने के चक्कर में लगे हुए हैं। मेरे साथी को पहले ही डाउट है कि यह उसकी लार्स्ट पार्लियामेंट है क्योंकि यह 14वीं पार्लियामेंट है लेकिन हम तो 15वीं भी लगाएंगे। मैं यह इसलिए कहना चाहता हूँ कि सिर्फ इस देश में ही नहीं बल्कि पूरी दुनिया में हमारे ऑनरेबल मिनिस्टर का नाम है। [46]

मैं कहना चाहता हूँ कि मैंने आज तक किसी की सेवा नहीं की और न हम किसी की चमचागिरी करना चाहेंगे। हम कहना चाहते हैं कि अगर कोई काम करता है और हम लोग उसकी भी टांगें खींचेंगे तो क्या इससे देश चलेगा? क्या इस तरीके से देश चलता है और ये उल्टी-सीधी कैलकुलेशन लेकर यहां आना क्या ठीक है। मैं बताना चाहता हूँ कि मेरी अपनी स्टेट में, मेरी अपनी कांस्टीट्यूंसी में जब आनरेबल लालू जी मिनिस्टर नहीं थे तो उधमपुर में ट्रेन क्यों नहीं चली? उस समय इनकी सरकार थी, इन्होंने ट्रेन क्यों नहीं चलाई? आज दिल्ली से चार ट्रेनें उधमपुर जा रही हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि जब इनकी सरकार थी और यहां के माननीय सदस्य यहां मिनिस्टर थे, He was a Minister और मिनिस्टर ट्रेन नहीं चला पाया। चौधरी लाल सिंह एक एम.पी. और आनरेबल मिनिस्टर लालू जी के आशीर्वाद से वे ट्रेनें चली हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि ये हमारी बातें सुनें। जब इनका राज था तो हरिद्वार के लिए मेरे जिले से रात के एक बजे ट्रेन चलती थी। जब सारी दुनिया सोती है और आने-जाने का कोई सिलसिला नहीं होता, तब वह ट्रेन चलती थी। आज इनके कारण वह ट्रेन शाम के छः बजे हरिद्वार पहुंचती है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जब आपके खिलाफ बात होती है तो आप आगे-पीछे जरूर देखा करो, कुछ लोग आपकी शोहरत और आपकी तरक्की से जलते हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि ऐसे सारे मिनिस्टर होते तो इनकी कब की टिंड हो गई होती, इनकी हजामत हो गई होती। ये क्या बातें कर रहे हैं। मुझे इस बात पर अफसोस होता है।

MR. CHAIRMAN : You have made your point. I hope you will conclude now.

चौधरी लाल सिंह : सर, मेरा कोई प्वाइंट नहीं है। मुझे इस बात का दुख हो रहा है, I cannot listen this. It is absolutely wrong.

MR. CHAIRMAN: Please conclude; there is no time.

चौधरी लाल सिंह : मैं कंवलूड ही कर रहा हूँ। मैं लालू जी को कहूंगा, सर, आप आगे बढ़ो, देश आपके साथ चल रहा है। ये क्या बातें की जा रही हैं। You are the personality of India. आप जहां भी जाते हो, हर आदमी को खतरा होता है कि यह आदमी अगर खड़ा हो जायेगा तो मुझे कोई नहीं देखेगा। They are feeling jealous. यह ईर्ष्या है। इन्हें बुरी जलन है, बी.जे.पी. वालों को तो होगी ही। इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि भाइयों जो काम करता है, उसे कैंडिड मिलता है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) â€!*

MR. CHAIRMAN: Mr. Lal Singh, please conclude.

चौधरी लाल सिंह : इन्होंने नाजायज बातें ज्यादा सुनाई, आपने पांच मिनट दिये। आपकी इजाजत से जितना किटिसिज्म इन्होंने किया, उनके लिए पांच मिनट और बढ़ा दिये, ऐसा क्यों? बाकी लोगों को दो-दो मिनट मिले और गालियां देने के लिए इन्हें इतने सारे मिनट दिये गये। मैं कहना चाहता हूँ, यह नहीं चलेगा। हम भी आज दस मिनट लेंगे।

MR. CHAIRMAN: Are you casting aspersion on the Chair?

चौधरी लाल सिंह : मैं तीनों मंत्रियों से कहना चाहूंगा कि इनकी बड़ी नाइस टीम है। ये इनके सिपाही, जो इस टीम को चला रहे हैं, मैं आपको कहना चाहता हूँ कि You are also one of the soldiers. हम आपको कहेंगे कि आपने जैसा गरीब आदमियों का ख्याल रखा है, वैसा किसी ने नहीं रखा। इस बार किरायाना-भाड़ा क्यों नहीं बढ़ा, पहले क्यों बढ़ता था, पहले रेलवे घाटे में क्यों जाती थी, क्या पहले बिहार के लोग नहीं थे? आज एक बिहार वाला ही दीख रहा है। उस समय जो बिहार के लोग थे, क्या वे नहीं दीखते थे? इससे पहले भी कई लोग रहे हैं, लेकिन आज अगर किसी ने नाम पैदा किया है तो वह एक ही व्यक्ति है, वह मि. लालू हैं।

MR. CHAIRMAN: Mr. Lal Singh, please conclude.

चौधरी लाल सिंह : मेरी लालू जी के आगे सबमिशन है कि जिस तरीके से आपने कार्रवाई शुरू की है, इसे आप चलाये रखें और मैंने आपसे कुछ नहीं लेना। मुझे एक ही बात कहनी है कि जम्मू-कश्मीर का जो सर्वे किया गया था, वह इन लोगों की सरकारों के द्वारा गलत किया गया था, जिसके कारण श्री वैष्णो माता की तरफ जाती हुई ट्रेन रुक गई, देवी की तरफ इन लोगों ने गलत सर्वे करवाया था। आज तभी बाहर पानी निकल आया और इसके कारण वह डिले हो गया। आंखें बंद करके इन्होंने सर्वे किये हैं। मैं आपसे रिवरैस्ट करूंगा कि हिमाचल प्रदेश, पंजाब और जम्मू-कश्मीर का सही मापनों में इम्पोर्टेंट डिस्टा टोटली इग्नोर हुआ

* Not recorded

हैं, उसमें कठुआ, बसौली, बनी, भद्रवाह और किशतवाड़ मुख्य हैं। मैं कहना चाहूंगा कि यही एक रूट है जो पूरी स्टेट को और साथ में दोनों रियासतों को जोड़ता है [b47]।

MR. CHAIRMAN : You please conclude now. I am now calling the next speaker, Shrimathi Satheedevi. You cannot continue like this.

CHAUDHARY LAL SINGH : Sir, I am going to conclude my speech. मैं आपसे कहना चाहूंगा कि आज लालू जी बोलेंगे और जम्मू-कश्मीर के लोग झंडे लेकर खूब नारे लगाते हुए लालू जी का धन्यवाद करेंगे। ...*(व्यवधान)*

SHRIMATI P. SATHEEDEVI (BADAGARA): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this chance to speak.

It can be seen that the implementation of various projects and plans that was passed in the last Railway Budget is not yet materialised. We are very happy to hear our hon. Lalu ji talking about the profitability of the Indian Railways. Day by day, profitability is increasing. We are happy to hear that. When a public sector undertaking is becoming more and more profitable, a portion of the share of the profits should be distributed to every State but this approach is lacking in the Indian Railways. Instead of distributing the share of profits to each State, they are actually taking away the infrastructural facilities of the existing Railway Division. That is what actually led to the bifurcation of the Palghat Division. When the bifurcation is effectively done, it will certainly lead to weakening of the existing Palghat railway station. That is why, we have expressed our sentiments in this august House. I feel that our hon. Lalu ji will recognise the sentiments of the Members of Parliament from Kerala and our request for a separate Zone in the West Coast will be materialised.

Then, the number of passengers is on the increase. There is no doubt about that. The percentage of women passengers is on the increase. For longer period, one compartment is reserved for women in all the passenger trains. We can see that compartment is comparatively of a smaller size and with lesser passenger capacity. The hon. Railway Minister, Shri Lalu ji is becoming people-friendly. He has given so many people-friendly schemes. So, I would like the hon. Railway Minister to become more women-friendly also by reserving at least two compartments for women in all the passenger trains.

Then, the issue of doubling work of the railway line from Shoranur to Mangalore is not fully materialised. It is pending for a long time. This long-pending work should be done immediately.

Then, another important point is related to electrification of Shoranur-Mangalore line. This was declared also in the last Budget but the work has not yet been completed. This work has to be completed immediately.

Now, the Railways are declaring some stations as model stations, modern stations and Class A, B and C railway stations. But those stations declared as model stations are not at all showing any peculiarity in the case of their infrastructural development.

The railway station at Thalassery has been declared as a modern station with A class facilities. That declaration is there. If we go to the railway station, we can see that there is no infrastructural facility. The platform is not having any roofing. During the rainy season, it is becoming more inconvenient to the passengers.

Another railway station is at Badagara, which is in my constituency. This railway station has been declared as a model station. There is also no roofing in the platform and on the Foot Over Bridge.

The computerization work at the Koyilandy railway station was declared long back by the Southern Railway General Manager. This work has not yet been fully implemented. All these development works declared are delayed. Due to this delay, the fund already allocated is becoming insufficient. Again, quotation is called for. The work is prolonging now. [R48]

Hence, steps should be taken to implement the works declared in a time bound manner. The work of the Railway Over Bridges is also delayed inordinately. In the case of Railway Over Bridge at Nandi, the work is pending for a long time. The portion of work attached to the railway lines has to be implemented.

I am on my last point, Sir. In the last Budget, the hon. Railway Minister had declared the survey of two railway lines in the State of Kerala. One is the survey work of Tellicherry-Mysore line and the other is Nanjangarh-Mysore line. Were these only the

declarations? No work has started on these lines. Hence, I would request that the survey work on these lines may be started immediately.

Considering the improvements and other facilities like Kannanur Airport, the Naval Academy and the Fishing Harbour at Tellicherry, the survey work on these lines should be done immediately.

With these few words, I conclude.

श्री अशोक अर्गल (मुर्ैना): सभापति महोदय, उत्तर मध्य रेलवे में ग्वालियर से श्चोपुरकलां रेलमार्ग 100 साल पुराना है। अब उसकी स्थिति काफी खराब हो गई है। कई बार रेल पटरी से उतर जाती है और पूर्व में बिना ब्रेक गाड़ी भी चली है, जिसकी जानकारी माननीय रेल मंत्री जी को है। मैंने पूर्व में भी आग्रह किया था कि यदि कोटा तक गेज परिवर्तन हो जाता है तो चम्बल क्षेत्र से पटना तक पैदल यात्रा करके आपका स्वागत करूंगा। यह बहुत ही गम्भीर समस्या है। रेल मंत्रालय ने काफी लाभ कमया है, यह रिकॉर्ड बताता है। रेल विभाग को 20 हजार करोड़ रुपये का लाभ अर्जित हुआ है। मैं चाहता हूँ कि इस मुनाफे में से चम्बल क्षेत्र को भी कुछ मिल जाये तो कृपा होगी। मैं चाहता हूँ कि दिल्ली-भोपाल शताब्दी, जो आगरा तक भरकर चलती है, उसके बाद खाली रहती है, आप मुर्ैना में इसका स्टोपेज दे दें। इससे रेलवे को आय होगी और यात्रियों को सुविधा मिल सकेगी।

सभापति महोदय, बानमोर मेरे संसदीय क्षेत्र का स्टेशन है। यह औद्योगिक क्षेत्र है जहां केवल छत्तीसगढ़ ट्रेन रुकती है। यदि मालवा एक्सप्रेस और महाकौशल एक्सप्रेस को स्टोपेज दिया जाये तो यात्रियों को सुविधा होगी।

मुर्ैना शहर के मध्य रेलवे फाटक बंद होने के कारण मुर्ैना शहर दो भागों में बंट गया है जिससे

शासकीय महाविद्यालय, पौलिटैक्नीक, कालेज और केन्द्रीय विद्यालय में बच्चे जाते हैं। उन्हें काफी परेशानी होती है। मेरा आग्रह है कि वहां एक अंडरब्रिज बनाया जाये जिसके लिये मध्य प्रदेश सरकार आधा पैसा देने के लिये तैयार है। वहां के मिनिस्टर ने भी डीआरएम को लिखकर दिया है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि धौलपुर-समोदरा की छोटी रेल लाइन को ब्राड गेज में परिवर्तित किया जाये ताकि क्षेत्र का विकास हो सके।

सभापति जी, मुर्ैना में कई रेल ओवरब्रिज बनाये जाने की आवश्यकता है जिसके लिये राज्य सरकार आधा पैसा देने के लिये तैयार है। उससे पिछड़े क्षेत्र का विकास होगा। मेरी अंतिम मांग है कि ग्वालियर-श्चोपुरकलां रेल लाइन को ब्राड गेज में परिवर्तित किये जाने को प्राथमिकता दी जाये।

*मालगोदाम को बाहर स्थानांतरित किया जाये। स्टेशनों पर और अधिक सफाई किये जाने की आवश्यकता है। रेलवे में कुछ ठेकेदार वैंडर्स के साथ मारपीट करते हैं, आपके पास ज्ञापन भी दिया गया है। मेरा निवेदन है कि इन मांगों पर विचार किया जाये।

सभापति महोदय, चूंकि मेरे चम्बल क्षेत्र के लिये कुछ नहीं किया गया, इसलिये मैं इन अनुपूरक मांगों का विरोध करता हूँ। *

â€!â€!. This part of the speech was laid on the Table.

प्रो. चन्द्र कुमार (कांगड़ा) : सभापति महोदय, रेल की अनुपूरक मांगों को सदन में चर्चा के लिये रखा गया है, मैं इनका समर्थन करता हूँ। मैं आदरणीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद और उनके दोनों सहयोगियों और समस्त रेलवे अधिकारियों और कर्मचारियों को बधाई देता हूँ। श्री लालू प्रसाद जी ने इस पार्लियामेंट में तीन बार रेल बजट पेश किया है। तीनों बजटों में किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई। इन्होंने किराये को इस तरह से रेशनलाइज़ किया कि गरीब से गरीब आदमी पर भी भार न पड़े। इसके लिए हम लालू प्रसाद जी को बधाई देते हैं जिन्होंने अपनी क्षमता से और अपने सहयोगियों की सहायता से सारे हिन्दुस्तान की रेलवे को एक अच्छी दिशा दी है।

सभापति महोदय, पहले भी रेल मंत्री बिहार के ही श्री नीतीश कुमार जी रहे हैं। धूमल साहब जब चीफ मिनिस्टर थे तो इनकी रहनुमाई में उन्होंने एक फाउंडेशन स्टोन रखा था। सिर्फ सात किलोमीटर का वह रास्ता था जिस पर ब्राडगेज बनानी थी। वे इतनी देर रेल मंत्री रहे, लेकिन वहां ब्राडगेज नहीं बनाई। मैं मुबारकबाद देना चाहता हूँ कि सबसे पहले ललित नारायण मिश्र जी ने, जो बिहार के थे और प्रो. नारायण चन्द्र पायशर, जो संसद सदस्य थे, उनके समय में तलवाड़ा रेल लाइन का फाउंडेशन स्टोन रखा गया और उस पर काम शुरू हुआ। जब लालू जी रेल मंत्री बने तो उन्होंने बजट देकर चरूरी से आगे उस लाइन को बढ़ाया। एनडीए की सरकार तीन वर्ष रही लेकिन उन्होंने एक भी किलोमीटर उस लाइन को बढ़ाने के लिए पैसा नहीं दिया। वहां से ...(व्यवधान) * संसद सदस्य थे, लेकिन एक पैसा भी उनको बढ़ाने के लिए नहीं दिया गया। इसके लिए मैं लालू जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस बात का ध्यान रखा।

आदरणीय सभापति महोदय, मेरा एक छोटा सा निवेदन है। पठानकोट-जोगिन्दरनगर रेलवे लाइन ब्रिटिशर्स के समय की बनी है। उस समय वहां हाइडल जनरेशन की गई, उल्टा डैम बना जिसकी बिजली पाकिस्तान के लाहौर तक जाती थी। उसमें इंपूवमेंट नहीं किया गया। अभी मुझे पता चला है कि इस रेल लाइन को आप हैरिटेज बनाना चाहते हैं। हैरिटेज तो वह लाइन बनती है जो लोगों की इकोनॉमी को नहीं देखती। चीन ने तो लेह तक रेल लाइन पहुंचाई है। वह तो प्लेन एरिया है लेकिन आपके लिए बड़ा चैलेंज है।

MR. CHAIRMAN: The name of the former Member that he mentioned should be deleted.

प्रो. चन्द्र कुमार : इसलिए पठानकोट-जोगिन्दरनगर लाइन को बड़ी लाइन में कनवर्ट किया जाए।

MR. CHAIRMAN: I would request you to cooperate and conclude please.

प्रो. चन्द्र कुमार : महोदय, लालू जी की कुलदेवी ज्वालामुखी है और हर साल लाखों की तादाद में उनके यहां से श्रद्धालु कांगड़ा आते हैं।

MR. CHAIRMAN: Please cooperate with the Chair.

Now, Dr. K.S. Manoj.

प्रो. चन्द्र कुमार : मैं इसलिए कहना चाहता हूँ कि यहां की इकोनॉमी को देखते हुए, हर्डल जनरेशन को देखते हुए उस रेलवे लाइन को मंडी से आगे बढ़ाया जाए और भानुपल्ली बिलासपुर रेलवे लाइन के साथ जोड़ा जाए ताकि वह इंटीरियर एरिया प्रॉस्पेक्ट हो और वहां के लोगों को ज्यादा सुविधा मिले।

MR. CHAIRMAN: I called the other hon. Member. Please conclude.

प्रो. चन्द्र कुमार : मैंने कुछ बातें लिखकर इस माननीय सदन में दी हैं। मैं एक बार फिर लालू जी को बधाई देता हूँ और हमारे प्रदेश के पूर्व मुख्य मंत्री श्री घूमल जी तथा श्रीमती प्रतिभा सिंह जी ने जो मांगें रेलवे के संबंध में रखी हैं, उनका समर्थन करता हूँ।

MR. CHAIRMAN: Now, if you continue like this, nothing will go on record.

प्रो. चन्द्र कुमार : हम एक ऐसे राज्य से आने वाले लोग हैं जो शरीफ हैं और पीसफुल हैं। इसलिए हमारी मांगों को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करें।

इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

DR. K.S. MANOJ (ALLEPPEY): Thank you Mr. Chairman, Sir.

Sir, at the outset, I must congratulate you to be on the Chair to regulate this august House. Sir, I shall be as brief as possible.

At first, I endorse the long pending demand of the people of Kerala for a Zone for the development of railway facilities in Kerala. In the Railway Budget, Lalu ji has announced establishment of a joint venture company for the manufacturing of fabricated bogies in Kerala, that is, the Steel Industries Limited of Kerala, the Fabrication Unit as well as the Auto-cast Unit of Kerala. That Unit is in my constituency, and Lalu ji has announced a project worth Rs.85 crore. Rs.10 lakh has been earmarked in the current Budget. [\[MSOffice49\]](#)

M/s. RITES has made a study on the project and submitted a report. But after that, there is no progress. I request the hon. Minister of Railways to expedite and speed up the establishment of this joint venture Committee of the Railways as there are no investments in the railway manufacturing sector in Kerala.

I would like to mention another point. As a means of mass transport Railways has attained more importance. In Kerala, most of the commuters depend on Railways. But there is a lack of passenger trains, that too inter-city passenger trains which are very minimum. I would request the hon. Minister of Railways to increase the inter-city passenger trains with more bogies for our women passengers.

In Kerala, the coir industry is facing a severe crisis. Alleppey coir, the golden yarn of God's own country is world famous and coir matting, coir flooring are manufactured by the traditional coir workers. The Railways have got a good number of railway establishments. These coir floorings and coir mattings can be used for railway establishments as well as in the railway compartments. This will be very beneficial to the poor coir factory workers. Hon. Minister Lalu Prasadji has shown very concern to the pot or *khullad* makers and that has been very helpful to them.

The doubling of Haripad – Ambalapuzha Railway has been announced in the Budget. But it is at that stage only. That should be expedited. The completion of the doubling of railway lines from Ernakulam to Kayamkulam via Alleppey should be speeded up. The reach between Alleppey and Kayamkulam is one section with more number of unmanned level crossings. So many accidents have occurred there. Wherever possible manning of these level-crossings should be done. In certain areas subways are possible. Certain unmanned level-crossings can be converted into subways.

Lastly, several new trains were announced. They should commence running. One is the Mangalore-Trivandrum Maveli Express. The other is the Bangalore – Trivandrum Express. There has been only announcement of this train. That has not started running. This train should be commenced immediately. Lastly, Onam is the national festival of Kerala. Malayalees are all over in India, be it Delhi or Mumbai or other places. More number of special trains during the festival season, like Delhi to Kerala, Mumbai to Kerala etc., should be operated.

Thank you very much, Sir, for giving me adequate time.

SHRI MANJUNATH KUNNUR (DHARWAD SOUTH): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me an opportunity to speak on this. Today I am the happiest person to speak in this august House.

MR. CHAIRMAN : Why?

SHRI MANJUNATH KUNNUR : Though it is being said that this is the last Session, but as far as my view is concerned, I am happy. I am first congratulating the hon. Minister of Railways Shri Lalu Prasad and also the hon. Minister of State for Railways Shri Velu, for giving and including one of the RoBs in Haveri district. This is a long-standing demand and also it is much awaited by the people of Haveri district. This is the district headquarters. In lieu of one RuB there is supposed to be construction of one RoB in Kilometre 393/13 and 14 in lieu of level-crossing 237 in South Western Railway. [\[MSOffice50\]](#)

About this, I have spoken three times during the main Budget and this is the third time that I am speaking on Supplementary Demands of Railways. At least now I am very happy because our Indian Constitution says that our Parliament is supreme. Though it is late, but our hon. Ministers have been convinced and have come to my rescue. As a Member of Parliament, many previous Members from Kerala have also spoken about this, but no action had been taken.

MR. CHAIRMAN : At least now you have got it.

SHRI MANJUNATH KUNNUR : Our hon. Minister of State for Railways, Shri R. Velu, had come to Karnataka and attend one function at Hubli. Since this ROB was not included in this year's Railway Budget, though I had been requesting for three years again and again, I did not attend that meeting in protest. So, I tender my apology to Shri Velu for not having attended that meeting. But today I am very happy because our Railway authorities have agreed to do that. I would request Shri Lalu Prasad and Shri R. Velu to lay the foundation for it also. They have given only Rs. 1 crore for it while it would cost more than Rs. 5 crore.

I also congratulate my State Government for having agreed to give 50 per cent of amount on cost-sharing basis. For ROB also, they are ready to give the entire amount, which was taken up in the year 1996 at the time of BG work.

MR. CHAIRMAN: Shri Manjunath, you are concluding. Please conclude now.

SHRI MANJUNATH KUNNUR : Sir, I would request the hon. Ministers to allocate more money and finish the work within this year itself so that people of that area may get the benefit. This Lok Sabha may or may not be there, people may say whether Kunnur has done it or not and whether Shri Lalu Prasad and Shri Velu have done it or not, it should not be only on record. Therefore my request to both of them is to lay the foundation also.

All people of my constituency are grateful to them. I lay rest of my speech on the Table of the House.

* Today, I consider myself as the most happiest person because the hon. Minister of Railways has included the proposal of construction of Hubli-Chikjajur-Bangalore road Over Bridge (ROB) section at Haveri Km. 393/13-14 in lieu of level crossing No.237 – South Western Railway (Sl. No. 34 in the Supplementary Demands for Grants for Expenditure of the Central Government on Railways for 2007-08) at a cost of Rs.5.79 crore. The total cost of the proposal is Rs.11.59 crore which would be implemented on a cost sharing basis with the Karnataka Government agreeing to sponsor this proposal and the Railway Ministry would be incurring the other half of the project cost.

Though I am in the Opposition, the hon. Minister for Railways, Shri Lalu Prasad has sanctioned this long pending demand. Since 1996 there has been a demand from the people of Haveri district of Karnataka but only now this much awaited project has been included for implementation. I would like to congratulate both Shri Lalu Prasad and Shri Velu for this has been gesture on the people of Haveri district.

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

I would like to request the hon. Minister, Shri Lalu Prasad to allocate more money – as Rs. 1 crore has been allocated for 2007-08 – and expedite the implementation of the said project at the earliest or within a year. I would also request Shri Lalu Prasad to lay the foundation stone for the said project at the earliest.

Sir, there is a necessity of survey of railway line between Yalivigiand Bankapur Cross on NH-4 and up to Kumta, which is in Konkan Railway on NH-17. Survey has to be taken up immediately as it is a very important line which would serve the people of the area in the long run.

I would also request the hon. Minister for the survey of Haveri to Kumta via Hanagal and Sirsi new railway line. the survey of this railway line should be ordered immediately.

There is an absolute necessity for the stoppage of Inter-City Express at Byadagi and Yalivigi railway stations, both are located in Haveri district. I hope Shri Lalu Prasad would accede to my request.

Doubling of line between Bangalore and Hubli is not only essential but also very important. Hubli is centrally located in Karnataka. Hubli is a commercial centre of Karnataka and it is located between Pune and Bangalore. Hence, it is of utmost importance. Therefore, doubling of line between Hubli and Bangalore, to start with, is very important and hence, it may be taken up on emergency basis. Likewise, doubling of line between Hubli and Pune is also important. This may also be taken up by the Railway Ministry.

There is a long pending for the introduction of a new train from Bangalore to Varanasi, which is known as the A-1 religious place in North India. Therefore, there is an absolute necessity to start a new train from Bangalore to Varanasi (Kashi).

Rising of platform in Yalivigi Railway Station, which is situated in Savanur Taluk Headquarters. There is also a demand for rising of the platform in Gudagiri Railway Station in Kundagol Taluka. I hope, the hon. Minister would consider these two demands of the people of my parliamentary constituency.

There is also a demand for the stoppage of Dharwad-Mysore Train at Yalavigi and Byadagi Railway Stations, which is pending for a long time. By announcing stoppages at these two important places, Railways would earn more revenue as Byadagi is an international chilly-marketing centre and chillies worth crores of rupees are exported every day from Byadagi.

There is also a demand for the construction of FoB at Ranebennur. This demand is a long pending demand. I urge the hon. Minister to consider this request on a war-footing.

Lastly, I would like to humbly request the hon. Minister, Shri Lalu Prasad and Shri R. Velu to declare Haveri as a Junction as Haveri is the district headquarters. This would result in the stoppages of all the important trains and expresses in Haveri which would help the people of Haveri and fulfil their genuine demand which has been pending for a long time.

Regarding appointment 'D' Group employees, I would like to say that there are thousands of vacancies in South-Western Railway at Hubli in Karnataka, but no *kannadiga* has been appointed so far. Many of them are from Bihar and other parts of North India. Therefore, there should be a strict policy and new guidelines should be framed so as to appoint local people in a transparent way. Rani Chenamma Train (Kitter Express) is an important train in Karnataka. This train starts from Miraj and goes up to Bangalore. Hubli is important city in Karnataka and centrally-located also. This train starts at 10.20 p.m., but daily it is delayed by one hour. Its starting time is not maintained by the Railway authorities. Therefore, the time of its departure from Hubli should be maintained.

As regards railway goods shed at Haveri railway station, I would submit that it has been demolished recently. Due to this, it has become a problem to get fertilisers and keep them in Haveri railway station as a result of which farmers are facing problem. The railway goods sheds and godowns may please be constructed immediately so as to help the farmers.

I would like to express thanks to Shri Lalu Prasad and Shri Velu. With these words, I conclude. *

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): Sir, I rise to support the Supplementary Demands for Grants of Railways for 2007-08, but with some reservations.

Some of the perennial nature of works are already outsourced by the Railways. Then, there is a very strange incident. Shri S K Dasgupta, ASC *cum* Principal, RPF Training Centre, BKI, Northern Railway was called for awarding President Medal on the Republic Day, 26th January. When he came to Delhi, he was told by the officer that his name was not there. He had come with his family to receive the award and when it was told that his name was not there, his family members were also shocked to know that his name was not there in the list of awardees.

Sir, I will restrict my points because all the hon. Members of my party have already spoken at length. So, I need not speak much. Shri Lalu Prasad has already come to my constituency, that is, Durgapur. He had declared there before the people of that area – and they were cheerful also at that time - that he would introduce one train from Durgapur to Howrah. So, I would request him to please start that train.

Then, Sir, the BDR line had already been completed in 1996. I have been requesting since when the BDR was launched that Beliatare may be connected to Durgapur, which is a distance is only 20 kilometres. If it is done, then it will become the gateway of South India to the North-East. It will also be the shortest route and profitable one.

The railway line, which was already surveyed, from Raniganj to Bankura has not been allotted a single paisa. So, I would request Shri Lalu Prasad to do something for that railway line also.

MR. CHAIRMAN: I would request you to conclude.

SHRI SUNIL KHAN : There was a station between Galsi station of Eastern Railway and Khana station during the British period.[\[s51\]](#)

Some relics of the British regime are still present in the station. There are also 11 villages nearby where agriculturists and traders are living. Therefore, it will be better if a halt is allowed in between Galsi station and Khana junction.

I would request the hon. Minister to please instruct the DRM of Sealdah about a problem faced regarding the local trains that start from Sealdah to Noihati or Kalyani or Ranighat. In these trains, there is a bogie for women and immediately after that there is a bogie for the vendors. Actually, what happens is that the women who are to board the train fall down by tripping onto the bulky luggage placed by the vendors to be loaded on to their bogie.

MR. CHAIRMAN: Please conclude your speech. Please cooperate with me. Now, I would like to call upon Shri Punnu Lal Mohale to make his speech.

...(Interruptions)

SHRI SUNIL KHAN : Therefore, I would request that the bogie of the vendors should be removed from that position, that is, next to the bogie for women and placed after a couple of bogies, so that this problem could be resolved.

Lastly, one ticket counter, especially, ...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: I have already called the name of another hon. Member to speak. Now, please conclude your speech. Otherwise, nothing will go on record.

...(Interruptions)

SHRI SUNIL KHAN : I would also like to request that Durgapur and Raniganj should be made model stations.

MR. CHAIRMAN: Please lay your speech on the Table of the House.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Now, nothing will go on record. Shri Mohale, you can start your speech.

(Interruptions) अँ*

* Not recorded

श्री पुनूलाळ मोहले (बिलासपुर): महोदय, मैं रेल मंत्री जी को बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने छत्तीसगढ़ के बिलासपुर में रेलवे भर्ती बोर्ड की स्थापना की घोषणा की।

महोदय, बिलासपुर-मण्डला मार्ग का सर्वे वर्ष 1971 होता आ रहा है। इस 125 किलोमीटर का सर्वे होने से पूरे देश में आवागमन की सुविधा होगी। अतः मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा कि बिलासपुर-मण्डला मार्ग का जो सर्वे हो चुका है, उसको प्लानिंग कमीशन में भेजकर स्वीकृति की घोषणा करें। रेलवे की ग्रुप डी की भर्ती में स्थानीय लोगों को नौकरी दी जाती रही है। भौगोलिक स्थितियों को देखते हुए, वहां के मौसम को देखते हुए, परिचालन की व्यवस्था को देखते हुए ऐसा किया गया था। लेकिन वर्ष 2000 से इस व्यवस्था को बंद कर दिया गया है। मेरा आपसे अनुरोध है कि ग्रुप डी में भर्ती के लिए स्थानीय लोगों को प्राथमिकता दी जाए।

महोदय, बिलासपुर से सप्ताह में एक दिन सम्पर्क कर्नाट ट्रेन चलती है, जिसे सप्ताह में तीन दिन चलाया जाए। बाधापारा रेलवे स्टेशन के कुर्ला एक्सप्रेस, चैन्नई साप्ताहिक एक्सप्रेस को रोकना जाए तथा गीतांजलि एक्सप्रेस को भी वहां रोकना जाए। दक्षिण-पूर्वी मध्य रेलवे बिलासपुर जोन को ज्यादा राशि दी जाए। सम्बलपुर और रायपुर एक्सप्रेस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाए। दुर से भोपाल-अमरकंटक एक्सप्रेस को इंदौर तक चलाया जाए। दुर-कानपुर एक्सप्रेस को लखनऊ तक बढ़ाया जाए। दक्षिण पूर्व रेलवे के मॉडल स्टेशन दर्जा प्राप्त रायपुर रेल संभाग को सार्वधिक आय देने वाले स्टेशन का दर्जा दिया जाए। रेलवे एवरीडेंट के पूरण के लिए वलैम ट्रिब्यूनल कोर्ट की स्थापना बिलासपुर में की जाए। जिससे वहां के कई हजार लोगों जिन्हें वलैम के लिए भोपाल और इंदौर जाना पड़ता है, सुविधा होगी।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please conclude your speech. You can lay your speech on the Table of the House.

श्री पुनूलाळ मोहले : महोदय, मैं अपने बाकी बचे हुए प्रस्तावों को ले करता हूँ।

*विदित हो कि भारतीय रेलवे में 1853 से 2003 तक ग्रुप डी के तहत गैंगमैन, खलासी आदि पदों की भर्ती रेल मंडल के तहत स्थानीय आधार पर की जाती रही। ऐसा मूलतः ग्रुप डी के कार्यों की मूलभूत आवश्यकताओं जैसे कि स्थानीय भाषा/बोली की समझ, भौगोलिक क्षेत्र की जानकारी स्थानीय मौसम का रेलवे परिचालन पर प्रभाव के कारण किया जाता था।

â€¦. This part of the speech was laid on the Table.

2003 में रेलवे ने उक्त नीति को परिवर्तित कर देशभर से गुप डी की भर्ती प्रारंभ की। इस नीति का आसाम से लेकर महाराष्ट्र तक सभी जगह विरोध हुआ और यह नीति स्वयं रेलवे के संरक्षा व विकास के मापदंडों के हिसाब से उपयुक्त नहीं है। ऐसा करने के पीछे एक न्यायहीन फैसले का जिक्र रेलवे के अधिकारियों द्वारा दिया जाता है जबकि उक्त फैसला कहीं भी कार्य आधारित शर्तों को लगाने में बाधक नहीं है और रेलवे स्थानीय आधार पर भर्ती पूर्ववत् कर सकती है।

अतः निवेदन है कि रेलवे में गुप डी को स्थानीय आधार पर करने की नीति पूर्ववत् लागू कर देशभर में चल रहे विवाद का अंत किया जाये।

निवेदन है कि छत्तीसगढ़ के अंतर्गत आने वाला दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे विलासपुर जोन भारतीय रेलवे को यात्री भाड़े में सर्वाधिक आय देने वाला पहला राज्य है जो कि छत्तीसगढ़ के रेल यात्रियों, व्यवसायियों व अद्योगपतियों की देन है उसके बावजूद जो सुविधाएं मिलनी चाहिए वह नहीं मिल रही है। अतः नागरिकों के सुविधा के लिए निम्नलिखित मांगों को जोड़ा जाये।

1. बिलासपुर में रेलवे भर्ती बोर्ड कार्यालय खोला जाये।
2. बिलासपुर मंडला जबतपुर रेलवे लाइन बिछाया जाये। सर्वे का काम हो गया है।
3. 2851 - 52 बिलासपुर वेन्नई साप्ताहिक एक्सप्रेस को तीन दिन किया जाये।
4. 6327 - 28 कोरबा त्रिवेन्द्रम वाय वीकली ट्रेन को चार दिन किया जाये।
5. 6511 - 12 बिलासपुर शंभतपुर साप्ताहिक को तीन दिन किया जाये।
6. 8473 - 74 बिलासपुर पुरी साप्ताहिक को तीन दिन किया जाये।
7. 321 - 322 नागपुर-बिलासपुर के मध्य बंद कर दी गयी है। बिलासपुर-टाटा पेसेंजर को पुनः नागपुर टाटा के मध्य चलायी जाये।
8. 405 - 406 तिरमिरी बिलासपुर पेसेंजर एवं 8233 - 34 इंदौर बिलासपुर नर्मदा एक्सप्रेस को दुर्ग तक विस्तारित किया जाये।
9. 2135 - 36 पुणे नागपुर एक्सप्रेस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाये।
10. 2139 - 40 मुम्बई नागपुर सेवाग्राम एक्सप्रेस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाये।
11. 1453 - 54 अहमदाबाद नागपुर प्रेरणा एक्सप्रेस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाये।
12. 2855 - 56 रायपुर नागपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस को बिलासपुर नागपुर इंटरसिटी के रूप में चलाया जाये।
13. संबलपुर-रायपुर एक्सप्रेस (8305) को बिलासपुर तक चलाया जाये।
14. दुर्ग-भोपाल अमरकंटक एक्सप्रेस को इंदौर तक चलाया जाये।
15. दुर्ग-कानपुर एक्सप्रेस (8203) को लखनऊ तक बढ़ाया जाये।
16. 2983 बिलासपुर जयपुर एक्सप्रेस को वाया कटनी-बीना चलाया जाये।
17. दुर्ग से लखनऊ के लिए सीधी ट्रेन सुविधा दी जाये दुर्ग से डिब्रूगढ़ (असम) वाया हावड़ा, गुवाहटी नई ट्रेन सुविधा व बिलासपुर से कन्याकुमारी तक वाया रायपुर विशाखापट्टनम ट्रेन नये रेल बजट में सम्मिलित की जाये।
18. दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर जोन को ज्यादा से ज्यादा राशि विकास कार्यों के लिए स्वीकृत करायी जाये।
19. रायपुर राजधानी व बिलासपुर न्यायधानी के के मध्य बढ़ते दैनिक रेल यात्रियों व सरकारी कर्मचारी के दबाव को देखते हुए रायपुर-बिलासपुर के मध्य दो जोड़ी अतिरिक्त लोकल ट्रेन चलायी जाये।
20. मॉडल स्टेशन का दर्जा प्राप्त व रायपुर रेल संभाग का सर्वाधिक आय देने वाला तीसरे क्रम कस भाटापारा रेलवे स्टेशन में 2129-30 हावड़ा पूणे आजाद हिन्द एक्सप्रेस 2859-60 हावड़ा मुम्बई गीतांजलि एक्सप्रेस 2851-52 बिलासपुर वेन्नई साप्ताहिक एक्सप्रेस 2811-12 हटिया कुर्ला का स्टोपेज दो मिनट का किया जाये।
21. 2823-24 छत्तीसगढ़ संपर्क कृति को दो दिन से बढ़ाकर चार दिन किया जाये।
22. रेलवे एक्सीडेंटल केस में वलेम सेंटलमेंट ट्यूबनल कोर्ट की स्थापना बिलासपुर में किया जाये।
23. सारनाथ एक्सप्रेस को चकारभाटा स्टेशन पर स्टॉपेज किया जाये। *

MR. CHAIRMAN: Thank you very much. Now, the hon. Minister will give his reply on the discussion that took place in the House.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : महोदय, मैं सभी माननीय सदस्यों को जिन्होंने बहस में भाग लिया और लिखित भी समर्पित किया, रेल और अपने क्षेत्रों के संदर्भ में, मैं सभी के प्रति पूरे रेल परिवार की तरफ से आभार प्रकट करता हूँ और जो अमूल्य सुझाव माननीय सदस्यों ने दिए हैं, इसका पूरा संज्ञान भारतीय रेल परिवार लेगा। और समय सीमा के अन्दर इस पर हम कार्यवाई करने का वचन देते हैं। मैंने शुरू में ही यह बात स्पष्ट की कि सरकार सरकार होती है और विपक्ष सरकार का अभिन्न अंग हुआ करता है। विपक्ष को आलोचना करने का पूरा हक है और सरकार के जो काम होते हैं, चाहे कोई भी विभाग हो, चाहे रेल विभाग हो, अच्छे कामों की सराहना करनी चाहिए और त्रुटि को उजागर करने का भी उनको पूरा हक है। इसमें मैंने पहले भी साफ-साफ कहा था और मैं बराबर कहता रहूँगा कि मैं अपने रेलवे के कर्मों के सम्पादन में या देश भर में रेल सभी लोगों की है, भारत के नर-नारियों की है। अगर किसी के साथ, किसी भी दल के साथ, किसी भी इण्डीविजुअल के साथ हम भेदभाव नहीं करते हैं। माननीय सदस्यों को मालूम होगा, हर पक्ष के लोगों को कि जब-जब माननीय सदस्य गये हैं, मेरे संज्ञान में विषय को लाया गया है, उसमें त्वरित कार्यवाई हमने की है। यहां रेलवे के बजट भाषण में कई मद्दों पर जो घोषणाएं हुई हैं, जो सैंक्शन स्कीम की होती है, उसमें जो प्रक्रिया है, उस प्रक्रिया में नई लाइनों के निर्माण की, लाइनों के बदलाव की, कन्वर्शन की, उसमें समय लगता है। इसकी एक प्रोसेस है, एक प्रक्रिया है। रेलवे को अगर नया प्रोजेक्ट लेना है तो प्लानिंग कमीशन से लेकर कैबिनेट तक जाना है। एक्सटेंडिड वोट से निकलकर जाते हैं तो उसमें विलम्ब होता है। इसी विलम्ब में फिर हमारा जो सामानों का रेट है, सामग्री का रेट बढ़ जाता है तो बीच में कोई कांस्ट्रक्टर भाग जाता है, इसलिए काम में विलम्ब होता है, लेकिन हमारा यह संकल्प है और हमने साफ-साफ हिदायत दी है कि समय सीमा के अन्दर रेलवे का काम होना चाहिए।

पुरानी बातों को मैं दोहराना नहीं चाहता कि रेलवे की हालत हम लोगों के शासन के पहले भारतीय रेल की क्या हालत देश के अन्दर और दुनिया भर में थी कि हम डिजीजन देने की स्थिति में भी नहीं थे। हम भारत सरकार के सामने जाकर रोना रोते थे, हाथ पसारते थे और भारत सरकार को रेल का महकमा चलाना है। और भी बहुत सी गोपनीय बातें हैं, मैं उनमें नहीं जाना चाहता। बड़े पैमाने पर यह सोच थी और सारे डिपार्टमेंट में बातें हुई थी कि जो यह देश की मैनपावर है, 110 करोड़ की आबादी, इसमें छंटनी करो, स्ट्रेंथ को कम करो और शैड्यूल कार्ड्स, शैड्यूल ट्राइब्स, अदर बैकवर्ड वलासेज़ का कोटा भी पूरा नहीं करना, विदित् स्थिति बनी हुई थी। मैं किसी इण्डीविजुअल पर लांछन नहीं लगाना चाहता, यह समय बताता है, पीरियड बताता है कि क्या हालत हमारी भारतीय रेल की थी। भारतीय रेल जो हमारी जीवन रेखा है, अगर रेल को आना है तो आसमान से नहीं टपकेगी। इफ़्लूट्रचर में रेलवे की अवहेलना नहीं की जा सकती। बिना इफ़्लूट्रचर के, बिना पावर के, बिना बिजली के, बिना रेल के, बिना जहाज के, बिना हाईवे के दुनिया में जो हम ग्लोबलाइजेशन को वेलेंज करने जा रहे हैं, जो गेट खुला है, उसका हम मुकाबला नहीं कर सकते हैं तो फिर हमारी रेली कहां से आयेगी। इसलिए लाल किले की पृथ्वी से हमारे देश के प्रधानमंत्री ने इसकी अहमियत को समझा था और देशवासियों को माननीय प्रधानमंत्री जी ने विश्वास दिलाया था कि तीसरे स्थान पर भारतीय रेल है, जिसका नेटवर्क 63 हजार किलोमीटर है।

हमारे माननीय सदस्य स्वाई जी जानते हैं। ये रेलवे में एकाउण्ट्स आफिसर थे, स्वाई जी पदाधिकारी थे, जो हिसाब-किताब पढ़कर बता रहे थे।... (व्यवधान) [R52]

20.00 hrs.

MR. CHAIRMAN : Mr. Minister, please give me a minute. I have to the time extended.

The extended time of the sitting is over. If the House agrees, the time of the sitting may be extended up to the passing of the Supplementary Demands for Grants (Railways) 2007-08.

SOME HON. MEMBERS: Yes.

MR. CHAIRMAN: The time of the sitting is extended till the Supplementary Demands for Grants (Railways) 2007-08 are passed.

श्री लालू प्रसाद : स्वैज जी, उन्हीं बातों को के लिए, जो एकाउंटेंट का काम हुआ करता है और जो फाइनेंस डिपार्टमेंट के एकाउंटेंट होते हैं, उनकी गुत्थी बड़ी उलझी हुई रहती है, दिन भर हिसाब-किताब करते हैं, इसके लिए अब कंप्यूटर आ गया है। अब कंप्यूटर युग आ गया है। आलोचना करना उनका काम है। वे बहुत दिनों के बाद आए हैं। आप आलोचना करना चाहिए। मैं कभी भी अनादर नहीं करता, बल्कि हमारे सदस्य कोई बोलते हैं, तो मैं उन्हें बैठा देता हूँ। यह लोकतंत्र है। भारत में लोकतंत्र की जड़ें बहुत मजबूत हैं और इसका असर जानवरों पर है। हमारे देश में जो जंगल में रहने वाले जानवर हैं, वे भी बहुत डेमोक्रेट हैं। उनमें भी अपोजीशन है। हम गांव से आते हैं और आप लोग भी गांव से आते हैं। थोड़ा शहर से निकलकर गांव की तरफ जाएंगे, किसी के गांव में सोएंगे, तो देखेंगे वहां जो जैकल है, जिसे गीदड़ बोलते हैं, वह बहुत इंटेलीजेंट होता है। वह सारे देश में फैला हुआ है। सारे गांवों में फैला हुआ है। रात को जब शाम किसान सो जाते हैं, तब 10 बजे उनकी बैठक होती है। उनमें जो सबसे ओल्ड गीदड़ होता है, वह आवाज देता है, अपनी भाषा में हुआ-हुआ करके सबको बोलता है। उसके बाल-बच्चे जहां भी कहीं बिखरे होते हैं, सब जमा हो जाते हैं। वह इतना डेमोक्रेट हुआ करता है कि वह सबसे पूछता है कि आज रात का राजा कौन बनेगा? तब बच्चे से लेकर सारे लोग मिलकर बोलते हैं कि तुम ही बनो, तुम ही बनो। अगर आप गांव के आदमी हैं, तो ध्यान से सुनिए। अगर आप शहर के आदमी हैं, तो आपसे हमें कोई बहस नहीं करनी है। सभी मिलकर बोलते हैं कि आज का राजा तुम ही बन जाओ, लेकिन लास्ट में एपूवल होने की स्थिति में, जो फ़िनेल हुआ करती है, जिसे गीदड़ी कहते हैं, वह बोलती है, यह कैसे हो जाएगा? लालू यादव गाय, भैंस और बकरी चराकर आया है। देश में लोकतंत्र की जड़ें मजबूत हैं। आप जैसे बहुत सारे लोग हैं, जिनको जलन है। लालू यादव को जो मजकिया कहते थे, लालू यादव को जो नटकिया कहते थे और जो हमारा मजाक या माखौल उड़ाते थे, भारतीय रेल का कमिंटमेंट टू द आर्गेनाइजेशन, वीजन और आनेस्टी देखते हैं, तब लोग पूछते हैं कि तुमने क्या जादू किया है? वही रेल कर्मचारी, वही अधिकारी, वही पदाधिकारी और भारतीय रेल का इस देश में ही नहीं दुनिया भर में जो कल्याणकृत हुआ है। जब आप एकाउंट सर्विस में रहे होंगे, तब भारतीय रेल दुनिया से आउट आफ मार्केट हुआ करती थी। आज दुनिया भर के लोग, दुनिया भर के बेटे, बेटियां, भाई, बहन और बच्चे, सब भारतीय रेल के बारे में जानना चाहते हैं। यह उनका पार्ट आफ द स्टडी है। वे हमसे आपसे ज्यादा इन्वेंसेटिव है, चाहे एमआईटी हो, हार्वर्ड हो या अहमदाबाद हो। यह कोई मेरे द्वारा किसी को पास दे देने से नहीं है। पूरी तरह से, थारो जानकारी के बाद आज दुनिया भर में लालू का नाम नहीं, भारत का शान बढ़ी है। अगर ईमानदारी, निष्ठा और कमिंटमेंट रहे, तो कोई कारण नहीं है कि जो हमारे पास इतना इन्वेस्टमेंट और पैसा होता है, उसके बावजूद विभाग और देश आगे नहीं बढ़े। अभी यह शुरूआत है।

महोदय, जापान के प्रधानमंत्री जी भारत आए थे। इसके पहले जो प्रधानमंत्री थे, वे भी भारत आए थे। उनका भाषण आप और हम लोगों ने सुना है। आज दुनिया भर के लोग भारत की ओर निहार रहे हैं। हमारी भारतीय रेल के इफ़्लूट्रचर में, जिसको हमें दुनिया का एक नंबर का रेल बनाना है, इस तरफ ज्यादा से ज्यादा लोग इन्वेस्टमेंट करना चाहते हैं, डेडीकेटेड फ़्रेट कोरिडोर है। [C53]

हम जनप्रतिनिधि हैं, आप भी जनप्रतिनिधि हैं, आपके भी नारे रहे हैं। हर हाथ को काम, हर खेत को पानी, रेली। भले ही शोर करके, राम का नाम लेकर आप लोग कुछ दिन

गद्दी पर आ गए, लेकिन आज भारतीय रेल की शुरुआत है, दुनियाभर में हमारी क्रेडीबिलिटी बढ़ी है और चारों तरफ से लोग मुखातिब हैं। वेस्टर्न और ईस्टर्न कॉंरीडोर हैं, जापान की तरफ से बहुत तो रेट ऑफ इंटेरेस्ट पर सुविधा मिलने की आशा है। आज हमारे प्रधान मंत्री जी और जापान के प्रधान मंत्री इसी पर काम करने जा रहे हैं। सारा काम आगे बढ़ा हुआ है। दुनिया से जितना पैसा आ रहा है, मार्केट में हमारी जो ग्रेथ रेट बढ़ी है, वह यहीं तक सीमित नहीं रहेगी, आगे बढ़ेगी। वेस्टर्न कॉंरीडोर, इंडस्ट्रियल कॉंरीडोर, when there is a facility of railways, जो अब सिर्फ मालगाड़ी को अप एंड डाउन चलाएंगे, पूरा कॉंरीडोर बनने जा रहा है। दिल्ली से मुम्बई के बीच रहने वाले जो कस्टमे, सैगमेंट और इलाके हैं, हमने केबिनेट से निर्णय ले लिया है। यही नहीं, मैंने प्रधान मंत्री जी को यह सुझाव भी दिया है कि हम जो वेस्टर्न और ईस्टर्न कॉंरीडोर बनाने जा रहे हैं, जो लुधियाना से कोलकाता जाने वाला है, उस पर इंडस्ट्रियल कॉंरीडोर का काम सैकंड फेज़ में साथ-साथ आना चाहिए। व्यापारी क्या चाहते हैं? सबसे बड़ा ट्रांसपोर्ट - अभी भी हमारा 60 प्रतिशत गुड्स रोड से जा रहा है क्योंकि हम इंडस्ट्री को उताना नहीं दे पाते। भारतीय रेल का कार्याकल्प हुआ और दुनियाभर में हमारा ऑपरेटिंग रेशियो नीचे गया। भाड़े को घटाना, कुशन सैट लगाना, दो इंच की गद्देदार सीट सारे स्लीपर्स, पैसेंजर्स ट्रेन में देने जा रहे हैं, उसे तैयार करने जा रहे हैं।

आपने सुझाव दिए हैं। भारतीय रेल, बिजली, जहाज, हवाईज और प्रधान मंत्री सड़क योजना, इसी को ध्यान में रखते हुए देश कैसे आगे बढ़े, दुनिया में लोगों का मुकाबला कैसे करें, हम और हमारी सरकार उसी डायरेक्शन में काम कर रहे हैं और उसमें लैप्ट का पूरा समर्थन रहा है। यह लोग निहार रहे हैं, they are watching, इनका कुछ काम बनना, बिगड़ना नहीं है। हमने सवा तीन साल पार कर लिए हैं और पूरे पांच साल पार करेंगे। हम सब यहां पांच साल के लिए चुनकर आए हैं। विरोध करना या नहीं करना, लोकतंत्र में अपनी-अपनी विचारधारा है, हरेक की अपनी-अपनी मान्यता है। इसलिए आप यह मत समझिए कि हमारी जो विकास की रेलगाड़ी है, लाल झंडे के बाद पीली बत्ती भी जलती है। ...(व्यवधान) हम आपको बता रहे हैं।...(व्यवधान)

श्री स्वराबेल स्वर्दी : उन्हें बोलिए। वे गिरा रहे हैं। ...(व्यवधान)

रेल मंत्री : कोई नहीं गिरता।...(व्यवधान)

श्री स्वराबेल स्वर्दी : हम आपकी सरकार को नहीं गिराते हैं।...(व्यवधान)

रेल मंत्री : आप जानते हैं कि आपको कुछ नहीं मिलना है, टुकुर-टुकुर ताकते रहना है। ...(व्यवधान) इसलिए लाल बत्ती के बाद यैलो भी होती है। यह कॉंशुन है कि आगे लाइन वगैरह देखिए। हम लाइन ठीक कर लेंगे। हरा झंडा तो चलेगा। 2007-2008 की जो पूरक मांग है, यह बहुत छोटी मांग है। आप और हम सब फिर मिलेंगे, निराश होने की जरूरत नहीं है, पार्लियामेंट पूरे समय तक चलेगी। मैं आपको आश्चर्य करना चाहता हूँ कि जब फिर रेल बजट होगा, हमने तीन साल पहले चार बजट पेश किए हैं। [\[N54\]](#)

इस देश के लिए बेहतर बजट में आपके सामने लाऊंगा जो हमारा टर्न अराउंड हुआ है ...(व्यवधान)

श्री अशोक अर्गल : लालू जी, चम्बल क्षेत्र की रेल का क्या हुआ ?

रेल मंत्री आप रुकिये, हम सब बताते हैं। यहां भाषण में सब नहीं बता सकते। आप जिस दिन रेल भवन में आओगे, उस समय आपका काम हो जायेगा। ...(व्यवधान) हम फिर चर्चा करेंगे। वर्तमान वित्त वर्ष में 270 करोड़ 50 हजार रुपये की अनुदान की पूरक मांग मुख्यतः उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना के लिए केन्द्र सरकार द्वारा उपलब्ध करायी गयी 270 करोड़ रुपये की लाभांश मुक्त बजटीय सहायता के लिए बिना बारी के आधार पर शुरू किए जाने के लिए 38 कार्यों के लिए संसद का अनुमोदन लेने के लिए प्रस्तुत की गयी।

आम आदमी को केन्द्र में रखकर रेलवे ने ऐतिहासिक वित्तीय कार्याकल्प किया। गरीब रथ, आम आदमी की जेब, आम आदमी की सहूलियतें, पैसेंजर्स ऐमिनिटीज और 20,153 करोड़ रुपये का हमारा कैश सरप्लस वर्ष 2006-07 में रहा। रेलवे की फंड बैलेंस राशि बढ़ाकर 16,529 करोड़ रुपये हो गयी है। मुझे आशा ही नहीं, पूरा विश्वास है, मैं वहां बैठा हुआ हूँ, कि 16,529 करोड़ रुपये चालू वर्ष में हमारी उपलब्धि पूर्व के तीन वर्षों से और बेहतर होगी। अभी यह शुरुआत है।

महोदय, वर्ष 2007-08 के बजट में दिए गए आश्वासनों का हमारा विभाग पूरी तत्परता से अनुसरण कर रहा है। इसी क्रम में उतर क्षेत्र में रेलवे से संबंधित पूछताछ हेतु टेलीफोन 139 पर कॉल सेंटर की शुरुआत की है। आप टेलीफोन पर 139 रिग कीजिए, तो आपको सारी जानकारी मिल जायेगी। सबको जानकारी मिले, इसके लिए हमने कॉल सेंटर खोले हैं।

इसी तरह गद्देदार सीट लगाने की बात है। हम काठजुग से चले हैं। काठ वाला जो बैच था, उस पर दो इंच की गद्देदार सीट लगेगी। वर्ष 2007-08 के रेल बजट में हम स्लीपर क्षेत्रों के सवारी डिब्बों की तरह अनारक्षित द्वितीय श्रेणी के सवारी डिब्बों में गद्देदार सीट मुहैया कराने जा रहे हैं। प्रयोग के तौर पर कुछ यात्री गाड़ी में अनारक्षित द्वितीय श्रेणी, जिसमें गरीब बैठते हैं और आरक्षण नहीं है, उसमें आप गद्देदार सीटों पर बैठोगे। हम यह व्यवस्था करेंगे। ...(व्यवधान)

श्री स्वराबेल स्वर्दी : अभी जो सुविधा है, वही काम नहीं कर रही। ...(व्यवधान)

20.13 hrs. (Mr. Deputy Speaker in the Chair)

श्री लालू प्रसाद : हम और आप, दोनों बैठेंगे। अगर नम्बर लगाने के बाद नहीं मिलेगा, तो हम देख लेंगे। अगले दो वर्षों में लगभग 11 हजार जीएस और 5 हजार एसएलआर सवारी डिब्बों में गद्देदार सीटों की व्यवस्था गरीबों के लिए की जाएगी। आम आदमी, कॉमन आदमी के इस कार्य पर 186 करोड़ रुपये खर्च होने की संभावना है। कैपेसिटी तथा थ्रूपुट एनहैन्समेंट कार्य और संरक्षा कार्य के लिए इस पूरक बजट के माध्यम से कुछ कार्य के लिए हरसोली-रेवाड़ी दोहरीकरण तथा लखनऊ कानपुर खंड में एस एनड टी कार्यों का प्रस्ताव है। दिल्ली क्षेत्र के यार्डों में भीड़-भाड़ कम करने के लिए शकूरबस्ती-रोहतक रेल खंड का विद्युतीकरण करने का प्रस्ताव है। माननीय सांसद चौधरी लाल सिंह जी ने कठुवा से बसोहली एवं भाद्रवाह होते हुए किशतवाड़ तक एक नई लाइन बनाने की मांग की है। मैं सदन को बताना चाहता हूँ कि हमारी प्रॉग्रिटी जम्मू और काश्मीर है। हम देश की मुख्यधारा से उसे जोड़ना चाहते हैं। नाराजगी और भेदभाव को हम खत्म करना चाहते हैं। इसलिए सदन को मैं बताना चाहता हूँ कि नई लाइन के सर्वेक्षण का आदेश हमने दिया है और सर्वेक्षण आने के बाद हम आगे की कार्यवाही करेंगे।

महोदय, भारतीय रेल बिजली के प्रमुख थोक ग्राहकों में से एक है। परंपरागत स्रोतों से बिजली की लागत अधिक होती है। आज हवा से से बिजली का उत्पादन एक किफायती तकनीक के रूप में विकसित हो चुका है। महोदय, भारतीय रेल बिजली के प्रमुख थोक ग्राहकों में से एक है। परंपरागत स्रोतों से बिजली की लागत अधिक होती है। आज हवा से बिजली का उत्पादन एक किफायती तकनीक के रूप में विकसित हो चुका है। पवन ऊर्जा पर्यावरण हितैषी है तथा इस तकनीक के उपयोग से कार्बन फुटप्रिंट भी घटने की संभावना है। अतः इस पूरक बजट के माध्यम से हमने सवारी डिब्बा कारखाना, पेरम्बूर में 10 मैगावाट विड-मिल की पायलट परियोजना स्थापित करने का प्रस्ताव किया है।

रेल कर्मचारियों को बेहतर विकिट्सा सुविधाएं उपलब्ध कराने के उद्देश्य से इस पूरक बजट के माध्यम से हमने जयपुर और हुबली स्थित दो मंडल अस्पतालों को पूर्णतया सुसज्जित सेंट्रल अस्पतालों में अपग्रेड करने का प्रस्ताव किया है। इससे बड़ी संख्या में कर्मचारियों के इलाज में सहायता मिलेगी तथा सुविधाओं एवं सेवाओं में वृद्धि होगी। भारतीय रेल में 14 लाख से अधिक कर्मचारी कार्यरत हैं और 11 लाख से अधिक पेंशनभोगी हैं। इस पूरक बजट के माध्यम से मानव संसाधन प्रबंधन हेतु एक व्यापक सूचना प्रौद्योगिकी आधारित ईआरपी पैकेज शुरू करने की कार्यवाही प्रारंभ करने का प्रस्ताव किया गया है।

महोदय, यात्रियों एवं गाड़ियों की संरक्षा एवं सुरक्षा हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता है। रेलपथों, सिग्नलों एवं रोलिंग स्टॉक के नवीकरण एवं आधुनिकीकरण के कारण गाड़ी दुर्घटनाओं में निरंतर कमी आई है। परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या वर्ष 2000-01 में 473 से घटकर वर्ष 2006-07 में 195 रह गयी है। वर्तमान वर्ष की 15 अगस्त तक परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या अनमैन्ड गेट्स पर 79 रही जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि में यह संख्या 86 थी। गाड़ी में और सड़क पर यात्रियों की संरक्षा को और अधिक सुदृढ़ बनाने के लिए हमने सड़क यातायात में वृद्धि को देखते हुए समपारों के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल या निचली सड़क पुल के चार नए निर्माण कार्य और चौकीदार रहित समपारों के स्थान पर सीमित ऊंचाई के भूमिगत पारपथ कि निर्माण के एक कार्य का प्रस्ताव किया है। हमारे देश में 25,000 अनमैन्ड गेट हैं, जहां पर लोग रन-ओवर हो जाते हैं। हम इस दिशा में काम कर रहे हैं।

महोदय, मैंने वर्ष 2004-05 का बजट प्रस्तुत करते हुए आरा-भभुआ रोड नई लाइन निर्माण के लिए सर्वे कराने की घोषणा की थी जिसकी सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त हो गयी है। इसी तरह धासा-जीतलसर, मट्टुई-बोदीनायवकूर तथा जयपुर-रिंगस-चुरू एवं सीकर-लोहारू आमान परिवर्तन कार्य की भी सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त हो गयी है। इनकी समीक्षा कर निर्माण हेतु स्वीकृति लेने के लिए आगे कार्यवाही की जा रही है। माननीय उप सभापति महोदय ने जाजो से आनंदपुर साहिब के बीच नई लाइन तथा मेमू सेवा का विस्तार हरिद्वार तक किए जाने का मुद्दा उठाया है। इस संबंध में मैं कहना चाहूंगा कि जाजो से आनंदपुर साहिब के बीच 45 किलोमीटर की नई लाइन बनाने का सर्वे पूरा हो गया है। इसकी अनुमानित लागत 532 करोड़ रूपए है। सर्वे रिपोर्ट की जांच की जा रही है। उसके बाद आगे कार्यवाही की जाएगी।

उपाध्यक्ष महोदय : इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

यह गुरु गोविन्द सिंह साहब की कर्मभूमि रही है। उसका पटना हजूर साहब से लिंक करना है।

श्री तालू प्रसाद : महोदय, हमारी यही कोशिश है। हजूर साहब से लेकर पटना तक इसे लिंक करेंगे।

नांगल डैम से अंबाला होते हुए सहारनपुर तक बिजली से चलने वाली मेमू गाड़ी चलती है। चूंकि लवसर से हरिद्वार तक अभी इलेक्ट्रिफिकेशन नहीं हुआ है, इसलिए इसको हरिद्वार तक नहीं बढ़ाया जा सकता है।

हिमाचल प्रदेश के माननीय भूतपूर्व मुख्यमंत्री श्री प्रेम कुमार धूमल एवं अन्य सांसदों ने यह सवाल उठाया था कि हिमाचल प्रदेश में रेलवे की परियोजनाएं कम हैं। हिमाचल प्रदेश एक पर्वतीय प्रदेश है जहां रेल लाइन बिछाना कठिन तथा खर्चीला कार्य है। फिर भी चंडीगढ़ से बड़ी के बीच 33 किलोमीटर नई लाइन 329 करोड़ रूपए की लागत से बनाने की स्वीकृति कैबिनेट ने दे दी है।[\[R55\]](#)

हिमाचल प्रदेश में दूसरी महत्वपूर्ण योजना नांगल डैम से तलवाड़ा होते हुए मुकेरिया तक नई रेल लाइन 300 करोड़ रूपए की लागत से बनाई जा रही है। इसका एक सेक्शन नांगल डैम से चुरारू-टकराला तक पूरा हो चुका है और बाकी काम तेजी से किया जाएगा। हिमाचल प्रदेश की एक अन्य परियोजना, जिसकी मांग माननीय सदस्या श्रीमती प्रतिभा सिंह जी ने कई बार की है, भानुपत्ती से बिलासपुर होते हुए बड़ी तक नई रेल लाइन के निर्माण की जहां तक बात है, यह 33 किलोमीटर लम्बी लाइन है। इसे बनाने के लिए 1050 करोड़ रूपए खर्च होंगे। हम भारत सरकार, प्रधान मंत्री कार्यालय और राज्य सरकार के सम्पर्क में हैं और मीटिंग भी कर चुके हैं। बहुत जल्द ही हम इस काम को आगे बढ़ाएंगे, जिसका रिमाइंडर माननीय सदस्या और उनके पति, जो प्रदेश के मुख्य मंत्री हैं, को देंगे। हिमाचल प्रदेश का दौरा प्रधान मंत्री जी ने भी किया था और मैं भी वहां गया था। उस आशा और अरमान को हम धरती पर उतारेंगे तथा मुख्य धारा में जोड़ेंगे।

माननीय सदस्य प्रो. चन्द्र कुमार ने पठानकोट से जोगिन्दर नगर के बीच नैरोगेज के अमान परिवर्तन की मांग की है। इस सम्बन्ध में मैं सदन को सूचित करना चाहूंगा कि पठानकोट से जोगिन्दर नगर के बीच अमान परिवर्तन करके ब्रॉडगेज करने के सर्वे का काम पूरा हो गया है। 189 किलोमीटर लम्बी इस लाइन को अमान परिवर्तन पर 1316 करोड़ रूपए की लागत आंकी गई है। इस परियोजना कार्य का रिटर्न माइनस 22 प्रतिशत है, लेकिन रेलवे का सोशल ओबलिवेशन भी है इसलिए हम इसे आगे बढ़ाने की कार्यवाही करने का आश्वासन देते हैं।

महोदय, लोकप्रिय सिने तारिका और राज्य सभा की भूतपूर्व सांसद शबाना आज़मी तथा राज्य सभा में वीएसपी के सांसद गांधी जी ने मांग की थी कि कोलकाता से आजमगढ़ के बीच नई ट्रेन चलाई जाए। मैं घोषणा करता हूं कि हमने इसे स्वीकार कर लिया है और कोलकाता से आजमगढ़ के बीच एक नई रेल हम शीघ्र ही चलाएंगे।

उत्तर-दक्षिण के दो प्रसिद्ध तीर्थ स्थलों रामेश्वरम और हरिद्वार के बीच जो हमने रेल लाइन का काम किया था, यूपीए की चेयरपर्सन माननीया सोनिया जी, माननीय करुणानिधि जी और वेलू जी के साथ हमारी मीटिंग हुई थी। हमने हरिद्वार से रामेश्वरम तक नई ट्रेन चलाने जा रहे हैं। इससे उत्तर और दक्षिण को जोड़ा जा सकेगा और लोगों को भी आने-जाने में सुविधा होगी।

अभी जो काम हम कर रहे हैं, वे थोड़े हैं, लेकिन जब अगला रेल बजट आएगा तो उसमें धमाधम हम चारों तरफ लोगों को रहत देने का काम करेंगे।

एक माननीय सदस्य ने बार-बार मांग की है कि निजामुद्दीन से माणिकपुर के बीच चलने वाली सम्पर्क क्वीट एक्सप्रेस का फेरा सप्ताह में तीन दिन की बजाय पूरे हफ्ते होना चाहिए। मैं उन्हें सूचित करना चाहता हूं कि हम इसे तत्काल सप्ताह में पांच दिन करने जा रहे हैं और अगर इस अवधि में ओवरवॉल्यूमी ठीक रहेगी तो अगले रेल बजट में इसे सातों दिन चलाएंगे। यही नहीं, परिचालन की कठिनाई को ध्यान में रखते हुए इसे दूर करने का काम किया जा रहा है।

उत्तर प्रदेश में देश की आजादी का सर्वप्रथम बिगुल 1857 में बजा था। उस आजादी के प्रथम संग्राम के तमाम महानायकों को हम देशवासी नमन करते हैं। देश की आजादी की पहली लड़ाई का जिन्होंने बिगुल बजाया था, मंगल पांडे ही नहीं, तात्या टोपे और तात्या टोपे ही नहीं, झांसी की रानी लक्ष्मी बाई की उस माटी को छूते हुए, नमन करते हुए एक गदर एक्सप्रेस ट्रेन चलाने जा रहे हैं। यह ट्रेन कोलकाता से बैरकपुर होते हुए कानपुर और झांसी तक चलेगी। जो वहां की माटी को सलाम करते हुए, उस क्वीट को याद करते हुए उन अनगिनत शहीदों को श्रद्धांजली देगी। इसलिए भारतीय रेलवे यह गदर एक्सप्रेस चलाने जा रहा है। इन लोगों का गदर नहीं। इसलिए महोदय, आगामी वर्षों में माल-डिब्बों की संख्या बढ़ाकर, माल लगान में वृद्धि को जारी रखा जा सकता है। आज माल-डिब्बों के पुनर्निर्माण और रखरखाव की आवश्यकता बढ़ी है। इस आवश्यकता को पूरा

करने के लिए, पूर्व मध्य रेलवे के बेगूसराय जिले में हजारों एकड़ जमीन, हमारी जो खाली पड़ी है, वहां डिब्बों के पुनर्निर्माण हेतु वर्कशॉप खोला जाएगा। आंध्र प्रदेश के कई माननीय सदस्यों ने मुझसे मिलकर, बंद पड़े नंदलूर स्टीम लोको शैड परिसर में, विद्युत लोको शैड अथवा वैगन वर्कशॉप खोलने की मांग की है। मांग की समीक्षा की जा रही है और इस परिसर में खाली भूमि के उपयोग के लिए शीघ्र समुचित निर्णय लिया जाएगा। बिहार का खगड़िया क्षेत्र बाढ़ग्रस्त है और काफी पिछड़ा हुआ है। वहां कंवर्टेड स्लीपर फैक्ट्री लगाने का प्रस्ताव है। साथ ही जमालपुर कारखाने का भी शुद्धिकरण किया जाएगा।

महोदय, केरल के हमारे माननीय सदस्यों ने और वहां के माननीय मुख्य मंत्री ने हमसे सदन के अंदर और सदन के बाहर बार-बार जिन मांगों को उठाया है, वे सभी मांगे अपनी जगह पर हैं लेकिन केरल की महान जनता की सेवा में हम निश्चित रूप से एक कलकारखाना स्थापित करेंगे। किसी के साथ भेदभाव हमें नहीं करना है।

SHRI C.K. CHANDRAPPAN : Nothing will happen to the State of Kerala...(Interruptions)

श्री लालू प्रसाद : माननीय सांसद प्रभुनाथ सिंह जी यहां नहीं हैं। उन्होंने कहा कि उनकी पत्नी यात्रा कर रही थी। स्पीकर साहब ने भी हमें इस बारे में विधि लिखी। उनकी शिकायत में था कि उनकी पत्नी पटना जा रही थी, साथ में उनके भतीजे जा रहे थे, उनसे 10 हजार रुपये का फाइन लिया गया। ट्रेन सुप्रीटेंडेंट की रिपोर्ट हमने पढ़ी है और हमने उन चीजों को संज्ञान में लिया है। हमें मालूम हुआ कि माननीय प्रभुनाथ सिंह जी की पत्नी के पास रेल टिकट था, बच्चों का भी टिकट था लेकिन वह सैंकिंड एसी का था। बच्चे चाची से बात करने चले आये थे। इसलिए उसमें कोई बड़ी भारी बात नहीं है। वे टिकटधारी थे। इसलिए रेलवे ने जो 10 हजार का फाइन लिया है वह 10 हजार रुपये हम इन्हें लौटा देंगे और ऐसे टिकट चैक करने वालों को मैं हिदायत देना चाहता हूँ कि फालतू बातों में नहीं उलझना चाहिए। छोटी-छोटी बातों पर नहीं उलझना चाहिए। हमने स्पीकर साहब से अपील की है कि स्पाउज का जो पास है यह गड़बड़ी की जड़ है। स्पाउज पास में परिवर्तन कर दिया जाए और यह करा दिया जाए कि एमपी की पत्नी, बहन या कोई भी परिवार का सदस्य, जिसको वे ले जाना चाहे अपने साथ ले जाए, ताकि इस तरह का बवाल, झगड़ा-झंडाट खत्म हो सके। इसलिए महोदय, जब हम रेगुलर बजट लाएंगे तब किसी भी माननीय सदस्य को कोई शिकायत नहीं रहेगी।

श्री राम कृपाल यादव : सर, इसमें आश्वासन दे दिया जाए कि राम कृपाल यादव ने जो मुद्दा उठाया है...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : अरे, बैठ जाओ। हमने जो बताया था, वही तो उटखा है। इसलिए उन अधिकारियों को हमने चेतावनी दी है भविष्य में सचेत रहने की और माननीय प्रभुनाथ जी से अपील है कि यह बात यही समाप्त हो गयी। टिकट था और फिर भी पत्नी को तकलीफ हुई, यह हमारे परिवार की बात है, बच्चे हमारे हैं, हमें इस बात का अफसोस है। दस हजार रुपए लौटा दिए जाएंगे।

श्री विजय कृष्ण जी ने जो हैवी इंडस्ट्री डिपार्टमेंट मोकामा, मुज्जफरपुर वैगन कारखाने को टेकओवर करने की मांग उठाई है, उसके लिए इंडस्ट्री डिपार्टमेंट से चर्चा चल रही है, मैं समझता हूँ कि जल्दी ही कोई न कोई निर्णय लिया जाएगा।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने अभी जो बात कम्पैनिशन के बारे में कही है कि जैसे एमपी जाता है, उसी तरह से उनकी पत्नी अगर अकेली जाती है, इस बारे में आपने अभी कुछ कहा था।

श्री लालू प्रसाद : पत्नी साथ जा सकती है। अगर अकेले पत्नी जाती है, तो इस बारे में सुविधा बढ़ाना लोक सभा का, आपका काम है। रेलवे आपसे पैसा लेता है। आप हमें जो मैनडेट दीजिएगा, जो लिखवाना चाहते हैं, लिखवा लीजिएगा।

स्वाई जी, यह बरसात का मौसम है। एक जानवर होता है, जो बरसात में पतला हो जाता है। चरते-चरते आगे जाता है और जब पीछे देखता है, तो पीछे हरियाली ही हरियाली होती है। वह कमजोर हो जाता है। गर्मी के समय उसे ज्यादा चारा नहीं मिलता है। पीछे देखता है तो उसे कहीं हरियाली नहीं दिखाई देती है। वह जानवर गर्मी में मोटा हो जाता है और बरसात में कमजोर हो जाता है। आप एकाउंट सर्विस में रहे हैं, माननीय सांसद हैं, समझदार हैं, आपके ऊपर रेलवे का हक है। आप रेल सेवा में रहे हैं, आप हमें ज्यादा-से-ज्यादा कंस्ट्रिक्ट सुझाव दे सकते हैं कि कैसे और ज्यादा सेविंग की जा सकती है, कैसे और पैसा बचाया जा सकता है? लेकिन आप दूसरी तरफ बहक जाते हैं।

महोदय, इसी के साथ हम सदन से यह विनती करते हैं कि वे रेल की अनुपूरक मांग को पास करें...(व्यवधान) सब कुछ कह दिया है, आप अपना गदर बंद करिए। मैं रिपोर्ट के बारे में एक विलयर्स देना चाहता हूँ। श्री राम कृपाल की बीहटा, औरंगाबाद तक लाइन सेशन हो चुकी है, शिलान्यास की तिथि निर्धारित कर, उसे बना दिया जाएगा। एवसल लोड बढ़ाने के निर्णय के बारे में रेल सुरक्षा आयोग की स्वीकृति प्राप्त हो चुकी है। बिना स्वीकृति के हम कुछ नहीं करते हैं, क्योंकि कल को कोई भी बात हो सकती है। वजन नापने का बिल लगाने, ट्रक को सुदृढ़ करने और सुरक्षात्मक उपाय करने का सुझाव सीएजी ने दिया था। सीएजी ने सुरक्षा बढ़ाने की इसी मांग को मुरतैदी से लागू करने की अनुशंसा की है। सीएजी ने अपने प्रतिवेदन में कहीं भी इस निर्णय को वापिस लेने का सुझाव नहीं दिया है। सीएजी की अनुशंसा के अनुसार डीआरएफ का प्रवधान बढ़ा कर 5500 करोड़ रुपए कर दिया गया है ताकि ट्रक और बिल्ट को समय रहते मजबूत और सुदृढ़ किया जाए। इसलिए प्रीकोशन, टर्नएराउण्ड तथा तकनीक देखकर यह सब होगा...(व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : माननीय रेल मंत्री जी ने जैसा कहा कि हमसे संबंधित मामला समाप्त हो गया है, हम उस मामले को समाप्त मानते हैं।

मंत्री जी हम सदन में विलम्ब से आए हैं, इसलिए हमें पता नहीं है कि आपने अपने भाषण में क्या कहा। मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि आपके क्षेत्र में जो एक पुरानी योजना चल रही है छपरा, कप्तान गंज, मसरक महाराज गंज, इस योजना की गति बहुत धीमी चल रही है।

श्री लालू प्रसाद : महोदय, गोपालगंज वाली छपरा और कप्तान गंज की जो लाइन है[r56]।

यह बात सही है कि हम उसे रिमाइंड करा रहे हैं। गोरखपुर के जूरिस्टिडवशन में उस पुल और लाइन का कुछ लोग टैंडर नहीं होने दे रहे हैं। हमने राज्य के मुख्यमंत्री और डीजी से बात की है। कप्तानगंज की लाइन जन-हित में बननी आवश्यक है। मिसरिख और महाराजगंज का काम समय पर हो जाएगा।

प्रो. प्रेम कुमार धूमल : हिमाचल प्रदेश से कोई शताब्दी और राजधानी गाड़ी नहीं चलती है। मैंने निवेदन किया था कि जन शताब्दी जो चंडीगढ़ से दिल्ली और दिल्ली से चंडीगढ़ जाती है उसे ऊना तक एक्सटेंड करेंगे तो निश्चित रूप से सुविधा उस प्रदेश को मिलेगी। आपने अपने उत्तर में कहा कि सहरनपुर से आगे इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं हुआ इसलिए उस ट्रेन को हरिद्वार तक पहुंचाने में दिक्कत है। बहुत सी ट्रेन्स जो इलैक्ट्रिकल से चलती हैं, बाद में दूसरे ईजन से चलती हैं। यह उस प्रदेश की बहुत बड़ी आवश्यकता है। ऊना से हरिद्वार ट्रेन चलाएं। इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं है, उसके बाद वे भाप से चलें, डीजल से चलें, जैसे मर्जी चलें, उसे कर दिया जाए। मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी इन मांगों को पूरा करने का आश्वासन दें।

श्री पुन्नुलाल मोहले : बिलासपुर मंडल रेल लाइन में 125 किलोमीटर तक का सर्वे का काम पांच साल पहले हो हुआ था, 30 साल पहले की यह मांग है। मैंने पहले भी इसके बारे में निवेदन किया था कि बिलासपुर मंडल रेल लाइन बिछाने के लिए कम से कम स्वीकृति दें तो अच्छा होगा।

श्री. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : मैं माननीय मंत्री जी से दो-चार दिन पहले मिला था। जिन कामों को करवाने के बारे में मैंने निवेदन किया था, उन्होंने मुझे आश्चर्य किया था कि वे पूरे हो जाएंगे। मंत्री जी मेरे क्षेत्र में पधारे थे और मैंने उसके लिए उन्हें धन्यवाद भी दिया था क्योंकि अच्छा कार्य हुआ था। रतलाम से अकोला तक पश्चिमी रेलवे में रेलवे खंड के आमन परिवर्तन की बात आपने कही है। वहां घोषणा की थी कि प्रोजेक्ट की स्वीकृति दी जा चुकी है। मैं चाहता हूँ कि वह कार्य जल्दी प्रारम्भ हो जाए ताकि आवागमन की सुविधा हो और अकोला से लेकर अजमेर तक लिंक हो जाए। साथ ही अजमेर-रतलाम खण्ड पर जिन ट्रेनों को मंदसौर व जावरा स्टोपेज मांगा है, आदेश करें।

श्री हरिहर स्वाई (आस्का) : मेरा एक सवाल है *â€*।*

MR. DEPUTY-SPEAKER: This is irrelevant. This is not to be recorded.

(Interruptions) â€।*

श्री लालू प्रसाद: माननीय पांडेय जी, माननीय भूतपूर्व मुख्यमंत्री जी और अन्य माननीय सदस्यों ने कई चीजों की ओर मेरा ध्यान आकर्षित किया है। पांडेय जी के क्षेत्र में हमने काम भी बहुत किया है। हमने उनका संज्ञान ले लिया है और हमें ज्ञान भी हो गया है। रेल बजट पास होने और गदर-वदर खत्म होने के बाद आप सब को रेल भवन में इनवाइट करेंगे। कहां क्या मामला फंसा है, यह देखकर काम जल्दी आगे बढ़ाएंगे इसलिए इसमें कोई संदेह नहीं होना चाहिए। आपका काम मेरा काम है, पार्टी का काम नहीं है, चारों तरफ रेल का फैलाव करना है। हम अपनी लालटेन लेकर खोजते रहते हैं कि कहां काम बाकी है।

* Not recorded

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2007-08 to the vote of the House.

The question is:

"That the supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2008, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16".

The motion was adopted.