

DEMAND FOR SUPPLEMENTARY GRANT – RAILWAYS, 2004-05

Title: Discussion on the Supplementary Demand for Grant (Railway) No. 16 in respect of Budget (Railways) for year 2004-05.
(Discussion concluded and Demand was voted in full.)

MR. CHAIRMAN : Now, the House shall take up Item No.13, discussion and voting on Supplementary Demands for Grant (Railways) for 2004-05.

Motion moved :

"That the supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2005, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16."

डॉ. करण सिंह यादव (अलवर) : सभापति महोदय, आज रेल विभाग की सप्लीमेंट्री डिमांड्स पर बोलते हुए, डिमांड्स के समर्थन में मैं यहां खड़ा हुआ हूँ। मुझे यह कहते हुए बड़ी खुशी है कि गत 6 माह हमारे माननीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में रेल विभाग की प्रतिष्ठा, जनता के प्रति उसकी प्रतिबद्धता में बहुत इजाफा हुआ है। आदरणीय लालू प्रसाद जी के भय के कारण रेल गाड़ियां समय पर चलने लगी हैं, क्योंकि पता नहीं ये किस दिन, किस स्टेशन पर आकर खड़े हो जाएं। रेलवे स्टेशन साफ-सुथरे लगने लगे हैं। रेल कर्मचारियों में जनता के प्रति जवाबदेही बढ़ी है। आम यात्री को अब रेल में यात्रा करना सुरक्षित महसूस होता है। इन सब बातों के लिए मैं रेल मंत्री जी और उनके प्रशासन को बधाई देना चाहूंगा। जिस बात को मजाक समझा जाता था, आपके नेतृत्व में इन छः महीनों में जीने का स्टैंडर्ड आ गया है। आज रेल में कुल्हड़ में चाय पीते समय हर आदमी श्री लालू जी को याद करता है। सबसे अच्छी बात यह है, आप मेरी बात को अतिशयोक्ति न समझें कि आज गांव के प्रजापतियों और कुम्हारों के घरों में भगवान की फोटो के नीचे लालू प्रसाद जी की फोटो लगा कर लोग पूजते हैं। घर-घर में गृह उद्योग चालू हो गया है।

महोदय, आज गांव के आम बुनकरों, खादी के कारीगरों में विश्वास जगा है, जब से रेल के अंदर खादी के वस्त्र, खादी की चादर और खादी के तकिए का इस्तेमाल बढ़ने लगा है। जिस चीज के बारे में कभी सोचा नहीं जाता था कि रेलवे स्टेशन पर लस्सी, मट्ठा और डेरी प्रोडक्ट्स मिलेंगे, वे आज सब उपलब्ध होने लगे हैं। रेल विभाग का यह मतलब, कि सिर्फ लाइन कर्मचारियों को ही नौकरी नहीं मिलेगी, आम लोगों को भी उसमें सुविधा मिले, आज जो गांव-गांव में डेरी की कोआपरेटिव्स हैं, वे अपना दूध लेकर बड़ी कोआपरेटिव्स को भेज रही हैं। आज डेरी प्रोडक्ट्स रेलवे स्टेशनों पर उपलब्ध हैं। नये स्टाल खुल रहे हैं। मैं समझता हूँ कि आपका जो कमिटमेंट था, it is an important catalyst to the growth of trade, industry and economy as a whole with immense potential for providing indirect employment.

जो मट्ठे, डेयरी, खादी और कुल्हड़ के माध्यम से एम्प्लायमेंट की आपने पोसीबिलिटीज जैनरेट की हैं, मुझे पूरा विश्वास है कि आने वाले दिनों में, आने वाले वॉर्ष में इस सरकार के कार्यकाल के दौरान रेलवे ट्रांसपोर्ट का एक उत्कृष्ट नमूना बनेगी। आपका गांव वालों के प्रति कमिटमेंट था कि आप विलेज ऑन व्हील चालू करेंगे और 6 महीने के छोटे से समय में आपने वह कर दिखाया, इसकी शुरुआत हो गई। यह आपकी प्रतिबद्धता को दर्शाता है, यू.पी.ए. गवर्नमेंट की प्रतिबद्धता को दर्शाता है।

आज जब आपने अनेकों रियायतें दीं, असंगठित कामगारों को, लाइसेंसधारी पोर्टर्स को, वेंडर्स को, फेरी वालों को, स्टाल वालों को, साइकिल स्टैंड वालों को, जो आम आदमी को सामाजिक सुरक्षा के दायरे में लेकर आये, यह एक बहुत प्रशंसनीय कदम रहा है। मैं बधाई देना चाहूंगा कि आपने इस हाउस में और इण्टरव्यू के टाइम पर कमिट किया था कि बेरोजगार युवाओं को निःशुल्क यात्रा करवाएंगे, आपने वह काम चालू किया। डाक्टर होने के नाते मैं धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने डैफ, डम्ब, हैलोफीमिया, हार्ट और कैंसर के पेशेण्ट्स के लिए रियायतें दी हैं। एक सैनिक क्षेत्र से आने के नाते जिस तरह से आतंकवादी गतिविधियों में मारे गये हमारे सैनिकों की विधवाओं को आपने जो सुविधाएं दीं, मुझे खुशी है कि वे सिर्फ भाण नहीं थे, वे सारे के सारे कार्य आज क्रियान्वित हो चुके हैं।

आपने अनेकों लम्बी दूरी की गाड़ियां चलवाई हैं, अनेक गेज परिवर्तन किये हैं। राजस्थान में आप पिछले दिनों पधारे थे और आपने बांदीकुई से आगरा का गेज परिवर्तन का उद्घाटन करके नई ट्रेन की शुरुआत की थी। राजस्थान में अभी बहुत कुछ होना बाकी है। राजस्थान में ट्रेनों की बहुत कमी है। राजस्थान की राजधानी के लिए जो सम्पर्क क्रान्ति गाड़ी चलानी चाहिए थी, उसे चलाना अभी शो है, इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूंगा कि वे राजस्थान में सम्पर्क क्रान्ति ट्रेन को चालू करवायें। मैं विशेष तौर पर ध्यान दिलाना चाहूंगा कि जब से लम्बी दूरी की सुपरफास्ट ट्रेन बढ़ी हैं, जब से ब्रॉड गेज कन्वर्शन हुआ है, उससे लम्बी दूरी के यात्रियों को तो काफी लाभ मिला है, लेकिन जो शार्ट डिस्टेंस ट्रेवलर्स हैं, गांव के लोग हैं, छोटे स्टेशनों पर रहने वाले हैं, पेसेंजर ट्रेन जो आम यात्री को कम दूरी की यात्रा करने के लिए जो गाड़ियां हैं, उनकी कमी महसूस की जा रही है। मैं सुझाव देना चाहूंगा कि आने वाले बजट में आप इन छोटी पेसेंजर ट्रेन्स को बढ़ायें। मैं आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा कि दिल्ली से जयपुर के बीच में कोई पेसेंजर ट्रेन नहीं है और ऐसे टाइम पर ट्रेन है कि लोगों को रात में चलना पड़े। दिल्ली से रिवाड़ी, अलवर, दौसा और बांदीकुई होते हुए एक पेसेंजर ट्रेन की मांग सदैव उठती रही है। मेरी मांग है कि आप एक पेसेंजर ट्रेन उस क्षेत्र में चालू करवायें।

मैं आपका ध्यान इस ओर भी लाना चाहूंगा कि बहुत सी ऐसी सुविधाएं हैं, जिनका हम प्रोपर यूटीलाइजेशन नहीं करते। दिल्ली से ट्रेन चलकर रिवाड़ी तक तो पेसेंजर आती है। दिल्ली से शाम को 6 बजे रवाना होकर 8-9 बजे रिवाड़ी पहुंचती है, उसके बाद सारी रात वह ट्रेन रिवाड़ी पर खड़ी रहती है। मेरी मांग है कि अगर उस सात आर.डी. गाड़ी को बढ़ाकर, जो दिल्ली जंक्शन से 6.30 बजे रवाना होकर 9 बजे रिवाड़ी पहुंचती है, इस गाड़ी को अगर रिवाड़ी से बढ़ाकर अलवर अथवा बांदीकुई तक बढ़ा दिया जाये तो पेसेंजर्स को भी आराम होगा और सुबह वापस वही गाड़ी रिवाड़ी होकर दिल्ली आ सकती है। ठीक इसी तरीके से एक अन्य गाड़ी एक आर.एच. है, जो हिसार से चलकर सुबह 10.30 बजे रिवाड़ी आकर खड़ी रहती है। सारा दिन वह गाड़ी रिवाड़ी में खड़ी रहती है। मेरा निवेदन है कि इस गाड़ी को अगर अलवर या बांदीकुई तक बढ़ा दें तो रिवाड़ी जयपुर मार्ग के उम्र पेसेंजर स्कोप काफी है, इससे लोगों को बड़ी सुविधा मिलेगी। ये ऐसी सुविधाएं हैं, जिनके लिए अधिक खर्च नहीं करना पड़ता। ट्रेन वहां पर खड़ी है, सिर्फ प्रशासन को इसमें कुछ काम करना पड़ेगा। आम तौर पर जब इस तरह की रिक्वेस्ट भेजी जाती है, तो एक ही बात कह देते हैं कि वहां रहने के लिए जगह नहीं है।

मैं अपनी बात समाप्त करने से पहले आदरणीय लालू प्रसाद जी का ध्यान दिलाना चाहूंगा कि पिछले दिनों जब आप अलवर पधारे थे तो आपके स्वागत में आपको अलवर जिले की जनता का अलग-अलग स्टेशन पर अभूतपूर्व ऐतिहासिक जमावड़ा देखने को मिला था। लोगों ने आपसे निवेदन किया था कि राजगढ़ स्टेशन और खैरथाल स्टेशन पर आश्रम एक्सप्रेस को ठहराया जाए। प्रशासनिक अधिकारी सदा कहते रहेंगे कि यह लम्बी दूरी की यात्री गाड़ी है, लेकिन मेरा निवेदन है कि लोगों की सुविधाओं को देखते हुए इस गाड़ी को वहां ठहराने की कृपा करें।

मैंने भिवाड़ी से रेलवे लाइन जोड़ने की बात कही थी। रेल मंत्रालय ने मुझे जवाब दिया कि इसका माइनस 8.5 रिज़ल्ट आता है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि भिवाड़ी बहुत बड़ा कस्बा है, बहुत अच्छा इंडस्ट्रियल टाउन है, वहां एक हजार से अधिक उद्योग हैं, वहां इनलैंड कंटेनर डिपो स्वीकृत हुआ है। आप उसका पुनः सर्वे करवाकर देखें। लालू जी, वह सिर्फ 25 किलोमीटर की छोटी सी लाइन है। अगर आपने वह लाइन दे दी तो मेरा क्षेत्र ही नहीं बल्कि समूचा राजस्थान और उस क्षेत्र के लोगों को बहुत बड़ा लाभ मिलेगा।

मैं समझता हूँ कि मैंने जो थोड़े से सुझाव दिए हैं, उन पर आप अमल करेंगे और रेल विभाग ज्यादा आगे-आगे बढ़ता जाएगा। इन्हीं आशाओं और अपेक्षाओं के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) : माननीय सभापति महोदय, हम रेल की सप्लीमेंट्री डिमांड्स पर बात कर रहे हैं। मैं कुछ प्रमुख बातों की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी। रेल बजट रखते समय, रेलवे का आधुनिकीकरण और रेल की सुरक्षा को प्रमुखता दी जाएगी, ऐसा कहा गया था। आज भी जो सप्लीमेंट्री डिमांड्स रखी गई हैं, उसमें कैपिटल मांग और साथ ही स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड की मांग ज्यादा प्रमुखता से रखी गई है। जब हम सेफ्टी की बात करते हैं, मुझे लगता है कि 5-7 मुद्दों पर प्रमुखता से ध्यान देना आवश्यक होता है जिसमें रेल की पटरी, कोचेज़, ट्रैक सर्किटिंग, सिग्नलिंग सिस्टम, ह्यूमन ऐरर भी एक बात है। स्टेशन पर निर्गम के ज्यादा से ज्यादा मार्ग, पुल-पुलियों का रख-रखाव, पैसेंजर्स की सुरक्षा और सुविधा और प्रोजेक्ट्स की ठीक ढंग से प्लानिंग - इन कुछ बातों पर प्रमुखता से ध्यान देना आवश्यक है। हम स्पेशल रेलवे सेफ्टी के लिए फंड की मांग कर रहे हैं। आज अगर देखें तो कुल रेल पटरी करीब 16,800 किलोमीटर है। उसमें से 5,000 किलोमीटर रेल पटरी जर्जर हालत में है। रेल बजट प्रस्तुत करते समय कहा गया था कि अब आप बेफिक्र होकर रेल यात्रा कीजिए। 5,000 किलोमीटर रेल पटरी जर्जर हालत में है और कहा गया कि बेफिक्र होकर यात्रा कीजिए। डबलिंग की प्लानिंग क्या है, पटरी की सुरक्षा की प्लानिंग क्या है, मालूम नहीं। अभी भी एक अखबार में यहां तक लिखा था कि जहां नई रेल पटरी बिछाई जा रही है, जब वह आपस में जुड़ती है तो उसमें डी-गैसीफिकेशन की बात होती है। वह नहीं होता जिसके कारण कई बार रेल पटरी कमजोर हो जाती है। स्टील इंडिया अथॉरिटी से उस ढंग से बात नहीं की गई। मुझे इसका टैक्नीकल ज्ञान कम है। (व्यवधान)

श्री रघुनाथ झा (बेतिया) : छः महीने में ही सब कुछ बदल गया। (व्यवधान)

श्रीमती सुमित्रा महाजन : हर बात में टोकना आवश्यक नहीं होता। मैं किसी को आरोपित नहीं कर रही हूँ, मैं बात सामने रख रही हूँ और मुझे टोकना पसन्द नहीं है। मैं किसी को नहीं टोकती। (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप चेयर को ऐड्रेस कीजिए। किसी की बात रिकार्ड में नहीं जा रही है।

...(व्यवधान)

श्रीमती सुमित्रा महाजन : सभापति महोदय, मैं आपको ही ऐड्रेस कर रही हूँ।

...(व्यवधान)... *

* Not recorded

सभापति महोदय : आपकी कोई बात रिकार्ड में नहीं जा रही है क्योंकि आप बिना अनुमति के बोल रहे हैं।

...(व्यवधान)

श्रीमती सुमित्रा महाजन : सभापति जी, दूसरी बात कोचेज के बारे में है। हम नयी गाड़ियां चलाने की बात करते हैं। हम लोगों को सुविधा देने की बात करते हैं। सेफ्टी के लिए अच्छे कोचेज भी एक आवश्यक बात होती है। हमारी जो दो कोच फैक्ट्रियां हैं, अगर मैं गलत नहीं हूँ तो वहां सालाना तीन हजार का उत्पादन होता है। इस उत्पादन को भी बढ़ाने की आवश्यकता है। मीटरगेज के कोचेज का निर्माण होना एक प्रकार से बंद ही हो गया है लेकिन इनका उत्पादन बढ़ाने की तरफ कोई भी प्लानिंग मुझे रेल मंत्रालय में नजर नहीं आती। इस कारण चाहे नयी गाड़ियां शुरू करनी हो या तात्कालिक गाड़ियां चलानी हों, उनके लिए कोचेज की कमी है। फिर जो गाड़ियां चलाई जा रही हैं, उनमें कई बार इधर का कोच उधर लगाकर गाड़ियां स्टार्ट की जाती हैं, चलाई जाती हैं। वे कोचेज वापस नहीं आते और यदि आपको 17 डिब्बों की गाड़ी चलानी है तो कई बार कम डिब्बों से उसे चलाना पड़ता है। इस पर हमें जितना ध्यान देना चाहिए, प्लानिंग के साथ हम उस पर उतना ध्यान नहीं देते।

सिग्नलिंग सिस्टम और ट्रैक सर्किटिंग पर जिस प्लानिंग से पैसा देना चाहिए, आवंटन करना चाहिए, उतना आवंटन और खर्चा हमने नहीं किया है। अगर मैं गलत हूँ तो उसका भी एक्सप्लेनेशन मुझे मिले तो अच्छा रहेगा। कई बार जब एक्सीडेंट होते हैं तो उस समय इक्वायरी कमेटी बैठाई जाती है मगर इक्वायरी कमेटी के जो सजेरन्स होते हैं, उनकी जो फाइंडिंग्स होती हैं, उसके अनुसार हमने कभी कुछ प्लानिंग की हो, ऐसी बात सामने नहीं आई।

ह्यूमन ऐरर की बात आती है, तो वह सहन नहीं की जाती। इसके लिए हम एक पर्टिकुलर ट्रेनिंग प्रोग्राम कितना चलाते हैं? कभी छठे-चौमासे में ट्रेनिंग दी तो वह ट्रेनिंग नहीं कही जा सकती। रेगुलर ट्रेनिंग प्रोग्राम ह्यूमन ऐरर कम होने की दृष्टि से हम कितना चलाते हैं, कितने सजेरन्स पर हम ध्यान देते हैं, यह भी देखिये। बेफिक्र से यात्रा करो, यह कहने से यात्रा बेफिक्र से नहीं होती है। उसके लिए यह सब कुछ करना आवश्यक होता है।

पुल-पुलिया का रख-रखाव भी एक आवश्यक बात है। अगर हम देखें तो करीब-करीब एक लाख से ज्यादा रेलवे के पुल हैं जिनमें 51 हजार पुल 100 साल से ज्यादा पुराने हैं फिर भी ये कहते हैं कि बेफिक्र से यात्रा कीजिए। जब कभी एक्सीडेंट होता है और पुल टूटता है तब हम केवल उसकी तरफ ध्यान देंगे या उससे पहले भी ध्यान देंगे, यह एक सोचने लायक बात है।

सभापति जी, अभी छठ पूजा के समय दिल्ली स्टेशन पर स्टैम्पेड हुआ और कई लोग मारे गये। हमें मालूम नहीं कि कितने लोग यात्रा करेंगे, क्या संभावना होगी, उस दृष्टि से मैंने कहा कि सदन से भी बाहर निर्गम ज्यादा सुविधा से उपलब्ध हो। **श्री** (व्यवधान)

सभापति महोदय : सुमित्रा जी, अब आप कन्कलूड कीजिए क्योंकि आपके दल से और भी माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

...(व्यवधान)

श्रीमती सुमित्रा महाजन : मुझे मालूम है। मैं अगर गलत बोल रही हूँ, सब्जेक्ट के बाहर बोल रही हूँ तो आप मुझे टोकिये। **श्री** (व्यवधान)

सभापति महोदय : आपके दल के कई वरिष्ठ नेता बोलने वाले हैं। आपके दल से अभी 14 माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

...(व्यवधान)

श्रीमती सुमित्रा महाजन : सभापति महोदय, मैं केवल सेफ्टी के प्वाइंट का उल्लेख कर रही हूँ। छठ की पूजा में स्टैम्पेड होती है। छठ की पूजा में मंत्री फ्लाइट से जाते हैं। फ्लाइट से जाने में कोई आपत्ति नहीं है क्योंकि उनको सुविधा है लेकिन मैं फ्लाइट से जाऊँ, उससे पहले मेरे जो सामान्य लोग जाने वाले हैं, उनके लिए कुछ सोच समझकर प्लानिंग होती है।

15.29 hrs. (Shri Pawan Kumar Bansal in the Chair)

प्लानिंग की कमी हमें हर चीज में दिखती है। अगर पैसेजर्स को सुरक्षा के नाम पर हम केवल कुल्हड़ दें और उनके लिए कुछ मट्टे की सुविधा कर दें तो यह सुविधा नहीं होती। पैसेजर्स की सुरक्षा भी अपने आप में एक बहुत आवश्यक बात है। इस पर मुझे बहुत ज्यादा कुछ नहीं कहना क्योंकि हम रोज ही पेपर में पढ़ रहे हैं, भुगत भी रहे हैं लेकिन आश्चर्य होता है कि बेफिक्र से यात्रा करो कहने के तुरंत बाद, माननीय सभापति जी, अकेले बिहार में डकैती की इतनी घटनाएं होती हैं—25 मई, 27 मई, 3 जून, 9 जून, 24 जून, 25 जून, समय नहीं है इसलिए मैं इस पर ज्यादा नहीं बोल रही हूँ। मुझे हंसी आती है, जब ये घटनाएं होती हैं और पूछा जाता है तो हमारी भाभी जी, वहां की मुख्यमंत्री कहती हैं कि ऐसा तो दूसरे प्रदेशों में भी होता है।

ऐसा होता है। लेकिन यहां होता है, उसका क्या? तो बोले भाई-भाई की भी तो लड़ाई नहीं मिटती तो डकैतियां कैसे मिटे? कौन सा हम किसको कहां जोड़ रहे हैं और इस प्रकार पैसेजर्स की सुरक्षा न होना, कहीं डकैतियां बढ़ना, इन सबसे मन में कभी-कभी यह भाव आता है कि कहीं ऐसा तो नहीं है कि "सैया भये कोतवाल तो डर काहे का।" कहीं ऐसा तो नहीं हो रहा है। कहीं इसीलिए तो डकैतियां नहीं बढ़ रही है? इसलिए इन चीजों को देखना पड़ेगा।

एक बहुत छोटी सी बात का मैं उल्लेख करना चाहूंगी लेकिन बहुत महत्वपूर्ण बात है। हम अभी सप्लीमेंट्री डिमांड्स की फंडिंग ज्यादा मांग रहे हैं, यह आवश्यक है। लेकिन कई बार ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट्स को प्राथमिकता देने की जो बात हुई थी, उससे पहले नीतीश जी के समय में स्टेट फंडिंग की बात हुई थी कि स्टेट्स को फंड अलॉट करने की कोई पॉलिसी बने। जो ऐसे पिछड़े राज्य हैं, जैसे उड़ीसा है, जहां पर वास्तव में रेल का विस्तार बहुत कम है या मध्य प्रदेश है जहां इलैक्ट्रीफिकेशन से लेकर और मीटर गेज को ब्रॉड गेज में बदलने की व्यवस्था बहुत कम हुई है तो ऐसे राज्यों के लिए पॉलिसी वाइज फंडिंग की बात हुई थी, वह भी हम कारगर सिद्ध नहीं कर पा रहे हैं। लेकिन साथ-साथ ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट्स को प्राथमिकता भी हमें देनी चाहिए। अब मैं इस बात पर आती हूँ कि पैसे का दुरुपयोग कैसे होता है? कोई प्लानिंग, कोई प्रोजेक्ट जो हम बनाते हैं, अगर वह प्रोजेक्ट ठीक समय पर पूरा होता है तो उससे आय भी शुरू होती है। मैं एक ही उदाहरण देना चाहूंगी। उदाहरण तो बहुत हैं लेकिन एक मकसी-देवास-इंदौर-दाहोद, है। यह जो दाहोद है, इसमें ट्राइबल एरिया आता है। इसमें झाबुआ का एरिया आता है। हमारे झाबुआ के मंत्री यहां बैठे नहीं हैं। 1990 में यह प्रोजेक्ट शुरू हुआ था, तब 300 करोड़ रुपये इसकी लागत थी। थोड़ा पैसा देते-देते अभी तक आबंटन इतना कम हुआ है कि केवल मकसी-देवास का ट्रैक हो पाया है। आगे का पूरा काम अभी बाकी है। आबंटन कमी 15 करोड़ रुपये होता है तो कमी 25 करोड़ रुपये होता है। इस साल 15 करोड़ रुपये आबंटन हुआ था। वह कहीं न कहीं डाइवर्ट कर दिया गया। इसलिए आज 300 करोड़ रुपये का वह प्रोजेक्ट 1000 करोड़ रुपये तक चला गया है। यह किसकी गलती से चला गया? क्यों पॉलिसी चेंज होती है? क्यों नहीं ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट्स पर प्राथमिकता के आधार पर ध्यान दिया जाता है? इतना ही नहीं, एक बात और भी मैं कहना चाहूंगी कि जो प्रोजेक्ट थोड़ा भी बन गया है, उसका उपयोग भी हम ठीक से नहीं करते हैं। मुझे सामने दिखता है, इसीलिए मैं बोल रही हूँ। मैं एक गृहिणी हूँ, इसीलिए एक-एक पाई का हिसाब रखती हूँ। यदि मकसी-देवास अगर पूरा हो गया है तो उसका ही उपयोग करना शुरू करना चाहिए। इस रूट पर गाड़ी डाइवर्ट करके चलाना शुरू करना चाहिए, जिसकी हम मांग कर रहे हैं कि इंदौर-भोपाल की गाड़ी उस ट्रैक पर चलायी जाए। पटना गाड़ी अभी दूसरी शुरू हो गई है।

सप्ताह में दो बार चलनी शुरू हुई है। इंदौर-पटना की बात हुई थी कि पहली गाड़ी बाया उज्जैन जाएगी तो दूसरी गाड़ी इंदौर-देवास-मकसी रूट पर जाती है तो रूट शॉर्ट भी पड़ेगा और उस रूट का उपयोग भी ज्यादा होगा। लेकिन गाड़ी शुरू करते समय कहीं कोई घोणा नहीं हुई। इसलिए पहली गाड़ी खाली आती है और जाती है तो 40 यात्रियों को लेकर जाती है। **श्री** (व्यवधान) मैं यह इसलिए कह रही हूँ क्योंकि गाड़ी चली और पूरा खर्चा भी हुआ लेकिन उसका उपयोग नहीं हुआ, दुरुपयोग हो गया। इसलिए मेरा कहना है कि ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट्स को प्राथमिकता दी जाए।

MR. CHAIRMAN : Now, you please conclude.

श्रीमती सुमित्रा महाजन : एक-दो मिनट में समाप्त कर रही हूँ। इसलिए मैं कहना चाहती हूँ कि सुरक्षा पर कोई विशेष प्रयास नहीं किये गये हैं। फ्रैंट चार्ज जो बढ़ा दिये गये हैं, जिसके कारण महंगाई निरंतर बढ़ती जा रही है। लेकिन सुरक्षा पर जितना ध्यान देना चाहिए था, उतना ध्यान नहीं दिया जा रहा है। आप स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड्स अगर मांग रहे हैं और सेफ्टी की जो बातें हैं, मैं कहना चाहती हूँ कि प्रोजेक्ट्स की प्लानिंग ठीक ढंग से होनी चाहिए। ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट्स ठीक से चलें तथा हमारे यहां की कोच फैक्टरी ठीक से चलें। इन बातों पर ध्यान देना आवश्यक था लेकिन इस तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। मैं चाहूंगी कि इस सब बातों पर ध्यान दिया जाए।

MR. CHAIRMAN: No cross-talks please. Order in the House please.

श्रीमती सुमित्रा महाजन : मेट्रो-रेल की जो योजनाएं हैं, यह तय किया गया कि तीस लाख की जहां पर आबादी होगी, वहां मेट्रो-रेल योजना चालू होगी लेकिन अब इंदौर-देवास-प्रीतमपुर सब मिलाकर मेट्रो की तरफ बढ़ रही है। उसकी भी योजना बनाई जाए परंतु हमें आज से ही प्लानिंग करनी चाहिए क्योंकि आगे इतने बड़े शहर में हमारी योजनाओं को चालू करने के लिए जगह नहीं मिलेगी। पहले से ही यह सब होना चाहिए। मैं इतना ही कहना चाहूंगी कि हमें इस पर ध्यान देना चाहिए।

रेल विभाग इतना आसान विभाग नहीं है। स्कूटर पर गांय-भेंस ले जाना शायद आसान हो सकता है। यह तो फिर भी सोच सकते हैं। लेकिन रेल पर सवारी करेंगे, अगर थोड़ा सा पैर फिसल गया तो फिर शरीर कट जाता है, उसमें कहीं कोई बचाव नहीं है। इसलिए स्कूटर पर गांय-भेंस ले जाने जितनी आसान बात रेल विभाग चलाना नहीं है। मैं चाहूंगी कि अगर इन मैजर्स पर ध्यान दिया जाएगा, तभी यह सप्लीमेंट्री डिमांड्स को स्वीकृत करना का फायदा होगा।

सभापति महोदय : इससे पहले कि मैं दूसरे सदस्य का नाम पुकारूँ, मैं एक बात आप सबसे कहना चाहता हूँ। कोई भी सदस्य बोलते समय यह देख ले कि आसन पर अगर अध्यक्ष महोदय बैठे हैं तो अध्यक्ष महोदय सम्बोधन करे और अगर सभापति जी बैठे हैं तो सभापति महोदय सम्बोधन करे, जिससे रिकार्ड में गलत न जाए। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि मेरे पास बोलने वाले सदस्यों की सूची में 40 नाम हैं और इस विषय पर चार घंटे का समय निर्धारित किया गया है। खास तौर पर तीन पार्टियों कांग्रेस, बीजेपी और मार्क्सवादी कम्युनिस्ट पार्टी के सदस्यों से मैं निवेदन करूँगा कि वे कम समय में अपनी बात कहें।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : मैं एक बात कहना चाहता हूँ। सुमित्रा जी हमसे उम्र में बड़ी हैं और राबड़ी जी उनसे छोटी हैं, यह बड़ी हैं। इस लिहाज से वह इनकी भाभी लगेंगी। इसलिए जो इन्होंने कहा उसको या तो प्रोसिडिंग से निकाल दिया जाए या फिर उसमें सुधार किया जाए। ये हमारी बड़ी बहन हैं और वह छोटे भाई की बहू हैं।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : हमें यहां केवल मुद्दे से मतलब है।

श्री लालू प्रसाद : क्या आपकी भाभी नहीं लगेंगी। पूरे देश में जितने भी मुख्य मंत्री हैं, उनमें जो देवी है, वह राबड़ी देवी है। देवी के विषय में आप लोग क्या बोलते हैं, यह सबको मालूम है। (व्यवधान)

सभापति महोदय : मेरे पास पार्टी के हिसाब से लिस्ट है। कोशिश यह होगी कि जितने नाम हमारे पास आए हैं, सभी को बोलने का अवसर दिया जाए। लेकिन मैं आपसे सहयोग चाहूँगा कि कम समय में अपनी बात समाप्त करें।

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) : मेरा भी नाम है।

सभापति महोदय : आपको भी अवसर मिलेगा।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया आपस में बातें न करें, ताकि जो सदस्य बोल रहे हैं, उनकी बात ठीक से रिकार्ड में जा सके।

SHRI T.K. HAMZA (MANJERI): Mr. Chairman, Sir I rise to support the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2004-05.

In this connection, I would like to submit an important aspect. The hon. Minister of Railways must be present in the House. Then, only I can submit my case to him. ... (Interruptions)

There was a proposal for construction of a new railway line from Nilambur through Wynad to Nanjangud. This is connecting three States. The study is already over. But it is kept in abeyance on feasibility question. Now, it has to be considered.

Vellarpatam Terminal is already coming at Cochin. The work has already been started. The importance of Cochin Terminal for passenger services as well as for transporting goods need not be highlighted. It is very important. This route is starting from Karnataka going via Wynad in Tamil Nadu and then coming to Kerala. Therefore, passenger traffic as well as goods traffic has considerably increased. The question of feasibility is not important now. So, I request that it may kindly be considered again.

Apart from that I would like to mention some important aspects with regard to the facilities of the Railways. Our population has increased, but our railway services have not increased in number or in facility. The percentage of railway facilities is not increased in proportion to the increase of population. So, in order to increase the number of trains, it is necessary to have doubling. It is going on in a very slow manner. Wherever doubling has already been effected, the hon. Minister knows that there will be need for two platforms. The newly constructed platforms are not completed and incomplete platforms are there till now. So, there is no roof, no water facility and no other facility. So, it has to be completed.

Such improvements are to be done immediately. Another important aspect that I want to mention here is about the construction of over-bridges. The tendency is to avoid manned level crossings. We have to start the work of over-bridges immediately. Between Calicut and Mangalore there are 12 over-bridges, construction of which was started two years back. I do not know the reason but now it is stopped. That work has to be started again immediately. Yesterday we had a discussion with the Railway Board authorities and they agreed to consider all these things. I request the hon. Minister to take immediate action for such improvements.

Last but not least, I would like to mention some important aspects regarding the facilities in the bogies. The bogies are very very old. I do not know the situation in other places but in Southern India, especially in Kerala, the trains are running with very very old bogies. The same is the situation in Tamil Nadu also. I am sorry to say that we cannot travel in those very old bogies. The condition of platforms also needs to be improved. The water facility is

not there. Cleaning of coaches is not done then and there. The travelling public is facing all these difficulties. Therefore, the hon. Minister of Railways may kindly look into all these matters and consider them.

With these words, I once again support the Demands for Supplementary Grants. Thank you.

श्री रामजीलाल सुमन (फ़िरोज़ाबाद) : सभापति जी, बार् 2004-2005 में रेलवे में केन्द्रीय सरकार के खर्च के लिए अनुदान की पूरक मांगों पर चर्चा कर रहे हैं। सभापति जी, 6 महीने पहले बजट पेश हुआ था और सही अर्थ में अनुपूरक मांगों की आवश्यकता की विवशता इसलिए आ जाती है कि कोई आकस्मिक आवश्यकता आ पड़े। जिन व्ययों की मांग की गयी है वह आकस्मिक नहीं हैं। ऐसा लगता है कि रेल का बजट बनाते समय आपके जो आला अफसरान हैं उन्होंने इसका सही लेखा-जोखा प्रस्तुत नहीं किया। कहां कमी रह गयी, उस पर विचार करने की जरूरत है। इसमें जो 2565.40 लाख रुपये का धन है उसमें से 1028.40 हजार रूपए स्पेशल संरक्षण निधि के लिए मांगा गया है, इस निधि का प्रयोग निर्माणाधीन परियोजनाओं और बिना बारी के अन्य निर्माणों पर खर्च किया जाएगा। माननीया सुमित्रा जी ने कहा था और मैं कोई आलोचना के लिए नहीं कह रहा हूं, मैं विन्न प्रार्थना करना चाहूंगा कि भारतीय रेल मार्गों पर 1.19 लाख पुल हैं और इनमें से 51340 पुल सौ साल से ज्यादा पुराने हैं। इनमें से 386 पुलों को रेल विभाग ने स्वयं खतरनाक बताया है। जो दुर्घटनाएं होती हैं उनमें यह रोना भी रोया जाता है कि पुलों के धंस जाने की वजह से ये रेल दुर्घटनाएं हुईं। हम जब रेल की गति को बढ़ाने की मांग करते हैं, तो जिन पटरियों को लम्बे समय से बदला नहीं गया है, उनके चलते रेल की गति में कैसे बढ़ोत्तरी हो सकती है। इस बात पर जरूर विचार होना चाहिए। मैं समझता हूं कि रेल पटरियों की जर्जर अवस्था को प्राथमिकता के आधार पर ठीक किये जाने की आवश्यकता है। रेल मंत्रालय यह मानता है कि अधिकांश जो दुर्घटनाएं होती हैं वह मानव चूक के कारण होती हैं। चूक का औसत 66.08 परसेंट है। रेलवे एक्सीडेंट्स में पिछले दस वर्षों में 12 हजार लोग मारे गए और 50 हजार लोग घायल हुए। 2003 में कोंकण रेल दुर्घटना हुई और उसमें 50 लोग मारे गए। अभी मत्स्य गंधा ट्रेन दुर्घटना में 26 लोग मारे गए। एक ही स्थान पर दो दुर्घटनाएं हुईं। इस आशय की घटनाओं की पुनरावृत्ति नहीं होनी चाहिए। हम से कहां गलतियां हुईं, कहां प्रयास ठीक नहीं हुआ, मैं समझता हूं कि उस पर निश्चित रूप से विचार करने की आवश्यकता है।

रेलवे की दुर्घटनाओं को रोकने के लिए पिछले वर्षों में देश में 15 आयोग बने और 15 आयोगों में से किसी आयोग की सिफारिश को रेलवे विभाग ने अमली जामा नहीं पहनाया। ये आयोग रेलवे की व्यवस्था को चुस्त-दुरुस्त बनाने के लिए बनाए गए थे लेकिन उनकी सिफारिशों को अमली-जामा नहीं पहनाया गया जबकि इनको अमली-जामा पहनाया जाना चाहिए था। 1998 में पूर्व न्यायाधीन श्री हंसराज खन्ना ने सिफारिश की थी कि रेलवे सुरक्षा फंड बनाया जाए। जब नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे तो 17 हजार करोड़ रूपए का विशेष को बनाया गया। जब रेल मंत्री भाणु देवें तो मैं ऐसा जरूर चाहूंगा कि देश के लोगों की सुरक्षा के नाम पर जो बेशुमार दौलत इकट्ठी करके रखी गई, उनमें से कितना खर्चा हुआ, वह इस पर प्रकाश डालने का काम जरूर करें।

देखने में आता है कि जब कोई दुर्घटना होती है तो ज्यादातर दुर्घटनाओं की जांच रेलवे सुरक्षा आयुक्त करते हैं लेकिन वह रेल विभाग के होते हैं। वह अपनी रपट विभाग को दे देते हैं। मैं चाहता हूं कि कोई विश्वसनीय संस्था जिस की अच्छी साख है, जो रेलवे के अलावा दूसरा कोई तंत्र हो, उसकी मार्फत इसकी जांच करायी जाए।

एक अजीब विरोधाभास है। रेलवे में लोगों की सुरक्षा का काम जीआरपी के हवाले होता है। यह बात सही है कि राज्य सरकार को पैसा रेल मंत्रालय देता है और रेलवे सुरक्षा बल की जिम्मेदारी होती है कि वह रेलवे की सम्पत्ति की सुरक्षा करें। यह अजीब विरोधाभास है। इस तंत्र को मजबूत बनाने की आवश्यकता है। 1990 के दशक में रेलवे में 20 लाख कर्मचारी काम करते थे। उन कर्मचारियों में कुछ लोग सेवानिवृत्त भी हुए। कुल मिला कर रेलवे पर अतिरिक्त भार पड़ रहा है क्योंकि कर्मचारी से वानिवृत्त हो रहे हैं। जिस तरीके से रेलवे में कर्मचारियों की भर्ती होनी चाहिए, उतनी नहीं हुई। मैं समझता हूं कि इस ओर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

लालू जी का अखबारों में दो-तीन बार बयान छपा कि वह भविष्य में रेल को. अबल बनाएंगे और यात्रियों की सुरक्षा करना उनकी प्रथम प्राथमिकता होगी। मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता। इस बात को नापने का सही मायने में जो पैमाना होता है वह आम आदमी का विश्वास और भावना होती है। खेत-खलिहानों और चौराहों में जो बात होती है, वहीं सरकार के किसी विभाग को नापने का सही पैमाना होता है। लालू प्रसाद जी के रेल मंत्री बनने के बाद, यही विश्वास आपको अर्जित करना होगा लोगों को एक तुलनात्मक फर्क दिखायी देगा और उन्हें लगेगा कि रेल मंत्रालय अपना फर्ज पूरा कर रहा है।

श्री रघुनाथ झा (बेतिया) : सभापति महोदय, मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी को हृदय से बधाई देना चाहता हूं। रेल मंत्री बनने के बाद और यूपीए सरकार बनने के बाद रेल विभाग ने सुधारात्मक काम किया, अपनी आमदनी को बिना टैक्स लगाए बढ़ाया और आम लोगों को सुविधा पहुंचाने का काम किया। उन्होंने रेलवे में अनुशासन लाने का काम किया और रेलवे में एक्सीडेंट्स को कम से कम करने का काम किया। हम उनको इसके लिए हृदय से बधाई देते हैं।

MR. CHAIRMAN : Please do not stand in the passage like this. Please do not speak amongst yourselves in the passageway.

श्री रघुनाथ झा : सभापति महोदय, हम लोगो ने समाचार-पत्रों में पढ़ा और देखा है कि स्टेशनों पर जहां माल ढुलाई होती थी, अगर यह ढुलाई 15 टन होती थी तो उसे 10 टन दिखाया जाता था। इससे रेल विभाग को चूना लग रहा था। माननीय रेल मंत्री श्री लालू यादव ने उन जगहों पर खुद पहुंचकर उसकी जांच करने का काम किया और उन्हें पकड़ा। इससे रेल विभाग को फायदा तो हुआ लेकिन इसमें जो अधिकारी लिप्त थे, जिन्होंने रेल विभाग को नुकसान पहुंचाने का काम किया, उनके खिलाफ क्या दंडात्मक कार्यवाही की गई? मैं इस सदन का पहले सदस्य रह चुका हूं। मैंने रेल माफिया राज के बारे में तत्कालीन प्रधान मंत्री को पत्र लिखकर बताया था कि रेल में लूट होती है और रेल को माफिया द्वारा 5000 करोड़ रुपया दिया जाता है जिन्हें रेल मंत्री का संरक्षण प्राप्त है। मैंने इस प्रकरण की जांच के लिये कहा और लिखा लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि एक भी प्रकरण की जांच नहीं की गई। श्री लालू जी ने आते ही उन सब की रीढ़ तोड़ने का काम किया। उस माफियातंत्र को मिटाने का काम किया। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि उन्हें थोड़ा और जोर लगाने की जरूरत है और वे इस काम को करने का कट करें।

सभापति महोदय, बिहार में वर्तमान वित्तीय वर्ष में राष्ट्रीय राजमार्ग पर 32 रेल ओवरब्रिज बनने जा रहे हैं लेकिन जो छूटे हुये हैं, उन की तरफ भी आने वाले वित्तीय वर्ष में ध्यान जाना चाहिये। इनमें नरकटियागंज, मोतिहारी, सुगौली, बेतिया और पूर्णिया प्रमुख हैं। मेरा निवेदन है कि पटना गंगा पुल और मुंगेर गंगा पुल के लिये फंड्स की व्यवस्था की जाये। चूंकि इन से उत्तर और दक्षिण बिहार के करोड़ों लोगों के आवागमन पर असर पड़ता है, इसलिये ये आवश्यक हैं।

सभापति महोदय, कप्तानगंज-सीवान-गोपालगंज होते हुये छपरा और नरकटियागंज-दरभंगा, दरभंगा-जयनगर तक बड़ी लाइन बन रही है। उसके कार्य की रफ्तार में धीमापन है। इन कार्यों में पैसे की कमी है। मैं चाहूंगा कि फेज़-वाइज़ काम चालू किया जाये। इसी तरह एक नई रेल लाइन बहुत दिनों पहले सीतामढ़ी-मुजफ्फरपुर के बीच में बन रही है जिसकी लम्बाई 40-45 किलोमीटर है, इसे शीघ्र पूरा कराया जाये।

सभापति महोदय, पश्चिमी चम्पारण, वगहा, बेतिया, मोतिहारी, शिवहर के जितने सांसद हैं तथा आम जनता के लिये हाजीपुर- बगहा, बेतिया, मुज़फ्फरपुर के लिये कोई ट्रेन नहीं है। अगर रेल मंत्री नई रेल लाइन नहीं दे सकते तो सप्तक्रान्ति एक्सप्रेस ट्रेन को सोनपुर तक बढ़ा दिया जाये और यह सोनपुर से 11 बजे चले जो मुज़फ्फरपुर 12 बजे आ जाये। इससे हम लोगों का बहुत बड़ा कल्याण होगा। इस गाड़ी में 16 डिब्बे हैं। मैंने इससे पूर्व इसके डिब्बों की संख्या 24 किये जाने के लिये लिखा है। इससे आम जनता का भी कल्याण हो सकेगा।

सभापति महोदय, माननीय सदस्य श्री रामजी लाल सुमन अपनी बात कहकर चले गये हैं कि माननीय रेल मंत्री जी ने इस अनुपूरक बजट में 1137 करोड़ रुपये की सहायता की मांग की है। इस में 900 करोड़ रुपया रेल संरक्षा के काम के लिये लगाया है। यह बात माननी होगी कि, रेलवे लाइन और रेल के पुल कोई छः महीने में खराब नहीं हुए हैं। इसलिए उनके लिए 24 हजार करोड़ रुपये की मांग की गई है। अगर इतना पैसा हमें मिल जाए तो भारतीय रेल देश में एक नम्बर पर आ सकती है। (व्यवधान) इसके लिए 25 हजार करोड़ रुपये से ज्यादा धन की आवश्यकता है। अगर यह धन हमें मिल जाता है तो इन कामों को आसानी से किया जा सकता है। इसी तरह से आपने घोषणा की थी कि चरकिया-शिवहर होते हुए सीतामढ़ी तक सर्व कराने और रेल लाइन बनाने की योजना है। इससे उस इलाके के लोगों को बहुत बड़ा लाभ होगा। हम चाहते हैं कि जिस तरह से आपने गरीबों की नब्ज पकड़ने का काम किया है, जिस तरह से आपने रेलवे में गरीबों के हक के लिए खादी पर विशेष ध्यान दिया है। (व्यवधान) आप लोगों के शासन में खादी मर गई थी। वही खादी और हैंडलूम आज पुनर्जीवित होने जा रही है। जिस तरह से आपने रेलों में कुल्हड़ शुरू किया है, उसी तरह से हम लोग चाहते हैं कि हमारे इलाके में बहुत सी सब्जियां और फल होते हैं, वहां जो रेल लाइन जाती है, उसे जल्दी पूरा किया जाए।

इसके साथ ही हमारी एक अन्य मांग यह है कि भागलपुर और दिल्ली के बीच एक नई रेल चलाई जाए। मोकामा, मुज़फ्फरपुर और जमालपुर के जो रेल के कारखाने बंद पड़े थे, उन्हें लालू प्रसाद जी ने चालू किया है, इन सभी कार्यों के लिए हम आपको बधाई देते हैं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

सभापति महोदय : श्री ब्रजेश पाठक जी, आप बोलिये।

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़) : सर, मुझे भी बोलने का मौका दिया जाए।

सभापति महोदय : गोयल जी, ऐसे नहीं होगा। यहां पार्टीवाइज सबके नाम लिखे हुए हैं। मैं बीच में आपको नहीं बुला सकूंगा। अभी मैंने पाठक जी को बुलाया है, आप उन्हें बोलने दीजिए।

श्री ब्रजेश पाठक (उन्नाव) : माननीय सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं आपको धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं कि आपने रेलवे की अनुपूरक मांगों के बजट पर बहुजन समाज पार्टी की तरफ से मुझे बोलने का मौका दिया। लालू जी ने सर्वमान्य जनहित तथा गरीबों से जुड़ा हुआ जो रेल बजट प्रस्तुत किया था, इस रेल बजट पर भाण के समय हमने आपको हार्दिक बधाई दी थी तथा धन्यवाद ज्ञापित किया था। उस समय हमने आपसे अनुरोध किया था कि चाहे बिहार हो, चाहे पूर्वी उत्तर प्रदेश हो, गांव के किसान, गरीब मजदूर रेलों की छतों पर यात्रा करते हैं। आज तक जितने भी रेल बजट प्रस्तुत किये गये हैं, उन सबमें इस सदन में गरीबों और दलितों की बातें की गईं। लेकिन वे हिंदुस्तान के नागरिक आज रेलों की छतों पर यात्रा करते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि उनके बारे में भी आपको सोचना होगा। उनके लिए भी आपको बजट में अलग से व्यवस्था करनी होगी। जो समाज के दलित और पिछड़े वर्ग हैं, उनके लिए हमें ट्रेनों के अंदर कोई व्यवस्था करनी होगी। हिंदुस्तान में दो तरह के रीति-रिवाज नहीं चल सकते - जिसके पास पैसा है, वह रेलों के अंदर बैठेगा और जिसके पास पैसा नहीं है वह रेलों की छतों पर बैठकर धूल, धूप, हवा और दुर्घटनाओं की शिकार होगा।

हमारी दूसरी मुख्य मांग मैं आपके सामने रखना चाहता हूं। हिंदुस्तान में आज रेलवे की जितनी सम्पत्ति है, उसमें से काफी सम्पत्ति पर लोगों ने अवैध कब्जा कर रखा है। गुंडे, माफिया लोग रेलवे की सम्पत्ति पर, घरों और बंगलों पर कब्जा किये हुए हैं। यह सर्वविदित है, यह किसी से छिपा हुआ नहीं है। रेलवे की जमीन पर काम्प्लेक्स और दुकानें बनाई गई हैं, आज उस जमीन पर दुकानें चल रही हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान लखनऊ की चारबाग रैस्ट कैम्प कालोनी की और आकर्षित करना चाहता हूं। उस कालोनी में विधिवत रूप से कोई भी आबंटी नहीं रहता है। सारी कालोनी माफिया और गुंडों के आतंक से त्रस्त है। वहां से सब लोग पलायन कर गये हैं। वहां सिर्फ किराये पर ही लोग रह रहे हैं। हमारी मांग यह है कि इसके लिए हमें बजट में कोई प्रावधान करना पड़ेगा तथा रेलवे की सम्पत्ति को बचाने के लिए हम कौन से उपाय करना चाहते हैं, यह सोचना होगा।

हमारी तीसरी प्रमुख मांग यह है कि रेलवे के जिन कारखानों से राख निकलती है, जिसे कबाड़ बोला जाता है। वह किसी अन्य उपयोग की नहीं होती है। आपने वह कबाड़ और राख देखी होगी। उस राख में बहुत सी ढेर सारी कीमती वस्तुएं जैसे पीतल, तांबा आदि छुपाकर ठेकेदार ले जा रहे हैं। यह सब गोरखपुर के कारखाने में हो रहा है, जो आपके पड़ोस में है। मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूं कि रेलवे की सम्पत्ति को बचाने के लिए माननीय मंत्री जी अवश्य ध्यान देंगे।

आज एक महत्वपूर्ण खबर हिंदू अखबार में छपी है। वॉ 2002 में एक भयंकर रेल दुर्घटना हुई थी। उस दुर्घटना की जांच के लिए कमेटी बनाई गई थी। अन्य कमेटियों की तरह उस कमेटी की रिपोर्ट भी आ गई है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि उस कमेटी की रिपोर्ट कहीं बक्से में बंद होकर न रह जाए। वह दुर्घटना क्यों हुई थी, उसमें उसके कारणों को भी स्पष्ट किया गया है।

16.00 hrs.

उस दुर्घटना में दोगी लोगों को अगर बख्शा गया, अगर उनके खिलाफ कार्रवाई नहीं हुई तो कमेटियों का वही हश्र होगा जैसा पूर्व में होता आया है।

सभापति महोदय, कहने के लिए ढेर सारी बातें हैं। इस बजट में जो मांगे रखी गई हैं, उनका मैं अपनी बहुजन समाज पार्टी की तरफ से समर्थन करता हूं और आपसे

उम्मीद करता हूँ कि हिन्दुस्तान में जो नो जनोपयोगी बजट पेश किया गया है, उस ओर मज़बूती के साथ कदम बढ़ाएंगे। पूरा सदन और पूरी बहुजन समाज पार्टी आपके साथ रहेगी।

SHRIMATI M.S.K. BHAVANI RAJENTHIRAN (RAMANATHAPURAM): Hon. Chairman, Sir, I am grateful to you for the opportunity given to me to present some of my views in relation to the developmental activities of the Railway Ministry of the Government of India.

At the outset, I would record my respect and admiration for my most-revered political leader and mentor Dr. Kalaingar Karunanidhi for the unprecedented 100 per cent victory in the political arena, through his incomparable political acumen and sagacity by which a grand well-knit progressive people's alliance has been brought about.

In the history of economic development of any country, Railways plays a significant role. This is true in the case of our country also. Indian Railways, after nearly fifty years of planning today, commands one of the biggest railway networks in the world. Railways undoubtedly means economic development. Railways is the forerunner in economic development by opening up backward and unconnected parts of the country with the mainstream of the nation. I take this opportunity to record my sense of appreciation for the Railway Ministry headed by hon. Minister Shri Lalu Prasadji for all the initiatives launched by the Railway Ministry all over the country in the recent past.

However, in a vast developing country like ours which is aspiring to become one of the most developed nations in another 10 to 15 years, I have to remind the Government, the needs of different parts of the country are growing. Many long felt needs are pending fulfilment. While satisfaction is getting generated in many aspects, there are still matters of dissatisfaction, which need to be attended to with utmost urgency.

I would like to present before the august House some of my thoughts and observations regarding developmental needs of Tamil Nadu, particularly those relating to my Parliamentary Constituency, Ramanathapuram.

Ramanathapuram District continues to be economically backward for a long number of years. Vast areas remain fallow due to scanty rain. There is hardly any industrialisation in spite of the grandiose five-year plans implemented so far. I am sure, Railways could act as a booster to economic development provided the broad gauge line could be extended up to Rameshwaram.

My Parliamentary Constituency, particularly areas such as Rameshwaram, Dhanushkodi and Pamban, represents the land's end in the south-eastern corner of our country. This region is also in the close vicinity of our neighbouring country Sri Lanka. Therefore, this region is of considerable strategic importance. From this angle, railway development and extension of broad gauge up to Rameshwaram should be accorded the topmost priority.

In this connection, I am happy to inform that the work between Madurai and Manamadurai in my Constituency is getting speeded up. However, progress could be accelerated by ensuring that there is no shortage of funds. I, therefore, take this opportunity to request the honourable Railway Minister and the hon. Minister of State for Railways to release all the funds required with utmost expedition.

I would also like to suggest that an additional project team or a special task force be immediately appointed to accelerate the work relating to extension of broad gauge up to Rameshwaram by strengthening the technical staff arrangement.

Ramanathapuram, being the District Headquarters, and Rameshwaram should have railway stations with most modern facilities. At present, railway stations at Ramanathapuram, Rameshwaram, Paramakudi and Manamadurai are in dire need of a facelift with all the most modern facilities for coping up with increased traffic and consumer satisfaction. Sethu Samudram project is getting organised at a fast pace. The prospective expansion of trade and traffic in our region as a consequence of this project is one more reason why broad gauge expansion up to Rameshwaram should be given top priority. **16.05 hrs.** (Shri Balasaheb Vikhe Patil *in the Chair*)

The present hospital at Mandapam is a single-bed institution with meagre facility. I would urge the Railway Ministry to consider the proposal of constructing a multi-speciality, mega size hospital by the Southern Railways in order to fulfil the long-felt need of adequate and complete health care for the people of this region.

Fishing is a major occupation in Rameshwaram Region upon which thousands of families depend for their livelihood. I would request the Railway Ministry to launch a project for developing the cold storage facilities with the help of modern science to promote fishing industry. I would also request the Railway Ministry to provide vastly increased goods coaches for dispatching fish consignments at concessional rates of tariff.

In this connection, I would like to state that my revered leader, Dr. Kalaignar Karunanidhi has been raising his voice to promote the welfare of the fishermen community in Tamil Nadu, particularly of my region. If the Ministry of Railways could provide all the required facilities, as mentioned by me earlier, it would go a long way to meet the aspirations of the fishermen community.

There are a number of important places of heritage such as Rameshwaram, Devipatnam, Thirupalani, Thiruttaramangai, Erwadi, etc. Pilgrims from different parts of our country visit these areas in large numbers throughout the year. In my region, there is a need for all round development including roads, airways and railways. I would like to suggest that the Railway Ministry should act as a nodal agency in coordination with the Road Transport & Highways Ministry to promote a holistic and comprehensive area development by developing railways, roads and power. In simple terms, I would like to suggest that the hon. Ministers, Laluji, Baaluji and Veluji should come together to chalk out a comprehensive programme for strengthening railways, roads and power. Better and improved roads and well-developed railways would have a mutually reinforcing impact on each other. *Yatri Niwas* should be constructed in Rameshwaram.

As far as Tamil Nadu is concerned, some more broad gauge projects have to be implemented as early as possible, for example, Manamadurai to Virudhunagar and Tirunelveli to Thiruchendur, which is one of the pilgrimage centres. Railway Ministry should concentrate on the above broad gauge projects. One of the most important formations of new railway line is from Puttur to Athipet and Guindy to Sriperumbudur via Poonamalle. Besides this, there is a long pending proposal to connect Chennai Central and Park Station, the survey for which is completed but funds are yet to be sanctioned. So, the Railway Ministry should give more importance to this broad gauge project.

In our country, we have seen Green Revolution, later White Revolution and Blue Revolution, that is called fishing. I take this opportunity to earnestly request the hon. Minister for Railways, Shri Lalu Prasad and the hon. Minister for Road Transport & Highways, Shri Baalu to usher in a Mobility Revolution by strengthening railways and the roads through coordinated efforts and institutional arrangements to bring about a total change in my Parliamentary constituency.

Hon. Chairman and the hon. Minister, I wish to conclude my speech with a reminder. The whole nation has a great admiration for our hon. President, Shri A.P.J. Abdul Kalam. In order to respect that hon. person, the "darling" of the poor people, Shri Lalu Prasad, should give priority to Rameshwaram, which is the birth place of our simple and, at the same time, the most honourable scientist, our President. Thank you once again, Sir.

श्री रघुनाथ झा : सभापति महोदय, मैं आपसे एक ही निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे बजट पर बहस के समय पूर्व से ऐसी व्यवस्था रही है और उदाहरण हैं कि जो माननीय सदस्य अपना भाग लिखित में देना चाहें, वे लिखित में दे सकते हैं। उनका वह लिखित भाग प्रोसीडिंग्स का पार्ट हो जाता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि यदि इस प्रकार की घोणा सदन में चेयर की ओर से कर दी जाए, तो जो माननीय सदस्य लिखित में अपना भाग देना चाहें, वे दे सकते हैं और वह इस सदन की कार्यवाही का हिस्सा बन जाएगा।

सभापति महोदय : यह ठीक है। कई बार यह हुआ है। जो माननीय सदस्य रेलवे के उमर लिखित में अपना भाग देना चाहते हैं, वे मंत्री जी को दे दें।

श्री रघुनाथ झा : सभापति जी, मंत्री जी को नहीं, बल्कि सभा-पटल पर रखे जाते हैं, जो लोक सभा की कार्यवाही का हिस्सा बन जाते हैं। इसलिए मेरा आग्रह है कि मंत्री जी की बजाय सभा-पटल पर लिखित भाग रखे जाएं, यह घोणा आप आसन से करें।

सभापति महोदय : ठीक है। जो माननीय सदस्य लिखकर अपना भाग देना चाहते हैं, वे सदन के पटल पर अपना भाग रख दें। यदि लम्बा भाग हो, तो थोड़ा बोलें और शो भाग को लिखित में सदन के पटल पर रख दें।

श्री अनंत गुदे (अमरावती) : सभापति महोदय, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। भारतीय रेल सारे हिन्दुस्तान में सब लोगों को, सारे समाज को जोड़ने का काम करती है। चाहे रेल बजट हो या सप्लीमेंट्री बजट हो, ज्यादातर सभी माननीय सदस्य रेलवे पर अपना भाग यहां करते हैं, क्योंकि भारतीय रेल एक ऐसी रेल है, ऐसा डिपार्टमेंट है जो हर भारतीय के दिल से जुड़ा हुआ है, इसलिए इसमें सारे मेम्बर्स बोलने के लिए बहुत ज्यादा इंटरस्टेड होते हैं।

माननीय सभापति जी, एक बात देखी गई है कि हर बार नये मंत्री आते हैं, नयी पालिसी बनती है, कुछ नये निर्णय लिए जाते हैं और जब नये निर्णय लिए जाते हैं तो पीछे के निर्णयों को छोड़ दिया जाता है। जब एनडीए की सरकार थी तो एक ऐसा निर्णय लिया गया था कि हम सबसे पहले ऑन गोइंग प्रोजेक्ट को पूरा करना चाहेंगे। रोज नई लाईन की मांग आती है, सदन में नये-नये सदस्य आते हैं और उस प्रकार से अलग-अलग मांग भी होती है। जिन रेलवे मार्गों की कई दिनों से मांग है और वे शुरु भी हो चुके हैं, मंत्री जी का यह काम है कि जिनके ऊपर भारतीय रेल ने पैसा खर्च किया है, वे रेल मार्ग पहले पूरे किए जाएं, बाद में बाकी रेल मार्ग लिए जाएं। लेकिन मैं देखता हूँ कि कई रेल मार्ग बीच में ही छोड़ दिए जाते हैं। ऐसा ही एक अमरावती-नरखेड़ रेल मार्ग है। इसकी 1905 से मांग चल रही है, कई आंदोलन हुए, क्योंकि विदर्भ के लोगों को नागपुर से होते हुए दिल्ली आने के लिए रास्ता ठीक ढंग से नहीं मिलता, इसलिए जो ओरेंज बेल्ट है, वहां से अमरावती-नरखेड़ शुरू हो जाए। मैं 1996 में पहली बार एमपी बना तो हमने इस रेल को शुरू करने की मांग की और उसका काम भी शुरू हो गया। उस पर रेल बजट में राशि भी प्रदान हुई, लेकिन मेरी समझ में नहीं आता कि जो अमरावती-नरखेड़ रेल मार्ग था, 138 किलोमीटर की रेल लाईन थी, उसे बीच में ही काट कर 44 किलोमीटर कर दिया, लालू जी काटने का काम बहुत अच्छा करते हैं। अमरावती से नरखेड़ रेल लाईन 138 किलोमीटर थी, उसे केवल चंदूबाजार तक बनाना है, बाकी नहीं बनाना है। लोगों की अमरावती-नरखेड़ की मांग है, अमरावती, चन्दूबाजार की नहीं है, ये लोग कई दिनों से मांग कर रहे हैं। अगर केवल 44 किलोमीटर की लाईन बनाई तो इससे किसी को फायदा नहीं होने वाला है। इसलिए मैं पुराने बजट में मांग कर रहा हूँ कि लोगों की इच्छा और डिमांड का ध्यान रखा जाए। मैं मंत्री जी से विनती करता हूँ कि अमरावती-नरखेड़ का काम पूरा करें।

सभापति महोदय, रेल मंत्रालय ने एक निर्णय लिया है कि जहां तीन मिनट से कम रेल रुकती है, वहां गुड्स की बुकिंग नहीं होती या गुड्स की डिलीवरी नहीं होती। महाराष्ट्र औद्योगिक क्षेत्र है, ठाणे, कल्याण में बड़ी-बड़ी इंडस्ट्रीस है और मुंबई से सीएसटी, दादर, कुर्ला से निकलने वाली जितनी भी गाड़ियां

हैं, वे ठाणे और कुर्ला में दो-तीन मिनट रुकती है, लेकिन सारी इंडस्ट्रीज ठाणे, कल्याण में हैं। यह निर्णय लेने की वजह से सारे गुड्स की बुकिंग कुर्ला, दादर और सीएसटी में करनी पड़ती है। अगर वहां बुकिंग होगी, वहां ले जाने का जो खर्चा पड़ता है, डिलीवरी होती है, मुंबई महानगर का ट्रेक अलग पड़ता है, ठाणे का अलग पड़ता है, कल्याण का अलग पड़ता है और सबसे बड़ी बात है कि इस वजह से कम से कम 400 कुली, 400 कामगार बेकार हो चुके हैं और रेलवे को भी काफी नुकसान इस वजह से हो रहा है। मेरी मांग है कि आप इसका निर्णय लें कि जहां भी बड़ा इण्डस्ट्रियल एरिया है, जहां गुड्स की ज्यादा बुकिंग होती है, वहां पर चाहे ठहराव 3 मिनट हो या दो मिनट हो, लेकिन वहां पर गुड्स की बुकिंग और डिलीवरी हो। ठाणे में भी यह बात शुरू की जाये।

आज रेलवे के सामने सबसे बड़ी दिक्कत कर्मचारियों की है। सारे देश में कर्मचारी कम हैं, एक समय था कि रेलवे के पास बहुत कर्मचारी थे, लेकिन ट्रेनों कम थीं। आज ट्रेनों बढ़ गई हैं, यात्री सुविधाएं बढ़ गई हैं, यात्री बढ़ गये हैं, लेकिन कर्मचारियों में दिनोंदिन कमी आ रही है। इसका परिणाम यह हो रहा है कि जहां सुविधा यात्रियों को मिलनी चाहिए, वह सुविधा नहीं मिलती है। ट्रेन के आने-जाने की, आवागमन की इन्फोर्मेशन स्टेशनों पर नहीं मिलती है। जहां पर गाड़ी की पोजीशन लेट चल रही है या जल्दी आ रही है, उसकी पोजीशन नहीं मिलती है, इसलिए मेरी एक दरखास्त है कि अगर देश में बहुत बड़ा अनएम्प्लायमेंट है, यहां बेरोजगार बहुत है, बहुत से लोगों की मांग है और रेलवे मंत्रालय कई इस्तहार निकालता है, कई एडवर्टाइजमेंट निकालता है, बड़ी मात्रा में परीक्षा ली जाती है। फरवरी 2003 में, मई 2003 में ली गई परीक्षा के नतीजे अभी तक रेलवे डिपार्टमेंट ने नहीं दिया है। 1-1 साल हो गया, डेढ़-डेढ़ साल हो गया, लेकिन अभी तक परीक्षा नहीं दी। जिन बच्चों ने, जिन विद्यार्थियों ने, जिन बेरोजगारों ने परीक्षा दी है, उनको नियुक्ति क्यों नहीं मिल रही है। क्यों नहीं हम उनको रेलवे में भर्ती कराते हैं और क्यों नहीं हम यात्रियों को सुविधा दे पाते हैं। मेरी मांग है कि अगर यात्रियों को सुविधा देनी चाहिए तो कांट्रैक्ट बेसिस पर दीजिए। रेलवे के यात्रियों को सुविधा मिलनी चाहिए, यात्री सुविधा की मांग करते हैं।

आदरणीय मंत्री जी ने कई घोषणाएं की हैं कि हम कुल्हड़ देंगे, लेकिन हमारे यहां तो कुल्हड़ में चाय नहीं मिलती है। नागपुर बहुत बड़ा स्टेशन है, वहां कुल्हड़ नहीं मिलता है, न खादी का बैडरोल मिलता है। जो सुपरफास्ट ट्रेन हैं, उनमें अच्छे लोग, अच्छे व्यापारी, अच्छे सिटीजन ट्रेवल करते हैं, यात्रा करते हैं, वहां की सुविधा भी 6 महीने में बहुत बेकार हो गई है। उनमें खाना अच्छा नहीं मिलता है, पेण्ट्री अच्छी नहीं है, राजधानी एक्सप्रेस में जो सुविधा मिलनी चाहिए, वह ठीक ढंग से नहीं मिलती है। अगर कम्प्लेंट कराना चाहें तो कम्प्लेंट बुक नहीं मिलती है। कई बार आप उनको कहें कि सजेशन बुक दीजिए तो सजेशन बुक

नहीं मिलती है। जो सुविधाएं राजधानी एक्सप्रेस में मिलनी चाहिए, वह दिनोंदिन कम होती जा रही हैं, जो बोगी में इन्फोर्मेशन मिलती थी, वह इन्फोर्मेशन मिलनी बन्द हो गई है। जो गाने बजते थे, वे गाने बजने बन्द हो गये हैं। मुझे समझ में नहीं आता कि हर बार पालिसी चेंज करने की जरूरत क्या है। अगर सही मायने में यात्रियों को आप सुविधा देना चाहते हैं, अगर हम खाना नहीं देना चाहते हैं तो टिकट में किराया कम कर दीजिए, खाना बन्द कर दीजिए, लेकिन अगर देना चाहते हैं तो ठीक तरह से यात्रियों को सुविधा मिलनी चाहिए ताकि उनका सम्मान हो, उनकी पूरी तसल्ली हो कि इस प्रकार की सेवा रेलवे को देने की व्यवस्था करनी चाहिए, नहीं तो 5-6 महीने में बहुत बड़ी गलतियां हो रही हैं।

मैं ज्यादा मांग नहीं करूंगा, लेकिन जो रेलवे के लिए जरूरत है और जो हम कर सकते हैं, वह करना चाहिए। एक ध्यानेश्वरी एक्सप्रेस चलती है, जो हावड़ा से कुर्ला आती है। यह डीलक्स एक्सप्रेस है, पूरी गाड़ी ए.सी. है। मेरी छोटी सी मांग है कि इसको कुर्ला पर स्टाप न करते हुए सी.एस.टी. भेजा जाये। जो हावड़ा से चलकर कुर्ला पर रुकती है, उसे कुर्ला पर न रुकाते हुए सी.एस.टी. भेजा जाये। वहां से बड़े व्यापारियों ने और पोलीटीशियंस ने इस ट्रेन की बहुत दिनों से मांग की है। सेगाव एक बड़ा स्टेशन है, वहां गजानन महाराज का बड़ा मंदिर है, सारे देश के लोग वहां पर आते हैं। तिरुपति में भी सारे देश के लोग जाते हैं तो तिरुपति सेगाव वाया शेगाव, अकोला, बडनेरा होते हुए जानी चाहिए या तिरुपति भुसावल यह नई ट्रेन शुरू की जाये तो मुझे लगता है कि सारे देश के लोगों की अच्छी मांग पूरी हो सकती है।

आपका धन्यवाद, समय देने के लिए मैं आपका आभारी हूँ।

SHRI K.V. THANGKABALU (SALEM): Thank you, Mr. Chairman. Today we are discussing the Supplementary Demand for Grant, Railways.

We feel proud of the dynamic leadership of Shrimati Sonia Gandhi, the UPA Leader and the Implementation Committee Chairman of the UPA Government. I congratulate the Prime Minister Dr. Manmohan Singh, our Railway

Minister Shri Lalu Prasad, the Minister of State for Railways, and the officials of the Ministry of Railways for the important task that they are undertaking in this country.

The Railways is one of the lifelines of our nation; irrespective of caste, creed and other aspects, everyone uses this. It is the link between the people of the South and the North, East and the West. Not only the rich and poor, but also all sections of the society are travellers in this system. The system is one of the very important factors in our lives. This system is one of the largest in the world.

In this Railway Budget, the Minister Shri Lalu Prasadji has had a remarkable thinking; he provided happier mood to all sections of the society at the time of presentation of the Budget. Now, he has come forward with a Supplementary Budget.

I represent the State of Tamil Nadu under the dynamic leadership of the UPA Chairman in Tamil Nadu, Dr. Kalam. Under his leadership, we gave 40 Members of Parliament to this Government and to this august Body. On behalf of the Tamil Nadu leaders and the Members of Parliament from Tamil Nadu, I would say that in this Budget, Tamil Nadu was not represented fairly well. An amount of Rs. 209 crore was allocated; and this is insufficient in terms of volumes and area which has contributed a major advantage to the Government.

Sir, you also represent backward sections of society as a leader; and Tamil Nadu is the most backward State in terms of Railways today. The Members of Tamil Nadu, irrespective of party lines, have repeatedly made requests. All of us

made a fervent appeal to the Minister by way of a personal letter written by the UPA Leader, Dr. Kalam, requesting that the Railways may implement the projects at the earliest for the welfare and development of the State of Tamil Nadu. The first and foremost of the requests is with regard to the long-pending issue of sanctioning of Salem Railway Division. This is one of the aspirations of the people of Tamil Nadu for the last 40 years.

No additional Division was given to the State of Tamil Nadu. Sir, the Salem Railway Division – consisting of Salem, Erode, Coimbatore, Namakkal, Dharmapuri, Vellore, Tiruvannamalai, Cuddalore, Villupuram – involves about ten districts. There is no railway Division in this area. We have to go to Palghat, the other end of Kerala. We have personally come and represented to you about this need-based railway Division. During the previous Government, the then Railway Minister made about seven Divisions. We are now asking for only one Division in the whole of Tamil Nadu. This request is made by our Leader as well as by all the UPA Leaders. I earnestly appeal to you - to honour your commitment to our Leader - to please announce the creation of this Division, at the time of your reply today, as this is the immediate necessity for the State of Tamil Nadu.

With regard to gauge conversion Salem-Virudhachalam area has been marked and for this an amount of Rs.169 crore was to be allocated, but in the Budget an amount of Rs.25 crore only has been allocated. It is a very meagre amount. Instead of allocating Rs.169 crore, for the last two or three years a very meagre amount has been allocated for this. How long will it take for the remaining area to be completed? At least in the coming Budget, I request you to see that the entire area of Salem-Virudhachalam broad gauge line is completed at the first instance.

Secondly, Sir, Villupuram-Kumbakonam, Tanjavur-Thiruvavur-Nagore (Nagore is one of the famous pilgrimage centres), Tuticorin-Tirunelveli-Thenkasi, Madurai-Dindugul-Palani-Pollachai-Coimbatore-Pollachai-Palghat, Madurai-Bodi, Tirunelveli-Tiruchendur and Karaikal-Nagore are the immediate need of the State. As regards gauge conversion, we have requested you time and again. Our State has not been given full quota. Of course, we have a Minister of State, Shri Velu. I request Lalu ji to give him full importance and patronage so that Tamil Nadu State is given weightage in the Railway Ministry.

With regard to new lines to Tamil Nadu, we have presented a memorandum to you. Salem-Namakkal-Karur project is being delayed for want of funds as also for want of direction. The officers over there are sleeping over the files. They are not taking any action. A number of court cases are pending in this area and they are not able to complete it. The farmers who have given their lands to the Railway Board are not getting the compensation at the earliest time....(Interruptions) Sir, I represent 40 Members of Tamil Nadu. I am speaking on behalf of my Party.

Dindugul-Sabarimalai line is one of the important areas. A lot of pilgrims go from Tamil Nadu to Sabarimalai. The other important lines are: Palani-Samraj Nagar via Dharapuram, Sathiyamangalam, Taramani-Mamallapuram-Pondicherry-Cuddalore, Tindivanam-Arcot-Arni, Gudiyattam-Pernampet-V.Kotta-Kolar- Bangalore (This is the additional linkage from Tamil Nadu to Bangalore), Dharmapuri-Morappur, Dharmapuri-Krishnagiri, Jolarpet-Sengam-Tiruvannamalai-Tindivanam, Tanjavur-Ariyalur, Bangalore-Sathiyamangalam, Bodinalkanur-Kottayam (Another line from this part to Kerala) and Madurai-Tuticorin (via Aruppukkottai). These are the new lines we have

asked for and your support is very much required for this.

Sir, the other aspect that I wish to mention is about the ROBs and the RUBs. We, the forty MPs from the State of Tamil Nadu, had submitted 13 projects. I would particularly like to make a mention of the the ROBs at Muthampatti (Valapady) – Ayodyapattinaw – Sivathapuram and Mulluvadi Gate, Salem. In my constituency there is an on going proposal by the Government of India to build a ROB at Omalur with support from the Railway Ministry. The Railway Board awarded the contract two years back to a contractor who is now absconding. He is not willing to do the job and instead is trying to extract more money from the Railway Board. We have made an appeal to the Railway Board about this but of no avail. It seems there is a collusion between the officials of the Railway Ministry and the contractor. I charge the officers in charge of that project in that area that they are colluding with the contractor of the project and are delaying it for the last two years. I would like to request you to look into the matter and take immediate steps in the matter including suspending or even removing them from the approved list of contractors of the Ministry and implement it through another contractor.

Sir, I would like to make a mention of the projects relating to the ROBs here pending to be implemented in Tamil Nadu.

1. Railway Gate 1-8/3436, L.C. 2-9/2426 near Villivakkam.
2. ROB connecting Stanley hospital and RSRM hospital at L.C. 5/PP7-9 at Royapuram.
3. ROB at Jolarpet.
4. ROB at Erode, near old bus stand.
5. ROB at Tanjavur – Nagapattinam Road and Tanjavur – Pattukkottai Road.
6. ROBs at Vandaloor – Singaperumalkoil – Chengalput – Madurandagam – Kanchipuram.
7. ROB at Katpadi – Tiruvalam – Ranipet Road.
8. ROB at Kurichi – Vilankurichi – Avarampalayam – Peelamedu in the Coimbatore district.
9. ROB at Madurai Ellis Nagar (Periyar Bus stand).

Sir, these are the ROBs we had requested for. The hon. Minister was kind enough to sanction one at Erokayam. On every occasion, the Railway Ministry is asking the State Government to submit 50 per cent of the cost of construction of the ROBs. The hon. Railway Minister had been kind enough to announce during the discussion on the Budget that such financial burden on the State Government would be reduced. I would like to request you to do away with this system of the State Government providing financial support for completion of such projects by the Railways once for all. It should not only be made for the State of Tamil Nadu but it should be made a policy to be followed for the entire country.

MR. CHAIRMAN : You have already taken 15 minutes.

SHRI K.V. THANGKABALU : Sir, I would like to make a submission in regard to the BG lines.

MR. CHAIRMAN: The hon. Railway Minister cannot give everything for Tamil Nadu.

SHRI K.V. THANGKABALU : Sir, we had requested for the BG lines in the following routes:

1. Chennai – Trichy – Madurai – Tirunelveli – Kanyakumari.
2. Coimbatore – Irugur
3. Tiruvallur – Arkonam 4th line
4. Athipattu – Gummidipoondi 3rd line
5. Salem – Bangalore 11th BG Line.

In regard to the extension of Railway routes, I would like to request the hon. Minister to consider extension of the Jolarpet – Erode Passenger train up to Tirupati and also the Chennai – Hyderabad – Chennai – Jodhpur and Trichy – Howrah up to Madurai. Salem – Hettur.

We also requested for stoppage of the West Coast Express at Coimbatore, Tirupur and Tirupattur (Vellore). This is very important for the people of the region. You have done this. Thank you.

Sir, we also made a request for setting up of a Railway Metallic Steel Scrap Re-rolling Mill at Katpadi. This is one the felt-need of the people of this area.

The other point I wish to mention is about the use of cloth manufactured by National Textile Corporation in the Railway Department. I would like to congratulate the hon. Minister for having ordered the use of *khadi* in the Railways. You have implemented the ideas of the Gandhian thoughts. As a Congressman and also on behalf of the people of Tamil Nadu, I would like to congratulate you once again for this. I would also like to request you to consider acquiring about 40 acres of land belonging to the NTC near Coimbatore Railway Station for the expansion of the Railway Station.

Finally, I would like to request you for the upgradation of the Tirupur railway station, as a model railway station.

Finally, I request you to make Salem, which is the steel city of Tamil Nadu as a model station. It is not properly looked after now. If it is made as a model station, the people will have the benefit of this station.

On behalf of all the 40 MPs of Tamil Nadu, I request the hon. Minister to kindly intervene and come forward to start processing the proposals submitted by us, through the UPA leader of Tamil Nadu, Dr. Karunanidhi, at the earliest and support the claims of Tamil Nadu.

श्री लालू प्रसाद : सभापति महोदय, मेरा एक अनुरोध है कि जो माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं और अपने सुझाव देना चाहते हैं, उनकी संख्या काफी है। हम उनकी बातों को सुनना चाहते हैं इसलिए इस पर जवाब देने के लिए रात को 10 बजे का समय तय कर दिया जाए। इस बीच में हमारी केबिनेट की मीटिंग भी है, वहां भी मुझे जाना है। इसलिए सदन की राय ले ली जाए कि उसके पहले जो माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं वे बोल लें। वैसे मैं रात को 11 बजे या 12 बजे भी जवाब देने के लिए तैयार हूँ।

सभापति महोदय : नौ बजे के दरमियान सभी सदस्य अपना-अपना भाग समाप्त कर लें, फिर उसके बाद जवाब हो जाएगा। वैसे मुझे नहीं लगता कि इतना समय लगेगा।

श्री लालू प्रसाद : नौ बजे का समय तय कर लें। लेकिन ऐसा न हो कि सदस्य बोलें और फिर चले जाएं। बाद में अकेले हम ही रह जाएं।

सभापति महोदय : यह भी सही बात है। जो माननीय सदस्य हाउस में रहेंगे उनकी मांगों को रेल मंत्री जी ध्यान में रखेंगे इसलिए सभी माननीय सदस्यों से अनुरोध है कि वे हाउस में रहें।

श्री पारसनाथ यादव (जौनपुर) : अगर हाउस देर रात तक चलेगा तो फिर भोजन की भी व्यवस्था होनी चाहिए।

सभापति महोदय : भोजन की व्यवस्था भी होनी चाहिए।

श्री लालू प्रसाद : जो माननीय सदस्य देश के लिए और अपने क्षेत्र के लिए सुझाव दे रहे हैं, हम उनको भूखे नहीं रखना चाहेंगे इसलिए भोजन की भी व्यवस्था कराएंगे।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य लक्ष्मण सेठ जी ने अपना भाग सदन के पटल पर रखा है और उसे पार्ट आफ प्रोसीडिंग माना जाएगा। उसके बाद माननीय सदस्य इलियास आजमी जी ने भी अपना भाग सदन के पटल पर रखा है और उसे पार्ट आफ प्रोसीडिंग माना जाएगा।

*SHRI LAKSHMAN SETH (TAMLUK): Sir, I table to the floor of House today to draw your kind attention to the matter of most public importance for your kind favourable consideration.

New line from Nandakumar over Tamluk Digha line to Haldia instead of doubling Panskura Haldia line from Tamluk. New line as proposed by me is only 25 k.m. whereas doubling of Panskura to Haldia from Tamluk will be about 45 k.m.

Earlier booking of bettel leaves was done from Mechada Station Panskura and Howrah Station directly to destination. But recently Railway Board has started re-booking system in intermediaries station which has resulted heavy burden of double charges on the head of bettel leaf growers.

In my Tamluk parliamentary constituency about 5 lakh growers maintain their livelihood by cultivation of bettel leaves. In addition to that again Railway Board has increased tariff on goods.

Therefore, I would request you to withdraw re-booking system at an early date.

Mechada station is nearest station to Tamluk District Headquarter of newly created Purba Medinipur. Mechada is also gateway to Haldia which is leading industrial hub of our country. South Eastern Railway mobilises about 50 per cent revenue from Haldia.

South Eastern Railway has informed me that stoppage of Express trains is not possible at Mechada station as its platform is not adequate to accommodate express trains. This constraint can be overcome by extending platform and signalling system.

So, I seek your favourable consideration for the above.

Only two time local trains are running between Haldia and Howrah. I would request you to increase more local trains between Haldia and Howrah.

More and more industries are coming in Haldia. But there is inadequacy of railway yard. Please intervene in this matter.

*Speech was laid on the Table.

*श्री इलियास आजमी (शाहाबाद) : महोदय जी, मैं रेल की अनुपूरक मांगों का समर्थन करते हुए चंद बातें रखना चाहता हूँ।

रेल बजट के भाग में माननीय रेल मंत्री ने कहा था कि गोला गोकर्ण नाथ से मोहम्मदी होकर शाहजहांपुर तक नयी लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण अघटन किए जा रहे हैं।

महोदय, मुझे विश्वास है कि लालू जी ने संसद में कह दिया तो उपरोक्त सर्वेक्षण हो रहा होगा, परन्तु अभी तक मौके पर सर्वे करने वाले नहीं पहुंचे हैं।

मेरा रेल मंत्री महोदय जी से विशेष अनुरोध है कि सर्वेक्षण टीम मौके पर जल्द से जल्द भेजने की कृपा करें ताकि जनता, जो आपकी घोषणा से आस लगाये बैठी है, उसे भी लगे कि हमारे लालू जी पूरी ताकत से जनता के हितों के लिए तेजी से कार्य कर रहे हैं।

मेरा यह भी अनुरोध है कि सियालदा जम्मू तवी एक्सप्रेस, जो आझी शाहाबाद में डाउन साइड ही रुकती है, अप साइड की सियालदा नहीं रुकती, आझी शाहाबाद में डाउन की भांति अप सियालदा भी रोकने का आदेश दिया जाये ताकि जनता को सुविधा हो सके।

*Speech was laid on the table.

*SHRI PRAKASH PARANJPE (THANE): Sir, the Railway Board unilaterally has taken a decision not to book parcels on any train which is not halting for more than 3 minutes on any station.

This decision has incurred a heavy loss of revenue to the Railway and this decision has compelled all the business community to go for road transport which is causing them more expenses and delay in supplying the goods at several places.

This decision has affected all the concerned people or business men in the entire country.

In this regard, I have written a letter to the Chairman Railway Board on 2nd September giving details of the losses and additional expenditure on this farmers community.

My Constituency (Thane in Maharashtra) is the second largest of our country and having the largest small scale industrial belt of Asia. Sir, because of this unilateral decision no parcels are booked for Kalyan and Thane stations in Maharashtra and everybody has to book the parcels either for Kurla or Dadar in Maharashtra. Sir, Kurla Junction and Dadar are coming in Mumbai Corporation. So when the parcels are delivered there Bombay Corporation is imposing Octroi duty on these parcels. When the business men has to bring these parcels from Kurla or Dadar to Thane or Kalyan both being the Corporation area people have to pay again Octroi duty to these Corporations. This is causing double tax on the same goods which is incurring additional expenditure to these people.

Stoppage of booking of parcels is affecting adversely. As far as perishable goods are concerned, the fresh vegetables and the milk products which are perishable are causing adverse affect on their durability. This decision of Railway Board is also creating unemployment on the stations. As on today more than 200

loading – unloading workers have lost their jobs due to this unilateral decision of Railway.

I will through you, request the hon. Railway Minister to take prompt and immediate action and direct the Railway Board to withdraw the unilateral decision taken by them.

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर) : सभापति महोदय, रेलवे की 2004-2005 की अनुपूरक मांगों पर चर्चा करने के लिए आज हम सब एकत्र हुए हैं। भारतीय रेलवे पर हमें निश्चित ही गौरव की अनुभूति होती है। कुछ समय पहले हमने भारतीय रेलवे की 150वीं जयंती मनाई थी। उस वॉ इस क्षेत्र में बहुत कुछ करने के लिए इसी सदन के माध्यम से एक संकल्प भी लिया गया था। उस समय भी जो सबसे बड़ी चिंता हमारे सामने थी वह रेलवे के क्षेत्र में सुरक्षा और संरक्षा से जुड़ा हुआ महत्वपूर्ण मुद्दा था।

दुर्भाग्य का विषय है कि जिस भारतीय रेल को हम भारतीय जीवन पद्धति की लाइफ लाइन कहते हैं, उस लाइफ लाइन को पिछले कुछ समय से आजादी के बाद से अक्सर हमने देखा है कि जिस क्षेत्र विशेष का रेल मंत्री बनता है, उस क्षेत्र में ही रेलवे की अधिकांश परियोजनाएं गईं। आज उसका परिणाम यह हुआ कि पूरे देश के अंदर रेलवे के क्षेत्र में विकास का जो समानुपात होना चाहिए, उसकी जगह क्षेत्रीय असंतुलन की स्थिति पैदा हो गई है।

पिछली बार जब रेलवे बजट पर चर्चा करने के लिए हम एकत्र हुए थे, उस समय मैंने कहा था कि रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया था, उसमें पूरी तरह से राजनीतिक संकीर्णता देखने को मिली थी।

महोदय, भारतीय रेल ने उत्तर से लेकर दक्षिण तक और पूर्व से लेकर पश्चिम तक भारत को जोड़ने का कार्य किया था और वह समता और एकात्मकता का प्रतीक बन चुकी है। सम्भवतः लालू जी के रेल मंत्री बनने के बाद उस समता और समरसता में कमी आई है। आज भारतीय रेल, भारतीय रेल न रहकर लालू मेल बनकर रह गयी है। **â€¦(व्यवधान)**

MR. CHAIRMAN : He is becoming a brand now.

योगी आदित्यनाथ : सभापति जी, मुझे बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि आज जो सप्लीमेंटरी डिमांड यहां प्रस्तुत की गयी हैं उसमें जो चैप्टर रेलवे संरक्षा और सुरक्षा का है, उसका अनुपात जो यहां दिखाया गया है, उस पर आप एक बार नजर डालें तो ऐसा लगता है कि माननीय रेल मंत्री भारत के रेल मंत्री न रहकर मात्र बिहार के और माननीया राबड़ी देवी के रेल मंत्री बनकर रह गये हैं। **â€¦(व्यवधान)** अधिकतर उन्होंने बिहार की योजनाओं को ही इसमें लिया है। **â€¦(व्यवधान)**

सभापति महोदय : उनके तो है ही, आपको क्या आपत्ति है।

â€¦(व्यवधान)

सभापति महोदय : स्वामी जैसी बात करें, अच्छा लगेगा।

â€¦(व्यवधान)

SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL): Sir, it should be expunged. **â€¦(Interruptions)**

MR. CHAIRMAN : Do not worry, we will examine it.

...(Interruptions)

योगी आदित्यनाथ : इसके कारण बिहार के बारे में सोच में कमी आई है। बिहार की लड़कियां उत्तर प्रदेश में ब्याही जाती हैं लेकिन उत्तर प्रदेश के हित के बारे में माननीय रेल मंत्री जी कभी नहीं सोचते हैं। हो सकता है कि उत्तर प्रदेश के मुख्यमंत्री जी से इनकी राजनैतिक वैमनस्यता होगी, राजनैतिक दुश्मनी होगी लेकिन हम लोगों से किस बात की वैमनस्यता है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि अगर दिल्ली का सफर रेल से पूरा करना हो तो उत्तर प्रदेश को इग्नोर नहीं किया जा सकता है लेकिन माननीय रेल मंत्री जी बार-बार यही त्रुटि किये जा रहे हैं। उत्तर प्रदेश की एक भी योजना इस सप्लीमेंटरी डिमांड में नहीं आई है जबकि इस देश की जनसंख्या का पांचवां भाग उत्तर प्रदेश के अंदर निवास करता है। उसके बावजूद भी उत्तर प्रदेश की जिस प्रकार से उपेक्षा हो रही है और माननीय रेल मंत्री जी भारत के रेल मंत्री न रहकर केवल कूप मंडूक बनकर रह गये हैं, बिहार के बनकर रह गये हैं और हमें उस पर आपत्ति है और हमारी आपत्तियों को यहां पर दर्ज किया जाए।

पिछली बार भी हम लोगों ने कहा था और आज फिर कहते हैं कि माननीय रेल मंत्री जी विकास के प्रति कितने गंभीर हैं, यह बात पिछले 6 महीने की रेल दुर्घटनाओं से और रेलवे की संरक्षा और सुरक्षा में लापरवाही से साफ नजर आती है। जितनी डकैतियां रेलवे में पड़ी हैं, रेल मंत्री जी यात्रियों की सुरक्षा के प्रति कितने गंभीर हैं, और जो सुविधाएं रेल यात्रियों को दी जानी चाहिए, उन्हें देखने से उसका साफ पता चलता है। यह बात दर्शाती है कि भारतीय जीवन-पद्धति और भारत की लाइफ-

लाइन इस रेल को हम कहां ले जा रहे हैं। कांग्रेस के सांसद महोदय, जिन्होंने अनुदान की मांगों पर बहस प्रारम्भ की थी उनकी बातों को सुनकर मुझे लगता है कि अगर कांग्रेस के भाइयों को लालू जी इतने ही पसंद हैं तो क्यों नहीं लालू जी को प्रधान मंत्री बना देते हैं। (व्यवधान) जैसे रेलवे को लालू जी लालू मेल बनाकर चला रहे हैं। (व्यवधान)

SHRI S.K. KHARVENTHAN (PALANI): Sir, it should be expunged. ...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: There is nothing unparliamentary. What is wrong in that?

...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : The Congress will decide about it. The UPA will decide about it. Why are you worried about this issue?

...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Do not compare him with Kancheepuram now. Please sit down.

योगी आदित्यनाथ : अगर मैं डिमोशन कर रहा था, इनको परेशानी हो रही थी, अब प्रमोशन कर रहा हूँ तो इनको परेशानी है। अगर मैंने गाड़ियों को बिहार तक ले जाने की बात कही तो इनको बुरा लगा। अगर मैं कहता हूँ कि इनको प्रधान मंत्री बना दिया जाए तो भी इनको बुरा लगा।

अभी संसद सत्र प्रारम्भ होने से पहले माननीय रेल मंत्री जी ने बार-बार कहा था कि माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं होगी लेकिन संसद सत्र प्रारम्भ होने से कुछ दिन पूर्व माल भाड़े में अचानक काफी वृद्धि की गई जिस का असर देश के किस वर्ग पर पड़ेगा? देश में मंहगाई बढ़ेगी। रेल माल भाड़े में वृद्धि होने से मंहगाई पर असर पड़ेगा और निम्न आय वर्ग और मध्यम आय वर्ग इससे बुरी तरह प्रभावित होने वाला है। कल ही देश के सभी रेलवे स्टेशनों पर जितने भी कुली काम करते हैं, उन सब ने अपनी मांगों के लिए आन्दोलन किया था। रेल मंत्री बनने के बाद लालू जी ने कहा था कि हम उस तबके के बारे में सोचेंगे। क्या 6 महीने में यही सोच थी? आज उन कुलियों को भी आन्दोलन करके सड़कों पर उतरना पड़ा। उनकी वाणिज्यिक मांगों के बारे में 6 महीने में कोई सहानुभूतिपूर्व विचार क्या रेल मंत्री या रेल मंत्रालय द्वारा नहीं हुआ?

इसके अतिरिक्त छठ पूजा के दौरान नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर जो दुर्घटना हुई, वह बहुत दुखद थी। एक सस्ती लोकप्रियता हासिल करने के लिए हम किस हद तक फैंसले करते हैं, यह उसकी जीता-जागता उदाहरण है। नई दिल्ली रेलवे स्टेशन में उस दौरान जो भगदड़ मची, उसके बाद जो निर्दोष लोग मारे गए, उनकी कौन भरपाई करेगा, किस की जवाबदेही तय करेंगे? पिछली बार यह तय हुआ था कि रेलवे की फालतू भूमि का वाणिज्यिक उपयोग किया जाएगा। वाणिज्यिक उपयोग के क्षेत्र में कितना काम अब तक हुआ है, मैं समझता हूँ कि उस दिशा में कोई सोच पैदा नहीं की गई। बहुत सी जगहों में रेलवे की भूमि पर अवैध कब्जा है। स्थानीय नगर निगम, नगरपालिका या स्थानीय पालिकाओं या राज्य सरकार की एजेंसियों के साथ इस बारे में बातचीत हो तो रेलवे से जुड़ी भूमि का बेहतर उपयोग होगा और बहुत से लोगों को रोजगार देकर आगे बढ़ाया जा सकता है। इससे रेलवे की इनकम बढ़ेगी और उस भूमि का बेहतर उपयोग किया जा सकता है लेकिन उस दिशा में कोई सोच अब तक पैदा नहीं की गई है।

देखने को मिला है कि पूर्वोत्तर रेलवे की कई ट्रेनें समय पर नहीं आ रही है। वे 10-12 घंटे लेट आती हैं।

MR. CHAIRMAN: How much time will you take? We have a number of other speakers here to speak. Already, you have exhausted ten minutes.

योगी आदित्यनाथ : सभापति महोदय, मैंने अभी भाण शुरू किया है।

सभापति महोदय: आपको बोलते हुए दस मिनट हो गए हैं। आपकी पार्टी के बाकी लोग बोल नहीं पाएंगे।

योगी आदित्यनाथ : मैं कह रहा था कि वे अधिकतर लेट चलती हैं। मेरे दो सुझाव हैं। एक व्यक्ति किराया दे रहा है तो रेलवे उसे सीट क्यों नहीं देता है? अगर सीट नहीं दे सकता तो उस व्यक्ति से किराया वसूल न किया जाए। अगर आप किराया लेकर समय पर यात्रियों को पहुंचाने का वायदा कर रहे हैं और उतने घंटे में यात्रा को सम्पन्न करने का दावा करते हैं तो अपने उस दावे के अनुसार वायदे को पूरा करने का प्रयास रेलवे को करना चाहिए। अगर रेलवे नहीं करता तो कम से कम उसी मात्रा में रेलवे को अपने किराए को भी कम करना चाहिए।

इसके अतिरिक्त रेल बजट पेश करने के बाद मैंने अपने भाण में पूर्वोत्तर रेलवे से जुड़ी बातों को रखा था। मैंने उस समय भी माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध किया था कि केवल एक क्षेत्र या प्रदेश विशेष का विकास करके रेलवे के विकास के बारे में सोचा नहीं जा सकता है। सम्पूर्ण भारत में रेलवे का विकास करने के लिए, विभिन्न योजनाओं को पूरे देश के परिपेक्ष्य में, जनसंख्या के अनुपात में और क्षेत्र के अनुपात में लागू किया जाना चाहिए।

दूसरे, उस मामले में यह बात तय हुई थी कि जो योजनायें लाभकारी हैं या जो योजनायें चालू है, उन्हें पहले पूरा किया जाये। राजनैतिक लाभ के लिये या मात्र राजनैतिक स्वार्थ के लिये नई योजनायें बना लेना और फिर कोई नया रेल मंत्री आ जाये, उन योजनाओं को अधूरा छोड़ दिया जाये, यह रेलवे के हित में नहीं है। पुरानी राजनैतिक कारणों से लम्बित ढेर सारी योजनाओं को पूरा करने के लिये लगभग डेढ़ लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी। उसका परिणाम यह होगा कि कोई भी योजना पूरी नहीं हो पायेगी और न जनोपयोगी कार्य हो सकेगा। इसलिये मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि पूर्वोत्तर रेलवे की जितनी योजनायें हैं, उन्हें पूरा करने के लिये मंत्रालय को ईमानदारी से सोचना चाहिये।

MR. CHAIRMAN : Please conclude now. You have already taken 15 minutes.

योगी आदित्यनाथ : सभापति महोदय, पूर्वोत्तर रेलवे का बटवारा पूर्व में हो चुका है। वहां के उप-महाप्रबंधक का पद रेल मंत्री जी के आने के बाद हाजीपुर

स्थानान्तरित किया जा चुका है और मंडल कार्यालय को भी हटाने का प्रयास चल रहा है। गोरखपुर मंडल के साथ जो खिलवाड़ किया जा रहा है, वह न किया जाये। जो योजनायें पूर्वोत्तर रेलवे की पड़ी हुई हैं, जैसे गोंडा-बलरामपुर-नौतनवां-गोरखपुर लूप लाइन का आमान परिवर्तन करने का काम 1999-2002 में लिया गया, इसके लिये धन भी आबंटित किया गया था और कार्य भी प्रारम्भ हुआ था। (व्यवधान)

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल : सभापति जी, क्या इनको इतना समय दिया जायेगा? क्या हमें चांस नहीं मिलेगा?

सभापति महोदय : यह उनकी पार्टी के सदस्यों का समय है।

योगी आदित्यनाथ : सभापति जी, अगर हमें नहीं बोलने देंगे, तो हम भी ऐसा ही करेंगे।

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल : माननीय सदस्य विाय से क्यों भटक रहे हैं?

श्री खारबेल स्वाई : जब आप चेयर पर बैठेंगे तो कहियेगा।

सभापति महोदय : आप अपने सदस्य को अपना भाग पूरा करने दीजिये।

योगी आदित्यनाथ : सभापति जी, पहले आप उन्हें बैठाइये। जब हम बोलने के लिये खड़े होते हैं तो इन लोगों को आपत्ति होने लगती है और ये लोग बीच में फिर खड़े हो गये।

MR. CHAIRMAN: Shri Swain, why are you standing up and interrupting when a Member from your party is speaking?

...(Interruptions)

SHRI KHARABELA SWAIN : Sir, he is a Member of the Opposition. He will criticise the Government. What is their problem? ...(Interruptions)

सभापति महोदय : स्वाई जी, आप शान्ति रखिये।

योगी आदित्यनाथ : सभापति जी, गोरखपुर पूर्वोत्तर का मुख्यालय है। (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except the speech of Yogi Aditya Nath.

(Interruptions)*

योगी आदित्यनाथ : सभापति जी, लखनऊ से गोरखपुर तक रेल लाइन के विद्युतीकरण और रेल लाइन को दोहरा किये जाने के लिये एक प्रस्ताव रेल विभाग को भेजा गया है। इस कार्य से रेल विभाग को 17 प्रतिशत राजस्व में बचत होगी। इसके अतिरिक्त नेपाल के अंदर माओवादी गतिविधियां बढ़ रही हैं जिसका असर हमारे देश पर भी दिखाई दे रहा है। आनन्द नगर से लेकर जनपद महाराजगंज मुख्यालय के घुघली तक रेल लाइन से जोड़ने का प्रस्ताव भेजा गया था। रेल विभाग द्वारा कुछ कार्यवाही प्रारम्भ भी हुई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस कार्य को प्राथमिकता के आधार पर करने की आवश्यकता है। (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Kindly conclude now. You have taken 20 minutes .

...(Interruptions)

योगी आदित्यनाथ : सभापति जी, मेरे 2-3 प्रस्ताव हैं, इन लोगों ने मेरा समय ले लिया अन्यथा मैं अपना भाग खत्म कर देता।

MR. CHAIRMAN: Kindly cooperate. Otherwise, nothing will go on record. Kindly take your seat. Please give your suggestions in writing to the Minister. आपको जो सुझाव देने हैं, लिख कर दे दीजिये।

...(Interruptions)

योगी आदित्यनाथ : मैं एक-दो बातें और कहना चाहता हूँ। गोरखपुर। (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please conclude now.

योगी आदित्यनाथ : सर, मैं अपनी पार्टी की ओर से दूसरा सदस्य बोल रहा हूँ। अभी कई अन्य सदस्य आधा-आधा घंटे बोले हैं। इसके बाद जो नाम आयेगा, उसका बोलना तय होगा, वह बाद की बात है। (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: There are 15 names from your Party. We cannot afford to give time like this. Kindly sit down.

...(Interruptions)

योगी आदित्यनाथ : इधर के लोगों को भी चांस मिलेगा और उधर के लोगों को भी चांस मिलेगा। अब तक मैं अपनी बात समाप्त कर चुका होता हूँ। (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record now.

(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Please sit down. You have already taken 25 minutes.

योगी आदित्यनाथ : मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि नेशनल हाइवे पर कूड़ाघाट तथा चार फाटक रेलवे क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज का निर्माण, गोरखधाम एक्सप्रेस की आवर्ती बढ़ाना, समय में संशोधन करना तथा गोरखपुर में राम जन्मभूमि अयोध्या होते हुए लखनऊ के लिए गाड़ी की व्यवस्था करने की कृपा करें। इसके अलावा (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप लिखित में दीजिए। Nothing further will go on record.

(Interruptions)*

* Not Recorded

***श्री मित्रसेन यादव :** महोदय, रेल विभाग के आज के अनुपूरक बजट पर निम्नलिखित सुझाव कार्यवाही में सम्मिलित करने की कृपा करें।

अयोध्या फैजाबाद, उत्तर प्रदेश में सरजू नदी पर एक अरब से बने पुल पर से अभी तक कोई ट्रेन नहीं चलायी जा रही है। पूर्व घोषा तथा सुझावों का पालन नहीं किया गया है।

फैजाबाद, उत्तर प्रदेश से नयी दिल्ली के लिए एक नयी ट्रेन चलाने की घोषणा का अभी तक पालन नहीं किया जा रहा है।

फैजाबाद में 120 सम्बल पर प्रस्तावित रेल ओवर ब्रिज उपरगामी पुल अभी तक बनाने का कार्य स्वीकृत नहीं किया गया।

फैजाबाद, उत्तर प्रदेश से वाया इलाहाबाद बाम्बे एक्सप्रेस को तो दो दिन के स्थान पर हफ्ते में तीन दिन चलाने की कृपा की जाये।

उत्तर प्रदेश, अयोध्या धाधरा में बने पुल पर बिहार से वाया गोरखपुर आने वाली ट्रेनों को अयोध्या से पुल से गुजरने की अनुमति प्रदान की जाये।

*Speech was laid on the table.

***श्री गणेश सिंह (सतना) :** महोदय, मैं अपना लिखित भाण रेलवे अनुदान की पूरक मांगे 2004-05 के संबंध में दे रहा हूँ।

महोदय, यू पी ए सरकार का जब रेल बजट आया था तो देश के रेल यात्रियों को विश्वास दिलाया गया था कि आपकी सुरक्षा होगी लेकिन ठीक उसके विपरीत ट्रेनों में लगातार लूट, डकैती, बलात्कार जैसी घटनाएं रोज हो रही हैं। इन घटनाओं को रोक पाने में रेल प्रशासन अक्षम साबित हुआ है। देश के हजारों पुल अपनी समयावधि पूरी कर चुके हैं, जो कभी भी बड़ी दुर्घटना में तब्दील हो सकते हैं। लगातार देखा जा रहा है कि आउट डेटेड डिब्बे पुरानी पटरियों में दौड़ रहे हैं। कहीं तो शीशा नहीं तो किसी का छत टूटा है तो कहीं कुछ गायब है, सीट टूटी हुयी है, जिससे असुरक्षा का वातावरण बना हुआ है। हम में से सभी लोग रेल यात्रा करते हैं। रोज अनियमितताओं की शिकायतें लिखाई जा रही हैं। रेलवे की सुविधाओं में परंपरागत रूप से आज भी रैकेट काबिज हैं, जिसके रोज उदाहरण सामने देखे जा रहे हैं।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा प्रस्तुत अनुदान मांगों में एक निम्नलिखित सुझाव को जोड़ने की मांग करता हूँ।

रेल बजट में मध्य प्रदेश की व्यापक उपेक्षा की गयी थी, जबकि प्रदेश में रेलवे के विकास के जो कार्य पहले से चल रहे थे उनको भी पर्याप्त धनराशा नहीं दी गयी, जिससे सभी कार्य कछुआ चाल से चल रहे हैं। पहली बार रेल मंत्री जी ने पूर्व के रेल मंत्रियों की घोषणाओं को बदलने का कार्य किया है।

ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन का कार्य बहुत धीमा है। यही स्थिति रही तो 20 सालों में उक्त योजना को पूरा नहीं कर पायेंगे। कटनी से सतना मानिकपुर इलाहाबाद तथा रीवा मानिकपुर से डांसी रेल मार्ग में आज तक विद्युतीकरण एवं दोहरी रेल लाइन का कार्य नहीं हो पाया।

मैहर रेलवे क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज बनाने की लम्बे समय से मांग हो रही है जिसे तत्काल स्वीकृत किया जाये, सतना से उचेहरा रेल मार्ग के बीचोंबीच मरस्त मोड के पास रेलवे क्रॉस फाटक लगाया जाये।

रीवा से भोपाल जाने वाली रेवांचल गाड़ी जबलपुर डिवीजन की सबसे ज्यादा आय देने वाली गाड़ी है, जिसमें सभी कोठियों की बोगियां बढ़ाया जाना आवश्यक है।

रीवा से दिल्ली चलने वाली गाड़ी का समय परिवर्तित किया जाना आवश्यक है।

मैहर तथा चित्रकूट दोनों तीर्थस्थल हैं। साल भर में करोड़ों लोग आते हैं। रेल लाइन से तो दोनों तीर्थस्थल जुड़े हैं लेकिन यात्री गाड़ी से सीधे नहीं जुड़े। कृपया एक सवारी गाड़ी चलायी जाये।

दिल्ली से चित्रकूट के लिए घोषित सम्पर्क क्रांति गाड़ी को तत्काल चलाया जाये।

सतना रेलवे स्टेशन में वार्शिंग पिट बनाने हेतु राशि प्रदान की जाये।

*Speech was laid on the table.

SHRI SANTASRI CHATTERJEE (SERAMPORE): Mr. Chairman Sir, I stand to support the Supplementary Demand for Grant (Railways) moved by the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad.

So far as the performance of the Railways is concerned, I can say that the performance is more or less going satisfactory. The time has not yet come to review the overall performance of the Railway Ministry, which was in a very bad shape for the last few years. Whichever portfolio Lalujji holds, though he is a Railway Minister, he is considered as one of the representatives of the depressed and down-trodden people of the country and it is expected from him that he will take care of them. Though I do not belong to his party, I compliment him as one of the important secular leaders of the country. Railways also represent the spirit of secularism in the country. I feel, Lalujji in his tenure will deliver the goods, particularly for the common people.

I would limit my speech to two or three points, to which, I think, Lalujji, while replying or while summing up the debate, will, at least, react. I do not expect that he will do it overnight. I want to speak here for the entire nation and not for the State of West Bengal alone.

A few days ago, some of the Members of Parliament were in Tripura. We had the opportunity to meet the hon. Chief Minister of Tripura, Shri Manik Sorkar. He lamented that in spite of 57 years of our Independence, Tripura has been neglected like anything. Only a few kilometres of railway line is there. From Kolkata to Agartala if we travel by air, it takes about 35 minutes and if we want to go by rail or bus, it takes more than 36 hours. The development of Tripura is seriously retarded. Its natural resources, forests and other things could be marketed throughout the country...*(Interruptions)* if the railway line is laid in no time.

MR. CHAIRMAN: Shri Surendra Prakash Goyal, please go back to your seat. It is not proper to talk to officials in the Official Gallery.

SHRI SANTASRI CHATTERJEE : So, I think, Tripura deserves more funds, more attention from the hon. Railway Minister so that it can come to the mainstream of our national life.

Secondly, I find from the Grant that the funds allocated to the North-Eastern States are far from satisfactory. I know that there is a crunch of funds, but for North-Eastern States, we have to consider it as a national perspective.

17.00 hrs.

The problem of extremism – in whichever form it comes – originates from inequality, from social injustice and from long negligence. Expansion of railway projects, setting up of new projects, I believe, will help the people. The industry and agriculture will develop and the people of North-Eastern States will join the mainstream of national politics, and a secular, independent, united India will emerge in the true sense of term. लालू जी से हमारा विनीत निवेदन है कि थोड़ी मेहरबानी करके नॉर्थ ईस्टर्न स्टेट्स के लिए सोचिये। हिन्दुस्तान की आम जनता के लिए हमारी अपील है। I am speaking not only from my party, but also for the cause of the entire country. I feel that, as a leader of the depressed and the down-trodden, he will give due consideration to the people of Tripura, to the people of Assam, to the people of Manipur and to the entire North-Eastern States.

Now, I come to my own State, West Bengal. The hon. Member from Tamil Nadu has raised a point. I fully share his views. I know that our Chief Minister, Shri Buddhadeb Bhattacharje, has written a letter to the hon. Railway Minister. I have also mentioned in the House – Lalujji was kind enough to reply – that nine Road Over Bridge Projects are lying incomplete, or are not yet started. I represent the constituency, where Dankuni is situated. It is linked up to Bihar. This Dankuni Over Bridge is neglected for a long time. Our Chief Minister has requested the Railway Minister – it is a question of policy throughout the country not only for West Bengal – that for ROBs, 50:50 share should be reconsidered. In a particular State, when we take up a ROB, we have to give compensation for land, we have to give compensation for settlement of persons' rehabilitation, and then to we have to bear the cost. So, Lalujji may kindly consider and evolve a national policy so that how much share the States will bear, and how much share the Railway will bear. It is a very important question. I, once again, appeal to him to give special emphasis for Dankuni Road Over Bridge, from where many long-distance trains run, to alleviate the untold sufferings of the people. I appeal to Lalujji to consider the matter.

Now, I come to Howrah-Amta Project and the South-Eastern Railway. I wonder the audacity of the General-Manager of South-Eastern Railway. We were informed unofficially that Laluji would be going to inaugurate the Project that had been completed. It is a long cherished Project. When Shrimati Indira Gandhi was the Prime Minister, our people of Bengal, once upon a time without number, approached the hon. Prime Minister. All Party delegation from West Bengal Legislative Assembly had waited upon her. After a long persuasion, the project has been completed. We had not been informed anything by the Railway Ministry. I represent a particular portion, and my good friend, Hannan Mollahji represents another portion. The General Manager did not have the courtesy to inform us anything. When I wanted to make an appointment with him on this plea or that plea, he avoided us like anything. This should not be tolerated. You take the South-Eastern Railway General-Manager to task that he should behave with MPs in such a proper way as people's representatives so deserve.

In Howrah-Amta Project, there are some loopholes. Villagers live on one side and agriculture land is on another side. There is no level-crossing and no thoroughfare through which they can go and cultivate their land and bring their produce to the market. I have drawn the attention of the South-Eastern Railway General-Manager. I also request Laluji to go into it. I will give him all the necessary papers which I have given to the South-Eastern Railway General-Manager.

Sir, now I come to Tamluk-Digha Project. It is an ongoing project and it merits early completion so that it will draw a large number of tourists and help in tourism development. In Tarkeshwar – a pilgrim station – double line work has started. Let it be completed as early as possible.

Let the Balurghat-Ek Lakhi railway project be completed at a reasonable time.

17.05 hrs. (Shri Devendra Prasad Yadav *in the Chair*)

There are many other projects in West Bengal. I am sorry to say that during the regime of the Congress Government and the NDA Government, West Bengal had been badly neglected. Now, the time has come to see that this State develops and gets a fair deal from the hon. Railway Minister. I am proud of the fact that West Bengal symbolises the true spirit of unity and secularism.

The problem of the suburban commuters between Howrah and Sealdah has increased manifold. I had submitted representations to the hon. Railway Minister. Lalu ji has had enough experience and he visits Kolkata frequently. He knows the plight of the suburban passengers of Howrah and Sealdah. Some new projects have to be drawn up and some important railway stations have to be selected so that commuter services can be improved in all possible ways.

After the presentation of the Railway Budget, Lalu ji was kind enough to visit the headquarters of the Eastern Railway. Our leader, Shri Basudeb Acharia accompanied by colleague MPs, and leaders of the Railway Hawkers' Union met the hon. Railway Minister and drew his attention to the brutalities and barbarism committed by the RPF against the railway hawkers. Their livelihood has been snatched away. Lalu ji mentioned to the officers, "when you cannot give employment to a large number of unemployed youth, why are you taking away their employment?" Lalu ji had assured us that there would be no further attack, no harassment, and no intimidation against the railway hawkers. But I am sorry to say that this is continuing and mounting. If the instruction of the Railway Minister is flouted, what should we do? Unless you control your officers and RPF personnel, we, the Members of Parliament, will have to stand by our brethren and face the situation. Whatever situation may come, we will not tolerate this. So many railway hawkers working in West Bengal, Bihar and other places will become unemployed if things go on like this. I request Lalu ji to give a thoughtful consideration as to why the railway hawkers are harassed, arrested, fined and imposed penalty. This situation cannot be tolerated for long. I appeal to Lalu ji to do something for the railway hawkers.

MR. CHAIRMAN : Please conclude now.

SHRI SANTASRI CHATTERJEE : Sir, I have not taken much time. Within a limited time, I am speaking.

For the upper class passengers, there are a good number of amenities. I come from a general middle class family. I cannot afford to travel by Rajdhani Express or super fast express trains on my own. But now, I got the railway pass, and so, I can travel. When I was an MLA also, I used to travel. We must pay special consideration for the sleeper class passengers. The condition of toilet is beggars description. The compartment is overcrowded. There is no water and no light. Lalu ji had taken a decision that he would improve the toilet system. We must give special attention to the sleeper class passengers.

Lastly, I have forgotten to mention one thing. Lalu ji will consider surely, I think, to grant licence to the railway hawkers so that they can carry out their work in a legal way.

With these words, I conclude.

***श्री भँवर सिंह डांगावास (नागौर)** : अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री का ध्यान मेरे द्वारा बजट सत्र व पूर्व सत्र में रेल विभाग के संबंध में विचार रखे थे, उनकी ओर ध्यान आकर्षित करता हूँ।

महोदय, वित्तीय वर्ष 2004-05 के करीब नौ महीने समाप्त होने जा रहे हैं। मैंने रेल मंत्री महोदय को मेड़ता शहर से अजमेर (पुकर) तक रेल मार्ग स्वीकृत करने, डेगाना से स्तनगढ़ तक रेल मार्ग का गेज परिवर्तन करने व कई जगह भिन्न भिन्न रेलों के ठहराव स्वीकृत करने आदि का आवेदन किया था।

उनमें से किसी भी कार्य की स्वीकृति नहीं हुयी है। इस प्रकार राजस्थान के पश्चिमी व मध्य क्षेत्र में कोई कार्य नया स्वीकृत नहीं हुआ है।

मैं पुनः आग्रह करूंगा कि मेड़ता शहर से अजमेर (पुकर) रेल मार्ग का कार्य प्रारम्भ करने की स्वीकृति प्रदान करें। सिर्फ सर्वे करने का बार-बार आश्वासन देना पर्याप्त नहीं है। जबकि कई बार सर्वे हो चुका है।

*Speech was laid on the table.

SHRI BRAHMANANDA PANDA (JAGATSINGHPUR): Hon. Chairman, Sir, I am extremely thankful for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demand for Grant for expenditure of the Central Government on Railways.

Before I go to highlight my points in regard to the development and expansion of railways in the State of Orissa, I would like to remind the hon. Railway Minister with regard to the political and religious relationship of the State of Orissa with Bihar. As he is aware, the maker of modern Orissa, late Madhusudan Das, was a Minister in the Bihar-Orissa Province. The hon. Railway Minister is a great admirer of late Biju Patnaik, the illustrious son of Orissa and a patriot of national repute. I represent the Biju Janata Dal from the State of Orissa. But it is invariably noticed that though the people of that State are always in the national mainstream since Independence, Orissa has been neglected in the railway map of India, and the reason is still mysterious.

I would like to quote a few lines from the speech of the hon. Railway Minister delivered on 6th July, 2004 on the floor of this House while placing the Budget for the year 2004-05.

"The United Progressive Alliance Government attaches the highest priority to the development and expansion of railway infrastructure as mentioned in the Common Minimum Programme. Indian Railways, the prime mover of the nation, have the distinction of being one of the largest railway systems in the world under single management. Its contribution to the nation's progress is immeasurable and it has a dual role to play as a commercial organisation as well as a vehicle for fulfilment of the aspirations of the society at large. "

Sir, I represent a State, which is a backward State in the Indian political map, though my State is rich with all the natural resources. We feel proud that Orissa is the second richest State with regard to its natural resources in the Asian

sub-continent. The hon. Minister is well aware that Orissa was a neighbouring State of Bihar before its partition, and it has been discriminated in the matter of railways even after 57 years of our Independence. Orissa is endowed with rich natural resources in the form of vast mineral deposits, forests, fertile lands, plentiful surface and ground water resources, long coastal line and picturesque tourist spots. It is also rich in human resources, but despite its rich geographical, natural and human resources, Orissa is one of the backward States in the country today.

The State of Orissa has a route length of 2,340 kilometres of railway track, a substantial part of which passes through its periphery. Though the coastal districts have direct rail connectivity to important cities like Delhi, Mumbai, Calcutta and Chennai, there is no railway link connecting the interior and remote districts of the State. I am really shocked to express that Phulbani, a tribal district, has not yet seen the real light of railway track, so also Malkanagiri where the naxalites are raising their voice. Due to lack of proper connectivity, due to lack of proper cultural and social relationship, the backward parts of different districts of the State are now in a sorrowful condition.

I humbly appeal to the hon. Railway Minister, who is always raising his voice for the uplift of the *dalits*, poor and the backward class people, that it is his bounden duty to see that in the political map of India, Orissa should not be discriminated in any manner. It is the bounden duty of the Railway Minister to give equal importance to all the

MR. CHAIRMAN: Shri Brahmananda Panda, you have already taken ten minutes.

...(Interruptions)

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Mr. Chairman, Sir, I humbly appeal to you. I am a new Member. Within five minutes I will conclude my speech.

SHRI SUGRIB SINGH : Sir, on behalf of the BJD, he is the only speaker. Please allow him.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Thank you.

With regard to Daitari-Banspani rail link project, the distance is only 155 kilometres. The year of sanction was 1992-93 and the allotment for the year 2004-2005 was Rs. 83 crore. This is very meagre. In view of large number of industries that will be commissioned shortly in Dubri area, it is imperative that completion of construction of this line should be ensured by the end of 2005. The Ministry of Railways is requested to increase the allotment of funds to Rs. 150 crore.

With regard to Haridaspur-Paradip project, the distance is 78 kilometres and the year of sanction was 1996-97. In this year of 2004-2005 an amount of Rs. six crore was allotted to this project. In order to ensure sufficient capacity for export and import of raw materials and finished products, it is essential that completion of this broad gauge rail link is expedited within two years. The land acquisition is in progress. Therefore, the Ministry of Railways is requested to increase the allotment to Rs. 50 crore during 2004-2005.

Regarding Lanjigarh Road-Junagarh project, the distance is only 54 kilometres. The year of sanction was 1993-94 and the allotment for the year 2004-2005 is Rs. eight crore. The allotment of funds for this project has been highly inadequate. The land acquisition between Lanjigarh to Bhawanipatna has been completed. The Ministry of Railways is requested to increase the allotment to Rs. 60 crore.

Similarly, for Khurda Road-Bolangir project, the distance is 289 kilometres, the year of sanction was 1994-95 and the allotment for the year 2004-2005 is Rs. 15.38 crore. The land acquisition is in progress and construction is going to be commenced shortly. The Ministry of Railways is requested to increase the allotment to Rs. 40 crore for 2004-2005.

For Angul-Dubri-Sukinda Road project, the distance is 90 kilometres and the year of sanction was 1997-98 and the allotment for the year 2004-2005 was only Rs. two crore. Though this line was sanctioned in the year 1997-98, no land acquisition has been possible since the final location survey report has not been finalised. This line will ensure smooth flow of coal to all industries in Dubri area. Therefore, the Ministry of Railways is requested to increase the allocation to Rs. 10 crore for 2004-2005.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Sir, please allow me.

With regard to new lines, the Talcher-Gopalpur line is of 245 kilometres and the survey report of Talcher-Gopalpur broad gauge rail link line submitted to the Ministry of Railways indicated a favourable rate of return. The recent thrust of industrialisation with setting up of steel, power and aluminium plants would require a dedicated railway link.

There are other schemes like Jeypore-Malkangiri of 117 kilometres, Puri-Konark of 35 kilometres and conversion and extension of Nuapada-Gunupur broad gauge rail link to Theruvali of 79 kilometres.

Sir, these are all interior parts of the State. The next is Bargarh-Nuapada-via Padmapur line for 120 kilometres. Regarding doubling work, the Sambalpur-Talcher broad gauge line is to be taken up. (Interruptions) The doubling of railway line on Mahanadi river is unnecessarily delayed, as a result of which the progress of Paradip port has been substantially hampered. I would appeal to the hon. Minister of Railways that the doubling of this railway bridge on Mahanadi may be completed as soon as possible for the all-round development of the Paradip port which is a port of national importance and which has given a mileage to the financial development of the country.

MR. CHAIRMAN : Shri Panda, you have already taken 15 minutes. Please conclude now. I am calling the next

speaker. Please take your seat.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Sir, just a minute. About new surveys, the works of Gopalpur-Rayagada of 282 kilometres, Jaleswar-Digha of 40 kilometres, Jajpur-Keonjhar Road-Jajpur of 30 kilometres, Gorumahisani to Buramar of 35 kilometres and Badampahar to Keonjhar of 70 kilometres are there.

MR. CHAIRMAN : Please conclude. Shri Prabodh Panda to speak now.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Yes sir. I request the hon. Minister of Railways and I appeal to him that these are very genuine demands of the State of Orissa and I hope that the hon. Minister will give all serious attention to complete these projects.

MR. CHAIRMAN : Shri Prabodh Panda to speak. Nothing except the speech of Shri Prabodh Panda will be recorded.

*(Interruptions)**

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Sir, I thank you for giving me an opportunity.

* Not Recorded

***प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर)** : महोदय, अजमेर-पुकर रेलवे लाइन कार्य की स्वीकृति हुए दो तीन वां हो गये परन्तु खेद है कि सभी रेलवे लाइन का निर्माण कार्य प्रारंभ नहीं हो पाया है। कृपया इसे शीघ्र प्रारंभ करायें तथा पुकर से मेड़ता को भी रेल से जोड़ने की योजना बनायी जाये।

मान्यवर, ब्यावर एक लाख से ऊपर की आबादी वाला बड़ा शहर और व्यापार की मण्डी है। कपड़े उद्योग का केन्द्र है। यहां दक्षिण भारत जाने वाले, व्यापार धंधा करने वाले लोगों की बहुलता रहती है। आसपास के क्षेत्र के हजारों लोग फौज में इसी स्टेशन से आते जाते हैं। अतः ब्यावर स्टेशन पर आश्रम एक्सप्रेस (सुपरफास्ट) गाडी का स्टोपेज दो मिनट के लिये किया जाये।

महोदय, अजमेर-जयपुर होकर अहमदाबाद-आगराफोर्ट गाडी चलायी जाये। मीटर गेज के समय यह गाडी बहुत लोकप्रिय थी। खेद है कि ब्राडगेज बनने के बाद यह गाडी बंद कर दी गयी थी। परन्तु, अब बांदीकुई -भरतपुर- आगराफार्ट गेज परिवर्तन का कार्य पूरा होने वाला है। अतः अहमदाबाद-आगराफार्ट गाडी वाया अजमेर-जयपुर चलायी जाये।

महोदय, देश में पर्यटन को महत्व देने के लिए अजमेर चित्तौड़-उदयपुर मीटर गेज को युद्धस्तर पर ब्राडगेज में बदले जाने की आवश्यकता है। अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़-उदयपुर मीटरगेज को ब्राडगेज में बदलने की परियोजना स्वीकार हुए कई वां हो गये हैं पर कार्य धीमा चल रहा है। अधिक बजट स्वीकृत किये जाने की आवश्यकता है।

अजमेर पर्यटन, इतिहास, शिक्षा, संस्कृति, धर्म का महत्वपूर्ण केन्द्र है। अतः इसे आदर्श स्टेशन के रूप में तथा अधिक गाड़ियों के आने जाने के अनुरूप आधारभूत ढांचे एवं सुविधायें उपलब्ध कराना अत्यावश्यक है। रेलवे की खाली पड़ी जमीन पर यात्रियों के लिए एक विशाल यात्री विश्रामगृह बनाये जाने की आवश्यकता है।

महोदय, अजमेर-दिल्ली के मध्य छोटे स्टेशनों पर रूकने वाली साधारण यात्री गाडी चलाया जाना व्यापक जनहित में है। अजमेर के लोको एवं कैरीज कारखानों को ब्राडगेज के अनुरूप अधिक कार्य दिये जाने की प्रबल आवश्यकता है।

*Speech was laid on the table.

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Supplementary Demand for Grant of Railways for Rs. 25,65,40,15,000. This is a discussion on the Supplementary Demand, so, it has its own limitation. Therefore, I am not proposing any new project now so that the Hon. Minister of Railways can consider it in the coming Railway Budget and all the new proposals for the new projects can be proposed at that time.

Sir, at the very outset, I express my sense of appreciation that the Railway Minister, Shri Lalu Prasad has also taken an important initiative in a dynamic way to revamp the Indian Railways. Also, he gave a slogan that Indian Railways should achieve the first place in the globe. I do appreciate it. It is all right. I very much appreciate Shri Lalu Prasad and Railway Ministry - Minister of State of Railways is here - being in favour of introducing the indigenous system in the Railways. That is why, they have introduced many new things.

Sir, I would like to draw the attention of the Railway Minister, in this context, to the fact that homeopathy and allopathy systems are very important components of medical treatment in our country and they are indigenous, but in the Railway dispensaries, only allopathy doctors are regularised and neither the homeopathy doctors nor the ayurvedic doctors. In spite of the judgements of the courts, Railways is not implementing their decisions or judgements. That is why, not a large number, but about 250 homeopathy and ayurvedic doctors are languishing across the country. So, I do appeal to the Minister that he can think over it, ponder over it and regularise homeopathy and ayurvedic doctors who are working in the Railway dispensaries.

Again, there are problems in relation to growers of betel leaves, the *paans*. Our Minister is very fond of *paan*. He used to take it. The growers of betel leaves are not able to load and unload the betel leaves in different parts at different stations because of a recently issued circular which says that stations where a train stops for less than five minutes, loading and unloading of betel leaves will not be allowed. I think, they should withdraw that circular so that betel leaf growers can avail of the facilities.

So far as this Demand for Grant is concerned, it is not understood how money is proposed for passenger amenities. Passenger amenities have not been taken seriously in many parts of our country. So, this should be taken into consideration. So far as passenger amenities are concerned, some passenger trains, EMUs and DMUs do not have provision of toilet. Some of the local trains run 4 to 6 hours from the starting point to its destination point, but without having any provision of toilet. What sorts of passenger amenities are there? This should be considered. I think, the Railway Minister and Railway Ministry should think over it. Many things are said about the Railway safety. What is the condition of the bridges? A lot of Railway bridges are in a bad shape. They are not in good conditions. In my constituency, one bridge over the river Kansabati is the only bridge. More than 65 passenger trains, even Rajdhani Express and other fast or express trains are plying on that bridge. But there is no doubling project for bridges. I feel that a doubling project for the bridge over the Kansariver should, at least, be taken up in the coming Railway Budget.

Sir, the doubling work, as such, is progressing very slowly. In the last Railway Budget it was mentioned to update the survey works of doubling in many places. In my constituency, one doubling survey work from Kharagpur to Midnapur via Girimaidan has not yet been started. They should have taken it up. Another problem is being faced with regard to doubling from Bandel to Katwa. I think, more money should be provided for it.

The electrification work from Kharagpur to Balasore, Kharagpur to Bhuwaneshwar, Katwa to Azimganj has not been started. I think, it should be done expeditiously.

As regards the ROBs, my colleague from West Bengal also mentioned it, and I support his views. I think, the present principle with regard to this issue should be changed. The present principle is based on a 50:50 cost share basis, that is, 50 per cent is contributed by the State, and the Centre contributes the other 50 per cent share. I feel that it should be reviewed. In lieu of 50:50 cost share basis, it should be 25 per cent share being provided by the State, and 75 per cent share being provided by the Centre. Otherwise, the ROBs will not be constructed, and its implementation would get delayed. As far as the State Governments are concerned, they are suffering seriously from the financial crunch. So, this principle should be taken in lieu of the existing formula.

Sir, we are talking about reforms, and it is also there in the Rakesh Mohan Committee Report. We were apprehending that many areas of the Railways were going to the private ownership. Now, I think, the present Minister is thinking otherwise. I would like to know whether all railway canteens or most of the railway canteens are being given to a single company, which would create monopoly. I am asking this because we have witnessed it in the NDA Government's regime. If that is so, and if that is happening, then it should be reviewed. The earlier decision taken with regard to this issue should be changed, as it was not good.

Next, I would like to touch upon the issue of recruitment policy. What is the recruitment policy? During the NDA regime the recruitment policy created havoc. The Railway is considered to be a symbol of national integrity, but during the course of an interview of the Group 'D' cadre, riots took place. The riots were taking place in Assam, and in different parts of the country. As far as the recruitment of the Group 'D' and Group 'C' are concerned, our proposal is that, the Divisional Railway Manager (DRM) level should be the basis, and they should be allowed to recruit Group 'D' and Group 'C' candidates. In many areas of the Railways not a single Group 'D' staff has been recruited during the last 10 years. The staff strength in Railways is gradually decreasing, and not only that, the ratio

of the Group 'D' is also gradually diminishing in different parts of our country, whether it is in different zones or different divisions. Sir, in Kharagpur Division, which is under the South Eastern Railway, more than 1,500 gangmen are still waiting for their regularisation. The court judgement is also there on this issue, but it is not being followed.

This is happening in many parts of our country. Therefore, the recruitment policy should be changed. Reforms are all right, but these should be reforms with human face. I wish to draw your attention to another area, that is, land management. The Railways has large tracts of land in different parts of our country. So far as Kharagpur is concerned, basically, it is a railway town, and most of the lands belong to the Railways. It is a century-old junction, and right from its inception or formation, a large number of people, who are from different parts of the country, came there to stay. Since they had no other option, they had stay on the railway lands. Now, the Railways has come out with a policy of evicting all those people. Mostly, poor people have settled there. My appeal to the Railway Ministry, through you, Sir, is that the unused railway lands or those lands which are not being used by the Railways should be leased to the people who are already staying there. By leasing the land, the Railways can earn revenue from that. Another point that has already been mentioned is about the hawkers. What I am going to say is not my proposal, and even the hawkers' union are not opposed to this proposal. Nobody is saying that the hawkers should be allowed to hawk in the trains without any ticket. You can issue monthly season tickets to them. If they have these monthly season tickets, they should be allowed to hawk, at least, in the passenger or local trains. They are also unemployed youth and where will they go?

The Railways should think over all these things. With these words, I support the Appropriation Bill and the Demands for Supplementary Grants. The hon. Railway Minister should ponder over these things and, in the course of his reply, he should try to address the problems that have been raised here.

***श्रीमती रूपाताई डी. पाटील (लातूर) :** मैं माननीय महोदय का ध्यान महाराष्ट्र में चल रहे रेलवे प्रोजेक्ट्स की ओर दिलाना चाहूंगी। रेलवे का राज्य के विकास में एक महत्वपूर्ण योगदान रहा है। यह विकास का व रोजगार का एक महत्वपूर्ण साधन है।

महाराष्ट्र के विदर्भ व मराठवाडा क्षेत्र विकास के लिए संघर्ष कर रहे हैं, उनके पिछड़ेपन को दूर करना जरूरी है। रेलवे का इस दिशा में महत्वपूर्ण योगदान होगा। मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि रेलवे की कई योजनायें इस क्षेत्र में कछुए की चाल से चल रही हैं। मैं चाहती हूँ की इसमें गति आये।

महोदय, लातूर-कुर्दवाडी - अमान परिवर्तन प्रोजेक्ट को पर्याप्त धन नहीं दिया जा रहा है। हाल ही में माननीय मुख्यमंत्री महाराष्ट्र सरकार ने केन्द्र सरकार को पत्र लिख कर मिरज - लातूर प्रोजेक्ट जो 1994-95 में मंजूर हुआ था उसको पर्याप्त धन देने का आग्रह किया है। 515 करोड़ रुपये के इस गेज परिवर्तन के प्रोजेक्ट पर अब तक 160 करोड़ रुपये खर्च हुआ है। कुर्दवाडी - लातूर (152 किलोमीटर) गेज परिवर्तन बहुत धीमी गति से चल रहा है।

मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहूंगी की इस प्रोजेक्ट को अधिक धन दिया जाये।

*Speech was laid on the table.

Shri Sugrib Singh (Phulbani) : I rise to speak a few words on the Supplementary Demand for Grants in respect of the Ministry of Railways. Since time at my disposal is very short I would like to confine my speech by drawing the attention of the Government to the urgent need of the development of Railways in my State Orissa.

Sir, with constant demand of the State Government and the Members of Parliament from Orissa we finally got a new Railways Zone, i.e., East Coast Railway. But it is regrettable that the Ministry of Railways did not keep the entire state under the newly created zone. Rather the various parts of the State have been brought under several zones. Ranital to Jaleswar of Balasore district, Badam, Pahar-Gorumahishani, - Baripada of Mayurbhanj district, Barbil, Joda, Banspani, Kiribur of Keonjhar district, Rourkela, Bandhamunda, Bimlagarh of Sundargarh district and some lines in Jharsuguda district have been kept under South Eastern Railways zone. Brajraj Nagar, Ib, etc. brought under the South East Central zone. So 50% of the State are only kept with the East Coast Railways. I demand that entire state be brought under the jurisdiction of East Coast Railways.

Sir, I shall be failing in my duty if I do not draw the attention of the Government to the need to construct Railway line in my district. The House will surprise to know that the people of that district have not seen Railway line in their areas even after 58 years of Independence. My Parliamentary Constituency Phulbani, which consist of seven Assembly constituencies namely Bhanj Nagar, Gudaygiri, Phulbani, Balliguda, Baudh, Sonapur and Binka have not been provided with a single kilometer of Railway line. On repeated demand of the State Government, the construction of Khurda Road - Balangir line has been sanctioned. On completion, this line will provide connectivity

to most the Assembly constituencies stated above and also to Balangir district of western

Orissa. This will establish emotional link between coastal Orissa and western Orissa predominately tribal inhabited district. One of the backward parliamentary constituency will be greatly benefitted by that Railway Line as it will go via several parts of Phulbani and Sonepur districts. About 700 crores will be required for the completion of that line. But it is regrettable that only 15 crores has been sanctioned for that line so far. At this rate of allocation every year, the line will not be completed in the next five decades. As such, I demand that keeping in view the urgent need of infrastructural development in that area which will ultimately develop that backward district, the allocation of fund should be substantially increased so that the line will be completed in Tenth Five Year Plan.

Sir, there is a need to construct a line between Berhampur and Phulbani. Once this line is constructed my Constituency Phulbani can be connected by Rail from Berhampur, the head quarter of southern Orissa. Hundreds of students from my district go to Berhampur for higher studies. Besides, the farmers, traders and tourists will get the benefit of the rail connectivity between these two important towns. Therefore, I demand that a line should be laid between Berhampur and Phulbani.

Sir, the Railway network in Orissa has a route length of 2340 kms. It is 14.04 km. per thousand sq. km. as against the national average of 19 kms. The neighbouring states like Bihar, West Bengal have a Railway route to the extent of 30 kms. and 43 kms. per thousand square kms. respectively. Therefore, there is a need for the expansion of Railway lines in Orissa. While doing so, priority should be given to link the backward areas like Phulbani having sizeable ST and SC population where train line has not been laid so far.

Finally, I would like to demand the increase the frequency of Rajdhani Express between New Delhi and Bhubaneswar. There is no direct train connection to city like Bangalore from Bhubaneswar. The Minister of Railways should sanction the introduction of a direct daily train between Bhubaneswar and Bangalore.

Lastly, Sir, thank you very much for allowing me to participate in the discussion and conclude my speech.

***श्री नन्द कुमार साय (सरगुजा) :** महोदय, छत्तीसगढ़ नवोदित राज्य है जो रेल की दृष्टि से अत्यंत पिछड़ा हुआ है। छत्तीसगढ़ ऐसा राज्य है, जो वनों एवं पहाड़ों से भरा हुआ है, जहां रेल की सुविधा नहीं है। इन क्षेत्रों सरगुजा, बस्तर तथा जशपुर प्रमुख हैं। सरगुजा में अभी कुछ दिनों में अम्बिकापुर तक रेल लाइन पहुंचने वाली है।

महोदय, मैं चाहता हूँ कि अम्बिकापुर से आगे बतौली सीतापुर, पत्थलगांव घेतिया सीमाजोर होते हुए आरसुवाडा जंक्शन में जोड़ा जावे। इसी तरह से अम्बिकापुर को टर्मिनल भी बनाया जाये। अभी चिरमिरी से रीवा रेल चलती है, उसमें जोड़ने के लिए विश्रामपुर में बोगी लगाया जाये। महोदय, इस समय छत्तीसगढ़ के लिए राजधानी एक्सप्रेस नयी दिल्ली से बिलासपुर बुधवार एवं गुरुवार को चलती है, इसे गुरुवार एवं शुक्रवार किया जाये तथा छूटने का समय 8.40 रात्रि को है, इसके छूटने का समय और पहले किया जाये। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि वे उपरोक्त लिखित मेरी सभी मांगों को पूरा करने की कृपा करें।

* Speech was laid on the table.

***Shri B. Mahtab (Cuttack) :** Respected Sir, I thank you for allowing me to participate in the discussion relating to Supplementary Demand for Grants of Railways for 2004-05 today. Initially, I would like to draw the attention of the House towards the share of Railways in Plan outlays. Since the inception of the planned era in 1950-51, the Indian Railways have executed eight Five Year Plans apart from the annual Plans. Through successive Plans, there have been a steady increase in both passenger and freight traffic. The main objective of Railway Planning has been to develop the transport infrastructure for carrying the projected quantum of traffic and also to meet the development needs of the country. However, the share of Railways in the Plan outlays is declining. In the First Plan Outlay was 11.1 per cent whereas in the Tenth Plan it has come down to 6.8 per cent. In the Fifth Plan it was as low as 5.3 per cent. So also it was 5.3 per cent in the Ninth Plan. One of the major initiative to accelerate investment is in rail infrastructure for removing capacity bottlenecks in the critical sections of the railway network. That is why the "National Rail Vikas Yojana" was envisaged within an investment of Rs. 15 thousand crores over a period of five years. The salient features of this Yojana which is a non-budgetary investment initiative, was supposed to strengthen the Golden Quadrilateral and its diagonals, strengthening of rail connectivity to ports and development of multi-modal corridors to port and connecting hinterland and construction of mega bridges.

I would like to draw the attention of the Railway Minister to the major bottleneck that has occurred in Cuttack, where the Chennai-Kolkata line and Talcher-Paradeep line criss-cross each other. Because of slow pace of work the doubling of line has been delayed and the construction of second railway bridge over river Mahanadi, Kathjodi and Kuakhai is pending. Unless these three major railway bridges are constructed the bottleneck and congestion cannot be removed. Therefore, I demand that urgent steps be taken for allocation of more funds for speedy completion of the second bridge over river Mahanadi, Kathjodi and Kuakhai.

The major thrust in the Annual Plan for 2004-05 is on New lines, doubling and augmentation of Traffic facilities and passenger amenities. But very little work has started in this regard in Orissa, where East Coast Zone is in operation. East Coast Zone happens to contribute the largest revenue through freight. Yet movements of goods train is not smooth in the East Coast Railways because of congestion and bad tracks. As Orissa has attracted large number of mega industries because of steel boom, I urge upon the Railway Minister to take personal care to contribute handsomely which will help the Indian Railway in earning more revenue as well as boost the economic and industrial growth of the eastern region of our country.

I, now, draw the attention of the House towards another major problem affecting Indian Railways, which is regarding rationalisation of fare structure. Passenger services are estimated to account for 59 per cent of the total traffic in 1999-2000 but contributed only 30 per cent of the revenue. Freight services, on the other hand, contributed only 41 per cent of railway throughput, are estimated to generate the balance 70 per cent of the revenues. Rationalization of tariff policy remains an area of concern and a phased adjustment over the remaining two years of this Plan Period is absolutely crucial. Would the Minister educate us, when and how he is going to correct these distortions?

It has also been noted that in relation to roads, the share of Railways in the movement of goods and passengers has declined significantly over the years. Competition from road has adversely affected the market of Indian Railways. We all know that as compared to road transport, rail transport is more energy efficient and cost effective. It is, therefore, logical that the share of Railways should not decline with respect of other modes of transport. I would urge upon the Rail Minister to concentrate more on the critical issue, particularly in the area of strengthening of basic infrastructure and meet the surge in demand for the freight segment. That is why connection of mine head with sea port should get all priority. In Orissa, the Daitari Bansapani rail line be completed immediately. Similarly Sukinda Road be connected with Dhamra via bhadrak and also the Talcher – Gopalpur rail line be started which passes through Narasinghpur, Khandapara, Nayagarh, Banpur to Gopalpur. Similarly, the Khurdha Road to Bolangir rail line be expedited. Orissa been demanding the completion of the rail links under construction especially connecting the industrial growth centres and backward regions of the State. Orissa, today is in the threshold of a major industrial transformation with a number of Steel Plants, Aluminium Plants, Thermal Power Plants coming up in different parts of the State. It is, therefore, necessary to expedite completion of the railway projects.

Employment generation in Orissa by the Railway needs to be increased. At the same time, I demand that pantry car services be provided for Bhubaneswar-Bangalore Express, Bhubaneswar-Kurla Express and Puri-Tirupati Express.

At the same time, I would draw the attention towards the second opening of Cuttack Railway Station, which has completed 100 years. Money has been sanctioned but the work is yet to start. I request the Minister to intervene.

Lastly, I would draw the attention of this House towards a comment of the Railway Standing Committee regarding provisioning of additional funds to the railways. The Planning Commission and the Ministry of Finance have stated that providing funds would not be a problem but the Railways should prioritize the projects with weightage to the last mile. No steps been taken in this regard rather this proposal been totally forgotten. It should sincerely address the issue of reprioritization of projects at the earliest so that scarce and valuable resources are utilized productively.

I thank you again, for allowing me to put forth my views in this august House today.

*Speech was laid on the Table.

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) :सभापति महोदय, मैं आपका शुक्रगुजार हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं अपनी अपनी रियासत जम्मू-कश्मीर के बारे में आपसे कुछ कहना चाहूँगा। आप सबको मालूम है कि 1970 में हमारे यहाँ रेल आई थी और शुरू हुई थी। अगर आप उस स्टेशन पर जाएं तो आपको पता चलेगा कि पता नहीं किस आदिवासी गांव में स्टेशन खुला है। हमारे यहाँ कटुआ का जिला मुख्यालय है। उधमपुर तक रेल लाइन बिछाने का काम 25-26 साल पहले शुरू हुआ था। जम्मू से यह दूरी करीब 60 किलो मीटर है। 30 बरस पहले जब श्रीमती इंदिरा गांधी ने यहाँ शिलान्यास किया था, तो लोगों में बड़ी उम्मीद जगी थी कि यह स्टेशन जल्दी पूरा होगा और आने-जाने का सिलसिला शुरू होगा। हमारे यहाँ नार्दन कमांड है और वहाँ आर्मी रहती है। उनको भी इससे बड़ी उम्मीद थी। कई लोग रिटायर हो गए और कई वहाँ से चले गए। इस बात को 30 बरस हो गए, इस दरमियान कई सरकारें आईं। सबने अपने-अपने तरीके से मेहनत की और यह रेल लाइन बन गई। आज उसको बने हुए छः महीने हो गए हैं। (व्यवधान)

सभापति महोदय : माननीय सदस्य आपस में बातें न करें।

चौधरी लाल सिंह : छः महीने हो गए मुझे वहाँ से सासंद चुने हुए। लोगों ने आस लगाई कि यह स्टेशन अब चालू हो जाएगा। लेकिन मैं आपके माध्यम से मंत्री

महोदय से कहना चाहूंगा कि आपने बहुत अच्छे काम किए हैं। आपने गरीबों के हित में भी काफी काम किए हैं इसलिए मैं आपकी सपोर्ट करते हैं और इस सप्लीमेंट्री डिमांड्स का भी मैं समर्थन करता हूँ।

मैं कहना चाहता हूँ कि जो क्रेडिट आपको लेना है वह लें और जिसे आप इन्साफ कह सकते हो, वह करें। लेकिन जो इन्साफ लेट मिले, उसे इन्साफ नहीं कहा जा सकता। वहां पर पटरियां, स्टेशन सब कुछ बन चुका है, केवल उसका इन्फ्रस्ट्रक्चर बाकी है। इससे वहां के लोगों को फायदा होगा और पहली बार वहां के लोग रेल देखेंगे। मैं कहना चाहता हूँ कि चीजों को टाइम-बाउंड होना चाहिए और टाइम से ही चीजों को करना चाहिए। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी जब अपना भाषण करेंगे तो हमें बताएं कि वह कौनसी तारीख होगी जिस दिन उधमपुर रेलवे स्टेशन काम करना शुरू करेगा और वहां रेल चलेगी। इससे वहां के लोग हिंदुस्तान के साथ जुड़ेंगे। जिन लोगों की जमीनें गयी हैं और जो इसके कारण प्रभावित हुए हैं, उन लोगों को नौकरियां चाहिए। मेरी प्रार्थना माननीय मंत्री जी से होगी कि हमारे यहां एग्रीकल्चर बर्बाद हो चुका है, हम टर्मोइल में हैं। माननीय प्रधान मंत्री जी ने हमारी बहुत मदद की है और हमारे लिए बहुत सारे पैकेज एनाउंस किये हैं। लेकिन आपकी जो रिक्लूटमेंट पॉलिसी है उसमें बाहर के लोग वहां आकर काम करेंगे, सर्विस करेंगे तो कौनसी मदद आपके विभाग की ओर से हमारी होगी, यह बताएं। आपकी कुछ एजेंसियां वहां काम करती हैं और पता नहीं कहां से लोग उनमें आ गये हैं। जितने फंड वहां खर्च होते हैं, उतना आउट-पुट वहां नहीं होता है। टेंडर लेने वाला आदमी टेंडर को सबलेट करता है जिससे उसको भी फायदा होता है और दूसरे आदमी को भी फायदा होता है। रेल कम बनती है और लूट ज्यादा होती है, इस पर आपको ध्यान देना चाहिए। हमारे इलाके में सामंतशाही नहीं है, वहां जमीनें बांट दी गयी हैं और गरीबों के पास थोड़ी-थोड़ी जमीनें बची हुई हैं और वह भी आपकी रेल लाइन में चली जाएगी और उनको रोजगार नहीं मिलेगा तो यह बेइंसाफी होगी। आपकी जो कैंटीन्स हैं, शॉपिंग कम्प्लेक्स हैं, उनमें उनको नौकरियां नहीं दिलवाएंगे तो बेइंसाफी होगी। इस रेलवे स्टेशन का फाउंडेशन स्टोन माननीय इंदिरा जी के हाथों से रखा गया था। मैं चाहता हूँ कि उनका वहां स्टेचू लगे और उन्हीं के नाम पर इस स्टेशन का नाम रखा जाए।

हमारे कुछ मसले हैं। जहां से हमारी रियासत शुरू होती है और जहां तक रेल जाती है, वहां तक मेरी कांस्टीट्यूएंसी है, टनल तक मेरा संसदीय क्षेत्र है। बनिहाल में एक महीने तक किसान और मजदूर हड़ताल पर बैठे। उनको गैती और बेलछी आप चलाने नहीं दे रहे हैं। जो लोग बंदूकें और हथियार छोड़ बैठे हैं अगर उनको आप गैती और बेलछी भी नहीं चलाने देंगे और उनके हाथों से गैती और बेलछी छीन लेंगे तो आपसे क्या तवक्को की जाएगी। डोडा जिला डैन है जहां कम से कम एक हजार मिलिटेंट्स हैं जो विदेशी मिलिटेंट्स हैं। यह तो सारी बेकार की बातें हैं कि वहां क्या-क्या किया जाता है। लोगों की भेड़ें और बड़े जानवर तक वे खा गये हैं और उनके घरों में खाने के लिए रोटी तक नहीं है। बारिश न होने की वजह से एग्रीकल्चर तबाह हो गया है। अगर आप उनकी जमीनें छीन लेंगे, गैती और बेलछी छीन लेंगे तो वे कहां जाएंगे। जब मैंने उनकी हड़ताल खत्म करवाई तो उनसे कहा था कि मुझे पार्लियामेंट में जाने दो, मैं आपकी बात को उठाऊंगा। वहां पर लोग गरीबों की बात करते हैं। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि उन लोगों ने ईद भी घर से बाहर मनाई और दिवाली भी घर से बाहर मनाई। लेकिन अफसोस है कि वह कौन सी ईद होगी, कौन सी दीपावली होगी जिन के साथ ऐसा हुआ है। बनिहाल, भाखड़ी और दूसरे एरियाज के लोगों की जमीनें आई हैं। हमारे यहां स्टेशन और रेलवे क्रॉसिंग बहुत कम हैं। लखनपुर गेट वे ऑफ जम्मू-कश्मीर है। आप इसका क्रॉसिंग देखें। वहां कम से कम सौ डेढ़ सौ से ज्यादा लोग मर गए और कट गए। यहां से अक्सर लोग गुजरते हैं। लखनपुर क्रॉसिंग में ओवर ब्रिज बनाइए। इसके अलावा जगतपुर, जंगलोट, लोकेट, बरवाल, बुद्धि, गाटी, मीरपुर, छनरोडया, दयालाचख, छनखतरां, घघ वाल और जतवाल में रेलवे क्रॉसिंग बना दें। रेलवे क्रॉसिंग न बनने से काफी लोग प्रभावित होते हैं और रेल के नीचे आकर मर जाते हैं जो बेइंसाफी है।

सभापति महोदय : अब आप खत्म कीजिए।

चौधरी लाल सिंह : आप एक बात ध्यान रखें कि एक-आध आदमी जम्मू-कश्मीर से बोलते हैं लेकिन आप उनको भी बोलने नहीं देते हैं।

सभापति महोदय: आपको इसलिए टोका नहीं गया लेकिन अब टोका जाएगा। आप समय सीमा के अन्दर बोलिए।

चौधरी लाल सिंह : आप जब भी पटरी बिछाएं तो इस बात का ध्यान रखें कि क्रॉसिंग पहले से बीच में रखा जाए। क्रॉसिंग न बनने से लोग बाद में धरना, हड़ताल करते हैं इसलिए इन्हें पहले से बना देना चाहिए।

सभापति महोदय: आप एक ही प्वाइंट का बार-बार जिक्र कर रहे हैं।

चौधरी लाल सिंह : हमारे यहां से शताब्दी अभी तक नहीं चली है। हॉलिडे एक्सप्रेस रैगुलराइज कर दें और डेली चला दें। राजधानी भी रैगुलराइज कर दें। मैंने इसका स्टॉपेज हैड क्वार्टर डिस्ट्रिक्ट कटुआ करने के बारे में पहले भी बोला है। हैड क्वार्टर्स पर ये गाडियां रुकनी चाहिए।

महोदय, पूजा एक्सप्रेस में मैं भी सफर करता हूँ। इसमें मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट और हजबैंड-वाइफ ट्रैवल करते हैं। वहां बनी-ठनी राजस्थान की जो किशनगढ़ की एक तस्वीर लगी है, इसके अलावा वहां कुछ नहीं है। बाकी आप देखें कि किराया फर्स्ट एसी का लेते हैं और लोक सभा के खाते से पैसा जाता है। उसमें वर्स्ट डिब्बे लगे हैं जिस में मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट बैठते हैं। जो ऑनरेबल है, उसी के साथ ऑनरेबल लगता है और किसी के साथ नहीं लगता है। उसी ऑनरेबल को कोने में बैठकर चलना पड़ता है। इसका ध्यान रखा जाए। हमारे यहां के मुलाजिम एक रियासत का स्टेशन मांग रहे हैं। गगवाल में एक स्टॉपेज होना चाहिए।

इससे पहली प्रदेश की सरकार के समय मैं जब एमएलए था, मिनिस्टर था, उसके पहले रेलवे कोच फेक्ट्री बनाने का वायदा किया गया था जिससे लोगों को रोजगार मिल सके। यह काम अभी तक नहीं हुआ। मेरी रिकवैस्ट है कि आप इस पर गौर फरमाएं।

मैं खत्म कर रहा हूँ। मैं एक चीज नोट कराना चाहता हूँ कि हमारे यहां एक चिन्तपूर्णा इंडस्ट्री है। वह रेलवे के कांटे वगैरह बनाती है। जम्मू के 500 लोग वहां काम करते हैं। उसे दूसरी इंडस्ट्रीज के मुकाबले में कम्पीटिशन करने की इजाजत ही नहीं है। कहा जाता है कि रियासत जम्मू-कश्मीर में इंडस्ट्री खोलो। मेरी रिकवैस्ट है कि उनको कम्पीटिशन करने की इजाजत मिले।

अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि मैंने जो मसले आपके सामने रखे हैं उस पर ध्यान देकर पूरा करवाएं। उधमपुर का स्टेशन चलने पर उन्हें इस बात का पता लगेगा और उन्हें रेल दिखायी देगी तथा फायदा मिलेगा। कुछ एंटी पार्टी लोग जुलूस, जलसे निकाल रहे हैं, डैमॉनस्ट्रेशन कर रहे हैं, वे चाहते हैं कि रेल न चले। मैं कहता हूँ कि उनका मुंह बंद किया जाए।

***श्री रघुराज सिंह शाक्य (इटावा) :** महोदय, अवगत कराते हुए निवेदन है कि रेलवे में अनुपूरक मांगों में निम्न सुझावों को शामिल करने का कट करें।

लखनऊ गोमती एक्सप्रेस जो दिन-प्रतिदिन समय से चार से आठ घंटे विलम्ब से चलना। अतः इसको समय से चलाया जाये।

रेलवे पर 131 नं0 टेलीफोन का जवाब कभी जल्दी नहीं मिलता है। अतः 131 नं0 टेलीफोन पर दो लोगों की नियुक्ति की जाये एवं इसमें सुधार किया जाये। हमारे संसदीय क्षेत्र इटावा में टेलीफोन 131 नं0 पर दो लोगों की ड्यूटी लगायी जाये।

ग्वालियर गुना, इटावा रेल मार्ग की प्रकृति बहुत धीमी है। इसका कार्य जल्दी पूरा कराया जाये।

इटावा रेलवे स्टेशन पर यात्रियों के अतिथि गृह नहीं हैं। अतिथि गृह प्राथमिकता देकर बनवाया जाये।

इटावा संसदीय क्षेत्र जसवंत नगर रेलवे स्टेशन पर ऊचाहार एक्सप्रेस को अप व डाउन दोनों ट्रेनों को रोका जाना चाहिए।

जसवंत नगर रेलवे स्टेशन पर मुर्सी एक्सप्रेस को रोका जाये। कोई मेल ट्रेन नहीं रूकती है।

इटावा व जसवंत नगर रेलवे स्टेशनों का सौंदर्यीकरण किया जाये।

इटावा व जसवंत नगर रेलवे स्टेशनों का सौंदर्यीकरण किया जाये।

अतः उपरोक्त मांगों को जनहित में प्राथमिकता देकर शामिल करने का कट करें।

*Speech was laid on the table.

***SHRI A.K.S. Vijayan (Nagapattinam) :** Sir, in this august House, I extend my gratitude to Railway Minister on behalf of DMK Party for sanctioning adequate funds for completing Tamil Nadu Railway Projects.

Sir, in Tiruchi-Tanjore – Nagore Section, only the section between Tiruchi and Thanjavur has been completed. The next part Thanjavur –Nagoor broad gauge part still remains to be completed. The work in this section is getting slow, I request the Minister to speed up the work.

Also, Sikkal Singaravelar Temple, Nagur Dargah and Velankanni Church fall in this section which is a unique example for Secularism. Kindly expedite the work so that International Tourism will grow up due to this worship places.

The management of Velankanni Church already offered 2 crore of Rupees for extension rail route from Nagapattinam to Velankanni. They are also eager to offer more funds for this line. I am again requesting you for speedy work.

Earlier there was meter gauge main line connecting Villupuram-Cuddalore-Mayiladuthurai-Tiruvarur. Many trains were plying on that route to facilitate passengers. Now after the Gauge conversion, it has been stopped. Hence, I request you to take up this matter and make effort for Gauge Conversion.

There is long pending for renovation of Thiruthuraiipoondi station. I request you to speed up the renovation work.

I would like to draw your attention that GM for Southern Railway has not been posted for the past six months. You are requested to look in to this matter.

SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): Sir, I rise to express my Budgetary views on the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2004-05. First of all, I would like to submit that if the Railways is serious about the management of its assets and liabilities, then Railways need not have to depend on Budgetary support from the Government. It need not have to come and seek the Supplementary Demand for Grant. Why do I say this? It has been observed by the former Railway Board Chairman, Shri V.K. Agarwal, and I quote:

"The market share of Railways has gradually declined from 89 per cent to 40 per cent in freight traffic and from 68 per cent to 20 per cent in passenger traffic. This has not only affected the Railways adversely, but has also affected the national economy, the Railways being five to six times more fuel efficient. If the market share of the Railways for freight traffic was around 60 per cent instead of 40 per cent, diesel worth Rs.7,500 crore per year would have been saved for the national economy. "

Almost all the Members of Parliament have definitely given compliments to the hon. Railway Minister. It is because he did not propose any hike in the freights and fares. Therefore, he acclaimed all the praise. But what happened afterwards? There is a tremendous hike in prices of goods and particularly of coal, from the back door entry. What would be the effect of this? The effect would be that all the State Electricity Boards which are generating electricity through coal, electricity would become costly to people. I can give the example of Gujarat State Electricity Board. In my State, it has to bear an additional burden of Rs.112 crore. On the one hand, Gujarat is facing acute shortage of electricity and, on the other, this will further aggravate the problems of the people. This will have an indirect burden on the people. This is the result of a back door entry. My humble request to the hon. Railway Minister is that it should be rolled back. This hike, particularly on coal, should be taken away or the Railways should give exemption to the State Electricity Boards which are generating the electricity through coal.

I would like to submit some more suggestions to the hon. Railway Minister. If the Railways manage its property well, then they can earn more money. They need not seek any support from the Government of India. In my constituency Bhuj, there was a big piece of land. As the new railway station was shifted to another place, this piece of Old Railway Station land became an unmanned land. Nobody is there to keep a watch over it. This property is worth more than Rs.200 crore. If they do not need this property, then they should give this back to the Government. They can even sell this piece of land. This is only one instance. There are so many such places. If they can manage their property well, then they can also earn money. If the Railways are serious to manage their assets and liabilities, they can earn more money. The question is that they should have a will to manage their properties well.

There are certain routes which give more revenue to the Railways. There are two daily trains, which go to Mumbai from my constituency. There is also a possibility of having one more train. If you can introduce one more train to Mumbai, it can yield more revenue to the Railways. So, I earnestly request the hon. Railway Minister, who is here, to have one additional express train because in a year, more than 200 to 300 extra trains are run between Mumbai and Bhuj. This has been a long-standing demand of our area.

In my constituency, there are thousands and thousands of people from North India and from Defence services who are staying there. There is a long-standing demand from them to have a direct rail link between Bhuj and Delhi. They have started one train – Ala Hazrat Express Train – which comes from Bareilly. It has been extended up to Bhuj. But it runs only for four days in a week. My humble submission to the hon. Minister of Railways is that the frequency of this train may kindly be increased from four days a week to daily. This is very necessary because it can join the whole of Northern India. So, for the development of the Northern India, *i.e.*, Punjab, Haryana, Delhi, UP and even some parts of Bihar, it is required to be done.

Kutch is very important for further development of North Indian States. Kutch is having two major ports. One is the Kandla port and the other fast developing port is the Mundra port. If we export goods from Kandla and Mundra ports, it will definitely curtail the distance by about 100 kilometres, because Mumbai is far away from North Indian States. So, for the development of the Northern India, especially these two ports are very important. So, it is my humble submission to the hon. Minister that the gauge conversion work, which is going on between Palanpur and Samkhiyali, may be completed as per schedule. This is one of the four mega projects, which were sanctioned by our previous beloved Prime Minister, Shri Atal Bihari Vajpayee. So, the gauge conversion work between Palampur and Samkhiyali may kindly be expedited. After it is done, it would definitely yield more earning to the Railways.

Sir, I have submitted certain requests to the hon. Minister of Railways. One is about the increase of frequency of certain trains, which I can narrate just now. There is one train No. 2917 & 2918, Sampark Kranti Express between Delhi and Ahmedabad. It runs only three days a week. But it requires to be made daily.

Then, there is another train No. 6335 & 6336, Gandhidham-Nagarcoil Express, which joins the whole of Southern India including Kerala and Karnataka. This train runs only one day a week and it requires to be made three or four days a week. Similarly, there is one train No. 6505 & 6506, Gandhidham-Bangalore Express. It is my humble submission that the frequency of this train may also be increased from one day a week to four days a week.

Sir, similarly, train No. 1091 & 1092, Bhuj-Pune Express may also be allowed to be run from one day a week to four days a week.

Sir, there is a long standing demand of the people, particularly from the southern part of our country, *i.e.*, Chennai

and Hyderabad for a train from Bhuj to Hyderabad or Bhuj to Chennai. There are thousand and thousand of people from

Hyderabad and Chennai staying in my constituency and thousand and thousand of people of my constituency staying in Hyderabad and Chennai. And, there is a long standing demand for a direct train from Bhuj to Hyderabad or Bhuj to Chennai. It is a genuine demand, and I request that this may kindly be considered by the hon. Minister of Railways.

Sir, the Bhuj railway station, which is really giving more and more income to the Railways, needs upgradation. I request that the same may please be done at the earliest.

Sir, in the western border, there is a very important Airforce station at Naliya. Similarly, at Khavda also, our Defence personnel are there. I am talking about the gauge conversion work there. It is my request that, at least, the survey for the gauge conversion of Bhuj to Khavda line and broad gauge conversion for Bhuj to Naliya line may be done.

Sir, as rightly observed by the hon. Minister of Railways, Shri Laluji, that in regard to the transportation of the perishable goods particularly fruits and vegetables, it is the farmers of the remote areas would be benefitted because they do not get the adequate prices of their produce, for their perishable goods, just like we are transporting milk, it may also be done by way of insulating or air-condition trains. If this is done in regard to the perishable goods, it will really help the farmers of the remote areas. Actually, it is only the farmers of the big towns who are getting their returns of their produce, and not the farmers of the remote areas. In my constituency, we are having one crop of the Kharek, which is perishable commodity. It can be sold only within 15 days, after that, it gets perished. So, it is my request that the perishable goods be transported through some insulated or air-condition trains. Then, we would really help the farmers of the remote areas.

Lastly, Sir, the hon. Railway Minister has sent a list of the ongoing Railway projects to the hon. Members, which are going on in their constituencies. I have also received such list. In that list, there is a mention of Gandhidham-Palanpur gauge conversion. I would like to know as to what is latest position, and by what time it will be completed.

Similarly, there is a demand about the Bhildi-Samdri line which would join the Rajasthan areas, and also there is a demand about Bhildi-Vairamgam line. So, again, it is my humble submission that all these lines may kindly be constructed at the earliest.

Sir, I may also be allowed to lay the remaining part of my speech on the table of the House.

MR. CHAIRMAN : Yes, you may lay it on the Table of the House.

* **SHRI P.S. GADHAVI** : Sir, as there is more than 25000 people from Chennai, Andhra Pradesh are settled in Kutch (i.e. my Constituency) since more than 50 years and most of them are doing labour work at KANDLA PORT and similarly thousands of people from my Constituency are settled in Andhra Pradesh and Chennai, therefore, there is very old long standing demand for having direct train from Bhuj to Chennai and Hyderabad. I, therefore, request your goodself to consider our this long outstanding demand and sanction direct trains between (a) Bhuj – Hyderabad and (b) Bhuj – Chennai.

Upgrade the status of Bhuj Railway Station as income from this station is increasing day by day.

Kindly sanction the Gauge conversion work from Bhuj to Naliya as this section of Railway Track is very much useful to our Air Force Base at Naliya for defence purpose gauge conversion work assumes great importance.

Kindly sanction the survey work and lay down of new Railway Broad Gauge Track from Bhuj to Khavda as this new railway line would be very much useful to our defence units and this new railway line would open the gates for industrial development of economically very much backward – border area.

There is abundant potentiality of development of salt based industries as huge quantity of unedible salt is available in Great Rann of Kutch near Khavda.

Dholavira a place of 5000 year old Harrapan Culture Site world famous site may require to be connected with railway line and, therefore, railway track may please be surveyed and laid down between either from Adesar to Dholavira or from Chitrod to Dholavira via Raper.

Mandvi Port may please be connected by Railway from Bhuj and, therefore, this line may please be surveyed and be sanctioned.

As traffic between Mumbai and Bhuj is increasing day by day and two direct trains from Bhuj to Mumbai are always over crowded, so one more Express Train between Bhuj to Mumbai may please be sanctioned.

*Laid on the Table

*Shri shriniwas dadasaheb patil (karad) : Sir, I thank you for giving me opportunity to table supplementary demands on Railways from my Karad Lok Sabha Constituency. I would like to highlight following problems :

1. Doubling of Pune – Miraj section of Central Railway may kindly be taken up on priority.
2. Raising of platform at Karad Railway Station on Pune – Miraj section of Central Railway.
3. Starting New trains from Kolhapur to Lucknow and Kolhapur to Dwarka as the passengers from Western Maharashtra have to go to Mumbai to go to these destinations.
4. Railway crossing gates should be kept open during night hours at KHARADE, KONEGAON, VIRAWADE in Karad Tehsil of Pune Miraj Section.
5. New Railway crossing at Bhawaninagar in Walva Tehsil of Sangli District on Pune-Miraj section may be sanctioned.
6. Bangalore-New Delhi Rajdhani Express should run via Hubli once in a week.
7. City booking office at Karad Dist:- Satara and Islmapur Dist:- Sangli may be started on priority.

*श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी (रीवा) : महोदय, रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी द्वारा प्रस्तुत विनियोग रेल विधेयक के माध्यम से रू0 2565,40,15000 अतिरिक्त राशि की मांग भारत के कन्सालिडेटेड फण्ड से की गयी है। लेकिन रेलवे के इतने भारी भरकम बजट के बावजूद मेरा संसदीय क्षेत्र रीवा उपेक्षित ही रहा है। मैं संक्षेप में मांग करता हूँ कि

ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन के लिए अधिक से अधिक राशि आबंटित कर उस रेल लाइन को यथाशीघ्र पूरा करावें।

रीवा से जबलपुर तक एक फास्ट इंटरसिटी एक्सप्रेस प्रातः रीवा से चलायी जाये जो रात्रि उसी दिन जबलपुर से रीवा वापस लौटे। जबलपुर में मध्य प्रदेश का हाईकोर्ट अवस्थित है और वहां पर बेहतर मेडिकल फौसिलिटीज उपलब्ध है।

रीवा से मुम्बई तक एक ट्रेन चलायी जाये। जब तक नयी ट्रेन नहीं चले कामायनी 4.5 कम्पार्टमेंट रीवा से रेवांचल एक्सप्रेस से ले आकर सतना में जोड़ दिया जाये।

रेवांचल एक्सप्रेस में फर्स्ट क्लास का एक कम्पार्टमेंट जोड़ा जाये। क्योंकि इसी ट्रेन से रीवा संभाग के चारों जिले के मंत्री विधायक इसी ट्रेन से यात्रा करते हैं।

विध्यांचल एक्सप्रेस का समय रीवा और दिल्ली पहुंचने का बहुत असुविधाजनक है। पूरा एक दिन बरबाद हो जाता है। कृपया उसका समय इस प्रकार निर्धारित किया जाये कि एक दिन की बरबादी बच सके।

डमौरा रेलवे स्टेशन जो रीवा जिला के सबसे दूर एवं व्यापारिक कस्बे में स्थित है, मैं क्षिप्रा और महानगरी एक्सप्रेस को रोकने की व्यवस्था की जाये।

डमौरा रेलवे स्टेशन में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण व्यवस्था यथाशीघ्र की जाये।

*Speech was laid on the table.

18.00 hrs.

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। महोदय, आज रेल मंत्रालय की पूरक मांगों पर पक्ष और विपक्ष के माननीय सदस्यों ने अपने-अपने प्रदेशों और क्षेत्रों के बारे में काफी विस्तार से चर्चा की। माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो 256540 लाख रुपये की मांगें प्रस्तुत की गई हैं, मैं इसका समर्थन करता हूँ।

मैं इसलिए इन मांगों को सपोर्ट करता हूँ क्योंकि पिछले छः-सात महीनों में जो नयी सरकार बनी, उस सरकार में माननीय लालू प्रसाद जी ने एक ऐतिहासिक कदम उठाया, एक ऐतिहासिक फैसला किया जिससे पूरे रा्ट्र के सभी प्रदेशों में बसने वाले गरीबों के मन में खुशी की लहर दौड़ी। साथ ही जो खादी और ग्रामोद्योग से जुड़े हुए लोग थे, चाहे दस्तकार या दूसरे कारीगर थे, उनके परिवारों में भी खुशहाली आई है।

18.01 hrs. (Shrimati Sumitra Mahajan in the Chair)

इसके साथ-साथ पूरे रा्ट में जो रेल से यात्रा करने वाले लोग थे, चाहे वे गरीब हों या मध्यम वर्ग के लोग हों या धनी वर्ग के लोग हों, तमाम लोगों ने ऐसा विश्वास जताया कि पहली बार रेल बजट में रेल भाड़ा बढ़ाने के लिए कोई प्रस्ताव नहीं आया जो एक ऐतिहासिक कदम है।

महोदया, मैं आपके माध्यम से यह भी बताना चाहता हूँ कि यहां बात होती है रेलवे सुरक्षा की। सबसे ताज्जुब की बात यह है कि पहले जो घटनाएं घटती थीं, रेल पटरी खराब होने से या और कारणों से जो दुर्घटनाएं होती थीं, पिछले छः-सात महीने के पहले की स्थिति देखें, तो ऐसी घटनाओं का अनुपात आज बिल्कुल नहीं के बराबर हैं। साथ ही मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों और अधिकारियों द्वारा जो अनुशासन का पालन नहीं किया जाता था कि समय से कार्यालय नहीं जाना, समय से काम नहीं करना, माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद जी के कड़े अनुशासन और कार्रवाई से वे भी अनुशासन में पक्के हो गए हैं। मैं दावे के साथ कहना चाहता हूँ कि रेलगाड़ियों के परिचालन में भी सुधार हुआ है और गाड़ियां अब समय पर चल रही हैं। रेल के इंजन बनाने वाले जो कल-कारखाने थे, रेल के डिब्बे बनाने वाले जो कारखाने थे, उन कारखानों को भी पुनर्जीवित करने का काम माननीय रेल मंत्री जी ने किया है।

महोदया, इन मांगों में धन की आवश्यकता है। धन क्यों चाहिए? पैसा चाहिए रेल की पटरी बिछाने के लिए, नई रेलगाड़ियां चलाने के लिए, यात्री सुविधाओं में बढ़ोतरी के लिए। करीब-करीब सभी माननीय सदस्यों ने कहा कि हमें यह कमी है या वह कमी है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूँ, जो अभी यहां उपस्थित नहीं है, माननीय रेल राज्य मंत्री जी हैं, मैं चाहता हूँ कि चाहे किसी भी प्रदेश का प्लेटफार्म, स्टेशन या हाल्ट हो, जहां से यात्री चढ़ते और उतरते हैं, उन सभी जगहों पर यात्रियों की सुविधा के लिए कम से कम शौचालय और पानी का प्रबंध तो होना ही चाहिए। लोग कल्पना करते हैं कि उनके यहां तीव्र गति से चलने वाली गाड़ी होगी, कल्पना करते हैं कि काफी लंबी दूरी तय करने वाली गाड़ी चले, मैं समझता हूँ कि उसकी आवश्यकता है और इस दिशा में माननीय रेल मंत्री जी और रेल विभाग काफी आगे बढ़कर काम करने वाले हैं। इन बातों को छोड़कर मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें बताना चाहता हूँ।

महोदया, मैं बिहार के जहानाबाद क्षेत्र से आता हूँ। जहानाबाद क्षेत्र पूरे बिहार झारखंड और देश में भी काफी पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। पिछड़ा होने के साथ-साथ यह उग्र वाद से काफी ज्यादा प्रभावित क्षेत्र भी है। मेरे क्षेत्र से एक रेल पटना-गया रेल खंड लाइन निकलती है। पिछले बजट सत्र में मैंने मांग की थी कि इस क्षेत्र को रेल लाइन से जोड़ा जाए क्योंकि इस क्षेत्र में तीन-तीन, चार-चार जिले पड़ते हैं। इस क्षेत्र को जोड़ने के लिए बिहटा से अनुग्रह नारायणा रोड औरंगाबाद तक नई रेल लाइन बिछाने की योजना स्वीकृत की जाए। अपने जवाब में माननीय रेल मंत्री जी ने घोणा की थी कि बिहटा से अनुग्रह नारायणा रोड तक नई रेल लाइन बिछाने का काम किया जाएगा। मैं पुनः आपके माध्यम से यह मांग करता हूँ कि हमारे माननीय रेल मंत्री जी उस योजना का कार्यान्वयन, उसकी स्वीकृति निश्चित करवाने का काम करेंगे।

दूसरी एक योजना थी कि फतुहा से इसलामपुर को जोड़ने के लिए तो रेल लाइन बनी हुई है लेकिन इसलामपुर से गया को जोड़ने के लिए कोई रेलवे लाइन नहीं है। उसके बीच में काफी आबादी है। नालंदा, जहानाबाद गया और नवादा तीन जिलों को वह लाइन जोड़ने का काम करेगी। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि इसलामपुर से गया तक नई रेल लाइन जोड़ने का काम शुरू किया जाए।

मैं एक और मांग करना चाहता हूँ कि जहानाबाद अरवल मोड से एक रोड अरवल तक जाती है। उसके बीच में रेलवे लाइन है। वहां पर सौ वा पुराना एक पुल है और वह पुल बहुत ज्यादा छोटा है। उसके बीच से जब कोई बस निकलती है या कोई सवारी निकलती है तो निकलते समय उनका आपस में टकराव हो जाता है। वहां पर काफी दुर्घटनाएं होती हैं। महोदया, इसलिए मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहता हूँ कि जहानाबाद अरवल मोड से अरवल जिले तक जाने वाली रोड पर जो रेल लाइन का पुल है उसके ऊपर एक ऊमरीपुल पथ बनाने की कार्यवाही करें।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से एक और मांग करना चाहता हूँ। पटना बिहार की राजधानी है। पटना से लगभग डेढ़ दो सौ किलोमीटर के अंदर में ५ गायः गरीब मजबूर, सब्जी बेचने वाले, चावल-दाल बेचने वाले, दही-दूध बेचने वाले लोग आवागमन करते हैं। उनके पास आने का कोई साधन नहीं है। आने वालों की काफी भीड़ होती है। चाहे वे मोकामा से पटना आने वाले हों, चाहे वे बक्सर से पटना आने वाले हों, चाहे गया से पटना आने वाले हों, चाहे नालंदा से पटना आने वाले हों। माननीय मंत्री जी से मेरा सुझाव और मांग है कि उनकी सुविधा के लिए, बढ़ती हुई आबादी के बढ़ते हुए भार को देखते हुए पटना को उप-महानगरीय रेल सेवा घोषित करने का काम करें और उसमें स्थानीय ट्रेन, लोकल ट्रेन जैसे चलती है उसको चला कर यात्री भार कम यात्रियों को सुविधा देने का काम करेंगे। साथ ही पटना-गया रेल खंड के परसा स्टेशन पुनपुन, पोठी, नदवा, तारेगना, जहानाबाद इन तमाम स्टेशनों पर मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि यात्रियों के लिए सुविधा प्रदान की जाए और साथ ही उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र के नौजवानों को रोजगार देने के लिए वहां पर आरपीएफ का एक ट्रेनिंग सेन्टर स्थापित किया जाए।

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

*SMT. PARAMJIT KAUR GULSHAN (BHATINDA): Madam Chairperson, first of all, I thank you for giving me this opportunity. Through you Madam, I want to place before the Railway Minister some of my demands concerning the railways.

On behalf of people of Punjab, I express their profound sadness that Punjab was totally neglected and ignored in the Railway Budget. No new rail lines were laid in Punjab. No new trains were started from Punjab. Neither any

new booking centres were opened in Punjab, nor any new railway facilities were granted to Punjab.

There are a lot of unmanned railway crossings in Punjab. A lot of children and others lose their lives in various accidents due to these unmanned railway crossings. Farmers and agricultural labourers are run over by the speeding trains as they are unable to see these trains late in the night or early in the morning. So all unmanned railway crossings should be manned. Gates should be installed at these railway crossings.

The previous government had made an announcement regarding 'model stations'. But no work has been done in this matter. Nor has any announcement been made regarding the stations that are to be declared as 'model stations'. A lot of proposals had been accepted regarding the construction of over-bridges. But work has not yet started for their construction. Crores of rupees had been allocated in the Budget for this purpose. But as the concerned State Governments are not giving their share of money, these over-bridges have not yet seen the light of the day. In my area, Mansa District, a proposal for the construction of an over-bridge was accepted long time ago. In Morinda and Khurali also, the over-bridges have not been completed. These over-bridges are the need of the hour. They must be completed. In States where the State Governments do not give their share for these projects, the Central Government should pay the entire amount and get the work done. In Jalandhar District, in Lohia Nagar, there is a small bridge that was constructed in 1935-36. On this narrow bridge, traffic from one side has to be stopped so that traffic from other side can move smoothly. People have to wait for hours to cross this bridge. A lot of accidents have also taken place. As far as I know, this bridge is unsafe. This matter is pending before the Railways since long but it is being ignored by them. This old bridge is unsafe. It can collapse any day and it will lead to a catastrophe. So it should be given due consideration.

The proposal for a new railway line between Chandigarh and Ludhiana, via Mohali, is pending before the Railway authorities. It is not being completed. Similarly, work on the Tarn Taran-Goindwal railway line has also not started. Maintenance and renovation of old over bridges is not being done. A lot of unsafe railway bridges are there in Punjab. But the Railway Department is not paying due attention to this aspect. Accidents can happen on these unsafe railway bridges. Some trains have temporary stoppages at some stations. These stoppages should be made permanent so that the passengers can get better facilities.

There should be transparency in railway recruitment. These recruitments should be made at the district level because the poor people do not have money to go to distant places for interviews and recruitment. Also, a Member of Parliament should also be associated with the recruitment process so that the entire process becomes transparent.

A lot of Honourable Members have raised the issue of cleanliness on the railway stations. Although, the Railway Minister has given a lot of directives for this purpose but the condition has not improved. Even the Delhi Railway Station is infested with big rats. Each rat must be weighing 1 kg. Such an environment can lead to a lot of diseases.

*English translation of the speech originally delivered in Punjabi.

श्री खारबेल स्वाई : सभापति महोदय, यहां एक भी केबिनेट मिनिस्टर नहीं हैं, क्या यह ठीक है? रेलवे मिनिस्टर यहां से चले गए हैं और अभी तक नहीं आए हैं। (व्यवधान) जब ये लोग इधर बैठते थे तो बार-बार बोलते थे कि उधर कोई मिनिस्टर नहीं बैठा है, हमें कोई इम्पोर्टेंस नहीं दी जा रही है। (व्यवधान) अब हम यहां बोलते हैं तो हमें ये बोलने नहीं देते हैं। (व्यवधान) यहां एक भी केबिनेट मिनिस्टर नहीं बैठा है। (व्यवधान) Madam, this is an insult to the Parliament that the Minister is not present in the House....(Interruptions)

श्री पवन कुमार बंसल : हम एक-एक बात को नोट कर रहे हैं। केबिनेट मीटिंग चल रही है, उसमें मंत्री जी का जाना बहुत जरूरी था। (व्यवधान)

SHRI KHARABELA SWAIN : This is not correct, Madam. This is an insult to our Parliament....(Interruptions) 10-15 मिनट के लिए गए हैं तो ठीक है, लेकिन एक घंटे के लिए चले गए और उसके बाद अभी तक नहीं आए, यह ठीक नहीं है। (व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : केबिनेट मीटिंग चल रही है, क्या वे केबिनेट मीटिंग में न जाएं? (व्यवधान)

श्री खारबेल स्वाई : आप प्रधान मंत्री जी को बोलिए कि आपको केबिनेट मिनिस्टर बना दें। (व्यवधान) ये हमेशा खड़े हो जाते हैं और किसी को बोलने नहीं देते। (व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : मुझे मिनिस्टर बनने की जरूरत नहीं है। (व्यवधान) मैं यह कह रहा था कि वे केबिनेट मीटिंग में गए हैं, यहां आपकी एक-एक बात को नोट किया जा रहा है। (व्यवधान)

सभापति महोदय : वे केबिनेट मीटिंग में गए हैं और बता कर गए हैं, इसलिए बार-बार इस बात को न उठाएं। वे अभी यहां आएंगे। स्टेट मिनिस्टर सब बात नोट कर रहे हैं।

â€¦ (ब्यवधान)

श्री थावरचंद गेहलोत (शाजापुर) : सभापति महोदय, यह कोई आधार नहीं है।â€¦ (ब्यवधान) जिसका विषय कैबिनेट में न हो, उन्हें यहां रहना चाहिए।â€¦ (ब्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : ये फिजूल की बातें उठाते हैं।â€¦ (ब्यवधान) There are two Ministers present here and they are members of the Cabinet..â€¦ (Interruptions)

सभापति महोदय : मिनिस्टर नोट कर रहे हैं।

â€¦ (ब्यवधान)

श्री थावरचंद गेहलोत : सभापति महोदय, किसी न किसी कैबिनेट मिनिस्टर को यहां रहना चाहिए।â€¦ (ब्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : मैंने एक बार उधर बैठ कर प्वाइंट आउट किया था। उस समय उधर एक भी मंत्री नहीं थे।â€¦ (ब्यवधान)

श्री थावरचंद गेहलोत : सदन की अवमानना करने की आदत छोड़िए।â€¦ (ब्यवधान)

सभापति महोदय : गेहलोत जी, आप बैठ जाइए। श्रीमती परमजीत, आप कंकलुड कीजिए।

â€¦ (ब्यवधान)

श्री खारबेल स्वाई : मंत्री जी यहां बैठे हैं, वे रिप्लाय नहीं दे रहे हैं।â€¦ (ब्यवधान)

सभापति महोदय : पार्लियामेंट्री अफेयर्स मिनिस्टर इस बात को नोट करेंगे। आप इसको नोट कर लीजिए।

â€¦ (ब्यवधान)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI BIJOY HANDIQUE): Madam, the Cabinet meeting is going on. The Minister will come here as soon as he is free from the Cabinet meeting....(Interruptions)

श्री खारबेल स्वाई : बंसल जी, आपको मंत्री कोई नहीं बना रहा है, आप क्यों रिप्लाय दे रहे हैं।â€¦ (ब्यवधान) आठवले जी, आप क्यों बोल रहे हैं, आपने इतना कहा कि मुझे मंत्री बना दो, लेकिन नहीं बनाया।â€¦ (ब्यवधान) ऐसे खड़े होकर बोलने से कोई मंत्री नहीं बनता।â€¦ (ब्यवधान)

सभापति महोदय : आपका प्वाइंट नोट हो गया है, बता दिया है कोई न कोई मिनिस्टर आएंगे। आठवले जी, आप बैठिए। बंसल जी, हर चीज का जवाब देने की आवश्यकता नहीं है। परमजीत कौर जी, आप कंकलुड कीजिए।

â€¦ (ब्यवधान)

सभापति महोदय : बस हो गया, एक सेकिण्ड की जगह दो मिनट हो गये।

SMT. PARAMJIT KAUR GULSHAN: The number of computerised booking centres should be increased. Corruption should be checked. A lot of railway employees board the trains after using intoxicants or taking liquor. A few days ago, I was travelling in the night in Punjab Mail. A railway employee who was drunk boarded the train. He quarreled with my security guard when my gunman tried to stop that drunkard from boarding the train. The person who was incharge of the coach, did not ask him to disembark from the train. So, such incidents should be checked. Women travel on trains and such incidents create a lot of problems for women. Announcements that are made on the railway stations in Punjab should be made in Punjabi because a lot of illiterate people also travel by trains. In the trains, it is written in bold letters that "Smoking is prohibited". But this law is not being implemented and people are smoking with impunity. Due to the negligence of Railways, a lot of accidents take place. People who suffer due to this are either not given any compensation or there is inordinate delay in the granting of compensation. This should be looked into.

I have a lot of demands to make but we have dearth of time.

In the end, I want to make an important demand. All of us have heard about the town of Sirhind. It is a historical town. Here, two younger sons of Guru Gobind Singh were walled alive. One Sahibzada was 7 years old and the other was 9 years old. We are marking the centenary of this event from 17th to 26th December. An ancient Jain temple is also there in Sirhind. Sirhind is also considered a mini-Mecca in Muslim religion. So when we are remembering the Sahibzadas on the occasion of their centenary, a stoppage of Sachkhand Express should be provided at Sirhind. This train runs from Amritsar to Nanded Sahib. I request the Railway Minister to make an

announcement in the House that stoppage of Sachkhand Express will be provided at Sirhind. This will be a symbolic gesture of paying tributes to the martyred sons of Guru Gobind Singhji.

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : सभापति महोदया, आपने मुझे रेलवे की र्वा 2004-2005 की अनुदान की अनुपूरक मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

में उत्तर प्रदेश में इलाहाबाद के संसदीय क्षेत्र चायल से चुनकर आता हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र की लम्बाई 120 किलोमीटर है। इसके एक तरफ गंगा नदी है और दूसरी तरफ यमुना नदी है, बीच के क्षेत्र को दोआबा कहते हैं। मुगलसराय से लेकर गाजियाबाद-दिल्ली तक यह प्रमुख रेलमार्ग भी है। दूसरी बात यह है कि मुख्य जी.टी. रोड भी मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र की रेलवे से जुड़ी कुछ समस्याएं हैं, जिन्हें मैं रेलवे की अनुपूरक अनुदान मांगों पर बहस में भाग लेते हुए रखना चाहूंगा।

राष्ट्रीय सम विकास योजना के अन्तर्गत मेरे यहां एक फ्लाईओवर की अनुमति प्लानिंग कमीशन से हो गई है, जिसमें 9 करोड़ रुपये का खर्च हो रहा है। केवल रोही गांव है, उसके दक्षिणी तरफ रेलवे ट्रैक है, जिसके ऊपर फ्लाईओवर बनवाना है। हमारे रेल राज्यमंत्री यहां बैठे हैं और रेल बोर्ड के सम्बन्धित अधिकारी भी बैठे हैं। मैं उनसे चाहूंगा, क्योंकि राष्ट्रीय सम विकास योजना का पैसा जिले के विकास के लिए मिलता है और जिले के विकास में, चूंकि कौशाम्बी नवसृजित जनपद है, जिले के विकास में अगर सबसे बड़ा कोई रोड़ा है तो वह रेलमार्ग है। वहां रेलवे फाटक पर घण्टों ट्रैफिक जाम रहता है, जिससे जी.टी. रोड प्लस रेलवे से जिन लोगों को मुख्यालय से, कौशाम्बी से आवागमन रहता है, उनको घण्टों इन्तजार करना पड़ता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि रेलवे उसकी अनुमति दे और उसके ऊपर जो खर्च आता है, उसे रेलवे विभाग दे, क्योंकि 9 करोड़ रुपये तो राष्ट्रीय सम विकास योजना से मिल रहे हैं और शो धनराशि एक या दो करोड़ रुपये की बात है, उसे रेल मंत्रालय दे।

दूसरी बात, एन.सी.आर. का रेलवे का आफिस इलाहाबाद में बनने जा रहा है और पुरानी बिल्डिंग में काम भी कर रहा है, जो मेरे संसदीय क्षेत्र में ही है। वहां नया आफिस बनना है। लेकिन मुझे विश्वस्त सूत्रों से ज्ञात हुआ है कि वह कहीं अन्यत्र बनने जा रहा है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि इसे मेरे ही क्षेत्र में बनने दिया जाये, क्योंकि मेरा आरक्षित निर्वाचन क्षेत्र है, वहां का विकास एनसीआर आफिस बनने से ही होगा। दूसरी बात जो है मुख्यालय कौशाम्बी से दस किलोमीटर भरवारी रेलवे जंक्शन स्टेशन है। मैं चाहूंगा कि उस लाइन को मुख्यालय तक जोड़ दें ताकि जंक्शन स्टेशन भरवारी बने और नवसृजित जनपद कौशाम्बी का विकास हो सके। भरवारी में ही जंक्शन रेलवे स्टेशन बना कर कम्प्यूटरीकृत रेल टिकट आरक्षण केन्द्र की व्यवस्था होनी चाहिए क्योंकि जनपद के मुख्यालय के नजदीक वह रेलवे स्टेशन है।

दूसरी बात मैं कहना चाहूंगा कि वहां पर जो मुख्य ट्रेनें हैं, उनका ठहराव बहुत कम है। चूंकि जनपद के विकास की बात हो रही है तो मुख्य गाड़ियों का ठहराव भी भरवारी जंक्शन स्टेशन पर होना चाहिए। एक समस्या हमारे क्षेत्र में और है कि एनसीआर का आफिस या आवास जहाँ बनेगा, वहाँ एक गांव पड़ता है मुंडेरा, और उससे जो पानी निकलेगा, वह एनसीआर के पुंगहट नाले में गिरेगा। जब आफिस या आवास की दीवार बन जाएगी तो उससे मुंडेरा गांव का पानी अवरुद्ध होगा। उससे पूरा गांव डूब जाएगा। मैं मांग करता हूँ कि गांव के पानी को पुंगहट नाले में जो सीवर होल है, उसमें डाल दिया जाए ताकि वह गांव भी बच जाए। खागा, सिराथू, मनोरी, सूबेदारगंज मेरे संसदीय क्षेत्र में मुख्य रेलवे स्टेशन हैं। वहां पर यात्रियों का आवागमन बहुत ज्यादा है, इसलिए मैं मांग करता हूँ कि वहाँ पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था हो। एक तरफ आपके इंडस्ट्रीयल डिस्ट्रिक्ट कानपुर, इलाहाबाद और बनारस पड़ते हैं। पर्यटन के दृष्टिकोण से कौशाम्बी बौद्ध और जैनियों का एक महत्वपूर्ण स्थल है। वहां पर इंडोनेशिया, चीन, जापान और बाहर से भी तमाम लोग आते हैं इसलिए इस जनपद को संवारने के लिए वहां पर अच्छी-अच्छी गाड़ियों का ठहराव और कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था होनी चाहिए। अक्सर रेल दुर्घटना की बात आती है। दुर्घटना का मुख्य कारण है बढ़ती हुई जनसंख्या और यात्रियों की बढ़ती संख्या। इसके लिए रेल विभाग को यात्रियों की सुविधा के लिए कोई कारगर नीति बनानी चाहिए ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके। इसके साथ ही साथ मुख्य बात जो रेल विभाग में है कि आज ज्यादातर रेल संपत्तियां पर माफिया लोगों का कब्जा है। चूंकि रेल मंत्री जी पिछड़े इलाक़ों से भी हैं और गरीबों, दुखियों का दर्द समझते हैं, इसलिए मैं चाहूंगा कि वे इसको अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़े वर्ग के लोगों बीच में दें ताकि उनकी भी सहभागिता हो और उनको भी रोजगार मिल सके। एक समस्या हमारे माननीय सदस्य ने बताई है कि नम्बर 131 जो की रेलवे इनक्वायरी नंबर है, उसे आप मिलाते रहिए लेकिन वह नंबर कभी कोई उठाता नहीं है। 131 नंबर की जगह पर एक-दो और टेलीफोन नम्बरों की व्यवस्था की जानी चाहिए ताकि एक आदमी नोट करे और दूसरा आदमी आपको उसकी इन्फोर्मेशन दे। सम्मानित सदस्य यहां पर बैठे हुए हैं वह भी जानते होंगे कि कभी-कभी 131 नंबर आप मिलाते रहिए लेकिन वह नंबर मिलता नहीं है।

एक अन्य बात गोमती एक्सप्रेस के संबंध में है। दिल्ली और लखनऊ दोनों राजधानियां हैं। दिल्ली भारत की राजधानी है और लखनऊ उत्तर प्रदेश की राजधानी है। आठ-आठ घंटे तक गोमती ट्रेन लेट रहती है। यह एक वीआईपी ट्रेन है। इसकी व्यवस्था सुदृढ़ करने की जरूरत है। चूंकि उत्तर प्रदेश देश का सबसे बड़ा प्रांत है। इसलिए यहां पर इस गाड़ी को चलाने की बेहतर व्यवस्था हो। राजधानी एक्सप्रेस 2424 जो रोज नहीं चल रही है, उसे रोज चलाया जाए ताकि इलाहाबाद और दिल्ली की दूरी को हम आसानी से तय कर सकें।

आदरणीय सभापति महोदया, मैं अपनी बात खत्म करते हुए कहना चाहूंगा कि रेलवे भर्ती बोर्ड को सक्रिय किया जाए। अभी-अभी रेलवे विभाग की एक परीक्षा हुई थी और उस परीक्षा का पेपर लीक हो गया था। पेपर लीक होने की शिकायत अक्सर आती है, इसे दूर करने की व्यवस्था की जानी चाहिए। कोई ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए जिससे हमारे जो तमाम बेरोजगार शिक्षित लोग हैं, जो अपना समय निकाल कर, पढ़ाई करके, मेहनत करके आते हैं, वे जब परीक्षा में बैठते हैं तो उन्हें पता लगता है कि वह पेपर लीक हो गया और उसे पोस्टपोंड कर दिया गया। इससे यह होता है कि जिनकी आयु सीमा निर्धारित है और जो ओवरएज हो रहे हैं, वे तमाम बेरोजगार उससे वंचित रह जाते हैं। उनको रोजगार नहीं मिल पाता इसलिए इस पर भी विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

इन्हीं बातों के साथ मैं ज्यादा कुछ न कहते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

*SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL) : The track between Madurai and Dindigul is over utilised to the extent of nearly 160 percent. There is very good scope and potential for introduction of more trains in this sector. Hence as a part of the popular demand for doubling of B.G. track between Kanyakumari and Chennai, the scheme for doubling of B.G. track between Madurai and Dindigul at a total estimated cost of around Rs. 96 crores has been taken up for implementation. But very meagre amount has been allotted so far. In the Railway Budget for 2003-04 an allotment of Rs. 0.96 crores was allotted for doubling of the track between Ambaturai and Kodai Road. In 2004-05 Railway Budget an allotment of just Rs. 3.22 crore was made for this important project. The entire remaining amount for the project should be allotted immediately and the Projects should be completed positively

before March 2006.

Completion of the scheme would facilitate introduction of an additional 10 trains in the route. If the scheme is expedited and completed within the scheduled period, people in southern part of Tamilnadu would be immensely benefited. There will also be substantial increase in the revenue for the Railways. Even the bi-weekly Madurai-Delhi (Nijamudin) Tamilnadu Sampark Kranti Express was made weekly due to the congestion in this sector.

Effective follow up steps should be taken for completion of this highly important railway scheme in southern Tamilnadu by March 2006 by allocating the remaining required fund in one lot as stated above. Gradually the entire BG Line between Kanyakumari-Madurai-Chennai should be converted as double Line.

श्री पवन कुमार बंसल (चण्डीगढ़) : माननीय सभापति जी, भारतीय रेल सचमुच ही भारत की जीवन रेखा है। इसके द्वारा रोजाना लाखों लोग अपने-अपने गंतव्य पर जाते हैं और भारतीय रेल ही रोजाना देश के कोने-कोने में रोजमर्रा की जरूरत का सामान पहुंचाती है। पिछले पचास बॉर् में देश की आर्थिक व्यवस्था में भारतीय रेल का बहुत बड़ा योगदान रहा है। जिस हिसाब से हम तेजी के साथ, तेज कदम लेते हुए आगे बढ़ना चाहते हैं, उसमें भारतीय रेल का बहुत बड़ा योगदान होना है। हमें इस बात की खुशी है कि आज से 8-10 वां पहले रेल की रफ्तार बढ़ाने के लिए दिल्ली से विभिन्न प्रान्तों की राजधानियों को जोड़ने के लिए ज्यादा राजधानी चलाई गई और शताब्दी एक्सप्रेस की शुरुआत हुई। लेकिन आज आगे जब और भी ज्यादा लक्ष्य है, हमें खुशफहमी में रहने की जरूरत नहीं है। हम सिर्फ अतीत की बात नहीं कर सकते, हमें आगे बढ़ने की जरूरत है। हमें इस बात की खुशी है कि हमारी सरकार ने इस बात को अहमियत देते हुए इसके लिए अच्छे प्रोग्राम तय किए हुए हैं। समय की कमी के कारण मैं कम बात कहना चाहूंगा। लेकिन एक-दो बातों का जिक्र करना चाहता हूँ। दुनिया में तीन तरह के लोग होते हैं - एक वे जो खुद भी चलते हैं और औरों को भी चलाते हैं ट्रेन के इंजन की तरह, एक वे जो खुद नहीं चल पाते लेकिन अगर कोई धकेल दे या खींच ले तो साथ चल पड़ते हैं रेल के डिब्बे की तरह और एक वे होते हैं जो न खुद चलते हैं और न किसी को चलने देते हैं ट्रेन की ब्रेक की तरह। यूपीए की सरकार इंजन है। राष्ट्रीय एकोनॉमी को बढ़ाने के लिए बतौर एक इंजन काम कर रही है, खुद आगे बढ़ रही है और सभी को साथ लेकर जाना चाहती है। हम इसके लिए सभी से सहयोग चाहते हैं और मुझे विश्वास है कि वह सहयोग जो देश की जनता ने दिया है, इस हाउस से भी लेकर हम आगे अपने लक्ष्य की तरफ बढ़ते रहेंगे।

मुझे एक बात की बहुत प्रसन्नता है कि आज की सरकार ने आधुनिकीकरण पर जोर दिया है। इस बात को लोग जैसे मर्जी कहते रहें लेकिन इसके लिए भी आज के रेल मंत्री की ही जरूरत थी। उन्होंने, जिस बात का मखौल उड़ाया जाता है, सिर्फ कुल्हड़ की ही बात नहीं की बल्कि उसके पीछे बहुत बड़ा सिद्धान्त है, लेकिन उन्होंने कहा कि हमें आज के दिन, रेलवे में जो प्रसाधन हैं, उनके लिए भी कुछ करना है क्योंकि अक्सर देखा गया है कि रेलवे स्टेशन पर जब गाड़ियां खड़ी होती हैं तो लोग उनका इस्तेमाल करते हैं। इससे वहां कितनी गंदगी फैलती है, शायद हम उसे दूर नहीं कर पाए। इसके लिए उन्होंने कहा है कि आम जनता जो ट्रेन से जाती है, उनके लिए भी ऐसे ही टॉयलैट्स हों जैसे हवाई जहाज में होते हैं। यह बात हिन्दुस्तान में हो रही है, शायद और देशों में बहुत जगह ऐसा नहीं है।

आज की सप्लीमेंट्री डिमांड्स फार ग्रांट्स में रेलवे संरक्षा पर जोर दिया गया है। हमें इस बात का अफसोस है क्योंकि अभी सब जगह क्रासिंग पर रेलवे फाटक नहीं लगे हुए हैं। इससे अक्सर भयानक ऐक्सीडेंट्स हो जाते हैं। इसलिए सुरक्षा के ओर जो कदम उठाने हैं, उनके साथ-साथ सब जगह इसे एकदम अनिवार्य करने की जरूरत है कि जितने भी रेलवे क्रासिंग हैं, वह (manned) मैन्ड क्रासिंग हों, रेलवे फाटक लगे हों। इस बात को प्राथमिकता देने की जरूरत है और मैं सरकार से इस बात की उम्मीद करूंगा।

मैंने आधुनिकीकरण के साथ सुन्दरता का मामूली जिक्र किया। प्रोजेक्ट बनाया गया है, रेलवे स्टेशन को अच्छा बनाना है। समय की कमी के कारण मैं सिर्फ अपनी बात पर आता हूँ।

चंडीगढ़ देश का एक आधुनिक प्लैन्ड शहर है। इसको अगर एक लघु भारत कहें तो सही बात होगी। देश के कोने-कोने से लोगों ने यहां अपने घर बनाये हुए हैं, वे यहां रहते हैं लेकिन उनके लिए वहां उतनी सद्दलियतें मुहैया नहीं की गयी हैं। वे कभी न कभी अपनी जगह पर जाना चाहते हैं। चंडीगढ़ से रांची के लिए ट्रेन की जरूरत है लेकिन अभी तक वह ट्रेन नहीं चलाई गयी। चंडीगढ़ से चेन्नई के लिए हफ्ते में एक दिन ट्रेन चलती है लेकिन वह पर्याप्त नहीं है। तिरुअनंतपुरम वगैरह के लिए भी वहां से ट्रेन चलाई जानी चाहिए।

जैसा मैंने कहा कि सभी जगह से लोग वहां आकर बसे हैं। अगर हम सचमुच देश को एक माला में पिरो देना चाहते हैं तो उनके लिए ये सुविधाएं भी मुहैया कराना उतना ही अनिवार्य है जिससे कोई भी आदमी बिना किसी मुसीबत के अपनी जगह पर जा सके। रेलवे स्टेशन को अपग्रेड किया जा रहा है लेकिन इसके बावजूद कि चंडीगढ़ एक माडर्न शहर है, जिस पर जितना ध्यान दिया जाना चाहिए था उतना ध्यान नहीं दिया गया। मुझसे पहले एक माननीय सदस्या ने ठीक फरमाया कि चंडीगढ़ से लुधियाना के लिए रेल लाइन बनाने में विलम्ब हुआ है। उसके सर्वे वगैरह में मुद्दतें लग गयीं। अब फौसला हुआ है। अब भी शायद कछुवे की चाल से उस पर काम चल रहा है। अगर एक बात के लिए हमने फौसला कर लिया कि यह बनाना है तो क्यों नहीं आपने जो समय तय किया है, उसके हिसाब से उसे बनायें। आप इसके बारे में क्यों नहीं सोचते ? हमारे यहां एक गांव फौदा है। वहां के लोगों ने उसे माना। इसके लिए उनकी दुकानें टूट गयीं, मंदिर गुरुद्वारा भी उसमें आ गये लेकिन उन्होंने उफ तक नहीं की। केवल मामूली सा जिक्र किया लेकिन उसका भी मुआवजा उनको ठीक नहीं दिया गया। मुआवजा तो छोड़ दीजिए, रेलवे लाइन जरूर ऊंची बनाई गयी लेकिन उनको दूसरी तरफ सड़क पार करने के लिए जगह भी नहीं दी गयी। इसको एक मानवता के नाम पर, इंसानियत के तौर पर उन लोगों की जो जरूरतें हैं, उसके लिए तो सोच लेना चाहिए था लेकिन वह भी सोचा नहीं गया।

वहां अफसरान तो एक बार जाकर दौरा कर लेते हैं। 20 लोगों का काफिला उनके साथ है। वे समझते हैं कि एक छोटा सा पुल अगर नीचे से बनाकर दे दिया तो उन लोगों का काम चल जायेगा। हम अपने आपको उनकी स्थिति में क्यों नहीं रखते ? उनके लिए सोचें और देखें कि उनकी जरूरतें क्या हैं और जितने लोग जो उस तरफ रहते हैं, उनके लिए क्या करना है ? राम दरबार इंडस्ट्रियल एरिया फेज टू का एक इलाका है जहां रेल लाइन ऊंची उठाई गयी है। इसके लिए हमने मांग की थी। लेकिन हमें यह सोचने की जरूरत नहीं थी कि वहां पानी खड़ा होगा। उन लोगों के घरों में पानी आ गया। क्या किसी को मालूम नहीं कि जब बारिश होती है तो उनके घर और कारखानों में पानी भर जाता है। इसके लिए वे किससे फरियाद करें ?

मैं इस बात के लिए आपसे यह गुजारिश करना चाहता हूँ कि जब आप कोई परियोजना बनाते हैं, उसके साथ-साथ जो उनके साथ संबंधित बातें होती हैं, उन बातों

पर भी गौर करना चाहिए और वे जरूरतें उनको मिलनी चाहिए।

चंडीगढ़ से शिमला रेल लाइन एक ऐतिहासिक लाइन है बल्कि उसको हेरीटेज रेलवे लाइन कहा जाता है। पूरे के पूरे उस तरफ के लिए इलाके के चंडीगढ़ एक गेटवे है। उससे आपको कोई राजस्व नहीं मिल सकता। लेकिन चंडीगढ़ से शिमला के साथ पहाड़ों के बीच घूमती हुई रेलवे लाइन जाती है। क्या आपको नहीं चाहिए कि आप उसका किराया कम करें। इसके लिए भी वही किराया है, बल्कि पहाड़ों में ज्यादा किराया रखा गया है। अगर हम टूरिज़्म को बढ़ावा देना चाहते हैं तो हम क्यों नहीं किराया कम करते। क्यों नहीं देखते कि लोग पूरे जोर से उस ट्रेन का इस्तेमाल करें। पूरे हिन्दुस्तान से लोग आए और आगे शिमला पहुंचे। हम क्यों नहीं उनके लिए किराया कम करते ? मैं दरखास्त करना चाहता हूँ कि इसके लिए किराया कम किया जाए।

पश्चिम एक्सप्रेस ट्रेन दिल्ली-चंडीगढ़ से मुंबई तक हम लोगों के आग्रह पर चलायी गयी। लेकिन उसका कनेक्शन चंडीगढ़ से है। वहां बहुत ज्यादा ट्रैफिक है। जैसा हम दिल्ली के लिए मानते हैं कि बसें चलती हैं, वैसे ट्रेनें चला दें तब भी भरी होंगी। मैं इसको इस वक्त नहीं कहना चाहता। मैं तो सिर्फ यह कहना चाहता हूँ कि पश्चिम एक्सप्रेस में आपने श्री टीयर ए.सी. लगा रखा है। आप रोजाना देखते हैं कि उसमें कितनी भीड़ रहती है। क्यों नहीं आप इसका एक और डिब्बा लगा देते। मैं फर्स्ट ए.सी. और सैकिंड ए.सी. का जिक्र नहीं कर रहा। अगर आप ऐसा करेंगे तो जो लोग आगे मुंबई तक जाना चाहते हैं, उनके लिए अच्छा होगा। **वै। (व्यवधान)**

आपके आदेश की कद्र करते हुए मैं सिर्फ यह कहना चाहूंगा कि पंचकुला की दूसरी तरफ जो रेलवे प्लेटफॉर्म बनाया गया है, वहां पंजाब और हरियाणा से लोग नोकरी के लिए चंडीगढ़ आते हैं। उनके लिए कवर्ड पार्किंग की जगह नहीं है। बहुत लोग स्कूटर से वहां आते हैं और स्कूटर वहां खड़ा करके आगे काम पर चले जाते हैं। बहुत से लोग साइकिलों का इस्तेमाल करते हैं। उनके लिए पंचकुला की तरफ कवर्ड पार्किंग की जरूरत है। पार्किंग के संबंध में अगर हम मेन चंडीगढ़ की तरफ के हालात देखें तो वह हमारे सामने कोई अच्छी ऐसी तस्वीर पेश नहीं कर सके, जब हम चंडीगढ़ पहुंचे। इसलिए चंडीगढ़ को सुंदर बनाने के लिए प्रयास किये जाने चाहिए। वहां की व्यवस्था बिल्कुल बिगड़ी हुई है, जिसे ठीक करने की जरूरत है। उस व्यवस्था को अच्छा बनाने की जरूरत है ताकि लोग आराम से वहां आ सकें और ठीक से अपना वाहन पार्क कर सकें। इसके साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ तथा आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्री राकेश सिंह (जबलपुर) : सभापति महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मैंने अपना लिखित भाषण सभा पटल पर रख दिया है।

सभापति महोदय : ठीक है, हो गया।

***श्री राकेश सिंह (जबलपुर) :** महोदय, 2004-005 की अनुदान की अनुपूरक मांग पर मेरे लोक सभा क्षेत्र जबलपुर तथा मध्य प्रदेश से संबंधित प्रस्तावों को चर्चा में शामिल करने की कृपा करें।

माननीय अत्यंत खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि जब से यू पी ए की सरकार इस देश में बनी है, रेल की गति को ब्रेक लग गया है। रेल के विकास से संबंधित सभी योजनायें अपनी प्रारंभिक स्थिति में ही दम तोड़ती दिखायी दे रही हैं। इतना ही नहीं बल्कि एन डी ए सरकार में आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के ऽधानमंत्रित्व काल में रेल से संबंधित जितनी भी घोषणायें हुई थीं या विकास से संबंधित कार्य प्रारंभ हुए थे या तो उन घोषणाओं पर अभी अमल ही नहीं हुआ या उन कार्यों की जो स्थिति तत्कालीन सरकार के समय थी वह यथावत है।

माननीय महोदय, वर्तमान में यू.पी.ए सरकार के रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी भेदभावपूर्ण रवैया अपना रहे हैं। मध्य प्रदेश, जहां भारतीय जनता पार्टी की सरकार है, मैं माननीय रेल मंत्री जी का पक्षपातपूर्ण रवैया स्पष्ट परिलक्षित हो रहा है। इसका प्रमाण है मेरे लोक सभा क्षेत्र से संबंधित वे परियोजनायें व घोषणायें, जो पूर्णतः की प्रतीक्षा में हैं।

महोदय, पूर्व प्रधानमंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने जबलपुर से गोंदिया के बीच गेज परिवर्तन के बहुप्रतीक्षित व महत्वाकांक्षी, बहुउद्देशीय कार्य को प्रारंभ किया था, उनके कार्यकाल में ही गोंदिया से बालाघाट के बीच गेज परिवर्तन का कार्य लगभग 80 प्रतिशत पूरा हो चुका था तथा जबलपुर से बालाघाट के बीच के शेष कार्य को प्रारंभ किया जाना था, किंतु अत्यंत खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि यूपीए सरकार ने जबलपुर से बालाघाट के बीच के इस कार्य को पूरा करने में कोई रुचि नहीं दिखायी। बल्कि बालाघाट से गोंदिया के बीच के लगभग पूर्ण हो चुके कार्य को ही बजट में शामिल किया जबकि अपेक्षा यह थी कि बालाघाट से जबलपुर के बीच के कार्य को प्रारंभ करने के लिये बजट में शामिल किया जाता।

आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पूर्व में भी मैंने मांग की थी कि गेज परिवर्तन के इस कार्य को, जिसे अभी दक्षिण पूर्व मध्य रेल के माध्यम से कराया जा रहा है, जिसका मुख्यालय बिलासपुर (छत्तीसगढ़) में है, के स्थान पर पश्चिम मध्य रेल, जिसका मुख्यालय जबलपुर में घोषित हो चुका है, के माध्यम से कराया जाये ताकि कार्य शीघ्र पूर्ण हो सके।

माननीय महोदय, पूर्व प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के कार्यकाल में ही जबलपुर से दिल्ली के बीच सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस की घोषणा हुयी थी, जिसके संबंध में यूपीए सरकार के गठन के बाद माननीय लालू यादव जी ने भी घोषणा की थी, किंतु अभी तक भी इसे प्रारंभ करने के संबंध में कोई समय सीमा का निर्धारण रेल मंत्रालय द्वारा नहीं किया गया है। अतः इसे शीघ्र प्रारंभ करने एवं समय सीमा निर्धारित की जाये।

माननीय महोदय, जबलपुर से जममू अथवा पठानकोट, जबलपुर से पूना वाया मुम्बई, जबलपुर से बंगलौर (सीधी ट्रेन) जबलपुर से भोपाल (रात्रिकालीन), जबलपुर से हैदराबाद, जबलपुर से तिरुअनंतपुरम के बीच फास्ट रेल गाड़ियां शुरू करने हेतु विचार किया जाये।

माननीय महोदय, आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जबलपुर में पश्चिम मध्य रेल जोन के मुख्यालय की घोषणा हो चुकी है, किंतु इसके भवन के निर्माण हेतु कोई समय सीमा तय नहीं है। इसके लिये समय सीमा का निर्धारण हो। मदनमहल स्टेशन के विस्तार की गति तीव्र की जाये। कछपुरा में नये स्टेशन के निर्माण हेतु शीघ्र निर्णय किया जाये। जबलपुर लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत कटनी देश का एक प्रमुख जंक्शन है। किंतु, इतने महत्वपूर्ण जंक्शन का स्टेशन जिस स्तर का होना चाहिए, जिस तरह की सुविधायें वहां होना चाहिए, उनका अभाव है। अतः कटनी स्टेशन का नवीनीकरण किया जाना चाहिये, साथ ही कटनी की बहुप्रतीक्षित मांग ओवर ब्रिज को शीघ्र बनाया जाये क्योंकि रेल फाटक बंद रहने के कारण कटनी वासियों को 24 घंटे में से 20 घंटे परेशान होना पड़ता है।

माननीय महोदय, मैं ऐसा मानता हूँ कि रेल मंत्री महोदय पक्षपातपूर्ण रवैया छोड़कर इन प्रस्तावों को बजट में शामिल करने का कट करेंगे।

*Speech was laid on the table

SHRI G. KARUNAKARA REDDY (BELLARY): Madam, I want to bring to the notice of hon. Railway Minister some pending Railway Projects in my Bellary Lok Sabha constituency, which are neglected very much by the Railways.

The Kottur-Harihara Railway Line – the distance of this line is 65 kilometres – is a long-pending project, in which 50 kilometres earthwork is going on in a very slow manner. In this line, the land acquisition work is very much delayed by the Karnataka Government and there is delay in giving compensation to the farmers by the concerned officials. I urge upon the Railway Minister to speed up the Kottur-Harihara Railway Line work by granting the balance amount for completing the work very urgently.

Hospet to Kottur Railway Line – which was earlier a metre-gauge line – was converted into broad-gauge line 8 years back. But no train has been running on this line because of poor quality of work. So, I demand an inquiry in this regard, and the guilty has to be punished. I would request the hon. Minister to improve the poor quality of work. I would also request the hon. Minister to run a train from Guntakal to Kottur via Bellary and Hospet cities, which is a long-standing dream of the people of Kottur.

In the beginning of this year, the then Railway Minister laid the foundation stone of a RUB (Rail Under Bridge) in Bellary city, which was previously estimated as a Rail Over Bridge (ROB). I would request the hon. Railway Minister, through you, to make it ROB only, which is very convenient and feasible. The work has to be taken up immediately. It is because the frequent closure of the gate causes much trouble to the people.

I would request the hon. Minister to introduce new trains, from Mumbai to Chennai, and from Chennai to Mumbai via Bellary, where a lot of business activities are taking place. There are big garment factories in my constituency, and huge iron ore activity is going on in my constituency.

I would request the hon. Railway Minister to add new coaches to Hampi Express – one first-class coach and five second-class coaches – for the convenience of passengers in my Bellary district where there is a world heritage centre, namely, Hampi. A large number of foreign tourists and tourists from our country visit this great place, Hampi.

On 1st December, a lot of demonstrations and '*rail roko*' agitations took place in Bellary, Hubli and in many parts of South-West Railway Zone, demanding that more job opportunities should be given to the people of South-West Railway Zone, which was totally neglected by the Railway Ministry in its recent appointments for this zone

I would request the Railway Minister to construct a Rail Under Bridge (RUB) at Kanavi Veerabhadra Swamy Temple where National Highway No. 13 crosses the Railway line. There is heavy traffic due to heavy iron ore transportation through goods trains. Due to frequent closure of the gate at this place, thousands of vehicles get jammed for hours together.

I would like to request the hon. Railway Minister to give sanction to the prestigious proposal for running a 'Palace on Wheels' train to Hampi, which is pending with Railways for a long time.

* SHRI MANJUNATH KUNNUR(DHARWAD SOUTH) : Mr. Chairman, Sir, thank you very much for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demand for grant (Railways). I would make a few points concerning my parliamentary constituency.

In the first place, Sir, I would like to request the hon. Railway Minister to take up the under-bridge near Haveri District Headquarters, Karnataka on priority basis. There is a request and a demand of the people of my constituency for a long time. During rainy season, water gets stagnated which creates a lot of problems for many

vehicles coming from Haspet and Bellary with iron ore and other commodities with each vehicle carrying a whopping 35 tonnes of weight. There is no concrete road. In addition to this, an Agricultural Producers Marketing Committee Yard is situated on the other side. It is becoming increasingly very difficult for the farmers to carry their food grains and other commodities in rainy season, in particular and in other seasons in general. There is a lot of demand from the public to repair the underbridge immediately or else go in for a new fly-over to ease the traffic in the vicinity of the Haveri Railway Station. People of Haveri and many important public representatives like MPs, MLAs and Zilla Parishad have raised this issue but their demand has not been considered positively till now. I hope the Hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad would fulfil the long-felt demand of Haveri district, Karnataka immediately.

In the second place, I would like to request the hon. Minister to issue directions to the concerned authorities to stop Train No. 2627 Inter-City Express at Yalavigi Railway Station in Savanur Taluk, Karnataka taking into consideration the fact that Yalavigi Railway Station is situated on the State Highway and it is very near to Gadag District Headquarters. It is exactly situated in between Haveri and Dharwad and Gadag districts. It is most useful for the public. Hence, a stoppage is most essential. I hope the hon. Minister would heed to my genuine request which would help the people of my constituency.

In the third place, I would like to request the hon. Minister to ensure a stoppage of Trains No. 2627 – City Express & Train No. 2080 Jana Satabdi at Byadagi, Karnataka. I hope and trust that the hon. Minister would issue directions to the concerned authorities to stop the above mentioned trains at Byadagi, Karnataka taking into consideration the fact that Byadagi is the Taluk Headquarters situated in Haveri District, Karnataka. Byadagi is known for its internationally renowned chilly. Its chilly is a very fine variety. Its chilly is not only famous in Karnataka but also overseas. Many businessmen travel in these above trains. Hence, a stoppage is a must.

Under the circumstances, I request you to do the needful at the earliest taking into account the long pending demand of the people of Byadagi, Karnataka.

Ministry of Railways has a daunting task of catering to needs of the whole country. I understand it. Karnataka has given a Railway Minister. In spite of that, we could not find a sizeable improvement in the railway network in our State. The Ministry of Railways has an important task which they are trying to fulfil.

The Railways is the most important lifeline of our country. It is an important vehicle for the poor and downtrodden. There is no denying of the fact that our Railway network is one of the largest in the universe.

As everyone is aware, there is a huge number of pending projects which have been started with much fanfare but never the seen the light of the day. Surveys have been conducted and a sizeable amounts have been spent on such projects. But mid-way the same have been abandoned. Everyone is in the knowledge of such projects like Hubli to Ankola which are spread all over the country. I would like to fervently appeal to the hon. Railway Minister to see that such projects which would really help the needy and which would really ease the problems of the people should be taken up, allocations to be made and a time frame be fixed for its successful implementation. I hope the hon. Minister would see that he successfully implement Hubli to Ankola such projects, without getting into the trap of his predecessors. Railway Recruitment Board should be established in South West Railway at Hubli.

I represent the State of Karnataka. The amount provided for Karnataka is insufficient in terms of volumes and area.

There are a number of backward areas in my State, Karnataka where the need for taking the Railway network is essential. If the hon. Minister is really interested in helping the poor and neglected sections of society, he should increase the network, not only in my State, in particular, but in other States as well, in general.

I conclude my speech with the hope that the hon. Minister of Railways would give topmost priority to the problems mentioned by me in my speech as they are long-pending issues concerning the genuine demands of the people of my constituency and implement it as early as possible. Thank you very much once again.

*Speech was laid on the Table.

18.45 hrs.

DR. M. JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Madam Chairman, thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2004-05.

I am happy to note that majority of the funds sought under the Supplementary Demand for Grant (Railways) are for safety and special railway safety measures apart from expenditure like assets, acquisition, construction, replacement, and capital expenditure.

In India, railway is the cheapest mode of transport for the common man. Crores of people are travelling daily by railways throughout the country. So, it is the primary duty of any Government to give them good amenities and also see that they travel safely and reach the destination. It should be taken as the first priority.

A number of accidents are taking place at the old bridges and also at the unmanned railway crossings. Some of the railway crossings are manned and some of them are unmanned. Accidents are also taking place at the foot over bridges, while crossing from one platform to the other platform.

It is a laudable thing that the Budget sought here is for construction of road over bridges, road under bridges, foot over bridges, and also for interlocking system. Construction of road over bridges, road under bridges, and good signaling system will always reduce the number of accidents and thereby the loss of human life, cattle and other things. So, I request the hon. Railway Minister to see that the gates which are now unmanned become manned on war-footing - a number of accidents are taking place at unmanned gates - so that the accidents could be averted.

Regarding the passenger amenities, a number of my colleagues have spoken about them. I do not want to go into all of them. But I would like to remind the Government that drinking water facilities, good toilets and waiting halls are the basic needs of the passengers who are travelling in the trains. Even, the Standing Committee on Railways had commented some time back about the passenger amenities and also the safety measures, because it is the duty of the Railways to give them basic amenities as also the safety.

Madam Chairman, I should congratulate the hon. Railway Minister for taking a lot of interest in providing safety as also the passenger amenities. He is personally going to the railway stations, inspecting the work and instructing the officers. It is really a laudable thing. This will definitely reduce the number of accidents. Also he has helped the artisans in the villages who are languishing for want of jobs by introducing *kullad* system and also introducing khadi to be used in the Railways.

Coming to freight and other things, there is a very steep shortage of wagons. That should be taken care of because it is the cheapest mode of transport. Goods could be transported from one place to another quickly if the wagons are enough in number.

Coming to Andhra Pradesh projects, a lot of injustice had been done to Andhra Pradesh in regard to the budgetary allocations for new lines, doubling works, gauge conversion, traffic amenities, road safety, and they are very meagre. I request the hon. Railway Minister to see that more budgetary allocations are made, and they should be doubled.

Coming to my constituency, there is one line. Several times, survey had been done. It connects the coastal districts of Andhra Pradesh to Raichur in Karnataka. It goes through the backward districts of Telangana, that is Nalgonda and Mahabubnagar. These two districts are very much infested with naxalites.

It is nearly a 292-kilometre project. By repeatedly asking the Government in this House, this project was divided into three pieces. Previously, the then hon. Minister, while saying that the piece between Gadwal and Raichur had been given the sanction, had assured that the remaining parts between Macherla and Gadwal would be taken up in due course. This line goes from Macherla to Raichur. But to my surprise, a piece from Macherla to Nalgonda was given the sanction, and the budgetary allocation was also very meagre.

Whenever a question is put or whenever a letter is written to the Minister, the answer comes saying that the final allocations are made. When the project cost is nearly Rs.100 core, I do not know, with the meagre budget of Rs.5 crore, when the project is going to be completed. Shri Pawan Kumar Bansal was telling about the Ludhiana section that it is moving at a snail's pace. If such is the pace to complete the work, I do not think in our lifetime we will be in a position to see that those projects are completed.

Coming to ROBs and RUBs, Jadcherla is a big business station in my parliamentary constituency. The turnovers are very good. There is one gate located very near to the railway station. It divides the old city and the new city. Whenever the trains are passing through or they stand there, it is causing obstruction. I have been requesting repeatedly for the construction of an RUB. It has not been taken up. I request the hon. Minister to see that an RUB is constructed at Jadcherla, an ROB at Yenugonda railway gate, which is also in the same section of Mahabubnagar-Jadcherla, and an ROB at Gadwal railway station which is also a very important station.

Then some of the local trains are terminating at Falaknauma. They are detained there for two to three hours. In the recent past, the traffic has increased a lot because there is a station called Shadnagar, which is 50 kilometres away from Hyderabad, where many industries have come up. It is almost connecting the Hyderabad city. So, my request to the hon. Minister is to see that the local trains, which are terminating at Falaknauma station, to be extended up to Shadnagar in Mahabubnagar district. In the recent past, the railway traffic has also increased. The number of trains is not sufficient. Though a number of trains are passing through that station, most of them are Express trains. They are not stopping at all these stations. Students, industrialists and traders are daily moving from Mahabubnagar-Jadcherla to Hyderabad, and thus, the traffic needs more number of trains.

The MMTS system had been extended up to Falaknauma railway station. I request the hon. Minister to extend it up to Shadnagar. There is a distance of 30 kilometres from Falaknauma to Shadnagar. I request the hon. Minister to extend the MMTS up to Shadnagar.

MADAM CHAIRMAN : Please conclude.

DR. M. JAGANNATH : Finally, I am requesting the hon. Minister to order for the halting of Dharmavaram Express train which runs between Secunderabad and Puttaparthi. In Mahabubnagar and Jadcherla areas, there are a number of Sai devotees. Time and again, they have been requesting for the halting of Dharmavaram Express so that it will facilitate them to go to Puttaparthi and have *darshan* of Sai Baba.

With this, I conclude.

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) : सभापति महोदया, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे की सप्लीमेंट्री डिमांड्स पर बोलने का मौका दिया। मैं महाराष्ट्र के जिस मराठवाड़ा क्षेत्र से आता हूँ, वहाँ अत्यंत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। इस संसद में पिछले 50 साल से ज्यादा समय से जो बजट वहाँ गया, वह यहाँ की कई सरकारों, एनडीए और यूपीए की सरकारों के माध्यम से गया है और जा रहा है। लेकिन हमारे मराठवाड़ा में एक किलो मीटर भी नई रेल लाइन नहीं बनी है। आंध्र प्रदेश के गठन से पहले मराठवाड़ा का क्षेत्र निजाम के तहत था। आजादी के बाद करीब 13 महीने के आंदोलन के बाद हमारा क्षेत्र आजाद हुआ बाद में महाराष्ट्र में शामिल हुआ। मैं आपके सामने अपने मराठवाड़ा क्षेत्र की समस्याओं को रख रहा हूँ।

माननीय राज्य मंत्री जी यहाँ बैठे हुए हैं। मैं आपके माध्यम से उनको बताना चाहता हूँ कि मराठवाड़ा में नये प्रोजेक्ट्स बनाने की बात हुई थी, उसमें मुदखेड़-आदिलाबाद 167 किलोमीटर की लाइन है और 109 करोड़ रुपये की राशि इस लाइन को पूरी करने के लिए चाहिए। सिकन्दराबाद-मुदखेड़-जनकमपेट-बोधन 269 किलोमीटर है। हमारी जो पुरानी लाइन है मुम्बई-मनमाड़ कांचीगुड़-एक्सप्रेस वहाँ तक जाएगी। भोलाराम से निजामाबाद तक यह लाइन आ गयी तो हमारा यह रूट चालू हो जाएगा। इसके लिए 46 करोड़ रुपये की हमारी डिमांड है ताकि पहले का हमारा रूट चालू हो जाए।

दूसरा, अकोलापूर्णा मराठवाड़ा और विदर्भ को जोड़नेवाली 210 किलोमीटर की लाइन है जिसमें 205 करोड़ रुपये की राशि चाहिए। अगर यह राशि मिल गयी तो सारा मराठवाड़ा और विदर्भ जोड़ा जाएगा। धीरे-धीरे पैसा मिल रहा है। मिरज-लातूर माननीय गृह मंत्री जी का संसदीय क्षेत्र है। माननीय मुख्यमंत्री जी और माननीय आठवले जी का भी क्षेत्र उसमें आता है। इसको भी अगर 111 करोड़ रुपये मिल गये तो इसका कार्य भी पूरा हो जाएगा। आज के सप्लीमेंटरी बजट में कुछ कंस्ट्रक्शन के लिए और कुछ सेफ्टी के लिए पैसा मांगा गया है। हम अपनी डिमांड रख रहे हैं ताकि आने वाला बजट 2005 का जो रेलवे बजट रहेगा, उसमें सारे मुद्दे आ जाएंगे। अधिकारियों से भी मेरी विनती है कि वे भी इस पर विचार करें। मराठवाड़ा के जो 4 प्रोजेक्ट्स हैं वे पुराने प्रोजेक्ट्स हैं। नये प्रोजेक्ट्स अहमदनगर-बीड-परलीबैजनाथ हैं।

सभापति जी, हमारे यहाँ बीड जिला ऐसा है जिसमें माननीय प्रमोद महाजन जी, गोपीनाथ मुंडे जी, क्षिरसागर जी काकू आदि सबके एरियाज हैं लेकिन अभी तक वहाँ रेल नहीं है। परली एक देवस्थान भी है, उसके लिए भी धीरे-धीरे पैसे मिल रहे हैं। उसमें अभी 120 करोड़ रुपये मिले थे। उसके पहले 301 करोड़ रुपये सभी प्रोजेक्ट्स को मिले थे। अभी तक उसमें 421 करोड़ रुपये मिले हैं लेकिन हमें कुल 795 करोड़ रुपये चाहिए ताकि मराठवाड़ा के सारे प्रोजेक्ट्स पूरे हों। इसके लिए हमने एजीटेशन भी किए हैं। माननीय गोविंद भाई श्रॉफ जोकि स्वतंत्रता सेनानी थे, शंकर रावजी ने भी इसके लिए एजीटेशन किया था। मराठवाड़ा विभाग के साथ बहुत अन्याय हो रहा है। अगर 795 करोड़ रुपये हमें मिल गये तो हमारे मराठवाड़ा के पाँचों प्रोजेक्ट्स पूरे हो सकते हैं।

सभापति जी, मेरा विभाग साउथ-सेंट्रल रेलवे में है और मराठवाड़ा साउथ-सेंट्रल रेलवे नादेड़ डिविजन में है। हमें यह नहीं चाहिए। हमें जो मराठी स्पीकिंग एरिया सेंट्रल रेलवे है वह जोड़ना चाहिए। उसके लिए कई वॉ से हमारी मांग है। हमने माननीय ममता जी को, माननीय नीतीश कुमार जी को भी बोला था। माननीय नीतीश कुमार जी ने कहा था कि कैबिनेट में प्रस्ताव रखेंगे। बिहार में वहाँ जोन का झगड़ा चल रहा था। नीतीश कुमार जी ने कहा था कि झगड़ा बढ़ जाएगा, इसलिए यह मत करिये। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि साउथ सेंट्रल-रेलवे में से निकालकर मराठी स्पीकिंग को सेंट्रल रेलवे में करिये क्योंकि सेंट्रल रेलवे का मध्यवर्ती कार्यालय मुम्बई में है और मुम्बई से सारे कांटेक्ट्स रहते हैं। इसलिए कई वॉ से हमारी मांग है कि उसमें आप ट्रांसफर करने की कोशिश कीजिए।

दूसरी बात यह है कि नांदेड़ डिविजन होने के बाद वहाँ जो 20 हजार लोगों की रिक्रूटमेंट होने वाली है और इंटरव्यू सिकन्दराबाद में होने वाला है उसको सारे पेपर्स में छपवा दिया, उसी से झगड़ा होने के लिए दे दिया गया। मराठवाड़ा के लोग भूमिपुत्र हैं, मराठी-स्पीकिंग लोग हैं, क्या उनको नौकरी का चांस नहीं मिलेगा? मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि मराठी स्पीकिंग लोगों के लिए भी रेलवे में जगह होनी चाहिए। शिवसेना का नाम उसमें घसीटा गया।

19.00 hrs.

माननीय ठाकरे जी ने भी इस बात से इंकार किया था कि हमने बिहारी पर हमला नहीं किया लेकिन मराठी भूमि पुत्रों को रेलवे में नौकरी मिलनी चाहिए।

हमारे यहां नई रेल चलाने की भी बात है। मनमाड से तिरुपति नई रेलगाड़ी चलाने की मांग है। वहां के डीआरएम और जीएम ने कहा था कि 2-3 महीने में यह काम हो जाएगा। हमारे यहां के मंत्री ने भी कह दिया था कि यह काम हो जाएगा लेकिन काम नहीं हुआ। नई ट्रेन नांदेड़ से अहमदाबाद तक चालू करने की बात थी। 2008 में बहुत बड़ा सिख समुदाय का सम्मेलन मराठवाड़ा इलाके के नांदेड़ में होने वाला है। सचखंडे एक्सप्रेस जहां से शुरू होती है, वहां यह सम्मेलन होने जा रहा है। नांदेड़ से पटना साहिब गुरुद्वारा जाने के लिए एक ट्रेन होनी चाहिए। यदि लालू जी यहां होते तो अच्छा होता। इस सम्मेलन में पूरे विश्व के सिख आने वाले हैं। वहां बहुत अच्छा धार्मिक उत्सव होने वाला है। केन्द्र सरकार ने भी इस काम के लिए सौ करोड़ रुपए दिए हैं। मैं वहां से नई रेलगाड़ी चलाने की मांग करता हूं। हमारे यहां से शताब्दी एक्सप्रेस चलाने की बहुत मांग है। सम्भाजी नगर और औरंगाबाद जो मेरा क्षेत्र है, वहां से मुम्बई के लिए शताब्दी एक्सप्रेस चालू की जाए। सचखंडे एक्सप्रेस दिल्ली तक आती है। उसमें हम लोग आते हैं लेकिन वह केवल पांच दिन चलती है। माननीय उपाध्यक्ष महोदय अटवाल जी हमारे यहां नांदेड़ आए थे। वह सम्भाजी, नगर औरंगाबाद भी आए थे। सभी लोगों ने उनसे कहा था कि सचखंडे एक्सप्रेस जो पांच दिन चलती है, उसे सात दिन किया जाए। लाटूर-मुम्बई जो होम मिनिस्टर का एरिया है वहां से भी ट्रेन सात दिन चलनी चाहिए। उसमें एसी श्री टायर है। उसमें एसी टू टायर का डिब्बा होना चाहिए। ऐसे में हम कैसे यात्रा करेंगे?

मेरे यहां मुकुंदवाड़ी स्टेशन नया बना है। इसे हमारी सरकार ने मंजूर किया लेकिन वहां कोई सुविधा नहीं है। वहां पूरी सुविधाएं प्रदान की जाएं। वहां दो लाइनें डालने की बात है। इसके लिए कई वाँ से आन्दोलन चल रहा है। शोलापुर, तुलजापुर, उस्मानाबाद, बीड, पैठण, सम्भाजी नगर, सिलोड, अजन्ता, जलगांव में भी नई लाइनें बिछाने की बात है। शोलापुर से जलगांव लाइन बिछाने के बारे में 50 सालों से मांग है। आप इसका सर्वे करें और जल्दी से जल्दी कार्रवाई करें।

मैं रोटेगांव, पुनतांवा, शिरडी की बात भी कहना चाहता हूं। हैदराबाद से जितने लोग शिरडी के लिए आते हैं, वह इससे सीधे जा सकते हैं। इसके साथ ही जालना, खामगांव की भी बात है। आप उस काम को भी करें। मैं यहां की लाइन का इलैक्ट्रिकेशन करने की बात कहना चाहता हूं। आप सप्लीमेंटरी डिमांड्स में मनमाड से नांदेड़ का इलैक्ट्रिकेशन जल्दी से जल्दी करिए। इसके साथ ही मनमाड से नांदेड़ का रास्ता टू-वे करिए। अभी हाल ही में वहां बहुत बड़ा एक्सीडेंट हुआ था जिससे दो दिन तक रेलें बंद रहीं। भगवान की अच्छी कृपा से सब लोग बच गए लेकिन रेलवे का काफी नुकसान हुआ। हमने मांग की थी कि वह टू-वे होना चाहिए। नीतीश कुमार जी ने इनके लिए पैसा भी दिया था। मैं लालू जी और दोनों राज्य मंत्रियों को कहना चाहता हूं कि मराठवाड़ा एक पिछड़ा इलाका है। वे वहां का विकास करें। वहां के लोग आपका नाम हमेशा लेते रहेंगे।

*SHRI abdullakutty (cannanore) : Respected hon'ble Sir, following item may be included in the discussion:

Placement of wagons for FCI godown.

Recently, Railway Board decided that placement of wagons only for full rake capacity for FCI godowns. After that so many FCI godown activities are stucked. Sir, in Kerala Full Rake facility is available only in 5 godowns out of 22.

Sir, it should reconsider immediately because FCI is very important System of our PDS. Sir, Railway Board decision has been derived from the profit motive.

Sir, FCI is the system of supplying our foodgrain to poor people. so, I request the Government to please stop this anit-people decision.

श्री हेमलाल मुर्मू (राजमहल) : माननीय सभापति महोदय, रेलवे अनुदान मांगों पर इस समय बहस चल रही है और मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। महोदय, रेलवे यातायात किसी भी देश की व्यवस्था का दर्पण होता है। भारत जैसे विशाल देश में रेलवे अनेकता में एकता स्थापित करती है। रेल हमारे देश की पूंजी है। वर्तमान बजट में झारखंड प्रदेश को एक भी रेल लाइन देने का प्रस्ताव नहीं है। कोई अमान परिवर्तन, विद्युतीकरण, फेरों में वृद्धि की भी योजना झारखंड प्रदेश की रेल योजना में नहीं है। निश्चित रूप से रेल मंत्री का काम करने का अंदाज अलग है और हमें भरोसा है कि निवर्तमान सरकार की तरह इसे घोणाओं का मंत्रालय नहीं कहा जाएगा। मुझे विश्वास है बिहार से हम लोग झारखंड प्रदेश में अलग हुए, हम लोगों का यह संबंध बड़े भाई और छोटे भाई की तरह रहेगा। चूंकि हमारे माननीय मंत्री श्री लालू जी रेलवे मंत्रालय संभाल रहे हैं, वे उस प्रदेश के बारे में भली-भांति जानते हैं। मैं कहना चाहूंगा कि पिछले बजट भाण में मैंने दस माँगें वहां के लिए दी थीं। उन माँगों को रेल विभाग के उच्चाधिकारियों के अवलोकनार्थ मैंने प्रस्तुत किया था और जनहितों के सवाल को लेकर मैं तीन बार उनसे मिला था। लेकिन मुझे दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि जब हम जनप्रतिनिधि जनता के कार्यों को लेकर उच्चाधिकारियों के पास जाते हैं, यदि उसका उत्तर लिखित रूप में नहीं मिलता है तो बड़ा दुःख होता है। क्या यह कार्य संसदीय लोकतंत्र की सेहत के प्रतिकूल नहीं है? इसीलिए मैंने पिछले प्रस्ताव में बहुत बड़ी माँग नहीं की। झारखंड प्रदेश निर्माण के बाद उत्तर गंगा नदी से रांची मुख्यालय, जिसे हम कैपिटल कहते हैं, वहां तक जाने के लिए मात्र एक गाड़ी वनांचल एक्सप्रेस है। वनांचल एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन चलती है। आप अंदाजा लगा सकते हैं कि साढ़े पाँच सौ किलोमीटर के क्षेत्र के लोगों को रांची मुख्यालय जाने के लिए कितनी तकलीफ और कट उठाने पड़ते हैं। मैंने यही कहा था कि कम से कम उस फेरे को प्रतिदिन किया जाए और रांची से उस गाड़ी के डिपार्चर का समय संध्या पांच या छः बजे कर दिया जाए। इससे उस इलाके के लोगों को काफी लाभ होगा। परंतु छः महीने बीतने के बाद भी उस फेरे में परिवर्तन और प्रतिदिन करने की बात तो दूर रही, उस आवेदन पर क्या हुआ, इसकी भी कहीं कोई सुध नहीं ली गई। मुझे बड़े दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि अगर इतने दबंग मंत्री के मंत्रालय में यह हालत है तो जनप्रतिनिधियों का क्या होगा। मैं कहना चाहूंगा कि उस प्रदेश में जो वनांचल एक्सप्रेस है, वह पूरे उत्तरी और दक्षिणी सीमाओं को जोड़ने वाली गाड़ी है। वह बिहार प्रांत के चार-पांच जिलों को भी उस प्रदेश में जोड़ रही है। अगर इतनी मुख्य गाड़ी को भी प्रतिदिन नहीं किया गया तो हमें लगता है कि हम लोग जनता के साथ अन्याय करेंगे। मैं कहना चाहूंगा कि वनांचल एक्सप्रेस गाड़ी का नाग - 1855 में उस इलाके में सिद्दोह कान्हू जैसे नायक के नेतृत्व में संधाल विद्रोह हुआ था और वहाँ कम से कम दस हजार से ज्यादा आदिवासी शहीद हुए थे - परिवर्तित कर सिद्दोह कान्हू कर दिया जाए अन्यथा उनके जन्मस्थल भोगनाडीह के नाम से कर दिया जाए। भागलपुर जो बिहार में आता है, वहां से जाने के लिए जो लूपलाईन है, वह गुवाहाटी और कोलकाता को जाती है।

भागलपुर-बड़हरा के बीच अंग्रेजों के समय पटरी बिछाई गई थी जो आज भी है, उसके दोहरीकरण किये जाने की आवश्यकता है। चूंकि इस रेल खंड पर काफी गाड़ियां

चलती है, इसलिये मैंने इसके दोहरीकरण किये जाने की मांग की है।

सभापति महोदय, अभी राष्ट्रीय जनता दल के माननीय सदस्य श्री रघुनाथ झा कह रहे थे कि भागलपुर से दिल्ली के लिये एक गाड़ी कर दी जाये। हमारी मांग है कि विक्रमशिला एक्सप्रेस को साहेबगंज से जोड़ा जाये ताकि जो इलाका उपेक्षित है, उसके जुड़ जाने से सभी यात्रियों को लाभ होगा। साहेबगंज ऐतिहासिक पृष्ठभूमि से जुड़ा हुआ है लेकिन आज उजड़ चुका है। साहेबगंज और राजमहल की धरोहर ध्वस्त हो रही है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि इस ओर भी ध्यान दिया जाये।

सभापति महोदय, 'ऑन गोइंग स्कीम्स' के अंतर्गत भागलपुर-रामपुर-जसीडीह-दुमका रेल मार्ग का निर्माण कार्य बहुत ही मंथर गति से चल रहा है। इस कार्य में गति लाने की आवश्यकता है। माननीय मंत्री जी बैठे हुये हैं। उनसे आग्रह है कि वह इस संबंध में निश्चित रूप से सोचें। चूंकि झारखंड में गोड्डा जिले के अंतर्गत रेल लाइन नहीं है, इसलिये पीरपैती से जसीडीह को रेल लाइन से जोड़े जाने की कृपा की जाये।

सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिये समय दिया, उसके लिये मैं आभार व्यक्त करता हूं।

*SHRI S. MALLIKARJUNIAH (TUMKUR): I would like to invite the attention of the House regarding Railway works to be taken up in my Parliamentary Constituency, i.e. Tumkur, Karnataka as per list given below :

1. There is an urgent need to a straight railway line between Tumkur to Davangere (i.e. Tumkur – Sira – Hiriyur – Chitradurga – Deavangere). The presently situated Railway line is very long journey for the travellers of my Parliamentary Constituency. Therefore, it is proposed for new construction of a Straight Railway line between Tumkur to Dvangere. It saves nearly 50 kms. from present Railway line.
2. The proposed Double Railway line work is under process. That was sanctioned in the past 10 years (i.e. Jaffer Sharief, Railway Minister). It was not yet completed. It is proposed to Double Railway line from Bangalore to Tumkurin Straight line.
3. It is proposed to following Railway stations do not have even basic amenities like proper Accommodation at the waiting room. i.e., Drinking water, Toilets etc., in 1. Banavara 2. Doddabeli 3. Niduvandad 4. Malasandra 5. Gubbi 6. Nittur 7. Sampige 8. Banasandra 9. Tiptur 10. Kyatosandhra 11. Hirehalli. These stations are required to be modernised. There are hundreds of the people are coming to these stations everyday and the publics are facing great hardships they have to wait for hours together at these stations. It is proposed to ascertain the gravity of hardships and make necessary arrangements for modernisation of the above said Railway stations.
4. It is proposed to a construction of new Railway station between Nittur – Sampige at Rampur. From Nittur to Rampur is 6 kms. From Rampur to Sampige is 6 kms. Therefore, it is proposed for construction of New Railway station at Rampur. People of this area are suffering from without any transport facility. There is no bus facility to this area. Therefore, it is proposed to construct a new Railway Station with all basic faculties for the use of peoples of this area.
5. It is proposed to Kyatasandra Railway station is very small and not comfortable to the peoples in Railways in day to day life. It is proposed to give five minutes stop in Kyatsandra Railway station. It is very helpful to the peoples of this Area. There is an Siddaganga Mutt, which is situated in this area. Therefore, it is proposed to give five minutes stoppage time in Kyatsandra Railway station.

*Speech was laid on the Table

SHRI ANWAR HUSSAIN (DHUBRI): Thank you, Madam. I would like to thank Shri Lalu Prasadji for his performance in the last six months of his tenure as the hon. Railway Minister. He has left an impression that he would certainly translate the dream of our leader Shrimati Sonia Gandhi to bring Indian Railways at number one position in the world. I support the Supplementary Demand for Grant (Railways), and at this juncture I would like to raise some points, especially concerning the North East Region.

In this Supplementary Demand, in general, the safety and security of the passengers have been stressed. It could be recalled that only a few months ago some female athletes from Assam were misbehaved with, and molested by some ticketless travelers in Bihar. It raised a great hue and cry in Assam, and everywhere demonstrations were held against this particular incident.

I would like to draw the attention of the Ministry to the fact that whenever passengers from the North East Region enter Bihar, these type of miscreants apply force on them. Even though they have reservations and proper tickets, still they are forced to leave the train or vacate their seats. This is repeatedly happening over there. As safety and

security has been stressed the most, I would like to request the hon. Railway Minister to strictly ensure that henceforth on no passenger from the North East Region is harassed or driven out of the trains.

Madam, I have not talked about the main issues yet. The second point is about employment. In the North-Eastern Region, we see that our boys and girls are not even considered for the posts of *jharudar*, sweeper, *khalasi*, peon or even a *chowkidar*. The people who are appointed to these posts are brought from other parts of India. There is a strong discontent over there on this.

The North-Eastern Region, comparatively, has the least railway network, and the same is the case with Jammu and Kashmir also. They are underdeveloped and, therefore, militancy has grown up there. Historical neglect in respect of

giving them service and also the neglect by the Railways, since pre-Independence days, have created some social problems, and it contributed to the great problem of insurgency in the North-Eastern Region, Jammu and Kashmir and in other places. I would request the Railway Ministry, through you, Madam, to see that the appointments to Grade 'C' and 'D' posts especially are made division-wise and not zone-wise.

We also demand that appointments to Grade 'C' and 'D' posts must be made from the North-Eastern Region, if the posts are there; in the North-Eastern Region, there should be hundred per cent reservation for the unemployed youths of that Region.

Another most important point is that it has always been repeated, since 1998, that ten per cent of the total Budget allocation would go to North-East. It has been remaining as consolation since 1998. However, till today, the Railways did not allot ten per cent of the total Budget for the North-Eastern Region, whereas our hon. President, in his Address to Members of both the Houses, had said this year that regional imbalances were being created by historical neglect. In 1998, the then NDA Government promised that ten per cent of the total Budget allocation would go to North-East. Though this is not the time for raising this point, since the Budget Session is fast approaching, I would urge upon the Railway Ministry to strictly follow this promise and ensure that ten per cent allocation is made for the North-Eastern Region.

Madam, Guwahati is the gateway to as many as eight sister States. It is the second headquarters to all these eight States. I demand that a new Zonal headquarters should be created at Guwahati, though the Railway Minister talked about some criteria for doing so. What are the criteria?

When need arises, it changes. I request the Ministry to modify the criteria and declare Guwahati as a Zonal Headquarters at the earliest.

The new Mainaguri and Jogighopa line is under construction. On this line there is a bridge over Gangadhar river connecting Golakganj and Kanuri. This bridge was damaged a few years ago due to floods and it was abandoned. There is no connection now between these two places and rest of India. The Railway Department has decided to dismantle it and has put it on auction. People went to court. The court had given its verdict on 29th April of this year to the effect that the bridge will not be dismantled, that it will not be removed, will not be given on auction, but the bridge would be re-constructed with both rail and road facilities.

I draw the attention of the Minister to that court verdict and urge upon him to have the bridge re-constructed with both road and rail facility to avoid contempt of court.

***श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल) :** महोदय, रेलवे पर केन्द्रीय सरकार के खर्च के लिए अनुदान की पूरक मांगे रखी गयी हैं। सर, आपके माध्यम से मैं कुछ बातें यहां रखना चाहता हूँ और रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि आज रेलवे का मतलब "विकास"। अगर रेलवे नहीं है तो विकास के चान्सेस बहुत कम नजर आते हैं। मेरा क्षेत्र, जो आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, गुजरात और मध्य प्रदेश इस चार ही राज्यों से जुड़ा हुआ है। इसके बावजूद भी रेलवे से जोड़ने का काम आज तक नहीं हुआ है। अगर मूर्तिजापुर और नांदेड के बीच एक नयी रेल लाइन बिछायी जाती है और इसी तरह वर्धा से नांदेड वाया यवतमाल अगर ये जोड़ा जाता है तो भविय में यवतमाल का एक जंक्शन बन सकता है और ये चारों राज्यों को जोड़ने वाला स्टेशन साबित हो सकता है। सबसे पहले रेलवे मंत्री जी माननीय लालू प्रसाद यादव जी, इनका मैं आभारी हूँ, जिन्होंने इस अनुदान की पूरक मांगों द्वारा मेरे चुनाव क्षेत्र का काम शुरू करवाया। वणी और पिम्पलखुटी में पैनल इंटरलॉकिंग यात्री सेवायें शुरू करने के लिए दूरसंचार सिग्नल और दूरसंचार सेवायें इनके लिए भी उचित धनराशि का प्रावधान कर दिया गया। मुझे खुशी हो रही है, इस प्रावधान से मांजरी, अदिलाबाद सेक्शन को यात्री सेवाओं के लिए उपयुक्त बनाने में किया जा रहा है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि जब भी कोई रेलवे स्टेशन या गांव का नाम सरकारी दस्तावेज में लिखा जाता है तो हिन्दी में सही ट्रांसलेशन होता नहीं। आज के इस पूरक मांगों में पेज नं० 4 पर मुदखेड़ अदिलाबाद को मडखेड़ अदिलाबाद ऐसा दर्शाया गया है। इस लोकेशन का अंग्रेजी में नहीं देखा गया तो लोकेशन या गांव स्टेशन के नाम समझने के बाहर हो जाते हैं। ऐसा बहुत बार होता है। अनेक देशवासियों को नाम की वजह से कठिनाई महसूस होती है। मेरा आग्रह है कि सरकार इसके ऊपर ध्यान दें और देश भर में जहां कहीं नाम की कठिनाई पैदा हुयी है वो दुरुस्त करें।

माननीय रेल मंत्री जी इनके एक वक्तव्य मैंने सुनी थी कि पूरे वर्ल्ड में रेल को भारतीय रेल में नम्बर एक पर ले जाना चाहते हैं। दूसरी तरफ हम देखते हैं कि मेरे जैसे चुनाव क्षेत्र में अनेक लोगों ने अभी तक रेल ही नहीं देखी। ऐसे पूरे देश में बहुत सारे डिस्ट्रिक्ट हैं, जहां रेल अभी पहुंची नहीं। अगर हम वर्ल्ड में भारतीय रेल को नम्बर

एक पर देखना चाहते हैं तो मेरा आग्रह रहेगा कि जहां अभी तक रेल पहुंच नहीं सकी, वहां रेल पहुंचाने का काम कीजिए। मेरे क्षेत्र में ब्रिटिश के जमाने से एक छोटी सी नेरोगेज रेल चलती आ रही है, उसका नाम लोगों ने शकुन्तला रखा है, लेकिन इस शकुन्तला पर किसी का ध्यान ही नहीं है। मैं आदरणीय रेल मंत्री जी लालू यादव जी से मांग करूंगा कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में चलने वाली शकुन्तला का ब्रॉडगेज करें।

मुम्बई में चलने वाली लोकल ट्रेन मुम्बई की रक्तवाहिनी है और इसी मुम्बई में ट्रेन में सफर करने वाले हमारे भाई बहन बहुत परेशानी से सफर करते हैं। ट्रेन की आवागमन बढ़ाकर मुम्बई की लाखों जनता को होने वाली तकलीफ को दूर करिये।

महोदय, आपके माध्यम से सरकार का ध्यान मैं आकर्षित करना चाहूंगा कि लोकल ट्रेनों में पहले दर्जा के डिब्बे में महिलाओं के लिए केवल 14 सीटों का आरक्षण रखा है। वास्तव में इस डिब्बों से 14 सीटों के अलावा 200 महिलायें एक डिब्बे में एक साथ प्रवास करती हैं। इसी तरह महिलाओं के लिए आरक्षित सैकेंड क्लास के डिब्बों में भी पर्याप्त सीटें उपलब्ध नहीं हैं। उस पर भी सरकार ध्यान दे।

*Speech was laid on the table.

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मुझे याद है कि जब मैं रेल बजट पर बोल रहा था तो काफी देर रात को बोलने के लिए समय मिला था। मैंने उस समय भी ऐसी दो-तीन मांगें रखी थीं जिन पर रेल मंत्रालय का कोई खर्च न आए, लेकिन छः महीने बीत जाने के बाद भी कोई मांग पूरी नहीं की गई।

महोदय, मैं पंजाब से आता हूँ और पंजाब से होने के नाते मुझे खुशी हुई जब सरदार मनमोहन सिंह जी प्रधान मंत्री बने और लालू प्रसाद जी रेल मंत्री बने क्योंकि बिहार से बहुत से लोग लेबर के रूप में काम करने के लिए पंजाब में आते हैं। लेकिन इन दोनों ने ही पंजाब का कोई ख्याल नहीं रखा। जब रेल मंत्री ने यह बात कही कि धार्मिक स्थानों को जोड़ा जाएगा, तब भी हमें आशा बँधी थी कि पंजाब के श्री अमृतसर और श्री आनंदपुर साहिब जो बहुत धार्मिक स्थान हैं, जहां पर दुनिया अपना सिर झुकाती है, उनको जोड़ा जाएगा, लेकिन वह भी अभी तक नहीं जोड़ा गया है। पंजाब में रेलवे कोच फैक्ट्री कपूरथला में है। वहां रेल के डिब्बे बनते हैं जो पंजाब सभी प्रदेशों को देता है। लेकिन अफसोस की बात है कि मैंने उस समय एक मांग रखी थी कि मेरा गांव जेजों एक पिछड़ा हुआ इलाका है जो होशियारपुर में है, जिसको कभी मिनी लाहौर कहा जाता था, लेकिन समय के साथ वह गांव उजड़ गया है। आज भी आर्मी में बहुत से लोग उस गांव से हैं। यह गांव हिमाचल और पंजाब के बार्डर पर बसा हुआ है। वहां से एक डीएमयू जेजों से जालन्धर चलती है। अगर एक डिब्बा दिल्ली के लिए उसके साथ लगा दिया जाए तो हिमाचल और पंजाब दोनों को फायदा हो सकता है। रास्ते में बड़े स्टेशन भी आते हैं जैसे नवांशहर, बंगा, फगवाड़ा, जहां से काफी सवारियां उस डिब्बे के लिए मिल सकती हैं। वहां के लोग काफी धार्मिक ख्यालों के हैं और हरिद्वार जाते रहते हैं। होशियारपुर से एक डीएमयू जालन्धर के लिए चलती है और एक डिब्बा दिल्ली के लिए चलता है। अगर एक डिब्बा उसमें हरिद्वार के लिए लग जाए तो सरकार का इसमें कोई खर्च नहीं आने वाला है लेकिन लोगों को इससे सुविधा होगी और सरकार का रेवेन्यू काफी बढ़ सकता है।

मैं माननीय रेल मंत्री से निवेदन करूंगा कि मेरी कांस्टीट्यूएंसी में दसुआ एक रेलवे स्टेशन है। वहां से दो गाड़ियां स्वराज एक्सप्रेस और जम्मू-तवी एक्सप्रेस निकलती हैं।

सभापति महोदय, वह बड़ा स्टेशन है। वहां बिना रुके वे गाड़ियां आगे चली जाती हैं। वहां आर्मी का एक सेंटर भी है। आर्मी के काफी लोग उस स्टेशन को यूज करते हैं, लेकिन इन गाड़ियों को पकड़ने के लिए उन्हें तथा आम जनता को वहां से 35 किलोमीटर दूर जालंधर या 20 किलोमीटर दूर मुकेरियां जाना पड़ता है। अगर उन गाड़ियों का थोड़ा सा ठहराव दसुआ में हो जाए, तो इससे वहां के लोगों को बहुत बड़ी सुविधा हो जाएगी।

महोदय, वहां एक फाटक है- सी 87. वह फाटक शाम को 6.00 बजे बन्द कर दिया जाता है और जो फाटक के मालिक हैं, सुबह जब उनकी मर्जी होती है, तब उसे खोलते हैं। उसके कारण लोगों को बहुत असुविधा हो रही है। मेरी प्रार्थना है कि यदि वह फाटक चौबीसों घंटे खुला रखा जाए। ऐसा होने से दसुआ के लोगों को बहुत सुविधा होगी।

महोदय, इसी प्रकार से आनन्दपुर साहब के निकट खटेटा नामक स्थान पर एक रेलवे फाटक है। वह सिर्फ वी.आई.पी. लोगों या वहां जो बी.बी.एम.बी. के लोग हैं, उनके लिए खोला जाता है। जिन वी.आई.पी. लोगों की गाड़ी पर लाल बत्ती लगी होती है, वह फाटक उन्हीं के लिए खोला जाता है। बाकी लोगों के लिए नहीं खोला जाता है। उस फाटक को आम आदमियों के आने-जाने हेतु खोलने के लिए मैंने रेल मंत्री जी को पत्र लिखा था। उनका उत्तर भी आया है, लेकिन कोई कार्रवाई नहीं हो रही है और वह फाटक नहीं खोला जा रहा है। उस फाटक से 15 गांवों के बच्चे स्कूल जाते हैं। इतने गांवों के किसानों को अपनी फसल लेकर बाजार जाने के लिए काफी बड़ा चक्कर काटना पड़ता है। उन्हें लगभग 15 किलोमीटर घूमकर जाना पड़ता है। अगर यह फाटक आम जनता के लिए भी खुल जाए, तो लोगों को बहुत सुविधा हो सकती है।

कंपनी कार्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रेमचंद गुप्ता) : यह रेलवे फाटक कहां है ?

श्री अविनाश राय खन्ना : यह फाटक आनंदपुर साहब के पास डिस्ट्रिक्ट रोपड़ में है।

सभापति महोदय : खन्ना जी, अब आप समाप्त करिए। आपने अपने पाइंट्स के बारे में बोल दिया है।

श्री अविनाश राय खन्ना : सभापति महोदय, मैं केवल पाइंट ही रख रहा हूँ।

इसी तरह मेरी एक रिक्वेस्ट है कि स्वर्ण शताब्दी दिल्ली से अमृतसर के लिए चलती है और दूसरी एक शताब्दी चलती है। हम चार-पांच सांसद उस गाड़ी में जाते हैं, लेकिन वह गाड़ी फगवाड़ा नहीं रुकती। हमें उन गाड़ियों को पकड़ने के लिए जालंधर जाना पड़ता है। वह हमारी कांस्टीट्यूएंसी का महत्वपूर्ण स्टेशन है, लेकिन वहां भी वे गाड़ियां नहीं रुकती हैं।

महोदया, मैं रेलवे से खर्चा नहीं कराने की बात कर रहा हूँ। रेलवे को थोड़ा सा अपनी गाड़ियों के परिचालन समय में बदलाव करने से बहुत लोगों को रेलों की बहुत ज्यादा सुविधा मिल जाएगी। अगर इन दोनों शताब्दियों का ठहराव फगवाड़ा में कर दिया जाए, तो उससे लोगों को बहुत फायदा हो सकता है।

महोदया, मैं एक अंतिम बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। अब मैं रेलों में सप्लाई किए जाने वाले खाने के बारे में कहना चाहता हूँ। शताब्दी रेलगाड़ियों में जो खाना दिया जाता है, वह ठीक नहीं होता है। इसमें जो घटना मेरे साथ घटी, मैं उसके बारे में आपके माध्यम से मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मैं संभवतः दिनांक 10-11-2004 को शताब्दी में यात्रा कर रहा था। सुबह 7.20 बजे की बात है। जब वह गाड़ी चली, तो उसमें जो नाश्ता दिया गया, उसमें एक फॉरेन आब्जेक्ट था, एक स्टोन था। मैंने देखा कि उस दिन उस गाड़ी में काफी फॉरेन टूरिस्ट थे। इसलिए मैंने उस समय वहां कुछ कहना उचित नहीं समझा, क्योंकि उससे हमारी रेलवे की ही बदनामी होती, लेकिन मैंने टी.टी.ई. को दिखाकर पूछा कि यह क्या है, तो उसने भी बताया कि सर, यह स्टोन है। मेरा आग्रह है कि इस केस की जांच कराई जाए। मैं चाहता हूँ कि इस प्रकार की घटनाएं दुबारा न हों और इस प्रकार से रेलवे की बदनामी न हो। इन गाड़ियों में बहुत महंगी यात्रा होती है। काफी पैसे उन्हें टिकट के रूप में देने पड़ते हैं और यदि उन्हें इस प्रकार की घटनाओं का सामना करना पड़ेगा या उन्हें खाना ठीक प्रकार का नहीं दिया जाएगा, तो इससे रेलवे की बदनामी होगी।

महोदया, मेरी एक अंतिम डिमांड और है। मैं जिस जिले से सांसद हूँ उससे केवल चार सांसद हैं, जिनमें से तीन राज्य सभा में हैं और मैं अकेला लोक सभा में हूँ, लेकिन एक भी गाड़ी दिल्ली से वहां नहीं जाती। वहां ट्रेक बना हुआ है। रेलवे को ट्रेक भी नहीं बनाना पड़ेगा। यदि होशियारपुर से जालंधर का ट्रेक यूज कर के एक गाड़ी वहां के लिए दे दी जाए, तो उससे रेलवे को बहुत फायदा होगा और स्थानीय लोगों को बहुत सुविधा मिलेगा। वहां बहुत इंडस्ट्रीज हैं। इसलिए उस गाड़ी में काफी रश रहेगा। मेरा निवेदन यह है कि यदि एक गाड़ी वहां से दिल्ली के लिए लगा दें, तो उससे बहुत बड़ा काम वहां के लिए हो जाएगा और रेलवे की बहुत बड़ी सुविधा वहां के लोगों को मिल जाएगी।

महोदया, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

*SHRI A. RAVICHANDRAN (SIVAKASI): Madam Chairperson, at the outset let me thank the electorate of Sivakasi constituency who have elected me to be their representative in this august House and unfailingly our leader Vaiko who made it possible for me and let me make my maiden speech putting forth my points during this debate on Supplementary Demands for Grants brought before this House by the Ministry of Railways. I support this supplementary demands for grants.

I would like to record in this House our appreciation for the remarkably significant work being carried out by both the hon. Railway Minister Lalu and Velu. Let me give just two examples of their commendable achievements and then let me place before you the demands pertaining to my constituency.

The meter gauge railway line section and the electric train service from Chennai to Tambaram which is there for the past 73 years as laid by the Britishers has been converted to a broad gauge system within 120 days without causing much of hardship to the public. They have kept their promise and accomplished the task well within the time frame they had evolved and publicly announced. Railways is a gigantic public sector undertaking in the country and they have enhanced their operational ability much to the level of private sector where achieving the target on time is always a driving force. Our hon. Ministers have given impetus to improve the efficiency of the Railways in the country today with their dedication.

Both have committedly felt the pulse of the people even at the grass root level and hence they have announced 'village on wheels' – a special inland tourist train in the pattern of 'palace on wheels' run for the well-off and foreign tourists. Now common people can also avail themselves of this facility to go through the length and breadth of this country visiting places of tourist importance, historical importance, archeological importance with monuments reflecting the rich art and

cultural traditions of this country and cherished civilisation of this country. Now they can see these places at an affordable cost of Rs 4500 for a circular tour for 9 days. It is needless to say that our hon. Ministers are reasonable and responsible who can understand the needs of the masses. So, as one among the 40 MPs provided to this Government by the voters of Tamil Nadu I would like to place forth the felt needs of our people.

I hail from this Sivakasi constituency which was ably and efficiently nurtured and represented by our dynamic leader Vaiko and it is natural that the people of our constituency expect things are done the same way by me also for which I need your cooperation. So I now ask for certain things Railways can provide us with. 'Ask and ye shall be given' is a Biblical saying that comes to my mind. This is our Government. But still our pressing needs and projected demands have to be taken to the notice of the hon. Minister. It is our duty to draw your attention so that you may

consider them positively as part of your duty you have been discharging.

In Virudhunagar-Manamadurai section, railway line work must be taken up and completed along with the other ongoing projects.

The pending railway line work between Shencottah and Tenkasi, a small stretch, much less than 10 kms needs to be completed soon.

The Podhigai Express a weekly train now running between Chennai and Tenkasi may kindly be upgraded to be a daily express train.

The Allampatti level crossing near Virudhunagar is yet to be made a permanent one and I urge upon you to issue suitable orders to continue the same so that its use and utility value to the public shall continue.

Both the Railways and the rail passengers attach more importance to security and safety these days. From this point of view let us have a look at Madurai-Dindigul railway line which is a single line as of now. That section is being over utilised much more than its capacity or nearly 100 percent and hence there is a need to go for double track to enhance safety, security and operational

efficiency. I urge upon the Government to take up on a war footing this double line project between Madurai and Dindigul.

In Tamil Nadu the southern districts remain a much-neglected one and most of the sections remain single line track even after a long time. I would like to impress upon the Union Railway Ministry to go for double line considering the economic viability in those sections in southern Tamil Nadu. At a time when Surface Transport Ministry is going for laying of 4 lane highways, Railways must wake up. Kanyakumari-Chingleput section must have double line to augment further its services. Similarly electrification is a rarity in the southern parts of Tamil Nadu. That may kindly be attended to. Railways can electrify the section between Vilupuram and Kanyakumari.

Agro-commercial centres like Madurai and Kovilpatti must be connected by push-pull trains. These day-time diesel rail cars could be useful to the public on this route and this service can be commercially viable too.

We have computerised reservation counters at selected railway stations. But the very purpose of quick disposal is defeated as people are to wait in lengthy queues for a long time. For instance, computerised reservation centres at Kovilpatti and Sivakasi stations in my constituency which are contributing to the railways' revenue earnings significantly need to have more staff at the reservation counters. This is necessary to ease crowd and long waiting. So increased number of staff may be posted there. I request the hon. Railway Minister to look into it.

With this, I conclude my speech thanking the Chair for giving me this opportunity to participate in this discussion on Railways' Supplementary Demands for Grants.

***SHRI M. SHIVANNA (CHAMARAJANAGAR):** Madam Chairman, first of all I would like to thank all the three hon. Ministers of Railways for their efforts to improve the services of Indian Railways. Madam, since independence, five persons from Karnataka became Union Railway Ministers. Even then, there is no substantial improvement in the railway service in Karnataka State.

The railway line between Mysore and Chamarajanagar was laid 75 years ago by the then Maharaja of Mysore. Even now the same railway line is being used. There is a persisting demand for converting this old railway line into broad gauge line. It is Shri V. Sreenivasprasad, former Union Minister and my predecessor who made sincere efforts in this matter. In fact, in the past an amount of about 12 crore of rupees was released for this purpose. Now, during the current Railway Budget (2004-05) an amount of Rs 44 crore has been allocated. But, somehow till today the money has not been released for this purpose. I request hon. Shri Lalu Prasad Yadavji to release this amount very soon.

Similarly, the railway line between Chamarajanagar and Mettupalayam is pending for the past several decades. If this is completed all the 3 States, Karnataka, Tamil Nadu and Kerala will be benefited. I hope the Centre would make this dream of the people of Chamarajanagar a reality.

Sir, Mysore is one of the most beautiful cities in India. Krishna Raja Sagar, Chamundi Temple, Mysore Zoo are worth seeing and visitors are pouring here every day. Bangalore is the garden city of India and it is also the silicon

city of India. Many times people compare this city with Singapore. Thousands of people would be travelling between these two cities every day. Foreign tourists also visit these two cities regularly and in a large number. Hence it is very essential to provide double line between these two cities. In addition, electrification also must be completed to enable the passengers to visit both cities.

Finally Sir, Bangalore Metro Railway on the lines of Delhi Metro should be taken up without further loss of time. In this connection Karnataka State is urging the Centre repeatedly. But unfortunately nothing has been done by the Centre in this regard. Bangalore is the fast developing city in Asia. Here software export is also increasing steadily. The roads are very narrow and there are hundreds of complaints about this. Accidents are occurring almost every day. Therefore, I request the hon. Ministers Shri Laluji, Shri Veluji and Shri Ratwaji to take up this matter seriously to commence the metro railway work in Bangalore immediately.

19.35 hrs. (Shri Pawan Kumar Bansal in the Chair)

Sir, I thank you for giving me a chance to speak on the Supplementary Demands for Grants for Railways and with these words I conclude my speech.

*English translation of the speech originally delivered in Kannada.

SHRI A.V. BELLARMIN (NAGERCOIL): Mr. Chairman, Sir, I thank you for the chance given to me.

As a newcomer to this august House – this is the first opportunity – I congratulate the hon. Minister Shri Laluji for his people-friendly Budget presented to the House during the last Session and also for his announcement that Railways will be a public sector ever. It is also workers' friendly Budget. So, I expect that the hon. Minister will pass orders for confirmation of Act Apprentices waiting for their confirmation.

I remember those moments when the hon. Minister of State, Shri Velu visited and saw directly how the Railway system functioned in our district and I am thankful for that.

Coming to the Demand for Supplementary Grant, I request the hon. Minister to include the following urgent requirements. Let me make it point by point.

The Road over bridge of Putheri in Nagarcoil-Kanyakumari line is very urgent and I request that it be included. The road link bridges at Kandavilai, Palliyadi and Viyakkari in Nagarcoil-Trivandrum line are urgently needed. The foot over bridge at Marthandam Station in Nagarcoil-Trivandrum is an essential need of the hour because a number of accidents are recorded there. The station at Nagarcoil in Kanyakumari district has only one booking counter and one ticket counter. It is a usual thing that when people are standing in the queue to get tickets, trains depart. So, additional booking and ticket counters are an urgent need in that station.

Likewise, a computerised ticket reservation counter at Marthandam, which was provisionally sanctioned but not implemented, may be included. You may also include a computerised reservation counter at Eranil Station. A station at Parvathipuram, for which a formal survey was also carried out, is our long cry. It is an urgent need for the people of that area. A new train starting from Nagarcoil

and reaching Coimbatore in the morning is an essential requirement. The train running between Kottiyam-Nagarcoil was stopped, as a result all the passengers especially the construction workers and *coolies*, who were solely relying on Kottiyam-Nagarcoil train for going to their work, were put to a great hardship. So, I request that this train from Kottiyam to Nagarcoil should be restarted and run as before.

Almost all the trains now stop at Trivandrum and Madurai. I request that they may be extended up to Kanyakumari, as it is not only the terminal for the railway but also the Indian landscape. So, our request is that the last destination for all the trains should be at Kanyakumari. The reservation quotas as well as Emergency Quotas (E.Q.) should also be increased. Nagarcoil station should be given power to confirm the Emergency Quota. The entire Chennai-Kanya Kumari-Trivandrum line is thickly concentrated. I request that the work for doubling of this line should

immediately start from both the sides.

I request and hope that the hon. Minister will consider the above-mentioned urgent requirements of my area in the Supplementary Demand for Railways. Hence, I support the Supplementary Demand for Grant.

***श्री मानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) :** महोदय, मेरे लोक सभा में एट से कोंच एक शटल ट्रेन चलती है जो उत्तर मध्य रेलवे के जोन इलाहाबाद के मण्डल झांसी के अंतर्गत आता है। इस शटल का समय बदल दिया गया है, जिसके कारण न तो यात्रियों को शटल की सुविधा प्राप्त हो पा रही है न ही रेलवे विभाग को आय होगी क्योंकि जो सवारी कोच से बैठकर मुम्बई जाना चाहते हैं, समय बदलने से यात्रियों को करीब 5 घंटे एट स्टेशन पर रुकना पड़ता है एवं जब यह शटल कोंच से चलकर एट जंक्शन पर आती है तो पता चलता है कि आ 10 मिनट पहले छपरा मेल निकल गया।

माननीय महोदय, आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि जो एट जंक्शन से कोच शटल चलती है, उसका समय एट जंक्शन पर आने वाली गाड़ियों के अनुकूल करना चाहिये, जिससे क्षेत्रीय जनता को शटल का लाभ मिल सके तथा रेलवे विभाग को भी अच्छी आमदनी हो सके। माननीय मंत्री जी इसके पहले मैंने यह सुझाव दिया था कि इस शटल को अंडा, आनन्दनगर एवं सतोह पर रोक जाये तथा शटल को उरई तथा मौझी तक बढ़ाया जाये, जिससे क्षेत्रीय जनता को इसका भरपूर लाभ मिल सके। इसका प्रस्ताव भी तैयार हो गया था। डी.आर.एम झांसी मण्डल के स्तर पर यह फाईल कहीं गुम हो गयी है। झांसी मण्डल के डी.आर.एम को निर्देश दे कि इस शटल को आनन्द नगर एवं सतोह पर रोका जाये तथा उरई तथा झांसी तक बढ़ाया जाये। माननीय मंत्री जी कोच जो स्टेशन है, वह करीब 100 साल पुराना स्टेशन है। कभी कभी रेलवे विभाग इस शटल को घाटे में दिखाकर बंद करने का प्रयास करती है। मेरा आपसे अनुरोध है कि यदि कोंच स्टेशन को झांसी कानपुर मेल लाइन पर लाने की व्यवस्था कर दें तो जो हानि वाली बात हमेशा उठती रहती है, वह बात हमेशा के लिए खत्म हो जायेगी। क्योंकि कोंच को मेल लाइन पर लाने हेतु रेलवे विभाग का ज्यादा खर्च भी नहीं होगा और जो शटल चलती है वह बंद करने का कभी कभी प्रयास होता है, वह समस्या का भी निदान हो जायेगा।

माननीय मंत्री जी मेरे लोक सभा क्षेत्र से एक नयी इंटरसिटी ट्रेन झांसी से कानपुर तक चलायी गयी। मेरा सुझाव है कि इसको मॉट स्टेशन एवं एट तथा कालपी स्टेशन पर रोक दिया जाये तो निश्चित ही रेल विभाग को लाभ होगा।

माननीय रेल मंत्री जी मेरी तीसरी मांग है कि झांसी से कानपुर यह सिंगल लाइन है जबकि कानपुर से चल कर अधिकांश गाड़ी दक्षिण भारत की ओर जाती हैं। मुम्बई चैन्नई, बंगलौर, इन्दौर अन्य स्टेशन के लिये गाड़ी निकलती हैं। सिंगल लाइन होने की वजह से इस 200 कि०मी० की यात्रा में कम से कम 5 घंटे से लेकर 7 घंटे तक लगते हैं। यह इस लाइन को डबल लाइन बनवाने के साथ इस लाइन का विद्युतीकरण करवाने का कट करें।

माननीय मंत्री जी मेरे लोक सभा क्षेत्र के वासियों को इलाहाबाद तथा दिल्ली जाने हेतु कोई भी गाड़ी नहीं है। अभी दिल्ली से रीवा को एक गाड़ी चलायी गयी है, जो दिल्ली से चलकर कानपुर तथा वांदा होती हुयी रीवा को चलती है। मेरी मांग है कि गाड़ी को दिल्ली से कानपुर तथा झांसी एवं वांदा होकर रीवा तक चलायी जाये, जिससे रीवा से वापिसी में आते समय यह गाड़ी करीब 200 कि०मी० के रास्ते में जितने भी यात्री मिलेंगे, वह सीधे दिल्ली आ सकेंगे। इसी तरह से झांसी का जोन इलाहाबाद है तथा हाईकोर्ट भी उत्तर प्रदेश का इलाहाबाद में है। अतः मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि झांसी कानपुर के बीच कोई ऐसी ट्रेन चलाने का कट करें, जिससे इस क्षेत्र के लोगों को इसका लाभ मिल सके।

माननीय मंत्री जी कानपुर से झांसी लाइन के बीच में उरई स्टेशन है, जिसके पास में राठ रोड रेलवे क्रासिंग हैं। उस पर ओवर पुल बनाने का कट करें क्योंकि यहां सैंकड़ों की संख्या में वाहन इकट्ठे हो जाते हैं, जिससे घंटों जाम लगा रहता है। माननीय मंत्री जी उरई स्टेशन पर एक प्लेटफार्म से दूसरे तथा तीसरे प्लेटफार्म जाने हेतु का ब्रिज है, जो सीधा एक नम्बर प्लेटफार्म पर खुलता है क्योंकि स्टेशन के दोनों तरफ बस्ती है। क्षेत्रवासियों को जब दो या तीन नम्बर प्लेटफार्म की ओर बस्ती में जाना होता है तो नगरवासियों को एक नम्बर प्लेटफार्म से होकर जाना पड़ता है। अतः मेरा अनुरोध है कि इस ब्रिज को प्लेटफार्म से न होकर बाहर स्टेशन के बनाया जाये, जिससे क्षेत्रवासी स्टेशन पर न जाकर सीधे दोनों बस्ती से जुड़ सकते हैं।

*Speech was laid on the table.

श्री फुरकान अंसारी (गोड्डा) : महोदय, मैं धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। अनुपूरक बजट जो रेल मंत्री श्री लालू यादव जी ने पेश किया है, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आप जानते हैं कि इस देश में कई रेल मंत्री हुए। बाबू जगजीवन राम बाबू, श्री कमलापति त्रिपाठी, श्री लाल बहादुर शास्त्री श्री एल.एन. मिश्रा, श्री माधव राम सिंधिया जैसे महान पुरुष रेल मंत्री हुए तो लोगों ने महसूस किया कि ये पूरे भारत वा के रेल मंत्री हैं। उन्होंने रेल का विकास करीब-करीब हर राज्य में बराबर करने की कोशिश की। इससे लोगों को लगा कि वे भारत वा के रेल मंत्री हैं। दुर्भाग्य से पिछले आठ वर्षों से लगातार बिहार से ही रेल मंत्री होते रहे हैं। श्री राम विलास पासवान जी जब रेल मंत्री हुए। **â€** (व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : आप इसे सौभाग्य मानिये। **â€** (व्यवधान)

श्री फुरकान अंसारी : उस समय पूरे देश के लोग यह महसूस करने लगे कि उनके कार्यकाल के समय में ये बिहार में खासकर हाजीपुर में कनफाइन कर गये। वे हाजीपुर से आगे बढ़े ही नहीं। उसके बाद श्री नीतीश कुमार जी रेल मंत्री हुए। वे मोकामा, बाढ़, फतुहा, राजगीर और बख्तियारपुर से आगे बढ़े ही नहीं। **â€** (व्यवधान) वे हरनोत चले गये। पूरे देश के लोगों ने यह महसूस किया कि ये मंत्री सिर्फ अपने क्षेत्र के लिए हैं। ये भारत वा के रेल मंत्री है ही नहीं। ठीक उसी तरह श्री दिग्विजय सिंह कुछ दिन के लिए रेल राज्य मंत्री बनें। वे भी बिहार के हैं। उन्होंने भी अपने स्टेशनों को छोड़कर भारतवा के कहीं किसी हिस्से में कोई विकास का काम नहीं किया।

बहुत ही सौभाग्य की बात है कि यू.पी.ए. सरकार का जब यहां गठन हुआ और इस मंत्रिमंडल के अन्तर्गत लालू जी रेल मंत्री हुए और लोगों ने यह महसूस किया कि इस तरह से बिहार की छवि इन मंत्रियों ने बिगाड़ी है। पूर्व में बिहार के जो रेल मंत्री हुए हैं, उन्होंने पूरे बिहार को बदनाम करने की कोशिश की। कभी भी भारतवा के रेल मंत्री बनने की कोशिश नहीं की। लालू जी भारतवा के मंत्री के रूप में उभरकर आएंगे और बिहार की छवि को भी सुधारेगें और कुछ काम करेंगे और इस काम को करने का उन्होंने बीड़ा उठाया है, काम चल रहा है तथा विगत 6 महीने में कुछ काम देखने को भी हमें मिला। **â€** (व्यवधान) ऐसा हमें विश्वास है। मैं ज्यादा भूमिकाओं में जाना नहीं चाहता। मुझे जो बोलना था, वह मैंने कह दिया है।

अब मैं अपने क्षेत्र के बारे में आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। झारखंड में कई परियोजनाएं चल रही हैं। लेकिन पिछले चार-पांच महीने से बंद पड़ी हैं, उनमें काम बंद है। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इन कामों को जल्दी से जल्दी पूरा कराएं क्योंकि झारखंड ऐसा राज्य है जो रेलवे को सबसे ज्यादा रेवेन्यू देता है। वहां कोयला है, लोहा है, अमरक है और सारी चीजें वहां पर हैं। सबसे ज्यादा हम रेवेन्यू रेलवे को देते हैं और अगर हमारे राज्य का विकास रेलवे नहीं करता है तो हम लोगों के लिए यह दुर्भाग्य की बात होगी, हमारे ऊपर यह अन्याय होगा। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जो परियोजनाएं हैं, जो हमारे क्षेत्र के लिए मंजूर की गई हैं, उनमें काम तेजी से कराएं जिससे काम समय पर हो जाए।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र गोड्डा में जब सर्वे हुआ था और बजट पेश किया गया था तथा गोड्डा को जिला मुख्यालय से जोड़ने की बात हुई थी। लेकिन जब बनना आरम्भ हुआ तो उस वक्त दिग्विजय सिंह जी मंत्री थे, वे उसे काटकर अपने क्षेत्र में उस लाइन को ले गये और गोड्डा जिला मुख्यालय को वंचित रखा। इसलिए मैंने लालू जी से परामर्शदात्री समिति की बैठक में आग्रह किया था और उन्होंने पत्र भी दिया था। उन्होंने कहा था कि मैं सर्वे करा रहा हूँ। हमें चिट्ठी भी मिली है लेकिन सर्वे का काम जल्दी से जल्दी आरम्भ कराया जाए, ऐसा मैं आपके माध्यम से निवेदन करता हूँ।

श्री लालू प्रसाद : ठंड का समय आ गया है, इसलिए इसमें थोड़ी सी ढिले हो रही है।

श्री फुरकान अंसारी : ठंड में ही तो ज्यादा काम होता है। गर्मी के दिनों में काम कैसे होगा? इसलिए मैं आपके माध्यम से लालू जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि ऐसा नहीं है कि आपका पत्र हम लोगों के पास रखा ही रह जाए और वह खाली आश्वासन ही रह जाए। इसलिए आपसे निवेदन है कि काम जल्दी शुरू करवा दीजिए, सर्वे करा दीजिए। हमारा एक स्टेशन है, वैद्यनाथ-देवघर का, जो इस ज़ोन का, ईस्टर्न रेलवे का सबसे बड़ा स्टेशन है लेकिन आज तक जसीडी प्लेटफॉर्म का आधुनिकीकरण एवं विस्तार नहीं हो सका है। हम आय देते हैं। हमारे यहां काम नहीं होगा तो और विकास का काम करने का क्या मापदण्ड है? यह हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से और रेल मंत्रालय से जानना चाहता हूँ। इसलिए मेरा सुझाव है कि उस स्टेशन का आधुनिकीकरण एवं विस्तार किया जाए। जसीडीह से रांची जो हमारे राज्य का मुख्यालय है, जनशताब्दी एक्सप्रेस भी मंजूरी दें, इसकी मैं आपसे मांग करता हूँ। वहां पर एक ट्रेन चलायी जाए क्योंकि यह बहुत महत्वपूर्ण इलाका है। जसीडी से धनबाद कोल माइन्स का इलाका है। उसे जोड़ने के लिए ई.एम.यू. ट्रेन चलाने की मंजूरी दें। इस इलाके में बहुत अधिक संख्या में मजदूर कोइलरी में काम करते हैं। उनको इस ट्रेन के चलने से आने जाने में सुविधा मिलेगी।

हावड़ा से दिल्ली आने के लिए दो राजधानी चलती हैं। एक सियालदेह-दिल्ली और एक हावड़ा-दिल्ली। इस तरह से दो राजधानी चलती हैं। वह धनबाद होकर आती हैं, मेरा एरिया पड़ता है, मेन लाइन में पड़ता है। हमारे क्षेत्र में मधुपुर में जसीडी से एक राजधानी चलती है। हावड़ा टू दिल्ली सप्ताह में दो दिन चलती थी लेकिन पिछले मंत्री नीतीश कुमार जी ने एक दिन ऑफ कर दिया और अब यह सप्ताह में एक ही दिन चलती है। हावड़ा से मधुपुर-जसीडीह-पटना होकर चलती है। इसलिए मैं आपके माध्यम से लालू जी से मांग करता हूँ कि इसे दो दिन चलाया जाए और अगर नहीं तो पूर्वा एक्सप्रेस को प्रतिदिन कर दिया जाए ताकि उस इलाके के लोगों को आने-जाने में सुविधा हो और यह पटना होकर चलनी आरम्भ होगी, यह हम आपके माध्यम से कहना चाहते हैं। आपने हमें बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

श्री खारबेल स्वर्ण : भुवनेश्वर रेलवे स्टेशन पर दो टेलीफोन बूथ खोले गये हैं (Interruptions) * * *

MR. CHAIRMAN : This will not go on record.

(Interruptions) * * *

MR. CHAIRMAN: All this will not go on record.

(Interruptions) * * *

MR. CHAIRMAN: Please do not direct the debate.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except the speech of Shri Thawar Chand Gehlot.

(Interruptions) * * *

SHRI S.K. KHARVENTHAN (PALANI) : Respected Sir, I am thanking you for giving me this opportunity to participate in the discussion of Supplementary Demands for Grants.

Throughout the World Indian Railways is having longest routes connecting North and South, East and West. Even though we have to do so many things for the improvement of Indian Railway System.

The UPA Government under the Chairmanship of hon'ble Soniaji Our Railway Minister hon'ble Laluji taken number of steps to improve the system.

I am representing Palani Constituency in Tamil Nadu. It is a holy place and abode of Lord Karthikeya. Tirupathi Balaji Temple in Andhra Pradesh, Lord Sabarimalai Iyyappan Temple in Kerala and Palani Karthikeya Temple are the very famous temples in South India. Large number of devotees are visiting these temples regularly. After visiting Balaji Temple devotees are reaching Erode by train and proceeding to Palani and Sabarimalai by car or by bus or by van. Every year a number of devotees are facing road accident and loosing their lives. Erode and Palani must be connected by railway route via Chennimalai, Kangayam and Dharapuram. Dharapuram is a historic city. In Mahabharatha Pandavas lived in one year Agnana Vasam at Viradapuram. Now, Viradapuram is called as Dharapuram. Ancient Fort and temples of Virdahaja are available in Dharapuram. Kangayam is famous for Butter, Ghee and Textiles. Sennimalai is famous for Handloom and Power Loom. Large number of clothes are transported from here. Butter and Ghee are exported from Kangayam. These cities are giving very good income to the State and the Centre. Hence Erode and Palani have to be connected by train route. It will fetch very good income to Railway Department. B.G. Line between Dindigul-Palani-Udumalpet, Pollachi, Palaghat, Coimbatore must be expedited as early as possible. Already this proposal was cleared and announced in the Budget but sufficient fund is not allocated. Railway Ministry has to allocate sufficient fund to this Scheme.

Another long pending scheme is Samras nagar to Palani. This is an important scheme. Survey was conducted by Britishers but till date the scheme is not taken up. Hence I request the UPA Government to allocate fund to implement the scheme.

I am sorry to mention about the Railway Authorities sitting in Madurai. Palani town is having oldest Railway Station. Diesel Workshop and Crew Booking also were there. Recently, Railway Department decided to shift the Crew Booking from Palani to Pollachi. It was not informed to me. Some of the Railway Union people represented the facts to me. Immediately I contacted the DRM-Madurai through telephone and sent letter also. Immediately he sent a letter also. But before that he sent a letter to all railway staff not to approach any MP or MLA and got written assurance from all the staff. He got signatures from all the employees. If any staff approached any politician or MLA or MP against any disciplinary proceedings it is illegal but approaching MLA or MP for any common cause, what is wrong in it? I feel it is a great insult to the Members of Parliament. In this regard already I sent letter to hon'ble Laluji, hon'ble Veluji and all other authorities concerned but no response till date. I request the hon'ble Laluji to take immediate action against DRM Madurai and cancel the signatures obtained by him from the Railway Staff. Then I also request to issue order to restore Crew booking to Palani.

All of a sudden the Railway Authorities changed the timings of Island Express (Kanyakumari to Bangalore) Egmore Express (Erode to Egmore Chennai). These changes created unnecessary hardships to Railway Passengers. The above trains have to be restored.

In Kangayam Taluk there is a Railway Station "ENGIYUR". ROB was sanctioned, amount allocated, tender also over. The contractor started the work and ran away without completing the work. It happened in a few months back. I suspect the connivance of Railway Authorities with the Contractor. I request the Railway Minister to initiate an enquiry against the erred officials and work must be started and completed. The people proceeding to Erode are suffering very lot.

Perundurai SIPCOT is situated South West of Chennimalai block. There is a Railway line near to SIPCOT. Large number of people are working in SIPCOT. All are coming from nearby villages. Hence, there is an urgent need of a level crossing between Engiyoor-Vijayamangalam (Rly. Km. 415/4 & 415/10).

Tirupur Kumaran born in Chennimalai and died in Tirupur. He was a freedom fighter. Already, I have given a request to name Tirupur Railway Station as "Tirupur Kumaran Railway Station". Fortunately this year is the 100th year. We released commemorative stamp on 04.10.2004 at Sennimala.

The first freedom fighter in Tamil Nadu was "Thiyagi Dheeran Chinnamalai". He was born in Melappalayam and fought against Britishers and arrested at Karumalai hills in Palani region and hanged to death at Sankagiri. There is a Railway Station in Sankagiri Fort. Sankagiri Fort must be named after Thiyagi Dheeran Chinnamalai.

The train between Erode to Egmore must be named after Dheeran Chinnamalai as "Thiyagi Dheeran Chinnamalai Express". These will be a befitting tribute to great warrior and first freedom fighter.

In my constituency Oddanchatram is famous for vegetables, butter and ghee. Throughout the country the vegetables are exporting from here only. The trains crossing Oddanchatram must be given stoppage it will be very convenient to public and passengers. It will give very good income to Railway. For all trains proceeding to Madras and other places from Dindigul and via Dindigul, tickets quota must be given to Oddanchatram. It will help the passengers from Oddanchatram.

Hence I am supporting the Demands for Supplementary Grants.

*Speech was laid on the Table

***श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर) :** महोदय, मैं आपके माध्यम से पिछले छः माह में रेलवे में माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद की पहल और उनके प्रयास से हुए बहुआयामी सुधार की सराहना करता हूँ और विश्वास करता हूँ कि 2004-005 वार्षिक रेल बजट में जितने भी ऐतिहासिक फैसले किए गए, जिसके लिए आर्थिक अनुदान अनुपूरक मांग की गयी है, का कार्यान्वयन सफलतापूर्वक कर लिया जायेगा। अतः अनुदान के अनुपूरक मांग का समर्थन करता हूँ।

साथ ही, मैं अपने लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र के अंतर्गत पड़ने वाले समस्तीपुर रेलवे वर्क्स शॉप की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करते हुए कहना चाहता हूँ कि यह शॉप 19वीं शताब्दि में निर्मित शॉप है, जो पिछले कई सालों में सामान्य वैगन बनाने के साथ साथ टैंक ढोने वाले वैगनों का निर्माण करता हुआ व्यवहारिक रूप से कारखाने के स्वरूप में बदल चुका है। यहां स्थायी और अस्थायी कर्मियों को मिलाकर लगभग 3500 कर्मी काम करते हैं।

बावजूद इसके, इस शॉप को कारखाना का दर्जा नहीं मिल पाया है। इस व्यवहारिक कारखाने को रेलवे का पर्याप्त ऑर्डर नहीं दिया जा रहा है। अतः हमारी मांगें हैं कि:-

1. इसे कारखाने का दर्जा दिया जाये।
2. इसका विस्तारिकरण किया जाये (रेलवे के पास जमीन है) ।
3. इसका आधुनिकीकरण किया जाये तथा इसे पर्याप्त ऑर्डर दिया जाये।

*speech was laid on the table.

श्री थावरचंद गेहलोत (शाजापुर) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पश्चिम रेलवे मंडल रतलाम के अन्तर्गत उज्जैन, जो एक धार्मिक स्थान है, से आगरा तक के लिए पहले रेल-लाइन थी। उस रेल-लाइन को आपातकाल में उखाड़ लिया गया। पिछली सरकार ने उसका सर्वे कराया था, लेकिन वा 2004 से वह सर्वे पड़ा हुआ है। उस पर निर्णय होना अभी बाकी है। मैंने आपसे निवेदन किया तो आपने वा 2004 के बजट में अद्यतन सर्वे कराने का आदेश दिया है और उस सर्वे की कार्यवाही चल रही है। मेरा निवेदन यह है कि वह सर्वे कार्य पूरा हो जाए तो नई रेल-लाइन मंजूर कर दें।

इसी प्रकार से इन्दौर-दाहौद की रेल-लाइन बहुत पहले से स्वीकृत है, लेकिन उस पर काम की गति बहुत धीमी है। अगर उसको तेज कर देंगे और बजट प्रावधान बढ़ा देंगे तो कृपा होगी। फिर उज्जैन, देवास, इन्दौर और मक्सीगुना सिंगल रेल-लाइन है और वहाँ विद्युतीकरण भी नहीं हुआ है, जबकि आस-पास सब रेल-लाइनें डबल और विद्युतीकृत हैं। परन्तु इस लाइन पर विद्युतीकरण न होने के कारण हर बार इंजन बदलना पड़ता है और इधर-उधर से क्रासिंग में गाड़ियाँ खड़ी रहती हैं, जिससे रेलवे को भी नुकसान होता है और जनता को भी हानि होती है। यदि दोहरीकरण और विद्युतीकरण करने की कृपा करें तो अच्छा होगा। इसी प्रकार शुजालपुर रेलवे स्टेशन पर साल भर पहले से पी.आर.एस. सुविधा सैंक्शन है। अधिकारियों ने वहाँ जाकर जगह आदि भी देख ली है लेकिन काम अभी तक प्रारम्भ नहीं हुआ है, वह भी करा दें तो अच्छा होगा। बेरछा और कालापपील रेलवे स्टेशन पर एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए नटपाथ और ब्रिज की आवश्यकता है। साल भर पहले से ही इनकी स्वीकृति हो चुकी है लेकिन अभी तक काम नहीं हो रहा है, उसको भी प्रारम्भ करवा दें तो अच्छा होगा। फिर इन्दौर से मक्शी तक एक पैसंजर ट्रेन चलती है। वह चार-पाँच घण्टे तक मक्शी में खड़ी रहती है। अच्छा होगा कि उसको मक्शी से गुना या बीना तक कहीं बढ़ा दिया जाए। मैं ये जो मांगे आपके सामने यहाँ प्रस्तुत कर रहा हूँ, उनके सम्बंध में मैंने पहले ही आपके पास पत्र भेज रखे हैं और वे प्रक्रिया में हैं। उन सब पत्रों पर विचार करके कार्यवाही करने का कट करें। फिर इन्दौर-ग्वालियर इन्टरसिटी की बात है, उसके फेरे बढ़ाने की आवश्यकता है। इसी प्रकार से देहरादून एक्सप्रेस जो इन्दौर और उज्जैन से चलकर देहरादून तक जाती है, वे साप्ताहिक नहीं है, उसको पूरे सप्ताह चलाया जाए तो अच्छा रहेगा। रतलाम से भोपाल और रतलाम से कोटा के बीच ई.एम.यू. या डी.एम.यू. चलाने की आवश्यकता है। साथ ही 7.30 बजे के बाद रतलाम से कोटा की तरफ कोई पैसंजर ट्रेन नहीं है। इधर देहरादून एक्सप्रेस के पहले सुबह से लेकर बारह-एक बजे तक कोई ट्रेन नहीं है, इससे यात्रियों को तकलीफ होती है। मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत जो भी रेलवे स्टेशन हैं, उनके प्लेटफार्मों की लंबाई कम है, जबकि रेलगाड़ियाँ 22-24 डिब्बों तक की चलती हैं और उनके तीन-चार डिब्बे प्लेटफार्म से बाहर ही रहते हैं। इसलिए प्लेटफार्मों की लंबाई बढ़ाने की आवश्यकता है। शुजालपुर में रेलवे

बाउण्ड्री से लगी हुई कॉलोनी है। आवागमन और मलवा हटाने की दृष्टि से वहाँ मार्ग की आवश्यकता है। आपने सहमति दी है, उसको पूर्ण सहमति में परिवर्तित करने की कृपा करें तो अच्छा होगा।

सभापति महोदय, नीमच से रतलाम के बीच में आमान परिवर्तन का काम चल रहा है, परन्तु वह बहुत धीमी गति से चल रहा है। अगर उसको तेज कर दिया जाए और रतलाम से खण्डवा के बीच में भी आमान परिवर्तन की कार्रवाई कर दी जाए तो यह जो मीटरगेज का छोटा सा हिस्सा बचा हुआ है, यह भी ब्रॉडगेज से जुड़ जाएगा। इससे आवागमन की सुविधा बहुत अच्छी हो जाएगी। फिर ग्रेड-ए के स्टेशनों पर ट्रेनों का स्टापेज केवल दो-दो मिनट दिया गया है, जैसे अवन्तिका एक्सप्रेस इन्दौर से बम्बई जाती है, नागदा एक ग्रेड-ए स्टेशन है, वहाँ इसे दो मिनट का स्टापेज दिया है जबकि इसे पाँच मिनट का होना चाहिए। इसी प्रकार से अन्य कई ट्रेनें ऐसी हैं जिनके स्टापेज दो-दो मिनट कर दिया है, वह ग्रेड-ए स्टेशनों पर पाँच मिनट का होना जरूरी है। फिर कुछ ऐसे समपार हैं, जहाँ सिगनलमैन है जो सुबह आठ-नौ बजे से फाटक खोलता है और शाम को पाँच बजे बन्द करके चला जाता है, जबकि वहाँ आवागमन का घनत्व बहुत अधिक है, जैसे झोकर और मक्शी के बीच में फाटक संख्या 52 है,

20.00 hrs.

जैसे झोकर और मक्शी के बीच में फाटक नम्बर 52, 61, 68 और 70 हैं। देवास शहर में एक स्थान ऐसा है, जहाँ से लोग आते-जाते हैं। लेकिन वहाँ फाटक नहीं है इसलिए दुर्घटनाएं होती हैं। उसका नम्बर 29 है। अगर वहाँ अंडरब्रिज या ओवरब्रिज बनाने की स्वीकृति देंगे तो बहुत अच्छा होगा।

मैंने जो ये मांगें मंत्री जी के सामने रखी हैं, इस सम्बन्ध में पत्र लिख कर मैं पहले भी उनसे निवेदन कर चुका हूँ। इनकी स्वीकृति के लिए मैं पुनः रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि इन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करके स्वीकृति प्रदान करें। रेलवे और जनहित के लिए इन सारी योजनाओं को आप कार्यान्वित करेंगे, ऐसी मुझे उम्मीद है।

MR. CHAIRMAN : Shri Naveen Jindal. It is his maiden speech.

SHRI NAVEEN JINDAL (KURUKSHETRA): Mr. Chairman, thank you.

Indian Railways has played a very important role in the development of our country. Indian rail network is one of the largest rail networks in the world. We are all very proud of that. After the UPA Government has taken over, the efficiency of the Indian Railways has improved. So is the performance of the Indian Railways. Under the dynamic leadership of Shri Lalu Prasad Yadav the rate of accidents has drastically come down. Once again the passengers have started feeling secure and safe while travelling in the rail. I would like to compliment the hon. Minister for that. That has happened because of his hands on approach. He has been visiting sites and taking action against the guilty. That is why it has happened. I think he has also got the blessings of Lord Vishwakarma. After the idol of Lord Vishwakarma has been installed in the Rail Bhawan, in his office, I think, we all have the blessings of Lord Vishwakarma. That is also true that it has also improved the performance of Indian Railways a lot.

Development of railways is of paramount importance for the growth of our country. The world over the cheapest means of transport is waterways. Unfortunately, rivers in our country are not tamed and the only option that remains for us is the railways. We have to really concentrate on the development of railways. It is because you will be happy to note that it consumes only one-fifth of the energy that is consumed in road travel. It is the most environment-friendly transport. It is the best way to transport bulk goods. It runs on Indian fuel. We can always generate power, either hydro electricity or power from coal. But if we transport by road, it is mostly by imported fuel.

I would like to urge the hon. Minister that as a country we have to lay emphasis on the growth of railways. In America the railways has never really developed. It is because in America, the automobile lobby is very very strong. They always laid a lot of emphasis on the road network. But India is a poor country. We have very less oil reserve. We are mostly importing oil. So, in our context, it is very very important to develop railways. Our waterways are not developed. So, in our context, it is very important that we lay a lot of emphasis on the development of railways.

I am very happy that after many years of neglect, after the UPA Government has taken over, all the attention is going towards the development of railways. To achieve high GDP growth and high industrial growth, development of railways is very important. Today, the railway network is getting stretched to its limits. We need to expand and modernise the Indian Railways, if we want to achieve high GDP growth rate. When we hear the forward looking thinking of the Railway Ministry under the dynamic leadership of Shri Lalu Prasad Yadav, like introducing high speed trains in the country, I think, it is a very welcome step. I would like to congratulate the hon. Minister for his initiative.

Hon. Prime Minister and hon. Railway Minister have announced a modernisation plan for Rs. 24,000 crore. Sir, through you, I would like to know what is the road map of this modernisation plan. What are its main features? I would like to urge the hon. Minister that it be done expeditiously so that the whole country can benefit from this.

Mr. Chairman, Sir, I would also like to draw the attention of the hon. Minister, through you, to the fact that there is an urgent need for laying a railway line from Yamunanagar to Patiala via Radaur, Ladwa, Kurukshetra, Kaithal, Gulha Cheeka. Construction of this line will not only meet the aspirations of the people of my constituency, which is the historic place Kurukshetra, but also result in the development of the area in many respects.

This belt is famous for production of rice, wheat, sugar, etc. and the construction of this line will also prove beneficial to the Government in the fast movement of foodgrains from this area to the rest of the country. It will also result in saving of petroleum products.

It will not be out of place to mention that in the Railway Budget 2004-05, a sum of Rs.9.25 crore has been kept for surveys in progress and another Rs.2.90 crore for new surveys in Northern Railway. But, unfortunately, no money has been allocated for Haryana for doing any survey.

Sir, in the circumstances, through you, I urge upon the Railway Minister to make provision for preliminary engineering-cum-traffic survey for this line in the Supplementary Budget itself.

Lastly, through you, Sir, I would also like to mention about the longstanding demand of the people of my constituency for the stoppage of Hemkund Express in Yamunanagar-Jagadri Railway Station.

With these words, I conclude.

श्री पारसनाथ यादव (जौनपुर) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल अनुदान की अनुपूरक मांगों पर बोलने के लिए अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। पहले तो मुझे लगा कि मौका नहीं मिलेगा, लेकिन मुझे इस बात की खुशी है कि माननीय रेल मंत्री जी अपने अन्य कामों को निपटाने के बाद अब सदन में मौजूद हैं और मुझे बोलने का मौका मिल रहा है।

जनता के लिए रेल बहुत ही सरल और सुलभ यात्रा का साधन माना जाता है। जब देश आजाद हुआ तो हमारे देश की आबादी 35 करोड़ के लगभग थी और आज देश की आबादी 1 अरब 5 करोड़ के लगभग है। आजादी के पहले से ही रेल जनता की सेवा कर रही है। जो उम्मीद रेल से जनता को थी, यह नहीं कहा जा सकता कि वह पूरी नहीं हुई लेकिन जनता का जो विश्वास था उसमें कुछ रुकावट आ गयी है। रेल से आज हम लोगों की सस्ती और सरल सेवा नहीं कर पा रहे हैं। यह ठीक है कि 57 साल की आजादी में रेल ने काफी विकास किया है लेकिन पूरे देश में उसका एक-समान विकास नहीं हो सका है। उसके कारण रहे होंगे और मैं उनमें जाना नहीं चाहता हूँ। कुछ समस्याएं ऐसी हैं जिनकी तरफ मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ। देश के अंदर कुछ राष्ट्रीय मार्ग हैं और उन मार्गों से होकर जो सड़कें निकलती हैं उन पर होकर रेल लाइनें जाती हैं। उनके उम्र आजादी के 57 साल बाद भी कोई ओवरब्रिज नहीं बना है, जिसकी वजह से यात्रियों को परेशानियों का सामना करना पड़ता है और साथ ही वित्तीय घाटा भी सहना पड़ता है। वहां पर जो गाड़ियां रुकती हैं, तेल के नुकसान के कारण भी हमारा वित्तीय घाटा होता है। उदाहरण के तौर पर मैं केवल लखनऊ से बनारस तक जो राष्ट्रीय राजमार्ग है उसकी चर्चा करूंगा। लखनऊ से बनारस तक 9 रेलवे क्रॉसिंग्स हैं। इन पर जब हम चलते हैं तो उन गाड़ियों के आवागमन की वजह से एक-एक घंटा क्रॉसिंग पर लग जाता है। मेरा कहना यह है कि अगर हर मार्ग पर ओवरब्रिज न बन सके तो मेरे संसदीय क्षेत्र जौनपुर में जहां दो रेल लाइनें कटती हैं, वहां पर ओवरब्रिज बन जाए तो दुर्घटनाएं भी कम होंगी और लोगों को भी सुविधा होगी तथा वित्तीय घाटा भी नहीं होगा। उसके लिए कई बार मांग की गयी है।

उत्तर प्रदेश का पूर्वांचल सबसे पिछड़ा क्षेत्र है और वहां की 80 प्रतिशत आबादी अपनी रोजी-रोटी के लिए मुम्बई, कलकत्ता या दूसरे महानगरों में जाती है। राजधानी होने के नाते वह मार्ग दिल्ली और लखनऊ से भी जुड़ा हुआ है।

कई बार पूर्व में इसकी मांग हुई और हमने भी माननीय मंत्री जी से पत्र लिख करके अनुरोध किया कि मुम्बई से एक सीधी फास्ट रेलगाड़ी चलायी जाए जो जौनपुर से होकर जाए। बीच में 12वीं लोक सभा में मैं जब इस सदन का सदस्य था, तब भी मैंने मांग की थी। तत्कालीन रेल मंत्री ने आश्वासन दिया था लेकिन जौनपुर से इलाहाबाद होकर मुम्बई जाने का जो मार्ग था, वह पैसेंजर गाड़ी के लिए इलाहाबाद से जौनपुर तक था। वह इलाहाबाद से जौनपुर तक चलने वाली पैसेंजर गाड़ी के लिए रेल लाइन बनायी गई थी। इसके उत्तर में माननीय रेल मंत्री और रेल विभाग के अधिकारियों ने मुझे पत्र लिखा था कि जौनपुर से इलाहाबाद के बीच का जफराबाद और जघई रेलवे स्टेशन का जो ट्रैक बना है, रेल लाइन बनी है, उसका सुदृढीकरण नहीं किया जाएगा, उन्होंने कहा कि जो केवल पैसेंजर ट्रेन के लिए रेल लाइन बिछायी गई है, उसका जब तक सुदृढीकरण नहीं होगा तब तक वहां फास्ट ट्रेन चलायी नहीं जा सकती है। दुर्भाग्य से 13 महीने में सरकार चली गई। पुनः सरकार आई लेकिन उस तरफ ध्यान नहीं दिया। हम अब बड़ी उम्मीद के साथ माननीय रेल मंत्री से उम्मीद करते हैं, देश और गरीब जनता करती है। हमने बड़ी उम्मीद के साथ रेल बजट प्रस्तुत करते समय मांग की थी और इस बारे में पत्र भी लिखा था। इन्होंने वायदा भी किया कि उसका केवल सुदृढीकरण नहीं किया गया। बीच में पिछला लोक सभा का चुनाव हुआ तो किन्हीं कारणों से गोदान एक्सप्रेस के नाम से गाड़ी गोरखपुर से जौनपुर होकर मुम्बई के लिए चलायी गई। उसी ट्रैक पर, उसी रेल लाइन पर जिस का उत्तर दिया गया था कि जब तक इसका सुदृढीकरण नहीं होगा, तब तक इस पर फास्ट ट्रेन नहीं चलाएंगे, उस पर फास्ट ट्रेन गोदान के नाम से हफ्ते में तीन दिन चलायी जा रही है लेकिन पैसेंजर ट्रेन से भी उसकी हालत खराब रहती है। आए दिन दुर्घटना का संकट बना हुआ है। वहां कभी भी घटना घट सकती है। उसका सुदृढीकरण होना चाहिए।

मेरी मांग है कि मुम्बई में 80 प्रतिशत जौनपुर के आसपास के लोग रहते हैं। जौनपुर से एक सीधी ट्रेन चलाने की कृपा करें। हमारे यहां दो स्टेशन हैं - एक जौनपुर सिटी के नाम से और दूसरा जौनपुर के नाम से जाना जाता है। जौनपुर सिटी से जितनी फास्ट ट्रेनें हैं, जो लखनऊ होकर दिल्ली आती हैं, उन ट्रेनों का ठहराव न होने के कारण वही हालत हुई जैसे पूर्व में विद्युतीकरण के नाम से हुई। जिस गांव या क्षेत्र से खम्भा चला जाए तो लोग मान लेते थे कि इस गांव का विद्युतीकरण हो गया, चाहे बल्ब जले या न जले। बिहार, कोलकाता, पटना और मुगलसराय से गाड़ियां निकलेंगी और हमारे लोग बनारस या इलाहाबाद उसे पकड़ने के लिए जाएंगे। मेरा अनुरोध है कि कुछ गाड़ियों का ठहराव करें। मैंने जिन गाड़ियों के बारे में लिख कर दिया है, मैं माननीय मंत्री जी से मांग करके अनुरोध करूंगा कि तीन-चार ऐसी गाड़ियों का यदि ठहराव हो जाएगा तो बड़ी कृपा होगा। 9314 अप जो इन्दौर से पटना शुकवार को चलती है इसका ठहराव जौनपुर सिटी स्टेशन पर हो जाए। 9313 डाउन पटना-इन्दौर जो बृहस्पतिवार को चलती है, 3013 अप, हावड़ा-देहरादून जो बुधवार को चलती है, उसके ठहराव के लिए मेरी मांग है। गोदान एक्सप्रेस जो मुम्बई के लिए तीन दिन चलती है, जब तक नई ट्रेन नहीं चलाएंगे तब तक के लिए आपसे अनुरोध होगा कि उसे पूरे हफ्ते प्रतिदिन चला दें। प्रतिदिन ऐसे चले जैसे अभी चल रही है। उसमें एक स्टेशन बरसती है, उस पर दो मिनट का ठहराव कर दें। लोगों को उसे पकड़ने के लिए जौनपुर जाना पड़ता है। जौनपुर से उसकी 45 किलोमीटर की दूरी है। आपसे विशेष अनुरोध होगा कि दो मिनट का ठहराव बरसती स्टेशन पर करवा दें। इसी के बीच कटवार स्टेशन पड़ता है जो दोनों स्टेशनों के बीच में जरौना और बरसती के बीच में 10 किलोमीटर की दूरी है, उसमें एक हॉल्ट स्टेशन कटवार के नाम से करवा दें तो जनता का हित होगा यह मेरी विशेष गुजारिश है।

लखनऊ से बनारस तक जौनपुर सिटी से डबल लाइन हो रही है, और उस दोहरी लाइन पर आवागमन चालू है। जौनपुर सिटी की साइड की जमीन पर गैर-मुनासिब लोग कब्जा कर रहे हैं। मेरा अनुरोध होगा कि इसे जनहित में देखते हुये जांच कराई जाये। वह रास्ता जनता के आने-जाने के लिये है, उन्हें दिक्कत न हो, इसलिये सरकार कार्यवाही करे।

सभापति महोदय, अंत में मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि वह जौनपुर से मुम्बई के लिये एक खास गाड़ी चलवा दें तो उनकी कृपा होगी।

MR. CHAIRMAN : Shri Bir Singh Mahto. He is not present.

श्रीमती जयाबेन बी. ठक्कर (वडोदरा) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र वडोदरा की ओर दिलाना चाहूंगी। वडोदरा में मेरे गांव के पास एक अति व्यस्त रेल फाटक है, जहां से प्रतिदिन 78-80 रेल कंटेनर रैक्स गुजरते हैं। उस फाटक के इर्द-गिर्द गुजरात रिफायनरी, गुजरात स्टेट फर्टिलाइजर लि. आदि यूनिट्स हैं। इस फाटक के खुलने की इंतजार में 25 मिनट लग जाते हैं क्योंकि लगातार रेल कंटेनर्स गुजरते रहते हैं, और फाटक बंद रहता है। लोगों के लिये बहुत ही कटकारी है। आज हम रेल की संरक्षा की मांगों पर विचार कर उसे पारित करने जा रहे हैं तो दूसरी ओर उस फाटक पर टू-व्हीलर्स वाले जैसे-तैसे निकल जाते हैं। इस ढंग से कई लोगों की जानें जा चुकी हैं। मैं रेल मंत्री जी से गुजारिश करूंगी कि चूंकि उस फाटक पर रेल ओवरब्रिज बनाने की गुंजाइश तो नहीं है लेकिन एक अंडर पास बनाये जाने के लिये माननीय मंत्री जी चिन्ता कर सकते हैं। यदि इस वाँ उसकी शुरुआत करें तो उचित रहेगा। यह एक अति महत्वपूर्ण कार्य है जिसे कार्यान्वित करने में सहयोग करें।

सभापति महोदय, सियाजी नगरी में सियाजीराव के नाम से एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जा रही है जिससे वडोदरा-सूरत-वलसाड़ के कर्मचारियों को अपने स्थान पर पहुंचने के लिये बहुत सुविधाजनक रहती है। जब गांधीधाम एक्सप्रेस चलनी शुरू हुई तो मुश्किलत पैदा होनी शुरू हुई। गांधीधाम से लोगों से इतनी भर जाती है कि वडोदरा के कर्मचारियों के लिये उसमें चढ़ने की जगह ही नहीं रहती। वडोदरा के यात्रियों के लिये जो पहले सुविधा थी, उसमें कटौती कर दी गई है। मेरा अनुरोध है कि इस पर पुनर्विचार किया जाये। अहमदाबाद से आने वाले यात्रियों के लिये जिस प्रकार से कमी करना चाहें, वह करें और वडोदरा से उस गाड़ी में चार बोगियां और लगाई जायें ताकि जो सुविधा पहले थी, वह बरकरार रहे।

सभापति महोदय, हमारे रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने खादी ग्रामोद्योग की बात कहकर एक क्रान्तिकारी कदम उठाया है। यह बात गांधी जी के साथ जुड़ी हुई है। लेकिन आजकल खादी का चलन बहुत ही कम हो गया था और उसमें काम करने वाले लोग मृतप्रायः स्थिति में चले गये थे। इस विचार को सिर्फ विचार न रखते हुए इस क्रान्तिकारी कदम का कार्यान्वयन करने के लिए बहुत शक्ति से इसमें जुटे रहे। इसमें हम सभी लोगों का आपको सहकार रहेगा और इसके तहत जो काम-काज हाथों को मिलेगा, वह भी एक विशेष बात होगी।

सभापति महोदय, मैं इस अवसर पर दो गाड़ियां चलाने की बात यहां कहना उचित समझती हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र में बड़ी मात्रा में बिहार के काम-काज करने वाले मूल निवासी अन्यान्य कारणों से बड़ौदा में रहते हैं। बिहार सांस्कृतिक मंडल के नाम से वे बहुत अच्छे कार्यक्रम भी करते हैं। जयप्रकाश नारायण नाम का एक बड़ा मंच भी वहां स्थित है। जिसमें बिहार के 30-35 हजार भाई-बहन इससे जुड़े हुए हैं। लालू जी मैं उन लोगों की एक मांग की तरफ आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगी। बड़ौदा से पटना वाया अहमदाबाद एक रेल की उनकी मांग बहुत समय से लम्बित है, मुझे आशा है कि इसे पूरा करने में आप जरूर मदद करेंगे।

दूसरी बात यह है कि हरिद्वार में गंगा मैया के किनारे पर हर सम्प्रदाय के आश्रम और मंदिर स्थित हैं। यज्ञ, ध्यान, दान, तप और योग साधना के लिए बड़ी संख्या में लोग बड़ौदा से हरिद्वार जाते हैं। हमारी मांग है कि एक गाड़ी बड़ौदा से हरिद्वार के लिए चलाई जाए, ताकि आम आदमी अपनी पाकेट के धन के अनुरूप वहां जा सकें। इसलिए हमारा अनुरोध है कि हरिद्वार से एक सीधी ट्रेन बड़ौदा के लिए चलाने की कृपा करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूं।

सभापति महोदय : श्री रामदास आठवले - अनुपस्थित।

श्री के. फ्रांसिस जॉर्ज - अनुपस्थित।

श्री अवतार सिंह भडाना - अनुपस्थित।

श्री तूफानी सरोज (सैदपुर) : सभापति महोदय, रेलवे की अनुपूरक अनुदानों की मांगों पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मैं अपनी समस्याएं रखने से पहले माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि आपने पुर्बा चालू करके समाज के आखिरी व्यक्ति को रोजगार देने का काम किया है, इसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। मैं उत्तर प्रदेश के सैदपुर क्षेत्र से चुनकर आता हूं। मैं जो समस्या आपके सामने रखने जा रहा हूं, उस समस्या को मैंने 13 वीं लोक सभा में भी कई बार रखा है। औरियार से जौनपुर मीटर गेट की लाइन आज भी लम्बित पड़ी हुई है, जिसके संबंध में मैंने कई बार अपनी बातें सदन में कहीं। इसके बाद मैंने पेट्रीशन दाखिल की। पेट्रीशन कमेटी ने भी उक्त मीटर गेज को ब्रोड गेज में परिवर्तित करने के लिए इंडीकेट किया गया तथा कहा कि यह जनहित में अति आवश्यक है। जबकि औरियार से मरु मीटर गेट को ब्रोड गेज में परिवर्तित कर दिया गया है और औरियार से बलिया मीटर गेज को ब्रोड गेज में परिवर्तित कर दिया गया है। लेकिन औरियार से जौनपुर इससे आज भी वंचित है। चुनाव के ठीक दस दिन पहले तत्कालीन रेल मंत्री, माननीय नीतीश कुमार जी ने उसका शिलान्यास भी किया था। बड़ी आशा था कि वा 2004-2005 की जो कार्य योजना होगी, उसके अंतर्गत उक्त मीटर गेज को ब्रोड गेज में परिवर्तित करने के लिए सम्मिलित किया जायेगा। लेकिन जब मैंने कार्य योजना देखी तो उसके अंदर वह लाइन छोड़ दी गई थी। माननीय मंत्री यह अति पिछड़ा क्षेत्र है। यह 65 किलोमीटर का मार्ग है। इस मार्ग पर रोडवेज का आवागमन नहीं है। यहां रोडवेज नहीं चलती है। जौनपुर से औरियार जाने के लिए लोगों को दो-दो, तीन-तीन छोटी जीपों का सहारा लेकर जाना पड़ता है। बार-बार गाड़िया बदलनी पड़ती हैं। विशेष तौर पर तब बहुत सी परेशानियों का सामना करना पड़ता है जब शार्दियों में गाड़ियां बुक हो जाती हैं। उस रोड पर कोई गाड़ी दिखाई नहीं देती है। ऐसे समय में आम जनता को अपने गंतव्य पर जाने में बहुत मुसीबत का सामना करना पड़ता है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि यह समस्या वहीं की है। आप उस स्थान भीतरी बाबा मकदूम की दरगाह पर गए हुए हैं। उस इलाके के लोगों की यह समस्या है। जब आप रेल मंत्री बने तो लोगों में आशा जगी कि मीटर गेज का जो बीच का टुकड़ा बचा हुआ है जिसको बना देने से औरियार जौनपुर होते हुए इलाहाबाद तक सीधा रूट मिल जाएगा, गाज़ीपुर से बलिया तक के लोगों को हाई कोर्ट में जाने के लिए घूमकर बनारस से जाना पड़ता है। जब मीटर गेज ब्रोड गेज में परिवर्तित हो

जाएगा तो बलिया मऊ के लोगों को इलाहाबाद हाई कोर्ट आने जाने के लिए सीधा रूट मिलेगा।

दूसरी मुख्य समस्या है वाराणसी से लखनऊ रेल मार्ग पर त्रिलोचन महादेव से जौनपुर के बीच एक अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग की। वह इतनी पुरानी समस्या है कि जब से मैंने होश संभाला है, तब से वह क्रॉसिंग बनी हुई है और आज तक वह मैन्ड नहीं हो पाई। वह रास्ता बहुत चालू है और स्टेशन के करीब वह क्रॉसिंग है। 40 साल से ज्यादा हो गए, उसको बने हुए, लेकिन वह आज तक मैन्ड नहीं की गई। आये दिन वहां दुर्घटनाएं होती रहती हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करूंगा कि उक्त क्रॉसिंग को अनमैन्ड से मैन्ड किया जाए।

तीसरी बात यह है कि माननीय कल्पनाथ जी जब मऊ से आते थे और रेल मंत्री थे तो लिखवी एक्सप्रेस में फर्स्ट एसी का डिब्बा जोड़ा जाता था। वह अब हटा दिया गया है। मऊ से कई सांसद चुनकर आते हैं। यह उनकी भी समस्या है और जनता की भी मांग है कि लिखवी एक्सप्रेस में फर्स्ट एसी का डिब्बा जोड़ा जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए माननीय रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि मीटर गेज से ब्राड गेज और भीतरी की समस्या पर ध्यान दें जो बहुत समय से लंबित पड़ी है और कई बार मैंने इसको उठाया है। मैं उम्मीद करता हूँ कि आने वाली कार्य योजना में आप उसे समायोजित करेंगे।

***श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) :** महोदय, रेलवे पर केन्द्रीय सरकार के खर्च के लिए अनुदान की पूरक मांगे रखी गयी हैं। मैं, आपके माध्यम से कुछ सुझाव यहां रखना चाहता हूँ।

भारतीय रेल आम जनता की भलाई के लिए है। इसका चेहरा धर्मनिरपेक्षता का द्योतक है। इसमें और ज्यादा निखार लाने की आवश्यकता है।

मालभाड़े में रेलवे को 700 करोड़ से अधिक और प्रवासी भाड़ा में 660 करोड़ रुपये की आमदनी होती है। इस पैसे को रेलवे की सुख-सुविधाओं को बढ़ाने के लिए खर्च किया जाना चाहिए।

स्काय बस को कोकण से नयी दिल्ली - राजासम के लिए चलाया जाना चाहिए। बुलेट ट्रेन को मुम्बई-अहमदाबाद और मुम्बई-दिल्ली तक चलाया जाना बहुत उपयोगी है।

मोहोल से भिगवज तक डबल लाइन बिछाया जाना चाहिए। लातूर-कुडवाडी-पंढरपुर-मिरज तक ब्रॉडगेज का काम शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

कुडवाडी में नॅरोगेज का वर्कशॉप है, उसे ब्रॉडगेज वर्कशॉप में परिवर्तित किया जाये। चिकूटिल में आर.पी.एफ का ट्रेनिंग सेंटर है उसे नासिक में स्थानांतरित नहीं किया जाये।

कुडवाडी में के.के. एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाये। पंढरपुर से मुम्बई चंद्रभागा एक्सप्रेस को दो दिन के बजाय पूरे सातों दिन चलाया जाये।

पंढरपुर से नागपूर और पंढरपुर से वाराणसी के लिए एक नयी ट्रेन चलायी जाये। लेनिन से पंढरपुर तक नयी रेल लाइन बिछाया जाना अति आवश्यक है।

सफाई मजदूरों की संख्या में बढ़ोतरी किया जाना चाहिए। स्टेशन की सफाई, रेल की सफाई और साथ ही प्रशासन भी पूरी तरह साफ सुथरा होना अतिआवश्यक है। इस ओर व्यापक ध्यान देने की जरूरत है।

डबल डेकर ट्रेन की योजना कारगर सिद्ध होगी। मुम्बई सेंट्रल रेलवे स्टेशन को डॉ० बाबा साहेब अंबेडकर का नाम दिया जाये।

*Speech was laid on the Table.

MR. CHAIRMAN : Now, the hon. Railway Minister. Before that I have to make one announcement.

...(Interruptions)

श्री खारबेल स्वाई : हमने फैसला किया है कि हम दागी मंत्रियों को नहीं सुनेंगे, इसलिए हम सदन से वाक आउट करके जा रहे हैं।

20.27 hrs.

(At this stage, Shri Kharabela Swain and some other

hon. Members left the House.)

MR. CHAIRMAN: I have to make one announcement. There will be dinner for the hon. Members and the Officers in Room No. 70.

Now, the hon. Railway Minister.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : सभापति महोदय, रेलवे के सप्लीमेंट्री बजट पर लगभग 34 माननीय सदस्यों ने इनक्लूडिंग एनडीए भाजपा के लोगों ने सदन को संबोधित किया और अपने इलाके की रेल से संबंधित समस्याओं की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट किया।

अधिकांश माननीय सदस्यों ने रेलवे में यूपीए सरकार के छः महीने के कार्यकाल के दौरान जो कीर्तिमान स्थापित किये गये हैं, उसकी ज़ोर-शोर से प्रशंसा की। विगत बजट भाषण में मैंने राट्र को बताया था कि विगत एनडीए गवर्नमेंट में भाजपा के नेतृत्व में जो सरकार थी, उसमें रेलवे की हालत खस्ता हुई है। आये दिन भाजपा के राज में लगातार दुर्घटनाओं का सिलसिला चला और ट्रेन्स का प्रचालन भी सही समय पर नहीं हुआ। भाजपा के शासन में कई गाड़ियां 12 से 18 घंटे तक देर से चलती थीं।

देश की जनता ने मिलीजुली सरकार बनाने का, धर्मनिरपेक्ष सरकार बनाने का मैनडेट दिया है। हाथी का दांत दिखाने के लिए नहीं हैं। देश की जनता के सामने कामन मिनिमम प्रोग्राम में जो हमने वायदा किया है उस वायदे को हम मात्र छह महीने में एक-एक करके पूरा करते जा रहे हैं। माननीय प्रधानमंत्री श्री मनमोहन सिंह जी के नेतृत्व में यह सरकार जिसमें विभिन्न दलों का समर्थन है, लगातार अलग विचारधाराओं के रहते हुए भी चलो गांव की ओर, किसान, मजदूर, नौजवान, गरीब दलित पिछड़ा वर्ग की उन्नति के लिए कार्य कर रही है और एक-एक करके कामन मिनिमम प्रोग्राम में हमने जो वायदा किया है उस पर हमारी सरकार लगातार काम कर रही है। भाजपा के लोग आज नहीं हैं। ये ऐसे लोग हैं जो देश की जनता को बेवकूफ समझते हैं। जब मैं यहां खड़ा हुआ, आप रिकार्ड निकाल कर देख लीजिए, इनके मंत्रियों ने भी प्रशंसा की, इनके पास कोई मुद्दा नहीं है। मुझे हैरानी है कि ये लोग भ्रष्टाचार की बात करते हैं, दागी मंत्रियों की बात करते हैं। दुनिया ने जिनको आंख से नोट गिनते देखा, श्री बंगारू लक्ष्मण को बच्चों ने देखा, महिलाओं ने देखा, श्रीमती सोनिया गांधी, श्री मनमोहन सिंह, श्री शरद पवार, श्री प्रणव बाबू ने ही नहीं, सीपीएम और सीपीआई के लोगों ने ही नहीं, बल्कि मीडिया के लोगों ने भी देखा कि किस तरह से ये लोग भ्रष्टाचार में लिप्त हैं। इनका क्या मुंह है, इनका चेहरा क्या है? महोदय, लोग हमको कहते हैं कि आप मंत्री बन गए हैं इसलिए आपको शांत रहना है, लेकिन शांत रहने की भी कोई सीमा होती है। श्री चौधरी चरण सिंह कहा करते थे कि जिस नेता का व्यक्तिगत चरित्र ठीक नहीं है उसका सार्वजनिक चरित्र ठीक नहीं हो सकता है। तहलका डाट काम में मीडिया ने यह बताने का काम किया, बताने का क्या दिखाने का काम किया कि किस तरह से एनडीए के रक्षा मंत्री के घर में, सरकारी निवास में, रक्षा के बिचौलियों ने देश की सरहद पर लड़ने वाले हमारे देश के सैनिकों के साजो-सामान में किस तरह से पैसे के लेनदेन की बात दलालों से हो रही है। अगर मेरी बात झूठ होगी, अगर बातचीत का टेप झूठा है, महोदय, मुझे यह इसलिए बोलना पड़ा है कि कल बंगलौर में आज तक टीवी में जार्ज फर्नांडिस को तिलमिलाते हुए हमने देखा, वह क्यों बेहोश हो गए, जब सीबीआई ने जांच करनी शुरू कर दी कि जांच में फलां-फलां आएगा। किस तरह से अपमानजनक शब्दों का प्रयोग उन्होंने श्रीमती सोनिया गांधी के खिलाफ किया। कहीं घाव और कहीं पाँव इसलिए इनकी कोई सूत या शकल नहीं है। सभी के सामने इस पर बहस हो जाए कि टीवी पर श्री बंगारू लक्ष्मण को नोट गिनते हुए देखा है, बीजेपी के अध्यक्ष को नोट गिनते देखा है। श्रीमती जया जेटली को मैंने देखा, टीवी पर देखा, रक्षा के दलाल के साथ बात करते हुए। श्रीमती जया जेटली बोलते हुए दिखाई गई कि "No, My party is a democratic party. There is a conference of Samta Party at Bangalore, and money is needed for the conference."

महोदय, कहा कि पार्टी की कॉन्फ्रेंस है, उसके लिए पैसा चाहिए। जब ये सारी बातें उजागर हुईं, तब संसद नहीं चली। यह हाउस नहीं चला, अपर हाउस नहीं चलने दिया गया। देश भर में धूम मची। फूकन साहब का आयोग बना। जांच की या नहीं की, मैं उस पर कोई टीका-टिप्पणी नहीं करना चाहता हूँ। दस्तावेज के आधार पर अब जब सी.बी.आई. जांच कर रही है, तो दूध का दूध और पानी का पानी सामने आ जाएगा। वह आदमी, श्री जॉर्ज फर्नांडीज, श्रीमती सोनिया गांधी को गाली देता है। उन्होंने सोनिया गांधी जी को गाली दी, क्या गाली दी, उसे दुनिया ने देखा, कितने अपमानजनक शब्दों का इस्तेमाल किया गया।

महोदय, हम लोगों पर जो एलीगेशन है, वह न्यायपालिका के सामने है। न्यायपालिका का जो फैसला होगा, वह सबको मानना पड़ता है। ये कैसे-कैसे लोगों का बचाव कर रहे हैं। ये हिन्दू धर्म का चोगा पहन कर किस प्रकार के काम कर रहे हैं, यह अब जनता को पता लग गया है। **â€** (व्यवधान)

अब मैं रेलवे पर ही आता हूँ। मेरे पास जितने भी मामले हैं, वे सारे रेल से ही संबंधित हैं।

महोदय, कांचीपुरम मठ के आदि शंकराचार्य हैं। वह मठ हिन्दू भाइयों का माना हुआ मठ है। क्या शंकराचार्य पर श्रीमती सोनिया गांधी ने मुकदमा चलाया, क्या शंकराचार्य पर श्री मनमोहन सिंह ने मुकदमा चलाया, क्या शंकराचार्य पर केन्द्र सरकार ने मुकदमा चलाया? जयललिता जी तो भा.ज.पा. के साथ रहीं, एन.डी.ए. के साथ रहीं। मैं कहता हूँ कि जयललिता जी ने जो काम किया, वह ठीक किया, बहुत बहादुरी का काम किया। उनके सामने लाया गया कि वह आदमी, जो मठ का ढ़ाधान है, जो देशभर में भ्रूति बांटता था, उसने ऐसा काम किया। इसलिए उन्होंने पुलिस को अपना काम करने की इजाजत दी। वह और चन्द्रास्वामी दोनों ही भ्रूति बांटते थे। इन लोगों की भेंट साधारण सांसदों से नहीं होती थी। वहां वी.वी.आई.पी. लोग जाते थे और वह सबको भ्रूति देता था, सबको प्रधान मंत्री बना देता था। **â€** (व्यवधान) अरे, महिला ठीक कर रही है। हिन्दू धर्म का नाश कर दिया। ये अधर्मी लोग रेल से नहीं जाते, प्लेन से जाते हैं।

महोदय, इन लोगों ने मेरे खिलाफ तंत्र-मंत्र और इड्यंत्र किया। प्रणव बाबू जी आप सुन और समझ लीजिए। इन लोगों ने टोटका कराया कि लालू यादव को किसी तरह से मार दो। लालू यादव को मारने वाला खुद मर जाता है। ईश्वर ऐसा करता है कि वह अपने आप समाप्त हो जाता है। ऐसे लोगों को जिन्हें न्यायपालिका में कोई भरोसा नहीं है, ऐसे फासिस्टी लोगों को न्यायपालिका में कोई भरोसा नहीं है और देशभर में वे अपनी गिरी हुई दीवार को उठाने के लिए, उन्होंने नारा लगाना शुरू कर दिया कि हिन्दू धर्म के महान आदमी पर अन्याय हो गया, रिहा करो। इन लोगों ने जय श्रीराम के नारे लगा रखे हैं। शंकराचार्य जी का सब-जुडिस मामला है। हाईकोर्ट ने आज दुबारा शंकराचार्य जी की जमानत रद्द कर दी। ये लोग बोलते रहे कि मांग स्वीकार करो। कहां हैं आडवाणी जी, कहां हैं वाजपेयी जी, आप लोग धरने पर बैठ गए, क्यों बैठे? ये लोग आन्दोलन करना चाहते थे। देश इनका नोटिस नहीं ले रहा है। आसाराम बापू जी को हम अच्छा सन्त समझते थे। आसाराम बापू एक **â€** (व्यवधान)

सभापति महोदय : लालू प्रसाद जी, मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि जो लोग सदन के सदस्य नहीं होते, उनका सदन में नाम नहीं लिया जाता।

श्री लालू प्रसाद : ठीक है, छोड़िए। मैं नाम नहीं लूंगा। नाम को हटाइए। ये लोग जिनकी मदद करते हैं, वे गलत आदमी की संगत करते हैं, ईमानदार बनते हैं।

महोदय, अब मैं रेल पर आता हूँ। इसमें 34 माननीय सदस्यों ने हिस्सा लिया। (व्यवधान)

श्री रामदास आठवले : सर, मैं अकेला ऐसा सदस्य रह गया हूँ, जो रेल पर हुए भागण में नहीं बोला।

श्री लालू प्रसाद : ठीक है, आप अकेले रह गए हैं, तो बैठिए और भोजन कर के जाइए।

माननीय सदस्य, जो भागण कर के चले गए, वे अपनी समस्याएं बताकर, अपनी समस्याओं के बारे में बोलकर चले गए, अब वे यहां उपस्थित नहीं हैं। भा.ज.पा. के लोग जो बोलकर चले गए, वे भी यहां उपस्थित नहीं हैं। मैं बताना चाहता हूँ कि 46 हजार करोड़ रुपए की मुख्य परियोजनाएं, ऑनगोइंग प्रोजेक्ट स्वीकृत किए गए हैं। माननीय सदस्य बोलते हैं कि बिहार में रेलों पर ज्यादा खर्चा होता है। मैं देशभर का रेल मंत्री हूँ, अकेले बिहार का नहीं हूँ। बिहार के साथ भेदभाव हुआ।

महोदय, 46 हजार करोड़ रुपए के प्रोजेक्ट जो पहले ही लिए गए थे, उनके बारे में मैं आपकी सेवा में, माननीय सदस्यों और देश की जनता के लिए पढ़कर सुनाना चाहता हूँ कि किस-किस प्रोजेक्ट को कितना-कितना पैसा दिया गया है। यहां जो खर्चा हुआ है और पैसे का बंटवारा हुआ है, उसके बारे में बताना चाहता हूँ कि वह एक फार्मूले पर आधारित होता है। आंध्र प्रदेश में कोटी पल्ली-नरसापुर में नई रेल लाइन बनाने पर रु.330 करोड़ की स्वीकृति प्रदान की गई है। आंध्र प्रदेश में ही महबूब नगर में मुनीराबाद हेतु नई रेल लाइन सैंक्शन हुई है जिस पर काम हो रहा है।

नई रेल लाइनों पर पैसे से काम होता है। असम में बोगीबिल, ब्रह्मपुर के ऊपर 1767 करोड़ रुपए सैंक्शन हैं और वहां काम शुरू है। जिरिबाम-इम्फाल नई लाईन 727 करोड़ रुपए, कुमारघाट-अग्रतला नई लाईन 880 करोड़ रुपए सैंक्शन, सेवन सिस्टर्स स्टेट और बिहार, बंगाल, उड़ीसा और ईस्टर्न यूपी, हर क्षेत्र में आधारभूत संरचना और इन्फ्रास्ट्रक्चर के मामले में लगातार भेदभाव होता रहा और किसी ने ध्यान नहीं दिया। लमडिंग-सिल्वर गेज़ कंवर्शन का काम 1,496 करोड़ रुपए सैंक्शन। बिहार में देवघर झारखंड में चला गया। देवघर-सुल्तानगंज नई लाईन 312 करोड़ रुपए सैंक्शन, हाजीपुर-सुगौली नई लाईन 325 करोड़ रुपए, छत्तीसगढ़, विलासपुर, हरकुंडा डबलिंग 227 करोड़ रुपए, दलीराजहरा-जगदलपुर नई लाईन 370 करोड़ रुपए, गुजरात में भिलदी-समदरी गेज़ कंवर्शन 245 करोड़ रुपए, गांधीधाम-पालनपुर गेज़ कंवर्शन 345 करोड़ रुपए, हरियाणा फुलेरा-मरवाड़, अहमदाबाद गेज़ कंवर्शन 625 करोड़ रुपए, रेवारी-सदुलपुर गेज़ कंवर्शन 268 करोड़ रुपए, हिमाचल प्रदेश, जालंधर, पठानकोट डबलिंग 409 करोड़ रुपए, नांगल डेम तलवारा नई लाईन 210 करोड़ रुपए, जम्मू-काश्मीर, जम्मू-उधमपुर, श्रीनगर बरामूला नई लाईन 5500 करोड़ रुपए, झारखंड, कोडरमा, रांची नई लाईन 1033 करोड़ रुपए, गिरीडीह-कोडरमा नई लाईन 371 करोड़ रुपए, कर्नाटक हुबली-अंकोला नई लाईन 998 करोड़ रुपए, बंगलौर 740 करोड़ रुपए, केरल - कालीकट-मंगलौर डबलिंग 583 करोड़ रुपए, अंगमाली-सबरीमल नई लाईन 550 करोड़ रुपए, महाराष्ट्र - अहमदनगर-बीड नई लाईन 353 करोड़ रुपए, अमरावती-नरखेड़ नई लाईन 284 करोड़ रुपए, मध्य प्रदेश - गुना-इटावा नई लाईन 423 करोड़ रुपए, रामगंज - मंडी-भोपाल 727 करोड़ रुपए नई लाईन, उड़ीसा - देतारी-बांसपानी नई लाईन 590 करोड़ रुपए, खुर्दा रोड-बोलांगीर नई लाईन 700 करोड़ रुपए, पंजाब, चंडीगढ़, लुधियाना नई लाईन 378 करोड़ रुपए, जालंधर पठानकोट डबलिंग 408 करोड़ रुपए, राजस्थान, अजमेर, उदयपुर गेज़ कंवर्शन 455 करोड़ रुपए, लूनी, बाड़मेर गेज़ कंवर्शन 284 करोड़ रुपए, तमिलनाडु - कडेलूर-सेलम गेज़ कंवर्शन 261 करोड़ रुपए, क्यूलोन-तिरुनेलवेली गेज़ कंवर्शन 462 करोड़ रुपए, उत्तरांचल - किच्चा-खातिमा नई लाईन 186 करोड़ रुपए, बरेली लालकुआ गेज़ कंवर्शन 698 करोड़ रुपए, उत्तर प्रदेश, आगरा, इटावा नई लाईन 215 करोड़ रुपए, इटावा मैनपुरी नई लाईन 130 करोड़ रुपए, पश्चिम बंगाल न्यू मयनागुड़ी-जोगीधोपा 733 करोड़ रुपए, न्यू जलपायगुड़ी-न्यू बोंगाइगांव गेज़ कंवर्शन 400, महोदय, ये ऑन गोंग प्रोजेक्ट पर 46,000 करोड़ रुपए ऑलरेडी सैंक्शंड हैं।

मुझे विगत भागण में आश्चर्य किया गया था कि जो अनकवर्ड इलाके हैं, हमारे सांसद देश के हरेक कोने से आते हैं, जो 46,000 करोड़ रुपए का काम है, यह पहले का बना हुआ एस्टीमेट है और धीरे-धीरे इसका रेट बढ़ता जाता है, इसलिए हमारी सरकार ने कोई भेदभाव नहीं किया है।

हमने इसे कबूला है, हमने इसे माना है, हमने इसे स्वीकार किया है कि जो ओन गोंग प्रोजेक्ट्स हैं, उनको हम पूरा करेंगे। इसमें पैसा आकर हर्डल बनता है। मैंने प्रधानमंत्री जी से बात की, मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने मुझे और रेलवे के पदाधिकारियों को, चेरमैन रेलवे बोर्ड को व्यक्तिगत रूप से बुलाकर प्रधानमंत्री जी ने कहा कि अगर इस देश में रेलवे में खर्च नहीं होगा तो इन्फ्रास्ट्रक्चर के क्षेत्र में और दूसरा कहां खर्चा होगा। इसलिए उन्होंने कहा कि जहां भारतीय रेल दुनिया में तीसरे स्थान पर है, भारतीय रेल को हम दुनिया में एक नम्बर रेल बनाना चाहते हैं। इस आशय के लिए उन्होंने मुझे आश्चर्य किया कि पैसे की कमी नहीं होने दी जायेगी। पैसे का प्रबन्ध हो रहा है, प्लानिंग कमीशन से बात हो रही है और हम लोगों ने तत्काल, जिसमें ओन गोंग प्रोजेक्ट्स भी हैं, हम लोगों ने मॉडल बनाकर प्लानिंग कमीशन में प्रस्तुत किया है। हम इस देश की रेलवे को सुरक्षी के क्षेत्र में, माडर्नाइजेशन के क्षेत्र में और सेफ्टी के क्षेत्र में दुनिया में नम्बर एक बनाने की दिशा में हमारी सरकार ने जो क्रान्तिकारी कदम उठाया है, शायद ही विगत दिनों में जो एन.डी.ए. की सरकार थी, उनको रेल से मतलब क्या था। ये तो जय श्री राम का नारा देकर देश की जनता को आग में जलाने के काम में लगे थे। रेल में कोई डर के मारे इनके शासन में बैठना नहीं चाहता था। अभी सुमित्रा महाजन जी नहीं हैं।

विशेष सुरक्षा निधि के अन्तर्गत 16,538 किलोमीटर रेल पटरी को 2007 तक बदलना था, लेकिन 1.4.2004 तक 8938 किलोमीटर का लक्ष्य से अधिक कार्य पूरा कर लिया गया है। 31.3.2007 से पहले ही यह काम कर लिया जायेगा। जो पुराने पुल हैं, उन्हें विशेष रूप से निरीक्षण करके सुनिश्चित किया जा रहा है कि वे सुरक्षित रहें। पुराने पुलों को सुरक्षा निधि से बनाया जा रहा है। यह कार्य 31.3.2007 तक पूरा कर लिया जायेगा। मक्शी देवास कार्य पूरा कर लिया गया है। देवास इंदौर दाहोद योजना का इवोल्यूशन किया जा रहा है। इस साल रेल दुर्घटनाएं पिछले साल के मुकाबले बहुत कम हुई हैं। दुर्घटना का मतलब दुर्घटना जो रेल में बैठने वाले लोग कहीं हमारी रेल एक्सीडेंट कर जाये, वह बात नहीं है। इसमें 3 दुर्घटनाएं हमारे 6 महीने के शासन में हुई हैं। एक तो नेचुरल है, प्रकृति की कृपा से कोंकण रेलवे में हुई। दूसरी अभी तत्काल भोपाल के आगे हुई, जिसमें हमारी थ्रू एक्सप्रेस गाड़ी आ रही थी और लोग रनओवर हो गये। रनओवर हुए लोगों के लिए रेलवे में मुआवजे का प्रावधान नहीं है, लेकिन हमारे राज्यमंत्री वहां गये। हमने देखा कि लापरवाही उनकी रही, रेलवे लाइन को क्रास कर रहे हैं, स्टेशन पर बैठे हुए हैं, वहां एक्सप्रेस गाड़ी आ गई तो उसे रोका नहीं जा सकता। व्हिसल बज रही है, सिगनल है, किसी ने ध्यान नहीं दिया, उसमें लोग मारे गये। उसमें मुआवजे का प्रावधान नहीं है, लेकिन हमने यहां से एक फैसला लिया, उसमें कोई न कोई नागरिक होगा, गरीब लोग होंगे, इसलिए उनके लिए 1-1 लाख रुपये का मुआवजा रेल मंत्रालय से दिया, हमारे राज्यमंत्री को हमने भेजकर मुआयना कराने का भी काम किया।

3 अप्रैल से 3 नवम्बर तक उनके शासन में 235 दुर्घटनाएं हुई थीं, लेकिन अप्रैल 2004 से नवम्बर 2004 तक मात्र एक दुर्घटना घटकर 156 रही। दुर्घटना का मतलब कोई रनओवर हो गया, वह भी है। हमारे यहां 20 हजार अनमेण्ड गेट हैं, गुमटी हैं, हिदायत के बावजूद भी लोग जानते हैं कि रेल के आने-जाने का रास्ता है, फिर भी लोग रेलवे लाइन क्रास करते हैं। अनमेण्ड गेट्स पर दुर्घटनाएं हुई हैं। भाजपा के राज में जो इजाफा हुआ था, दुर्घटनाओं का तांता लगा हुआ था, रेल में कोई बैठना नहीं चाहता था, लेकिन जब हमारी सरकार बनी तो इतने लोग रेल में बैठने के लिए भाग-दौड़ कर रहे हैं।

हमने दिल्ली में छठ के अवसर पर, ईद के अवसर पर और दीपावली के अवसर पर 130 विशेष रेलगाड़ियों का प्रबंध किया। उसमें काफी बड़े पैमाने पर लोग जुट गए जिससे आपा-धापी में स्टैम्पिड से एक बूढ़ी मां गिर गई। मैं उसे देखने गया था। हमने उसकी जांच की तो पता लगा कि रेल के कारण नहीं बल्कि भीड़ पर भीड़ चढ़ जाने से पांच लोगों की मृत्यु हो गई। हमने फिर भी मुआवजा दिया और उनके लिए व्यवस्था की। हमने हिदायत दी है कि इस अनुभव को ध्यान में रखते हुए भविय में और बेहतर ढंग से कार्य करें। पिछले साल के मुकाबले इस साल रेल दुर्घटनाएं नगण्य हैं। हम सुरक्षा के मामले में इस साल जो काम कर रहे हैं, एक-एक माननीय सदस्य, जिन्होंने कहा कि हमारा यह काम नहीं हुआ, मदुरई से माना मदुरई बड़ी लाइन का कार्य संतोपूर्ण ढंग से चल रहा है और उसे मार्च, 2005 तक पूरा कर

लिया जाएगा। माना-मदुरई से मंडपम का कार्य दिसम्बर, 2005 तक पूरा हो जाएगा। रामेश्वरम तक जाने के लिए पामन पुल के कार्य के डिज़ाइन का काम प्रगति पर है। अमरावती-नारखेड़ मार्ग का कार्य पूरी प्रगति पर है। चंदूर बाजार तक का कार्य मार्च, 2005 तक पूरा हो जाएगा। नारखेड़ का काम भी चल रहा है। इस र्वा उसमें 16 करोड़ रुपया खर्च किया जाएगा। कैबिनेट ने आज ही निर्णय लिया है। डिफेंस के बाद रेलवे दूसरे स्थान पर है। रेलवे में काफी सम्पत्ति है जिसका कोई कमर्शियल यूज़ नहीं हो रहा था। इसलिए सरकार ने निर्णय लिया है कि एक अर्थाँरिटी बनाकर इसका कैसे वाणिज्यिक उपयोग किया जाए ताकि जमीन का सही ढंग से इस्तेमाल हो सके।

कुलियों के लिए शेड, श्री आदित्यनाथ, जो गोरखपुर के माननीय सदस्य हैं, बोल रहे थे कि कुली आन्दोलन कर रहे हैं। पता नहीं वे किन कुलियों से आन्दोलन करवा रहे हैं। कुलियों को कोई पूछने वाला नहीं था। यूपीए सरकार ने कुली भाइयों के लिए जो वायदा किया था, वह उस काम को पूरा कर रही है। उनके लिए 5 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है जिसमें उनके लिए शेड, बैठने के लिए जगह, पीने का पानी, शौचालय आदि की व्यवस्था है। अगर कोई कुली कोलकाता में काम करता है और उसकी पत्नी उत्तर प्रदेश या बिहार में रहती है तो वह उसके पास नहीं जा सकती थी क्योंकि उसके पास पैसा नहीं होता था। हमारी सरकार ने उसके दुख-दर्द को समझा और कुली भाइयों की पत्नियों के लिए रेलवे के फ्री-पास का प्रावधान किया है। हम जो बात बोल चुके हैं, उसे दोहराना नहीं चाहते।

गांव में कुम्हार भाई रहने वाले हैं और मिट्टी के बर्तन बनाते हैं। उस मिट्टी के बर्तन में देवी-देवता का प्रसाद चढ़ता है। हमने प्लास्टिक की जगह कुल्हड़ इंद्रोड्यूस किया। जहां-जहां कुल्हड़ का इस्तेमाल नहीं हो रहा है, हम उसका सर्वेक्षण करवाकर कार्यवाही करेंगे। गांधी बाबा ने कहा था, मैंने सदन में कहा था, खादी आजादी की वर्दी है, फ्रीडम मूवमेंट की यूनीफार्म है। चरखा चलाने का काम, हमारी सरकार ने एक क्रान्तिकारी फैसला लिया है कि हम खादी के कपड़ों को लेंगे। हमारे कारखाने बंद पड़े हुए थे। इस फैसले से गांवों में आशा का संचार हुआ है।

करोड़ों लोगों के मन में जो उदासी थी, खादी और कुल्हड़ लाने से जो हँडलूम हैं, बुनकर हैं, जो जुलाहा है, जो आदमी हाथ से कपड़ा बुनने का काम करता है, उस काम को कोई नहीं देखता। देश के बेरोजगार युवक-युवतियों के लिए हमने वायदा किया था कि यदि उनके पास पैसा नहीं है, सेंट्रल गवर्नमेंट की नौकरी के लिए इंटरव्यू में बार-बार जाना पड़ता है और उनके पास पैसा नहीं है, इसलिए हमने निर्णय लिया और उसकी अधिसूचना निकाली कि बेरोजगार नवयुवक और नवयुवतियों को देश भर में, जहां भी सरकारी नौकरी के इंटरव्यू के लिए पत्र आता है, वे रेलवे स्टेशन पर इंटरव्यू का कार्ड दिखाकर देश के किसी भी भाग में फ्री आ-जा सकते हैं। यह हमारी सरकार की इच्छाशक्ति है। हाथी के दांत दिखाने के नहीं हैं। लेकिन विरोधी पक्ष के लोग देश की मूल समस्या से लोगों का ध्यान मोड़ने के लिए हमेशा अयोध्या की याद करते हैं। अभी गोरखपुर के माननीय सांसद आदित्यनाथ जी यहां नहीं हैं। वह नासमझी की बात कर रहे हैं और कह रहे हैं कि लालू प्रसाद जी को प्रधान मंत्री बना देना चाहिए। आदित्यनाथ जी, यहां वैकेन्सी खाली नहीं है। वैकेन्सी तो कांचीपुरम में हुई है। आप वहां जाकर ज्वाइन करिये। आपकी जगह वहां है।
वैकेन्सी (व्यवधान) ये लोग सब जानते हैं, इसलिए ये लोग फेस नहीं करते और भाग जाते हैं। अभी हमने कुल्हड़, बेरोजगार, युवक, विकलांग, असहाय, मट्ठा कोला, लस्सी कोला तमाम के बारे में कहा। कई माननीय सदस्यों ने आशंका जताई। श्री रघुनाथ झा ने कहा कि माल दुलाई में जो चोरी होती है, उसके लिए क्या किया ? हमने चोरी पकड़ी, काम किया और आमदनी बढ़ाई।
वैकेन्सी (व्यवधान) हमारा जो विजिलेंस का अधिकारी था, उसको हमने बाहर किया। हमने सैंकड़ों कर्मचारियों को बाहर किया। माननीय सदस्य ने ठीक कहा कि 15 टन होता था लेकिन 10 टन दिखाया जाता था। हम वीविंग मशीन लगा रहे हैं। चारों तरफ मालगाड़ी की दुलाई जहां भी होगी, उसका भाड़ा नहीं बढ़ाया है। मैं आगे आपको बताता हूँ कि विगत चार महीने में क्या इजाफा हुआ है। इंटरनेट बुकिंग शुरू हो गयी है। हल्के वैगनों का ट्रायल शुरू हो गया है। एसआरएस, स्पेशल सेफ्टी फंड का कार्य प्रगति पर है।

अभी बीजेपी वाले बार-बार बोलते हैं कि बिहार में रेलवे में अपराध ज्यादा होता है। ये लोग बाकी किसी जगह की चर्चा नहीं करते। इसी हाउस में हमने कहा था कि देश भर के माफिया, जो कॉन्ट्रैक्टर हैं, हमारे रेल के सामान का कचरे के भाव में ऑक्शन होता था। इसके लिए खून-खराबा होता था। मैं देश भर के रेलवे माफिया और क्रिमिनल्स के खिलाफ लड़ने के लिए तैयार हूँ। इसलिए हमने कहा था कि हम रेल के सामान को ऑक्शन में कचरे के भाव में नहीं बिकने देंगे। रेल के लोहे से लोहा बनायेंगे। लोहा हम बनायेंगे क्योंकि दुनिया में लोहा महंगा हो रहा है। लोहे का खेल अलग है। हम अपना लोहा महंगा खरीदते हैं और हमारा लोहा कचरे के भाव जाता है। लोग कहते हैं कि बिहार में अपराध बहुत होते हैं। मेरे पास भारत सरकार का डाटा है। हमने राज्य सभा में यह डाटा दिया था कि इसमें कौन सा स्टेट फर्स्ट नम्बर पर है। हमारे बगल में श्री शरद पवार जी बैठे हैं। रेलवे में अपराध के मामले में महाराष्ट्र एक नम्बर पर है। उड़ीसा दूसरे नम्बर पर है और बिहार तीसरे नम्बर पर है। लेकिन जो तीसरे नम्बर पर रहते हैं इनको ये लोग फर्स्ट नम्बर पर कर देते हैं। इसे मैं सभा पटल पर रख देता हूँ ताकि जब लोग इसका अवलोकन करेंगे तो उनको जानकारी होगी। वे बिहार के खिलाफ बेवजह, अगर कोई ऐसी घटना हो जाती तो उसे फैन गिलास की तरह दिन भर न घुमाते रहें।

21.00 hrs.

दिन भर घुमाते रहते हैं। सभी लोगों को मैं धन्यवाद देता हूँ। अभी हमको आना पड़ा। हाउस में रेगुलर बजट तो आएगा। बहुत सारे आपके सुझाव आए हैं, उन सबको हम रेगुलर बजट में लाने का प्रयास करेंगे। अभी जो बजट हुआ है, **वैकेन्सी (व्यवधान)**

श्री रघुनाथ झा : नरकटियागंज-पुणे बड़ी रेलवे लाइन बन रही है। मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी-गोपालगंज-छपरा इन तीनों के बारे में मैंने कहा था **वैकेन्सी (व्यवधान)**

श्री लालू प्रसाद : उसमें आपने जो बोला है, वह सब हो रहा है। मैं आश्चर्य करता हूँ कि वह सब काम किया जाएगा। गोड्डा का भी किया जाएगा **वैकेन्सी (व्यवधान)**

श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा (मिर्जापुर) : जो मैंने भी कहा है, कृपया उसे भी करने की कृपा करें। **वैकेन्सी (व्यवधान)**

श्री लालू प्रसाद : महाराष्ट्र, तमिलनाडु, केरल, कर्नाटक, उत्तर प्रदेश, राजस्थान और पंजाब के एक-एक काम को हम समय-सिमा के अंदर पूरा करेंगे और पैसे की कमी नहीं होने दी जाएगी। कई माननीय सदस्यों ने नयी रेलों की बात की। कुछ माननीय सदस्यों ने रेल के हॉल्ट की, रेल को रोकने की बात की तो कुछ माननीय सदस्यों ने कैंटरिंग की बात की। इसलिए मैं आपको पढ़कर सुनाना चाहता हूँ कि हमने क्या व्यवस्था की है। माननीय सदस्यों ने नयी कैंटरिंग पॉलिसी के बारे में **वैकेन्सी (व्यवधान)**

समापति महोदय : टाइम 9 बजे तक तय हुआ था। इसलिए आपकी इजाजत से जब तक मंत्री जी का जवाब पूरा नहीं हो जाता, उस वक्त तक हाउस का समय बढ़ाया जाता है।

श्री लालू प्रसाद : नयी कैंटरिंग पॉलिसी के विषय में बहुत सारे लोगों के मन में कंफ्यूजन है। माननीया सोनिया गांधी जी ने भी मुझे पत्र लिखा था कि हमने क्या व्यवस्था की है और माननीय सदस्यों ने भी बहुत तरह की चिंता व्यक्त की है। माननीय सदस्यों ने नयी कैंटरिंग पॉलिसी के बारे में बहुमूल्य सुझाव दिये हैं। हमने डी और एफ श्रेणी में लगभग 7100 स्टेशनों पर स्थित कैंटरिंग इकाइयों को खुली निविदा प्रणाली से बाहर रखा है। इसमें अनुसूचित जाति, जनजाति, अन्य पिछड़े वर्गों, र

वतंत्रता सेनानियों और रेल कर्मचारियों की विधवाओं एवं अल्पसंख्यकों के लिए आरक्षण 25 प्रतिशत से बढ़ाकर 49.5 प्रतिशत किया है। 7100 स्टेशनों पर जो ऑलरेडी लोग हैं, ठेले के साथ जो छोटे-छोटे स्टॉल्स हैं, इनको किसी कीमत पर नहीं हटाया जाएगा।

जो इस कैटेगरी में आते हैं, फाइनल पॉलिसी तो नहीं बनी है लेकिन इसका सारा समावेश हमने किया है। पॉलिसी की समीक्षा की जाएगी। माननीय सदस्यों द्वारा दिये गये सुझावों पर गंभीरता से विचार किया जाएगा एवं ए, बी और सी श्रेणी के लगभग 935 स्टेशनों पर स्थित छोटी कैटरिंग इकाइयों के आबंटन में उक्त वर्गों के लिए समुचित आरक्षण की व्यवस्था की जाएगी। समाज के कुछ कमजोर वर्गों, जैसे शहीद एवं रेल कर्मचारियों की विधवाओं, स्वतंत्रता सेनानियों एवं शारीरिक एवं मानसिक रूप से बाधित लोगों को ए, बी एवं सी श्रेणी में स्टेशन पर स्थित छोटी इकाइयों के आबंटन में खुली निविदा प्रणाली से बाहर रखने पर एवं पॉलिसी पर निर्धारित अर्हता एवं वित्तीय मापदंडों में छूट प्रदान करने हेतु समीक्षा की जा रही है। इसका पूरा ख्याल करने की हमारी पॉलिसी है। यह हमारी धारा है, यह हमारी राजनीति है और हमारा सोशल कमिटेमेंट है। इसलिए इन वर्गों और तबकों के हितों की उपेक्षा करके कोई दूसरी बात नहीं चलने दी जाएगी, यह मैं हाउस को आश्वस्त करना चाहता हूँ। जो बजट आया, 2004-05 में खर्च के लिए अनुदान की पूरक मांगों को तथा संबंधित विनियोग विधेयक को सदन के समक्ष प्रस्तुत किया है। पूरक मांगों में सरकार के द्वारा बजट के उपरांत दी गई 1537 करोड़ रुपये की अतिरिक्त बजटीय सहायता सम्मिलित है।

जो योजना आयोग से हमें मिला है, उसमें से उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई लाइन परियोजना के लिए 400 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। शो 1137 करोड़ रुपए के खर्च का विवरण भी मैं आपको बताना चाहूंगा कि जहां पर हम खर्च करने जा रहे हैं और जिसके लिए हम आपके पास सहमति मांगने के लिए आए हैं। रेल नवीकरण के लिए 428 करोड़ रुपए, रोलिंग स्टॉक के लिए 349 करोड़ रुपए, सिग्नल एवम् दूर संचार पर 150 करोड़ रुपए, पुलों सम्बन्धी कार्यों पर 72 करोड़ रुपए, दोहरीकरण पर 45 करोड़ रुपए, इसी वित्त वर्ष में खर्च करने हैं। इसी तरह से यातायात सुविधा पर 25 करोड़ रुपए अन्य पर 68 करोड़ रुपए, कुल मिलाकर 1137 करोड़ रुपए जो हमें सप्लीमेंट्री बजट में योजना आयोग से मिली, इनकी मंजूरी के लिए हम यहां आए हैं।

इसके अलावा पूरक मांगों में दो नए कार्य भी इसमें शामिल हैं और उनमें संसद का अनुमोदन अपेक्षित है। जिसमें सुल्तानगंज-बरियापुर-विजयवाड़ा में आरओबी, छपरा में अतिरिक्त यात्री सुविधा और गुड्डू-विजयवाड़ा में रेल नवीकरण इत्यादि कार्य शामिल हैं।

महोदय, हमने वादा किया था कि चालू वर्ष में हमने क्या-क्या काम किए हैं, क्या हमारी उपलब्धियां हैं, वह हम बताएंगे। हम रेलवे को सही पटरी पर लाने के लिए लगातार जंग और क्रांति के रास्ते पर हैं। मैं आपकी सेवा में वे उपलब्धियां रखना चाहता हूँ।

भारतीय रेल के चालू वित्त वर्ष के प्रथम चरण में उपलब्धि संतोषजनक रही है। रेलवे ने चालू वित्त वर्ष के अक्टूबर के अंत तक 335.20 मिलियन टन का लदान किया है, जो लक्ष्य से 7.5 मिलियन टन ज्यादा है। पिछले वर्ष की इसी अवधि से 23.92 मिलियन टन ज्यादा है। परिणामस्वरूप माल भाड़ा आमदनी निर्धारित लक्ष्य से लगभग 700 करोड़ रुपए अधिक हुई है, जो कि निर्धारित लक्ष्य के 104 प्रतिशत के बराबर है एवम् पिछले वर्ष से लगभग दस प्रतिशत ज्यादा है। रघुनाथ झा जी पूछ रहे थे कि क्या काम किया, तो मैं उन्हें बताना चाहता हूँ कि हमने रेलवे के वैगनों में सुधार किया, फिजूलखर्ची को रोका। अभी चैकिंग पर भी जोर रहे हैं। हमारी ट्रेनों में खासकर ए.सी. क्लास में इधर-उधर के कई लोग मिलीभगत करके जितनी हमारी आमदनी होनी चाहिए, उसमें कमी ला रहे हैं। इसके लिए भी हमने एक कार्यक्रम बनाया है। हम ऐसे लोगों को जो दोषी पाए जाएंगे, चाहे हमारे रेलकर्मी हों या पदाधिकारी, एंटी बायोटिक दवाएं दी जाएंगी, जो कि गोपनीय है। हम इसमें लगे हुए हैं। एक व्यापारी एक बरस खरीदता था, फिर दूसरे बरस दूसरा निकाल लेता था और तीसरे बरस तीसरा निकाल लेता था। इसको रोका जा रहा है।

भारतीय रेल सोने की चिड़िया है। यह रेल सबके लिए है। यह सबसे बड़ा सम्पर्क का साधन है। हमने सिर्फ माल के लक्ष्य को ही प्राप्त नहीं किया, अपितु यात्रियों का किराया भी नहीं बढ़ाया। लोग बोलते थे कि लालू पैसा कहां से लाएगा। यात्रियों की संख्या में पांच प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की है। यात्रियों से होने वाली आमदनी भी पांच प्रतिशत बढ़ी है, जो निर्धारित लक्ष्य के अनुरूप है। मुझे माननीय सदस्यों को यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि रेल की अक्टूबर तक हुई कुल आमदनी 660 करोड़ रुपए ज्यादा है, जो निर्धारित लक्ष्य के 103 प्रतिशत के बराबर है। पिछले वर्ष इस अवधि से यह आमदनी आठ प्रतिशत ज्यादा है। मुझे पूरा विश्वास है कि इस वित्तीय वर्ष न केवल निर्धारित फ्रेट, लोडिंग और कुल अर्निंग के निर्धारित लक्ष्य को हम पूरा करेंगे, बल्कि इससे भी अधिक उपलब्धि हासिल करेंगे।

महोदय, मैंने शुरू से ही रेलवे के खर्च पर कड़ाई से नियंत्रण लगाने का आदेश दिया है। रेलवे संचालन के बजट व्यय में संकुचित वृद्धि की है, जिसका रेलवे में कड़ाई से पालन हो रहा है। परंतु कुछ ऐसे बजटोपरांत कारक हुए हैं, जिन पर रेलवे का नियंत्रण नहीं है। मसलन पेट्रोलियम उत्पादों में बार-बार वृद्धि हुई है। रेल के संचालन व्यय का एक बहुत बड़ा भाग ईंधन पर खर्च किया जाता है, जैसे डीजल, कैरोसीन इसका प्रमुख हिस्सा है। रेलवे में 205 करोड़ लीटर डीजल तेल की प्रतिवर्ष खपत होती है। अभी तक डीजल तेल की कीमतों में तीन बार वृद्धि हो चुकी है, जिसके कारण 904 करोड़ रुपये का भार रेलवे पर पड़ेगा। चालू वर्ष में 500 करोड़ रुपये अनुमानित है। माननीय प्रधान मंत्री जी ने भारतीय रेलवे को विश्व की सर्वोच्च रेलवे विकसित करने का निर्णय किया है। इस आदेश के अनुपालन में हमने 24 हजार करोड़ रुपये की लागत से रेलवे में एक प्रोजेक्ट दिया है और डीजल में हमने थोड़ी सी वृद्धि की है। यह जो हमारा लौह-अयस्क जा रहा है उसे हमने थोड़ा सा बढ़ाया है जिससे हमारा घाटा पूरा हो सके। गरीब आदमी चाहे किसी भी धर्म का क्यों न हो, वह धार्मिक तीर्थ स्थलों पर जाना चाहता है। हम "विलेज ऑन व्हील" तथा "भारत दर्शन" ट्रेन चलाना चाहते हैं। ऐसी पहली ट्रेन पाटलीपुत्र पटना से बनारस-वैणोदेवी-हरिद्वार-जम्मू और अमृतसर होते हुए मात्र साढ़े चार हजार रुपये में 9 दिनों का टूर कराएगी। सारे परिवार के साथ लोग उसमें बैठ रहे हैं। उसका हमने विज्ञापन दिया है। साढ़े चार हजार रुपये में दो भोजन फ्री, रात का और दिन का भोजन फ्री, दो नाश्ते फ्री, दो चाय फ्री, बस और गाड़ी से घुमाने के लिए और रेल में बैठाने के लिए बस फ्री, दवा फ्री। इसके बाद ट्रेन कलकत्ता, भुवनेश्वर, रामेश्वर, तिरुपति होते हुए पूरे भारत का दर्शन हम 6 महीने में करवाने का रेल द्वारा प्रबंध कर रहे हैं। ये राम का नाम लेने वाले लोग, धर्म का नाम लेने वाले लोग अधर्म का काम करते रहे हैं, धर्म से इनका कोई लेना-देना नहीं है। इनका यह विभाग भी हमने इनसे छीन लिया है और इनके पास अब कोई मुद्दा नहीं बचा है। लगातार इधर-उधर छिप रहे हैं, छिपने से काम चलने वाला नहीं है।

मैं माननीय सदस्यों को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि रेल आपकी प्रॉपर्टी है। हमारे माननीय सदस्य चाहे किसी भी पार्टी के क्यों न हों, हम उनको आश्वस्त करना चाहते हैं कि आप गरीब, मजदूर-किसान के वोट से जीतकर यहां आये हैं, इसलिए प्रत्येक माननीय सदस्य के संसदीय क्षेत्र में हम रेल की बेहतर सेवा उपलब्ध करवाएंगे। चाहे कोई भी कठिनाई हो, चाहे आरओबी बनाने की बात हो, हम उस पर निर्णय लेने जा रहे हैं। आज हो क्या रहा है कि आधा पैसा राज्य सरकार देती है आधा रेल देती है। अगर राज्य सरकार ने नहीं दिया तो रेल विभाग कैसे उसे बनाएगा? इसलिए हम निर्णय लेने जा रहे हैं कि जितने भी ओवरब्रिज हर राज्य में आप मांग रहे हैं, रेलवे ही उन्हें बनाएगी और हम उसके लिए पैसों का इंतजाम कर रहे हैं। लेकिन एक ही शर्त रहेगी कि हर राज्य सरकार लिखकर दे दे कि जो हम जीआरपी लेते हैं उसका पैसा जो हम रेलवे से राज्य को देते हैं, उस पैसे में एडजस्ट कर दिया जाएगा। अगर ऐसा होता है तो सब काम हो जाएगा।

एनएच का काम करने के लिए बालू भाई बैठे हैं। जहां लालू और बालू है, वहां डरने की कोई जरूरत नहीं है। वह अपने यहां के खर्चों को भी पूरा कराएंगे। वह उन्हें क्लीयरेंस दे दें। हम रेलवे ओवर ब्रिज धडाधड बनाना शुरू कर देंगे। अभी हमें 6 महीने हुए हैं। अब हम लोग यहां बैठ गए हैं। माननीय श्री मनमोहन सिंह जी के नेतृत्व में यूपीए सरकार बन गई है। आप सब भ्रम में मत रहना कि कोई लड़ रहा है, झगड़ रहा है। हमें इस लड़ाई-झगड़े में आपकी जरूरत नहीं है। आप अपना घर देखो, हमारे घर की चिन्ता मत करो। हम यहां बैठ गए हैं और अब उठने वाले नहीं हैं। यह बात बीजेपी और एनडीए के लोग सुन लो कि हमारी सरकार ठोक-ठाक कर पांच साल चलेगी और पांच साल में न जाने कितना लंका दहन हो जाएगा? कोई रहेगा, कोई नहीं रहेगा? कोई इधर भाग रहा है, कोई साधु बन रहा है, कोई बैरागी बन रहा है। आज हमने देखा कि एक साध्वी बोल रही थी कि अब मैं जोगन बन जाऊंगी। जोगन बन जाओगी तो बन जाओ, हमें क्या बता रही हो?

मैं देश की महान जनता को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि हम रेल की सुख्खा, फास्ट ट्रेन, सफाई और पूरी तरह से बेहतर भोजन, साफ-सुथरा भोजन देने का प्रबन्ध

कर लेंगे। हमने सभी जगहों के लिए सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस शुरू कर दी है। इसके लिए सभी जगह काम हो रहा है। हमारे डिफेंस मिनिस्टर के क्षेत्र में वे सब काम होने जा रहे हैं जो कभी नहीं हुए थे। कोलकाता के लोग कहते थे कि बिहार में काम होता है। अब इतना काम कोलकाता में भी होगा। कोलकाता हमारा पड़ोसी राज्य है, उत्तर प्रदेश भी है। ये सब लोग हैं। जहां-जहां भेदभाव हुआ था, जिस इलाके में रेल की सेवा नहीं मिली, मैं आश्वस्त करता हूँ कि मैं उसे सब जगह उपलब्ध कराऊंगा। सभी माननीय सदस्यों ने नई रेल चलाने के बारे में कहा है। हम सब का सर्वेक्षण करा रहे हैं और सर्वेक्षण करा कर उसे प्लानिंग कमीशन में भेज कर, प्रोसेस करके निश्चित रूप से यह काम शुरू करेंगे। इससे हमारी आमदनी बढ़ेगी। जनसंख्या बढ़ती जा रही है। इससे सस्ता रेट यात्रा करने का और क्या हो सकता है, इसलिए हम इस काम को पूरा करेंगे।

मैं आशा करता हूँ कि आप इसे पास करेंगे। अगली बार जब फिर मिलेंगे तो नए उत्साह के साथ, एक मन के साथ आपकी सभी भावनाओं का समावेश करेंगे। इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

MR. CHAIRMAN : I shall now put the Demand for Supplementary Grant (Railways) for 2004-2005 to vote.

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 to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2005, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16 ."

The motion was adopted.
