

>

14.01 hrs.

(The Lok Sabha reassembled at One Minute past Fourteen of the Clock

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

Title: Discussion on the Supplementary Demands for Grants No. 2 and 16 in respect of Budget (Railways) for the year 2010-11 (discussion concluded and Demands voted in full).

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2011, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 2 and 16."

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद पूर्व): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों 2010-11 के विषय में मैं संक्षेप में कुछ बातें कहना चाहता हूँ। इसके दो कारण हैं - दीदी की तबियत ठीक नहीं है और मेरा भी कल से थोड़ा गला खराब है।...(व्यवधान) आपने 498.15 करोड़ रुपये की पूरक मांग रखी है। पिछली बार भी मुझे ही रेलवे बजट पर चर्चा प्रारंभ करने का मौका मिला था। मगर जैसी स्थिति आज बनी है, वैसी ही स्थिति उस वक्त भी रेल बजट पर बनी थी और पूरा रेल बजट बिना चर्चा के पास हो गया था। मेरी कुछ कठिनाई है, आप जानते हैं, मैं जानता हूँ कि रेल मंत्री कहना हम सबके लिए कठिन हो जाता है क्योंकि दीदी दीदी ही हैं। इसलिए पार्लियामेंट के प्रोसीजर में मैं अगर कहीं गलती कर दूँ, सीधा दीदी कह दूँ, तो आप मुझे क्षमा कीजिए।...(व्यवधान) उनका स्वास्थ्य ठीक नहीं है। मैं भगवान से प्रार्थना करता हूँ कि वे जल्दी ठीक हो जाएं, क्योंकि पश्चिम बंगाल उनकी राह देख रहा है। मगर रेलवे का स्वास्थ्य जल्दी ठीक होना जरूरी है।

आपने आठ करोड़ की जनता की चिन्ता लगातार अपना जीवन दांव पर लगाकर की और करती हैं, बाकी सौ करोड़ जनता रह जाती है। इतने सारे अनुभवों के बाद मुझे लगता है कि रेल मंत्रालय एक ऐसा जीवन्त मंत्रालय है जिसमें सिर्फ ट्रेन की पटरियों पर डिब्बे नहीं दौड़ते, इंजन नहीं दौड़ता, लोगों की आत्माएं जुड़ती हैं, भावनाएं जुड़ती हैं, परिवार, परिवार जुड़ता है। हमारे कई सांसद अहमदाबाद महानगर से आते हैं। मुम्बई, अहमदाबाद, कोलकाता, बेंगलूरू, हैदराबाद देशभर के काफी लोग यहां बसे हुए हैं। वे अपने शहर जाते रहते हैं। उनकी मां, बहन, बेटा, बहू राह देखती हैं कि वे एक साल बाद कब आएंगे। रेल का रिश्ता बहुत ही संवेदनशील और हृदय से जुड़ा हुआ है। रेल की सुविधाओं को अत्यन्त लोकाभिमुख बनाकर सीधा जनता के साथ जोड़कर ठीक करना चाहिए।

महोदय, जब मैं अनुदानों की मांगों का पहला ही पन्ना देख रहा था, मैं दीदी का ध्यान आकर्षण करना चाहूंगा, आज के अखबार देखिए। आपने 498.15 करोड़ रुपये की दो अनुदान मांगें रखी हैं। आपने 100 रुपये कामनवेल्थ गेम्स को देने का कमिटमेंट किया है। कामनवेल्थ गेम्स पर कितनी बड़ी राजनीति, केवल राजनीति ही नहीं, जो चीज हमारे सामने आ रही है, वह है भ्रष्टाचार। पूरा कामनवेल्थ, पूरे हिन्दुस्तान की गरिमा को, हिन्दुस्तान के गौरव को तबाह करने पर तुला है। इसको लेकर संसद दो दिनों तक चली नहीं। ऐसी स्थिति में रेलवे का 100 करोड़ रुपये देना क्या उचित है? आज के हिन्दुस्तान टाइम्स में लिखा है:

"Top PSUs Withdraw Games Sponsorship"

सारे पीएसयूज स्पॉन्सरशिप से विद्वृत्त कर रहे हैं, लाखों-करोड़ों रुपये, जब यहां से हमारे नेता, सदन के सभी नेतागण ने इस विषय पर प्रश्न खड़े किए कि कामनवेल्थ गेम्स में बहुत बड़ा घपला हो रहा है, पैसा डायवर्ट किया जा रहा है, 100 करोड़ रुपये जैसी बड़ी रकम आप रेलवे की ओर से देने जा रही हैं, जबकि बाकी जिन लोगों का कमिटमेंट था, वे विद्वृत्त कर रहे हैं। एनटीपीसी ने 50 करोड़ रुपये का कमिटमेंट किया था, अब वे कह रहे हैं कि हम बाकी पैसा नहीं देंगे। 20 करोड़ रुपये मिल गए, अब और नहीं मिलेंगे। पीजीसीआईएल ने भी पैसा देने से मना किया। इसीलिए उन्होंने आपके दूढ़ा। अखबार ने एंड में लिखा है कि आप उसकी ट्रेप में आ गए। उनको रोक दीजिए। रेलवे सेफ्टी के लिए आपने 10,000 या 50,000 रुपये रखे हैं।...(व्यवधान)

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने सदन में एक इम्पोर्टेंट इश्यू रोज किया है, इसलिए मेरे लिए सदन को जानकारी देना जरूरी है कि यह हमारा बजट का कमिटमेंट था। जब बजट में हम लोगों ने इसको एनाउंस किया था, उस समय यह डेवलपमेंट नहीं था। वह बजट का एनाउंसमेंट था, इसलिए सप्लीमेंटरी बजट में इसके लिए प्रॉविजन रखना जरूरी था। लेकिन हम वह पैसा कैसे देंगे, देंगे या नहीं देंगे, कौन सा तरीका अपनाएंगे, we will decide about that. हमारा अकेला ऐसा डिपार्टमेंट है जिसने अभी तक पैसा नहीं दिया है। I can assure the hon. Member that we will do this only after looking at the credentials.

श्री हरिन पाठक : उन्होंने बाद में लिखा, क्योंकि सारे लोगों ने कामनवेल्थ गेम्स को पैसा देने से मना कर दिया, पैसों का मिसयूज हो रहा है, भ्रष्टाचार हो रहा है। उन्होंने लिखा है:

"As part of a damage-control exercise, the organising committee had cancelled the contract with SMAM. Other public sector sponsors of the event include Indian Railways, Central Bank of India and Air India."

तीनों से कैसे पैसा लिया। कम से कम आपने सदन को आश्वस्त किया है, इस पर जरूर सोचेंगे, मैं समझता हूँ कि सोचना चाहिए। कामनवेल्थ गेम्स पर और भी चर्चा बहस होने वाली है, क्योंकि एक के बाद एक और घोटाले खुलते जा रहे हैं।

मेरी दूसरी प्रार्थना यह है कि भारत के संविधान के अनुच्छेद 74 और 75 में स्पष्ट उल्लेख है कि काउंसिल ऑफ मिनिस्टर्स का क्या कर्तव्य है। The 42nd amendment to the Constitution says:

"The Chief Executive of the Council of Ministers would be the Prime Minister."

मैं कहना चाहता हूँ कि 13 फरवरी, 2009 को लालू प्रसाद जी ने इस सदन में रेल बजट रखा था। मैं सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा, उन्होंने कहा था, मेरे पांच साल के कार्यकाल में 90,000 करोड़ रुपये मैंने रेलवे के पास surplus हैं। इस पर उनको दुनिया भर से निमंत्रण मिले। विश्व प्रसिद्ध संस्था आईआईएम अहमदाबाद में उनका भाषण हुआ।

कितना बढ़िया उन्होंने संचालन किया, यह इस बात से पता चलता है। How could he manage to get surplus funds of 90,000 crore? चुनाव आए, वही सरकार आई, अमेंडमेंट 42 कहता है कि सबसे ऊपर प्रधान मंत्री हैं, मंत्री बदलते रहते हैं, और सरकार की कार्यशैली नहीं बदली। तीन जुलाई को आदरणीय रेल मंत्री ममता जी ने अपने रेल बजट भाषण में कहा था कि आने वाले तीन महीनों में वह श्वेत पत्र जारी करेंगी। उसमें रेल का ढांचा कैसा होना चाहिए, क्या वित्तीय स्थिति है आदि बातों का जिक्र होगा। उसके बाद उनका श्वेत पत्र आया। It said that the surplus funds that Railways had at that point in time on 3rd July, which, as she promised, was 39,500 crore. यह 50,000 करोड़ रुपए का हिसाब नहीं मिल रहा है। एक ही सरकार के दो मंत्री, एक मंत्री कहता है कि 90,000 करोड़ रुपए का प्रॉफिट और दूसरा मंत्री कहता है करीब 39,500 करोड़ रुपए, तो यह जो करीब 50,000 करोड़ रुपए का गैप है, इसका क्या कारण है और हम यह जानना चाहते हैं। मैं किसी पर आरोप नहीं लगाना चाहता हूँ। मैं तो इतना ही कह रहा हूँ कि एक ही सरकार के दो मंत्रियों के अलग-अलग बयान से करीब 50,000 करोड़ रुपए का फर्क क्यों आ रहा है। इसलिए मैं प्रधान मंत्री जी से वित्त मंत्री जी से सदन में निवेदन करना चाहूंगा कि यह बात स्पष्ट होनी चाहिए। मुझे रेल मंत्री बहन ममता जी की मंशा और कामकाज पर पूरा भरोसा है, लेकिन सच्चाई क्या है और यह जो इतना बड़ा फाइनेंशियल गैप है, यह साफ होना चाहिए।

रेल मंत्री जी ने जब इस साल का बजट रखा था तो उस समय पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स के दाम नहीं बढ़े थे, बाद में बढ़े थे। रेल बजट के बाद जनरल बजट आया। उसके बाद पेट्रोल और डीजल के दाम बढ़ गए, जिससे रेलवे को 900 करोड़ रुपए पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स पर वृद्धि और Excise Duty से और माल भाड़ा पर Service Tax के कारण 6500 करोड़ रुपए आपको और ज्यादा देने पड़े। इसलिए तीन-चार महीने पहले जो पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स के दामों में वृद्धि हुई वह सब मिलाकर रेलवे को कुल 7400 करोड़ रुपए का घाटा हुआ। आज आप दोबारा सप्लीमेंटरी डिमांड्स लेकर आई हैं, लेकिन इसमें कहीं भी उसका उल्लेख नहीं है कि वह घाटा कैसे पूरा करेंगी। पहली बार डीजल के दाम बढ़े। बाद में दो रुपए 25 नए पैसे प्रति लीटर फिर बढ़ा दिए गए, इससे देश पर भी बोझ पड़ा और रेलवे पर भी बोझ पड़ा। इतना बड़ा वित्तीय घाटा रेलवे को हो रहा है, तो मंत्री जी बताएं कि इनकी सारी योजनाएं कैसे सफल होंगी?

आपने अपने रेल बजट भाषण में कहा था कि 108505 किलोमीटर रेल लाइन इस देश में हैं। उसमें से 1950 तक 53,596 किलोमीटर रेल लाइनें बिछाई गईं और तब से 2008 तक यानि 58 वर्षों में 53,596 किलोमीटर से 64,000 किलोमीटर रेल लाइनें बनाई गईं। इसका औसत निकाला जाए तो मालूम पड़ता है कि हर साल करीब 180 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई गईं और 10419 किलोमीटर रेल लाइन 58 सालों में बनाई गईं। आपने टारगेट रखा है कि 25,000 किलोमीटर रेल लाइन बिछाने का, तो इस तरह से यह सारा बजट अवास्तविक बनता जा रहा है। अभी आपकी सरकार के चार वर्ष और हैं, अगर 180 किलोमीटर प्रतिवर्ष के हिसाब से चलें तो आपका टारगेट इस अवधि में पूरा होने वाला नहीं है।...(व्यवधान)

अगर हो जाएगा, तो खुशी की बात है। दीदी कह देंगी कि हो जाएगा, तो खुशी की बात है। आपको तो खुश होना चाहिए, मैं आपकी ही बात कर रह हूँ।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया आपस में बातचीत मत कीजिए। आप आसन की ओर देखकर बोलें।...(व्यवधान)

श्री हरिन पाठक : मेरी सबसे दोस्ती है, इसलिए यह सब चलता है। ...(व्यवधान) मैं व्यापारी नहीं हूँ, मैं डील नहीं करता हूँ, दिलों और दोस्ती का रिश्ता रखता हूँ। इसलिए 2500 किलोमीटर प्रतिवर्ष का टारगेट असंभव है। एक दूसरी वित्तीय व्यवस्था मेरे ध्यान में आई, उन्हें तो मैं कह नहीं सकता, जो गैलरी में बैठे हैं। आपने पिछले बजट के पेज 23, पैरा 97 में टोटल इन्कम जो आई, you were expecting Rs. 94,765 crore as total receipts for 2010-11.

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपना भाषण अब समाप्त करें।

श्री हरिन पाठक : उपाध्यक्ष जी, दो घंटे का समय मेरी पार्टी का है। मैं अपना भाषण 10 मिनट में पूरा कर दूंगा, लेकिन जो जरूरी बातें हैं वे तो यहां रखूं। बाकी अपनी मांगों में टेबल पर रख दूंगा। पिछली बार भी मुझे मौका नहीं मिला, पूरा बजट ऐसे ही चला गया और ये वित्तीय व्यवस्थाएं हैं जिनपर मैं संसद का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ। मेरे हिसाब से जो गलतियां हैं या तो वे उन्हें सुधारें।...(व्यवधान) मैं बजट पर बोल रहा हूँ। अपनी मांगों पर बोलना अलग बात होती है, विषय पर बोलना बड़ी महत्वपूर्ण बात है। I am talking about the Railway Budget. If that is not acceptable, then I am sorry. मैं समझता हूँ कि मुझे वही कहना चाहिए जो रेल बजट से संबंधित है। ये दरवाजा खोल दो, वो फाटक खोल दो, रेलवे ब्रिज बना दो, ये तो सभी बोलेंगे।...(व्यवधान) यह मेरी आखिरी बात है जो वित्त से संबंध रखती है और हम सभी का कर्तव्य है कि वित्तीय बातों को हम देखें, कहीं-न-कहीं गलती हो जाती है। मैंने पिछले बजट में जो पढ़ा है, उसमें अगर मेरी गलती है तो मैं मानने के लिए तैयार हूँ। Rs. 94,765 crore was the total receipts, and the total expenditure which you have shown in the Budget, at page 23, was Rs. 87,100 crore. So, the total difference of surplus comes to Rs. 7,665 crore. Instead of that, you have written in your Budget Speech that the surplus would be Rs. 9.782 crore. Maybe, it is a small mistake, but this should be brought to the notice of the House. If it is correct, you may correct it. I am quoting from page 23 of the Budget Speech. उसमें आपने 9782 करोड़ रुपया सरप्लस बताया, जबकि दोनों आंकड़ों को मिलाओ तो वह 7665 बनता है। मैं सिर्फ दो-चार बातें कह करके यही कहना चाहूंगा कि रेल में सुधार की आवश्यकता है। आप पश्चिम बंगाल में खूब आगे बढ़ो, मेरी यह निजी इच्छा है, लेकिन पूरे तौर पर माननीय रेल मंत्री का दिल्ली में रहना आवश्यक है। मुझे विश्वास है कि वे ऐसा करेंगे। मेरी यही प्रार्थना है कि पूरा समय देकर माननीय सांसद अपनी बात को रखेंगे। आपने कहा है कि मुझे अपना भाषण समाप्त करना है। गुजरात की कुछ मांगें हैं।

मैं सात बार सदन में चुन कर आया हूँ। आपके कहने से हमारी जीएम के साथ मीटिंग हो जाती है, लेकिन the Western Railway GM did not bother to respond to my letter. मेरे साथ पहली बार हुआ है। मैं इतने सालों से सांसद हूँ, मंत्री रह चुका हूँ। मैंने रेल मंत्रालय की प्रशंसा करते हुए जीएम को कहा कि मेरे क्षेत्र की कुछ समस्याएं हैं। गुजरात के साथ अन्याय हो रहा है। अभी तक उनका एक्नोलेजमेंट नहीं आया है। अब क्या मैं मुम्बई जाऊँ? क्या हर सांसद को मुम्बई जाना पड़ेगा? कम से कम वे उत्तर दे सकते थे कि यह काम नहीं हो सकता है।

श्री विक्रमभाई अर्जुनभाई मादम (जामनगर): हम आपको स्पोर्ट करते हैं कि अधिकारी हमें जवाब नहीं देते हैं।

श्री हरिन पाठक : मेरी आपसे यही प्रार्थना है कि दीदी आप अधिकारियों से कहें कि सांसदों का सम्मान रखें। हमने कंट्रेक्ट नहीं मांगा, हमने ठेका नहीं मांगा, न मैंने जिंदगी में मांगा है और न जिंदगी में मांगूंगा। 35 साल से मैं चुनाव जीतता आया हूँ, कभी नहीं मांगूंगा। मैं अपने क्षेत्र की बातें रखूंगा और छोटी-छोटी बातों के लिए आपको परेशान नहीं करेंगे, ई. अहमद साहब को भी परेशान नहीं करेंगे, लेकिन अधिकारियों को चाहिए कि वे काम करें। रेल का फाटक चौड़ा करना है। दुर्घटनाएं बढ़ती जा रही हैं। सेम ट्रेक पर दोनों गाड़ियां एक साथ आ जाती हैं। यह कोई मामूली घटना नहीं है। कहीं न कहीं चूक हो जाती है। सेप्टी पर पूरा ध्यान देना चाहिए। मेरी आपसे प्रार्थना है कि रेलवे को सबसे ज्यादा पैसा देने वाला अगर कोई जोन है, तो वेस्टर्न जोन है। इसका हैडक्वार्टर मुम्बई में है। हम कब से लड़ाई लड़ रहे हैं, लेकिन मुम्बई में रहना अधिकारियों को बहुत अच्छा लगता है, क्योंकि वह मोह माया की नगरी है। जिनका निवास स्थान है, वे तो वहीं रहेंगे। 90 प्रतिशत से ज्यादा रेलवे की लाइनें गुजरात से निकलती हैं। उनका हैडक्वार्टर अहमदाबाद में होना चाहिए। यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। इससे संचालन में भी आपको फायदा होगा। अगर यह निर्णय राजनीतिक न हो, मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि एक जोनल आफिस, क्योंकि वेस्टर्न रेलवे में आठ डिविजन आते हैं, एक जोनल आफिस अहमदाबाद में बनाया जाए। मेरी मांग यही रहेगी कि वेस्टर्न रेलवे का हैडक्वार्टर मुम्बई से अहमदाबाद में लाया जाए। इसके साथ गुजरात की जो दूसरी मांगें हैं, मैं आपकी अनुमति से टेबल पर रख कर अपनी बात समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने अपनी बात कह दी है। आप भाषण ले नहीं कर सकते हैं।

श्री हरिन पाठक : मैं अपनी बातें जल्दी से कह देता हूँ और अगर आप अनुमति दें तो मैं सीधे रेल मंत्री जी को मांगें प्रस्तुत कर देता हूँ या जल्दी-जल्दी पढ़ देता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : हाँ, आप मंत्री जी को दे सकते हैं।

श्री हरिन पाठक : मैं मंत्री जी को मांगें दे देता हूँ और उसकी कापी सदन में ले कर देता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : आप ले नहीं कर सकते हैं।

श्री हरिन पाठक : मैं अपनी मांगें जल्दी से पढ़ देता हूँ। About 90 per cent of the Railway Line of Western Railway are passing through the State of Gujarat, but the Headquarters of Western Railway is at Mumbai. It is a long pending demand of the people of Gujarat and also of myself that the Headquarters of Western Railway should be shifted to Ahmedabad. There was a survey already conducted to lay third track between Ahmedabad and Mumbai but till date nothing has been done. I request you to pursue this pending issue at the earliest. As it was announced in the last Budget that Ahmedabad, Baroda, Rajkot, Surat and Bhavnagar were declared Multi-functional stations, nothing has been done.

Kindly allocate necessary funds for this. Ahmedabad was declared world class station in the last year's budget but till date nothing has been done in this. Kindly pursue this matter immediately.

Kindly introduce new trains from Ahmedabad and Gandhinagar, Ahmedabad to Amritsar, Ahmedabad to Kolkata, Gandhinagar to Mumbai. Kindly develop the following stations to reduce the passenger and freight load at Ahmedabad: Sabarmati Railway Station, Degham Railway Station, and Maninagar Railway Station.

I am sending the list to the hon. Minister.

उपाध्यक्ष महोदय : जो माननीय सदस्य अगर लिखित भाषण देना चाहें तो सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री विजय बहुगुणा (टिहरी गढ़वाल): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। सारे देश को भारतीय रेल सेवा पर गर्व है और हम सबको विश्वास है कि डा. मनमोहन सिंह, प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी के कुशल नेतृत्व में और रेल विभाग के कर्मचारियों की कार्यनिष्ठा से रेल विभाग, भारतीय रेल देश के विकास में सम्पूर्ण योगदान देगी और जो गांधी जी का सपना था कि दुर्गम क्षेत्र रेल सेवाओं से जुड़ें, वह सपना यूपीए 2 की सरकार में पूरा होगा, ऐसा हम सबको विश्वास है।

हमारी रेल मंत्री जी ने जब रेल बजट प्रस्तुत किया तो अपने भाषण में उन्होंने साफ साफ कहा था कि हम रेल विभाग को एक कमर्शियल एनटिटी जैसे नहीं, एक मुनाफा कमाने जैसे नहीं बल्कि सामाजिक जिम्मेदारियों को निभाते हुए राष्ट्र निर्माण में योग देने वाली एक संस्था बनाएंगे। उन्होंने अपने भाषण में यह भी कहा था कि देश का विकास तब ही होगा जब बहुत दुर्गम क्षेत्र और अति दुर्गम क्षेत्र रेल सेवाओं से जुड़ जाएं ताकि वहां के लोग राष्ट्रीय विकास में अपना योगदान दे सकें और योगदान का लाभ पा सकें। हमारी रेल मंत्री जी ने यह भी कहा था कि साधनों की कमी है। रेल विभाग मुनाफे में है। मुनाफा टैक्स के पहले कितना है, टैक्स के बाद कितना है, यह विवाद का प्रश्न नहीं है। लेकिन रेल विभाग मुनाफे में है और बिना किराया बढ़ाये, यात्रियों पर बिना बोझ डाले हुए, रेल विभाग इस देश की सेवा कर रहा है।

निजी पूंजी का निवेश बहुत आवश्यक है और हमारी रेल मंत्री जी ने आश्वस्त किया था कि ऐसे सरल नियम बनाएंगी कि देश में पूंजी निवेश जो हमारा प्राइवेट सैक्टर है, वह आगे आकर अपना योगदान दे। मैं जो अनुदान की पूरक मांगें 498 करोड़ रुपये का प्रस्ताव रखा गया है, उसका समर्थन करता हूँ। हमारे राष्ट्र के लिए बड़े गर्वकी बात है कि कॉमन वैलथ गेम्स दिल्ली में आयोजित किये जा रहे हैं। हमारी यूपीए की अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी जी ने कहा कि ये कॉमन वैलथ गेम्स किसी एक दल के या किसी विशेष व्यक्ति के नहीं हैं बल्कि ये पूरे राष्ट्र के सम्मान का प्रश्न है। रेलवे ने सदैव खेल जगत में अपना योगदान दिया है। आज देश के खिलाड़ी जो राष्ट्रीय और अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के हैं, रेल निभाग उनको प्रोत्साहन दे रहा है। इसलिए हमें प्रसन्नता होती है कि कॉमन वैलथ गेम्स जो इस देश में होने जा रहे हैं, उसमें रेल विभाग ने आगे आकर 100 करोड़ रुपये की लीड पार्टनरशिप ली है, इसका हम समर्थन करते हैं और हम आशा करते हैं कि जब भी इस तरह के खेल होंगे, जब भी हमारी प्रतिष्ठा का सवाल खेल के जगत में आएगा, रेल सदैव की भांति अपना योगदान देतारहेगा। 398 करोड़ रुपये का अनुपूरक मांग, राष्ट्रीय परियोजनाओं के निर्माण कार्य को आगे बढ़ाने के लिए नयी सेवाएं, नये उपकरण और सुरक्षा के लिए प्रस्ताव रखे गये हैं। इसमें 1200 वैगन्स बनाने की एक कोच फैक्टरी गोहाटी में और एक वैगन वर्कशॉप बुधवा में पूरा काम करने के लिए प्रस्तावित है। श्रीनगर, बारामूला रेलवे मार्ग दिल्ली-अम्बाला के बीच में एक अतिरिक्त लूप लाइन और खिलाड़ियों के लिए हॉस्टल और इस तरह के जो अनेक अधूरे काम हैं, इनको पूरा करने के लिए रेल मंत्रालय ने जो प्रस्ताव रखा है, हम उसका समर्थन करते हैं। रेल मंत्री जी से मैं अनुरोध करूंगा कि जो रेल सुरक्षा और रेल दुर्घटना का प्रश्न है, वह एक बहुत चिंता का प्रश्न है। हमारी रेल लाइनें जो नक्सल प्रभावी क्षेत्रों से गुजर रही हैं, वहां पर इस वर्ष जिसतरह के हादसे हुए हैं, उससे हम सब बहुत चिंतित हैं।

अब रेल सुरक्षा के लिए एडवांस टेक्नोलॉजी है कि एक ट्रेन दूसरी ट्रेन से न टकराए। इसके लिए जो भी खर्च आए आप उसके लिए एडीशनल ग्रांट लीजिए, सिक्योरिटी और सेफ्टी को प्राथमिकता दीजिए ताकि रेल विभाग में दुर्घटनाओं पर अंकुश लगाया जा सके। मैं आपसे यह भी अनुरोध करूंगा कि देश में नदियों में जगह-जगह बाढ़ आ रही है, भीषण बारिश की वजह से कई पुलों की दशा क्षीण हो रही है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हं देश में जितने पुराने पुल हैं उनका सर्वे कराएं। ऐसे पुल जो बहुत पुराने हो गए हैं, जो

बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में हैं, भूस्खलन प्रभावित क्षेत्रों में हैं, उनकी समीक्षा करें। आवश्यक हो तो उनका सुधार करें, निर्माण करें या नए पुलों की योजना बनाएं नहीं तो कभी भी गंभीर हादसे हो सकते हैं।

महोदय, उत्तराखंड राज्य धार्मिक दृष्टिकोण से बहुत महत्वपूर्ण है। ईश्वर ने यहां प्राकृतिक छटा ऐसी की है कि विश्व भर से यात्री और पर्यटक आते हैं। दिल्ली से देहरादून का 240 किलोमीटर का सफर है और छः घंटे लगते हैं। आप मुजफ्फरनगर से हरिद्वार को जोड़ने वाली लूप लाइन पर कार्य जल्दी करवा दें। उत्तराखंड राज्य का पूरा विकास पर्यटन और हाइड्रो पावर से जुड़ा है इसलिए आप इसमें महत्वपूर्ण योगदान दें।

महोदय, दिल्ली से देहरादून एसी एक्सप्रेस चलती है। इस ट्रेन की बहुत दुर्दशा है। चाहे एसी फर्स्ट क्लास हो, टू टायर हो या थ्री टायर हो, इसे देखने से ऐसा लगता है कि जो बोगियां कहीं नहीं लगती वे इसमें लगा दी जाती हैं। रेल मंत्री जी, जिन रेल मार्गों से पर्यटन को बढ़ावा मिलता है, उसमें लगने वाले कोच की दशा सुधारें। रेल यात्रियों को कांटेक्टर या विभाग द्वारा भोजन प्रदान किया जा रहा है, आप अगर जाकर किचन देख लें, भोजन कर लें तो आपको पता चलेगा कि हमारी आशाएं पूरी नहीं हो रही हैं। विदेश यात्री इसे देखकर भोजन नहीं खाते हैं। ट्रेन में जिस प्रकार से भोजन की सर्विस हो रही है, इसमें बहुत सुधार की आवश्यकता है।

महोदय, रेल मंत्री जी ने देहरादून से कालसी, नई रेल लाइन प्रस्तावित की है, यह जनजाति क्षेत्र को जोड़ती है। मैं इसे राजनीतिक पिछड़ा क्षेत्र तो नहीं कहूंगा क्योंकि यहां से मुझे आप सब के बीच में बोलने का मौका मिल रहा है। यह आर्थिक और सामाजिक रूप से पिछड़ा क्षेत्र है। उत्तराखंड राज्य को विशेष राज्य का दर्जा प्राप्त है, 90 प्रतिशत लोन गवर्नमेंट ऑफ इंडिया उठाती है। अगर आप उत्तराखंड राज्य से दूसरे राज्यों के मानक की तुलना करेंगी और नई रेलवे लाइन के लिए राज्य से उम्मीद करेंगी कि यह राज्य अपना योगदान दे तो यह राज्य नई रेल लाइनों से वंचित हो जाएगा। देहरादून से कालसी लाइन के लिए 490 करोड़ रुपए का खर्च होगा। आप इसे चरणों में स्वीकृत कर दें ताकि उत्तराखंड, जो देवभूमि, वीर भूमि, ज्ञान भूमि है, को रेल लाइन का लाभ मिल सके। आप बहुत जनप्रिय, जमीन से जुड़ी नेता हैं, हमें पूर्ण आशा है कि आप अति दुर्गम क्षेत्र, जनजाति और अनुसूचित जाति क्षेत्रों में रेल सेवाओं का लाभ पहुंचाएंगी ताकि देश के विकास में इनका योगदान हो और उन्हें भी लाभ मिल सके। इसके साथ आपने जो ग्रांट्स मांगी हैं, मैं उनका अनुमोदन और समर्थन करता हूं।

***SHRI RUDRAMADHAB RAY (KANDHAMAL):** I am very much thankful to you for giving me this opportunity to take part in the debate on Supplementary Demand – 2010-2011 on Railways.

The Honourable Minister Railway has put up a demand for Rs. 498.01 crores for sanction in Supplementary demand for Railways during 2010-2011. Out of the above amount of 498.01 crores, a sum of Rs. 100.00 crore have been earmarked for Commonwealth Games – 2010. The rest of Rs. 398.01 crore is to meet the additional requirement to progress execution of certain projects identified as National Projects and for taking up certain "out of turn" works during 2010-11.

I am sorry to mention that out of 398.01 crore, only a sum of Rs. 2.00 lakhs have been allotted to East Coast Railways as a token allotment to take up 2 works having no importance for public consumption. Orissa is progressively emerging as mining, metals and manufacturing hub of the country. This State contributes in excess of 6000 crores to the revenue of Indian Railways but by allotting a very negligible amount in the supplementary Budget is a complete mockery to the people of Orissa.

The announcement made by the Hon'ble Minister for Railways in her 2010-2011 Budget speech gave us satisfaction that due weightage has been given to Orissa although demand of the State Government was in quite higher side. But the most important aspect is effective utilization of funds allotted to different projects by end of 31st March, 2011. I am mentioning some instances how the Railway has shown very little progress in achieving the target.

(a) Khurda Road-Bolangir new line

A sum of Rs. 120 crore was allotted for 2010-2011 with announcement of Honourable Minister for Railways to complete 0-36 Km by March 2011 and the train will resume up to Begunia. But till date the progress is so miserable that 70% of the work may not be completed by March 2011. Further, I am sorry to mention that detail estimate from 36-112 km has not been sanctioned by the Railway Board although it has been submitted since last 2 years.

(b) **Delang-Puri Doubling**

The Hon'ble Minister was very much kind enough to sanction the above doubling work which was lying incomplete since 2006-2007. Although the 1st phase works, Khurda Road to Delang was sanctioned in the year 2003-2004. Madam, 6 months are going to pass but final location Survey has not been completed by the East Coast Railway authorities. I am afraid if the work of the project will be started after sanctioning the detailed estimates by March 2011.

Â© **Phulbani-Berhampur (Survey)**

This is a very important line which was sanctioned for survey in the year 2003-2004. Although PETS has been submitted to the Railway Board, it is yet to be sanctioned.

(d) **Sambalpur-Berhampur (Survey)**

Although the Hon'ble Minister has made provision for survey, the P.E.T.S. has not been submitted by the East Coast Railway to the Railway Board.

(e) **Talchar-Phulbani-Lanjigarh (Survey)**

This is a very important line and the Hon'ble Minister has rightly made provision for surveys of this line, but as far as my knowledge goes, the survey work is yet to be started.

(f) **Gunupur-Thiruvally (Survey)**

Although the Hon'ble Minister has made provision for survey work in 2010-2011, the survey work has not been started. This rail line will pass through Naxal prone areas for which it needs to be given top priority.

While the Hon'ble Minister for Railways has given priority on socially. Describe Rail connectivity projects in the current year's Budget; I expect that the wishes of the Hon'ble Minister is brought into action by effective performance.

-
-
***SHRI GANESHRAO NAGORAO DUDHGAONKAR (PARBHANI):** Thank you for giving me an opportunity to put some suggestions about the Railway Supplementary Budget.

I am taking liberty to you for putting demand of people in my Lok Sabha Constituency, Parbhani. I am requesting you to consider the following demands to include in your Railway development in my Lok Sabha Constituency, Parbhani:-

- (1) To make provision of double railway track in Parbhani to Mudkhed to save the time crossing as it is heavily loaded.
- (2) Purna Jn. – ample land is available to you at this Station. People are demanding a Locomotive Diesel Workshop at Purna Jn. Station.
- (3) 100 Coaches should be allocated to Nanded DRMS.
- (4) To make the provision of Block Station at Dhondi, Singnapur – this is in belt of Parbhani – Gangakhed Railway Station.
- (5) Coach Mid-life rehabilitation MLR Workshop at Purna.
- (6) To make the provision of Railway Over-Bridge at Manwat, Sallu, Gangakhed, Partur.
- (7) Parbhani is the hub of various religious temples. Most of the people visit following Temples:
 - (i) Aundha Nagnath (Shiva Temple)
 - (ii) Parli Railway Station – Shiva Temple
 - (iii) Nemgiri-Jain Temple
 - (iv) Narsinh Temple – Pokhami
- (8) Please set a Jumbo rack load station should be established at Purna Jn. And Parbhani, Land is available at both stations.
- (9) New Express train should be introduced:

- (i) Nanded – Mumbai Superfast train
- (ii) Nanded – Pune should be made regular
- (iii) Nanded to Secundrabad (Train-564) should be extended to Parbhani

(10) To make provision of PRS at Jintur as early as possible.

(11) To make the provision of maintenance facility at Parbhani Jn.

Please accept these demands of my area Marathwada and Lok Sabha Constituency, Parbhani.

***श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगांव):** मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण Supplementary Demands for Grants on Railways पर मेरे क्षेत्र के या रेलवे संबंधित कुछ मांगे रखने का अवसर प्रदान किया।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान एक अति महत्वपूर्ण विषय की ओर दिलाना चाहता हूँ। ऐसे वह खुद इस विषय पर मन से काम करती थी, पर अभी क्या नाराजगी है माननीय मंत्री जी को कि वे इस विषय को नजरअंदाज कर रहे हैं। अध्यक्ष जी, मैं स्पोर्ट्स कोटा से नौकरी देने की बात कर रहा हूँ। मेरे पास ऐसे बहुत से आवेदन आये हैं और मैंने मंत्री जी को पत्रों के द्वारा अवगत भी कराया है लेकिन इस विषय पर कुछ भी नहीं हो रहा है। अध्यक्ष जी मैं जब इन खिलाड़ियों को मिलता हूँ तो मुझे आश्चर्य होता है। क्योंकि एक खिलाड़ी कोई भी खेल खेले उसके लिए उसमें अपना तन, मन और धन सब लगाकर केवल खेल पर ध्यान देकर खेल खेलता है तो उसे हम लोग प्रोत्साहन क्यों नहीं दे सकते हैं। जो देश के लिए खेलते हैं। इन खिलाड़ियों की हालत देखी नहीं जाती क्योंकि उनके पास अब न तो पैसे हैं और न समय, केवल खेलते ही रहे चूंकि अब इन्हें अपना परिवार भी बसाना होता है। ऐसी स्थिति में माननीय मंत्री जी क्यों हम लोग इन्हें उसकी योग्यता के मुताबिक नौकरी देकर उन्हें सपोर्ट करे और इसी कड़ी में और एक बात जो इससे भी जरूरी है। अनुकम्पा के आधार पर नौकरी देने का अध्यक्ष जी हमारे देश में ज्यादातर पढ़े-लिखे लोग हम दो हमारे दो के सिद्धांत पर चल रहे हैं और ऐसे लोग सरकारी नौकरी या प्राइवेट नौकरी करते हैं और अचानक कोई ऐसी घटना हो जाती है जिसमें उस आदमी की जान चली जाती है। वैसी स्थिति में उनके घर पर उसकी पत्नी और उसके छोटे-छोटे दो बच्चे रह जाते हैं। तब इन बच्चों का और उस विधवा पत्नी का क्या हाल होता है। ऐसी स्थिति को देखते हुए सरकार ने उन्हें जो नौकरी देने का प्रावधान रखा है कि जब सरकारी नौकरी की भर्ती रहेगी तब उन लोगों के लिए 5 प्रतिशत रिजर्व रखा है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या इस 5 प्रतिशत से उन परिवारों को नौकरी मिल रही है? नहीं? इसमें तो केवल बड़ी-बड़ी सिफारिशों पर कुछ लोगों को नौकरी मिलती है और जिन्हें इस नौकरी की सबसे ज्यादा जरूरत होती है उन्हें तो बिल्कुल ही नहीं मिलती। उन घरों की हालात ऐसे हो जाते हैं। कुछ लोग कह देते हैं अरे कोई दिक्कत नहीं आपके पति सरकारी नौकर थे इसलिए आपको सरकार कोई न कोई नौकरी देगी, यह कहकर उन्हें सांत्वना देते हैं और चले जाते हैं। जब वह महिला उस दुख की घड़ी को थोड़ा भूलकर नौकरी पाने के लिए आवेदन भरने की जो औपचारिकताएं होती हैं उन्हें किसी तरह पूरा करती है और नौकरी की प्रतीक्षा में 6 महीनों से एक साल चला जाता है तब उन्हें सरकारी दफ्तर में जाकर धक्के खाने पड़ते हैं। उन पर किसी भी अधिकारी को तरस नहीं आता और चक्कर काट-काटकर थक जाती है। क्या हम लोग यही संदेश दे रहे हैं देश को। मैं माननीय रेल मंत्री और सरकार को यह कहना चाहता हूँ कि जब भी ऐसा होता है कि ज्यादा से ज्यादा 1 साल के अन्दर उस व्यक्ति के परिवार से एक को जो उसकी योग्यता हो उसे नौकरी मिलनी ही चाहिए।

लोगों की मांग के बाद भी उन्हें पूरा कर पाने से रेलवे को करोड़ों का नुकसान हो रहा है। जैसे 2009-10 में कोच मुहैया कराने में देरी से 79 करोड़ का नुकसान हो रहा है। यह मैं नहीं कर रहा हूँ यह तो कैंग ने अपनी ताजा रिपोर्ट में खुलासा किया है। (नियंत्रक व महालेखा परीक्षक) और मेरे चुनाव क्षेत्र जलगांव ही ले लीजिए हमने बार-बार मांग की है फिर भी कुछ नहीं हो रहा है। माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी से कुछ अनुरोध करना चाहता हूँ कि "गोवा एक्सप्रेस" और "कर्नाटक एक्सप्रेस" जो दिल्ली से जलगांव जाती है उन्हें एक-एक फर्स्ट ए.सी. कोच और दो-दो सेकेण्ड ए.सी. कोच जोड़ा जाये क्योंकि यह दो ही ट्रेन है जो उस रूट को जोड़ती है और लोगों की मांग है कि कोचों को बढ़ाया जाए और मैंने माननीय रेल मंत्री जी को, जब से जलगांव क्षेत्र से सांसद बनकर आया हूँ, तब से मांग कर रहा हूँ कि जलगांव, चालीसगांव, धरणगांव पर कई ट्रेन के ठहराव के विषय पर बोलने का रहा हूँ जैसे गोवा एक्सप्रेस है जलगांव पर उसका ठहराव नहीं है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहता हूँ कि वे हमारे कुछ छोटी-छोटी मांगे हैं जो आसानी से पूरा किया जा सकता है और उससे राजस्व ही आयेगा क्योंकि जलगांव एक व्यापारिक और शैक्षणिक जिला है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से पुनः अनुरोध करता हूँ कि यह इन मांगों को तत्काल पूरा करे।

हम सभी लोग जानते हैं कई रेलगाड़ियों को सिंगल लाइन होने के कारण दूसरी ट्रेनों को पास कराने के दौरान घंटों ट्रेन खड़ी रहती है। ट्रेने इससे अरबों का मनाफा धं में उड रहा है। डीजल के माध्यम से ऐसे कितनी ट्रेनें हैं जो घंटों खड़ी रहती है। इस बात को चीफ

कंट्रोलर ने भी माना है कि इससे रेलवे का बहुत पैसा खर्च हो रहा है। लेकिन उसका कहना है कि डीजल खर्च होने की बात तो सही है लेकिन रेलवे लाइन के दोहरीकरण का निर्णय रेलवे बोर्ड स्तर पर होता है। रेलवे लाइन कहां पर बिछनी है इस तरह की सभी पॉलिसियां रेलवे बोर्ड बनाता है। माननीय मंत्री जी मैं जानना चाहता हूं कि इस तरह खरबों रुपए रेलवे का खर्च हो रहा है तो इसे रोकने के लिए सरकार क्या कर रही है और इसी कड़ी में और एक घाटा जैसे हम सब लोग जानते हैं - हड़ताल के वजह से करोड़ों का चपत लगा। मुम्बई में दो दिन की इस हड़ताल में मुम्बई शहर ही नहीं बल्कि पूरे देश को रोक रखा है ऐसे लग रहा था। ऐसी हड़ताल भविष्य में न हो इसके लिए सरकार क्या कर रही है। क्या यह हड़तालों की मांगों को मान लिया है और ऐसी घटना न हो इसके लिए उन्हें क्या हिदायत दिया है। और जैसे नक्सल प्रभावित इलाकों में रेल से माल ढुलाई पर भी बुरा असर पड़ा है। इससे जो लक्ष्य रेलवे ने रखा था उसे पूरा नहीं कर पा रही है और इसकी वजह से रेलवे को भारी नुकसान हो रहा है तो माननीय मंत्री जी ने इसके लिए क्या कार्य योजना बनायी है।

अमरावती एक्सप्रेस गाड़ी में 5 कोच अतिरिक्त जोड़े जाने चाहिए। इस गाड़ी में सिर्फ 12 ही कोच हैं और अमरावती स्टेशन छोटा होने के कारण यह असुविधाएं हो रही हैं। अतः मेरी मांग है कि भुसावल स्टेशन से इस गाड़ी में 5 अतिरिक्त कोच जोड़े जाएं और अमरावती सूरत के बजाय इस गाड़ी को अहमदाबाद तक बढ़ाया जाये और इसी गाड़ी के लिए मैं बार-बार मांग कर रहा हूं कि अमलनेर और धरणगांव में ठहराव दिया जाये उससे हमारे लोगों की सुविधाएँ भी हो सकती है। भारत सरकार को काफी अच्छा राजस्व प्राप्त हो सकता है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को विनती करता हूं कि मेरे क्षेत्र में रेलवे के बारे में की गई मांग को पूरा किया जाए।

मैं मंत्री जी से विनती करता हूं कि मेरे जलगांव चुनाव क्षेत्र में पाचारो और चालीसगांव दोनों की बहुत बड़े शहर हैं। इन शहरों से बहुत सारी गाड़ियां गुजरती है। मेरी मांग यहां पर नई गाड़ी चलाने की नहीं है परन्तु जो गाड़ियां यहां से गुजरती है उनका ठहराव इन दोनों स्टेशनों पर दिया जाये इससे क्षेत्र के लोगों को काफी सुविधा होगी। मैं उन गाड़ियों की सूची नीचे दे रहा हूं -

1. सचखंड एक्सप्रेस का जलगांव-चालीसगांव में ठहराव दिया जाए।
2. गोवा एक्सप्रेस का चालीसगांव और जलगांव में ठहराव दिया जाए।
3. महानगरी एक्सप्रेस का चालीसगांव और पचौरा में ठहराव दिया जाए।
4. विदर्भ एक्सप्रेस जो नागपुर से चलती है उसका पचौरा में ठहराव दिया जाए।

माननीय मंत्री जी, मेरे संसदीय क्षेत्र में बहुत पुरानी पचौरा-जामनेर रेल लाइन है। यह स्माल गेज है जिसको ब्रॉड गेज में बदले जाने की आवश्यकता है। इस रेल लाइन को ब्रॉड गेज में बदलकर इस गाड़ी को पचौरा-जामनेर होकर मुक्तइंनगर तक चलाया जाना चाहिए। यह गाड़ी हमारे संसदीय क्षेत्र के मजदूर/किसानों के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण है। आजादी से लेकर आज तक किसी भी रेल मंत्री ने इस ओर ध्यान नहीं दिया है। मुझे आशा है कि रेल मंत्री महोदय इस ओर अपना विशेष ध्यान देकर मजदूर/किसानों की इस मांग को शीघ्र पूरा करेंगी।

मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि जलगांव रेलवे स्टेशन को मॉडल रेलवे स्टेशन घोषित किए हुए 8 वर्ष घोषित हो चुके हैं किंतु अभी तक इसका किसी प्रकार का मास्टर प्लान नहीं बना है। मैं मंत्री जी से मांग करता हूं कि जलगांव स्टेशन जिसे आपने मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की है इसका मास्टर प्लान तैयार कर उसके लिए आवश्यक धनराशि आवंटित कर उसको तत्काल पूरा किया जावे। पिछले 8 वर्षों में इस पर कोई काम नहीं हुआ है, इसके क्या कारण है। क्या केवल घोषणा कर वाह-वाही लूटना ही सरकार का काम बन गया है। यदि सच में काम करना चाहते हैं तो इसके लिए तत्काल धनराशि उपलब्ध कर कार्य आरंभ कराया जाये।

जलगांव के लोगों की एक बहुत पुरानी मांग है कि मुम्बई-भुसावल-मुम्बई एक नई ट्रेन चलाई जाये। क्योंकि जैसे मैंने पहले ही कहा है जलगांव एक व्यापारिक और शैक्षणिक शहर है और यहां पर केले का बहुत बड़ा उद्योग है। अतः मेरी मांग है कि जनता की भावनाओं को देखते हुए इस मांग को पूरा करते हुए तुरन्त एक नई ट्रेन मुम्बई-भुसावल-मुम्बई चलायी जाये।

मेरी दूसरी मांग है कि गोदावरी एक्स. जो मुम्बई से मनमाड़ चलती है और रात में मनमाड़ में ही खड़ी रहती है इसको मनमाड़ से बढ़ाकर भुसावल तक किया जाये। इसको भुसावल तक बढ़ाने के लिए कोई अतिरिक्त रैक लगाने की जरूरत नहीं है। इसलिए मेरी मांग है कि इस ट्रेन को भुसावल तक बढ़ाया जाए।

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। माननीय रेल मंत्री जी इस सदन में अनुदान की अनुपूरक मांग लेकर आई हैं, जो लगभग 498 करोड़ के लगभग है, हम इसका पुरजोर समर्थन करते हैं।

जहां तक समस्याओं की बात है, समस्याएं बहुत हैं और सुझाव भी बहुत हैं और रेल विभाग उन पर अमल भी करता है। मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं और सुझावों के बारे में बताना चाहता हूं।

कौशाम्बी और प्रतापगढ़ उत्तर प्रदेश में मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। एक बहुत ही महत्वपूर्ण (गंगा गोमती एक्सप्रेस, त्रिवेणी एक्सप्रेस, इंटरसिटी एक्सप्रेस) ट्रेन इलाहाबाद से लखनऊ, लखनऊ से इलाहाबाद आती-जाती है। उसका ठहराव गढ़ी, मानिकपुर और लालगोपालगंज स्टेशन पर होना चाहिए। यह जनता की डिमांड है, हमारी डिमांड नहीं है। जब हम लोग क्षेत्र में जाते हैं तो जनता डिमांड करती है कि इस काम को आप जाकर रेल मंत्री जी से कराइये।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि सिराथू, जो कौशाम्बी जनपद में पड़ता है। वहां धरना, प्रदर्शन हुआ था। वहां एडीआरएम भी आये और हम लोगों को सुना। उस धरने, प्रदर्शन को हमने समाप्त कराने का काम किया। उनकी केवल यह मांग थी कि फाटक आधे, पौने और एक घंटे तक बंद रहता है। यह जल्दी खुलना चाहिए। कभी-कभी हम लोग पौने-पौने, एक-एक घंटे के लिए फंस जाते हैं और कार्यक्रमों में भी नहीं जा पाते हैं। सिराथू, भरवारी, कौशाम्बी और मनौरी स्टेशंस उत्तर प्रदेश में पड़ते हैं, इनका सौन्दर्यीकरण होना चाहिए।

इसके अलावा मुगलसराय से दिल्ली तक अच्छी-अच्छी ट्रेनें चलती हैं, चूंकि यह मुख्य रेल मार्ग है। कौशाम्बी नवसृजित जनपद है, इसलिए यहां भी अच्छी-अच्छी ट्रेनों का ठहराव हो, क्योंकि वहां से लगभग सौ किलोमीटर की दूरी पर कानपुर जिला पड़ता है। जो व्यावसायिक तौर पर इंडस्ट्रियल एरिया है और लोग वहां व्यवसाय के लिए जाते हैं। इससे रेलवे का राजस्व भी बढ़ेगा।

महोदय, बहुत समय से डिमांड भी है और पैसा भी पड़ा हुआ है। रोही (भरवारी) पर उपरिगामी पुल की मांग है। जो रोही समुपार है, वह भरवारी रेलवे स्टेशन के नजदीक है। पिछली बार भी मैंने बोला था, लेकिन वह अभी तक नहीं बन पाया है। मैं चाहूंगा कि मनौरी, भरवारी, सिराथू और खागा ये ऐसे स्टेशंस हैं, जहां घंटों ट्रैफिक जाम रहता है। यहां रेलवे के उपरिगामी पुल बनने चाहिए। रेलवे विभाग चाहे तो पैदल पुल बना दे या बड़े पुल बना दे। राज्य सरकार उसमें सहयोग करने के लिए तैयार है।

अभी एक बात आई कि अधिकारियों, माननीय सांसदों और जनप्रतिनिधियों के बीच समन्वय और सम्मान बहुत आवश्यक है। यह बात सत्य है, मैं अपने जिले में डीआरएम से मिलने के लिए गया तो डीआरएम महोदय ने हमारी बात कम सुनी, बल्कि उन्होंने कहा कि जनता आपके पास आती होगी, आपको तो खैर खयाल रखना ही रखना है। मेरा कहने का मतलब है कि उन्होंने बड़ी बेरुखी से बात की। मैं लिखित शिकायत करने वाला था। यहां रेलवे बोर्ड के चेयरमैन मैम्बर्स भी मौजूद हैं। यह बात सही है कि कोई भी पत्र दिया जाता है, उसका जवाब नहीं मिलता। रेलवे के अधिकारी बड़ी बेरुखी से बात करते हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इसे संज्ञान में लें और अधिकारी इसे संज्ञान में लें और जनप्रतिनिधियों का सम्मान करने की आदत डालें। हमें अधिकारियों के पास जाने का शौक नहीं है। जब क्षेत्र की जनता की समस्या होती है, तब हमें बहुत मजबूरी में जाना पड़ता है। इसलिए मैं इस तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

एक महत्वपूर्ण बात और कहना चाहता हूँ कि हमारे यहां इलाहाबाद में एन.सी.आर. है। आपके रेलवे विभाग के चाहे डीआरएम ऑफिस में हों या एनसीआर में हों। वहां तमाम कांट्रैक्टर्स काम करते हैं। परंतु उनका अभी तक भुगतान नहीं हो पाया है। यहां रेलवे बोर्ड के चेयरमैन भी बैठे हैं, मेरी फोन पर भी बात हुई है। उन बेचारे छोटे-छोटे ठेकेदारों का भुगतान न होने के कारण वे आगे काम नहीं कर पा रहे हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि एनसीआर और डीआरएम ऑफिस में काम करने वाले जो कांट्रैक्टर्स हैं, उनका तत्काल भुगतान कराने की व्यवस्था करें।

गाजपुर की एक समस्या है। औडिहार जंक्शन से जौनपुर रेल मार्ग एन.ई. रेलवे के लगभग 11 कि.मी. पर अहलादपुर में मानवयुक्त या मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग देने का कष्ट करें।

अगला प्वाइंट मैं माननीय मंत्री जी को लिखकर दूंगा, ताकि इस पर भी अमल हो सके।

इन्हीं बातों के साथ माननीय रेल मंत्री जी जो रेलवे की अनुपूरक मांगें लेकर आई हैं, उनका पुरजोर समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

डॉ. बलीराम (लालगंज): उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी जो रेलवे की अनुदानों की पूरक मांगें लेकर सदन में आई हैं। मैं अपनी पार्टी की तरफ से उनका भरपूर समर्थन करता हूँ और साथ ही मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल इलाके की बहुत उपेक्षा हुई है।

उपाध्यक्ष जी, मैं आजमगढ़ जनपद से जीतकर आता हूँ। वहां के लोग बड़े पैमाने पर देश के बड़े-बड़े महानगरों में रहते हैं लेकिन आजमगढ़ से दिल्ली, कोलकाता, मुम्बई जैसे महानगरों के लिये कोई ऐसी ट्रेन नहीं है जिससे लोग आसानी से आ जा सकें। मैं आपके माध्यम से माननीया मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आजमगढ़ से इन स्थानों के लिये सीधी ट्रेन चलाई जाये।

उपाध्यक्ष जी, मैं माननीया मंत्री जी को बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूँ कि पूर्वांचल के लिये एक ट्रेन शालीमार एक्सप्रेस गोरखपुर-मऊ-वाराणसी होते हुये कोलकाता तक चलने वाली है। हमारी मांग है कि अगर इस ट्रेन को मऊ से डाइवर्ट करके आजमगढ़-शाहगंज-जौनपुर होते हुये वाराणसी से आजमगढ़ के लिये चलाया जाये तो दूरी ज्यादा नहीं है। यह दूरी 100 किलोमीटर से भी कम है। अगर इसी मार्ग से ट्रेन चलेगी तो कई जिले जुड़ जायेंगे और आसानी से लोग आ जा सकेंगे।

उपाध्यक्ष जी, माननीया मंत्री जी ने आजमगढ़ स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाये जाने की घोषणा की है। स्टेशन और प्लेटफॉर्म बन

रहा है, रिटायरिंग रूम भी बन रहा है लेकिन जो टिकट भवन बना हुआ है, उसमें दरार पड़ गई है जो किसी भी क्षण गिर सकता है। वहां जो निर्माण कार्य हो रहा है, वह घटिया किस्म का हो रहा है, वह कभी भी टूट सकता है। यहां रेलवे के तमाम बड़े अधिकारी बैठे हुये हैं, इस बात को संज्ञान में लें, उसकी जांच कराकर उसकी गुणवत्ता में सुधार करने का आदेश दें। हमने दूसरी तरफ दो प्लेटफॉर्मों की मांग की थी, एक प्लेटफॉर्म तो बन गया है लेकिन दूसरी तरफ जो पटरी है, कभी-कभी दूसरे प्लेटफॉर्म पर गाड़ी रुक जाती है, ऊपरिगामी पुल न होने के कारण बहुत दूरी लांघकर आना-जाना पड़ता है। मैं माननीया मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि दूसरी तरफ भी प्लेटफॉर्म दूसरी लाइन पर बनाया जाये और ऊपरिगामी पुल भी बनाया जाये ताकि वहां की जनता को दिक्कत न हो।

उपाध्यक्ष महोदय, आजमगढ़ से दिल्ली के लिये कैफियत एक्सप्रेस गाड़ी चलती है जिससे हम भी कभी-कभी यात्रा करते हैं। यह गाड़ी वहां से 4.30 बजे चलती है। यह समय ठीक है लेकिन जब दिल्ली से आजमगढ़ के लिये 7 बजे चलती है तो हम लोग वहां 11-12 बजे पहुंचते हैं। इस कारण हम समय का सदुपयोग नहीं कर पाते हैं। इसलिये मेरा निवेदन है कि दिल्ली से कैफियत एक्सप्रेस के समय में परिवर्तन करके इसे भी 4 बजे सायं चलाया जाये ताकि हम लोग समय पर पहुंच सकें और दिनभर अपना काम कर सकें। यह गाड़ी 13-14 घंटे में अपनी दूरी तय करती है लेकिन इस गाड़ी में पेंटरी कार नहीं है। हमारी मांग है कि इस गाड़ी में पेंटरी कार की व्यवस्था की जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, आजमगढ़ से शाहगंज और अम्बेडकरनगर तक दोहरी रेल लाइन बिछानी चाहिये।

जब यह डबल लाइन हो जाएगी तो हमें थोड़ी सी सुविधा मिल सकेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से हम मंत्री जी से निवेदन करना चाहेंगे कि बाराबंकी से जफराबाद की लगभग दो सौ किलोमीटर की दूरी है, जफराबाद के उधर और बाराबंकी के इधर डबल लाइन है, लेकिन जो दो सौ किलोमीटर की दूरी है, वहां कोई डबल लाइन नहीं है। इसलिए हम आपके माध्यम से मांग करेंगे कि उसे डबल लाइन बनाया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, अंत में हम आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करेंगे कि आजमगढ़ में रेल लाइन के पास एक ओवर ब्रिज बन रहा है, वहां डेढ़ साल से कुछ खम्भे खड़े करके काम रोक दिया गया है। इसलिए हम चाहेंगे कि उसमें अगर किसी भी तरह की कठिनाई है तो उसे अधिकारियों से समझ कर जल्दी से पूरा कराने का कष्ट करें।

उपाध्यक्ष महोदय, अंत में मैं पुनः इस अनुपूरक मांग का समर्थन करता हूं।

श्री दिनेश चन्द्र यादव (खगड़िया): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल की अनुपूरक मांग पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। आज रेल बजट पर चर्चा हो रही है और एक सांसद के रूप में अपने क्षेत्र एवं राज्य की समस्या का उल्लेख करना चाहता हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन भी करना चाहता हूं कि 15वीं लोक सभा में जब-जब रेल का बजट आया, चाहे समान हो या पूरक, हम बिहार राज्य एवं संसदीय क्षेत्र खगड़िया, मधेपुरा एवं सुपौल इलाके के विकास के लिए जितनी छोटी या बड़ी बात की चर्चा की, हमें दुख एवं अफसोस है कि उनमें से अधिक समस्या का निदान नहीं हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय, हम आपके माध्यम से कहना चाहते हैं, हम समझते हैं कि एक सांसद की जवाबदेही होती है कि वह अपने क्षेत्र, राज्य और इलाके के बारे में इस उम्मीद के साथ अपनी बात को उठाना चाहते हैं कि माननीय मंत्री जी उन बातों पर जरूर ख्याल करेंगे, उनका कुछ न कुछ निदान जरूर होगा। लेकिन आज के दिन वह व्यवस्था खत्म होती जा रही है।

उपाध्यक्ष महोदय, हम आपके माध्यम से एक उदाहरण देना चाहते हैं कि माननीय रेल मंत्री जी ने इसी सदन में पहले रेल बजट में घोषणा की थी कि सांसदों की अनुशांसा पर उनके संसदीय क्षेत्र में एक-एक स्टेशन पर पीआरएस सुविधा दी जाएगी। हमने सुझाव दिया था, अपने संसदीय क्षेत्र के पूर्व मध्य रेलवे के मानसी-कटिहार रेल खंड के बीच महेशखुट स्टेशन पर पीआरएस की सुविधा दिलाई जाए। इस संबंध में हमने पत्र भी लिखा था। रेल एडवायजरी कमेटी की बैठक हुई थी उसमें भी हमने चर्चा की थी, लेकिन दुख है कि आज तक उस स्टेशन पर पीआरएस की सुविधा उपलब्ध नहीं हुई। हमारे क्षेत्र की कई समस्याएं हैं। कोसी क्षेत्र में पहले बड़ी रेल लाइन नहीं थी, लेकिन जब से वहाँ बड़ी रेल लाइन बनी है तब से वहां गाड़ी की भारी कमी है। हमने पहले भी रेल मंत्री जी से आग्रह किया था कि समस्तीपुर से जो गाड़ी खगड़िया आती है, खगड़िया, जो जिला मुख्यालय है, 364 डाउन समस्तीपुर, खगड़िया पैसेंजर, 11 बजे खगड़िया आती है और चार बजे खगड़िया से 363 अप बनकर समस्तीपुर जाती है। उसका रैक और इंजन खगड़िया में लगभग पाँच घंटा पड़ा रहता है। हमने आग्रह किया था कि इस गाड़ी का विस्तार करके 50 किलोमीटर सहरसा तक इसे बढ़ाया जाए, जो कमिश्नरी मुख्यालय है, लेकिन उसका भी आज तक कुछ नहीं हुआ। वहां के यात्री भारी कठिनाई में पड़ रहे हैं। मानसी एक मुख्य स्टेशन है, उसे मॉडल स्टेशन बनाया जाए। इनका आश्वासन भी था कि उसे करेंगे, लेकिन वह भी आज तक नहीं हो सका।

उपाध्यक्ष महोदय, उस इलाके में जितनी योजनाएं चल रही हैं, वे सब अधूरी हैं। इस 15वीं लोक सभा में जब भी हम रेलों की कोई मांग करते हैं, तो कोई नया रेल खंड नहीं मांगते हैं, बल्कि जो योजनाएं पहले से ही चल रही हैं, जिनमें काम चल रहा था, वह काम भी अब रुक गया है, इसलिए हम हमेशा माननीय रेल मंत्री महोदय से मांग करते रहे हैं कि जो योजनाएं चल रही हैं, पहले उन्हें ही पूरी कर दीजिए। जैसे खगड़िया से कुसेसर स्थान, मात्र 44 किलोमीटर का रेल खंड है। उस पर 162 करोड़ रुपए खर्च होने थे। अब तक उस पर 68 करोड़ रुपए खर्च हो चुके हैं और आगे उसका काम बन्द है, वह आगे नहीं हो रहा है। इसी प्रकार सकरी से हसनपुर 79 किलोमीटर रेल खंड है। उस पर कुल 175 करोड़ रुपए खर्च होने हैं। अब तक उस पर 128 करोड़ रुपए खर्च हो चुका है। मैं समझता हूं कि उसमें अब बहुत कम धनराशि खर्च होगी, इसलिए पहले उसे पूरा किया जाए, लेकिन उसका भी काम रुका हुआ है, वह

नहीं चल रहा है। एक रेल खंड, नेपाल की सीमा से सटा हुआ, सकरी-लोकहा बजार-निर्मल्ली-सहरसा फॉर्बिसगंज 206 किलोमीटर का रेल खंड है। इस पर 355 करोड़ रुपए खर्च होने हैं, लेकिन इसमें अब तक मात्र 11 करोड़ रुपए खर्च हुआ है। रेलवे की जो कार्य-योजना बनी है, उसके अनुसार 31 मार्च, 2012 तक इस रेल खंड का काम पूरा करना है। उसी के बीच में कोसी नदी पर रेल महासेतु भी बनना है। उसकी लागत 341 करोड़ रुपए आएगी। उसके लिए मात्र 81 करोड़ रुपए दिए गए हैं। उस पुल के निर्माण की जो गति है, वह बहुत धीमी है। रेलवे ने उसे भी पूरा करने का लक्ष्य 31 मार्च, 2012 रखा है जब तक वह पुल नहीं बनेगा, तब तक रेल का काम द्रुत गति से नहीं चलेगा। इसलिए मार्च 2012 तक इसके चालू होने की कल्पना भी नहीं की जा सकती। उसी तरह मानसी-सहरसा-दौरम-मधेपुरा-पुर्णिया 143 कि.मी. रेल खंड के निर्माण पर 348 करोड़ रु. खर्च होना है अब तक उस पर 298 करोड़ रुपए खर्च हुआ है जिसमें मधेपुरा तक ही बड़ी रेल लाईन बन पायी है।

महोदय, मधेपुरा में ग्रीन फील्ड विद्युत रेल इंजन विनिर्माण कारखाने की योजना है। मुझे खुशी है कि कुछ योजनाओं के बारे में माननीय रेल मंत्री महोदया ने निर्णय लिया है कि उन्हें हम पी.पी.पी. के माध्यम से चलाएंगे। मंत्री महोदया के बजट भाषण में इस बात का उल्लेख था, लेकिन इस काम की जो गति होनी चाहिए, वह नहीं है। फिर चाहे मधेपुरा का कारखाना हो या वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की योजना हो जिसमें पटना का भी नाम है, बहुत दिनों से सुन रहे हैं कि वर्ल्ड क्लास स्टेशन होगा, लोग देखना चाहते हैं कि वह किस प्रकार का स्टेशन होगा, उनकी शुरुआत नहीं हुई है। इस प्रकार से मैं कह सकता हूं कि रेल परियोजनाओं को पूरा करने की जो गति होनी चाहिए वह बिल्कुल नहीं है।

महोदय, पूर्व मध्य रेलवे का सहरसा जंक्शन काफी महत्वपूर्ण जंक्शन है। समस्तीपुर डिवीजन में सबसे अधिक आय सहरसा स्टेशन से होती है। वहां वॉशिंग पीठ का निर्माण होना है। बजट में पूरी राशि उसके निर्माण हेतु दे दी गई है। माननीय रेल राज्य मंत्री जी के इस बारे में एक अतारांकित प्रश्न के उत्तर के अनुसार इसे पिछले वित्तीय वर्ष में पूरा होना था, लेकिन अभी तक पूरा नहीं हुआ है।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया समाप्त कीजिए।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : महोदय, पिछले वित्तीय वर्ष को बीते हुए, कई महीने हो गए, लेकिन अभी तक निर्माण कार्य पूरा नहीं हुआ है।

महोदय, इसी प्रकार से एक समपार संख्या 31 है। सहरसा-पचगछिया समपार संख्या 31. उसके निर्माण का कार्य अभी तक शुरू ही नहीं किया गया है। चुकती समपार संख्या 28 है। उसके लिए भी सारी धनराशि दे दी गई है, लेकिन उसके निर्माण का जो कार्य पिछले वर्ष ही पूरा होना था, वह निर्माण कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ है। इसलिए हम माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि इन सभी रेल परियोजनाओं के कार्यों को तेज गति से कराया जाए।

महोदय, अन्त में, मैं अपने क्षेत्र की समस्या की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाते हुए निवेदन करना चाहता हूं कि खगड़िया जंक्शन जिला मुख्यालय में है। कटिहार से गाड़ी चलती है और सीधे बरौनी में आकर रुकती है। इस बीच जो दूर की गाड़ियां हैं, उनका ठहराव नहीं है। जैसे 5631-5632, बीकानेर गुवाहाटी एक्सप्रेस, 2501-2502, दिल्ली-गुवाहाटी सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस, 5715-5716 गरीबनवाज एक्सप्रेस आदि गाड़ियों का ठहराव खगड़िया स्टेशन पर नहीं है। इसलिए हम पुनः निवेदन करना चाहता हूं कि इनका ठहराव वहां किया जाए। इस बारे में हमने पहले भी निवेदन किया था, बाद में भी करेंगे और बार-बार निवेदन करते रहेंगे, जब तक कि इन गाड़ियों का ठहराव खगड़िया स्टेशन पर नहीं हो जाता है। यह हमारे क्षेत्र की मुख्य समस्या है। हम वहां से सांसद हैं। क्षेत्र के लोग जानना चाहते हैं कि आप सांसद हैं, तो क्षेत्र की रेल की समस्याओं के समाधान के लिए क्या-क्या काम करा रहे हैं। इस मर्म को माननीय रेल मंत्री महोदया को समझना चाहिए। इसलिए उक्त ट्रेनों का ठहराव खगड़िया में देना चाहिए। खगड़िया स्टेशन पर रोशनी की जो व्यवस्था होनी चाहिए, वहां पूछताछ कार्यालय की व्यवस्था ठीक नहीं है। अतः मैं मांग करता हूं कि वह व्यवस्था भी ठीक प्रकार से होनी चाहिए। स्टेशन पर हाईमास्क लाइट लगी हुई है, लेकिन उसमें बल्ब ही नहीं है। इस व्यवस्था में सुधार करें।

सहरसा से पटना के बीच में रात्रि गाड़ी हो, यह आवश्यकता रेल यात्री महसूस करते हैं। सहरसा-समस्तीपुर के बीच चार बजे संध्या से लेकर पांच बजे सुबह तक एक भी रात्रि गाड़ी नहीं चलती, वहां भी रात्रि गाड़ी होनी चाहिए। हसनपुर रोड स्टेशन पर गाड़ी संख्या 2523 और 2524 जलपाईगुड़ी सुपरफास्ट एक्सप्रेस का ठहराव हो। आज तक हम लोगों की बात नहीं सुनी गयी, इसलिए रेल मंत्री जा मुझे उम्मीद है कि आप इस पर जरूर ध्यान देंगी।

इस निवेदन के साथ हम अपनी बात खत्म करते हैं।

***DR. KIRIT PREMJBHAI SOLANKI (AHMEDABAD WEST):** Thank you, Sir, for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Supplementary Demands for Grants for expenditure of the Railways.

Sir, these demands are for an amount of Rs. 496.01 crore for various works in the country. I would like to draw your kind attention regarding injustice to the State of Gujarat in every Budget and such demands also.

- Recently there was heavy rains in Gujarat and Ahmedabad also. There is demand to Railway tracks at several places. I propose to allocation of money and urgent restoration of track at earliest.
- Ahmedabad, Kalapur Railway Station is having heavy traffic as well as it is situated in a congested area. Hence, I repeat my demand to develop Sabarmati Railway Station as a major terminal Station from where many long route trains can be operated.
- I also demand official stoppage at Sabarmati Railway Station including Rajdhani Swarn Jayanti Express. It will facilitate many passengers of Ahmedabad city as well as Gandhinagar, the capital city of Gujarat.
- There are many other pending issues of Gujarat which can be sorted out.
- Sir, regarding allocation of Rs. 100 crores as being lead partner for Commonwealth Games, 2010 is good since it is a national pride, but due scrutiny should be done because there are many allegations on CWG Administration.

I would like to draw the attention of the Railway Minister to consider balanced allocation and development throughout the country and Gujarat also.

SHRI RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, thank you.

I rise to take part in the discussion on Supplementary Demands for Grants for expenditure of the Central Government on Railways for 2010-11. A demand of about Rs. 498.015 crore has been put forward in the Supplementary Budget. Miscellaneous expenditure of Rs. 100 crore would be for the Commonwealth Games, 2010. About Rs. 398.015 crore has been earmarked for some national projects and for certain out of turn works during 2010-11. Those are regarded as new services and new instruments of services. I have some observations which I want to put forward here.

The prime concern of the Railways is the safety and security of the passengers. The CAG Report also recommended that the safety related vacant posts should be filled up on priority. About 90,000 posts related to safety and security of passengers are lying vacant. This should be taken care of on priority basis.

On the status of railway recruitment, I would like to say that about two lakh vacant posts in the general category and also in the safety category have fallen vacant. These posts are lying vacant for long. But these posts are not being filled up. On the other hand, new trains are being introduced. The posts of drivers, guards, gangmen, etc. are lying vacant. So, work stress is there. That is an important human factor which causes railway accidents.

Special Recruitment Drive is a long-pending for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes is a long pending programme. What is its status? These days no recruitment is taking place. The victims are the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. The posts meant for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes, especially in "C" and "D" categories are not being filled up for a long time. Many a time, these posts are converted to general category. So, these aspects should be taken care of.

In this respect I want to say that in Niluwa, in our Eastern Railway, one Special Recruitment Drive was done in 1997 for posts meant for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. About 285 posts were there. A panel was prepared. Thereafter, there was a court case. The court case has been disposed of. But they are not giving them appointment. This should be taken care of. Those people should be given immediate appointment.

Let me now come to the quality of food to the passengers. This aspect should be taken care of. IRCTC is responsible for maintaining the quality of food supply in the Railway.

15.00 hrs.

But presently the right of the IRCTC has been snatched. A total of about 4,500 people are working in the IRCTC and their employment fate is uncertain. So, this should be taken care of. These people should not be discarded...*(Interruptions)*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

...*(Interruptions)*

DR. RAM CHANDRA DOME : Sir, recently in my State two accidents took place. ...*(Interruptions)*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please do not disturb him. Let him speak.

...(Interruptions)

DR. RAM CHANDRA DOME : What is this? (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down.

...(Interruptions)

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

(Interruptions) * *

DR. RAM CHANDRA DOME : Sir, I have not said any objectionable words. ... (Interruptions) But what is this? Sir, I want your protection. ... (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

...(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down.

...(Interruptions)

DR. RAM CHANDRA DOME : The CBI investigation is going on. ... (Interruptions) Already 13 people have been arrested. Who are those people? (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude. Please sit down.

...(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

...(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. Please conclude.

Nothing is going on record.

(Interruptions) * *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down.

...(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. I have called Shrimati J. Helen Davidson.

...(Interruptions)

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

(Interruptions) * *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. Please sit down.

Nothing is going on record.

(Interruptions) * *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. Please sit down. Shri Kalyan Banerjee, please sit down. You are a senior Member.

...(Interruptions)

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

(Interruptions) * *

MR. DEPUTY SPEAKER: Hon. Members, please sit down.

...(Interruptions)

उपाध्यक्ष महोदय : रिकार्ड में कुछ नहीं जा रहा है। आप बैठ जाइए।

(Interruptions) â€¦*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down.

...(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

...(Interruptions)

उपाध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइए।

â€¦(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, please sit down. I am on my legs. Do not interrupt.

...(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please address the Chair.

...(Interruptions)

उपाध्यक्ष महोदय : आपकी कोई बात रिकार्ड में नहीं जा रही है।

(Interruptions) â€¦*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shrimati Helen Davidson, please speak.

...(Interruptions)

ओश्री नारनभाई कछाड़िया (अमरेली) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि आज पूरे देश में और खासकर हमारे गुजरात में और मेरे चुनाव क्षेत्र अमरेली में आज अंग्रेजों के टाइम से जो मीटर गेज लगाये गये हैं, वही आज है। वहाँ आज भी ब्रॉडगेज की कोई सुविधा नहीं है। माननीय मंत्री जी आपका विभाग आगे की कोई कार्यवाही करने वाला या नहीं? मेरे ख्याल से खिजरीत से अमरेला और अमरेला से जूनागढ़ विभाग तक ब्रॉडगेज को मंजूरी मिल गई है। अगर मंजूरी दी गई है तो काम कब चालू होने वाला है। अगर मंजूरी नहीं दी गई तो वह मंजूरी आप देने वाले हैं या नहीं? आज अगर मैं बात करूँ तो हमारे क्षेत्र अमरेली को रेलवे की कोई सुविधा नहीं है। हमें यदि कहीं और जगह जाना है तो अहमदाबाद से ही ट्रेन मिलता है और दूसरी बात मेरे चुनाव क्षेत्र गारीयाघाट तालुका जो है वहाँ तो आज तक वहाँ लोगों ने रेलवे तो रेलवे, पटरी भी नहीं देखी, तो आज हम बोलते हैं कि मेरा भारत महान तो कहां है भारत महान। आज हम राष्ट्र मंडल खेलों में करोड़ों रुपया लगा देते हैं लेकिन लोगों की सुविधा शून्य है। हजारों गरीब परिवार और गरीब मजदूरों को सुविधा नहीं मिल रही और देश में गरीबों की संख्या में बढ़ोत्तरी होती जा रही है।

आज पूरे देश में और खासकर गुजरात में और मेरे चुनाव क्षेत्र अमरेली में जो रेलवे क्रॉसिंग है और उसका हाल जो आज है, ऐसा कहीं नहीं होगा। रेलवे क्रॉसिंग के आगे दोनों तरफ इतने बड़े गड्ढे पड़े हैं कि वाहन चल नहीं पाता और क्रॉसिंग पर बार-बार वाहन टकराने का खतरा होता है। पी.डब्ल्यू.डी. वाले बोलते हैं कि रेलवे की हद है कि वह रिपेयरिंग का काम नहीं करते और दूसरी बात मेरी यह है कि जबसे रेल की पटरी डाली गई है, उससे पहले किसानों को अपने खेत में जाने के लिए रास्ता है और साथ ही सड़क लगी है, उसे बंद करने का निर्णय लिया जाता है।

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जो वर्षों पुराना किसानों को अपने ही खेत में जाने का रास्ता बंद हो जाता है। इस साल मेरे चुनाव क्षेत्र में किसान अपने खेत को बिना बीज बोये ही रह गये हैं। मैंने कोशिश करके सड़क का रास्ता खुलवाया है। आज देश के जल संसाधनों में बढ़ोत्तरी हुई है लेकिन हमारे वहाँ आज भी रेलें नहीं हैं। जो है वहीं की वहीं है और उसमें सुधार लाना चाहिए। सड़क को बड़ा करना चाहिये और जहां जरूरत है वहां आज भी अंडरब्रिज नहीं हैं और ओवरब्रिज भी नहीं हैं। उसमें सुविधा होनी चाहिए।

* Speech was laid on the Table.

माननीय मंत्री जी राष्ट्र मंडल खेल की जरूरत नहीं है पर आम आदमी और गरीब आदमी की सुविधा के बारे में सोचना चाहिये । आपकी यूपीए सरकार के कांग्रेस के नेता ने कहा था कि मैं जितना राशि दिल्ली से भेजता हूँ लेकिन भारत के गांव में रहने वाले गरीब मजदूर तक पहुंचते पहुंचते 15 प्रतिशत रह जाती है । तो मेरा कहना है कि राष्ट्रमंडल का खेल तो दिल्ली में हो रहा है और उसमें करोड़ों रुपयों का खर्च किया और उसमें करोड़ों भ्रष्टाचार में चला गया फिर भी मेरा भारत महान ।

***श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण (साबरकांठा):** रेलवे हमारे देश के विकास की धरोहर है। वो देश के विकास की रेखा खींचती है। जहां-जहां से रेल गुजरती है वहां-वहां विकास उभरता है। बिना रेल के विकास अधूरा रहता है। जहां रेल का विकास नहीं हुआ वहीं आज भी अंधेरा है, बिना रेल कोई उद्योग भी नहीं आता।

आजादी के 64 साल बाद रेल का जितना विकास होना चाहिए वो नहीं हुआ है। आजादी के पहले का रेलवे का विकास और आजादी के बाद का विकास देखे तो अंग्रेजों द्वारा किया गया काम ज्यादा लगता है। ऐसा क्यों? और साथ में देश के सभी क्षेत्र में रेलवे का विकास समान रूप से होना चाहिए, ऐसा भी नहीं हुआ है। जो-जो रेल मंत्री आये हैं सबने अपने क्षेत्र और अपने राज्य को ज्यादा महत्व दिया है, जबकि हमारे साबरकांठा जैसे कई पिछड़े क्षेत्रों के साथ अन्याय हुआ है।

हमारा मतक्षेत्र साबरकांठा जो गुजरात और राजस्थान की सीमा पर है, जो बिछड़ा और पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। आदिवासी, दलित, ओ.बी.सी. एवं लघुमती बाहुल्य वाला क्षेत्र है। आजादी के 64 साल बाद भी हमारे क्षेत्र में कोई विकास नहीं हुआ उसका कारण है रेलवे द्वारा अन्याय। केन्द्र सरकार जो पिछड़े क्षेत्र के विकास हेतु बी.आर.जी.एफ. ग्रांट देती है उसमें हमारे क्षेत्र को समाविष्ट किया गया है इस पर से आपको पता लग सकता है कि हम कितने बैकवर्ड है। आजादी के 64 साल बाद भी हमारे क्षेत्र से दिल्ली या बम्बई जाने का कोई सीधा रेल मार्ग नहीं है, हमें अहमदाबाद, मेहसाना या आबुरोड़ जाना पड़ता है जो काफी दूर है।

जब संसद में रेल बजट पेश होता है तो सभी सांसद अपने क्षेत्र के सुविधा हेतु मांग करने खड़े हो जाते हैं, हमें दो, हमें दो की गुहार सुनाई पड़ती है और लेवे मंत्री भी देती हूँ बाबा देती हूँ, बैठ जाओ का आश्वासन देती हैं। लेकिन आर्थिक मर्यादा की वजह से रेल मंत्री सभी की इच्छा पूरी नहीं कर सकती। निराशा प्राप्त होती है। मेरा नम्र सूझाव है कि टोल टैक्स के जरिए देश में पक्की सड़क की सुविधा का अच्छा विकास हुआ है। टोल टैक्स देने पर भी अच्छी सुविधा मिलने से लोग काफी खुश हैं। लोगों के समय का बचाव एवं अकस्मात की दुर्घटनाओं में कमी आयी है। उसी तरह बी.ओ.टी. या पी.पी.पी. मोड पर या कोई अन्य उपाय द्वारा रेलवे का विकास किया जाए। आपने रेल का किराया नहीं बढ़ाया लेकिन सुविधा भी नहीं बढ़ी जो लोग मांग रहे हैं। आज लोगों को सुविधा की जरूरत है। यात्री उपकर लगाकर भी रेलवे मार्ग का विकास हो ये हमारी मांग है-

1. हमारे क्षेत्र में अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर रेलवे मार्ग का गेज परिवर्तन दो साल पहले मंजूर हो गया है। लेकिन बजट सपोटरी न होने के कारण काम शुरू नहीं हुआ है। काम चालू करने का तत्काल प्रावधान किया जाए।

2. शामलाजी-भोडासा स्टेशन को जोड़ा जाए, जो सिर्फ 22 कि.मी. का अंतर है। उससे दिल्ली से बम्बई जाने का एक नया रेल मार्ग मिलेगा जो 200 कि.मी. का कम अंतर वाला है एवं राजस्थान, गुजरात और महाराष्ट्र के लोगों के लिए बहुत उपयोगी साबित होगा। रेलवे को अच्छा राजस्व मिलेगा।

3. हिम्मतनगर-खेडब्रह्मा रेलवे को अम्बाजी आबरोड़ तक बढ़ाया जाए एवं उसका गेज परिवर्तन भी किया जाए।
4. अहमदाबाद-गांधीनगर ब्रॉडगेज रेलवे मार्ग उपलब्ध है। उसे प्रांतिज स्टेशन के साथ जोड़ा जाए जिससे अहमदाबाद-गांधीनगर से साबरकांठा एवं राजस्थान जाने के लिए कम अंतरवाला मार्ग उपलब्ध होगा। गांधीनगर और प्रांतीज के बीच सिर्फ 25 से 30 कि.मी. का अंतर फासला है।

इसी मांग के साथ रेलवे अनुदान मांग का समर्थन करता हूँ।

SHRIMATI J. HELEN DAVIDSON (KANYAKUMARI): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am very much grateful to you for giving me an opportunity to speak on the discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways), 2010-11....(*Interruptions*)

Sir, I am also very much grateful to my leader Dr. Kalaingar M. Karunanidhi Avarkal for always pursuing the matters and the needs of my State with the Union Government for the speedy implementation of the railway projects all over the State of Tamil Nadu and also pursuing the matters to enhance the allocation of funds for various ongoing and pending projects of railways....(*Interruptions*)

In this regard, I would like to say that I support the Government on this discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways) and I have some points to raise in the greater interest of the people of our State and my constituency. I urge upon the Government to allocate funds for the doubling of the railway line project between Madurai-Nagercoil and Thiruvananthapuram-Kanyakumari in the forthcoming Budget.

Sir, you are aware that Kanyakumari, the southern-most point of India, is one of the most important tourist spots as well as pilgrimage centres of our nation. More than twenty lakh tourists including foreigners from all over the world and India are visiting Kanyakumari, which is being developed as one of the very important tourist destinations. But transportation has become an inconvenience to the passengers because of not having proper development of the infrastructure facilities in the railway stations of my Kanyakumari constituency, particularly not having the double-line between Thiruvananthapuram-Kanyakumari and Madurai-Nagercoil sections.

The reconnaissance engineering-cum-traffic survey for doubling of track between Thiruvananthapuram Central and Kanyakumari was sanctioned by the Railway Board. Accordingly, a survey was undertaken and the report was sent to the Railway Board on 31.7.2009. It is reported by the Southern Railway that the Railway Board on 01.12.2009 had decided to shelve this proposal for the present.

Hence, I would request the hon. Railway Minister to kindly consider this proposal for the speedy implementation of the railway project of doubling the line between Thiruvananthapuram and Kanyakumari.

During the past years, the Indian Railways in different phases announced doubling between Chennai Egmore and Madurai. But beyond Madurai, the fate of doubling is not known. Though the Southern Railway had endorsed and acknowledged that the Chennai Egmore-Nagercoil stretch is the highest revenue earning sector of the Southern Railway, the Indian Railways has not come out with any plan to make the Madurai-Nagercoil and Vanchi Maniyachi-Tutucorin stretches become double lines. Moreover, these stretches are highly saturated single line sections with a line capacity of 103.8 per cent as on 2008-09. I, therefore, request the hon. Minister to take necessary steps on war footing to make the Madurai-Nagercoil section a double line.

Doubling with electrification is essential from Chengalput to Dindigul, Madurai to Kanyakumari, Vanchi Maniyachi to Tutucorin to reduce traffic. A target of 800 kms. has been fixed for gauge conversion in 2010-11 including the following sections of Tamil Nadu namely, Tirunelveli-Tenkasi of Quilon-Tiruchendur and Tenkasi-Virudhunagar, Mayiladuturai-Thiruvavur of Mayiladuturai-Karaikudi and Dindigul-Palani of Dindigul-Pollachi-Palakkad. I request the Railway Ministry to take up the gauge conversion work of Tiruvannamalai-Katpadi-Villupuram section also.

Sir, in 2008-09 Railway Budget, the Railway Ministry had announced a survey for a new broad gauge line connecting Karaikudi and Kanyakumari via Ramanathapuram and Tutucorin along the East Coast. Subsequently the Ministry invited bids for the survey. I, therefore, request that the project should be taken up immediately by providing sufficient funds for the same.

Then, the electrification work of Trivandrum-Kanyakumari section has been sanctioned at a cost of Rs. 5,238.80 lakh. I

request the Minister to speed up this work and complete it at the earliest.

The Bangalore-Nagercoil Express (6537/6538) announced in the 2010-11 Budget as a weekly train should be made as a daily or tri-weekly Express with the timings of its arrival in Bangalore and Nagercoil by 10.30 a.m. in both directions to facilitate the public of both Karnataka and Tamil Nadu.

Coimbatore Junction is the second highest revenue generating junction for the Southern Railway accounting to almost 50 per cent of the Salem Division's income. There is a longstanding demand for introduction of a new train between Coimbatore and Bangalore. So, I would request that the same may be introduced soon.

Then, sufficient funds should be allotted for the development of infrastructure facilities at Nagercoil Town, Kanyakumari and Tutucorin Railway Stations.

Sir, all the unmanned Railway Crossings in our country should be manned, equipped and persons should be deployed in order to avoid accidents. Many accidents had occurred at unmanned Railway Crossings in the past. So, if we deploy people at all these unmanned Railway Crossings, we will be able to reduce accidents in future.

Sufficient RPF personnel should be deployed in all the Railway Stations in India where more than 1,000 passengers come and go. Also, proper security should be given in all the trains in order to prevent criminal activities.

With these words, I conclude.

श्री देवजी एम. पटेल (जालौर) : उत्तर पश्चिम रेलवे, जालौर-सिरोही जिले में रेलवे सम्बन्धी समस्याएं निम्न प्रकार:-

1. भीलड़ी-समदड़ी पैसेन्जर रेल सेवा जल्दी से जल्दी शुरू की जाये, ताकि जालौर-सिरोही जिले में भ्रमण करने वाले पर्यटकों के लिए सुविधा उपलब्ध हो सके, जिससे रेलवे विभाग को ग्रीष्मकाल में ही करोड़ों रुपये की आय होगी। क्योंकि ग्रीष्मावकाश में लोग पर्यटक स्थलों का भ्रमण करने के लिए खूब सारे लोग निकलते हैं।
2. राजस्थान प्रदेश के बाड़मेर, जैसलमेर, जालौर जिलों के लोग अपने व्यवसाय के लिए गुजरात, महाराष्ट्र, कर्नाटक, तमिलनाडु, बंगाल इत्यादि प्रांतों में रहते हैं। इनका राजस्थान आना-जाना रहता है परन्तु इन प्रवासियों के लिए सीधी रेल सेवा नहीं होने से कई कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए वर्तमान में जालौर एवं पालनपुर सीधी रेल सेवा से जोड़ा जाए।
3. बाड़मेर-जैसलमेर-जालौर जिलों के भूगर्भ में तेल, गैस एवं कोयले का अपार भंडार मिलने से पश्चिमी राजस्थान के उक्त जिलों में उद्योग धंधों एवं राष्ट्रीय-अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार का भविष्य उज्ज्वल है, जैसलमेर से कांडला तक नई रेल लाईन बिछाने से पश्चिमी राजस्थान का अधिकांश भाग गुजरात के प्रमुख शहर एवं सौराष्ट्र क्षेत्र रेल सेवा से जुड़ जाएगा।
4. भीलड़ी रेलवे लाईन को सिरोही वाया आबूरोड होते हुए जालौर को जोड़ा जाए। ताकि गुजरात के पर्यटक एवं श्रद्धालु भक्त लोगों के लिए सुविधा उपलब्ध हो सके।
5. सांचौर को रेलवे से जोड़ने के लिए जैसलमेर, बाड़मेर वाया गांधव, सांचौर, कांडला को जोड़ा जाए। जिससे पश्चिमी राजस्थान के व्यापारी, मजदूर एवं अन्य पर्यटकों के लिए आवागमन सुविधाजनक रहेगा।
6. प्रवासियों एवं पर्यटकों, व्यापारियों की सुविधानुसार सांचौर में रेलवे आरक्षण केन्द्र अनिवार्य रूप से खोला जाए, ताकि बाड़मेर-जैसलमेर-जालौर जिलों के भूगर्भ में तेल, गैस एवं कोयले का अपार भंडार मिलने से पश्चिमी राजस्थान के जिलों में उद्योग धंधों एवं राष्ट्रीय-अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार करने के लिए आने वाले लोगों की सुविधाजनक रहे।
7. भीनमाल में रेलवे स्टेशन के पास शहर की आवा-गमन को देखते हुए रेलवे क्रॉसिंग के लिए अपडर ग्राउंड पुलिये का निर्माण करवाना जनहितकारी रहेगा।

*Speech was laid on the Table.

8. सिरोही जिले में पिण्डवाड़ा व सरूपगंज शहर में लोगों के भारी आवा-गमन को देखते हुए रेलवे क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज बनवाना अनिवार्य है। क्योंकि पूर्व में भी रेलवे क्रॉसिंग पर अनहोनी घटनाएं हो चुकी हैं। इसलिए उक्त शहरों के लोगों के आवागमन के सुविधानुसार रहेगा।

अतः सदन के माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि उत्तर पश्चिम रेलवे को सुचारू रूप से विकसित करने के लिए ध्यानाकृष्ण करने का कष्ट करें ।

5

SHRI C. SIVASAMI (TIRUPPUR): Sir, our Railway's play a major role in the development of the country. Almost every town in Tamil Nadu in the southern part of the country is significant in one way or the other by virtue of its being either an industrial town or a pilgrim town or a place of tourist importance. Every town in Tamil Nadu gets linked with other parts of India only by the Railways. Hence, there is an imperative need to take up several new railway projects in Tamil Nadu. In the past it was announced that new railway lines will be laid between Erode and Palani and between Erode and Mysore. But those schemes have not been taken up all these years. It is rather paining and disappointing. Hence I urge upon the Railway Ministry to pay special attention to fulfill all its promises.

Tiruppur town in Tamil Nadu is famous for the knitting industry. Thousands of people come to this place on business from several parts of the State and from different parts of the country, but Tiruppur Railway Station, which needs to be improved, could not meet the needs of the passengers. Hence I urge upon the Railway Ministry to include Tiruppur Railway Station under the Adarsh Programme to upgrade it to a World class station, as Tiruppur industrial town earns hundreds of crores of foreign exchange. Two wheeler parking slot in Tiruppur Railway Station has not been entrusted with anyone on contract. Auction for the same has not been done. I urge upon the Railway Ministry to take suitable action to stop certain people continuing by circumventing the law. A new Computerized Advance Railway Reservation Centre may be operated in Tiruppur North Bus Stand. The industrialists of Tiruppur town have also come forward to extend their cooperation to the Railways to make Tiruppur Station a World class station. Hence I urge upon the Railway Ministry to facilitate a delegation led by the local MP to meet the Board officials concerned in this regard.

* English translation of the Speech laid on the Table originally in Tamil

Tiruppur town is the capital of the newly carved out Tiruppur District. Thousands of traveling public find it difficult to go to major towns for want of exclusive trains originating from Tiruppur. Hence I request the Railway Minister to introduce a new Express Train between Chennai and Tiruppur. There is an apprehension in the minds of the local people that certain Railway officials in collusion with private bus operators are shelving the plan to operate additional passenger train service between Salem and Coimbatore. So, the Railways must initiate steps to run frequent train service between Salem and Coimbatore via Erode and Tiruppur. You may also kindly introduce a new train between Tiruppur and Tiruchendur via Erode, Karur, Madurai and Tirunelveli.

The operation of passenger train between Coimbatore and Mettupalayam is often stopped causing great inconvenience to the general public. The people are greatly agitated about it. Hence immediate steps must be taken to operate this train service. First Class Non-A/c compartment was available in Cheran Express Train running between Chennai and Coimbatore. Considering the public demand, this compartment may be attached again. Urging upon the Railway authorities to arrange for grievance redressal meetings for the rail users in Tiruppur, Uthukuli, Ingur and Perundurai that come under my constituency, let me conclude.

***SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI):** On behalf of AIADMK Party and on behalf of my Constituency people, I put forth my views

on the Supplementary Demands for Grants for the Ministry of Railways for the year 2010-2011.

In my Trichirapalli Constituency, Sri Rangam is a famous and major pilgrim centre and has one of the largest temple complex in India. It also attracts a mass of devotees and visitors from all over the world. To facilitate the people from in and outside the country, the present status of the Railway Station is to be upgraded. The basic amenities provided at present in the Railway Station is not enough to cater to the needs of pilgrims alighting at Sri Rangam. The basic amenities upgradation of present platform, proper drinking water facility and toilet facilities should be provided with modern facilities. Pudukottai, a major District Headquarters in my Parliamentary Constituency in Tamil Nadu is having more than 15 lakh population. This district is the most backward district in Tamil Nadu and people of this district are traveling to adjacent districts for job opportunities. Their mode of travel is train. The present basic amenities provided at Pudukottai Railway Station is not sufficient to meet their demands. I appeal through this House to announce Pudukottai Railway Station as *Adharsh* Railway Station and to allocate funds in the current Budget itself.

Sri Rangam railway line divides the city into two parts. The moving traffic is facing very difficult to cross the railway line from Singaperumal Koil Street to Government Boy's Higher Secondary School. There is a long pending demand for construction of ROB at this Railway gage. The Government should come forward to allocate necessary finances for the construction of ROB at this Railway gate. At present one ROB is sanctioned in between Aristo Hotel Rountana to Edamalaipati Pudur over bridge and Rs. 25.14 crore financial allocation have already been set aside for the construction of ROB. Till now the tender for the construction is not finalized. I request the Government to speed up the work and to complete at an early date.

In the National Highways (NH 210) in between Trichi and Pudukottai near Rasa Vayal level crossing is very traffic congested area and needs Railway Over Bridget to ease the congestion. I request the Hon'ble Minister to consider my demand and necessary sanction may be accorded for the said ROB in the current Budget itself. Likewise, the demand for construction of ROB in Manjathidal Railway station at Trichirappali which is to be considered on priority basis.

'Rock Fort Express' which is called as 'Malai Kottai' Express in Tamil Nadu was originally plying between Trichirapalli-Chennai-Trichirapalli (Train No. 6178/6177) for decades. People from Trichirapalli and nearby Pudukottai Districts are benefitted by this train. Due to gauge conversion on the main line and lack of train connectivity from Thanjavur to Chennai, the train was first extended up to Thanjavur in July, 2000 and later on to Kumbakonam in September, 2004. Now the gauge conversion have been completed on the main line and Thanjavur and Chennai are connected by various trains. After restoration of train connectivity on main line, the Rock Fort Express extended up to Kumbakonam is to be resumed from Trichirapalli to Chennai. Due to the extension of Rock Fort Express, the people of Trichirapalli and Pudukottai are unable to get reservation. On behalf of people of my Parliament Constituency, I appeal to the Government through this House to resume the operations of Rock Fort Express from Trichi-Chennai-Trichi.

NEW LINE:

There is a need for new railway line from Thanjavur to Pudukottai *via* Gandarvakottai. Gandarvakottai is one of the Assembly segment and one among the Taluk Headquarters.

There is a long pending demand for the stoppage of Train No. 2635-2636 (Vaigai Express) at the famous pilgrim centre Sri Rangam. Lot of pilgrims from northern parts of our country are use to come to Rameswaram in Tamil Nadu. Likewise lot of pilgrims are leaving for Varanasi and Bhuvanewar from south. The number of pilgrims from Pudukottai and adjacent places to Varanasi are on the increase. There is a demand for stoppage of Train No. 4259-4260 and 8495-8496 passing through Pudukottai. I request the Ministry of Railways to consider the demands of the people and do the needful at an early date.

NEW STOPPING:

All the express trains passing through Golden Rock railway station are not stopping resulting in huge inconvenience to the public who are traveling from Golden Rock to some other places. I request the Hon'ble Railway Minister to order for a stoppage of all trains to stop at Golden Rock.

In order to ease the passenger traffic from Trichirapalli, I request the Government for introduction of new trains from Trichi to Kanyakumari, Trichi to Chennai, Trichi to Bangalore at nigh hours from Pudukottai to Chennai in day time.

The Railway Workshop at Golden Rock, Trichi may be upgraded as Railway Coach Manufacturing Factory as ICF, Perambur at Chennai.

***SHRI K. SUGUMAR (POLLACHI):** I would like to draw the attention of the Government through this august House regarding the urgent need for the modernization of the Railway Junction in Coimbatore, one for the industrial city that handles thirty express trains and ten passenger trains with the arrival and departure of about forty thousand passengers every day. But adequate passenger amenities are not there. As the platforms are at a high rise area, passengers have to use a tunnel like underground sub-way and climb up the stairs to reach the platforms. Great inconvenience is caused to the aged and incapacitated. So, there is an urgent need to provide escalators there. In front of the Railway Station, due to heavy traffic, passengers are unable to reach the junction by crossing the road. So, foot over bridge in front of the junction is very much needed. Washroom facilities are also insufficient. Hence, the toilets in the stationed trains are used by the public making the Coimbatore Railway Junction a dirty junction. Only at 4 places, drinking water facility has been provided for the entire junction. It is apprehended that this willful neglect may be to benefit the bottled-water sellers there who sell at least five thousand bottles of water a day. It is also reported in the newspapers that supplied water is not processed or treated properly and hygienically. This may give rise to sudden outburst of water-borne diseases on an epidemic scale as people

from several towns and cities across the country through this Railway Station. IRCTC canteens are not functioning properly. I request you to allot these shops to private vendors in Chennai. Required number of retiring rooms are not there forcing the traveling public to use platforms as open dormitory. Automatic platform ticket vending machines are to be installed. Hence, I urge upon the Government to direct the Ministry of Railways to ensure the basic amenities in Coimbatore Railway Station.

SHRI ARJUN CHARAN SETHI (BHADRAK): Mr. Deputy Speaker, Sir, as I have a very short time at my disposal, I will confine my observations to issues relating to my State and I would make few suggestions to the Government.

At the outset, I would like to bring to the notice of the hon. Minister that in the Budget Session, the Railways had projected some amount for construction of certain new railway lines in the State of Orissa and the House voted those demands. But I am sorry to mention here that the Railway Board has written a letter to the East Coast Zonal Railway.

I quote:

"The Railway Board has directed Rail Vikas Nigam Limited for bankability study for arranging finance from private sources."

Sir, a sum of Rs.120 crore has been voted for Khurda-Bolangir rail link in the State of Orissa. The hon. House has voted for it. I am sorry to say, how can the Railway Board prevail upon the decision of this House. The House has voted for this Demand of Rs.120 crore for construction of Khurda-Bolangir rail link in Orissa and it seems the Railway Board thinks that it is superior to this august House and they have written it.

Sir, I would like to impress upon the hon. Minister, Shri Muniappa, who is a very senior parliamentarian. He knows the difficulties of a State Government. It is also in the interest of the State where he comes from as far as Railways is concerned. How can it happen?

The hon. Law Minister is present here, he is a very learned person and I must admire him. But this should be studied. How can it be done on the instructions of the Railway Board? This is the paper I have got from a very reliable source. I would request the hon. Minister to try to make an observation on this point while replying to the debate.

Another issue is with regard to construction of Haridaspur-Paradip new broad-gauge line in the State of Orissa. It connects Cuttack-Paradip and Haridaspur-Paradip major ports. This is a line for Paradip Port to ease the congestion there in the port.

I would just like to quote another thing from the note which has been provided to me:

"The project being executed on PPP mode consisting of ten parties, Government of Orissa, Rail Vikas Nigam Ltd, Paradip Port Trust, Rungta Mines Ltd., Essar Mining and Industries, Jindal Steel, Steel Authority of India, to expedite the land acquisition and keeping the viability of the project, the State Government and the RBNL Authority has decided to pay ex-gratia to the land losers for which a committee has been formed for finalization. A reference on this survey has been made to Railway Board for payment of ex-gratia."

This decision has been pending for now but I am told that it has been pending for a period of one year. I would request the hon. Minister to look into this to make the required payment of ex-gratia as recommended.

There are many new lines and I have many things to speak, but since the time at my disposal is very limited, I will not take much time of the House. I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister that we have been writing letters as Members of Parliament but no reply is coming. That is also a problem for us.

Mr. Deputy-Speaker Sir, with God's blessings, with the blessings of my people and my Leader, I have been here for a long time and I have never seen such a callous attitude on the part of the Ministers of Railway. I would request the hon. Minister to give in writing if something is not feasible. If that is the reason, we should get a reply too.

Sir, when Mr. Nitish Kumar was the Railway Minister, Bhadrak Railway Station was declared a modern railway station in East Coast Railways.

I have been writing so many letters on that subject. There was also a meeting in the presence of the hon. Chief Minister of Orissa. But I am sorry that that decision has not yet been implemented. So, I would request Muniappa ji – you are very good friend of mine; we have been here since 1971 – to please help me in this regard.

There are many other issues but I would not like to prolong my speech. With these words, I again thank you, and also support the Supplementary Demands for Grants (Railways).

*SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI): I express my views on Supplementary Budget of Railways. The Railway Department is very important in giving employment opportunities and also conveyance for public.

The financial provisions for various works of railways are inevitable. Tamil Nadu is lagging behind in the development of railway network in the country and adequate attention is not given to the State by the Railways.

Various Railway Works in gauge conversion, doubling, electrification and new lines pertaining to the State are running much behind schedule due to inadequate fund allocation and cost escalation.

One of the important projects is doubling and electrification of Madurai to Tirunelveli, Tirunelveli to Tuticorin and Tirunelveli to Kanyakumari. Our Tirunelveli, Tuticorin and Madurai, Virudhunagar and Nagercoil area are accessing more potential for revenue earnings to railway department.

A halting station at Kavalkinaru Station is badly needed by the people from that area. It is surveyed and it is announced that it is having more potential to establish Station at Kavalkinaru which is situated southern most area of my constituency. The ISRO at Kavalkinaru, Schools and Colleges, very big flower market, Koodankulam Atomic Energy Plant which are situated near this railway station. So, I bring it to the attention of our honourable minister to speed up the work of railways station at Kavalkinaru near Valloor.

In the Railway department, recruitment in various sections is going on. The rural unemployed people should be given more opportunities to work in railways.

Gauge Conversion work from Tenhasi to Tirunelveli is progressing very slowly. It must be expedited by railway department. Highway over bridge at Kulavanikarpuram and Thalchannallur of Tirunelveli town is a long pending request of our people.

*Speech was laid on the Table

The Railway Station of Nanguneri is very badly maintained and managed. The link road to the station is dilapidated. There is no provision for better toilet facilities - are more inconvenient for the public during night time. Computerization of issuing tickets and other electronic facilities are also needed in the Nanguneri Station. The construction work of Panagudi and Nanguneri Stations must be completed expeditiously.

The Bangalore and Nagercoil Express, Chendur Express plying through Tirunelveli, should be operated regularly or it may be at least 5 days in a week.

15.22 hrs (Shri Arjun Charan Sethi *in the Chair*)

*श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद): महोदय, रेलवे के अनुदान की पूरक मांगों पर हो रही चर्चा में मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान महाराष्ट्र राज्य के मराठवाड़ा रीजन में वर्षों से लम्बित मांगों की ओर दिलाना चाहता हूँ। इस संबंध में मैंने माननीय मंत्री जी को 24 जून, 2010 को एक ज्ञापन दिया था और मंत्री जी ने हमें आश्वासन भी दिया था कि हम इसे पूरा करेंगे। परन्तु इस पूरक मांगों में हमारी कोई भी मांग शामिल नहीं है। पन: मैं अपनी मांग को मंत्री जी के समक्ष रखता हं, क्योंकि मराठवाड़ा क्षेत्र रेलवे के मामले में

सबसे पिछड़ा इलाका है और कोई भी इस ओर ध्यान नहीं देता है। मेरी मांग है कि -

1. रोटेटिंग से जुंताम्बा के बीच नई लाइन का सर्वे तुरंत कराया जाना चाहिए। यह सिर्फ 32 किलोमीटर की नई लाइन है, जो मराठवाडा पश्चिम और महाराष्ट्र के अन्य भागों को जोड़ेगा।
 2. जालना से खामगांव के बीच नई लाइन का सर्वे तुरंत शुरू किया जाना चाहिए।
 3. शोलापुर-जलगांव का सर्वे जो शोलापुर-तुलजापुर-उसमानाबाद-बीड़-पैठण- शम्भाजी नगर (औरंगाबाद)-सिल्लोड़-अजंता-जलगांव से हो कर गुजरती है। इसका काम तुरंत खत्म करने के लिए आवश्यक निधि की व्यवस्था करें। साथ ही मेरा निवेदन है कि इसका काम अब तक शुरू नहीं हो पाया है, उसे शुरू करने के लिए सम्बंधित अधिकारी को एक निर्देश जारी करें।
 3. हमारी एक बहुत पुरानी मांग रही है कि पुंताम्बा-मनमाड वाया शम्भाजीनगर (औरंगाबाद) के सर्वे का काम शुरू कराया जाए, लेकिन अभी तक इस विषय पर कोई सुनवाई नहीं हुई है। कृपया इस लाइन के सर्वे का काम तुरंत शुरू कराया जाए।
 4. सिकंदराबाद से अजमेर के बीच ट्रेन नम्बर 0778-A सप्ताह में एक बार चलती है, इसे रेलवे ने बंद करने की घोषणा कर रखी है। इसे बंद नहीं किया जाए, क्योंकि यह बहुत ही उपयोगी रेल सैक्शन है और रेलवे इस लाइन पर घाटे में नहीं है।
 5. नागपुर-मुम्बई-नागपुर के बीच जो नंदीग्राम एक्सप्रेस चलती है, इसकी कैपेसिटी कम है और यात्रियों की संख्या ज्यादा है। हमारा निवेदन है कि इसमें तीन स्लीपर कोचेज और चार जनरल कोचेज तुरंत लगवाए जाएं ताकि ज्यादा से ज्यादा यात्री इस ट्रेन का उपयोग कर सकें।
 6. वर्तमान में अकोला-मुम्बई-अकोला के बीच कोई भी ट्रेन सर्विस नहीं है। यात्रियों को आस-पास के क्षेत्र में जाना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि अकोला-मुम्बई-अकोला के बीच एक ट्रेन सर्विस तुरंत शुरू की जाए।
 7. मेरे संसदीय क्षेत्र शम्भाजीनगर (औरंगाबाद) और मुम्बई के बीच एक जनशताब्दी एक्सप्रेस (2071/2072) पिछले दो सालों से चल रही है। इस ट्रेन का एक स्टोपेज लातूर और एक स्टोपेज रोटेटिंग में होना बहुत जरूरी है, क्योंकि यह मुम्बई के लिए एक अच्छी ट्रेन है और लातूर और रोटेटिंग के लोग इससे वंचित हैं। यहां तुरंत इस ट्रेन का स्टोपेज बनाया जाए। साथ ही साथ इस ट्रेन की कैपेसिटी बढ़ाने के लिए कम से कम तीन कोचेज अवश्य लगाना चाहिए। आशा है कि माननीय मंत्री जी इस काम को तुरंत कर देंगे।
 8. सिकंदराबाद-बीकानेर-सिकंदराबाद के बीच एक ट्रेन नम्बर 7036 चलती है। इस ट्रेन का मार्ग थोड़ा परिवर्तित करके वाया नांदेड़-शम्भाजीनगर (औरंगाबाद)-मनमाड चलाना चाहिए, ताकि नांदेड़ शम्भाजीनगर (औरंगाबाद) और मनमाड के यात्री भी इस ट्रेन की सुविधा ले सकें। अभी यह ट्रेन सिकंदराबाद-अदिलाबाद-जलगांव के रास्ते चलती है।
 9. पुराना-पटना-पुराना ट्रेन संख्या 7610 को विस्तारित करके मेरे संसदीय क्षेत्र शम्भाजीनगर (औरंगाबाद) तक करना चाहिए, ताकि यहां के यात्री भी इस ट्रेन की सुविधा ले सकें।
 10. ट्रेन संख्या 6593 जो नांदेड़-दादर-नांदेड़ चलती है, उसे सप्ताह में तीन दिन मेरे संसदीय क्षेत्र शम्भाजीनगर (औरंगाबाद) से शुरू करना चाहिए और सप्ताह में चार दिन नांदेड़ से शुरू करना चाहिए ताकि दोनों स्थान के लोगों को इस ट्रेन की सुविधा मिल सके।
 11. रेलवे ने ट्रेन संख्या 0736 नांदेड़-दादर-नांदेड़ को बंद करने का निर्णय लिया था। इसका क्या कारण है, मैं यह जानना चाहता हूँ? जबकि इस ट्रेन से काफी लोग लाभांविता हो रहे हैं। इस ट्रेन को किसी भी हालत में बंद नहीं होने देना चाहिए, यह मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ। इसके बंद होने से उग्र आंदोलन भी हो सकता है।
- वैसे तो मराठवाडा में रेलवे की अनगिनत समस्याएं हैं, परन्तु मैं माननीय मंत्री जी से सिर्फ इतना ही मांगे करता हूँ। अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि नांदेड़ डिवीजन को मध्य रेलवे (मुम्बई) से जोड़ा जाए।

***SHRI HARIBHAU JAWALE (RAVER):** First of all, I want to express my sincere thanks to Hon'ble Sister Ku. Mamata ji for considering my request to provide the infrastructure facilities for the development work of Goods Shed Loading-Unloading Bay at Jalgaon Station, Central Railway, Maharashtra State. This development will resolve the major problems of the approach up to the rack point and it will be easier for the helpers and the loaders-unloaders to handle the material at rack point. At the same time, I had requested to provide the necessary roof-shed and the drinking water facilities with sufficient lighting arrangements in the night for the porters and helpers workings at rack point for twenty four hours, as in the extreme weather conditions round the year at Jalgaon, these helpers and porters have to carry out their work of loading-unloading.

I wanted to bring to the kind notice of Hon'ble Railway Minister that the trains running in the directions of Mumbai, Pune and Ahmedabad from Howrah are running 8-10 hours late from their scheduled time for the last 40-50 days. Because of these late running trains having stoppage at the stations like Nandura, facing lot of inconvenience and difficult situation for the daily travelers, servicemen, businessmen and specially students from the different discipline on either directions of the route from Akola to Bhusawal and vice versa. I request the Hon'ble Minister to please provide stoppage at Nandura (Buldhana District, Maharashtra) and Thane Stations for the trains running in the directions from Nagpur to Mumbai and from Mumbai to Nagpur till the situation will be back on the

normal running for the trains from Howrah.

Railway authorities are not keen on providing the racks for transportation of fertilizers in time bound period resulting in huge losses to the agriculture produce. This proves that the authority is only working on the Economic Viability and not considering the other aspect of Social Responsibility. These two considerations have mentioned in the recent Railway Budget 2010-2011.

Once again I put forward my demands and request through Hon'ble august House to envisage the matter. The followings are some important issues to be taken care of in due course of time and I am sure Hon'ble Madam will certainly help to resolve these issues.

1. To attack one 3AC, Two-Sleeper and Two-General class coaches from Bhusawal to Amravati-Mumbai Express (2111-2112). To provide stoppage at Nandura and Thane.
2. To provide stoppage at Nanudra and Thane stations for the trains running from Nagpur and Amravati towards Mumbai and back.
3. Bhusawal-Mumbai Passenger (353-354) which was earlier running and closed the operation by the authority should be immediately put in to operation.
4. Please provide stoppage at stations for respective trains as specified below. Malkapur for Nagpur-Pune Superfast and Gitanjali Express. Raver for Kamayani and Patna-Pune Express.
5. To provide New Jan-Sadharan starting from Bhusawal during day time (starting at about 8.00 AM) for traveling of ladies alone to Mumbai with children, the long standing demands of the civilians of Jalgaon District.
6. To issue new licenses and registered coolies on the crowded stations as the number of coolies has reduced because some senior coolies have been promoted in the Railway Service on Gang Man post in the last Budget 2008-2009.
7. To provide the air conditioned cargo station at Savda and Raver (the largest growers and suppliers of Banana towns in Jalgaon District of Maharashtra State in the country) for faster transportation of highly perishable and the cheapest fruit, Banana.
8. To improve Railway connectivity and infrastructure development, based on the two consideration as stated in the face of the Budget, the conversion of Pachora-Jamner Narrow Gauge to Broad Gauge with extension up to Malkapur via Bodwad-Nadgaon (the home town of our Honourable President of India, Smt. Pratibhatai Patil).
9. To speed up the survey for the New Railway Line connectivity from Solapur to Jalgaon via Ajantha Caves, to promote the tourist activity and save long running distance.
10. As the local trains frequency increased for Mumbai, Pune to Lonavala local trains frequency should be increased as these trains are passing through all the industrial belt, lot of daily travels specially for Mahila travels for working purpose.
11. As the number of air conditioned wagons are going to be increased, as declared in the recent Railway Budget for transportation of Fruits and Vegetables, the activity of building the new Wagons should be placed near area of Bhusawal Divisional office in the State of Maharashtra, as ample of Governments Railway's own land is available in the vicinity of Bhusawal.
12. Also to consider the Helper-Vendor working for railway's canteen and serving the passengers since long, for Railway service under Group IV category on the same basis as considered for Registered Coolie and for the Commission Vendors in the year 2001.
13. To avoid at all stations sale of food items which are banned and still regularly supplied and sold on the stations with the blessings of the Railway authorities working for the concerned with RPF and GRP staff.
14. To start New Rajdhani Express on the route New Delhi-Gwalior-Bhopal-Itarsi-Bhusawal-Manmad-Mumbai or Nanded.

*SHRI SUBHASH BAPURAO WANKHEDE (HINGOLI): Mr Deputy Speaker, Sir, I rise to speak on Supplementary Demands for Grants in respect of Railways. Representatives of people from Maharashtra have demanded some railway lines for the State. However, these railway lines are pending for several years. 27 projects pertaining to gauge conversion, doubling, new railway lines are pending with the Railways for several years. Even though these projects have been pursued by MPs belonging to all parties, these projects have not been taken up. Even funds have not been made available for these projects. All these projects which include new railway lines are pending despite demand made by public representatives of Maharashtra.

Mr Deputy Speaker Sir, out of 27 projects, survey has been completed in respect of only 5 projects which include Parali-Vajinath, Nanded Vardha-Pusad, Shendva Pune-Nasik, Gadchiroti etc. Despite pursuing these projects by MPs, these projects have been considered or any financial provision made for these projects by Hon. Railway Minister so far.

Sir, I would like to know for how long Maharashtra is going to be deprived from development on account of these projects. Since independence Maharashtra has elected large number of representatives in this House. But the Central Government has constantly neglected Maharashtra.

Deputy Speaker Sir, the Chief Minister of Maharashtra has written several letters to Railway Ministry on 8.2.2007, 16.11.2007, 6.2.2008, 1.4.2008, 2.12.2008. But I am sorry to say that Railway Ministry has not taken into account even requests made by

Maharashtra Government.

Sir, the public representatives and Maharashtra Government has requested from time to time to include Nanded division in Central Railways. But the Central Government has neglected this demand.

*English translation of the Speech originally delivered in Marathi.

Sir, in States like Bihar, UP, West Bengal, number of trains are more than capacity of railway lines which is causing accidents and loss of life. But in Maharashtra there is less number of railway lines. I would like to point this out with regret.

Sir, taking into account demand of various agitating action committees, Maharashtra Government has written letters on 23.11.2002, 4.2.2004, 27.1.2005 and on various occasions to Central Government, yet the Central Government has neglected these demands.

Sir, Vardha railway line of 270 kms involving cost of Rs 3 crore is pending with the Government for a long time. Yet it has not been considered favourably by the Government. Sir, similarly on Yeotmal land leveling project, no action has been taken by the Government as yet.

Sir, Jalna, Khamgaon line is still pending. Shegaon, Malkapur-Chikhali railway line of 80 kms and Jalana Khamgaon-Shegaon railway line of 160 kms are important projects to connect Shegaon. Yet these railway lines have not yet been completed. I request Hon. Minister to complete these railway projects at the earliest.

Sir, Mahalaxmi Temple in Kolhapur is well known. It is an important town now well known because of Tejaswini Sawant. It needs to be connected to Konkan Railway. I request you to take up this project costing 255 crores of rupees.

Sir, Nanded-Adilabad project involving cost of Rs 300 crore is under the consideration of Railway Board. How long this and other projects of Maharashtra are going to be kept pending, I would like to know. There is no budgetary provision for these projects.

In Nanded Division more than thousand posts are lying vacant in mechanical and other departments. These posts should be filled up.

MR CHAIRMAN: Whatever you are saying is not going on record.

(Interruptions) अक्षु

***SHRI MOHAN JENA (JAJPUR):** I would like to ventilate my views on discussions and voting on Supplementary Demands for Grants (Railways)- 2010-11.

The Railways plays a vital role in the development of a nation in comparison to the other sectors. The wheel of railways symbolizes progress and development. It is also known as wheel of progress and change. It keeps the entire nation united. So, the role of railways is national integration and communication is unparalleled.

Railway lines keeps a nation alive just as veins and arteries functions in human body. Deprivation of blood supply to any part of human body would lead to paralysis. Similarly, if any part of the country is deprived of railway network, it will also lead to serious maladies.

Now, I want to focus on other aspects of our country. Ours is a democratic set up and our constitutional makers unanimously adopted a federal structure for our country. Our country is federal in structure and unitary in spirit. So, according to this theory every member state of this federal structure is a separate entity having distinct socio-economic problem. So, in a federal structure every member state should get fair and equal treatment from the Centre. I would like to ask here, whether the Union Government after 63 years of Independence, irrespective of party in power is implementing the true federal democratic spirit of our Constitution? It is time to pause and review our past performance whether we have dispensed justice to every part of the country.

In the history of modern independent India, barring a decade or two, we have not witnessed a Railway Minister with a pan-Indian perspective. Occupants of this coveted post have been driven more by parochial dreams. Such mindset would be a setback if we want to project India in the global for a as a formidable nation. Thus, in a federal country like ours, our perspective should be equitable growth graph for every state and region.

An ideal democratic Government should shun a metro-centric, pro-elite approach and should adopt an equitable approach to bring development to the doorstep of each hamlet. When Delhi and Palli (any remote village) receive the same treatment from the Union Government, then only a new vibrant India will emerge.

Against this backdrop, I would like to highlight the plight of Odisha, with regard to the railways. It is pertinent to mention here that during the British regime we had got a railway line in coastal Odisha only because the imperialist Government wanted to connect the then Calcutta with Madras. In independent India, Odisha has always been treated in a step-motherly way. After a long period of struggle, we finally managed to get East Coast Railway Zone only in 2003 with its headquarter at Bhubaneswar. Unfortunately, however, this new born baby zone is not getting any attention from the mother. Though this zone represents maximum geographical area of Odisha, it gets negligible amount of allocation for its smooth functioning.

It is a matter of regret that before the presentation of Railway Budget of 2010-11, our Chief Minister Naveen Patnaik had demand Rs. 1805 crore for different railway projects in the State. But, we got only Rs. 835 crore as allocation. Many of our demands were ignored, including the so-called electrification of railway lines.

In this context, I would like to highlight about some old railway projects which are lying in a state of neglect due to paucity of funds. One of the important railway lines which was conceived three decades ago, is the Khurda-Bolangir railway line with a stretch of 289 kms. which connects K-B-K area of the mainland. Unfortunately, the railways is not giving due importance to this project. Similarly, the Angul-Sukhinda railway project got its approval in 1998-99 at the estimated cost of Rs. 450 crore. But it is yet to be completed. The total stretch of this railway line is 98.76 kms.

Another railway project of my Constituency is the Haridaspur-Paradeep Port railway line covering a stretch of 82 kms. It is a port based railway line which will facilitate the import and export of raw materials. But due to problem of land acquisition, the pace of work is suffering. The railway authorities are reluctant to pay the prevailing market rate to the land owning farmers. Sir/Madam, as you are aware, Puri is one of the most important pilgrimage centre of the country. Everyday, especially during the Rath Yatra season, thousands of devotees flock to Puri. Hence, the doubling of railway line from Delanga to Puri is a long pending demand. It was estimated by the railway authorities that the doubling cost would be Rs. 133 crore. But, it is yet to be completed. With regard to doubling work of the Jharsuguda -Rengali (22 kms), Sambalpur-Rengali (22.07 kms) and construction of a 3rd railway line from Khurda to Barang (35 km) the pace of work is very slow due to improper monitoring and paucity of fund.

Sir, the people of Orissa are very happy when Mamata ji announced some new railway lines for the backward districts of Orissa. They were (1) Gunupur-Therubali (2) Phulbani-Berhampur (3) Jeypore-Jharsuguda (4) Jeypore-Malkangiri (5) Puri-Konark.

However, not a penny has been allocated nor any survey work has been initiated for this purpose. Since this involves the backward districts, immediately funds must be allocated for this purpose. Sir, Kalinga Nagar area is growing as a steel hub of Eastern India. It is located in my Constituency Jajpur which is minerally rich area, along with the adjacent district Keonjhar. On the other hand Jajpur-Keonjhar railway station is very important strategically which connect both the districts. Huge amount of revenue is collected from this area by the railways. Hence, a separate Railway Division at Jajpur-Keonjhar Railway Station should be established. Paradeep Port-Haridaspur Railway line and different National Highways also connected with this area.

With these words, I conclude.

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

1. रेल पटरी अनऑथोराइज्ड क्रॉसिंग पर फाटकों की समस्या मेरे संसदीय क्षेत्र बीकानेर में लगभग 25 जगहों पर है, जहां 6 जगह पिछले कई दिनों से लोग धरने पर भी बैठे हुए हैं। इसके लिए अनऑथोराइज्ड क्रॉसिंग पर फाटक बनाने के लिए रेलवे अपने मद से पैसा स्वीकृत करे, रेलवे फाटक लागत मूल्य में कमी करें। इसके अलावा महानरेगा योजना से भी रेल फाटकों का निर्माण करवाया जाये, इस योजना से जोड़ा जाये।
2. बीकानेर से दिल्ली गेज परिवर्तन का कार्य शीघ्रता से पूरा किया जाये।
3. नई रेलगाड़ी चलाने हेतु रेल सर्वे में अनूपगढ़-बीकानेर-वाया खाजूवाला का सर्वे किया जा चुका है। अतः शीघ्र अनूपगढ़-बीकानेर-वाया खाजूवाला नई रेल लाईन प्रोजेक्ट की स्वीकृति देकर कार्य प्रारंभ किया जाये।
4. प्रत्येक सांसद के साथ कम्पेनियन को रेल यात्रा नःशुल्क होती है लेकिन जब सांसद द्वारा हवाई यात्रा की जा रही हो या कम्पेनियन को सांसद के निर्देशानुसार कहीं यात्रा करनी हो तो ऐसी स्थिति के लिए कम्पेनियन को अकेले यात्रा करने पर लिमिटेड नःशुल्क टिकट उपलब्ध कराने का मैं सुझाव देता हूँ।

*SHRI YASHBANT LAGURI (KEONJHAR): I would like to put forth some proposals for you kind notice and needful action.

The rail line from Banspani-Bimlagarh has already been declared for starting the works, but sorry that no action has yet been taken, hence, the same work should be started immediately.

The Rupsa-Bangaiposi newly rail line should be improved from narrow gauge to broad gauge and the said line may please be extended to Deojhar under Keonjhar district via Jashipur and Champua as such it will be commercially benefitted and the neglected area of Keonjhar district along with Mayurbhanj will avail the opportunity for economical development through industrialization.

Tata-Badampahar rail line is one of the oldest rail line of Odisha. If it may be extended only 10-15 km to Rupsa-Bangaiposi-Deojhar, it will be more profitable for Railway Department.

If the above demand may be fulfilled then the route namely Tata-Badampahar may be extended to any point of Keonjhar district of mineral rich of iron zone and the coal zone of Dhenkanal and Talcher. All the coal mines of Odisha as well as the coal zone of M.P. and Chhattishgarh line also become the easiest route for transportation to Haldia port and under construction of Dharma and Kirtnia port.

I hope if the survey work is started for above lines, it will get a very good achievement and it will be profitable for the Railway Department and for general public and aim and object of my Honourable Minister will reach at the goal. With these proposals, I support the Supplementary speech of Honourable Minister and with much thanks.

***SHRI LAXMAN TUDU (MAYURBHANJ):** I lay the following few lines to be taken up the matter as an urgent Supplementary Demands for Grants.

- (1) That Budhamar-Chakulia in Jharkhand of 50 km (BG) line to be allocated with necessary funds in F.Y. 2010-11.
- (2) Tata Nagar-Badampahad (BG) line to be double tracked with an extension of new railway line to Kendyhar Guard via Karaniya.
- (3) Necessary funds may please be given for carrying out in laying new railway line from same Budhaman to Kharazpur in West Bengal viz Gopiballavpur be carried out in FY 2010-11.
- (4) Public Reservation System (RPs) which was proposed at tribal dominated Raivanzur sub-division be worked out immediately to cater one deprived clause.
- (5) Then Maharaja P.C. Bhanj Deo established Baripala Railway Station be strengthened and renovated with modern facilities.
- (6) Old Railway Engines which are now-a-days not up to use and scattered have either be preserved as 'sightseeing' for historical reasons to be at Baripada Museum.
- (7) Budgetary provisions should be made for new survey work from Vdaila to Balasore via Nilagiri be made in this financial year.

With these above proposals to be taken up to this Railway (Supplementary) Budget, I support the Budget with heart.

श्री तूफानी सरोज (मछलीशहर): मैं रेल मंत्री महोदया का ध्यान पूरक बजट की चर्चा में निम्नांकित समस्याओं की तरफ दिलाना चाहता हूँ ।

1. दिनांक 25-11-2009 को रेलवे सलाहकार समिति की बैठक में मेरे द्वारा औड़ीयार-जौनपुर मीटर गेज रेल लाइन ब्राड गेज में कब तक परिवर्तित हो जायेगी पूछा गया था । जी.एम. गोरखपुर द्वारा

बताया गया कि मार्च 2010 तक पूरा कार्य संपन्न हो जायेगा अभी तक कार्य पूरा नहीं हुआ ।

2. औड़ीयार-जौनपुर मीटरगेज ब्राडगेज में परिवर्तित शीघ्र ही हो जायेगा, जौनपुर जं० से जौनपुर सीटी को जोड़ने के लिये जौनपुर-जफराबाद रेल मार्ग पर गोमती नदी पुल को क्रॉस करने के बाद बाइपास बनाकर जफराबाद लखनऊ (वाया सुल्तानपुर) रेल को बाइपास से जोड़ दिया जाये तो गाजीपुर-बलिया-छपरा-बिहार से लखनऊ जाने वाली गाड़ियों को एक सीधा रूट पास हो जायेगा, लोगों को वाराणसी घूमकर नहीं जाना पड़ेगा, रेलवे का धन निरर्थक व्यय से बच जायेगा, यात्रियों के समय बचने के साथ-साथ रेल का भी समय बचेगा । मैं माननीय रेलमंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा कि सांसदों द्वारा लिखे गये पत्र का जवाब समय पर नहीं दिया जाता है । मेरे द्वारा एन. आर. रेलवे जफराबाद जंघड़ रेल मार्ग पर कटवार बाजार में हॉल्ट की मांग की गयी थी, मांग स्वीकृत कर ली गयी । जी०एम० एन.आर. को 14-06-10 को कार्य संपन्न कराने का पत्र भेज दिया गया लेकिन हमें अभी तक कोई जानकारी नहीं दी गयी मैं ध्यान दिलाना चाहूँगा कि दिनांक 25-11-2009 को रेलवे सलाहकार समिति की बैठक में तथा दिनांक 2-12-2009 को माननीय मंत्री को पत्र लिख कर कटवार बाजार में हॉल्ट स्टेशन बनाने की मांग की गयी थी । मैं चाहूँगा कि उक्त संदर्भ में तत्काल हमें पत्र द्वारा अवगत कराने का कष्ट करें ।

*Speech was laid on the Table.

***श्री जगदीश ठाकोर (पाटन):** मैं माननीय रेल मंत्री जी रेल विभाग की पूरक माँगें ले के आये हैं मैं उसका समर्थन करता हूँ। माननीय रेल मंत्री ममता दीदी जिस लगन से काम कर रही है उसका मैं धन्यवाद करता हूँ। रेल विभाग में जमीन अधिग्रहण के मामले में किसान के पक्ष में है। वह खुद भी किसान की गरीब कि लड़ाई लड़नी है।

मैं माननीय मंत्री जी के रेल विभाग के अधिकारी किस तरह से काम करते हैं। उस ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

अहमदाबाद जिले के साणद रेलमार्ग के लिए नक्शे बने लेकिन बिल्डर्स लोगों ने दबाव बनाया - रेल मार्ग केन्सल होकर जहां किसान की उपजाऊ जमीन थी नई रेल लाइन का रूट डाला गया।

मैं छोटी-छोटी बातें जो अधिकारियों के ध्यान में लाया हूँ। वह भी काम विस्तार का होना नहीं है। दिल्ली से मुंबई तक का यह रेलमार्ग काफी हद में समानांतर रेलमार्ग बन रहा है। लेकिन गुजरात के अमीरगढ़ से बड़ौदा तक यह रेलमार्ग समांतर नहीं बन रहा है। और किसानों की उपजाऊ जमीन अधिग्रहण करके बनाया जा रहा है। उसका मैं विरोध करता हूँ। वैश्विक औद्योगिक हरिफर्ट में हम भी औद्योगिक विकास करना चाहते हैं। ट्रंसपोर्टेशन में तेजी लाने के लिए हमें और भी काम करने होंगे।

लेकिन हम सब विकास के बदले में जो किसान कि जमीन कायम के लिए जा रही है। किसान की रोजी छीन रही है। उसका भी हमें ध्यान रखना होगा।

माननीय सभापति जी किसान हमारे देश के विकास की धरोहर हैं। किसान से हमारी तरक्की हुई है। हरित क्रांति का जनक किसान है।

उस किसान की जमीन अधिग्रहण करते समय हमें बहुत सावधानी बरतनी होगी जो उसे राजी करके एक साथ काम करे उसे उजाड़ कर हम कोई विकास नहीं कर सकते मैं सरकार से प्रार्थना करता हूँ।

डी.एफ.सी. रेल प्रोजेक्ट योजना, उत्तर भारत से पश्चिम भारत तक अर्थात् दिल्ली के गुडगांव से मुम्बई के जवाहर लाल नेहरू बंदरगाह तक करीब 1450 कि.मी. लम्बा रेल मार्ग बनने वाला है। इनमें से गुजरात में 650 कि.मी. की लम्बाई का रेलमार्ग बनने जा रहा है। गुजरात में यह रेल प्रोजेक्ट के साथ-साथ पांच इंडस्ट्रियल पार्क और 2 एस.आई.आर. बनने जा रहे हैं।

गुजरात के 1600 कि.मी. लंबे दरियाई मार्ग पर आये हुए ऐतिहासिक बंदरगाह कांडला, मुद्रा, पिपावाव, धौलेरा, दहेज, हजीरा, उमरगांव, रेल पट्टी से जुड़े हैं या जुड़ने वाले हैं। 150 कि.मी. के इंडस्ट्रियल पार्क बनने की वजह से रेल प्रोजेक्ट व इंडस्ट्रीज में काफी विकास होने वाला है। इसके हिसाब से जमीनों के भाव भी काफी बढ़ने वाले हैं इससे देश को और गुजरात राज्य को काफी फायदा होने वाला है।

मेरे मतक्षेत्र पाटन के पालनपुर पड़गावे के 12 गांवों, पाटन के 16 गांव, सिद्धपुर के 12 गांव, मेहसाणा जिले के कई गांव की जमीन इस रेल प्रोजेक्ट में जा रही है। पहले रेल की समानांतर लाइन पर ये प्रोजेक्ट बनने वाला था। अब सुनने में आया है कि यह रेल प्रोजेक्ट समानांतर नहीं होगा और अलग भूमि अधिग्रहण करके रेल प्रोजेक्ट बनने जा रहा है। मेरा आपके द्वारा सरकार से अनुरोध है कि यह रेल प्रोजेक्ट जो बनने जा रहा है वह अभी जो रेल पट्टी है उसके समानांतर बनाया जाए ताकि किसानों की उपजाऊ जमीन बर्बाद ना हो और बड़ी मात्रा में किसानों को नुकसान न हो।

किसान यूनियन ने अपनी जमीन न जाए उसके लिए रेल विभाग के अधिकारियों से काफी मीटिंग की। सांसद व पूर्व सांसदों ने भी माननीय रेल मंत्री जी से मिलकर भी ये बातें कई बार बताईं लेकिन अभी तक इसका कोई समाधान नहीं निकला।

आज जमीन के जो जंत्री भाव हैं वह बहुत ही कम है और मार्केट वैल्यू जमीन की ज्यादा है। जमीन अगर अधिग्रहण करनी ही पड़ी तो मार्केट वैल्यू की जंत्री का एक नियम बनाकर इन किसानों की जमीन ली जाए ऐसा मेरा आपसे अनुरोध है।

जिस जमीन पर मकान हैं, ट्यूबवैल हैं, पाइपलाइन आदि सिंचाई की सुविधा है, झाड़, पौधे या बागवानी की जमीन है उस जमीन का सर्वे करके मुआवजे में भी इन चीजों का समावेश होना चाहिए।

जमीन अगर 2010 में अधिग्रहण होती है तो उसका मुआवजा भी किसानों को 2010 में ही मिलना चाहिए। पर्यावरण और बाकी बचे हुए

किसानों को उसका नुकसान न हो उसका भी ध्यान रखा जाए। जो बाकी जमीन बची है उसमें बरसाती पानी की निकासी की व्यवस्था, उसे खेतों तक पहुंचाने की व्यवस्था का सही ख्याल रखा जाए।

मेरे मतक्षेत्र पाटन बनासकाठा, मैसाना से गुजरने वाली रेल पटरी में जो जमीन जा रही है उससे पहले ओ.एन.जी.सी., नेशनल हाइवे, जी.एस.पी.एल. और कई कामों के लिए किसानों के अपनी जमीनें दी हैं। ओ.एन.जी.सी. ने ठीक मुआवजा दिया है।

मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि मेरे मतक्षेत्र पाटन, बनासकाठा और मैसाना के किसानों की जमीन ये रेल प्रोजेक्ट में अगर जाती है तो उसका मार्केट वैल्यू से मुआवजा देना चाहिए। किसानों का रिवेन्यू रिकॉर्ड आज से ही सही करवाना चाहिए। जो किसान की जमीन जाती है उसके नक्शे किसान को पहले से दिए जाने चाहिए। यह सब करने के बाद अगर भूमि ग्रहण होता है तो शायद किसान जमीन देने के लिए राजी होगा। किसान से जबरन कम भाव में जमीन लेने से वहां किसान भड़क उठेगा। नियम व कानून की समस्या खड़ी होगी और किसान आंदोलित होकर सरकार के सामने खड़ा हो जाएगा। इसीलिए, मेरा आपके द्वारा सरकार से अनुरोध है कि मार्केट वैल्यू दे कि किसान की जमीन ली जाए।

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Please sit down.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please do not record.

(Interruptions) अरे *

MR. CHAIRMAN: It is not going on record now.

Now, I call Shrimathi Supriya Sule to speak.

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak.

Sir, I stand here on behalf of my Party in support of the Supplementary Demands put forward by the Railway Minister.

I would like to compliment the hon. Railway Minister for all that she has done for our State and also for our various States in the country in her last Budget.

This Supplementary Demands for Grants (Railways) is for an additional requirement of Rs.731,30.60 lakh, which the Ministry has asked for new services and projects, and we totally stand here in support of that.

The great projects which she has taken is manning of unmanned level crossings, which is a top priority, which, I think, is totally complimentary to the Ministry, and also unreserved ticketing systems at various Post Offices.

I would personally like to thank the Railway Ministry for the doubling of Daund-Gulbarga railway line that they have done specifically for my constituency; electrification of Pune-Guntakal railway line; and strengthening of the entire Golden Quadrilateral, which is, Mumbai-Pune-Daund-Wadi-Guntakal-Chennai. I think, the electrification of that also is proposed in this.

This include the salaries and allowances of the staff welfare, repairs, various ROBs, RUBs as well as the most advanced technology which they have done, and when most of the Members of Parliament contact the Railway Minister, she is talking to various General Managers. I think, the video conferencing facility which has been taken in by the Railway Ministry is really going to save a lot of time.

As we go along all these accolades of the Railway Ministry, I would just like to flag a few points to the Railway Minister.

Sir, the largest number of people from Mumbai uses the railway services. About 1,10,00,000 people use the railway services daily. Out of which, 70 lakh people from Mumbai use the railway services.

I think, it is time that the Railway is absolutely the lifeline of the Mumbai Railway systems. Yes, there are a lot of trains. It

comes at a cost which is unbelievably cheap. We appreciate for the intervention and the thoughts of the common man which the Railway Ministry does. But what we need to put is looking after the security of every traveller who takes the train everyday. There are a lot of problems with platforms, sanitation, drinking water and security.

The biggest challenge with the Railways we have is the problem of Police. In Mumbai, always there seems to be a communication gap between the Railway Police and the Home Department of Maharashtra. About 70 lakh travellers use this lifeline everyday. Always there will be a problem of accidents. Sir, you will be surprised, and the entire House will be surprised to know that about 4,500 people die every year in Mumbai suburban train accidents. That comes to about 10 to 14 people die everyday in accidents. There could be a chance that these are even trespassers. I am not saying that these accidents are all genuine accidents because of the Railways in the local trains in Mumbai. I think, it is quite alarming. I would like to make an appeal to the Railway Ministry to find some solution to this problem. In the past, they have made interventions by putting some sort of dividers so that people do not cross. I would appeal to the Railway Ministry to find a solution to this. And whoever's fault it is, probably the people who come from various parts of this country and stay in Mumbai use this service do not know what speed the entire service works. So, I would appeal to the Railway Ministry to put safety at the top priority, not just for Mumbai but for the entire Railways. Also the entire infrastructure should be the top priority.

As my colleague from Orissa has said, a commitment was made that the Thane Railway Station would be developed at the international standard. This was the commitment made by the Railway Minister in the Budget. I flag this point that the survey, the cost and the design for this should be worked out as soon as possible.

One more point is about ROBs and RUBs. It is something that the Railway Ministry always talks about. I would appeal to the Railway Ministry to stop all these level crossings, look at ROBs, and have a time-bound programme for all ROBs/RUBs so that all these poor people all over the country will have this good infrastructure.

I represent Baramati. As my colleague, Shri Wankhade has said, all the Members from Maharashtra went to the Railway Ministry, and they have been extremely good to us. So, I would appeal to the hon. Railway Minister to be always supportive to Maharashtra, which contributes maximum revenue to the finances of the Railways.

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

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, I am told that the hon. Railway Minister will give her reply at 1545 hours. So, I would request the hon. Members to be very brief.

Also I would like to make a request to the hon. Members that those who want to lay their written speech, they can lay their speech on the Table of the House.

Now, Shri O.S. Manian.

SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI): Mr. Chairman, Sir, I rise to participate in the discussion on the Supplementary Demands for Grants on Railways presented by the Union Minister of Railways for the year 2010-11.

In Tamil Nadu, the length of the meter gauge is very high when comparing with other parts of the country. I would appeal that concerted action should be taken by the Railway Ministry to convert the entire meter gauge into broad gauge. Needless to say that poor allocation for safety works will cost precious human lives. Accidents at unmanned level crossings have become a regular affair. This puts the rail travel safety and road travel safety to great risk. I would appeal to the hon. Minister to increase the allocation.

An announcement for modernization of the Railway Stations into the world-class and Adarsh level has been made in the Budget. A minimum number of stations have been identified. Kumbakonam and Mayiladuthurai railway stations may be included in the proposed list of Adarsh stations.

Chennai Egmore – Chennai Central linking project was inaugurated in the year 2003 by the then Minister of State for Railways. There is increasing doubt in the minds of the people whether this scheme has been dropped. I categorically urge the Minister to tell us whether this scheme has been dropped or not.

The main and chord line from Chennai to Kanyakumari *via* Trichy and Madurai should be made double line and the electrification must be done.

East coast link between Kanyakumari and Chennai *via* Valliyur, Radhapuram, Kudankulam, Udangudi, Tiruchendur, Tuticorin, Sayalkudi, Ramanathapuram, Pattukottai, Nagapattinam, Cuddalore, Pudducherry, Marakkanam, Mahabalipuram

and Thiruvannamiyur may be laid for pollution free quick travel.

Sir, there are five new lines which are under construction, namely, Salem-Karur, Tindivanam-Nagari, Athipattu-Puthur, Erode-Palani and Tindivanam-Thiruvannamalai. I would request the hon. Railway Minister to allocate sufficient funds for completion of these lines.

Similarly, Tirupathi-Madurai Express *via* Mayiladuthurai is being operated twice a week. It was being operated as daily train when it was metre gauge. Now, the route has been converted into broad gauge. I would, therefore, request the hon. Railway Minister to issue orders to operate the above train on daily basis as was being done in the past. The train is having stoppages at Thanjavur and then at Chidambaram. But there are two more railway junctions in between Thanjavur and Chidambaram, namely, Mayiladuthurai and Kumbakonam. A lot of pilgrims of all religions from those places are leaving for Tirupathi. But they are finding it very difficult without proper facilities. I, on behalf of the people of my Constituency, would request the hon. Minister to have stoppages of the above train at Kumbakonam and Mayiladuthurai.

Sir, there has been a long pending demand from the local people for early completion of Salem-Karur broad gauge line, which is a lifeline of the people. Our party leader, Dr. Thambidurai had written a letter to the hon. Railway Minister in this regard and she promised to look into it favourably. I take this opportunity to request her again to allocate more funds for this project so that it is completed early.

The present rail line in between Tiruvarur and Karaikudi is metre gauge line. For converting it to broad gauge line, I would request that funds should be allocated.

A new railway line should be ordered in between Madurai and Trichi *via* Viralimalai; and Karaikal to Mayiladuthurai *via* Poraiyar. Steps should be taken to provide safety and security for the passengers.

Sir, many stations in the rural areas in the country lack basic amenities like drinking water, clean toilets and hygienic refreshment stalls. Many stations have small platforms that do not accommodate all the coaches of trains. Many coaches of trains are far away from the platforms causing great inconvenience to passengers while boarding and alighting. The platforms in the railway stations at Mailaduthurai, Kumbakonam, Nagapattinam, Kanyakumari and Nagercoil are to be extended further. I would request that funds may be allocated for the extension of all such platforms in the current Budget itself.

I would request the hon. Railway Minister to sanction a new railway line between Kumbakonam and Virudhachalam *via* Jayankondam and Andimadam; and also a new line between Dindigul to Sabarimala may be constructed. I would request the hon. Minister to kindly introduce a new train from New Delhi to Velankann, which is a great pilgrim centre where pilgrims from all over the country irrespective of religion assemble. The new train was introduced from Chennai to Tiruchendur is presently *via* Madurai and Mailaduthurai. It should be allowed to be operated in the same line without any change.

Thirisoolam Railway Station is situated opposite to Meenambakkam Airport at Chennai. People who are coming from several parts of Tamil Nadu have to alight at Tambaram to reach the Chennai Airport. They have to take auto rickshaws or taxis to reach the airport. It creates a great problem for them. So, to facilitate those passengers, I would request the hon. Railway Minister to order for stoppage of all express trains passing through Thirisoolam at Thirisoolam to enable them to reach the airport.

The formation of new railway line in between Nagapattinam and Velankanni is completed. In view of the festival of Velankanni, which starts from 29th August, 2010, I would request the hon. Railway Minister for early inauguration of the railway line on or before 29th August, 2010.

MR CHAIRMAN : Hon. Member, please sit down. One hon. Member from your party has already spoken. We are allowing one Member from each party. Please cooperate.

...(Interruptions)

***SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI (VIZIANAGARAM):** I support Supplementary Demands for Grants – 2010-11. Railways are doing wonderful job in carrying passengers and goods across the country. Railways are also extending financial support to the Delhi Commonwealth Games, 2010. I thank the hon. Railway Minister for concentrating on doubling of lines, electrification and undertaking survey of new lines. If works on these are completed in a time bound manner, then, it would help the people. Railways would earn more revenue and thereby contribute to the growth of the GDP.

So far as my Vizianagaram Parliamentary Constituency is concerned, I have few points to bring to the notice of the hon. Railway Minister for her favourable consideration.

The ROBs at Bheemasingi Railway KM 831/3 and Bobbili Rly LC.413/12 though sanctioned, the modified GAD is awaited from the Railway authorities.

Similarly, the ROB at Pedamanapuram NH-43 though sanctioned, the work is yet to begin. I would request the Railway Minister to announce the tentative date of completion.

I would request the Railway Minister to sanction the Foot Over Bridges at VT Agraharam of Vizianagaram and at Cheepurupalli Railway Station.

As a request for Railway siding at market yard Vizianagaram is long pending, I request the Railway Minister to look into the matter and expedite it.

I have also a request to the hon. Railway Minister to include Vizianagaram in the list of Railway Stations to construct multi-functional complexes as it is a busy tri-junction, district headquarters, historical place, pilgrimage and tourist centres. Needless to say sufficient land is also available for development. One more thing I would like to add here. There is sufficient land available with the Railways. Vizianagaram is one of the most backward districts in the country. I would request the hon. Railway Minister to set up an ancillary unit like locomotive shed as it would provide employment opportunities to the people.

Under public-private partnership, a cold storage facility was to be developed at Vizianagaram market yard. More than 20 acres of land is available at Vizianagaram market yard near railway line. Please provide railway siding near market yard; and sanction cold storage under public-private partnership mode.

You were kind enough to announce *adarsh* station in respect of Bobbili. I request the hon. Railway Minister to allocate sufficient funds for the completion in a time bound manner.

A survey has been ordered for Vizianagaram to Palasa *via* Rajam. But the work is yet to begin. I request the Railways to set a time frame for this.

Regarding electrification of the Vizianagaram to Raipur *via* Raigada route has been sanctioned. Though the work has started and now I understand that the work has been suspended. I do not know the reasons. People are agitated. May I request the Railway Minister to order resumption of the work and complete it at the earliest?

As you know, Madam, there are five to six jute mills in Vizianagaram district. They get orders to supply jute bags from various parts of the country through Jute Corporation of India, Kolkata. Jute mills require limited rakes, but Railways say that the Jute mills have to take the entire rates. I would request the Railway Minister to amend the rule and provide the Jute mills required rakes only. If they do not supply orders to the parties in time, they will not be able to get payment in time as they have to pay salaries to the workers. If there is delay in payment of salaries to the workers, they get agitated. All these are inter-linked. I request the Railway Minister to agree to the request of the jute mills.

I have another genuine request. This regarding conversion from Gangmen to Licensed Porters. Thousands of Licensed Porters were promoted to Gangmen by an order from the Ministry. But some Gangmen are posted in remote areas and they are finding it difficult to cope with the work. Some Gangmen want to revert back to Licensed Porters and come back to their original places. I request the hon. Railway Minister to consider their request on priority.

The time taken by the Integral Coach Factories to manufacture wagons or coaches is very long in various parts of the country. The Ministry has to look into this and speed up rolling out of wagons and coaches.

I would also request the hon. Railway Minister to take necessary steps to stop the following trains at various places in my Parliamentary Constituency for the convenience of my constituents:

Stoppage of trains at Vizianagaram Railway Station

2841/2842 – Coromandal Express

2662/2664 – Howrah-Tirupati Superfast bi-weekly

Stoppage of trains at Cheepurupalli

Konark Express

Visakha Express at G. Sigadam (Srikakulam District)

Finally my demand is extension of trains. Extension of the Visakhapatnam-Nizamuddin, Nizamuddin-Vishakhapatnam No. 2807 and 2808 train up to Vizianagaram as several passengers from Vizianagaram are undergoing a lot of suffering to catch the said train at Visakhapatnam Railway Station which is 50 Kms away from Vizianagaram.

I also request the Railway Minister to provide new trains, for example, Intercity Express from Visakhapatnam to Bhubaneswar via Parlakimundi (metre gauge line now converted to Broad gauge). Similarly, Intercity Express from Vizianagaram to Vijayawada may be considered for the convenience of the people.

I would request the Railway Minister to clarify the points raised by me during her reply to the debate. Somehow, if she does not have the time, she can send me written replies later on.

Collisions of Railway trains are happening regularly in our country. Some say it is man made. And many feel that the faulty or improper functioning of the signaling system is the major reasons for trains' collisions. I request the Railway Minister to streamline the signal system so as to avoid the loss of precious human lives and national property.

* SHRI A. SAMPATH (ATTINGAL): I may be permitted to lay this speech on the table of the House with regard to Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2010.

The State of Kerala has been demanding for the establishment of a Peninsular Railway Zone as well as a coach repairing workshop at Thiruvananthapuram, the capital of Kerala. Railway have vacant land at Kadakkavoor in Attingal for a coach repairing workshop.

We need more Kerala bound trains and more holiday specials. The demand for ROBs have not been given with due importance. I demand again for the construction of an ROB at Chirayinkeezhu, near the famous Devi temple, also the birth place of famous (late) Cine State Shri Prem Nazir, Railways should not compromise with safety of the people. All existing vacancies should be filled up immediately and the work load of the hospitals, station masters etc. should be reduced. The reports of the Railway Standing Committee is awaiting implementation.

All level crossing shall become manned and we must reach a point of zero accident prone. It is for the people and not for bureaucracy.

I wonder why even after one year of the inception of XV Lok Sabha, the zonal and divisional level consultative committees have not been reconstituted and met. No communication have come to M.P.s so far.

The catering standard should be ensured and the privatization is unnecessary and unwarranted. The Railway canteens can be entrusted to the SHGs or "Kudmbarseri" at on experimental basis.

I hope the Railway Ministry will show a national prospective in the future and safety will be prime concern.

*श्री मधुसूदन यादव (राजनंदगांव): रेल बजट के अनुपूरक अनुदान मांगों पर संसद में चर्चा चल रही है। हाल ही में भारत के विभिन्न क्षेत्रों में रेल दुर्घटनाएं हुई इससे रेल मंत्रालय ने कोई सीख नहीं ली है। अनुदान मांगों में रेलवे की सुरक्षा व दुर्घटनाएं रोकने के लिए कोई विशेष प्रावधान नहीं रखे गए हैं।

रेल बजट आने के बाद छत्तीसगढ़ की जनता को घोर निराशा हुई थी। माननीय मंत्री जी का छत्तीसगढ़ के सांसदों के द्वारा ध्यान आकृष्ट कराया गया था। अनुपूरक अनुदान मांग में भी छत्तीसगढ़ की घोर उपेक्षा की गई है। रेलवे के माध्यम से जो मेडिकल सुविधाएं पिछले बजट में प्रस्तावित की गयी थी इसमें छत्तीसगढ़ को छोड़ दिया गया था, इसे शामिल किया जाए।

छत्तीसगढ़ के डोंगरगढ़ का धार्मिक महत्व है। यहां पूर्व में लोकोशैड था वर्तमान में यहां यात्री गाड़ियों का रखरखाव की सुविधाओं का निर्माण किया जाये ताकि रेलवे की यह नीति जिसमें यह तय किया गया है कि स्टेशनों पर रैक के मेंटेंस के लिए अधिकतम 8 घंटे का समय निर्धारित कर ट्रेनों के गंतव्य बढ़ाया गया है।

मेरी मांग है कि डोंगरगढ़ स्टेशन पर यात्री गाड़ी वॉशिंग लाइन एवं मेंटेंस की सुविधा स्वीकृत की जाये इससे दुर्ग स्टेशन पर दबाव कम होगा और भविष्य में यहां से नई गाड़ियां चलाई जा सकेंगी तथा वर्तमान में दुर्ग से अधिक समय तक खड़ी रहने वाली गाड़ियों को डोंगरगढ़ तक चलाई जा सकती है जिससे एक प्रमुख जिला मुख्यालय राजनांदगांव भी जुड़ सकेगा।

SHRI NAMA NAGESWARA RAO (KHAMMAM): Mr. Chairman, Sir, while supporting the Supplementary Demands for Grants (Railways), I would like to make certain points.

The South-Central Railway covers the entire Andhra Pradesh. There are 21 existing projects there. But what is going on? Of these 21 projects, the total cost is Rs. 9000 crore.

9,000 करोड़ में से केवल 670 करोड़ पिछले बजट में दिया गया था इस कारण प्रोजेक्ट को पूरा करने में बहुत समय लगेगा। पिछले बजट में 14 नए प्रोजेक्ट्स दिए गए थे, हमारी कांस्टीट्यूट्री, खम्माम में 14 प्रोजेक्ट्स में से 5 को प्रपोज किया है। I want to request the hon. Railway Minister that Bhadrachalam to Kowur is one of the important railway lines. यह खम्माम डिस्ट्रिक्ट के बैकवर्ड एरिया में है। Out of five railway lines, which were sanctioned in Khammam District, हम इमीडिएटली भद्राचलम-कौवूर रेल लाइन के लिए मांग कर रहे हैं। हाउस में हम तीन बार रिक्वेस्ट कर चुके हैं। It is because Khammam is the backward area and moreover, it is one of the extremist affected areas out of the 33 districts identified. In that, Khammam is also there. Infrastructure development is required there. I want to request this as a special case. First, it is a backward area. इस प्रोजेक्ट के बारे में पिछले 40 साल से बोल रहे हैं। इस प्रोजेक्ट को इमीडिएटली लिया जाए। Already, the Andhra Pradesh Chief Minister has already written a letter to the Railways that he will contribute 50 per cent of the contribution, and I want to request the Minister that immediately

इसके बारे में आंध्र प्रदेश सरकार से मीटिंग करने की जरूरत है। सिंगरैनी कोलेरिस का कुछ कंटीब्यूशन रेलवे लाइन के लिए दिया है, हमारी मांग है कि काल करके सार्ट आउट करके टेक अप किया जाए। इस के साथ आंध्र प्रदेश की जितनी भी रेल लाइन सेंक्शन की गई हैं, इसके लिए फंड्स एलोकेट होना चाहिए। रिसेंटली रेलों के बहुत एक्सीडेंट हो रहे हैं, इसे कंट्रोल करने के लिए सेफ्टी स्टैप्स इन्क्रीज करने की जरूरत है। इसके साथ मैं कहना चाहता हूँ कि आदिलाबाद डिस्ट्रिक्ट में भी कुछ प्रोजेक्ट्स हैं, उन्हें भी कवर करने की हमारी डिमांड है।

With these words, we are supporting the Supplementary Demands for Grants of the Railways.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Please help me. Please help the Chair. There is no time. You can lay your speech here on the Table of the House.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please help the Chair. Please go back to your seat.

श्री रामकिशन (चन्दौली): मैं अपना लिखित भाषण वर्ष 2010-11 के रेलवे अनुदान के पूरक बजट में देते हुए कहना चाहता हूँ कि रेलवे का सबसे बड़ा रेल परिचालन का स्थान मुगल सराय मंडल है। परन्तु खेद है कि इस पूरक बजट में इस मंडल के विकास के लिए बजटीय प्रावधान नहीं किया गया है। यहां से देश के कोने-कोने में रेलवे की गाड़ियां आती जाती हैं, इनकी संख्या बहुत बड़ी है, परन्तु इनके विकास का ध्यान नहीं दिया गया है। इस मुगल सराय स्टेशन पर देश-विदेश के यात्री बड़ी मात्रा में आते जाते हैं। यहां बड़ी संख्या में रेल मालगाड़ियों का परिचालन होता है। इस अनुदान की पूरक मांग के अवसर पर माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि रेलवे की एक ट्रैक मुगल सराय, छितमपुर, घरना, गोवरिया, चंदोसी के किसानों की जमीन रेलवे ट्रैक बनाने के लिए ली गई परन्तु आज तक यहां के किसानों को मुआवजा तथा नौकरी नहीं दिया गया है। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि यहां के किसानों को उनकी जमीन के बदले मुआवजा तथा नौकरी देने का काम करे। सैयदराजा रेलवे स्टेशन के बाद रेलवे की खाली पड़ी जमीन पर एक रेलवे कारखाना खोलने का आदेश देने की कृपा करें। जनपद मुख्यालय पर मुगलसराय लाइन पर एक ऊपरी पुल का निर्माण कराने का काम करें। राज्य सरकार बार बार यह कहती है कि मैंने प्रस्ताव भेजा है पर रेलवे काम के लिए आदेश नहीं दे रहा है। कृपया बतायें कि राज्य ने कोई प्रस्ताव भेजा है या नहीं?

मुगलसराय रेलवे मंडल में बड़ी संख्या में रेल कर्मचारी व अधिकारी रेलवे की कालोनियों में रहते हैं। यहां पानी निकासी की गंभीर समस्या है। सफाई आदि नहीं होती है। जर्जर सड़क और नालियां हैं। पानी कालोनी में भर जाता है। कोई अधिकारी ध्यान नहीं देता है। मानसरोवर तालाब पर प्रतिवर्ष धार्मिक कार्यों हेतु हजारों लोग उपस्थित होते रहते हैं, इसका सुन्दरीकरण कराया जाये। मुगलसराय स्टेशन का सुन्दरीकरण कराया जाये तथा रेलवे के यात्रियों की सुविधा के लिए अतिरिक्त यात्री विश्राम कक्ष का निर्माण कराया जाये क्योंकि यहां पर सांसद, विधायक आदि भी रहते हैं, यात्रियों को इनके रहने से परेशानी होती है।

* Speech was laid on the Table

मुगलसराय से मुगल सराय गया हावड़ा रेलवे लाइन पर एक लोकल ट्रेन चलाई जाये ताकि जनपद मुख्यालय पर जनपद वासियों को आने जाने की सुविधा मिल सके। वाराणसी से लखनऊ तक वरूणा एक्सप्रेस सवारी गाड़ी को मुगल सराय रेलवे स्टेशन से चलाया जाये। रेलवे मंडल मुगल सराय के अंतर्गत कई मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे का आधुनिक फाटक बनाया जाये जिनमें आये दिन हो रही ट्रेन दुर्घटनाओं को रोका जा सके। जान-माल की क्षति रोकी जा सके।

महोदय, हमारा क्षेत्र बहुत ही पिछड़ा है। यहां रेलवे लाइन के लिए किसानों की बार बार जमीनें ली जाती हैं। आज भी रेलवे लाइन के लिए रेलवे कारिडोर योजना के लिए जमीन ली जा रही है। किसानों में आक्रोश है। आंदोलन हो रहा है। कृपया किसानों की जमीन न ली जाये, नहीं तो सिंगूर नदी गाम बन जायेगा।

महोदय, अंत में मैं से रेल मंत्री ममता दीदी से निवेदन करूंगा कि मुगल सराय रेलवे मंडल के अंतर्गत के क्षेत्र के सम्पूर्ण विकास हेतु रेलवे के अधिकारी को आवश्यक दिशा निर्देश देने का काम करें। रेल दुर्घटनाओं पर रोक लगायें। जनता, यात्रियों के भय को खत्म करें। लूट-छिनौती की घटनाओं को रोकें। जहरखुरानी आदि पर रोक लगाई जाये।

***SHRI SUKHDEV SINGH (FATEHGARH SAHIB):** I am thankful to you for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants on Railways. Sir, I want to inform the House, through you, under the dynamic leadership of Hon'ble Prime Minister of India and Chairperson of UPA, India is going to become No. 1 country of the world. Sir, I want to inform the Hon'ble Railways Minister, through you, regarding some long pending demands of the people of my constituency as follows.

1. SIRHIND City is the historically importance city of the India. So, world class station construct at SIRHIND.
2. All express and Superfast trains must be halted at SIRHIND junctions.
3. My long pending demand regarding ROB at Sahnewal, Ludhiana.
4. My long pending demand regarding ROB at DORAHA and AHMEDGARH.
5. URB at Mandi Gobindgarh is very slowly so please request for speedy completion.
6. Lastly, Hon'ble Speaker, I thank for giving opportunity to submit the speech and finally again I support the Supplementary demands.

***SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD):** I would like to express my views on the Supplementary Demands for Railway for the year 2010-11. We have discussed Railway Budget in detail. This discussion is confined to the additional expenditure incurred by the Railway after passing the Budget.

Railway is a biggest public undertaking in our country. There were about 18 lakh workers in the Railway. Now, the total strength is reduced to 13 lakh. In the recent reply in the Lok Sabha it is stated that there are about 92 thousand vacancies in the Railway Department. It really affects the safety and smooth functioning of Railway. So, Government should take immediate steps to fill these vacancies.

Railway has decided to go for public-private participation in 16 sectors. I would like to request the Government that this move should not endanger the public character of the Indian Railway because Indian Railway is the symbol of public support.

I would like to place before you some of the long pending demands of the State of Kerala:-

- (1) Though Palakkad Coach Factory was announced in the Budget, the function is not yet started. Government of Kerala has already given sufficient land. So, I request to take necessary steps to start the factory immediately.
- (2) Kanhangad-Panathur-Kaniyoor Railway survey is announced in the Budget. But, no survey work is started in Panathur Kaniyoor. So, please take immediate steps to start the survey.
- (3) The many of the boggies coming to the State are old especially the long distance train. It is difficult for the passengers to travel. So, new boggies should be allotted and more coaches should be included in the long distance train.

- (4) We have been demanding new stoppages for long distance trains at least in the district headquarters. Stoppages should be given to Rajdhani and Sampark Kranti Express to the district headquarters. I request to give stoppages to Rajdhani Express at Kasargod, Thalassery and Alleppey.
- (5) We have been demanding the extension of Train No. 619, 622 Kozhikode-Kannur Passenger train to Mangalore because there is no train in between 9 AM and 3 PM in this route. Steps may be taken by the Ministry.
- (6) In the Monsoon season every year, it is difficult to travel through Konkan routes. There are cancellation of trains days together in this route. There should be some alternative measures.
- (7) The train accidents are increasing. There are number of incidents of theft and robbery in the trains. So, the steps should be taken for the safety of the passengers and to fill up all the vacant posts and also deploy more police personnel in the Railway stations and trains. Railway should take a time bound programme to give adequate
- (8) The Rajdhani and Sampark Kranti Express should be made daily.

* SHRI A. GANESHAMURTHI (ERODE): I would like to put forth my views, suggestions while participating in the discussion on the Supplementary Demands for Railways for the year 2010-11.

At the outset, I would like to point out that many of the announcements made in this year's Railway Budget have not been translated into action as yet.

While participating in the discussion on this year's Railway Budget, I expressed my thanks to the Railway Minister for conceding to my request made in my letter addressed to her earlier. But the MEMU announced to be operated between Erode and Coimbatore has not been introduced. Multi-purpose commercial complex that was announced has not been taken up. The announcement regarding upgradation of Erode Railway Hospital has not been implemented. Erode Sastri Nagar Railway Over Bridge works have also not started. All these announcements remain as mere announcements. I urge upon the Minister of Railways to implement them at the earliest.

In the last Budget it was announced that the Railways will go in for establishing 50 Kendriya Vidyalayas in collaboration with Human Resources Development Ministry. I made a request at that point of time that the Railway School functioning in Erode must be converted to a Kendriya Vidyalaya.

In Erode Parliamentary Constituency, Namakkal Town and its surroundings have got 22 Engineering Colleges, 2 Medical Colleges, 15 Para Medical Institutions, 32 Science and Arts Colleges and 18 Polytechnics. But we do not have adequate number of feeder schools with CBSE syllabus. Hence it is necessary to establish at the earliest a Kendriya Vidyalaya in Erode at the best of Railways. I request the hon. Railway Minister to give shape to this demand at least from the ensuing academic year.

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

The newly announced but yet to be operated MEMU service from Katpadi to Salem must be extended upto Erode. You may also extend upto Erode, 879/880, 883/884 Chennai-Salem Express Trains, 6344/6345 Amirtha Express running between Thiruvananthapuram and Palakkad, 573/574 Bengaluru-Salem Passenger Train.

The platform extension work carried out in Kodumudi Station has led to the closure of the level crossing there. Hence I urge upon the Minister to construct an Over Bridge there. About this, I have been writing to both the hon. Minister of Railways and the Minister of State Shri Ahmed and I also took it up personally when Shri Ahmed came to Kodumudi Railway Station. The public gathered there also gave a representation to the Minister in this regard. I have also been taking up this consecutively in the last two years while participating in the discussion on the Railway Budget.

I request the Minister to provide a stoppage at Erode to the new train between Coimbatore and Tirupati. Mettupalayam-Coimbatore Passenger Train which is being run on a trial basis must be made a regular train.

Villupuram-Katpadi gauge conversion work is almost over. But still train service has not been introduced. Hence I urge upon the Railways to operate broad gauge trains in that section. Train No. 2867/2868 Howrah-Puducherry and the Bi-Weekly Train between Madurai and Tirupati must have a stoppage at Tiruvannamalai. I request the Minister to look into this demand.

I welcome the move by the Railways to take back the responsibility of extending catering service in the running trains upon itself taking it over from IRCTC. I appreciate the positive response from the Railways to the complaints made by the railway passengers about the quality of food supplied to them in the running trains.

There are many complaints against the pick-up food which are also served late due to late running of trains. Same kind of food cannot be served to passengers after collecting the food from Base Kitchens. Hence, I urge upon the Railways to cook and serve food in the trains itself. Currently, there is a scarcity for Pantry Cars. I wish this grievance is redressed.

Recently, we learnt from the newspapers that sabotage works by way of removing the fish plates from railway tracks were found in Tamil Nadu at least in two places. We do not know about the investigations and bringing to book the culprits behind them. We do not know till now who were the miscreants behind it. We also do not know what action was taken against them. There should be a transparent inquiry to bring to light the truth, explaining to the public what was behind such incidents. I request, through this august House, the hon. Railway Minister to take necessary steps in this regard.

श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर): महोदय, रेल मंत्रालय द्वारा आवश्यक खर्चों को देखते हुए अनुदान की पूरक मांगे पेश की गई हैं। रेलवे व्यवसायिक भारत के साथ साथ सामाजिक भारत को भी अपना महत्वपूर्ण योगदान देती है। इसलिए इसे पास होना चाहिए परन्तु रेलवे द्वारा उत्तर प्रदेश के बरेली में एक कोच फैक्ट्री देकर बाकी क्षेत्रों की पूर्वोत्तर रेलवे की उपेक्षा की गई। पूर्व, पश्चिम, दक्षिण का काफी ख्याल किया गया एवं पूर्वोत्तर रेलवे की लखनऊ गोरखपुर बरौनी जो एक महत्वपूर्ण मार्ग है, जिसमें मात्र 42 कि०मी० गोरखपुर छवनी से भटनी खंड को अनुपूरक बजट में शामिल किया गया है। इस खंड की पटरियां जी.एफ.एन. लाईन के नीचे रेल फुट पर बुरी तरह जंक ग्रस्त हो गई हैं। कई स्थानों पर इनकी मोटाई केवल 5 मि.मी. रह गई है, जिसके कारण पटरियों में दरों के 31 मामले सामने आये जंग लगने से पटरियों पर गड्ढे भी दिखे हैं। परिणामतः कई बार इस मार्ग पर ट्रेन संचालन रोकना पड़ा है। इस कार्य को 29.46.6 लाख रुपये की अनुमानित लागत पर शुरू करने का प्रस्ताव है जबकि इस पूरी रेल खंड का कार्य बहुत आवश्यक है।

महोदय, खुले समपार जिन पर गेट लगाना नितान्त आवश्यक है, जिसके कारण आये दिन भीषण दुर्घटनायें हो रही हैं। ट्रेनें खुले समपारों के वजह से कभी रेल मजदूर, आम जनता, ट्रैक्टर ट्राली, ट्रक, छोटी-बड़ी गाड़ियां एवं रोलर से भी टकराने की घटना हुई है। रेल बजट में पूरे देश में 300 समपारों को बनाने का लक्ष्य रखा गया जबकि समपारों का निर्माण शत प्रतिशत होना चाहिए। पूर्वोत्तर रेलवे में मेरे संसदीय क्षेत्र के जनपद बलिया से छपरा रेल मार्ग में छितौनी, गाय घाट, त्रिकालपुर, गोरखपुर भटनी, सिवान रेल मार्ग पर नोनापार, बनकटा, इगुरी ढाला तथा भटनी वाराणसी रेल मार्ग पर निगहुआ ढाला, औराड़, सतुहारी, गोविन्दपुर, ससयण्ड कलां, विराज माल, अनुआपार चरो चकरा, खडेसर आदि समपारों की निर्माण नितान्त आवश्यक है। भटनी वाराणसी रेल मार्ग का दोहरीकरण व विद्युत लाइन बिछाने एवं बेथ्रा रोड बकुलहा नवीन रेल मार्ग आदि अविकसित क्षेत्रों के विकास हेतु सर्वे भी कराये गये परन्तु अनुपूरक बजट में इन परियोजनाओं को उपेक्षित करना दुर्भाग्यपूर्ण है। राष्ट्रमंडल खेलों के संसाधन हेतु 100 करोड़ रूपयों का प्रावधान किया गया है। परन्तु लाखों - करोड़ों में बनने वाले हमारे क्षेत्र की योजनाओं को अनुपूरक मांग में शामिल किया जाये तो पूर्वोत्तर रेलवे के करोड़ों के आय देने वाले स्टेशन बेलथरा रोड, सलेमपुर तथा देवरिया सदर पर प्रतिकालय नहीं है, इसे भी अनुपूरक मांग में सम्मिलित करना चाहिए। साथ ही रेलवे की आय में वृद्धि के लिए महत्वपूर्ण स्टेशनों पर कुछ ट्रेनों के ठहराव की आवश्यकता है। जन सुविधा एवं आय वृद्धि को ध्यान में रखते हुए पूर्वोत्तर रेलवे के बेलथरा रोड स्टेशन पर बापू धाम एक्सप्रेस एवं रेवती स्टेशन पर

* Speech was laid on the Table

सियालदाह एक्सप्रेस, सद्दावना एक्सप्रेस, सारनाथ एक्सप्रेस तथा भाटपार स्टेशन पर जनसेवा एक्सप्रेस, गोदान एक्सप्रेस, आमपाली एक्सप्रेस का ठहराव नितान्त आवश्यक है। डाउन लिच्छवी एक्सप्रेस का ठहराव लार रोड स्टेशन पर होना चाहिए। यात्री सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए ट्रेनों में पैंटी कार न होने से यात्री जहरखुरानी के शिकार हो रहे हैं। इसलिए लम्बी दूरी की ट्रेनों जैसे - गोरखधाम

एक्सप्रेस एवं गोरखपुर-लोकमान्य तिलक (दादर एक्सप्रेस) में पेंटी कार हेतु अनुपूरक बजट में व्यवस्था किया जाये। जनपद देवरिया के देवरिया ओवर ब्रिज व सलेमपुर ओवरब्रिज का निर्माण अविलम्ब पूरा कराया जाये।

श्री जगदानंद सिंह (बक्सर): सभापति महोदय, मैं संक्षेप में अपनी बात कहूंगा। माननीय मंत्री जी ने रेल मंत्रालय को ऊंचाई दी है। पूर्व रेल मंत्री आदरणीय लालू प्रसाद जी ने जहां रेल मंत्रालय को छोड़ा था, ममता जी इसे और आगे बढ़ा रही हैं। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ। मैं दो-तीन बातें अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूँ। बक्सर, जिला मुख्यालय का सबसे बड़ा स्टेशन है। मैं यहां से आता हूँ। उत्तर प्रदेश और बिहार के लोग यहीं से देश की यात्रा करते हैं। यह घोषणा के अनुसार मॉडल स्टेशन बनने वाला है लेकिन इसकी रफ्तार धीमी है, कार्य नहीं हो पा रहा है। हमारे इलाके में मोहनिया, कुदरा और सासाराम तीन-चार ओवर ब्रिज बन रहे हैं। इनकी रफ्तार बहुत धीमी है जिसके कारण लोगों को बहुत परेशानी हो रही है। स्टेट हाईवे बक्सर और भभुआ रोड पर चौसा में ओवर ब्रिज बनाने की बात हुई थी लेकिन इसकी शुरुआत नहीं हो पा रही है। भभुआ सदन के माननीय स्पीकर का इलाका है। लोग मोहनिया, भभुआ से बिहार की राजधानी पटना में जाते हैं। सासाराम आरा की लाइन तो बनी लेकिन इस पर मोहनिया से गाड़ी का परिचालन इसलिए नहीं हो रहा है कि मोहनिया में गाड़ी के ठहराव की व्यवस्था नहीं है जहां से इसे शुरू किया जा सके। मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि मोगासराय से गाड़ी चलाई जाए। यह गाड़ी मोहनिया, सासाराम, आरा होते हुए पटना जानी चाहिए। बिहार का यह ऐसा सुदूर इलाका है जो आज तक राजधानी से रेल द्वारा नहीं जुड़ पाया है। भभुआ, मोहनिया और आरा रेल की नई लाइन बिछने वाली है, माननीय स्पीकर साहिबा का भी इलाका है, हमारा भी इलाका है और शाहाबाद क्षेत्र का बहुत ही इंडीरियर इलाका है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि इसे रेल लाइन की तेजी से शुरुआत कर पूरा किया जाए। सासाराम से लेकर यदुनाथपुर की एक सुदूर इलाके में लाइन बनने वाली है, उग्रवाद प्रभावित इलाका है। माननीय लालू प्रसाद जी ने इसकी शुरुआत कराई थी कि उग्रवाद प्रभावी इलाके में शांति हो, लोगों को रोजगार मिले और उद्योग-धंधे खुलें।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि कम से कम से इस रेल लाइन की भी शुरुआत की जाए। इसके अलावा हमारे बिहार की जो रेल परियोजनाएं चल रही हैं, बिहार एक पिछड़ा इलाका है, क्षेत्रीय विषमता का शिकार है। रेल मंत्रालय वहां की रेल लाइनों और बड़े ब्रिजेज को, जो मेगा ब्रिजेज हैं, उन्हें शीघ्र पूरा करके बिहार को आगे ले जाने में सहयोग प्रदान करेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR):** I like to draw your kind attention in the context of environment, energy and land use efficiency that the railway renaissance is on the horizon of worldwide that appears little awareness of the overwhelming powers and potentials of railway system of BRIC countries. Railway in Brazil, Russia, India and China together command as much as 23% of the global rail network. 64% passenger traffic in terms of passenger kilometers and 56% of freight through put (tonne kilometer). Three of the BRIC railways Russia, China and India are once largest networks in addition to sector such as agriculture, energy, aircraft, engineers, outer space identified for cooperation among big countries. Railway promise a unique area of common interest. Chinese Railway (CR) is numero uno among world railway in terms of productivity, technology and expansion. India Railway (IR) though at present a large will perforce emerge as an highbred in infrastructure for the economy. Russian railway is busy getting into a fast forward mode to develop comprehensive logistic service and Brazil railway network work for higher volume of freight.

During the past 50 years, a new middle class has given emerging market producing a silent revolution that of a wealth creation of new aspirations. As American sociologist explains in a mind verse like radar picking up signals from far and near not like geographical point of view, how these developments are sustained and promoted growing infrastructural to a considerable extent by respective railway system rising expectations of industrial demand almost an exponential growth of railway freight. Prior to the dissolution of the Soviet Union, the Soviet Railway was the world's most intensively operated freight system. Its monolithic organization gradually failed out of line with the increasingly market driven Russian economy. Trans-Siberia railway along with its transitory rail networks, Russia's passengers' service are the world's fifth largest (after China, India and Japan are larger than France and Germany).

I like to draw the kind attention of the Honourable Minister whether she is aware of the fact that the China Government has already constructed the railway linking near to our Badrinath border and the Chinese Government also constructed beautiful roads linking to Mansarovar. Once upon a time, it was under the Indian Government. You would like to promote the bilateral relationship between country to country like China and Russia, I have nothing to comment but when the railway line is already touching the border whatever the proper information with the Government. It should be intimated to the august house immediately.

With policies of operation of the private freight terminal and special freight trains that can place the Railway Minister is looking and gaining 10% of freight and transportation market from the road operation of the next highways. Together the policies are expected to substantially boost freight traffic on the railways. The policies come in the wake up the railway increasingly losing market share to road operators in fact transporters. Repeated disruption in Naxal infested areas have affected the transportation of major commodities like Coal and Iron Ore.

Areas identified for possible education through public-private participation include development of world class Railway Stations, setting of for manufacture of locomotive coaches and special freight trains, investment in port and other connectivity works, private freight terminals and automobiles and ancillary hubs, bottling plants for clean drinking water and upgradation of some railway stations have not done. You have very boldly declared to upgrade fast world class stations to Bhubaneswar and Puri. So far, the works are not in progress. Then what you did after sanctioning 120 crores only in favour of Bolangir, the only railway line linking to Western and Eastern Orissa. It goes through the tribal, *adivasi*, *harijan*, *girijan* areas consisting of 10 major districts under KBK also. We need about 1200 crores and you have sanctioned only 120 crores after my repeated requests. The sanctioned money is not properly utilized and every year lapses. So, tell me truthfully how many years these projects would be taken for completion? How far you have surveyed the railway link direct to Konark to promote the world heritage? For the great Car Festival people are visiting more than 20 lakhs to Puri – the largest world gathering, but the double line from Khurda to Puri has not been started yet. This double line sanctioned money should be initiated for immediate expenditure.

What about your commitment to promote East Coast Zone. The land which comes under East Coast Zone should have started immediately as per your commitment. I am grateful after my request you have sanctioned the over bridge of Beer Surendra Sai Nagar, Satyanagar and Sahityanagar Overbridge, Pokhariput overbridge and Sitaram Kesari overbridge under Jatani constituency is highly praiseworthy. Particularly under Sitaram Jhak there was water logging in rainy season traffic congestion was there, local people are demanding since long the money which is sanctioned for this purpose must be started on war footing. What about the development of Mantheswar Railway Coaches and one railway school should be started immediately for education of the railway employees' children and also the Jatani Railway School should have been renovated and more funds to be allotted.

I have been requesting to sanction good sum of amount to construct immediately railway hospitals under Bhubaneswar, Jatani, Khurda and Mantheswar under East Coast Zone.

The total zone-wise funds allocated in the railway budget for laying new rail lines is not highly satisfactory. The total length of new rail line laid under East Coast Zone during your period along with the amount of the lands allocated therefore scheme-wise is highly neglected. Therefore, I earnestly request you to expedite the Khurda-Bolangir on priority basis without delay.

***SHRI B. MAHTAB (CUTTACK):** Indian Railways is going through a difficult phase when it has to suspend plying of trains during night time. Maoists are calling the shots in not only one State but many. Even I have heard people in Delhi saying it is risky to travel in trains, now-a-days. What does this signify? Passenger trains are being attacked by landmines, deliberate attempts are being made to uproot the rail-tracks so that accidents occur. These are external factors. These are to be met jointly by the Centre and respective State Governments and with the support of a vigilant public.

But, what about the internal factors/ Railways has a poor safety record. The Indian Railways has failed to meet targets it had set for itself in its corporate safety plan which started in 2003 and is supposed to end in 2013. This was revealed in C&AG Report tabled in this House in July last year and I am informed that the Railways has not been able to file any action taken report on C&AG findings. The Railways has not even met targets set for the first phase of the Plan. While Railway claims that it had completed 75% of the safety related works indicated in the Plan by March 31, 2009, it still has not sent the ATR. Railways have failed to meet its own goals of modernizing signaling equipment, including installation of anti-collision devices, maintenance of assets and filling up safety related jobs. Railways was supposed to install modern signaling systems in all zone during 2003-08 but did not come close to achieving this target. The target fixed in the Ten Year Plan adopted in 2003 has not been achieved. Rather safety related vacancies have mounted to 85,102. Railways have failed to show any improvement in its signaling and telecommunication system. Since April, 2007, the Railways has been levying a special railway safety surcharge ranging between Rs. 2 and Rs. 100 per traveler. It was, in fact, supposed to discontinue the surcharge. But, still one finds out from the audit till 2008 that though money has been spent, net result is not encouraging.

Now, I come to the Maoist menace. Home Ministry has issued an alert in the wake of Maoist threat and the Railways has decided to increase the security measures for its trains, particularly those that run through Naxal-affected States. Other than intensified patrolling along tracks, the loco-drivers have been asked to observe speed restrictions and run trains at lower speed while passing through Naxal infested areas. First it was Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee, next it was West Bengal Chief Minister Buddhadeb Bhattacharjee and finally it was the Railway Board along with the indecisive Police DGs of Jharkhand, West Bengal and Orissa. One by one they have all succumbed to a threat which the Prime Minister has already described as the biggest ever to internal security. Maoist violence and the portents for rail passengers are ominous. The result is suspension of night-running of trains of the critical Kharagpur-Adra section of South Eastern Railway causing untold hardship to passengers. The Railways, in deciding to suspend all passenger train services at night in the route affected by Maoists across West Bengal, Jharkhand and Orissa have effectively surrendered to the extremists' threats. This decision, in a way has created an impression of abdicating responsibility. This path of least resistance can only embolden trouble-makers. A sizeable length of Indian Railways 64000 kms network runs through Maoists hit areas. How long can even routine track inspections be neglected? What the railways are doing to fill up the vacancies? Stalled service delivery cannot be a policy response to criminal acts. Perpetrators of violence aim at creating a climate of fear that immobilizes train travel, the life-line of cross-country transportation, at great economic cost to the nation. To win against them, it is essential to get the message across that the nation cannot be terrorized into submission. That means keeping essential services going while ensuring better protection of their users. But the fact remains that every train cannot be escorted and every inch of the tracks cannot be patrolled round the clock. Therefore, the Railways will have to think of long-term measures to instill a sense of security.

Therefore, I have certain suggestions to make. And they are relating to Railways Corporate Safety Plan. There is need to have a target for replacement of over-aged locomotive, technological improvements on maintenance of track and bridges etc. I fail to

understand why the target fixed for conducting safety audits and drives by multi-disciplinary terms at zonal and Railway Board level could not be achieved in many zones. Even Railways could not fully achieve the target of Phase-I in providing ballast, improvement works at level crossings for road users' safety.

While the overall accident figures have come down over the years, a few type of accidents like level crossing accidents, collisions etc. have increase in some. Though human error proved to be the major cause of many accidents and resultant loss of life, the Railways have failed to provide improved facilities for the running staff, modernization and upgradation of training facilities.

It was said that 96 training centres have been identified for upgradation, only 20 training centres have been completed so far. What has happened to the rest? Anti-Collision Device (ACD) was developed by Konkan Railway Corporation and was in service trial as a pilot project on North-East Railway. Why is it not be used in full force in other zones? One is reminded of the serious accident that occurred in West Bengal recently. The Vigilance Control Device (VCD) is there for eliminating unsafe situations when a drive has become incapacitated or loses alertness. This has been on trial, I am told that why not install this device in all the trains be it diesel or electric locomotive? Why do not you chalk out a plan which can be done in a phased manner.

Before concluding, Sir, I would like to draw the attention of this House relating to an alarming issue. Year after year, the Railways is surrendering about 50 per cent or more of the funds allotted for road safety works. For 2003-04, the total grant was Rs. 433 cr. and actual expenditure was Rs. 166.19 cr. Similar is the case in 2004-05 where the percentage saving was 50 per cent, in 05-06, 63 per cent, 06-07 49 per cent, 07-08 49 per cent and 08-09 was 56.50 per cent. Surrender of funds shows that the Railways are not carrying out all the works planned at level crossings where most of the accidents take place with maximum casualties.

Therefore, I demand that adequate and urgent steps taken for the safety and security of passengers who travel by trains. This should be given top priority. With these words, I conclude.

***श्री माणिकराव होडल्या गावित (नन्दुरबार):** वर्ष 2010-2011 के लिए रेल अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं। इस पुस्तिका में 498 करोड़ रुपए पूरक मांगें समाहित हैं।

पश्चिमी रेलवे में उघना-जलगांव खंड में 306 कि.मी. लम्बाई के रेल मार्ग के दोहरीकरण को 2008-09 के रेल बजट में स्वीकृति प्रदान की गई थी और इसके लिए 715 करोड़ रुपए की धनराशि के लिए मंजूरी दी गई थी। इस परियोजना के लिए वर्ष 2008-09 के दौरान 70 करोड़ रुपए का बजट प्रावधान किया गया था लेकिन रेलवे प्रशासन के इस परियोजना की ओर ध्यान नहीं देने की वजह से यह पैसा खर्च नहीं हो पाया। महोदय, वर्ष 2009-10 के दौरान इस परियोजना के लिए 14 करोड़ रुपए की धनराशि का प्रावधान किया गया था और इस वर्ष के बजट में इसके लिए केवल 30 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है।

इस रेल मार्ग के दोहरीकरण से महाराष्ट्र तथा गुजरात के 6 संसदीय क्षेत्र के निवासियों को लाभ पहुंचेगा जिनमें आदिवासी संख्या अधिकांश है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि रेलवे प्रशासन को निर्देश दिए जाए कि इस महत्वपूर्ण परियोजना को ज्यादा से ज्यादा पैसा मुहैया कराकर इसे जल्द से जल्द पूरा करने की कोशिश की जाए। अभी इस परियोजना के अंतर्गत 85 कि.मी. के दोहरीकरण का काम चल रहा है और 221 कि.मी. के लिए रेंडर जारी किए गए हैं। इसीलिए 30 करोड़ के बजट प्रावधान को बढ़ाना अति आवश्यक है, ताकि इस परियोजना का काम तेजी से आगे बढ़ सके। टेंडर पास होते ही इस परियोजना के लिए धनराशि का प्रावधान करने की अति आवश्यकता होगी अन्यथा धनराशि के अभाव में काम रुक जाने की संभावना ना हो इसकी ओर ध्यान देना जरूरी है।

मैं एक और अत्यंत महत्वपूर्ण विषय की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। मुम्बई से कसारा तक लोकल ट्रेनों की सुविधा उपलब्ध है। कसारा से करीब 12 कि.मी. की दूरी पर इगतपुरी स्टेशन स्थित है। यह 12 कि.मी. का क्षेत्र आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है और आज तक लोकल ट्रेनों की सुविधा से वंचित है। उनकी लम्बे समय से यह जायज मांग रही है कि इन लोकल ट्रेनों को इगतपुरी स्टेशन तक बढ़ाया जाए ताकि कसारा और इगतपुरी के बीच रहने वाले लोगों को भी इसका फायदा मिल सके और इस क्षेत्र को भी लोकल ट्रेनों के साथ मुम्बई से जोड़ा जा सके ताकि अन्य लोगों के साथ यहां के छात्रों को भी शिक्षा के लिए मुम्बई आने-जाने में आसानी हो सके।

इन लोगों की जायज मांग को ध्यान में रखते हुए मैंने मध्य रेल के महाप्रबंधक के साथ इस विषय में पत्र-व्यवहार भी किया लेकिन उनसे मुझे बड़ा ही निराशाजनक जवाब मिला। उन्होंने अपने पत्र के द्वारा मुझे सूचित किया कि कसारा इगतपुरी घाट खंड है जहां खड़ी ढाल 1 इन 37 है तथा लोकल डिब्बे कसारा इगतपुरी जैसी खड़ी ढाल वाले खंड पर कार्य करने के लिए तकनीकी रूप से उपयुक्त नहीं है।

भारतीय रेल के कोंकण जैसी कठिनाईयों वाले क्षेत्र में कोंकण रेलवे चलाने जैसी चुनौतियों का सामना किया है। भारतीय रेल ने जम्मू-कश्मीर को भी सुदृढ़ रेल सेवा प्रदान की है। जब हम इतनी कठिनाई भरे रास्तों पर रेल सेवा प्रदान कर सकते हैं तो इस तकनीकी युग में मुम्बई से कसारा तक चलने वाली लोकल ट्रेनों को सिर्फ 12 कि.मी. तक बढ़ाकर इगतपुरी तक नहीं ले जा सकते हैं।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि नई तकनीकियों का उपयोग करके लोकल ट्रेनों के डिब्बे बनाए जाए ताकि इन लोकल ट्रेनों को इगतपुरी तक बढ़ाया जा सके ताकि 100 प्रतिशत पिछड़े जनजातियों के इस इलाके को भी फायदा मिल सके।

इसके अलावा मनमाड़-इंदौर व्हाया मालेगांव, धुले, शिरपुर नरडाणा यह 350 कि.मी. लम्बे रेल मार्ग की परियोजना का प्रस्ताव महाराष्ट्र सरकार ने रेल मंत्रालय को भेजा है। इस परियोजना में कुल 823 करोड़ रुपए खर्च होने का अनुमान है जिसमें से 412 करोड़ रुपए महाराष्ट्र सरकार ने व्यय करने का फैसला किया है। इस परियोजना से महाराष्ट्र एवं मध्य प्रदेश दोनों ही राज्यों को फायदा मिलेगा। यह लाईन भी दोनों राज्यों के पिछड़े इलाकों से गुजरेगी एवं इन इलाकों के विकास में बहुत सहायक होगी।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस परियोजना के प्रस्ताव पर जल्द से जल्द निर्णय लें और इसे तेजी से पूर्ण करने के लिए सहयोग प्रदान करें।

पुणे-नासिक 265 कि.मी. के रेल मार्ग परियोजना का जिक्र 2009-10 के रेल बजट में था। यह परियोजना एक महत्वपूर्ण परियोजना है और काफी सालों से इस रेल मार्ग की मांग की जा रही है। नासिक शहर धीरे-धीरे विकसित हो रहा है। इसे पुणे के साथ जोड़ने से इसके विकास में तेजी आएगी। यह रेल मार्ग ना केवल नासिक और पुणे के व्यापारियों और छात्रों के लिए फायदेमंद होगा बल्कि यह रेलवे के लिए भी फायदेमंद ही होगा। कृपया इस परियोजना को भी जल्दी ही शुरू किया जाए।

बड़े रेलवे ब्रिज पर फुटपाथ बनाए जाएं। रेलवे हमारे देश की बहुत बड़ी रेलयात्रियों को सुविधा दे रही है और रेल मंत्री महोदया ज्यादा ध्यान दे तो रेल यात्रियों के लिए अच्छा होगा। पश्चिम रेलवे आमनेर बोरी नदी दुर्घटनाएं, 5 बच्चों की जानें गईं। इज्जत पास दिया, सिर्फ 25 रुपए में। गरीब मजदूर को फायदा हुआ है। क्रासिंग पर रेलवे गेट पर 24 घंटे गेटमैन रखने की जरूरत है। दुर्घटनाएं न हों।

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Mr. Chairman, this is not a full Budget. This is only Supplementary Demands for Grants. My first point is that during UPA-I it was revealed that the Railways was earning Rs.90,000 crore surplus. Railways registered their success by earning Rs.90,000 crore surplus. But what has happened now is that this number has been reduced to Rs.35,000 crore? What is the cause behind it?

Secondly, you are very much aware of the situation about the shortage of wagons and shortage of rakes. Due to the shortage of rakes, transportation of coal is severely and greatly suffering. Not less than 12 thermal power stations are suffering due to the shortage of coal. I wish to mention that during the presentation of two Railway Budgets, the hon. Railway Minister in each Budget had proposed to procure 18,000 wagons. So, it was expected that by this measure 36,000 wagons have been placed in two final series. But the situation is very dismal. Even they took over the wagon making sick industry, Burns Standard and Braithwaite. But very handful orders of wagons have been made to the extent of 500 to 700. Not only that, it is revealed in the Report that most wagon makers such as Tex Mecos, Titagarh Wagons and Besco are operating at less than half of their capacities.

Thirdly, about the PPP, it is already said that the Railways have identified sixteen areas for PPP route. That is, *solo-ana* in Bengali. This is an attempt for outsourcing without any discrimination. This is an attempt for privatization, diluting the basic character of the Indian Railways.

My last point is that what is missing in this Supplementary Demands for Grants is safety aspect. More than Rs.498 crore is the demand for the Railway safety. But only Rs.10,000 has been provided. It is very meager. I am not talking only about the Jnaneswari Express or the accident at Sainthia. Everyday it has become a nightmare to the commuters who are traveling in the Indian Railways. (Interruptions)

What happened in Duranto Express? In Duranto Express, the engine ran away delinking the coaches at Ulberia. What happened in Patna Rajdhani Express? There also the railway engine ran away leaving the coaches. Everyday accidents are taking place across the country. Everyday in Indian Railways it is happening. The number of accidents is increasing. A lot of mismanagement is occurring in the Indian Railways. It is a very important area. I think this cannot be ignored. I hope the Ministry and the Minister herself will take proper initiatives so that they could bring down the number of accidents in the Indian Railways.

With these words, I conclude.

*श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी): सीतापुर जनपद में नेमीसारन तीर्थस्थल है, जहां पर हिन्दुस्तान के कोने-कोने से लोग पहुंचते हैं और यह मान्यता है कि पृथ्वी का मध्य बिन्दु यही पवित्र स्थल है। बाराबंकी से नेमीसारन जाने का कोई सीधा रास्ता नहीं है। बहुत से लोग अयोध्या, देवा शरीफ और नेमीसारन एक साथ यात्रा करना चाहते हैं, लेकिन रेल लाईनप से ये स्थान आपस में जुड़े हुए नहीं हैं। मेरा सुझाव है कि बाराबंकी से देवा होते हुए फतहपुर रेलवे स्टेशन तक 25 किमी लम्बी नई रेलवे लाईन का निर्माण करा दिया जाए तो अयोध्या, देवा शरीफ और फतहपुर होते हुए नेमीसारन सीधे रेल लाईन से जुड़ जाएंगे और करोड़ों लोगों को सुगमता से तीनों स्थानों के दर्शन करने का लाभ होगा। पूर्व में भी यह मांग रखी गई है, लेकिन यहां के जनप्रतिनिधियों के द्वारा इसे आगे बढ़ाने का प्रयास न करने के कारण प्रस्ताव फाइलों में बन्द होकर रह गया। मेरा आपसे पुरजोर आग्रह है कि इस रेल लाईन के निर्माण की घोषणा इसी वर्ष की जाए।

उ में माननीय रेलमंत्री जी का इस ओर भी ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि बाराबंकी से देवा शरीफ की दूरी मात्र 13 किमी है लेकिन इस मार्ग पर गोरखपुर ट्रंक लाईन तथा लखनऊ-बनारस ट्रंक लाईन बीच में पड़ती है और घंटों रेलवे फाटक बन्द होने के कारण प्रतीक्षा करनी पड़ती है। मैंने माननीय रेल मंत्री जी को इन दोनों लाइनों के ऊपर ओवरब्रिज बनाने का सुझाव दिया था, जिसे स्वीकृति तो प्रदान कर दी गई है, लेकिन राज्य सरकार से इस सहमति की प्रतीक्षा की जा रही है कि रेलवे ओवरब्रिज बनने के बाद से नीचे के फाटक को बन्द कर दिया जाएगा। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वे शीघ्र-अतिशीघ्र इस ओवरब्रिज पर कार्य प्रारम्भ कराएं।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्याना दिनांक 25 जनवरी 2009 को रायबरेली जनपद, उत्तर प्रदेश ऊंचाहार रेलवे फाटक पर एक ट्रैक्टर ट्रौली से रेल दुर्घटना घटित हुई, जिसमें 12 व्यक्तियों की मौत हुई, जो सभी मेरे लोक सभा क्षेत्र बाराबंकी के निवासी थे। दिनांक 27 जनवरी 2009 को लालगंज रेलवे कोच फैक्ट्री के शिलान्यास के अवसर पर तत्कालीन रेल मंत्री जी के अतिरिक्त आदरणीय श्रीमती सोनिया गांधी एवं श्री राहुल गांधी इस आयोजना में उपस्थित थे और इनकी उपस्थिति में तत्कालीन रेलमंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी ने प्रत्येक मृतक परिवार को 1-1 लाख रुपए का चेक दिया गया था और यह भी घोषणा की गई थी कि प्रत्येक मृतक परिवार से 1-1 व्यक्ति को चतुर्थ श्रेणी में नौकरी दी जाएगी। स्पष्ट घोषणा के बावजूद आजतक किसी भी परिवार को नौकरी उपलब्ध नहीं करवाई गई है। मैंने सदन के माध्यम से यह प्रश्न पूछा था, जिसके जवाब में आपने यह तो स्वीकार किया कि नौकरी देने की घोषणा की गई थी लेकिन तकनीकी बहाना बनाकर नौकरी देने से मना कर दिया गया। मेरा आपसे विशेष अनुरोध है कि मानवीय दृष्टिकोण अपनाते हुए इन संतुष्ट परिवार के मृतक आश्रित को चतुर्थ श्रेणी में नौकरी देने की घोषणा करें। केन्द्र सरकार की सामूहिक जिम्मेदारी है कि सरकार के एक मंत्री द्वारा कोई घोषणा की जाती है, तो उसे पूरा करना सरकार का दायित्व है। मेरा अनुरोध है कि इस मामले में शीघ्रता से दुखी परिवारों को नौकरी देकर उनके आसू पोंछने का काम करेंगे।

मैं माननीय रेलमंत्री जी को यह भी बताना चाहूंगा कि वर्ष 2009 में आई बाढ़ के कारण मेरे लोक सभा क्षेत्र बाराबंकी में निरन्तर दूसरे वर्ष घाघरा नदी पर एल्विन रेलवे ब्रिज के अपरस्ट्रीम में बने चौका गाईड बंध एवं गणेशपुर स्पर पूर्ण रूप से क्षतिग्रस्त हुए, जिसके कारण व्यापक क्षेत्र में जन-जीवन अस्त-व्यस्त हुआ, कुछ जन-जीवन की हानि हुई तथा रेलवे ट्रैक के पास भी कटान के कारण रेल संचालन में व्यवधान की आशंका पैदा हो गई थी। इस संबंध में मेरे द्वारा रेल मंत्रालय को कई बार पत्र लिखकर अवगत कराया जा चुका है। रेलवे के अधिकारियों का कहना है कि बांध सुरक्षित है लेकिन पिछले दो वर्ष से केवल रेलवे के इन्हीं बांधों के कारण रामनगर ब्लॉक के पूरे क्षेत्र में भीषण तबाही होती है तथा इसका प्रभाव सूरतगंज व सिरौली गौसपुर क्षेत्र पर भी पड़ता है। रेलवे के द्वारा इसे आवश्यक गम्भीरता से नहीं लिया जा रहा है। यदि इस प्रकार के महत्वपूर्ण प्रकरण की उपेक्षा की गई तो इसके परिणाम दुःखद हो सकते हैं। यह अत्यंत महत्वपूर्ण मामला है, जिसमें त्वरित कार्यवाही की आवश्यकता है, ताकि आने वाले मानसून में पुनः बाढ़ जैसी स्थिति पैदा होने पर जन-जीवन व रेलवे ट्रैक को कोई गम्भीर हानि न हो। इन बांधों को इतना मजबूत करने की आवश्यकता है, ताकि भविष्य में कभी भी बाढ़ के समय भी इन्हें क्षति न पहुंचे।

माननीय रेल मंत्री जी आपने पिछले वर्ष के रेल बजट में यह घोषणा की थी कि प्रत्येक सांसद अपने क्षेत्र के एक रेलवे स्टेशन को आदर्श श्रेणी की सुविधाएं उपलब्ध करा सकेंगे और एक रेलवे स्टेशन पर पीआरएस की सुविधा हेतु चयन करने का भी अधिकार होगा। मैंने आदर्श स्टेशन के रूप में बाराबंकी जंक्शन तथा पीआरएस सुविधा के लिए हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन का चयन कर भेजा था। मुझे खेद है कि इस पर कोई विशेष कार्यवाही नहीं हो सकी है। मेरा अनुरोध है कि सम्बंधित अधिकारियों को निर्देशित करें और इन सुविधाओं के साथ बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर बहुउद्देशीय परिसर की भी स्थापना की जाए।

माननीय रेल मंत्री जी आपसे बाराबंकी रेलवे स्टेशन से गुजरने वाली कैफियत और गोरखधाम एक्सप्रेस के ठहराव पर भी कई बार निवेदन किया जा चुका है, पर आज दिनांक तक उक्त ठहराव स्वीकृत नहीं किया गया है, जबकि विभाग के अन्दर इस पर सहमति है कि उक्त दोनों ट्रेनों का ठहराव बाराबंकी जंक्शन पर हो जाए। अतः आपसे निवेदन है कि संबंधित अधिकारियों को आदेश जारी करें और इसी के साथ मैं रेल मंत्रालय की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं।

*श्री राधे मोहन सिंह (गाज़ीपुर): महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र गाज़ीपुर के अधिसंख्य लोग कोलकाता, धनबाद क्षेत्रों में रहते हैं। यहां में कोलकाता के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है। बलिया से कोलकाता/सियालदाह ट्रेन को वाराणसी सिटी या मडुआडीह तक बढ़ाने का आपसे मैं अनुरोध कर रहा हूं। इससे गाज़ीपुर की जनता को विशेष लाभ होगा साथ ही साथ गाज़ीपुर से बलिया से कोलकाता/सियालदाह ट्रेन को लगभग 300 यात्री प्रतिदिन मिलेंगे। इससे रेलवे के राजस्व में बढ़ोत्तरी होगी।

साथ ही आपको अवगत करना है कि इससे रेलवे को कोई अतिरिक्त खर्च भी नहीं वहन करना पड़ेगा।

आपसे अनुरोध है कि बलिया-हावड़ा ट्रेन को वाराणसी सिटी/मुडुआडीह तक तत्काल प्रभाव से बढ़ाने का कष्ट करें।

आपके संज्ञान में लाना है कि वाराणसी से बलिया इन्टर सिटी ट्रेन (31 अप/32 डाउन) पूर्व में मीटर गेज रहने पर संचालित होती थी। ब्राड गेज बनने के बाद इसका संचालन बंद हो गया। यह ट्रेन वाराणसी से बलिया वाय दुल्लहपुर-मऊ होकर जाती थी। जिससे 4 जनपद के यात्री इस संबंध में डीआरएम नॉर्थ-ईस्ट रेलवे व जीएम गोरखपुर द्वारा एक प्रस्ताव शासन में लंबित पड़ा है।

अतः आपसे अनुरोध है कि पूर्वांचल की इस महत्वपूर्ण ट्रेन का संचालन यथाशीघ्र प्रारम्भ कराने का कष्ट करें।

***SHRI CHARLES DIAS (NOMINATED):** I support all the Supplementary allocations for Railway Projects which the Hon'ble Minister has listed for the year 2010-11. But, at the same time, I would like to bring to the attention of this august House that, there are a number of projects which have found place in the Railway Budget for the year 2010-11 and before, for which there was no allocation of funds shown in this Appropriation Bill. For example, the Renovation of Railway Stations at Thiruvananthapuram and Ernakulam and also for the various doubling of Railway lines in Kerala.

The Renovation of Ernakulam Railway Junction Station was proposed 10 years ago. In the last Railway Budget, a Railway Hospital also was proposed at Ernakulam. The Ernakulam Railway Junction lacks the basic facilities for a station in tune with the Commercial Capital of Kerala and in consideration of the number of passengers.

The distance between Thiruvananthapuram and Ernakulam is 225 kms. But, now the trains take more than 5 hours to cover this distance because of inordinate delay occurs as there is only one track available between these places.

Trains have to wait long time in outer tracks at Ernakulam Junction due to lack of platform. This can be easily rectified by completing new platform for which there is space available. The proposed Coach factory at Palakkad and the taking over of Auto Cost Factory of Allappuzha are the two other projects the Railway Minister has to take care of for implementation.

I would request the Hon'ble Minister to look into the matter and take necessary steps to allocate sufficient funds to complete the above projects at an early date.

*** DR. TARUN MANDAL (JAYNAGAR):** First of all, I would like to extend my full support to it. Hon. Minister of Railways and her Ministry have taken up a number of developmental works extending to different corners of the country and I hope that the additional budget would help to expedite the pending and ongoing works on various projects. Through her dynamic and pro-people leadership and vision, within such a short time she has made a deep impact in the entire country which has been highly acclaimed by the hon. Prime Minister also. At the same time, expectations of people and Members have raised to a great extent.

In this connection, I would like to submit that due to extension of Lakshmikantapur-Sealdah line under Sealdah division of Eastern Railways up to Namkhana, rush of commuters has increased manifold beyond the capacity of the few pairs of trains available on that line. People of that region are facing extreme hardship as there is no alternative mode of conveyance. The local trains should be of 12 bogies each and the number of trains should be at least double reducing the time gap between trains and giving some real relief to the passengers.

The 12-bogie train should have two full ladies coaches for the facilities of women passengers in each train. Till the number of local trains is raised, two pair of trains should ply immediately to give relief to the office time passengers from Sealdah to Lakshmikantapur as an interim measure.

Extension of railway line from Canning to Gosaba through Basanti be expedited which has created new hope and enthusiasm to the people of 'Aila' affected Sundarbans. Offering my sincere gratitude to the hon. Railway Minister,

* Speech was laid on the Table

I would like to draw her attention that the railway line be extended to Gatkhalī of Gosaba and Jharkhalī of Basanti to give benefit

to the poor and neglected people of this most neglected and backward area.

Augmentation of level crossing gates setting works have been in good pace which should include demands of my areas. Making of an over-bridge and sideway road of 'Hotor' Station on Sealdah – Diamondharbour line are in dire need.

In some stations like Canning, Magrahat, Baruipur some hawkers, small traders are doing business and managing their livelihood since long on railway land. Under development and expansion projects of railways, which are much needed, their 'bread and butter' businesses are at stake. I should request the hon. Minister, as she has declared already, no small traders, business holders, hawkers, poor dwellers in Railway land will be shifted without proper compensation and alternate avenues for their rehabilitation and resettlement, as has been done in other Divisions of Railways.

Finally, I would like to mention that the ways and means by which the hon. Railway Minister is trying to uplift Railways Catering Services, cleanliness, safety, security of Railway Services, they deserve special mention and appreciation without raising 'a single rupee' in Railway fare for the passengers. I hope, with cooperation of various State Governments and officers and employees of Railways including the newer recruits, the activities of Indian Railways will only prosper and progress in coming days.

*SMT. PARAMJIT KAUR GULSHAN (FARIDKOT) : Thank you, Chairman Sir, for allowing me to speak on the Supplementary Demands for Grants, Railways, 2010-11. I rise to support these Demands for Grants on behalf of my party Shiromani Akali Dal. All projects need money so that they can be implemented. However, the Ministry needs to be more efficient. I have minutely read the booklet supplied by the Ministry. It is very unfortunate that there is no mention of Punjab, Haryana or Himachal Pradesh in this booklet. Several projects of the railways are going on in these states too. Why is step-motherly treatment meted out to these states? The people of Punjab also contribute towards filling the coffers of Railway Ministry? Why then is injustice done to Punjab?

Sir, I have a long list of demands. But, there is paucity of time. Hence, I will be brief. I have written several letters to hon. Railway Minister in connection with my demands. The Delhi-Ganganagar Inter-City train has only one AC coach. Generally, there is a long Waiting List in this train that extends to 20 days. Passengers are packed like sardines in the compartments. For the last more than 6 years, I have been requesting the Railway Ministry to attach another AC coach to this Inter-City train. This will ease the problem of over-crowding. But, all my requests have fallen on deaf ears.

Sir, there is no direct train between Mogha and Delhi. Prior to independence, a train used to ply between Mogha and Delhi. However, this long-pending demand of the people of area has been over-looked by the Government.

Sir, participating in the debate on the Railway Budget, I had raised the issue of providing safety and security to the women passengers. They are specially vulnerable. The Railway Ministry has passed the buck on the states in a letter addressed to me. This is nothing but shirking of one's responsibility.

*English translation of the Speech originally delivered in Punjabi.

Sir, thousands of posts of SCs and STs are lying vacant in the Railways. In 2008, 14,868 vacancies of SCs and STs existed in the Railways. This backlog must be filled at the earliest.

Sir, hygiene and cleanliness are a casualty in the trains and on platforms. The Hon. Minister should visit the Old Delhi Railway Station. The harsh reality of dirt, filth and garbage will dawn on the Hon. Minister if she pays a visit there.

Sir, a disturbing news published in the Dainik Jagaran newspaper of today drew my attention. The report mentions that the Sachkhand Express is full of rats. These rodents have even bitten the hapless travellers. Such is the sorry state of affairs of

the Indian Railways.

MR. CHAIRMAN : Hon. Member, please conclude.

SMT. PARAMJIT KAUR GULSHAN : : Kindly grant me some more time.

MR. CHAIRMAN : Please help the Chair. Every Hon. Member must get a chance to speak.

SMT. PARAMJIT KAUR GULSHAN : Sir, the Railway Ministry stands thoroughly exposed as far as safety and security of railways is concerned. A guard of the railways has said, "In my four years of service, I have never seen or heard such an act of incompetence. This is not possible. One driver may fall asleep. But, both of them sleeping at the same time is something unheard of."

Sir, a senior railway official has said, " The organization needs to improve in the handling of the current electrical and mechanical systems."

Sir, railway accidents have become the order of the day. At unmanned railway crossings, precious lives are lost in the accidents. The media has reported that in the last 14 months of the tenure of Hon. Railway Minister, there have been about 200 accidents. Over 400 hapless passengers have lost their lives in these accidents. Many newspapers have dubbed the Hon. Railway Minister as "Minister of Accidents."

MR. CHAIRMAN : Please conclude. The Hon. Minister has to give the reply. Please wind up.

SMT. PARAMJIT KAUR GULSHAN : The Railways should introduce state-of-the-art technology. There is a shortage of trained drivers. Drivers should be recruited. The Government should take steps to ease the problems of passengers.

MR. CHAIRMAN : Nothing else will go in the record now. Now, the Hon. Minister.

MR. CHAIRMAN This will not go on record.

*(Interruptions) **

MR. CHAIRMAN: Hon. Minister of Railways.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please sit down. Those who want to lay their speeches, they can lay them.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: No, there is no time. I would request the hon. Members to help the Chair.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: This is the decision taken by the Business Advisory Committee. Time is already exhausted. Please help the Chair.

...(Interruptions)

*श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल): महोदया, सर्वप्रथम तो मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे इस सदन में बोलने का सुअवसर प्रदान किया। भारतीय रेल हमारे यहां जीवन का आधार है। लाखों लाख लोगों का भारतीय रेल प्रतिदिन उनके गंतव्य तक पहुंचाती है। आवश्यक वस्तुओं एवं अन्य सामानों को भी भारतीय रेल आम व्यक्ति तक सस्ते दामों एवं उचित समय पर पहुंचाती है। मैं रेल मंत्रालय की चार सौ अठानवें करोड़, एक लाख, पचास हजार रुपए की पूरक मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूँ। रेलमंत्री कुमारी ममता बनर्जी द्वारा ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाइन के निर्माण को बजट में सम्मिलित करने पर मैं एक बार पुनः उनका हार्दिक आभार व्यक्त करता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी की समस्याओं को समझता हूँ कि छोटे वेतन आयोग की सिफारिशों के तहत बढ़ी हुए वेतन के एरियर एवं महंगाई भत्ते के भुगतान में ही काफी रुपया खर्च हो गया परन्तु मुझे फिर भी आशा है कि माननीय मंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय रेल विकास के नए आयाम तय करेगी और भारतीय रेल वश्व पटल पर अपनी एक अलग ही पहचान स्थापित करेगी।

मैं कुछ अन्य आवश्यक प्रस्तावों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी इन पर अवश्य ध्यान देंगी जो भविष्य में भारतीय रेलवे के अध्याय में एक नया सूत्रपात करेंगे।

रेलवे ट्रैफिक सिस्टम की जानकारी देने वाली प्रणाली में सुधार की काफी संभावना है। इस प्रकार का एक केन्द्रीयकृत सिस्टम विकसित करना चाहिए जिससे रेल के सही स्थान एवं समय की जानकारी यात्रियों को विभिन्न माध्यमों जैसे एसएमएस, दूरभाष, इंटरनेट आदि के जरिए समय से प्राप्त हो सके।

मैंने पहले भी इस सदन को यह जानकारी दी थी कि जब मैं रेल मंत्री था, तब हम लोगों ने बायोलोजिकल टायलेट्स का राष्ट्र हित में रिसर्च प्रारम्भ किया था। इन टायलेट्स के रेल के साथ जुड़ जाने से किसी भी प्रकार की गंदगी रेलवे स्टेशनों पर नहीं फैलेगी और गंदगी एक टैंक के अंदर कंटेन हो जाएगी, जिसे वैक्यूम के जरिए निकाला जा सकता है। यदि यह बायोलोजिकल टायलेट्स बन जाए तो रेलवे ट्रैक व स्टेशनों से गंदगी समाप्त हो जाएगी और अंतर्राष्ट्रीय क्षेत्र में भारत आगे बढ़ेगा।

आज विश्व के विभिन्न देशों में रेल बहुत तेज रफ्तार से दौड़ रही है। चीन में ही 350 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से भी तेज रेल दौड़ रही है। परन्तु हमारी रेल अब भी इस विश्वस्तरीय प्रतिस्पर्धा में बहुत पीछे है। हमारे देश में भी ट्रेनों की रफ्तार बढ़नी चाहिए। इस दिशा में भी माननीय रेल मंत्री जी को ध्यान देना होगा। इससे समय की बचत तो होगी ही साथ ही दूर-दराज के इलाकों में किसी भी आपदा के समय पहुंचने में आसानी हो जाएगी तथा अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर भारतीय रेलवे का वर्चस्व बढ़ेगा।

देहरादून से लखनऊ तक एक सीधी ट्रेन चलाई जानी चाहिए तथा लखनऊ तक जानेवाली ट्रेनों में फर्स्ट एसी कोच भी लगवाएं जाएं।

जिम कार्बेट नेशनल पार्क का रामनगर प्रवेश द्वार है। वहां प्रतिवर्ष लाखों पर्यटक आते हैं अतः रामनगर से देहरादून तक भी सीधा रेल संपर्क होना चाहिए।

मुम्बई से देहरादून, ऋषिकेश और कोटद्वार तक सीधी सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जानी चाहिए। उत्तराखंड की मनोहारी छटाओं को देखने के लिए पूरे भारत से ही नहीं अपितु विश्व के विभिन्न देशों से बड़ी संख्या में पर्यटकों का आवागमन रहता है।

प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी एसी कोच, दून एक्सप्रेस (3010) में जो देहरादून-हावड़ा तक चलती है, में लगवाएं जाएं।

प्रथम श्रेणी एसी कोच एक्सप्रेस (4114) में जो देहरादून से इलाहाबाद तक जाती है में लगवाया जाए।

प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी एसी कोच ट्रेन नं0 5013 में दिल्ली से रामनगर के बीच लगवाए जाएं जिससे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से गढ़वाल एवं कुमाऊं जाने वाले बहुसंख्यक यात्रियों को लाभ होगा।

देहरादून से कानपुर तक एक सीधी ट्रेन भी चलाई जानी चाहिए तथा कानपुर जाने वाली ट्रेनों की गति बढ़ाई जानी चाहिए और फर्स्ट एसी कोच की सुविधा उनमें देनी चाहिए।

गोहाटी से हरिद्वार के लिए भी एक सीधी ट्रेन चलाई जानी चाहिए। उत्तराखंड से बहुत लोग फौज में है। बार्डर पर तैनाती की वजह से छुट्टी पर आते-जाते समय उन्हें बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है। प्रसिद्ध कामाख्या देवी का मंदिर भी गोहाटी में है। उत्तराखंड देवभूमि है जिसमें बहुत तीर्थ हैं। गोहाटी से हरिद्वार तक ट्रेन चलने से तीर्थयात्रियों को सुविधा होगी।

कोटद्वार के लिए दोहरी रेल लाइन होनी चाहिए। हरिद्वार से देहरादून तक भी डबल ट्रेक बनाया जाना चाहिए।

कोटद्वार ऋषिकेश एवं रामनगर में माल यातायात टर्मिनल बनने चाहिए। व्यापार की दृष्टि से ये तीनों ही उत्तराखंड के प्रमुख शहर हैं।

आईआरसीटीसी एवं उत्तराखंड सरकार के मध्य टूरिज्म पैकेज होना चाहिए।

पर्यटक एवं दूरदराज के क्षेत्रों की जनता की सुविधा के लिए उत्तराखंड में ज्यादा आरक्षण केन्द्र खोलने की आवश्यकता है क्योंकि बहुत बड़ी संख्या में पूरे वर्ष ही पर्यटकों का आवागमन बना रहता है।

देहरादून से ओखा (गुजरात) तक केवल रविवार को चलने वाली ट्रेन उत्तरांचल एक्सप्रेस (9566) को प्रतिदिन किया जाना चाहिए। इससे गुजरात आने-जाने वाले यात्रियों को बहुत लाभ होगा। साथ ही रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी।

नजीबाबाद जंक्शन रेल मार्ग उत्तराखंड का मुख्य द्वार है। जहां से उत्तराखंड व उत्तर प्रदेश के भारतीय सेना में कार्यरत हजारों सैनिक, व्यापारी एवं अन्य लोग प्रतिदिन रेल द्वारा यात्रा करते हैं। 2331-2332 हिमगिरी एक्सप्रेस, 5653-5654 अमरनाथ एक्सप्रेस, 5651-5652, लोहित एक्सप्रेस, 2327-2328 उपासना एक्सप्रेस एवं 5097-5098 जम्मू-बरोनी एक्सप्रेस गाड़ियों का नजीबाबाद जंक्शन जैसे मुख्य मार्ग पर स्टापेज न होने से यात्रियों को असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। इसलिए नजीबाबाद जंक्शन में इन गाड़ियों का भी स्टापेज बनाया जाए।

इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और अनुदान मांगों का पूर्ण रूप से समर्थन करता हूं, मैं कहना चाहता हूं कि?

कमाल तुम हो, हम भी कमाल कर देंगे, वफा की हम भी कायम मिसाल कर देंगे। हम अहले मेला तुम्हें दोस्ती में, चमन के फूल नहीं दिल निकाल कर देंगे। हमारे पास नहीं कुछ भी सिर्फ दुआ के सिवा दुआ देकर ही हम तुम्हें मालामाल कर देंगे। मैं एक बार फिर माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं, जिन्होंने जनभावनाओं की कदम करते हुए ऋषिकेश-कर्णप्रयाग तक रेल लाइन के निर्माण को बजट में सम्मिलित किया।

*DR. MIRZA MEHBOOB BEG (ANANTNAG): Discussion and voting on Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2010-11. I want to bring following issues to the notice of Railway Ministry facing the state of J&K.

1. Kashmir Valley's Railway connection to Jammu and rest of the country needs priority attention. Besides a special train should run to Amarnath cave as lakhs & lakhs of yatis visit the caves every year.
2. Far-flung districts in the State like Kupwara, Kishtwar, Doda, Poonch and Rajouri should be connected through railways.
3. The Larjara Janagrh Railway Line should be completed at the earliest.
4. Khordha-Balangir Railway Line should be expedited.
5. The Survey work of Kanatabanji-Kharivar-Junaragrh-Navrangpur-Malakngiri-Bhadrachalan be completed at the earliest and the same should be included in the next year budget.

* Speech was laid on the Table

***SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA)** : First of all I take this opportunity to admire the honourable Rail Minister, Ku. Mamata Banerjee for her gracious initiative to empower the Indian Railways forever. Within the short span, this Government has started many efforts to bring railway more passengers friendly and provide much importance for safety of travelers all over India long with much pace to electrification of more lines. Also, this Government targets to introduce 121 new trains this year. All are aware that, the Government has keen interest to bring new routes as Railway is largely depended by a number of common men in our country.

Safety is above on all other priorities of Railway. The present scenario is more than 17,000 trains running every day bearing an average of 18 million passengers. More than the fear about anti-collision, the unmanned level cross gates are rising threats to the public. In this context, I wish to appreciate our Rail Minister, for her efforts to make 4000 level crossings to manned in the current year and to complete all level crosses manned by 2014. Unmanned level crosses are rises severe threats to the public life. Recently in my Constituency six people died in various level cross accidents and out of these two people were belonged to Germany and they came to Kerala for the cause of tourism. More than fifty percentages of the total level crosses in the country are still remains are unmanned. Our honourable Railway Minister has hard work to make it manually operated with in a stipulated time. Madam, during this, 62 accidents are happened at various level crosses and also near to 75 percentage of railway accidents are happening at level crosses. In the Southern Railway, 123 gates are unmanned and out of this number 45 are belonging to my Constituency, Alappuzha. Major area of coastal railway in Kerala is going through Alappuzha district and many accidents are happened in this district in different years. In May, 1996, 38 persons were killed at Cheppad in Alappuzha district in same incidents at an unmanned level cross. I urge to the Ministry to give high priority to appoint gate keepers at all these railway gates immediately to ensure proper security.

As I had said earlier, this Government has dedicated to construct more tracks across the country. Our Rail Minister had announced more projects in this regard in this last annual Budget. As per her vision the Railway targeted to add 100 new route kilometers in each year. But the pace of announced doubling processes is going in a sluggish manner. It should be solved. I am grateful to the

announcement of Kumbalam-Aroor doubling of coastal rail line in my Constituency but some other works are delayed for years. So, my humble suggestion is that, shape an efficient monitoring mechanism for the speedy completion of such pending works also to meet the needs of doubling works.

The professional management of railways is also appreciated for its new initiatives with a long term vision. Now, everybody should be appreciative of our Rail Minister for her efforts to join hands with private entrepreneurs in development projects. Madam Mamataji has also announced a target of 100 days to clear every proposal for new initiatives under public-private partnership thus railway will become more investment friendly. In this background, Railway propose to complete 93 Multi-Functional Complexes and Multi-Level Parking complexes and to develop 94 stations as Adarsh stations. Also the Ministry proposes to introduce many new industrial segments in coming years. In this scenario, I would like to express my apprehensions on Rail Ministry's stand about a big project in Kerala which has been pending with the Government for final approval for the last two years. I expect all concerned officials, who are here right now already got, what I am going to say. Yes Madam, it is about the Kerala's dream project Rail Component Factory, which is proposed to set up as a joint venture between Indian Railway and Auto cast, one of Kerala's major public sector undertakings. In the Rail Budget of 2007, an amount of 85 crores was sanctioned and an MOU was signed on 28 June 2008 between the Railways and the Autocast for the said project. It was the last step done by the officials of this project. Thereafter, I and many responsible others had made many representations for recommence the project, but all are became worthless. Now, I am forced to urge that, the Rail Ministry have to disclose the exact motive for the unjustifiable delay about this project. Why the authorities had delayed this project, as an elected Member of Parliament from the vicinity, I have the right to know its reasons or the drama have been going there behind the delay in this project. The proposed location is apt for any such industry, as it has a land of 45 acres between National Highway and Rail line. So, I request to all the concerned officials have to resolve the undue delay of project without lost of even a second.

Passenger train travelers in Kerala are also suffering from unrepaired and ancient coaches. Most of the routes are demanding more passenger trains. Between Ernakulam and Kollam junction, a large number of passengers including women are severely facing many issues for traveling through coastal line. Lack of sufficient coaches caused to uncontrolled rush and many of them travelled in jam-packed trains and this will raise fear of their lives. New compartments and timely maintenance and repair of coaches are highly needed. Also the coastal railway line is found excluded from MEMU services. In fact it was a major lapse of related authorities, as this area is needed more travel facilities as coastal people have been suffering hardships for infrastructure and a large number of daily passengers are using this line. So, the MEMU trains also award to this route from the very first stage.

As Vision 2020 envisages Indian Railway should be provided efficient and affordable services along with customer focused and environmentally sustainable integrated transportation facilities.

*श्री गणेश सिंह (सतना): भारत की संचित निधि से रेल मंत्रालय ने जो अनुपूरक व्यय हेतु जो राशि की मांग की है मैं उसका समर्थन करते हुए कहना चाहता हूँ कि सदन में माननीय सदस्यों द्वारा लगातार जो मांगें या सुविधाएं दिए जाते हैं उस पर क्या रेलवे अमल करता है। यदि करता होता तो चौदहवीं लोक सभा से लेकर अब तक मैंने जो अपने प्रदेश एवं लोक सभा क्षेत्र की रेल संबंधी समीक्षाओं के निदान हेतु जो मामले उठाए हैं वह सारी समस्याएं यथावत हैं। यदि यह सिर्फ मामले ही रिकार्ड कराए जाते हैं तो अब किस मंच पर शिकायतों का समाधान होगा, सुश्री ममता जी की रेल पश्चिम बंगाल में तो ठीक चल रही है। 27 वर्ष पुरानी वामपंथी सरकार को ममता जी धराशायी करने में सफल हो जाएंगी जैसा लग रहा है परन्तु भारतीय रेल लगातार अवनति की ओर जा रही है। सदन में जो माननीय मंत्री जी ने प्रश्नों के उत्तर के जो वक्तव्य दिए उसे भी पूरा नहीं करा पायीं। बजट भाषण में जो घोषणाएं की गईं, उन्हें चुपचाप वापस ले लिया गया।

उदाहरण के लिए मेरे लोक सभा क्षेत्र सतना से लेकर जबलपुर से इलाहाबाद के बीच गरीब रथ को बढ़ाया जाएगा लेकिन मुझे जानकारी मिली है कि उस घोषणा को वापस ले लिया गया है। उसीतरह रीवा दिल्ली एवं महाकौशल एक्सप्रेस में प्रथम क श्रेणी के डिब्बे लगाने के लिए सदन में रेल मंत्री जी ने वायदा किया था वह आज तक नहीं हो पाया।

सतना के लोगों ने विगत मार्च-अप्रैल में 15 दिनों तक एक आन्दोलन चलाया। रेल बोर्ड को तत्कालीन अध्यक्ष ने एक बैठक भी बुलाया था तथा 42 सूत्रीय मांगों को पूरा करने के लिए आश्वासन दिया था लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ।

सतना, रीवा, मैहर, मानिकपुर, चित्रकूट रेलवे स्टेशन अत्यंत उपेक्षित हैं। सतना, रीवा, मैहर पश्चिम मध्य रेलवे के अंतर्गत आते हैं तथा चित्रकूट कर्वो धाम तथा मानिकपुर उत्तर रेलवे में आता है। दोनों रेल मंडलों की भारी उपेक्षा हो रही है।

हमारी मांग थी कि बेरबलि रोजकोट एक्सप्रेस को जबलपुर से सतना तक बढ़ाया जाए। सतना-रीवा से बम्बई के लिए नई ट्रेन चलाई जाए। रेवांचल एक्सप्रेस को इन्दौर तक बढ़ाया जाए। रीवा-दिल्ली का जैतवारा कामयनी एक्सप्रेस का जैतवारा-सारनाथ एक्सप्रेस का मझगांव रेलवे स्टेशन में तथा इन्टरसिटी एक्सप्रेस का बगहाई एवं जुकेही में स्टापेज दिया जाए। ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन का कार्य तेजी से कराया जाए। सतना से अप एवं डाउन दिशा में जाने वाली सभी यात्री गाड़ियों में सभी श्रेणियों के आरक्षण कोटे सम्मिलित किए जाए।

दिल्ली से खजुराहो के बीच शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए। भोपाल से सतना के लिए नई सतना यात्री गाड़ी चलाई जाए। सतना एवं मैहर रेलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाया जाए। 42 सूत्रीय मांग का जो ज्ञापन दिया गया था उसे शत-प्रतिशत पूरा कराया जाए। जबलपुर हजरत निजामुद्दीन के बीच चलने वाली महाकौशल एक्सप्रेस को समय पर चलाया जाए। वेडरोल में सुधार किया जाए। पुराने डिब्बे बदले जाएं। गाड़ी की साफ सफाई का ध्यान दिया जाए।

रीवा-नई दिल्ली के बीच चलने वाली गाड़ी में पुराने डिब्बे बदले जाएं। एसी प्रथम श्रेणी का डिब्बा लगाया जाए। वेडरोल तथा सफाई आदि की व्यवस्था करते हुए दिल्ली से रीवा जाने का समय रात्रि 9 बजे किया जाए।

सरकार ने लगभग 1900 में रेलवे को अपने अधिकार में लिया था और तब रेलवे शासन की एक वित्तीय संरचना बन गई थी। जो बजट तत्कालीन विधानसभा में प्रस्तुत किया जाता था। उसमें रेलवे बजट भी शामिल होता था। इसे 1924 में अलग किया गया। 1924 से विधानसभा में दो बजट पेश किए गए, सामान्य बजट और रेल बजट। संभवतः उस समय उसका कारण यह था कि रेल बजट पूर्ण बजट का 70 प्रतिशत बनता था और चूंकि उस 70 प्रतिशत की प्रधानता होती थी, अतः बाकी बजट की अनदेखी की जाती थी। इसलिए, एक समिति, रेल अभिसमय समिति बनाई गई और प्रति वर्ष वह समिति उस अंशदान का निर्णय करेगी। जो रेलवे सामान्य राजस्व में देगा। मूल तथ्यों की प्रासंगिता के बिना रेल बजट का अलग से होना आज भी जारी है। अब रेल बजट 70 प्रतिशत नहीं है, यह केवल 15 प्रतिशत है और यह विसंगति सभाओं में पेश किए जा रहे पूर्ण बजट और उनकी चर्चा के लिए दिए जा रहे समान समय में है। सारा कार्य अप्रासंगिक है क्योंकि यह सामान्य बजट का ही एक भाग है।

प्रत्येक रेल मंत्री प्रस्तावों की एक लम्बी सूची बनाता है। प्रत्येक वर्ष आवंटन किया जाता है लेकिन परियोजनाएं किसी ने किसी स्तर पर लंबित पड़ी हैं। परियोजना की घोषणा की जाती है लेकिन धन नहीं होता है। कम से कम 125 लंबित परियोजनाएं हैं जिनमें वर्तमान बजट द्वारा एक और सूची जोड़ दी जाएगी। प्रत्येक वर्ष कुछ धन दिया जा रहा है। उन्हें जिंदा रखा जा रहा है। अतः यदि बजट में लगातार खोखले वादे किए जाने हों तो रेल बजट को अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

नःसंदेह भारतीय रेलवे की स्थिति में उल्लेखनीय सुधार हुआ है लेकिन इसका श्रेय पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी तथा तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतिश कुमार को दिया जाना चाहिए। उन्होंने माल डिब्बों की वापसी समय सात दिन से घटाकर साढ़े चार दिन कर दिया। 15 से 16 माल डिब्बों की संख्या में वृद्धि करके 25 से 26 कर दिया। तीसरे, अधिकाधिक सामान की ढुलाई की जाने लगी जो कि श्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा स्पेशल रेलवे सेफ्टी फण्ड के रूप में आवंटित 17,000 करोड़ रुपए के कारण संभव हो सकता।

इस 17,000 करोड़ रुपए के पहली बार हुए आवंटन के कारण ही रेल पटरियों का नवीनीकरण संभव हो पाया। पटरियों का नवीनीकरण होने के कारण ही अधिकाधिक माल ढुलाई संभव हो सकी। 2004 में जब हमारी सरकार पदमुक्त हुई तो उस समय परिचालनात्मक अनुपात 92 प्रतिशत था। इन सब बातों के अतिरिक्त हमने 2002 में टक्कररोधी उपकरण लगाने की शुरुआत की लेकिन गत वर्षों के दौरान इस मुद्दे को कोई प्राथमिकता नहीं दी गई। पुनः पिछले बजट में माननीय मंत्री महोदया ने कहा कि वह टक्कररोधी उपकरणों को लगाने का कार्य करेगी।

रेलवे एक अखिल भारतीय परिवहन प्रणाली है। लेकिन इस दिशा में हमारी कोई राष्ट्रीय सोच नहीं है। रेल मंत्री पूरे देश का रेल मंत्री होता है इसलिए माननीय मंत्री से मेरा निवेदन है कि वह अन्य राज्यों के साथ भेदभाव न करें।

जबलपुर-मुम्बई गरीब रथ 2187/2188 को जबलपुर से बढ़ाकर इलाहाबाद से चलाए जाने की घोषणा रेल बजट में की गई थी। अभी तक इस पर अमल नहीं किया गया है। यदि इस योजना में कोई बदलाव किया गया है तो इसकी जानकारी सदन को क्यों नहीं दी गई।

पर्यटन की दृष्टि से भारत में मध्य प्रदेश का प्रमुख स्थान है। इसके माध्यम से रेल मंत्रालय को प्रतिवर्ष करोड़ों रुपए की आमदनी होती है। क्या रेल विभाग ने इस दृष्टि से गाड़ियों के ठहराव का कोई मापदण्ड तय किया है।

ललितपुर-सिंगरौली और महोबा-खजुराहो रेल लाइन को 1997-98 में शामिल किया था परन्तु अभी तक इस पर पूरी तरह सुचारु रूप से कार्य प्रारम्भ नहीं हो सका है।

रीवा-सतना, मानिकपुर-झांसी रेल लाइन का दोहरीकरण की अत्यंत आवश्यकता है। इस पर कई बार रेल अधिकारियों से चर्चा भी हुई, परन्तु अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया।

पश्चिम मध्य रेलवे के जबलपुर मण्डल के मझगांव स्टेशन के सारनाथ जैतवारा स्टेशन में रीवा नई दिल्ली एवं कामायनी एक्सप्रेस तथा बगहाई में इण्टर सिटी उचेहरा में जनता एक्सप्रेस के ठहराव की मांगे लम्बे समय से हो रही है। रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से चर्चा में तय भी हुआ था मगर इस पर कोई सुनवाई अभी तक नहीं हुई।

विरावल सोमनाथ एक्सप्रेस को तत्कालीन रेल मंत्री माननीय नीतिश कुमार ने सतना स्टेशन से चलाए जाने की घोषणा जाने की घोषणा सार्वजनिक मंच से की थी। इस घोषणा को अमल में लाने के संबंध में रेल मंत्रालय यह कहता रहा है कि गाड़ियों से संचालन के लिए अनुक्षण करने की व्यवस्था सतना स्टेशन पर नहीं है। अतः उक्त गाड़ी सतना से परिचालन करने की दृष्टि से व्यावहारिक नहीं है। ऐसा कहकर उक्त घोषणा को अमल में लाने के बहाने क्यों बनाए जा रहे हैं?

चित्रकूट और मैहर दोनों ही जगह पर्यटन और धार्मिक स्थल है। दोनों स्टेशनों के बीच नई गाड़ियों के परिचालन की मांग लम्बे समय से की जा रही है। परन्तु रेल मंत्रालय कोई न कोई बहाना बनाकर इसे टाल देता है। नवरात्रि त्यौहारों आदि में तो जनता का आना जाना और बढ़ जाता है। अतः दोनों की स्टेशनों के बीच नई गाड़ियों के परिचालन के लिए आवश्यक कदम तुरंत उठाए जाने चाहिए।

2009 की प्रमुख रेल दुर्घटनाएं			
21 अक्टूबर, 2009	मथुरा (उ.प्र.)	गोवा एक्सप्रेस व मेवाड़ एक्सप्रेस	21 लोग मारे गए और कई घायल हुए।

2010 की प्रमुख रेल दुर्घटनाएं			
2 जनवरी, 2010	इटवा (उ.प्र.)	लिच्छवी एक्सप्रेस व मगध एक्सप्रेस	10 लोग घायल
2 जनवरी, 2010	पनकी (कानपुर)	गोरखधाम एक्सप्रेस व प्रयागराज एक्सप्रेस	5 लोग मारे गए और 40 घायल
16 जनवरी, 2010	टूंडला (आगरा के पास)	कालिन्दी एक्सप्रेस व श्रम शक्ति एक्सप्रेस	3 लोग मारे गए और दर्जन भर से ज्यादा घायल
28 मई, 2010	पश्चिम बंगाल	जानेश्वरी एक्सप्रेस	लगभग 90 लोग मारे गए
19 जुलाई, 2010	सैंथिया प. बंगाल	उत्तर बंगा एक्सप्रेस व वनांचल एक्सप्रेस	63 लोग मारे व 165 लोग घायल हुए

कई रेलवे क्रासिंग ऐसे हैं जहां अभी तक फाटक नहीं लगाया गया है। या कोई चौकीदार या गार्ड की व्यवस्था नहीं है। जिसकी वजह से पटरी पार करने वाली गाड़ी आदि का एक्सीडेंट हो जाता है।

अभी हाल ही में बाराबंकी जिले में सुल्तानपुर हरिहर नाथ एक्सप्रेस से ऐसी ही एक दुर्घटना ने दो लोगों की मृत्यु हो गई और 4 अन्य घायल हो गए। इस दुर्घटना के बाद रेल यातायात लगभग 2 घंटे तक बाधित रहा।

ऐसे ही 4 जून को एक मिनी बस की रेलवे क्रासिंग पार करते समय रेल ने टक्कर मार दी जिससे 5 लोग मारे गए।

* **श्री वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़):** महोदय, रेलवे की अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है। इसमें उन क्षेत्रों को प्राथमिकता देनी चाहिए जिन संसदीय क्षेत्रों में रेलवे लाइन पहुंची ही नहीं है। मध्य प्रदेश के बुंदेलखंड के टीकमगढ़, छतरपुर एवं पन्न जिले ऐसे ही क्षेत्र हैं जहां रेलवे लाइन नहीं है। ये सभी जिले सामाजिक, आर्थिक एवं शैक्षणिक दृष्टि से पिछड़े रहे हैं। ललितपुर-सिंगरोली रेलवे लाइन के शीघ्र पूर्ण होकर प्रारंभ होने से यहां का विकास होगा, उद्योग खुलेंगे, रोजगार के नए अवसरों का सृजन होगा। अतः ललितपुर-सिंगरोली रेल लाइन के लिए अनुपूरक बजट में ज्यादा आवंटन करना चाहिए। हरपालपुर में फुट ओवरब्रिज तथा रेलवे ओवर ब्रिज बनाना चाहिए। निवाड़ी स्टेशन पर तुलसी एक्सप्रेस का ठहराव होना चाहिए।

* Speech was laid on the Table

***SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE):** With the arrival of Madam Mamata ji, there is no doubt that Kerala has benefitted with more facilities and trains. No doubt expectations from the railways by any state are immense. Yet, I take this opportunity to thank the Minister on behalf of the entire people of Kerala who had given such facilities in her short period in the Ministry.

However, as told above, I too have some grievance which needs immediate attention of the Hon'ble Minister for early implementation.

During the last Railway Budget, the station was included in the list of stations for International World Class standard. But till now, nothing has come up. If there is any financial crunch, this project should be taken up under BOY. I would also like to seek from the Hon'ble Minister, through you, Sir, when the project will materialize? There is an ever lasting demand for the Guruvayur -Kuttipuram/Thirunnavaya line. The coming of this line would help huge segment of pilgrims visiting the temple town of Guruvayur from across the country. Having been delayed for many years, with number of surveys conducted, I would like to know, through you, Sir, when this project is likely to materialize.

With expansion of the Calicut city, Bepore, the oldest port in the country has been included in the Calicut city periphery. A line from Calicut Station to this port has now become essential and what is the status of this line. Calicut is one of the oldest city in the country and Malabar line had one of the first railway line in the country. But, today, the sector is neglected.

More additional trains are expected from Calicut in the future. With large number of people now working Kerala from Bengal, Assam and Orissa, I would like to suggest that a new direct train from Calicut to Kolkata should be explored. I have also been demanding a Pit line at West-hill (suburb of Calicut) where there is sufficient land lying idle keeping in view the requirement for maintenance of coaches. This needs more importance as the Railway under your command has recently introduced the Jan Shatabdi Train between Calicut and Trivandrum.

I also take this opportunity to request the consideration of the cut trip of the Amrita Express between Palghat and Calicut as the entire rake is lying idle at Palghat for over 16 hours daily by introducing an Intercity Express between these two stations.

Recently, in a reply to a question, the Hon'ble MOS (Railways) has mentioned that only 3 Kms of line is left for doubling on the Malabar region. However, this doubling will not serve any purpose until the Konkan Railway is also doubled. The Shoranur-Mangalore line is expected to be electrified by 2015. I hope this will be completed within the specified timeframe.

Recently, the Government of Karnataka has fully blocked the NH 212 connecting Calicut with Karnataka. This has adversely affected the public movement of at least 50,000 people. The only alternative left is the better rail connectivity. It is in this regard that I have been requesting the railway authorities for the extension of Train No. 6517 which is terminating at Kannur to be extended to Calicut. The increase in frequency of Train No. 6528/27 has still not been effected so far.

Then there is an ever lasting demand for the Guruvayur-Kuttipuram/Thirunnavaya line. The coming of this line would help huge segment of pilgrims visiting the temple town of Guruvayur.

I also urge the Hon'ble Railway Minister, through you, Sir, that these projects for the Malabar region should be got implemented immediately.

Similarly, we have been hearing of frequent railway accidents including those at Level Crossings. I understand this is because of huge backlog, of unfilled posts in the Railways at different levels. It is also to be seen that due to this backlog, the existing staff has put into additional hours of working resulting in adverse operations of the railways. I take this opportunity to see that all these posts are filled up immediately.

However, I would like to state that I strongly support the Bill.

* श्री मधु कोड़ा (सिंहभूम): भारतीय रेल भारत की जीवन रेखा है। मुझे माननीया रेल मंत्री जी के उस बजट भाषण याद करता हूँ, जिसमें उन्होंने कही थी कि भारतीय रेल केवल व्यावसायिक दृष्टिकोण के आधार पर न होकर मानवीय जन सुविधा को ज्यादा महत्व देने के समर्थक हूँ। मैं रेल मंत्री जी से झारखंड की रेल व्यवस्था के संबंध में कहना चाहूंगा कि झारखंड में चक्रघरपुर रेल प्रमंडल, जिससे भारतीय रेल को सालाना हजारों करोड़ रुपये माल वहन और यात्री भाड़ा से राजस्व की आमदनी होती है। परन्तु आज चक्रघरपुर रेल प्रमंडल क्षेत्र की आम जनता रेल सुविधा से वंचित है। इस क्षेत्र के लोगों को दो वर्षों से कोई रेल यात्री गाड़ी नहीं दी गयी है। कई वर्षों से इस क्षेत्र के लोग मांग कर रहे हैं। मैं खड़कपुर से बड़बिल तक एमओयू/डीएमयू रेल यात्री गाड़ी चलाने की मांग करता हूँ। खड़कपुर से राउरकेला तक एमओयू/डीएमयू रेल यात्री गाड़ी चालू की जाये। दिल्ली-टाटा-चाईबासा-क्योंझर तक एक नयी एक्सप्रेस रेल यात्री गाड़ी चलायी जाये। दिल्ली निजामुद्दीन उत्कल एक्सप्रेस को दिल्ली-भुवनेश्वर वाया टाटानगर के स्थान पर दिल्ली-भुवनेश्वर, चाईबासा-क्योंझर भुवनेश्वर से चलाया जाये। हबड़ा-टाटानगर-चाईबासा, बड़ाजायदा, बड़बिल तक रात्रि सेवा हेतु एक एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाये। पिछले दिनों उग्रवादी घटना के बाद से हबड़ा-मुम्बई तथा हबड़ा-भुवनेश्वर, हबड़ा-नई दिल्ली मार्ग की रात्रि सेवा जो बंद की गयी है तथा समय परिवर्तन किया गया है, उसे पुनः पूर्व की तरह बहाल किया जाये। जिनमें से द0पू0 रेलवे मंडल की निम्नलिखित रेल यात्री सेवा के समय में परिवर्तन किया गया है। गाड़ी नं0 3906 हबड़ा-हबा पहले का प्रस्थान समय रात्रि 11 बजे उग्रवाद की घटना के बाद सुबह 4.20, गाड़ी नं0 2102 हबड़ा-कुर्ली पहले का प्रस्थान समय 10.55 रात्रि, उग्रवाद की घटना के बाद 4.25 सुबह, गाड़ी नं0 2810 हबड़ा-मुम्बई, पहले का प्रस्थान समय 8.15 रात्रि उग्रवाद की घटना के बाद सुबह 5.30 बजे, गाड़ी नं0 2834 हबड़ा-अहमदाबाद एक्सप्रेस, पहले का प्रस्थान समय 11.45 रात्रि, उग्रवाद की घटना के बाद खड़कपुर में रात को रुककर खड़कपुर से सुबह 5 बजे खुलती है।

मेरी मांग है कि नई रेलगाड़ी सेवा एवं रेलगाड़ी के परिवर्तित समय को पूर्व समय के अनुसार करकर रेल सेवा चालू की जाये।

* Speech was laid on the Table

*श्री सुरेन्द्र सिंह नागर (गौतम बुद्ध नगर): उत्तर प्रदेश के बुलन्दशहर जिला मुख्यालय को राजधानी दिल्ली से रेलवे से सीधा जोड़ने हेतु अब तक कोई कदम नहीं उठाए गए हैं। विगत काफी समय से बुलन्दशहर को राजधानी दिल्ली जोड़ने की मांग की जा रही है, लेकिन अभी तक स्थानीय लोगों की मांग को स्वीकार नहीं किया गया है।

मेरा सरकार से अनुरोध है या तो बुलन्दशहर को दिल्ली से रेल द्वारा सीधे जोड़ा जाए अथवा दिल्ली-हावड़ा रेलवे लाईन पर स्थित चोला रेलवे स्टेशन को उच्चोत्कृत करते हुए इस स्टेशन का नाम "चोला-बुलन्दशहर " किया जाए और यहां पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दिया जाए।

उत्तर प्रदेश राज्य के गौतमबुद्ध नगर जिले के अन्तर्गत नोएडा व ग्रेटर नोएडा राजधानी दिल्ली के निकट हैं और यहां पर विगत वर्षों में जनसंख्या में काफी वृद्धि हुई है। लेकिन वहां की आबादी को देखते हुए रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना नहीं की गई है। वर्तमान में नोएडा में केवल एक रेलवे आरक्षण केन्द्र है, जो आबादी को देखते हुए न के बराबर है। नोएडा व ग्रेटर नोएडा की जनसंख्या को देखते हुए वहां पर कम से कम दो-दो रेलवे आरक्षण केन्द्र स्थापित किए जाएं।

गौतमबुद्ध नगर जिले के अन्तर्गत दादरी व दनकौर रेलवे स्टेशन नोएडा व ग्रेटर नोएडा के निकटवर्ती स्टेशन हैं। यहां पर शताब्दी एक्सप्रेस सहित अन्य सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव नहीं दिए गए हैं। इन स्टेशनों पर शताब्दी व सभी महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं।

गौतमबुद्ध नगर संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत खुर्जा जंक्शन पर पुरी एक्सप्रेस (2815-2816), नीलांचल एक्सप्रेस (2875-2876), नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस (2505-2506), आम्पाली एक्सप्रेस (5707-5708), स्वतंत्रता सेनानी एक्सप्रेस (2561-2562), पूर्वा एक्सप्रेस (2303-2304/2381-2382), दिल्ली-आजमगढ़ एक्सप्रेस (2525-2526), मगध एक्सप्रेस (2401-2402) रेलगाड़ियों सहित सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दिए जाएं।

खुर्जा जंक्शन पर रेलगाड़ी नं0 4055 अप व 4056 डाउन ब्रह्मपुत्र मेल और 4723 अप व 2424 डाउन कालिंदी एक्सप्रेस का रेलवे आरक्षण बहाल किए जाने एवं ट्रेन एट ए ग्लांस में खुर्जा जंक्शन का नाम शामिल किए जाने हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए।

दिल्ली से खुर्जा के बीच एक नई ईएमयू रेलगाड़ी प्राप्त किए जाने और महिलाओं के लिए आरक्षित डिब्बों में सुरक्षा हेतु आरपीएफ की सुविधा प्रदान की जाए। यह क्षेत्र राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत आता है तथा यहां से दिल्ली के लिए एक बड़ी संख्या में यात्रियों का आवागमन होता है। इसलिए यात्रियों के हित को देखते हुए दिल्ली से खुर्जा के बीच एक नई ईएमयू रेलगाड़ी शीघ्र चलायी जाए।

***श्री आशोक कुमार रावत (मिसरिख):** उत्तर प्रदेश राज्य के मिसरिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत नैमिषारण्य एक बहुत ही प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है। इस क्षेत्र में विश्व प्रसिद्ध चक्र तीर्थ दधीच कुंड, पाण्डव किला, हनुमानगढ़ी, सुदर्शन चक्र, मां ललिता देवी मंदिर (शक्ति पीठ) जैसे अन्य बहुत से धार्मिक स्थल हैं। चारों धाम की यात्रा तब तक पूर्ण नहीं मानी जाती जब तक चक्र तीर्थ में स्नान न करें। साथ ही धार्मिक श्रद्धालु 84 कोस की परिक्रमा भी करते हैं। जो होलिका दहन के दिन पूरी होती है और उसके बाद होली खेली जाती है। इस परिक्रमा में लाखों श्रद्धालु भाग लेते हैं। यहां पर देश के ही नहीं बल्कि विश्व के अन्य देशों से भी बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आना-जाना लगा रहता है। इन धार्मिक स्थलों का महत्व पुराणों में भी वर्णित है इसलिए नैमिषारण्य तीर्थ क्षेत्र को तीर्थ रेल से जोड़ा जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिसरिख, जनपद सीतापुर (उत्तर प्रदेश) के अन्तर्गत मकनपुर, जो कानपुर नगर जिलान्तर्गत आता है, में मदारशाह की विश्व प्रसिद्ध मजार है। यहां पर देश के ही नहीं बल्कि विश्व के अन्य देशों से भी बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आजाजाना-जाना लगा रहता है। यह विश्व प्रसिद्ध मजार है और 596 वर्ष पुरानी है। यहां पर प्रतिदिन कई हजार लोग देश-विदेश से दर्शनार्थ आते हैं। यहां पर मई माह में उस लगता है, जिसमें कई लाख लोग सम्मिलित होते हैं तथा जनवरी-फरवरी के महीने में एक माह के लिए मेला लगता है। यह एक विश्व प्रसिद्ध मजार है। विश्व प्रसिद्ध इस धार्मिक स्थल का भी तीर्थ रेलवे से जोड़ा जाए।

मैं आपके माध्यम से आपको अवगत कराना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश राज्य के अन्तर्गत हरदोई, सीतापुर, नीमसार व सण्डीला रेलवे स्टेशन, बालामऊ जंक्शन अति पिछड़े हुए क्षेत्रों में आते हैं। इन रेलवे स्टेशनों के उन्नयन की आवश्यकता है। यहां पर यात्रियों के आराम, सुविधाओं, आस-पास के परिवेश में सौन्दर्य में वृद्धि करने के लिए आवश्यक कार्यवाही की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिसरिख के जनपद हरदोई एवं सीतापुर (उत्तर प्रदेश) में बड़ी संख्या में जो बिना चौकीदार वाले समपार हैं तथा जहां बिना चौकीदार के समपार होने के कारण आए दिन दुर्घटना की आशंका बनी रहती है, वहां सभी बिना चौकीदार वाले समपारों पर वरीयता के आधार पर चौकीदार नियुक्त किए जाएं।

मेरे क्षेत्र में रेलवे की काफी सरप्लस भूमि उपलब्ध है तथा मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत केन्द्रीय विद्यालय नहीं है तथा स्वास्थ्य सेवाओं का भी भारी अभाव है। मेरे क्षेत्र के सण्डीला एवं बालामऊ जंक्शन जनपद हरदोई में रेलवे की सरप्लस भूमि पर अस्पताल व केन्द्रीय विद्यालय की स्थापना की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत हरदोई अथवा सीतापुर में नवीनतम उन्नत लोको पायलट प्रशिक्षण केन्द्र, उन्नत रेल पथ प्रशिक्षण केन्द्र अथवा बहु विभागीय प्रशिक्षण केन्द्र खोला जाए।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत सवारी डिब्बा कारखाना, लोको कारखाना अथवा डीजल मल्टीपल यूनिट कारखाने की स्थापना की जाए।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत किसानों के सुनिश्चित भविष्य के लिए किसान विजन परियोजना के अन्तर्गत एक प्रशीतित कंटेनर कारखाना स्थापित किया जाए।

मेरी जानकारी के अनुसार लखनऊ-हरदोई, ईएमयू लोकल स्वीकृत हो चुकी है लेकिन अब तक इसको प्रारम्भ नहीं किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। हरदोई मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। मेरे क्षेत्र के लोग उपर्युक्त ईएमयू को चलवाए जाने हेतु निरंतर अनुरोध कर रहे हैं। मेरे क्षेत्र की जनता की मांग को ध्यान में रखते हुए लखनऊ-हरदोई टीएलसी को अविलम्ब प्रारम्भ किया जाए।

सीतापुर-लखनऊ ब्रोडगेज रेलवे लाईन का 2005 में सर्वेक्षण हो चुका है, जो अभी तक लंबित है। सीतापुर मेरे संसदीय क्षेत्र का जनपद मुख्यालय है। अब तक इस रेलवे लाईन का निर्माण न होने के कारण क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। इस रेलवे लाईन का निर्माण कार्य शीघ्र प्रारम्भ किया जाए।

आबिदा एक्सप्रेस रेलगाड़ी कानपुर-बालामऊ-नीमसार वाया शाहजहांपुर से दिल्ली चलती थी। इस रेलगाड़ी को बंद कर दिया गया है, जिसके परिणामस्वरूप क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। क्षेत्र की जनता उपर्युक्त रेलगाड़ी को चलाए जाने हेतु निरन्तर मांग कर रही है, लेकिन अभी तक उनकी मांग को स्वीकार नहीं किया गया है। इस रेलगाड़ी को

पुनः प्रारम्भ किया जाए।

यात्रियों की सुविधा के लिए लखनऊ से बालामऊ होते हुए हरदोई तक एक लोकल ईएमयू रेलगाड़ी शीघ्र चलायी जाए।

मैं अपेक्षा करता हूँ कि मेरे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर आवश्यक कार्यवाही की जाएगी। मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि मुझे आपने बोलने का अवसर प्रदान किया।

ओश्री कमल किशोर कमांडो (बहराइच): मैं आदरणीय ममता जी का आभार व्यक्त करता हूँ, जिन्होंने जनहित में रेलपं में सुधार के लिए अनेक कार्यक्रम शुरू किये हैं। माननीया रेल मंत्री जी ने मेरे संसदीय क्षेत्र बहराइच जो कि अत्यंत पिछड़ा व गरीब इलाका है। इस इलाके में गोंडा, बहराइच, नानपारा, बिछिया, मैलानी-सीतापुर रेल मार्ग के आमान परिवर्तन को स्वीकृति दी तथा प्रथम चरण में गोंडा से बहराइच तक 60 कि०मी० आमान परिवर्तन के लिए धन स्वीकृत किया। मेरा आपसे अनुरोध है कि गोंडा से बहराइच तक आमान परिवर्तन के लिए अवशेष धन देकर कार्य को शीघ्र पूरा कराया जाये तथा बहराइच से नानपारा होते हुए नेपालगंज रोड तक रेल मार्ग के आमान परिवर्तन के लिए धन अवमुक्त किया जाये, जिससे भारत-नेपाल का सीधा जुड़ाव बड़ी लाइन से हो। पर्यटकों का आना-जाना बढ़ने से रेल को राजस्व प्राप्त तथा दोनों देशों के बीच आपसी संबंध अच्छे बनेगा। आज के परिप्रेक्ष्य में भारत-नेपाल सीमा पर जो वर्तमान परिदृश्य है उसमें इस रेल मार्ग के आमान परिवर्तन की अत्यंत आवश्यकता है। इसके साथ ही मैं माननीया रेल मंत्री जी से बहराइच रेल स्टेशन पर दो कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोलने का अनुरोध करता हूँ। वर्तमान में एक ही केन्द्र है, जिससे यात्रियों को परेशानी होती है। लम्बी दूरी की ट्रेनों में पैंटी कार की सुविधा दी जाये, जिनमें पैंटी कार नहीं है। ट्रेनों तथा स्टेशनों पर मिलने वाले भोजन की क्वालिटी और अच्छी बनाई जाये। प्रत्येक स्टेशन पर 131 नं० पूछताछ केन्द्र पुनः बहाल किया जाये। 139 के अतिरिक्त मैनुअल पूछताछ नंबर की भी व्यवस्था की जाये ताकि गरीब व अनपढ़ लोग भी रेलों के संबंध में जानकारी प्राप्त कर सकें। 139 नंबर पूछताछ व्यवस्था में सुधार किया जाये तथा इसमें पूछताछ का दायरा व्यापक किया जाये। गोंडा-बहराइच, नानपारा, नेपालगंज रोड, बिछिया रेल मार्ग के स्टेशनों पर खानपान व्यवस्था, चिकित्सा सुविधा, शौचालय, प्लेटफार्म, पेयजल, पंखे, बुक स्टाल, टेलीफोन, पी.सी.ओ आदि सुविधाएं बहाल की जायें। नखल - बहराइच का सर्वे कार्य हेतु धन स्वीकृत है। धन अवमुक्त करा कर सर्वे कार्य कराया जाये।

* Speech was laid on the Table

***श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह):** आज मैं अनुदानों की अनुपूरक मांगों रेल बजट 2010-2011 के चर्चा तथा मतदान के दौरान देश के खासकर झारखंड में रेलों के विकास एवं यात्री सुविधाओं के विकास के संबंध में माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ।

अफसोस है कि वर्तमान में सरकार की नीतियां क्षेत्रवाद तक सिमटता जा रहा है। बजट चुनाव और राजनीतिकरण का आईना बनता जा रहा है। देश परियोजनाओं को किसी राज्य तक सिमट कर रखना उचित नहीं है। आजादी के करीब 63 वर्षों से अधिक समय के पश्चात् भी हम रेल यात्रियों खासकर जनरल क्लास, स्लीपर क्लास एवं सवारी गाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्रियों के कष्टदायक यात्रा को सुलभ बनाने के लिए कोई ठोस उपाय नहीं किये हैं।

कुछ वर्षों में रेलों के विकास में उल्लेखनीय सफलता मिली है परन्तु यात्री सुविधाओं के क्षेत्र में रेलों द्वारा उपलब्ध सुविधाएं पर्याप्त नहीं हैं। माननीया रेल मंत्री जी का यह कथन काबिले तारीफ है कि पिछले रेल बजटों में रेलवे को काफी लाभप्रद बताया गया लेकिन लाभ के अनुपात में चालू एवं लम्बित परियोजनाओं को उचित गति न मिल सका और न ही यात्री सुविधाओं में बढ़ोतरी की गई।

वर्ष 1990-91 में रेलवे के पास साढ़े 16 लाख से अधिक अधिकारी एवं कर्मचारी थे वह वर्तमान में 14 लाख में सिमट गए हैं जबकि 1990 से 2010 के दौरान रेल कर्मचारियों पर काम का बोझ कई गुणा अधिक बढ़ गया है। आउट सोर्सिंग के माध्यम से रेलवे में बेरोजगार नौजवानों को कम वेतन पर काम करने के लिए विवश किया जा रहा है। मजदूरी एवं सुविधा कम काम ज्यादा कराने का सिद्धांत अपनाया जा रहा है। परिणाम यह है कि रेल सेवा की गुणवत्ता में दिन-प्रतिदिन गिरावट आ रही है। खान-पान व्यवस्था में लूट मची है। जनता भोजन प्रायः गायब है।

1. समयपालन- गाड़ियों का विलम्ब परिचालन रेलवे की जीवन रेखा बन गई है। यात्री सवारी का समयपालन, सुविधा एवं भीड़ की स्थिति मानवाधिकार के हनन के समान है।
2. सुरक्षा- रेलगाड़ियों में अपराधिक घटनाओं में भारी वृद्धि हो रही है। पर्याप्त सुरक्षा बलों का अभाव है। केन्द्र सरकार एवं राज्य सरकार एक-दूसरे के विरुद्ध जिम्मेवारी तय करने में निकल जाते हैं परन्तु अन्ततः रेल उपभोक्ता पीड़ित होकर रह जाते हैं।
3. रेल आरक्षण एवं अनारक्षित टिकट- रेल आरक्षण में दलालों का कब्जा खत्म नहीं हो रहा है। आरक्षित एवं अनारक्षित टिकट लेने के लिए घंटों पंक्ति में खड़ा रहना पड़ता है। काउन्टर कई हैं स्टाफ की भारी कमी है।
4. टिकट जांच कर्मी एवं कोच कंडक्टर- टिकट जांच कर्मी एवं कोच कंडक्टर की कमी है जिसके कारण बेटिकट यात्रियों से बोनाफायड जैसे जट को परेशानी होती है। कंडक्टर पर काम का इतना बोझ है कि गाड़ी में शिकायत सुनने को पुरसत नहीं। गाड़ियों में भीड़ के कारण टिकट जांच कर्मी को भ्रष्टाचार को बढ़ावा देने में सुविधा होती है। कर्मचारियों को स्थानीय बेटिकट यात्रियों/दैनिक यात्रियों से मुकाबला करने के लिए पर्याप्त सुरक्षा व्यवस्था उपलब्ध नहीं है।
5. लम्बित परियोजनाएं/ नई घोषित परियोजना रेलों में लम्बित/अव्यवहारिक परियोजनाओं का काम पूरा नहीं होता है कि प्रत्येक बजट में नई परियोजनाओं की घोषणा कर दी जाती है। ऐसी परम्परा को खत्म करने के लिए पूर्व घोषित परियोजनाओं का कार्य पूरा करने एवं रद्द करने के पश्चात नई परियोजनाओं की घोषणा करनी चाहिए। हमारे क्षेत्र में दामोदर रेल विपथन परियोजना सीसीएल एवं रेलवे के विकास के लिए महत्वपूर्ण परियोजना थी, इस परियोजना पर लाखों रुपए खर्च हुए। वर्तमान में परियोजना बंद है।
6. वीआईपी कोटा में व्याप्त विसंगतियां- रेल कर्मचारियों एवं टिकट दलालों की मिलीभगत

से रेलवे बोर्ड/रेलवे जोन/रेल मण्डलों से जारी होने वाले वीआईपी कोटा में विसंगतियां व्याप्त हैं। वीआईपी कोटा का मतलब वीआईपीज और तत्काल पीड़ित/जरूरतमंद आपातकालीन स्थिति के यात्रियों को तत्काल राहत प्रदान करना। रेलवे में कार्मिकों की कमी के कारण वीआईपी कोटा का परिभाषा बदल दिया गया है। अनुरोध पत्र 18 घंटा पहले 24 घंटा पहले दीजिए। शनिवार-रविवार को वीआईपी कोटा का अनुरोध पहले दें। यह सब नियम अव्यवहारिक है और भ्रष्ट अधिकारियों/कर्मचारियों के अव्यवहारिक दृष्टि का उपज है।

महोदया, समय कम है। फरियाद ज्यादा है। अब हम निम्नलिखित सुझाव आपके अवलोकन के लिए प्रस्तुत करता हूँ-

- 1) कोडरमा-हजारीबाग-गिरिडीह रेल परियोजना का काम पूरा किया जाए।
- 2) ब्रिटिश शासनकाल में स्थापित कोचागोड़ा हाल्ट को पुनः चालू करने की आवश्यकता। यह स्टेशन धनबाद मण्डल के तेलों एवं चन्द्रपुरा स्टेशन के मध्य है। इसीप्रकार रामाकुण्डा में हाल्ट स्टेशन की स्थापना की जाए।
- 3) गिरिडीह स्टेशन यार्ड एवं साइडिंग का निर्माण एवं विस्तार
- 4) गिरिडीह स्टेशन को गैंड कोर्ड लाइन पर स्थिति गोमों स्टेशन को जोड़ने के लिए रेल लाइन का विस्तार
- 5) गिरिडीह, धनबाद, बोकारो एवं पारसनाथ स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन में शामिल करने की आवश्यकता।
- 6) पटना-गिरिडीह के लिए एक नई रेलगाड़ी का परिचालन शुरू करने की आवश्यकता।
- 7) हावड़ा से गिरिडीह के लिए नई रेलगाड़ी का परिचालन शुरू करने की अपेक्षा।
- 8) गिरिडीह में रैक प्वाइंट बनाने की आवश्यकता। इस सेवा की शुरुआत से गिरिडीह के उद्योगपति लौह अयस्क लम्स एवं फाईंस तथा अन्य सामान रैक द्वारा मंगाना शुरू कर देंगे।
- 9) बेरमों स्टेशन के प्लेटफार्म को ऊंचा करना एवं यात्री शेड का निर्माण एवं फूसरो स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की आवश्यकता।
- 10) दिल्ली-रांची गरीब रथ को भाया बोकारो स्टील सिटी होकर परिचालित करने की आवश्यकता।
- 11) पारसनाथ स्टेशन पर फूट ओवरब्रिज का निर्माण।
- 12) चन्द्रपुरा स्टेशन पर 2826/25 रांची नई दिल्ली सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस, 5761/5762 एक्सप्रेस, 3025/3026 हावड़ा-भोपाल एक्सप्रेस और 8104/8103 एक्सप्रेस का ठहराव।

- 13) धनबाद से बरकाकाना तक ईएमयू ट्रेन चलाने की आवश्यकता।
- 14) हटिया-पटना एक्सप्रेस का विस्तार बक्सर तक करने की आवश्यकता।
- 15) रामपुर हाट कालेज से मंत्री महोदया पढ़ी भी हैं, सेमीया, रामपुर हाट, पाकुड़, साहेबगंज हावड़ा से नई दिल्ली रेल सेवा आदिवासी क्षेत्र है।
- 16) गंगा-दामोदर एक्सप्रेस को बोकारो से चलाने एवं इसका विस्तार बक्सर तक करने की आवश्यकता।
- 17) दामोदर रेल विपथन परियोजना के लम्बित कार्य को शीघ्र पूरा कराने की आवश्यकता।
- 18) शक्तिपुंज एक्सप्रेस में पैंटी कार और पलामू एक्सप्रेस में एसी डिब्बा लगाने की आवश्यकता।
- 19) रांची राजधानी एक्सप्रेस में वर्तमान जर्जर कोच को बदलने की आवश्यकता।

रेल मंत्री महोदया ने यात्री किराय में कोई वृद्धि नहीं करके वाह-वाही लूटी है और 1500 रुपए कम आय वालों को 25 रुपए में 1000 किमी दूरी के लिए जो एमएसटी का प्रावधान कर अवश्य लोकप्रियता हासिल करने का प्रयास किया है, परन्तु ऐसे आय वर्गों के लोगों की पहचान एवं उनके लिए सुविधा उपलब्ध कराना मुश्किल काम है। इस सुविधा से रेल यात्रियों की संख्या में वृद्धि होगी परन्तु रेल सेवा का अपेक्षित विस्तार नहीं हुआ है। ऐसी स्थिति में एमएसटी बनाने एवं रेल सेवा उपलब्ध कराने में दिक्कत बढ़ेगी।

अन्ततः हम यही कहना चाहेंगे कि रेल मंत्री महोदया ने जो रेलों के विकास एवं रेल सुविधाओं के विकास के लिए जो घोषणाएं की हैं वे काबिले तारीफ हैं बशर्ते घोषणाओं का सरजमी पर अनुपालन सुनिश्चित किया जा सके।

* SHRI BHAKTA CHARAN DAS (KALAHANDI): I would like to lay the following demands of the people of K.B.K. region of Orissa in the floor of the House.

1. The decision to have a wagon factory in Kalahand/odisha be taken immediately which is proposed in the last budget.
2. The Sanata Exp. Which is proposed to run from 3 days to 5 days should begin immediately.
3. The Larujigarh Janagarh Railway line should be completed at the earliest.
4. Khordha-Balangir Railway line should be completed at the earliest.
5. The survey work of Kantabanji-Khariaar-Junagarh-Navrangpur-Malkangiri-Bhaorachalam be completed at the earliest and the same should be included in the next year budget.
6. The K.B.K. region is highly neglected from the Railway point of view, therefore a new DRM office be established at Bhawanipatna, Kalahandi, which is situated at centre place of K.B.K.
7. All trains should stop in Nagapara which is the Dist. H.Q. of Nuapara.
8. Ahmadabad Exp. Should stop at Rupra Road.

* Speech was laid on the Table

डॉ. शफीकुर्रहमान बर्क (सम्भल): महोदय, कृपया मेरे संसदीय क्षेत्र सम्भल व इसके आसपास के रेलवे कार्यों को रेलवे की अनुपूरक मांगों में शामिल किया जाये और इस पर तुरंत अमल कराया जाये।

1. मुरादाबाद मंडल में चांदपुर से बहसोई वाया नहतौर-नूरपुर-अमरोहा-सम्भल नई रेलवे लाइन बनाई जाये।
2. मेरठ से शाहजहांपुर तक वाया हापुड़-अमरोहा-रामपुर होकर दैनिक यात्रियों हेतु सुबह शाम की कम से कम दो एक्सप्रेस रेल गाड़ियां चलाई जायें।
3. नजीवादाबाद-बरेली वाया बिजनौर-गजरौला-अमरोहा-रामपुर होकर दो सुबह शाम वाली दैनिक यात्रियों के लिए एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाई जायें।
4. 139 की सेवा संतोषजनक नहीं है। अतः 131 की सेवा दोबारा बहाल की जाये।
5. प्रथम श्रेणी की एम एस टी व लगेज एम एस टी को बहाल किया जाये या इसे वातानुकूलित क्लास में कन्वर्ट किया जाये।
6. लेडीज स्पेशल बिल्कुल खाली चल रही है, उसमें कुछ या आधे कोच में पुरुष यात्रियों को चढ़ने की अनुमति दी जाये।
7. दिल्ली राय बरेली व दिल्ली फैजाबाद पदमावत एक्सप्रेस का स्टॉपेज अमरोहा किया जाये, यह सम्भल के नजदीक है व दिल्ली-रानीखेत जिनकार्वे एक्सप्रेस का स्टॉपेज अमरोहा में किया जाये।

* Speech was laid on the Table

***श्री राम सिंह कस्वा (चुरू):** मैं वर्ष 2010-11 के रेल के अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर क्षेत्र की समस्या के लिए माननीय रेल मंत्री

महोदया का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। पिछले रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए काफी घोषणाएं की गई थी। लेकिन व्यावहारिक रूप से एक पैसेन्जर गाड़ी रेवाड़ी-डेगाना को चालू किया गया है। उक्त पर एक अतिरिक्त गाड़ी चालू करने की मांग की जा रही है। दिल्ली तक बढ़ा दिया जाता है तो सम्पूर्ण क्षेत्र को बहुत राहत मिलेगी। दिल्ली सराय रोहिल्ला से सादुलपुर तक सप्ताह में तीन चलने वाली एक्सप्रेस गाड़ी को 5 दिन संचालित करने की घोषणा हुई थी। इस गाड़ी का संचालन अविलम्ब करते हुए इसे प्रतिदिन संचालित किया जाए। बीकानेर से दिल्ली तक एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की घोषणा की थी उसका भी संचालन अभी तक नहीं किया गया है। यह गाड़ी इस सम्पूर्ण क्षेत्र के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण गाड़ी है। जब तक रतनगढ़-बीकानेर रेल लाइन का आमामान परिवर्तन हनहीं हो जाता तब तक इसे वाया डेगाना-सूजानगढ़-रतनगढ़ होते हुए दिल्ली संचालित किया जाए। इससे इस क्षेत्र की जनता को बहुत भारी राहत मिलेगी।

आमामान परिवर्तन से पूर्व मीटर गेज लाइन पर जोधपुर से दिल्ली, जोधपुर मेल चला करती थी। इस गाड़ी का उत्तर रेलवे की सर्वोत्तम गाड़ी होने का गौरव प्राप्त था। आमामान परिवर्तन के कारण यह लगभग 15 वर्षों से बन्द है। अब आमामान परिवर्तन का कार्य पूरा हो गया है। ब्रॉडगेज लाइन पर माल गाड़ियों का आना-जान शुरू हो गया है। एक पैसेन्जर गाड़ी का भी संचालन किया जा रहा है। मांग है कि जोधपुर से दिल्ली वाया चुरू होते हुए जोधपुर मेल संचालन अविलम्ब किया जाए। एक गाड़ी दिल्ली मुम्बई वाया चुरू जोधपुर होते हुए चालू किया जाए। लुधियाना-हिसार गाड़ियों को सादुलपुर जंक्शन तक बढ़ाया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र में 450 किलोमीटर रेल लाइन पर गाड़ियों का संचालन हो रहा है। मानव सहित व मानव रहित मात्र 30-35 रेलवे क्रॉसिंग हैं वे भी शहरों के दोनों तरफ हैं। बीस-बीस किलोमीटर तक रेलवे समपार नहीं है जिनके अभाव में ग्रामीण क्षेत्रों में सैंकड़ों वर्षों के रास्ते बंद होने जा रहे हैं। रेलवे इन फाटकों पर होने वाले व्यय को राज्य सरकार से मांग रही है, राज्य सरकार के पास इतने संसाधन नहीं हैं कि वह इन फाटकों पर होने वाला व्यय वहन कर सके। मेरा सरकार से आग्रह है कि इन समपारों का निर्माण रेल विभाग करे। आज ग्रामीण क्षेत्र में जगह-जगह ग्रामीण इन रेलवे समपारों की मांग को लेकर चार-पांच माह से धरने पर बैठे हैं। ग्राम कान्धरान, डोकवा, हडियाल, देपालसर, मौलीसर, पायली, बिग्गावास, रामसरा, पहाड़सर, हंसियावास, सिन्धमुख आदि गांवों के लोग काफी समय से इन फाटकों की मांग करते आ रहे हैं। वे धरने पर बैठे हैं। जिला प्रशासन के समक्ष कानून व्यवस्था कायम रखना मुश्किल हो रहा है। इन गांवों के पस रेल समपार का निर्माण किया जाए।

श्रीगंगानगर से सूरतपूरा-सादुलपुर, चुरू-सीकर-जयपुर, लोहारू से सीकर, रतनगढ़ से सरदारशहर आमामान परिवर्तन की घोषणा पिछले बजट में की गई थी लेकिन मौके पर कोई कार्य नहीं हो रहा है। इस कार्य को गति देते हुए शीघ्र पूरा किया जाए एवं इसके लिए पूरी राशि का आवंटन किया जाए।

माननीय रेल मंत्री जी ने भिवानी-पिलानी-चुरू, सरदारशहर-हनुमानगढ़, सीकर-नोखा वाया सालासर, चुरू नोहर वाया तारानगर नई रेल लाइन के सर्वे की घोषणा की थी। उसमें कोई प्रगति नहीं हो रही है। अविलम्ब इन परियोजनाओं की स्वीकृति जारी की जाए।

certain milestones are made. It is a fact that the issue of the Indian Railways cannot be solved in a fine morning. The Indian Railways is the largest Government owned Railways in the world and it deals with 64,015 route kilometers of track that crisscross in the country. The Railways are carrying 19 million passengers and 2.3 million freights every day and it is a great institution with 14 lakh of employees. It is quite natural that we will have different types of problems.

There are good achievements such as introduction of new trains, passenger facilities, there is increase in the services and there is increase in the revenue of freight. These are commendable things.

In the Eleventh Five Year Plan, there are development objectives which will make comprehensive progress for the Indian Railways. Out of 78 trains announced in the Budget and thereafter, in the Parliament 41 have already been implemented. Similarly, in respect of extension of 29 trains, 17 have already been implemented. I congratulate the hon. Ministry of Railways and, at the same time, request the Government to streamline the things and keep up the word without further delay.

Sir, I would like to mention a few problems in Kerala:

1. Doubling and electrification.
2. Separate Zone.
3. Triangular Station of Shornur.
4. Coach factory at Palakkad
5. Wagon factory at Cherthala
6. Thirunnavaya –Guruvayoor issue is almost settled.

* Speech was laid on the Table

I would request the hon. Minister that these have to be addressed without further delay.

We have started luxury trains such as Palace on Wheels, Deccan Odyssey, Golden Chariot, Royal Rajasthan on Wheels, Punjab Luxury tourist train, IRCTC Luxury tourist trains. However, Kerala which is known as the international destination of tourism do not find place in your list. So, please do justice to us.

Now, I come to cleanliness and hygiene on Railways. The hon. Minister has taken some measures, but they are not sufficient. So, expeditious action is to be taken to ensure cleanliness and hygiene in the Railways.

Now, I come to the safety aspect in the Railways. It is a serious matter. ROB constructions are to be speeded up. New direction on limited height subways ROB aiming the safety of unman level crossing are also to be implemented. I would like to mention here that in Kerala the recent experience at Alleppy is an eye opener.

Now, I come to the Railway accidents. Accidents are showing a downward trend. It is all right. That is good. A total of 16,976 unmanned level crossing is there in India. I would like to mention here that allocation and expenditure of railway safety find vast difference. As per newspaper reports, Rs. 2,316 crore is remaining in the Railway Safety Fund as an unspent balance. In this connection, the C&AG Report also is to be considered very seriously. In addition, Justice Khanna Report is to be given serious consideration.

Now, I come to filling up of vacancies. The total number of employees required as per work force pattern and the total number of employees now in place may please be informed to this august House. I am eager to know about the report in the Malayalam daily that about 86,108 vacancies are yet to be filled up and that too on the safety sector. So, I would suggest that the war-footing level steps are to be taken to fill up the entire vacancies immediately.

The profile of the UPA is for inclusive development. The Sachar Committee Report says that the total percentage of Muslim employment in the Indian Railways is 4.5 and that too 98.7 per cent is in the lower category. The hon. Minister of Railways in her first Budget Speech categorically stated about the social responsibilities of the Indian Railways. I would like to know as to what exactly you have done to ensure social justice. Our honesty must be proved, not by words but with deeds.

* SHRI S. R. JEYADURAI (THOOTHUKKUDI): I thank you for giving me an opportunity to express views on Supplementary Demands for Grants of Railways (2010-11).

To add pace to our growth and development in various fields, we need to give a pep to the pending railway projects. Only then we can ensure growth on the pattern of China and other countries which are developing fast. As reiterated by our leader and the Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalaingar, in the National Development Council, the North-South freight corridor must be laid at the earliest, and an exclusive freight corridor linking southern States must be laid. This would help the Southern States to grow and develop fast.

Sendhur Express train runs as a weekly once train between Chennai and Sendhur. It must be made a daily train as per the popular demand which is there right from its introduction. The same day when that train service was commenced from that very rostrum, the then Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav, announced that Sendhur Express would be run five days a week, but still it remains a weekly train. A small lamb was gifted to Laluji during that function. That would have grown in size and shape by now, but the announcement has not been given a shape and the frequency of this train remains as it was. Hence, I request the motherly Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee, to run this train as a daily train.

A new train between Tuticorin and Chennai may be introduced. In order to lay a new railway line between Madurai and Tuticorin, the survey must be conducted at the earliest. A new railway line between Karaikudi and Kanyakumari via Tiruchendur and Tuticorin must be laid. I urge upon the Railway Ministry to give shape to these projects.

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

The Kovai Express train between Nagercoil and Coimbatore must benefit the people of Tuticorin too. Hence, a link express between Tuticorin and Manimuttharu must be operated.

Tuticorin is a city with a modern port and a growing industrial town, earning foreign exchange to a considerable extent. In order to meet the needs of thermal power stations that are operating and being established, coal has to be moved to Tuticorin. In addition to it, salt is moved to different parts of the country from Tuticorin. Considering the increasing requirement both for passenger and freight movement, a double line may be considered from Tuticorin to Chennai while converting Tuticorin Railway Station as a model station.

I urge upon the Railway Ministry to expedite the doubling of Madurai-Tuticorin section and also electrification thereof. A new railway line on a new route between Madurai and Tuticorin may also be laid considering the increased demand.

While Railways go in for establishing Kendriya Vidyalayas in several towns, Tuticorin may also be considered for opening such a school.

With this I conclude.

* SHRI P.T. THOMAS (IDUKKI): I would like to support the Supplementary Demands for Grants of the Ministry of Railway.

Being a Member from Idukki constituency in Kerala State, there is no Railway connectivity till date. The people of my constituency are eagerly waiting for Railway connectivity for a long time.

The new proposed Kochin-Madurai line *via* Idukki is a welcome one. I am also thankful to the hon. Minister for declaring the survey of Kochin-Madurai new line. If this line is found suitable, then it will be a historic one. If Kochin-Madurai line becomes a reality, then it will help the growth of our agriculture as well as the plantation area. The Kochin-Madurai line will be a developmental hub if it becomes a reality. Presently, if somebody would like to travel to Madurai from Kochin, then it is an endless job as it will take more than one day. However, if the Kochin-Madurai line becomes a reality, then it will take only 2-3 hours time to travel. Therefore, I am requesting to speed up the survey work of the proposed Kochin-Madurai line.

The proposed Angamali-Sabari Railway work has started from Angamali, and almost 4-5 kms. have already been completed. But those who agreed to give their land to Railways for this have not been compensated till date. There is an allocation of more than ` 500 crore in the Budget, but the allocation is not yet released to the landholders. In this regard, the attitude of the Railways is not a welcome step. I would request the hon. Railway Minister to give strict instructions for resolving the issue of compensation without delay.

It is a welcome step to extend the route from Erumeli to Trivandrum. Now, the proposed Angamali-Sabari is Angamali-Trivandrum. It will be an alternate route to Trivandrum from Central Kerala. Nowadays, there is a speculation that

* Speech was laid on the Table

the Angamali-Trivandrum alignment is going to change due to some pressure. My earnest request is that the route change will negatively affect the said line and also it will delay it further for many more years.

Sir, I am also requesting, through you, to expedite the work of Kalady bridge and the land acquisition activities. A roadmap is needed for the speedy work of the Angamaly-Trivandrum line.

Today, there is no special quota for the districts in which Railway connectivity is not there. I am requesting the hon. Minister to allocate special reservation quota for the districts in which no rail connectivity is there.

Tens of thousands of people are working all over the country from my Parliamentary constituency. But no reservation quota is there whenever they are traveling by trains. Hence, it is my humble request to you to consider special quota for areas that are not connected by the Railways.

Previously, Railways made tremendous contributions for the betterment of sports activities. It was Indian Railways who initiated to recruit sportspersons. I am requesting that more importance should be given to the talented sportspersons.

Sir, with these words, I am supporting the Supplementary Demands for Grants for the Ministry of Railways.

* श्री प्रेमदास (इट्टावा): महोदय, आज रेलवे पूरक बजट पर चर्चा हो रही है। आने-जाने के लिए रेल गरीबों का एक साधन है। जिला इट्टावा में इट्टावा को एक आदर्श स्टेशन माना जाता है। इस स्टेशन पर रेलवे की आमदनी और अलीगढ़ एवं कानपुर के बीच में सबसे अच्छी मानी जाती है। वहां अप शिवगंगा एक्सप्रेस को रोकने की कार्यवाही करें।

* Speech was laid on the Table

* **श्री रतन सिंह (भरतपुर):** माननीय सभापति महोदय, हम माननीय प्रधानमंत्री महोदय, माननीय रेल मंत्री महोदय के आभारी हैं कि उन्होंने वर्ष 2010-11 का प्रशंसनीय और उच्च श्रेणी रेल बजट देकर भारतवासियों का विश्वास जीता है। इससे आम आदमी का रेल के प्रति आस्था व विश्वास बढ़ रहा है। माननीय मंत्री महोदय ने भारतीय रेल विभाग को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन्स, सुपर क्लास रेलवे स्टेशन्स, डायग्नोस्टिक सेंटर्स, सुपर स्पेशिएलिटी वाले अस्पताल देकर लाभान्वित किया है। अमान परिवर्तन, रेलवे लाइन्स के विद्युतीकरण, रेलवे ट्रैक्स का दोहरीकरण, नई रेल लाइनों के बिछाने के नए आयाम तय किए हैं। भारतीय रेल देश के विकास की मूल धुरी है इसलिए आवश्यकता के अनुरूप मंत्री महोदय ने नए रेल मार्गों के सर्वेक्षण के कार्य स्वीकृत किए हैं जिससे भविष्य में जनता को सुगम परिवहन हेतु ध्यान रखा जा सके, लाभान्वित किया जा सके। इसमें विद्यार्थी एवं विकलांगों का विशेष ध्यान रखा गया है। इसके साथ ही माननीय मंत्री महोदय ने विभाग में कार्यरत स्टाफ को स्वास्थ्य, पेंशन, नए रोजगार, ट्रेनिंग कार्यक्रम देकर लाभान्वित किया है।

हम भरतपुरवासी माननीय मंत्री महोदय का आभार व्यक्त करते हैं कि उन्होंने बृज क्षेत्र को लाभान्वित करने हेतु भरतपुर से कोसीकला वाया डीग-कामा नए रेल मार्ग निर्माण हेतु बजट 2010-11 में सर्वेक्षण कार्य स्वीकृत किया है। इस कार्य से बृज क्षेत्र डीग के जल महल, कामा-भरतपुर, बृज चौरासी, राष्ट्रीय केवलादेव बर्ड पार्क के पर्यटक व दर्शनार्थी अत्यधिक लाभान्वित होंगे और रेल राजस्व में वृद्धि होगी। इसके साथ क्षेत्र के विकास के नए लक्ष्य प्राप्त होंगे। हमारा माननीय मंत्री महोदय से सादर निवेदन है कि भरतपुर से मथुरा, भरतपुर से कोटा मार्ग एल.सी. 244, एल.सी. 252 पर निर्माणाधीन नए ब्रिज्स का निर्माण शीघ्र कराने का आदेश प्रदान करें। इसका वर्तमान में कार्य लगभग बंद है। राजस्थान सरकार ने दोनों पुलों के पहुंच मार्ग लगभग पूरे कर दिए हैं। हम माननीय मंत्री महोदय का पुनः आभार व्यक्त करते हैं। माननीय प्रधानमंत्री महोदय और वित्त मंत्री महोदय ने पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप पर नए रेल मार्ग के निर्माण का नया सराहनीय तरीका स्वीकृत किया है जिससे बजट संबंधी सभी कठिनाइयां दूर हो सकेंगी। मैं राष्ट्रमंडल खेलों में अग्रणी साझेदारी होने की वचनबद्धता में प्रावधान हेतु एक अरब रुपए व रखने का समर्थन करता हूं। इस सप्लीमेंटरी बजट को पास करना राष्ट्र हित में होगा। राष्ट्रमंडल खेलों को सहज सम्पन्न होने में सुविधा व लाभ मिलेगा।

* Speech was laid on the Table

***S. K. SAIDUL HAQUE (BARDHMAN-DURGAPUR):** Indian Railways is one of the biggest rail networks in the world spread over a network of 64,015 route kilometers and is a chief carrier of the bulk traffic. But over the last one year, it is seen that there is sharp deterioration in the performance of India Railways. The recently published CAG report shows that over the years, the railways' share of total transport sector has come down from 53 per cent to 37 per cent due to inadequate investment in infrastructure and competitive weakness vis-à-vis other modes of transport. A study by the Asian Development Bank also indicates a declining market share of Indian Railways.

Over 120 railway accidents have taken place so far during the last financial year. In this backdrop, it is inexplicable how the allocations for the Railways Safety Fund has been cut by Rs. 579 crore from last year. Moreover, the Minister has strangely tried to shift the blame for railway accidents on *rail rokos* and natural disaster. This shows the Minister's distorted perspective on the crucial aspect of railway safety.

As per the Railway Ministry's own estimates over 1.7 lakhs Railway posts were lying vacant in 2009, out of which nearly 90000 were posts related to railway safety. The Minister has kept completely silent on filling up these vacancies, which can provide job opportunities to the youth.

As per the CAG report, it is seen that safety measures have not been implemented properly. The primary requirement of train transportation is to ensure safe, speedy, reliable and punctual movement of passengers and goods to various destinations in the country. Over the years, various safety review committees have recommended the formulation of a Corporation Safety Plan indicating the policy/objectives and strategies for achieving the objectives and to set bench mark for safety achievements.

But, it is seen that modernization of the signaling and telecommunication system has not been done. The Khanna Committee mad by the Railways has recommended that to avoid accidents, Vigilance Control Device (VCD) should be introduced in all railway engines. But, that has not been done till date. The use of Anti-Collision Device has also not been implemented till date.

The CAG report tells that "though human error proved to be the major cause of many accidents and resultant loss of life, the Indian Railways failed to provide improved facilities for running staff, modernization and upgradation of training facilities. Indian Railways

were also not able to fill all the safety category staff vacancies."

The Railways operating ratio (the ratio of total working expenses to the earning – a higher ratio implies deterioration), which was 90.5% in 2008-09 has risen to 94.7% in 2009-10. Such a sharp deterioration in just one year reflects the gross mismanagement of Railway affairs by the Minister. Gross Traffic Receipts in 2009-10 have fallen short of the budgeted estimate by Rs. 63 crore. Moreover, plan investment in Railways also fell short of the budgeted target of 2009-10 by Rs. 497 crore. This clearly shows that the Railway Minister has not been able to implement the tall promises that she made in the last Budget. In this context, the grandiose announcements of projects ranging from hospitals and diagnostic centres, sports academies and museums ring a trifle hollow.

While the Railway Minister has made tall claims on laying 1000 kms of new railway lines, it is shocking that the actual plan allocations for gauge conversion, doubling of railway lines and new rolling stock like wagons and carriages have been cut in nominal terms. This squeeze in public investment in the Railways is accompanied by an unprecedented thrust towards privatization in all areas in the name of PPP: from modernization of railway stations; new railway lines; freight and passenger corridors; locomotive, wagons and container manufacturing; rail axle factory, parking complexes and bottling plants. This wholesale privatization programme for the Railways, opening up the entire sector for private profiteering will be inimical to national interest.

The Railway Minister introduced the system of private participation in railway reservation. Now it has come to the focus that there has been happening a large scale corruption in internet ticketing. As per Railway Board report out of total reservation in the whole country, 30 per cent is done by E-Ticketing. And so corruption is also growing up.

So, Railway Vision 2020 Indian railway envisaged by Railway Minister is far from containing any vision for the future of the Indian Railways.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Sir, I am grateful to all the hon. Members for their participation in the debate on Supplementary Demands for Grants (2010-11). I would like to congratulate the hon. Members for their participation, for their recommendations and for their advice also. Sometimes, ...(*Interruptions*) that in our democratic system ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, what can I do? This is the decision taken by the Business Advisory Committee. Please help the Chair.

Hon. Minister will speak now.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Order please.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Prahlad Joshi, please have order.

...(*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE: These are Supplementary Demands for Grants and nothing else. यह जनरल बजट नहीं है, जनरल बजट में डिटेल डिसकशन हो सकता है, this is only a small thing. It is a technical subject. These are Supplementary Demands for Grants. यह हमारे कांस्टीट्यूशन की परम्परा है, ये साल में दो-तीन बार जनरल बजट के साथ आते ही हैं। जनरल बजट में डिसकशन करने का ज्यादा मौका होता है। सप्लीमेंट्री डिमांड्स में भी माननीय सदस्यों का रेल के साथ इतना अच्छा संबंध है कि इसमें हर माननीय सदस्य भाग लेना चाहता है। ...(*व्यवधान*) उसकी मेहरबानी भी है। हम हर माननीय सदस्य के सुझाव का वेलकम करते हैं। हम हर काम नहीं कर सकते हैं, लेकिन तब भी आप जब सुझाव देते हैं, कोई खराब बात कहता है, कोई अच्छी बात कहता है, कोई कांस्ट्रक्टिव बात कहता है, I welcome all these things. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Tufani Saroj, please sit down. Hon. Minister has not yet started her speech.

...(*Interruptions*)

कुमारी ममता बनर्जी: सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन में कहना चाहती हूँ कि लोकतंत्र में यही परम्परा एवं सिस्टम है कि आप लोकतंत्र के माफिक अपनी बात कहें। बात कहना जरूरी होता है, आपका सुझाव देना भी जरूरी होता है, चाहे सरकारी पक्ष हो या अपोजिशन पक्ष हो, सब को बात करने का मौका भी मिलना चाहिए।...(*व्यवधान*)

श्री गणेश सिंह (सतना): आपने कितना काम किया?...(*व्यवधान*)

कुमारी ममता बनर्जी: आप अपने एम.पीज़ से पूछ लीजिए कि मैंने कितना काम किया। मैं कभी ऐसा नहीं करती हूँ, I do not

distinguish between Members from this side or that side. Shri Harin Pathak, I will request you to please investigate the matter. Even other Members of Parliament also come to me and Members of your party also come to me. You ask them how many works I have done for them also. I do not divide the House between this side and that side. I think, all Members are hon. Members of this House.

I welcome their constructive criticism and their suggestions. I also do their jobs. You ask all the party Members. I am happy to be here today. Though I am not well, I came here because I wanted to listen to the hon. Members. Sometimes, they give very good suggestions. हम सब की बात पूरी नहीं कर सकते, क्योंकि हमारी भी कुछ दिक्कतें होती हैं। I am not God. I am neither God nor Allah.

16.00 hrs.

All that I can do, I can do only within the system and within the purview of the Constitution. Still, I am proud to say that within a year मैं 100 परसेंट सैटिस्फाई सबको नहीं कर सकी, किन्तु मैंने 80 परसेंट काम एम.पी.ज. का कर दिया है। जितना भी काम जिस एम.पी. का करना संभव था, वह मैंने कर दिया है।

आप लोग कभी-कभी कहते हैं कि मैं दिल्ली में नहीं रहती। पॉलीटिकली आप कहिए, लेकिन आप यह भी देखिए कि आम तौर पर जो काम एक साल में मैंने किया है, वह यदि कोई और होता, तो 50 साल में भी नहीं कर पाता। I challenge it. I met all the MPs. Hence, you can see that even the Opposition Members are my friends. पॉलीटिकली और आइडियोलॉजिकली कोई मेरे साथ फाइट कर सकता है, लेकिन इंडीविजुअली आप देखो कि मैंने आप लोगों का कितना काम कर दिया। वह इसलिए कर दिया कि it is not that I have done it, it is my Department that has done it. We do it as a Railway family. हम लोग कोशिश करते हैं। Every Friday, so many MPs used to meet me, and this time even our Board Members. आपको पता होना चाहिए। आप बोलते हैं कि रोजाना एक्सीडेंट होते हैं। This is unfair to say. Absolutely, यदि एक भी अनफॉर्चुनेट इंसीडेंट होता है, I am very perturbed and I am very shocked. पॉलीटिकली आप मुझे जो मर्जी कह सकते हैं, लेकिन पॉलीटिकली मैं पैसेंजर्स को नहीं मार सकती हूँ। रेलवे में मुझे देखना है कि as a passenger travels from one part of the country to another, somebody may be from Bihar; somebody may be from UP; somebody may be from Punjab; somebody may be from Rajasthan; somebody may be from Gujarat; and somebody may be from Bengal. Can I kill people? It is unfair to say so. The number of accidents has declined. You have to appreciate that this is despite the fact that the number of passengers and trains are increasing.

MR. CHAIRMAN: Madam, just a minute. The time allotted for this discussion has exhausted. If the House agrees, we may increase the time for this discussion by another half-an-hour.

KUMARI MAMATA BANERJEE : Thank you, Sir.

MR. CHAIRMAN: The time is extended till the Supplementary Demands are passed.

SEVERAL HON. MEMBERS : Yes, Sir.

MR. CHAIRMAN: Thank you. Madam, you may continue with your reply.

KUMARI MAMATA BANERJEE : I am very grateful, Sir.

सर, यह बात कहना ठीक नहीं है that every day accidents are taking place. Politically, you can say it, but you have to give me the figures. पहले रेलवे के पैसेंजर्स कितने थे। It is 1.8 crore people who used to travel every day. You have to remember this. There are 17,000 trains crossing more than 8,000 stations. It is not a matter of joke, and now it has been increased. We have given good infrastructure. पैसेंजर्स की डिमांड है। Railway line is called the life line. इसे लाइफ लाइन कहा जाता है। गांव के अंदर से जाती है। इसीलिए आपकी कांस्टीट्यूंसी की ज्यादा डिमांड रेलवे से होती है। किसी और मिनिस्ट्री से नहीं होती है। इसलिए कि आप चाहते हैं कि हमारे गांव से, हमारे घर से रेल लाइन जाए। It is the only cheapest transport, which is environment-friendly and passenger-friendly.

महोदय, देखिए कितनी चीजों का भाव बढ़ा। क्या रेल का भाड़ा बढ़ा? नहीं बढ़ा। हरिन पाठक जी बिल्कुल ठीक हैं। उन्होंने इस डिबेट को इनीशिएट किया था। मैं उन्हें थैंक्यू कहना चाहूंगी। हरिन जी के साथ-साथ हमारे बहुत से और दोस्तों ने इस डिबेट में भाग लिया। जैसे बहुगुणा जी, शैलेन्द्र जी, यादव जी, Dr. Dome criticized me like anything politically, but I do not mind it. भाग लिया। प्रबोध पांडा जी ने इस डिबेट में भाग लिया। सुप्रिया सुले जी, वानखेड़े जी, अर्जुन चरण सेठी जी ने बहुत इम्पोर्टेंट प्वाइंट बोला। ...(व्यवधान) श्रीमती परमजीत कौर जी ने भी भाग लिया। मैं जो बोल रही हूँ, उसे कृपया आप सुन लीजिए। पॉलीटिकली आप जो भी कुछ कह सकते हैं, लेकिन इसके साथ-साथ जो काम मैंने किए हैं, वे भी जुड़ रहे हैं। जिन्हें बोलने का मौका नहीं मिला, they also feel it. I appreciate all the Members from either side of the House. पहले 1.8 करोड़ पीपुल ट्रैवल करते थे, लेकिन अब आपको पता है कि 2 करोड़ से ज्यादा हो गए हैं। पिछले एक-दो साल में किसी-किसी महीने में रेलों के पैसेंजर्स की संख्या 1 करोड़ 8 लाख से बढ़कर 2

करोड़ 20 लाख प्रतिदिन हो गई है। अगर पैसेजर्स इतने बढ़ गए हैं। इतनी ट्रेन बढ़ गई। इतना इफ्रास्ट्रक्चर बढ़ गया और पैसेजर्स बढ़ गए। 17 हजार रेलें प्रति दिन चलती हैं। रेलवे के लोग इन्हें चलाते हैं। यदि कभी कुछ हो जाता है तो बहुत दुख की बात है। आप लोग क्या सोचते हैं कि हमें दुख नहीं होता है। एक्सीडेंट्स में जिन लोगों की डैथ हुई, उनमें कोई गुजरात का हो सकता है और कोई पंजाब का हो सकता है।

कोई यू.पी. का हो सकता है, कोई नोर्थ बंगाल का हो सकता है, कोई उड़ीसा का हो सकता है। जब राजधानी एक्सप्रेस झाड़ग्राम में रुक गई थी तो नवीन पटनायक जी ने मुझे फोन किया, मैंने बोला कि इसमें आप भी कन्सर्न हैं, मैं भी कन्सर्न हूँ, इसलिए कि वे मेरे देश के आदमी हैं। हमें यह सोचना है कि हम पोलिटिकली चाहे जो मर्जी कर सकते हैं, लेकिन politically or otherwise, I cannot kill the people and you cannot kill the people. आप यह नहीं कर सकते हो, हाँज़ को निकाल आओगे तो यह ठीक नहीं है। You cannot blame the railway workers.

कभी-कभी काम करने में ह्यूमन एरर हो जाती है, वह भी हम लोग देख रहे हैं कि इसको नहीं होना चाहिए। उनको जितना ट्रेड करके अपडेट करना है, we give more importance to the railway employees. They are like my family members. They do their job. I appeal to them also to take care of their effectiveness and be sincere. लेकिन साथ-साथ में यह भी ठीक है, प्लेन तो आसमान में जाता है, आप कुछ नहीं कर सकते हैं। हम चाहते हैं, अच्छे से, थोड़े से, only around 36,000 people travel in all the planes, from all the sides, put together

और ट्रेन 65 हजार रूट किलोमीटर पर गांव-गांव में जाती है, क्लिप अगर कोई खोलेगा तो आप क्या करेंगे, 65 हजार रूट किलोमीटर में कितनी पुलिस देंगे? जब रेलवे बनी थी, तब हमारे देश में सिक्योरिटी की ऐसी प्रोब्लम नहीं थी, टैरिज्म की प्रोब्लम नहीं थी। अभी कोई पोलिटिकल प्रोब्लम है तो रेल रोको, बन्द कर दो। उससे कितने दिन नष्ट किये, खाली बन्द करने से, अवरोध करने से, रोकने से एक हजार करोड़ रुपये का रेलवे को नुकसान हुआ। इससे हमारा पंच्युएलिटी लॉस होता है। आप क्या कहेंगे, एक चीज़ में लोकल एक गड़बड़ी हुई तो जाकर रेल को रोक दिया। उसके बाद बोलेंगे कि पंच्युएलिटी तो लॉस हो गई। एक रेल को रोकने का मतलब होता है कि पीछे जो रेल होती है, वह भी रुक जाती है। इसमें पूरे दिन का, पूरे स्टेट का पंच्युएलिटी लॉस होता है। इसमें क्या होता है कि हम पंच्युएलिटी भी चाहते हैं और रेल भी रोक देते हैं। अच्छा काम भी चाहते हैं, रेल को जला देते हैं। एक्सीडेंट क्यों होता है, बोलेंगे और एक्सीडेंट करने के लिए मदद देंगे, यह क्या है? यह सब तो एक साथ में नहीं हो सकता है। You have to appreciate, रेलवे पीपुल की अगर किसी की गलती हो गई, if the railway employees are at fault, then we will take stringent action against them because we cannot compromise with the safety and security issues. लेकिन साथ-साथ में यह बात भी है कि रेलवे आसमान में नहीं जाती है, गांव-गांव में जाती है। हमारे घर के नज़दीक हमने चुप करके प्लान करके क्लिप खोल दी, बम ब्लास्ट कर दिया, लोग मर गये तो यह क्या है, यह कौन सा तरीका है, इसको सोचना है। अगर रेल चलानी है तो रेल को जिंदा रखना आप लोगों का, हम लोगों का, सब का काम है। हर स्टेट गवर्नमेंट को भी देखना है, Railway gives the money to the State Governments to take care of the security aspects. Government Railway Police are not the Railway Police. They are the police personnel of the State Government. We pay 50 per cent of their salaries, as per the constitutional provisions. लेकिन आप लोगों को भी देखना पड़ेगा, सेफ्टी एण्ड सिक्योरिटी, क्यों नहीं देखेंगे। अगर डकैती होती है तो खाली रेल का गलती आ जाती है। आर.पी.एफ. को कोई पावर नहीं है, RPF does not have the power even to lodge an FIR. You must either give them more power or take necessary precautions. Is that not your duty? अगर बस में डकैती होती है तो किसकी गलती होती है। अगर ट्रेन में होती है तो आप खाली रेल को बोलते हैं तो हम रेल चलाएंगे या डकैती रोकेंगे। आप लोग हाउस से परमीशन दे दो, हम लोग कर देंगे, लेकिन अगर परमीशन नहीं रहेगी तो law and order subject is not with the Railways. तो हम क्या करेंगे। लेकिन तब भी इसके बारे में हाउस को सोचना है। एक तो बात है, as far as safety and security issues are concerned, we are hundred per cent sure that we have to run these trains in a very dedicated manner. इसमें हम डैडीकेटिड हैं, सेफ्टी और सिक्योरिटी से ज्यादा इम्पोर्टेंट क्या है, कुछ नहीं हो सकता है। For taking care of safety issues, we have given Rs. 31,000 crore this time also. In one year, we want to man 4,000 unmanned level-crossings. 4000 अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग्स को मैन्ड करने के लिए एक साल में हमने लिया। टी.पी.डब्ल्यू.एस. सिस्टम, एंटी कोलीज़न डिवाइस 10 साल पहले मैंने करके दिया था, आप लोगों ने क्यों नहीं किया? 10 साल में क्यों नहीं किया? मैं सन् 2000 में सप्लीमेंटरी डिमांड्स में एंटी कोलीज़न डिवाइस का ऑर्डर देकर गई थी, आपने क्यों नहीं किया, 10 साल आप लोगों को मिले। नहीं किया, आप लोग खाली हमको कहते हैं कि यह क्यों नहीं हुआ, वह क्यों नहीं किया। आप रुपया दे दो, हम कर देंगे। तब भी सबसे ज्यादा इम्पोर्टेंट्स देकर टी.पी.डब्ल्यू.एस. सिस्टम और एंटी कोलीज़न डिवाइस का बहुत सारा काम हमने एक साल में किया। हरिन जी ने मुझसे क्वेश्चन किया, उन्होंने बजट की बात कही है, लेकिन मैं हाउस में कहना चाहती हूँ, हाउस को एश्योर करना चाहती हूँ कि बजट के समय पिछली बार हमने कहा कि हम व्हाइट पेपर लेकर आएंगे, हमने व्हाइट पेपर दिया।

हमने व्हाइट पेपर दिया। हमने कहा कि विजन 2020 करेंगे, तो हमने विजन 2020 कर दिया। इसलिए किया कि यदि आप दस साल आगे तक की प्लानिंग नहीं करेंगे, तो कुछ काम नहीं होगा। हमने देखा की सबकी कोच की डिमांड है, लेकिन कोच बाहर से नहीं खरीदा जाता है, इसे तैयार करना पड़ता है। Even I have found अगर हमको कोच चाहिए, तो दरवाजा इधर मिलता है और कोच बाहर

मिलती है। तैयारी करने की कोई जगह नहीं है। दो-तीन इंडस्ट्रीज ही इसके लिए हैं, आईसीएफ, आरसीएफ आदि। आपने इसे क्यों नहीं किया? मैंने सोचा कि अगर कोच और वैगन चाहिए, ट्रेन को नया-नया बनाना चाहिए, अच्छे कंपार्टमेंट्स चाहिए तो इसको बनाने की जरूरत है। इसको कहां से बनाएंगे? हमने मेट्रो कोलकाता में देखा, कोलकाता में एक ही मेट्रो है, उसकी चार किलोमीटर लाइन एक्सटेंशन हुयी लेकिन वहां नयी ट्रेन एवलेबल नहीं है। मैंने पूछा कि क्या हुआ? उन्होंने कहा कि हमारे पास चीज नहीं है। अगर दरवाजा हम बनाते हैं, तो जनाला बाहर से लाना पड़ता है। काम बाहर देंगे, तो हमको इंतजार करना पड़ेगा। यह सब ठीक नहीं है। इसीलिए मैंने बजट में इंडस्ट्रीज की बात कही है। रेलवे क्या है? रेलवे की मनी नहीं है, वह नहीं करेंगे। अगर हम बाहर से पीपीपी में रूपया मांगते हैं, तो आप कहते हैं कि आप प्राइवेटाइज कर रहे हैं। हम रेल को प्राइवेटाइज नहीं करेंगे, यह हमारे लिए जिंदगी का सवाल है। Do not blame me politically. This is a political game. Do not play blame game politically every time. Let me assure, रूपया नहीं होगा, कोच नहीं मिलेंगे। रूपया नहीं होने से हम बना नहीं सकते हैं। पीपीपी मोड में अगर हमारी लैंड है, ज्वाइंट वेंचर में हमारी इक्विटी है, हमारी लैंड है जिसे बेचने के लिए लिया है। अगर कोई आदमी रूपया डालकर ज्वाइंट वेंचर बनाएगा तो रेल उसके साथ में ज्वाइंट वेंचर करेगा। इसमें आपत्ति क्या है? हमने वैगन इंडस्ट्री के लिए बर्न स्टैंडर्ड ब्रेथवेट को लिया। They can supply the wagon. We have given the order even. हमें कभी-कभी आर्डर देने से भी वैगन नहीं मिलते हैं। कोच बनाने का इफ्रास्ट्रक्चर नहीं है। हमको जरूरत है पांच हजार, लेकिन मिलते हैं तीन हजार तो क्या करेंगे?

सबकी डिमांड बढ़ी, सब चाहते हैं कि हमारे यहां रेल लाइन हो, हमारे यहां रेल के कोच बढ़ें। मुझे भी यह देखकर खराब लगता है। हम देखते हैं कि बहुत गंदे-गंदे कोच हैं, उस पर वह कलर भी नहीं करते हैं। मैंने उनसे पूछा कि क्यों कलर नहीं करते हैं? आप क्या सोचते हैं कि मैं उनसे नहीं पूछती हूँ? मैंने उनसे कहा कि इतने गंदे-गंदे कोच हैं, बाथरूम ठीक नहीं है, ये अच्छे नहीं हैं, आप लोग इसमें कलर क्यों नहीं करते हो? कभी-कभी ये लोग बोलते हैं कि कैसे करेंगे, हम अगर एक भी कोच कलर करने के लिए देंगे, तो दो महीने लग जाएंगे और उन दो महीनों के लिए हमें कोच कैसे मिलेगा? ऐसे में पैसेजर्स सफर नहीं कर सकते हैं। मैंने कहा कि क्या ऐसी परिस्थिति है? उसने कहा - हां। Then I thought that we have to decide and we have to set up more and more industry. इसीलिए हमने चाहे मारवाड़ा हो, चाहे छपरा हो, चाहे मधुपुरा हो, चाहे असम हो, चाहे रायबरेली, यूपी हो, हर जगह, अगर डिमांड आएगी तो फिर हम देखेंगे। हम चाहते हैं कि हमारे हिंदुस्तान में जो रेल का आर्डर मिलेगा, उसके लिए इंडस्ट्री बन सकती है, इसके लिए ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है।

हमारा डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर आ रहा है, इससे इंडस्ट्री और भी बिल्ड-अप होगी। इसमें हमें मदद देनी चाहिए और पीपीपी मोड में भी इसको होना चाहिए। किसी फ्रेंड ने मुझे कहा कि कुछ नहीं हुआ है। रेलवे ने पहली बार रेल बोर्ड के सेक्रेटरी के अंडर में सिंगल विंडो बना दिया। किसी को भी रेल के साथ बिजनेस करने का आज मौका मिला है। It is not that I am doing. I am clearing without tender and all that. It is not. We open the tender; everybody should know it under the Secretary of the Railway Board. अगर आप रेल के साथ किसी बिजनेस में जाना चाहते हैं, तो you can send your proposal to my Railway Board Secretary. There is an office. After that, the Railway Board decides all the things wherever necessary, things are there. हम लोगों ने इसे किया है। मधुपुरा, मराठावाड़ा और छपरा में काम हो रहा है, वह वर्ष 2010-2011 में हो जाएगा, इसी तरह रायबरेली में भी वर्ष 2010-2011 में फर्स्ट फेज का काम हो जाएगा। ऐसी हमारी और भी जगह इंडस्ट्रीज हैं। वहां काम चल रहा है और हम उसे जल्दी से जल्दी करेंगे, क्योंकि हमें कोच की जरूरत है, वैगन की जरूरत है। Why do you not understand that I am trying my best? Within a year's time, the House must know it. विद इन ए ईयर हम लोगों ने व्हाइट पेपर दिया। मैं कुछ कहना नहीं चाहूंगी, I stick to that White Paper. व्हाइट पेपर आथराइज्ड के साथ दिया है, लेकिन हमने जो वादा किया था, उसे पूरा कर दिया। विजन 2020 में हमने दे दिया कि दस सालों में क्या होना चाहिए? अपोजीशन से श्री हरिन पाठक जी ने कहा कि एक हजार किलोमीटर रुट होगा या नहीं, इसमें डाउट है। हम इसे करेंगे। जब वादा किया है, तो उसे पूरा करेंगे। अगर नहीं करेंगे, तो the blame will go to the Board. They are taking care.

लोग China से compare करते हैं। I am not blaming. They have the advantage. They are not the democratic country. हमें अगर जमीन में कोई प्रॉब्लम होती है तो हम नहीं कर सकते। हम फोर्सफुली कुछ नहीं कर सकते, हम गोली मारकर कुछ नहीं करना चाहेंगे। हम आहिस्ता-आहिस्ता करेंगे, फोर्सफुली नहीं करेंगे। हम एमीकेबली सैटलमेंट करेंगे। रेलवे के लिए हम इम्प्लॉयमेंट देने के लिए भी तैयार हैं। अगर रेलवे लाइन गांव से ले जानी है तो हम जनता को कौन्फीडेंस में लेकर करेंगे और वे बैठकर तैयार करेंगे। That system will do.

हम फोर्सफुली नहीं करेंगे। हम ज्यादा जमीन नहीं लेंगे, घर में बैठकर सर्वे नहीं करेंगे कि जो मर्जी हुआ डाल दिया, ऐसा नहीं है। रेलवे के लिए जो जमीन लेंगे, उसके लिए अभी से स्पेशल प्रोजेक्ट के माध्यम से लोगों को रेलवे में एक-एक इम्प्लॉयमेंट देने का वादा किया। हमने रेल की जमीन के लिए गाइडलाइन्स बनाई। मैंने आपको पता करने के लिए कहा। हम जैसे डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कर रहे हैं वैसे ही पैसेजर्स फ्रेट कॉरिडोर भी करेंगे। इसका काम हम इस साल शुरू कर रहे हैं, यह रेलवे का वादा है। हमने एक साल में व्हाइट पेपर दिया, विजन 2020 दिया, रेलवे की नई रिक्लूमेंट पॉलिसी बनाई। दस साल से रिक्लूमेंट क्यों नहीं हुआ। Why are you blaming me only? आपने शुरू नहीं किया, मैंने शुरू कर दिया। लेकिन सरकार के प्रोसेस में थोड़ी देर होती है। टैंडर प्रोसेस में एक

साल लग जाता है। और प्रोसेस भी हैं। अगर हमें रिक्रूटमेंट करनी है तो उसके लिए रिक्रूटमेंट सेंटर है। अगर एक जगह में गड़बड़ी हो जाती है तो कहा जाता है कि नहीं हुआ, सब चला गया। बीस जगह में अच्छा हुआ, कोई गड़बड़ी नहीं हुई। पहले रिक्रूटमेंट में मार-पीट हो रही थी। क्या ऐसा पूरे हिन्दुस्तान में नहीं हुआ? हमने नई पॉलिसी बनाई। रिक्रूटमेंट ड्राइव भी शुरू कर दी। बीस सेंटर्स में काम अच्छा हुआ, लेकिन अगर एक सेंटर में कोई व्यक्ति गलत काम करेगा तो क्या हम उसे नहीं पकड़वाएंगे। हमने खुद पकड़वाया, सीबीआई ने भी भाग लिया। That is good. सारी जगह इग्जामिन हुआ। हमने नई रिक्रूटमेंट पॉलिसी बनाई जिसमें हिन्दी, उर्दू, लोकल लैंग्वेज भी की। हमने एससी, एसटी, ओबीसी, फिज़िकली हैंडीकैप्ड, स्पोर्ट्स कोटे को स्पेशल

प्रॉयरिटी देने के लिए कहा है। माइनॉरिटी कैटेगरी के लोगों को नौकरी में कम मौका मिला, इसलिए जहां उनके लिए मौका है, वहां उन्हें भी प्रॉयरिटी देनी चाहिए। हम इसे इंटरनली कर रहे हैं और इंस्ट्रक्शन्स भी दी हैं। हम एक्स-सर्विसमैन को भी रेलवे में लेना चाहते हैं। हमारे यहां एक लाख 70 हजार के करीब वेकेंसीज़ हैं, लेकिन वे आज की नहीं हैं। हर साल वेकेंसी खाली होती है और वह दस साल से ऐसे ही पड़ी हुई है। आपको बहुत मौका मिला लेकिन आपने नहीं किया, सिर्फ रोज का डिजीजन कि प्राइवेटाइज़ करना चाहते हैं इसलिए नहीं हुआ। यह कोई तरीका है? रेलवे वास्ट आर्गनाइजेशन है, उसमें 14 लाख इम्प्लाइज़ हैं। हम पॉलिसी तैयार कर रहे हैं। Railway Board is taking care of that. We will give priority to our gang men. We will give priority to our safety related staff. जो लोग वॉलंट्री रिटायरमेंट लेंगे और अपने लड़के या लड़की को सर्विस देने चाहते हैं तो we will approve that. हम नई पॉलिसी बनाने जा रहे हैं क्योंकि तीस हजार वेकेंसीज़ होती हैं। सेप्टी में गैंगमैन नहीं है। आप सिर्फ हमें ब्लेम देते हैं। मेरे खिलाफ कौन्सपिरेसी चल रही है कि she is not staying in Delhi. You ask me any question related to Railways. I will challenge that without seeing any paper, I will give you all the replies. If I do not know that thing, how do I do it? यहां तक कि अगर कल पार्लियामेंट में कोई क्वेश्चन होगा, हम कोई पेपर नहीं देखेंगे। You just ask me and if I am not up-to-date, how can I give reply to the day-to-day's work? आपने देखा होगा कि हमारे डिपार्टमेंट में एक भी फाइल पेंडिंग नहीं है। Not a single file is pending. I challenge. सिर्फ कौन्सपिरेसी करके गलत बात कहना ठीक नहीं है। I will not say that because it is unparliamentary. We should not mislead. जो सच है, उसे देखना चाहिए। एक साल के अंदर रेलवे रिक्रूटमेंट के बारे में नई पॉलिसी हुई, व्हाइट पेपर हुआ, विज़न 2020 हुआ, यहां तक कि रिक्रूटमेंट शुरू हो गई, इम्प्लाइज़ के लिए पूरी पॉलिसी बनी, एक्स-सर्विसमैन के लिए हुआ, स्पेशल ड्राइव कर दिया और रेलवे ने नई कैटरिंग पॉलिसी की। क्या आपने नहीं कहा कि रेलवे में अच्छा खाना नहीं मिलता? जब पहले उसे बाहर की एजेंसी को दे दिया गया तब यह कहा गया कि पोलिटिकल फ्रेंड्स बैठे हैं और जब डिपार्टमेंट लेना चाहता है तब कहा जाता है कि इनसे क्या होगा।

रेलवे दोनों जिम्मेदारी नहीं लेगी। एक ही जिम्मेदारी लेगी और वह भी पैसेंजर की जिम्मेदारी लेंगे और रेलवे इम्प्लाइज़ की लेंगे। अगर डिपार्टमेंटली कैटरिंग करनी है, तो डिपार्टमेंट में हम उसे प्रायरीटी देंगे, जो रेल के लिए अच्छा काम करते हैं। उसे हम जरूर जिम्मेदारी देंगे। हमें अपना बेस्ट किचन बनाने में छः महीने लगेंगे। फिर इस सिस्टम को वापस लेना है। इसी के साथ-साथ आईआरसीटीसी को हम उधर से लेकर टूरिज़म में डालेंगे। That is our headache. That is not any political party's headache. We will take care of that. We know how to bring up our babies. That we know. इसके लिए हमने न्यू कैटरिंग पालिसी लागू की। रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर के डेवलपमेंट के लिए पीपीपी मोड भी लागू किया। सीआई पालिसी लागू की, रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चरल इंडस्ट्रीज ने इनीशियटिव लिया। आटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन आपरेशन भी लागू किया। सोशल फ्रेट ट्रेन आपरेशन भी लागू किया। आटोमोबाइल एंड एनसीलियरी हब भी लागू किया। प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल लागू किया। कैटरिंग पालिसी लागू की। इसके अलावा और भी बहुत सारी चीजें हैं। Whatever we announced that we would do, we have done 100 per cent. फिर भी बोलते हैं कि नहीं हुआ। I cannot give stoppage to all. हम कैसे देंगे? If we give stoppage everywhere, then railways would become a bus service. It will not remain a rail service. इसका डिफरेंस होना चाहिए, जैसे प्लेन में होता है। कोई व्यक्ति कोलकाता से दिल्ली आता है, कानपुर से कभी हबिंग करके दिल्ली आता है, कभी पटना से दिल्ली आता है, कभी उड़ीसा से दिल्ली आता है। रेल का भी क्या ऐसा तरीका है? I will be happy to give all of you stoppage. लेकिन अगर हर स्टापेज में सुपर फास्ट ट्रेन चलेगी, तो क्या होगा? It would not be a railway service. It will be just a local bus service. वह होगा या नहीं होगा? एक जगह ट्रेन स्टाप होती है, तो वह स्लो हो जाती है। इसमें जो व्यक्ति ज्यादा रुपया देता है, उसका क्या होगा? कोई-कोई तो राजधानी में भी स्टापेज चाहता है। हमें स्टापेज देने में कोई प्रॉब्लम नहीं है, लेकिन पहले ही काफी स्टापेज हैं। हम अभी इतने स्टापेज और नहीं दे सकते। उसके बाद भी आपरेशनल एंगल होता है, लेकिन जिधर स्टापेज की जरूरत है, उसके बारे में हमें जरूर सोचना है। उसे हम जरूर करते हैं।

आपने खुर्दा-बोलांगीर लाइन के बारे में एक अच्छा प्वाइंट कहा। हमने आरवीएनएल को नहीं दिया। That was a wrong impression. Khurda-Bolangir line in Orissa was not handed over to RVNL.

वह हमारा आर्गनाइजेशन है, जो अभी काम कर रहा है। हमने उसे दिया है।

सभापति महोदय : वैकैबल स्टडी के लिए होना चाहिए।

कुमारी ममता बनर्जी : हमने उसे नहीं दिया। हमने फंडिंग के लिए बोला था, लेकिन वह प्रोजेक्ट नहीं दिया। I crosschecked it because Orissa MPs have met me. ... (Interruptions) हमने उसे नहीं दिया। ... (व्यवधान) वही बोल रहे हैं। ... (व्यवधान) Orissa MPs met me, Sir, and you were also there. You told me not to hand it over to the RVNL. इसके बारे में हमारा डिजीजन है। ठीक है, आप लोग जो कहेंगे, वही होगा। हम लोग उनको नहीं दे रहे हैं, वह रेल के साथ ही रहेगा। To Khurda-Bolangir line we gave the

maximum money this time. We want that this project should be completed also. यह हम लोगों ने किया। जैसे पीपीपी के बारे में कहा कि with regard to PPP, as we said, we want to create our infrastructure, we want to create our industry to help the railway industry, and at the same time we can create infrastructure for the country also. लेकिन पीपीपी मोड में अभी करने के लिए बहुत सारे काम प्रोसेस में हैं एवं बहुत सारे काम हमने अभी कर दिये हैं। यह बहुत बढ़िया तरीके से हो रहा है। सेफ्टी और सिक्क्योरिटी के बारे में यह बात ठीक है कि हमें अभी 17 हजार करोड़ रुपये वर्ष 2002-03 में मिले थे। जब मैं दस साल पहले रेल मिनिस्टर थी तब हमने खन्ना कमेटी की रिपोर्ट को बहुत बार उठाया था। उसके बाद हमें 17 हजार करोड़ रुपये मिले थे। जब नीतीश जी रेलवे मंत्री थे तब वह फंड आया था। वह फंड जहाँ भी ट्रैक्स या जिस जगह उस फंड की जरूरत थी, उन्होंने उसे पूरा करने की कोशिश की। उसके बाद लालू जी आये। I am proud of all the former Railway Ministers and I thank them for whatever they have done. लेकिन उसके साथ यह है कि एंटी-कोलिशन डेवेलपमेंट अभी फुलप्रूफ नहीं है। हम उसे करना भी चाहते हैं, लेकिन वह अभी तक फुलप्रूफ नहीं हुआ है। उसके फुलप्रूफ होने से हम जरूर इसे लगायेंगे। तीन सैक्शन में हमने इसे लगाया है। इसके साथ-साथ जो टीपीडब्ल्यू सिस्टम है, उसके लिए हमने बजट में भी रुपया रखा है। इसके साथ साथ 16 हजार अनमैन्ड लैवल क्रासिंग है। Within a year we have taken 4,000. जो 12 हजार बचेगा, उसे हम ऐसे करेंगे, तो वह दो-तीन साल में कम्प्लीट हो जायेगा।

हम लोग कोशिश कर रहे हैं। एकसिडेंट कौन चाहता है? हम लोग एकसिडेंट नहीं चाहते हैं, लेकिन एकसिडेंट के लिए इंसिडेंट मत करो। एकसिडेंट करने का, किसी की एक जिंदगी लेने का हम लोगों को हक नहीं है। एकसिडेंट एक भी नहीं होना चाहिए, अभी एकसिडेंट्स में डिकलाइन हो रही है, लेकिन डेथ का नंबर बढ़ा है। जानेश्वरी के लिए और सैंथिया के इंसिडेंट्स हैं। जानेश्वरी का इंसिडेंट हमने सीबीआई को क्रिमिनल पार्ट के इन्वेस्टिगेशन के लिए दिया है, यह सेबोटेज है ही। सैंथिया के बारे में भी रेलवे मिनिस्टर से सीबीआई से कहा है कि हमारे पास ऐसी जो इन्फार्मेशन मिलती है, - those options are open - उसमें क्या है, क्या नहीं है, वह इन्वेस्टिगेशन के बाद पता चल जाएगा। सुप्रिया जी ने मुंबई की लोकल सबअर्बन ट्रेन्स के बारे में एक प्वाइंट रज किया, उनमें बहुत सारे एकसिडेंट्स होते हैं। यह स्टेट का सब्जेक्ट है, वहाँ कंजेशन है, लेकिन - Already we have taken up the matter with the Chief Minister of Maharashtra. डेली सबअर्बन एरिया में जो प्रॉब्लम होती है, उसके लिए हम लोग कोशिश कर रहे हैं कि स्टेट गवर्नमेंट के साथ मिलकर कुछ करें, इसको हम जरूर देखेंगे। हरिन पाठक जी ने कॉमनवेल्थ गेम्स के बारे में एक प्वाइंट रज किया था, मैंने पहले ही बोल दिया है कि यह हमारा बजट एनाउंसमेंट था, बजट का हमारा कमिटमेंट है। जितनी ट्रेन्स हम लोगों ने एनाउंस किया, जितने प्रोजेक्ट एनाउंस किए थे, विदिन द ईयर हमने इंप्लीमेंट किया। लास्ट ईयर बजट में भी जितनी ट्रेन्स हमने एनाउंस की थी, 121 में से 118 कर दिया था। केवल थ्री रेलवे लाइन कम्प्लीट नहीं हुई हैं, इसी के लिए नहीं हुआ था। लेकिन हमने पूरा 100 प्रतिशत कर दिया था। This time also, within the year, we would complete whatever we have announced. We will do it. It is our commitment. ट्रैक के बारे में भी मैंने बताया है और जो इंडीविजुअल कांस्टीट्यूट्स के बारे में बातें हैं, he will get the reply. As the House is aware, this Budget is only a Supplementary Budget is for Rs.498 crore.

उसमें से 398 करोड़ रुपये नेशनल प्रोजेक्ट्स के लिए है, वह भी फाइनेंस मिनिस्टर से रि-इम्बर्समेंट होगा और 100 करोड़ रुपये कॉमनवेल्थ गेम्स के लिए हैं क्योंकि - Railways is the lead partner. The House would be happy to know that the Railways have got the Best Prize from the *Rashtrapati*. राष्ट्रपति से रेलवेज को फर्स्ट प्राइज मिला था। रेलवे के बहुत से खिलाड़ी हैं, जो बहुत अच्छा परफार्म करते हैं, इसीलिए - Railways is the lead partner for the Commonwealth Games. This was negotiated already. लेकिन अभी जो हुआ है, उसके बारे में मैं कोई टिप्पणी नहीं करूंगी, लेकिन रेलवे का रुपया जाएगा, तो उसका ठीक से इस्तेमाल होना है, यह देखना भी हमारा काम है। हम इसे देखेंगे,

because we are proud of our country and we want to see that everything should be done as per the credential formula.

The other thing is that certain unfortunate events have occurred. We are sorry for that. We apologise to our passengers. नहीं होना चाहिए, यह ठीक नहीं हुआ है। I am really sorry for their families. We have announced employment for their family members; we have announced a sum of Rs.5 lakh to those families. We know that we cannot compensate their families by giving them money or employment.

लेकिन तब भी जितना हम लोग कर सकते हैं, उसके लिए कोशिश किया है। डीजल का भाव बढ़ा, 1000 करोड़ रुपये हमारे गए। अभी सिक्क्युथ पे कमीशन लागू हुआ। मेरे लिए अनफार्च्युनेट पार्ट यही है कि जब मैं पहले रेल मिनिस्टर बनी, तो फिफ्थ पे कमीशन आया, 6000 करोड़ रुपये गए। इस बार भी इंटरनल जितना जमा हुआ था, वह चला गया, 55,000 करोड़ रुपये चले गए सिक्क्युथ पे कमीशन के बर्डन के रूप में। 15,000 करोड़ रुपये हर वर्ष एक्स्ट्रा हैं ये वे पेंशन लायबिलिटीज वगैरह का। एक्सपेंडिचर बढ़ गया, लेकिन तब भी हम लोग ऑस्टेरिटी कर रहे हैं। We have undertaken austerity measures also. This time also, we would save more than Rs.2280 crore through austerity measures. That message should also go. यह भी हम लोग कोशिश कर रहे हैं।

Even for safety and security, this time, we have approved works costing Rs.353 crore for the Integrated Railway Security System. We have other measures also which we have already announced in the Budget. I would only request from the House and hon. Prime Minister this. Like the Golden Quadrilateral project for the National Highways, there are many special projects in the Railways. This year, we have allocated funds for updating the surveys also. Surveys may be fruitful for some projects in terms of ROR and some surveys may not be positive.

अगर शुरू करेंगे तो वायबल होगा, लेकिन शुरू ही नहीं करेंगे तो वायबल कैसे होगा। I will discuss this matter with the hon. Prime Minister and the Planning Commission. We will be happy to see the Prime Minister. जैसे प्रधान मंत्री रोजगार योजना है, प्रधान मंत्री सड़क योजना है, ऐसे ही अगर प्रधान मंत्री रेलवे विकास योजना बनाए, तो हमारे जो सोशली डिजायरेबल प्रोजेक्ट्स हैं, उन्हें हम हल कर सकते हैं। रेलवे के पास फंड्स की काफी दिक्कत है, इतना काम हम कैसे करेंगे, यही रेलवे की समस्या है। पांच करोड़ रुपए में एक रेल लाइन कैसे बनाई जा सकती है, जबकि उसे बनाने के लिए 1,000 करोड़ रुपए चाहिए। उस पर भी यह होता है कि उसे बनाने में दस साल, 20 साल तक लग जाते हैं इसलिए इसका हल निकालना होगा। The House is supreme. If the House decides together, let us give a special grant and solve this problem within 2-3 years. इसमें हो सकता है। The House should think about this matter. I appeal to all the hon. Members of this House to see this – if one time relaxation can be given to the Railways as a special grant, that can sort out the problems – whatever the pending projects and whatever socially-desirable projects also. ...*(Interruptions)* I am appealing to all the hon. Members. This is your baby! This is not only our baby; this is the baby of the House! We want to see Railways as a healthy baby! It is your baby! That is how we think. अगर आप कर सकते हैं, we will do it together – there will be no boundary, no political boundary; let us do the job together – this side and that side. आप दे दो, तो हमारे देश में इंफ्रास्ट्रक्चर बहुत बढ़ जाएगा, हमारी रेल लाइंस बहुत बढ़ जाएंगी और ये सोशली डिजायरेबली प्रोजेक्ट्स हल हो जाएंगे। हमारे पास पैसे नहीं हैं, लेकिन दिल है, दिल से दिल को जोड़ना, प्यार देना, मानवीयता और सामाजिक दृष्टि से देखना हमारा काम है।

आज कोई रेल एक्सीडेंट होता है, तो यह दुख की बात होती है। लेकिन हमें यह भी देखना चाहिए कि एक दिन में 17,000 ट्रेन्स चलती हैं, it is not a matter of joke. Railways run 17,000 trains every day. If you see the road accidents, it is about 1,14,000 a year. रेलवे में भी अनफार्च्युनेट एक्सीडेंट होता है तो भी साल में इससे काफी नुकसान रेलवे को होता है। You may just compare it. I do not want to compare it with the human lives. I do not want to see one death happen. I will be happy to see that day. I am waiting for that day, where there will be no death for one train passenger.

जहां तक जीरो एक्सीडेंट की बात है, हमने कहा है, लेकिन यह धीरे-धीरे हो जाएगा। हमने काफी कोशिश की है और एक्सीडेंट्स में काफी डिकलाइन हुआ है। लेकिन रिसेंटली जो दो इंसिडेंट हुए, सेबोटेज हुए हैं। ज्ञानेश्वरी में सेबोटेज हुआ है, यह पता चल ही गया है और सेंद्रिया की भी जांच चल रही है। अभी यह कहना कि यह एक्सीडेंट नहीं है, ऐसी बात कहना सही नहीं है। मैं इतना ही कहना चाहती हूँ कि देश में 17,000 ट्रेन्स चलती है तो कोई न कोई झमेला होता ही है। इस पर आप कहते हैं कि पूरा रेलवे सिस्टम खराब है, नष्ट हो गया है। लेकिन मैं कहना चाहती हूँ कि एक दिन में 17,000 ट्रेन्स चलाना कोई मजाक नहीं है। अगर आपके घर में एक कार भी है, तो कभी उसका ब्रेक फेल हो सकता है, कभी टायर पंकचर हो सकता है, कभी इंजन में खराबी आ सकती है और कभी एक्सल भी खराब हो सकता है और रास्ते में रुकना भी पड़ सकता है। अगर ऐसा होता है तो आप उसकी रिपेयर कराते हैं, ठीक कराते हैं। ऐसे ही हमारी दिन में 17,000 ट्रेन्स चलती है, अगर एक में भी ऐसा कुछ हो जाए तो आप लोग हंगामा करते हैं। Railways run 17,000 trains every day. You may appreciate my Railway family also. They run the trains. One person cannot do everything. Every Member says he wants something or the other. Will they run the trains? Will they go for operations? The Railway Minister does not go for operational aspects. I can give, not political, but policy decisions; I can give them the policy decision, the administrative decision. मैं आप सबसे मेहरबानी करके कहूंगी, the Railway Minister does not run the trains. रेलवे मिनिस्टर टेक्नीकल बात नहीं देखते हैं, ऑपरेशन नहीं करते हैं। This is the administrative and technical people's job and they do it. आप लोग ऐसी राजनैतिक चर्चा करते हैं, जो कि सही नहीं है। कोई गलत आदमी इस चीज को अगर बढ़ावा देता है तो यह ठीक नहीं है। I hope that the truth will come out. मैं कहना चाहूंगी, The Railway Ministry is trying its best; I am nobody; I am just working as a clerk, just as their friends. Today I am here; tomorrow, other people may come, but the Ministry will continue for ever. The Government will continue for ever. हम जब तक इधर हैं...*(व्यवधान)* You do not ask this question. आप लोगों को कुछ पता नहीं है, you do not ask the question for others. आपने कुछ किया नहीं है।

आप लोगों को कुछ पता नहीं है, आप लोगों ने कुछ किया नहीं है...*(व्यवधान)* उसी के लिए आपका सहयोग चाहिए, कोऑपरेशन चाहिए। ...*(व्यवधान)*

MR. CHAIRMAN : It is not being recorded.

*(Interruptions) â€¦ **

कुमारी ममता बनर्जी: जो इंडिविजुअल प्रश्न हमारे माननीय सांसदों ने पूछे हैं regarding stoppage, railway lines and their own State problems, we will send a detailed reply to all of them.

MR. CHAIRMAN: Please sit down. Let her complete. It is not being recorded.

*(Interruptions) â€¦ **

श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर): ट्रेन के ड्राइवर्स पर पत्थर फेंके जा रहे हैं...*(व्यवधान)*

कुमारी ममता बनर्जी: हमारे ट्रेन के ड्राइवर्स खराब नहीं हैं। They are very good.

श्री रमाशंकर राजभर : ट्रेन के ड्राइवर्स पर पत्थर फेंके जा रहे हैं...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: वह तो हो रहा है लेकिन हम क्या चाहते हैं कि आप ट्रेन को सेफ कीजिए, ट्रेन आपकी है, हमारी नहीं है। ट्रेन हर आदमी की दोस्त है, जनता की दोस्त है, इसलिए ट्रेन को सेफ करना आपका कर्तव्य है। पत्थर मार करके, बम-ब्लास्ट करके, बंद करने के नाम पर, रुकती नहीं है के नाम पर और सबोटेज के नाम पर ट्रेन को नुकसान मत पहुंचाओ, ट्रेन को चलने दो, ट्रेन को जिंदा रहने दो, तभी हमारा देश भी जिंदा रहेगा। रेलवे लाइन नहीं रहेंगी तो हमारे देश की गरीब जनता एक जगह से दूसरी जगह नहीं जा पायेगी।

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद पूर्व): मंत्री महोदया, रेल कर्मचारी अच्छा काम करते हैं, आप भी अच्छा काम करती हैं लेकिन सांसदों की छोटी-मोटी जो समस्याएं हैं उन्हें डीआरएम या जीएम या दूसरे अधिकारी लोग सुनते नहीं हैं। ...(व्यवधान) वे हमारी चिट्ठियों का जवाब भी नहीं देते हैं।...(व्यवधान) अगर हमारी छोटी-छोटी समस्याओं को वे हल कर दें तो आपके पास आने की कोई आवश्यकता नहीं है।

KUMARI MAMATA BANERJEE: I appreciate, Members have their own problems. DRM is doing a hectic job. He has to tackle safety and security problems.

श्री हरिन पाठक : हम जनता की बात कर रहे हैं।

कुमारी ममता बनर्जी: आप मुझे भी तो बोलने दीजिए। You have raised a question. Let me reply. I will satisfy your query. देखिये, कभी-कभी डीआरएम को और सैफ्टी ऑफिसर को बहुत सारे काम करने होते हैं, इसलिए I would request the Railway Board to depute one important officer so that if Members want to meet and talk about their local problems, they can talk to him. GM or DRM should not be disturbed for these things. Let them run the train. Public also sometime has genuine grievances. I appreciate that also. To take care of that, we will depute a special officer for every division so that he can listen to their grievances.

With these words, मैं सभी को धन्यवाद करना चाहूंगी

MR. CHAIRMAN: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2010-11 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2011, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 2 and 16. "

The motion was adopted.

—————