C O N T E N T S

Fifteenth Series, Vol. XXXII, Thirteenth Session, 2013/1934 (Saka)
No.13, Tuesday, March 12, 2013/Phalguna 21, 1934 (Saka)

S U B J E C T	P A G E S
OBITUARY REFERENCE	2
ORAL ANSWER TO QUESTION	
*Starred Question No.201	3-5
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos.202 to 220	6-64
Unstarred Question Nos.2301 to 2530	65-614

*The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

PAPERS LAID ON THE TABLE **615-618**
704-705

MESSAGE FROM RAJYA SABHA
AND
BILL AS PASSED BY RAJYA SABHA **619**

COMMITTEE ON SUBORDINATE LEGISLATION **619**
30th Report

STATEMENT BY MINISTER
Status of implementation of the recommendations contained in the 32nd Report of the Standing Committee on Information Technology on Demands for Grants (2012-13), pertaining to the Ministry of Information and Broadcasting
Shri Manish Tewari **620**

MOTION RE: FORTY-FIFTH REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE **635**

MATTERS UNDER RULE 377 **622-637**

(i) Declaring Madurai Airport in Tamil Nadu as International Cargo Airport to boost export from the State

Shri N.S.V. Chitthan 622-623

(ii) Regarding need for enhancement of budgetary allocation to Nehru Yuva Kendra Sangathan

Shri Sajjan Verma 624

(iii) Need to enhance the wages under Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme

Shri Manicka Tagore 625

(iv) Need to provide adequate assistance to families of Government servants who die in harness

Shri Jayawant Gangaram Awale 626

(v) Need to declare Jain Community as a minority community throughout the country

Shri Eknath Mahadeo Gaikwad 627

(vi) Need to provide financial and technological assistance to orange growers in Vidarbha Region of Maharashtra

Shri Datta Meghe 628

(vii) Need to accord sanction for laying of water pipelines intersecting railway lines in Gujarat under Multi Village Water Supply Project

Shri Naranbhai Kachhadia 629

(viii) Regarding proper monitoring of quality of construction and repair of roads under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in Mangaldoi Parliamentary constituency of Assam

Shri Ramen Deka 630

(ix) Need to make river Aami flowing through Gorakhpur in Uttar Pradesh pollution free

Yogi Adityanath 631

(x) Need to establish a Kendriya Vidyalaya in Jaunpur district of Uttar Pradesh

Shri Tufani Saroj 632

(xi) Need to prevent annual flood caused by the Sharada river in Sitapur Parliamentary Constituency in Uttar Pradesh and also rehabilitate people who lost their houses and properties due to land erosion caused by the river

Shrimati Kaisar Jahan 633

(xii) Need to expedite conversion of railway line from Saharsa to Forbesganj in Bihar into broad gauge and also provide sufficient funds for the work

Shri Vishwa Mohan Kumar 633

(xiii) Need to declare State highways intersecting N.H.-7 in Dharmapuri parliamentary constituency of Tamil Nadu as National Highways

Shri R. Thamaraiselvan 634

(xiv) Need to ban the use of Endosulfan in Kerala and sanction a special financial package to the state for providing relief to the affected families

Shri P. Karunakaran 635

(xv) Need to provide adequate supply of power to Odisha from Central Pool

Shri Bhartruhari Mahtab 636

(xvi) Setting up of UID Centres at Panchayat level in the country

Shri Ajay Kumar 637

RESOLUTION RE: APPROVAL OF THIRD REPORT OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE,
RAILWAY BUDGET (2013-14)– GENERAL DISCUSSION,
DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNTS (RAILWAYS), 2013-14
DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS – (RAILWAYS), 2012-13
AND

DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (RAILWAYS), 2010-11 **638-703, 706-707**

Shri Ghanshyam Anuragi 639-647

Shri Anantha Venkatarami Reddy 648-650

Shri Yashbant Laguri 651

Shri Sidhant Mohapatra 652

Shri Laxman Tudu 653

Shri Sonawane Pratap Narayanrao 654-656

Shri Rajendra Agarwal 657-661

Shri Dilipkumar Mansukhlal Gandhi 662-663

Shri Rameshwar Vishwanath Katti 664-667

Dr. Bhola Singh 668-674

Shri K. Jayaprakash Hegde 675-676

Kumari Saroj Pandey 677-679

Shri Vishwa Mohan Kumar 680-682

Shri A. Sampath 683-686

Shri Jagdish Singh Rana 687-695

Shrimati Sushila Saroj 696-699

Shri Mansukhbhai D. Vasava 700

Shri Madhusudan Yadav 701-702

Shri Pawan Kumar Bansal 706

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions 708

Member-wise Index to Unstarred Questions 709-714

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions 715

Ministry-wise Index to Unstarred Questions 716

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Meira Kumar

THE DEPUTY SPEAKER

Shri Karia Munda

PANEL OF CHAIRMEN

Shri Basu Deb Acharia

Shri P.C. Chacko

Shrimati Sumitra Mahajan

Shri Inder Singh Namdhari

Shri Francisco Cosme Sardinha

Shri Arjun Charan Sethi

Dr. Raghuvansh Prasad Singh

Dr. M. Thambidurai

Dr. Girija Vyas

Shri Satpal Maharaj

SECRETARY GENERAL

Shri T.K. Viswanathan

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Tuesday, March 12, 2013/Phalguna 21, 1934 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[MADAM SPEAKER in the Chair]

OBITUARY REFERENCE

MADAM SPEAKER: Hon. Members, I have to inform the House about the sad demise of our former colleague, Shri Viren Shah.

Shri Viren Shah was a Member of the Fourth Lok Sabha from 1967 to 1970 representing the Junagadh Parliamentary constituency of Gujarat.

Shri Shah was also a Member of Rajya Sabha for two terms from 1975 to 1981 and from 1990 to 1996. He was the Governor of West Bengal from 1999 to 2004.

An active social and political worker, Shri Shah participated in the Quit India Movement in 1942.

Shri Viren Shah passed away on 9th March, 2013 in Amman, Jordan at the age of 86.

We deeply mourn the loss of Shri Viren Shah and I am sure the House would join me in conveying our condolences to the bereaved family.

The House may now stand in silence for a short while as a mark of respect to the memory of the departed.

11.01 hrs.

The Members then stood in silence for a short while.

11.02 hrs

MADAM SPEAKER: Question Hour. Q. No.201 Shri Anto Antony.

(Q. No.201)

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions) ... *

MADAM SPEAKER: आप सभी बैठ जाइये। What are your doing?

… (*Interruptions*)

11.02½ hrs

At this stage, Shri E.G. Sugavanam, Shri O.S. Manian and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.

MADAM SPEAKER: Nothing can be heard. Nothing will go on record.

(Interruptions) ...*

MADAM SPEAKER: The House stands adjourned to meet at 12 Noon.

11.03 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Twelve of the Clock.

---

* Not recorded.

12.00 hrs

The Lok Sabha re-assembled at Twelve of the Clock.

(Madam Speaker *in the Chair*)

… (*Interruptions*)

PAPERS LAID ON THE TABLE

MADAM SPEAKER: The House shall now take up Papers to be laid on the Table.

THE MINISTER OF CULTURE (SHRIMATI CHANDRESH KUMARI): I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the North East Zone Cultural Centre, Dimapur, for the year 2011-2012, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the North East Zone Cultural Centre, Dimapur, for the year 2011-2012.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 8532/15/13)

… (*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CONSUMER AFFAIRS, FOOD AND PUBLIC DISTRIBUTION (PROF. K.V. THOMAS): I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Food Corporation of India, New Delhi, for the year 2011-2012, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Food Corporation of India, New Delhi, for the year 2011-2012.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 8533/15/13)

(3) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Consumer Coordination Council, Noida, for the year 2011-2012, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Consumer Coordination Council, Noida, for the year 2011-2012.

(Placed in Library, See No. LT 8534/15/13)

(4) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Council for Fair Business Practices, Mumbai, for the year 2011-2012, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Council for Fair Business Practices, Mumbai, for the year 2011-2012, for the year 2011-2012.

(Placed in Library, See No. LT 8535/15/13)

(5) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Warehousing Development and Regulatory Authority, New Delhi, for the year 2011-2012, alongwith Audited Accounts.

(ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Warehousing Development and Regulatory Authority, New Delhi, for the year 2011-2012.

(6) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (5) above.

(Placed in Library, See No. LT 8536/15/13)

… (*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI MULLAPPALLY RAMACHANDRAN): I beg to lay on the Table:-

(1) A copy of the Andaman and Nicobar Islands (Grant-in-aid to Panchayati Raj Institutions) (Amendment) Rules, 2012 (Hindi and English versions) published in Notification No. 07/2012/F.No.6-6(1)/2003-PR in Andaman and Nicobar Gazette dated 20th January, 2012 under Section 204 of the Andaman and Nicobar Islands (Panchayats) Regulation, 1994.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 8537/15/13)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI MULLAPPALLY RAMACHANDRAN): On behalf of Shri D. Napolean, I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Trust for the Welfare of Persons with Autism, Cerebral Palsy, Mental Retardation and Multiple Disabilities, New Delhi, for the year 2011-2012, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Trust for the Welfare of Persons with Autism, Cerebral Palsy, Mental Retardation and Multiple Disabilities, New Delhi, for the year 2011-2012.

(Placed in Library, See No. LT 8538/15/13)

(2) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 619A of the Companies Act, 1956:-

(a) (i) Review by the Government of the working of the National Handicapped Finance and Development Corporation, Faridabad, for the year 2011-2012.

(ii) Annual Report of the National Handicapped Finance and Development Corporation, Faridabad, for the year 2011-2012, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(Placed in Library, See No. LT 8539/15/13)

(b) (i) Review by the Government of the working of the Artificial Limbs Manufacturing Corporation of India, Kanpur, for the year 2011-2012.

(ii) Annual Report of the Artificial Limbs Manufacturing Corporation of India, Kanpur, for the year 2011-2012, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(Placed in Library, See No. LT 8540/15/13)

(3) A copy of the National Commission for Backward Classes (Power to Review Advice) Rules, 2011 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R. 360(E) in Gazette of India dated 3rd May, 2011 under sub-section (3) of Section 17 of the National Commission for Backward Classes Act, 1993.

(Placed in Library, See No. LT 8541/15/13)

अध्यक्ष महोदया : आप बैनर नीचे रखिए।

…(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Please do not do that.

… (*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COAL (SHRI PRATIK PATIL): I beg to lay on the Table a copy of the Detailed Demands for Grants (Hindi and English versions) of the Ministry of Coal for the year 2013-2014.

(Placed in Library, See No. LT 8542/15/13)

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Shri Tariq Anwar.

… (*Interruptions*)

12.02 hrs.

MESSAGE FROM RAJYA SABHA AND BILL AS PASSED BY RAJYA SABHA*

SECRETARY-GENERAL: Madam Speaker, I have to report following message received from the Secretary-General of Rajya Sabha:-

> "In accordance with the provisions of rule 111 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to enclose a copy of the Securities and Exchange Board of India (Amendment) Bill, 2013 which has been passed by the Rajya Sabha at its sitting held on the 11th March, 2013."

Madam Speaker, I lay on the Table the Securities and Exchange Board of India (Amendment) Bill, 2013, as passed by Rajya Sabha on the 11th March, 2013.

… (*Interruptions*)

12.02 ¼ hrs.

COMMITTEE ON SUBORDINATE LEGISLATION

30th Report

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): I beg to present the Thirtieth Report (English and Hindi versions) of the Committee on Subordinate Legislation.

(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please put it down.

… (*Interruptions*)

---

* Laid on the Table.

12.03 hrs.

STATEMENT BY MINISTER

Status of implementation of the recommendations contained in the 32nd Report of the Standing Committee on Information Technology on Demands for Grants (2012-13), pertaining to the Ministry of Information and Broadcasting*

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI MANISH TEWARI): Madam, I beg to make a statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 32nd Report of the Standing Committee on Information Technology on Demands for Grants (2012-13), pertaining to the Ministry of Information and Broadcasting.

… (*Interruptions*)

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 8545/15/13.

12.03 ¼ hrs

MOTION RE: FORTY-FIFTH REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI KAMAL NATH): I beg to move:

> "That this House do agree with the Forty-fifth Report of the Business Advisory Committee presented to the House on 11th March, 2013."

MADAM SPEAKER: The question is:

> "That this House do agree with the Forty-fifth Report of the Business Advisory Committee presented to the House on 11th March, 2013."

The motion was adopted.

… (*Interruptions*)

<u>12.03 ½ hrs.</u>

MATTERS UNDER RULE 377 *

MADAM SPEAKER: Hon. Members, the Matters under Rule 377 shall be laid on the Table of the House. Members who have been permitted to raise matters under Rule 377 today and are desirous of laying them, may personally hand over slips at the Table of the House immediately. Only those matters shall be treated as laid, for which slips have been received at the Table within the stipulated time. The rest will be treated as lapsed.

… (*Interruptions*)

(i)Declaring Madurai Airport in Tamil Nadu as International Cargo Airport to boost export from the State

SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL): Thousands of persons undertake air travel from southern districts of Tamil Nadu for various purposes viz. business, tourism and other purposes to several foreign countries especially Malaysia, Singapore, Dubai, Sharjah, Muscut and Kuwait and return from there. Madurai with a number of super speciality hospitals is also a health destination visited by foreign nationals for treatment. Direct flight from Madurai to those destinations will substantially reduce their cost of travel and its duration. Lack of direct international connectivity except in the case of Sri Lanka and delay in notifying Madurai Airport as International Cargo Airport severely hamper industrial investment and development in the region. International connectivity to Madurai, which is the cultural capital of our state and gateway to southern districts is an important place from infrastructure point of view for initiating industrial ventures.

---

* Treated as laid on the Table.

If Madurai Airport is included in the Bilateral Airport Treaties, International air liners especially from the Middle East and South Asian countries would introduce direct flights to Madurai.

Direct export of textiles to Dubai/Europe/US, Handloom towels to US and other countries, fresh vegetables and fruits from main market Oddanchatram near Madurai, Flowers and sizeable quantity of engineering goods, automobile spare parts, granite icons, medical equipment, Value added food products and other commodities are exported from the southern districts of Tamil Nadu on daily basis to many international destinations now through Thiruvananthapuram, Calicut, Cochin, Trichy and Chennai Airports.

Direct export of such commodities through Madurai Airport will substantially reduce their transportation cost and time and increase the quantum of exports especially in the export of fresh fruits and vegetables and flowers from this region on account of their quick transportation to various international destinations.

I urge upon the Hon'ble Ministers of Finance and Civil Aviation to look into the matter for the expeditious execution of said works.

(ii) Regarding need for enhancement of budgetary allocation to Nehru Yuva Kendra Sangathan

श्री सज्जन वर्मा (देवास): भारत वर्ष के ग्रामीण क्षेत्र के नौजवानों को आगे बढ़ाने के लिए एवं ग्रामीण प्रतिभाओं को निखारने तथा इनके राष्ट्रीय चरित्र के निर्माण में सहयोगी भूमिका निभाने के लिए नेहरू युवा केन्द्र संगठन की स्थापना की गई है । हमारे देश की यह संस्था ठीक ढंग से कार्य कर रही है एवं अपने उद्देश्य में सफल भी हो रही है लेकिन अभी भी इस संस्था के माध्यम से देश के ग्रामीण क्षेत्र में बहुत काम करना बाकी है ।

इसमें सबसे बड़ी जो रूकावट आ रही है, एवं कार्य की जो मध्यम गति चल रही है उसका कारण है बजट का अत्यधिक कम होना । अतः मेरा सरकार से अनुरोध हे कि वर्तमान में इस संस्था के लिए जितने बजट का प्रावधान है उसे बढ़ाकर चार गुना किया जाना चाहिए ताकि हम ग्रामीण क्षेत्र की प्रतिभाओं को एवं युवाओं को आगे बढ़ा सकें ।

(iii) Need to enhance the wages under Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme

SHRI MANICKA TAGORE (VIRUDHUNAGAR): The UPA Government is implementing Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Act (NREGA) to provide for the enhancement of livelihood security of the households in rural areas of the country by providing at least one hundred days of employment with guaranteed wage in every financial year to every household whose adult members volunteer to do unskilled manual work. This is one of the dream projects of the Union Government. This project has been appreciated and vastly welcomed by all sections of the society and being implemented in States.

At present the wage rate payable to unskilled manual workers working in various schemes under MGNREGA is very low. The consumer price index for agriculture labour is increasing every year and people are unable to cope with this income. So, I urge upon the Union Government to increase wage rate from the present rate of Rs. 135/- for the benefit of the rural poor people.

(iv) Need to provide adequate assistance to families of Government servants who die in harness

श्री जयवंत गंगाराम आवले (लातूर): मैं सरकारी कर्मचारियों को मृत्यु उपरांत अनुकम्पा नियुक्ति के विषय में आ रही परेशानियों की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । किसी कर्मचारी की नौकरी के दौरान मृत्यु हो जाने पर उसके परिवार को अनेक आर्थिक, मानसिक, सामाजिक समस्याओं से जूझना पड़ता है । आज समस्त भारत में लाखों ऐसे परिवार हैं जो सरकारी कर्मचारियों की मृत्यु हो जाने पर भुखमरी के कगार पर खड़े हैं । जिनके परिवार में कमाने वाला कोई व्यक्ति नहीं है, उनकी विधवाएं एवं उनके बच्चे जीवन-यापन की रोजमर्रा की जरूरतों की पूर्ति नहीं कर पा रहे हैं । बच्चों को शिक्षा तक से वंचित रहना पड़ रहा है । मृतक सरकारी कर्मचारियों के परिवार अपनी बीमारियों का इलाज नहीं करा पा रहे हैं क्योंकि उनके पास अपना इलाज करवाने के लिए पर्याप्त धन नहीं है और जाने ऐसी कितनी समस्याओं से उनके परिवारों को जूझना पड़ता है । ऐसे परिवारों को सहयोग करने हेतु सरकार को इनकी सहायतार्थ आवश्यक कदम उठाना चाहिए ।

(v)Need to declare Jain Community as a minority community throughout the country

श्री एकनाथ महादेव गायकवाड (मुम्बई दक्षिण-मध्य): मैं सरकार का ध्यान केन्द्रीय/कल्याण अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय के 23 अक्टूबर, 1993 के आदेश की तरफ दिलाना चाहता हूं । इसी आदेश के तहत मुस्लिम, बौद्ध, पारसी, सिख, ईसाई को अल्पसंख्यक समुदाय का दर्जा दिया गया था । लेकिन अलग धार्मिक पहचान के साथ मापदंडों पर पूरा उतरने के बावजूद जैनों को यह दर्जा नहीं मिल पाया था । महोदया, जैन समुदाय को राष्ट्रीय स्तर पर अल्पसंख्यक का दर्जा दिए जाने की मांग लंबे समय से चली आ रही है और कुछ राज्यों ने अभी भी जैन समुदाय को अल्पसंख्यक का दर्जा दिया हुआ है । यदि जैन समुदाय को राष्ट्रीय स्तर पर भी अल्पसंख्यक समुदाय का दर्जा मिल जाता है तो वे न केवल अपनी अलग पहचान बनाए रखने में सफल होंगे, बल्कि अपनी सांस्कृतिक धरोहर को बेहतर तरीके से अक्षुण्ण रख सकेंगे । अतः मैं यह मांग करता हूं कि सरकार जल्द से जल्द राष्ट्रीय अल्पसंख्यक आयोग अधिनियम में संशोधन कर जैन समुदाय को राष्ट्रीय स्तर पर अल्पसंख्यक समुदाय का दर्जा प्रदान करे ।

(vi) Need to provide financial and technological assistance to orange growers in Vidarbha Region of Maharashtra

श्री दत्ता मेघे (वर्धा): मैं सरकार का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूं कि विदर्भ जिसे संतरे की भूमि कहा जाता है पिछले कुछ वर्षों से महाराष्ट्र में संतरा उत्पादकों की परेशानियां लगातार बढ़ रही है । विदर्भ में डेढ़ लाख एकड़ पर संतरा उत्पादन किया जाता है । लेकिन 40 प्रतिशित संतरा आकार में छोटा होने के कारण मार्केट में उसे वाजिब भाव नहीं मिलता जिस कारण किसानों को भारी नुकसान उठाना पड़ता है । ऐसे छोटे संतरों पर खाद्य प्रसंस्करण उद्योग महाराष्ट्र में एक भी नहीं है जिस कारण संतरा उत्पादक इन संतरों को मिट्टी के भाव से बेचने को मजबूर है ।

सन् 2006 में आदरणीय प्रधानमंत्री जी ने टेक्नालॉजी मिशन फॉर सिटरस योजना का प्रारंभ किया था किंतु अभी तक किसानों को इस योजना का कोई भी लाभ नहीं मिला है । प्रतिवर्ष हजारों संतरों के पेड़ रोग के कारण सूख जाते हैं । किसानों की बहुत पुरानी मांग है कि ऐसे पीड़ित किसानों को आर्थिक मदद मिलनी चाहिए । किंतु यह मांग भी अभी तक पूरी नहीं हो सकी । मेरा सरकार से निवेदन है कि विदर्भ की संतरा खेती को बचाने के लिए जल्द से जल्द कदम उठाने की जरूरत है, जिससे किसानों को आर्थिक और तकनीकी मदद, पुराने बागों के सुधार के लिए किसानों को प्रोत्साहन देना और फूड प्रोसेसिंग उद्योग को स्थापित करना प्रमुख बातें हैं ।

(vii) Need to accord sanction for laying of water pipelines intersecting railway lines in Gujarat under Multi Village Water Supply Project

श्री नारनभाई कछाडिया (अमरेली): मैं सरकार का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि बहु ग्रामीण जल वितरण परियोजना (मल्टी विलेज सप्लाई प्रोजेक्ट) अंतर्गत गुजरात राज्य में पाइप लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता है। परंतु कई पाईप लाइन बिछाने के लिए विभिन्न रेलपथ मार्ग को क्रॉस करना पड़ रहा है। जिसके लिए रेलवे मंत्रालय की अनुमति आवश्यक है। गुजरात सरकार ने बहु ग्रामीण जल वितरण परियोजना (मल्टी विलेज सप्लाई प्रोजेक्ट) अंतर्गत राज्य में स्वच्छ पेयजल तटवर्ती एवं जल अभावग्रस्त स्थानों पर पहुंचाने हेतु कई नए कदम उठाए हैं और वह सफल भी हुए हैं। गुजरात सरकार द्वारा उपरोक्त परियोजना अंतर्गत उठाए गए जा रहे प्रयासों को सफल बनाने की दिशा में रेल मंत्रालय को भी भरसक मदद करनी चाहिए।

इस समय कुल 26 प्रस्ताव रेल मंत्रालय के पास पिछले एक साल से ज्यादा अवधि से आवश्यक अनुमति हेतु लंबित है। अवगत कराना चाहूंगा कि इस बिना वजह की देरी से न सिर्फ परियोजना अंतर्गत कार्यों के निष्पादन की लागत बढ़ती है अपितु तटवर्ती एवं जल अभावग्रस्त स्थानों पर रहने वाले लाखों लोगों को परियोजना के लाभ से भी कई साल तक वंचित रहना पड़ता है।

अतः मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करना चाहूंगा कि वह व्यापक जनहित में रेल मंत्रालय को उपरोक्त परियोजना अंतर्गत विभिन्न रेलपथ मार्ग पार करते हुए पानी की पाईप लाइन बिछाने हेतु आवश्यक अनुमति शीघ्रातिशीघ्र निर्गत करने का दिशानिर्देश जारी करने का कष्ट करें।

(viii) Regarding proper monitoring of quality of construction and repair of roads under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in Mangaldoi Parliamentary constituency of Assam

SHRI RAMEN DEKA (MANGALDOI): The quality of roads under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana is very poor in the following Legislative Assembly Constituencies (LACs) namely Kamalpur, Rangiya, Nalbari and Sipajhar. These LACs are under my constituency Mangaldoi. There is no proper system to monitor the quality and further repairing of the roads as per contract norms. P.W.D. officials generally avoid District Level Vigilance meetings. In view of this, I urge upon the Hon'ble Union Minister for Rural Development to institute an inquiry into P.M.G.S.Y of above mentioned LACs.

I would like to know about the outcome of inquiry of MGNREGA which was instituted after raising the matter in Lok Sabha in 2012. I expect the Government to state the outcome of C.B.I inquiry on alleged corruption charges of D.R.D.A Nalbari as per assurance of Hon'ble Minister for Rural Development letter dated 4th June 2012. This assurance was given in response to the matter raised in the House.

Further I urge upon the Govt. to institute an inquiry relating to quality and construction of roads under of above mentioned LACs as there are alleged corruption charges.

(ix) **Need to make river Aami flowing through Gorakhpur in Uttar Pradesh pollution free**

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): जल जीवन का आधार है । भौतिक विकास के अंधानुकरण ने आज जीवन के प्रमुख आधार " जल प्रदूषण " की भीषण समस्या पैदा की है । भीषण जल प्रदूषण के कारण जीव और जगत दोनों के सामने अस्तित्व का संकट खड़ा हो गया है । देश की माँ तुल्य प्रमुख पवित्र नदियों गंगा, यमुना आदि बड़ी नदियां हो अथवा उनसे जुड़ी सहायक नदियां सभी को अनियोजित एवं अवैज्ञानिक विकास की सोच ने पूरी तरह प्रदूषित कर दिया है । गोरखपुर जनपद के बीच से बहने वाली और राप्ती नदी की सहायक नदी आमी पिछले कई वर्षों से इस अभिशाप से अभिशप्त हैं । कभी आमी नदी के तटवर्ती गांवों में पूर्वी उ0प्र0 की प्रमुख खेती के साथ-साथ पशुधन पलता था । मछुआरों की आय का भी प्रमुख साधन आमी नदी थी, लेकिन पहले खलीलाबाद की कथित औद्योगिक ईकाइयों द्वारा इस नदी को प्रदूषित किया गया जो अब भी जारी है, इसके साथ ही वर्तमान में गीड़ा और रूधोली में स्थित औद्योगिक ईकाइयों का कचरा भी इसी नदी में गिराए जाने के कारण इस नदी का अस्तित्व खतरे में पड़ गया है । इस नदी के तटवर्ती गांवों में पशुधन, खेती, मछली पालन जब जल-प्रदूषण की भेंट चढ़ गए हैं । यह नदी वर्तमान में भयंकर प्रदूषण के कारण पूरी तरह बदबू कर रही है । राप्ती नदी में मिलने पर कई कि0मी0 तक इस नदी के कारण बड़ी संख्या में मछलियां मर गई हैं । आमी नदी में प्रदूषण का मुख्य स्रोत संत कबीरनगर और नगर पंचायत मगहर से फैंका जाने वाला सीवेज है । इस संबंध में म्यूनिसिपल प्राधिकरणों को क्या कार्रवाई करने के निर्देश दिये गए हैं । स्थानीय स्तर पर इस भयंकर प्रदूषण के खिलाफ आंदोलन चल रहा है ।

कृपया आमी बचाओं मंच के अभियान को देखते हुए व्यापक हित में आमी नदी को प्रदूषण से मुक्त किया जाए ।

(x)Need to establish a Kendriya Vidyalaya in Jaunpur district of Uttar Pradesh

श्री तूफ़ानी सरोज (मछलीशहर): मैं सरकार का ध्यान केंद्रीय मानव संसाधन विकास मंत्रालय द्वारा उत्तर प्रदेश के जौनपुर जनपद की ओर पर्याप्त ध्यान न दिए जाने की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं । आबादी के लिहाज से जौनपुर जनपद उत्तर प्रदेश का दूसरा सबसे बड़ा जिला है । लेकिन आजादी के इतने सालों बाद भी जनपद में केंद्रीय विद्यालय की स्थापना नहीं की जा सकी है । सीमावर्ती जिलों में जो केंद्रीय विद्यालय स्थापित किए गए हैं वे जौनपुर से लगभग 60 कि0मी0 दूर स्थित है । इस तरह जौनपुर जनपद के बच्चे सरकार द्वारा मुहैया की जाने वाली शिक्षा की सुविधा से वंचित है । मैं जौनपुर के मछलीशहर संसदीय क्षेत्र से चुनकर आता हूँ और सांसद कोटे से लोग अपने बच्चों का दाखिला केंद्रीय विद्यालय में कराने की मांग करते हैं । जनपद में केंद्रीय विद्यालय न होने के कारण मैं उनकी कोई मदद नहीं कर पाता । सरकार ने संभवतः पूरे देश में 500 नये केंद्रीय विद्यालय स्थापित करने की योजना बनायी है ।

इस स्थिति के मद्देनजर भारत सरकार तथा मानव संसाधन विकास मंत्रालय से हमारी मांग है कि वह उत्तर प्रदेश के जौनपुर जनपद में भी एक केंद्रीय विद्यालय स्थापित करने की व्यवस्था करे ताकि इस जनपद के छात्र भी भारत सरकार द्वारा उपलब्ध करायी जाने वाली शिक्षा का लाभ उठा सकें ।

(xi)Need to prevent annual flood caused by the Sharada river in Sitapur Parliamentary Constituency in Uttar Pradesh and also rehabilitate people who lost their houses and properties due to land erosion caused by the river

श्रीमती कैसर जहां (सीतापुर): मेरे लोकसभा क्षेत्र सीतापुर के विकास क्षेत्र रेउसा के मल्लानपुर, काशीपुर, पसिनपुरवा, मुसेपुर समेत करीब दर्जन भर गांव शारदा नदी के कटान के कारण नदी में समा चुके हैं । ऐसा हर वर्ष होता है जब शारदा नदी की बाढ़ की वजह से दर्जनों अर्थात् सीतापुर के अधिकतर क्षेत्र प्रतिवर्ष अत्यंत प्रभावित होते हैं। गत वर्षो में माननीय मंत्री जी (जल संसाधन) स्वयं प्रभावित क्षेत्रों का दौरा कर वहां की स्थिति से वाकिफ हुए हैं एवं इस समस्या का समाधान अत्यंत आवश्यक है। गाँव पूरी तरह प्रभावित होते हैं । यहां निवास करने वाले हजारों लोगों को जीवनयापन एवं पुनर्वास की समस्या उत्पन्न होती है और निरंतर बनी रहती है ।

अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि मेरे लोकसभा क्षेत्र सीतापुर में शारदा नदी के किनारे रहने वाले मल्लानपुर, काशीपुर, पसिनपुरवा, मुसेपुर तथा अन्य गाँव जो नदी के बाढ़ के कटान के कारण नदी में समा चुके हैं एवं प्रतिवर्ष जो इस बाढ़ की समस्या से अत्यंत प्रभावित होते हैं। उनके पुनर्वास की व्यवस्था करने तथा प्रतिवर्ष आने वाली इस आपदा से बचाने हेतु शीघ्र अति आवश्यक कार्रवाही की जाए । यह जनहित में अति आवश्यक है ।

(xii) Need to expedite conversion of railway line from Saharsa to Forbesganj in Bihar into broad gauge and also provide sufficient funds for the work

श्री विश्व मोहन कुमार (सुपौल): मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र सुपौल की जनहित की समस्या की ओर आकृष्ट करते हुए कहना चाहता हूं कि सहरसा से फारबिसगंज लाइन का आमान-परिवर्तन कार्य स्वीकृत हुए चार वर्ष बीत जाने के बाद भी काम धीमी गति से चल रहा है । इस लाइन पर चलने वाले ट्रेनों का परिचालन एक वर्ष से बंद है । जिससे आम नागरिक को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । बजट में धन की व्यवस्था नगण्य है । इस लाइन का अभी तक 10 प्रतिशत कार्य भी नहीं किया गया है ।

अतः माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि इस परियोजना को शीघ्रतापूर्वक पूरा करने हेतु समुचित धन की व्यवस्था करने का कष्ट करें एवं संबंधित अधिकारियों को त्वरित गति से कार्य करवाने का दिशा-निर्देश जारी करने का कष्ट करें जिससे की समस्या का निराकरण हो सके ।

(xiii)Need to declare State highways intersecting N.H.-7 in Dharmapuri parliamentary constituency of Tamil Nadu as National Highway

SHRI R. THAMARAISELVAN (DHARMAPURI): The State highways such as Malur-Hosur-Adhiyamankottai Road Hogenekkal-Pennagaram-Dharmpuri-Tirupatur Road, Dharmapuri-Harur (via Morppur) Road and Salem-Tirupattur-Vaniyambadi (via Harur) Road intersect with National Highway No. 7 at many places. These State Highways play a very important role to share the vehicular movement of road traffic heading towards National Highway No. 7. There has been persistent demand to declare the above State Highways as National Highways to facilitate further improvement and strengthening of these State Highways. The vehicular movement on these State Highways has increased manifold over a period of time. The only solution for the improvement of these State Highways and to prevent recurring accidents is by declaring them as National Highways. This will pave the way for the development of the existing State Highways and over all development of Dharmapuri district. In the entire district of Dharmapuri, there is no National Highway as of now. I, therefore, urge upon the Central Government to declare the above said State Highways into National Highways in the national interest.

(xiv) **Need to ban the use of Endosulfan in Kerala and sanction a special financial package to the state for providing relief to the affected families**

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Continuous use of endosulfan in some villages in Kasargod district of Kerala has caused huge damage. About thousand persons are living with serious health problems. About 500 innocent persons have already died. This includes children, women and elderly persons. Govt. of Kerala has taken some measures in this regard but it has affected more than eleven Panchayats. They need continuous health assistance and rehabilitation facilities. State Govt. could not alone meet the huge financial burden. Govt. of Kerala has requested the Central Govt. for the special financial package for the victims. Since endosulfan has already been banned by the Stockholm Convention, there is no justification for the introduction and use of this deadly pesticide again in any part of our country. Therefore, I request the Govt. for the complete ban on endosulfan and sanction of Rs 475 crore as a special package as requested by the State of Kerala.

(xv) **Need to provide adequate supply of power to Odisha from Central Pool**

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): With accelerated growth in industrialization and rural electrification in the state of Odisha, the demand for power has registered a steep rise. The current peak demand of the state has reached 3300 MW and the average power supply is about 2700 MW. There is a deficit of about 300 MW during off-peak period and 500 MW during peak period.

Under Rajiv Gandhi Grameen Vidyutikaran Yojana, State sponsored BGJ and BSVY schemes will electrify 95 thousand villages and habitations and further 34 lakh BPL households be provided with electricity connection in the state. Unless the supply side of power will be improved the very purpose of providing electricity to all households through these ambitious schemes will be defeated.

To meet the exigency of the current deficit situation, allocation of minimum 500 MW of round the clock (RTC) power to Odisha is required from the 15% unallocated share of the Central Generating Stations, especially from NTPC Kaniha stage-ll. Allotment from this reserved quota to the state would certainly enable increased availability of power there.

(xvi) Setting up of UID Centres at Panchayat level in the country

SHRI AJAY KUMAR (JAMSHEDPUR): The process of registration and delivery of Aadhaar cards is only being done in the block headquarters and not at the Panchayat level.

Potka is a fantastic example of a typical Indian block with 34 Panchayats and villages located at a distance of 25 to 30 Kms from one another. UID cards are being made only in Potka and Haldipoar block. It is impossible to expect poor villagers, widows with children, workers in factories and small farmers etc. to leave their jobs and chores to travel such distances to get their cards. The cost of traveling comes to Rs. 40 and another Rs 20 is spent on food. Furthermore, due to rush and varied documents required, they eventually end up travelling 2 to 3 times.

This is a serious and ridiculous situation that warrants immediate attention. There is serious lack of planning in this regard.

This is a matter of urgent public importance and can be tackled only if UID Centres are set up at the Panchayat level which can cater to 8-10 villages which would reduce the misery, cost and other structural problems.

12.04 hrs

RESOLUTION RE: APPROVAL OF THIRD REPORT OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE

RAILWAY BUDGET (2013-14) GENERAL DISCUSSION

DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS), 2013-14

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 2012-13

AND

DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (RAILWAYS), 2010-11 – Contd.

MADAM SPEAKER: The House shall now take up Discussion on Railway Budget.

*__श्री घनश्याम अनुरागी (जालौन)__ प्रतिवर्ष सरकार सदन में रेल बजट प्रस्तुत करती है और प्रतिवर्ष की भांति इस वर्ष भी सरकार ने बुंदेलखंड के क्षेत्र को अनदेखा कर दिया है। मेरा संसदीय क्षेत्र प्राकृतिक मार से पहले ही त्रस्त है। सूखाग्रस्त क्षेत्र है। यहां पर विशेष आर्थिक पैकेज लगभग प्रतिवर्ष दिए जाने की आवश्यकता है। लेकिन केन्द्र सरकार न जाने क्यों इस क्षेत्र पर अपनी कृपादृष्टि नहीं डालती है।

मैं इस क्षेत्र से सांसद हूं। अपने प्रत्येक संसदीय भाषण में अथवा रेल भाषणों में मैंने लगातार केन्द्र सरकार से बुन्देलखंड जो कि प्राकृतिक आपदात्रस्त क्षेत्र है, इस क्षेत्र की जनता के लिए रेलगाड़ी की सुविधा को बढ़ाए जाने की अनुशंसा करता रहा हूं।

मैं सरकार से जानना चाहता हूं कि सरकार ने जो कांग्रेस शासित राज्यों पर इस रेल बजट में विशेष कृपादृष्टि रखी है, तो क्या उत्तर प्रदेश की जनता विशेषकर बुन्देलखण्ड, जालौन भारत देश में नहीं आता है। क्या केवल रायबरेली के क्षेत्र की जनता ही सरकार को प्रिय है।

रेल बजट से जैसी उम्मीद थी परिणाम भी लगभग वैसा ही रहा। यह एक उलझा हुआ बजट है जो आम जनता की समझ से परे है। सीधे-सीधे किराये में बढ़ोतरी नहीं की गई है यह रेल मंत्री जी ने दर्शाने

---

* Speech was laid on the Table

का प्रयास किया है। परंतु रेल बजट से पहले ही माननीय रेल मंत्री जी ने रेल किरायों में वृद्धि कर दी थी यह जगजाहिर है। फ्यूल सर चार्ज बढ़ाकर टिकट और महंगी कर दी है। इससे भी आम जनता पर बोझ बढ़ेगा। मालभाड़े में 5.8 फीसदी की वृद्धि का खामियाजा अंततः आम जनता को ही उठाना पड़ेगा। इससे न केवल रेल भाड़े में वृद्धि होगी, अपितु तमाम जीवनोपयोगी वस्तुएं जैसे स्टील, सीमेंट, पेट्रोलियम पदार्थ, टी.वी. , फ्रिज, स्कूटर, मोटर साईकिल, खाद्य सामग्री तमाम वस्तुओं के दामों में व्यापारियों को वृद्धि करनी पड़ेगी क्योंकि उन्हें अतिरिक्त मालभाड़ा देना पड़ेगा। इस पर मसला यह है कि यह वृद्धि वर्ष में दो बार किए जाने का प्रावधान रेल मंत्री जी ने किया है। स्टील कंपनियों ने कहा है कि मालभाड़ा बढ़ने से घरेलू बाजार में स्टील की कीमतें पांच से आठ फीसदी तक बढ़ सकती हैं। यह आम जनता पर दोहरी मार है क्योंकि कोयले और कच्चा माल आयरन, लौह अयस्क की ढुलाई पर ज्यादा खर्च करना पड़ेगा। लागत बढ़ेगी तो सभी सामान महंगा होगा। कोयले की ढुलाई महंगी होने से बिजली कंपनियों पर बिजली महंगी करने का दबाव बढ़ेगा। पेट्रोलियम पदार्थ महंगे होंगे। इंडियन ऑयल ने कहा है कि इस वृद्धि से कंपनी पर 500 करोड़ रूपये का अतिरिक्त भार बढ़ेगा।

सीमेंट की 50 किलो वाली बोरी सात से दस रूपये तक महंगी हो सकने का अनुमान है। इससे आम आदमी को अपना मकान बनवानेमें अनावश्यक बोझ उठाना पड़ेगा।

इसी प्रकार किसानों पर भी इस वृद्धि से तकलीफ होना अवश्यम्भावी है क्योंकि उर्वरकों की ढुलाई और अन्य कृषि उपकरणों पर भी सीधे-सीधे इस वृद्धि का असर पड़ेगा। यही नहीं तमाम तरह के खाद्यान्नों के लिए भी भाड़ा बढ़ा दिया गया है। मोटे अनाज, दाल, खाद्य तेल की ढुलाई सब महंगी हो गई है।

इस वृद्धि से समाज के प्रत्येक वर्ग की कमर टूट गई है। गरीबों, मजदूरों, बुनकरों, अखलियतों सभी को इस रेल बजट की मार का सामना करना पड़ रहा है। मेरा संसदीय क्षेत्र बुंदेलखंड जालौन तो इस वृद्धि को सह सकनेमें अत्यंत ही अक्षम है।

इस वित्त वर्ष में पांच सौ किमी. नई रेल पटरियां लगाए जाने के साथ-साथ 67 ट्रेनों समेत 98 नई ट्रेने चलाने का एलान किया गया है। परंतु बुन्देलखंड को अनाथ कर दिया गया है। देशमें बड़े शहरों पर और अधिक उपकार किया गया है जबकि मेट्रो सिटी तो पहले से ही अतिरिक्त सुविधाएं प्राप्त कर रही है उन्हें और अधिक सुविधा पर सुविधाएं देने से तो यह प्रतीत होता है कि "अंधा बांटे रेवड़ी, मुड-मुड़ अपनों को दे" वाली कहावत चरितार्थ होती है।

अमृतसर, बांद्रा, चंडीगढ़, चेन्नई दिल्ली, हावड़ा, मुंबई कोलकाता आदि शहरों में पहले ही काफी ट्रेनें चल रही हैं, इन क्षेत्रों में और अधिक कृपा कर अधिक एक्सप्रेस ट्रेने देकर नवाजा गया है।

रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट भाषण में 60 नए आदर्श स्टेशन बनाने का, 179 एस्केलेटर व 400 नई लिफ्ट लगाने और सात स्टेशनों पर एक्जीक्यूटिव लाउंज खोले जाने का एलान किया है। परंतु मेरे संसदीय क्षेत्र में तो इसमें से एक भी कार्य होता दिखाई नहीं देता। क्योंकि इस बुंदेलखंड क्षेत्र की जनता गरीब है और वह अन्य मेट्रो शहरों के अमीर लोगों की तरह रेल मंत्री जी के कानों तक अपनी आवाज पहुंचाने में असमर्थ है। क्या आप केवल उच्च वर्ग और उच्च मध्यम वर्ग के आवाज ही सुनते हैं। गरीबों, मजदूरों, बुनकरों, अल्पसंख्यकों की आवाज, उनकी परेशानियों की पीड़ा और चीख सुनाई नहीं देती है।

यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने, आदर्श रेलवे स्टेशनों की संख्या बढ़ाने, साफ सुथरे स्टेशन, जैविक शौचालयों की घोषनाएं प्रत्येक रेल मंत्री अपने रेल बजट भाषण में करते आए हैं। परंतु जमीनी हकीकत इस प्रकार की नहीं है। प्रतिवर्ष यह घोषणाएं केवल रस्म आदयगी मात्र हैं। इनका वास्तविकता से दूर-दूर तक कोई रिश्ता नहीं है। रेल की हालत बद से बदतर होती जा रही है। तमाम स्टेशनों पर साफ पानी की व्यवस्था नहीं है। पटरियों पर मैला पड़ा रहता है। रेल लाईनों के आसपास लोग खुले में शौच करते आज भी पाए जाते हैं। ई-टिकटिंग की सुविधा केवल पढ़े-लिखे संभ्रान्त लोगों के लिए ही उपलब्ध है। गरीबों को आज भी टिकट बुकिंग के लिए दलालों को पैसा खिलाना पड़ता है। आरामदायक सफर से आज भी मेरे क्षेत्र

की जनता वंचित है। रेल के दरवाजों, छतों और टायलेट में बैठकर गरीब जनता को सफर करने पर मजबूर होना पड़ रहा है।

अतः मेरा माननीय रेल मंत्री जी से पुरजोर आग्रह है कि मेरे संसदीय क्षेत्र बुंदेलखंड, जालौन पर कृपया विशेष दृष्टि डालें। यहां के गरीब बुनकरों, गरीबों, मजदूरों, अल्पसंख्यकों की आवाज मैं वहां का सांसद होने के नाते तथा अपना वैधानिक और नैतिक कर्तव्य समझते हुए आप तक इस सदन में पहुंचा रहा हूं। कृपया इस सूखाग्रस्त क्षेत्र के गरीब लोगों पर अपनी विशेष कृपा करें। देश के बाकी हिस्सों में तो सुविधाएं पहले से ही मौजूद हैं लेकिन इस क्षेत्र की जनता आज तक सुविधाओं से महरूम है।

आपसे पुनः करबद्ध अनुरोध है कि रेल बजट चर्चा के दौरान जब आप अपना उत्तर दें तो कृपया मेरे संसदीय क्षेत्र बुंदेलखंड, जालौन की जनता की आवाज को सुनते हुए अपने भाषण में इस क्षेत्र के लिए रेलगाड़ियों की सुविधा दिए जाने की घोषणा करें।

***SHRI ANANTHA VENKATARAMI REDDY (ANANTAPUR) :** I support the Railway Budget, 2013-14 presented by the hon. Railway Minister, Shri Pawan Kumar Bansalji.

The Ministry has allotted one crore rupees for the Guntakal Junction bypass line. I feel that it is too meager to take up the work. Many goods trains, passenger and express trains pass through this junction. In the absence of bypass line, trains are getting delayed by two to three hours. Therefore, I request the Minister to allocate, at least, twenty crore rupees and complete the work in this year itself.

The Railways have completed the electrification between Guntakal and Renigunta. For the traction shed nearly Rs.75 crores is needed but the Railways have allotted only Rs.8 crores which is very meager. I request the Minister to enhance the allocation for this.

I thank the Railway Minister for augmenting the Guntakal Diesel Loco Shed capacity by 50 high horse power locos. In fact, the present loco capacity of the shed is 100, but the shed is accommodating 115 locos with the same infrastructure. Therefore, to accommodate another 50 locos, new infrastrutue has to be created. The railway Ministry is taking up this work at an estimated cost of Rs.2,385.00 lakh with an outlay of Rs.4.85 lakh during 2013-14. I feel this allocation is meager. I request the Railway Minister to allocate some more funds to start with and fix up some time frame in order to complete it before the cost escalates.

---

* Speech was laid on the Table.

I also thank the Railway Minister for including Guntakal-Footover bridge connecting platform Nos.6-1. As you know, Guntakal is an important junction and classified as 'A' category station. In fact, the existing steel foot over bridge connecting all platforms is more than 100 years old. The bridge is corroded and pitted, endangering the safety of users. Therefore, this foot over bridge is required for the safety of railway commuters. The estimated cost of this project is Rs.300.00 lakh with an outlay of Rs.45.00 lakh during 2013-14.

I express my thanks for gauge conversion of 115 Km between Hospet and Guntakal, Gooty-Renigunta-patch doubling (151.04 km) and Raichur Guntakal (81.1 Km) which was long overdue. These lines will fetch good amount of revenue for Railways.

I also thank the Railway Minister for including the Ananthapur-Prasannapalli Road over Bridge in lieu of level crossing No.127.

I also express my gratitude for setting up of new electric loco shed for accommodating 100 locos at Guntakal under phase-I; and also Gooty (Diesel Loco Shed) for augmentation of berthing capacity of locomotives by 3 Nos.

I express my thanks for taking up new lines construction Rayadurg-Tumkur via Kalyandurg (213 Km).

However, there are some mini projects in Anantapur which will directly benefit the people.

1. Construction of new Road under bridge at Railway KM 213/2-3 near HLC Colony at Anantapur. It is approximately 350 M from an existing

RoB at KM 212/8-9 between Anantapur-taticherla stations. The estimated cost is Rs.2.02 crores.

2. As the population of Anantapur city is increasing manifold and thee is a need for widening the existing culverts which are indicated as under :-

- Bridge No.74 at KM 2113-3 between Anantapur-Prasannayapalli Stations. This is a pipe culvert which has got road connectivity on either which is required to be widened with pre-cast Box Type Opening as is being done at the required places with less expenditure which will ease the hardship of the people.
- Bridge No.75 at KM 210/3-4 between Anantapur-Prasannayapalli stations. This is a 4-5 mts. Wide span bridge with Light Motor Vehicle movement which is very narrow. This bridge also needs to be widened with about 10 mts span for the free passage of light motor vehicles. This will also facilitate the free passage of road vehicles and to avoid hardship being faced by the people of the city.

I would like to bring to the kind attention of the Railway Minister that the existing traffic level crossing gate No.128A near TTD, Kalyanamandapam, Ramachandra Nagar, Anantapur city has been closed down since January, 2013 due to construction of road over bridge. Consequently many school going children, employees of the state and Central Governments and general public who are residing on either side of the gate are facing difficulties. I request the Railway

Minister to issue instructions to the South Central Railway to reopen the existing traffic LC No.128A immediately.

The non daily express trains passing through Anantapur station are not stopping at Anantapur station. They are Train No 16533/16534 Jodhpur-Yeswanthur-Jodhpur Express; and Train No.15015/15016 Gorakhpur-Yeswanthpur-Gorakhpur Express. I request the Minister to issue instructions to the Railways to stop these trains at Anantapur station. There is a need to increase the frequency of these trains including Train No.17211/17212 Yeswanthpur-Machilipatnam-Yeshwanthpur.

A number of employees from various States are working in the local industries at Tadipatri. Therefore, a non-daily Express Train No.11043/44 running between Madurai-Lokmanya Tilak needs stoppage at Todipatri station to cater to the needs of the employees.

There is a vociferous demand from the people of Imampuram (between Venkatampalli and Khadarpet Railway Stations of Guntakal Division and old Guntakal) for stopping trains at Imampuram village and ticket issuing agency. I am ready to release funds from MPLADS in any manner to complete construction of “earthen platform at Imampuram”.

I request the Railway Minister to take these mini projects into consideration and allot some funds to start with as these will benefit the people to a great extent.

With these few words, I conclude.

***SHRI YASHBANT LAGURI (KEONJHAR):** The Union Rail Budget 2013-14 brings very poor message to the people of my State Odisha as well as the people of my parliamentary constituency Keonjhar. This Budget not only encourages regional imbalance but also provokes the public to rail rokhos and rail bandhs, which puts the Railways to a heavy loss in the foreseeable future. The Budget speech of the Minister in the Lok Sabha itself contradicts itself. The Minister stated that the special emphasis will be on coal and iron ore sector and allocated more funds. But nowhere did I find any such allocation in those areas where these minerals are available. I want to inform that, Keonjhar district of Odisha, is one of the most mineral rich district in the country, and Angul, Sundargarh and Singhbhum districts of Jharkhand the most mineral rich districts in the country. I would like to bring to your notice that long awaited projects like Badampahar, Keonjhar and Banspani-Bimalagarh rail lines are not only important for industrialisation of the nation but also commercially profitable for railways. These linkages can provide huge profits for Railways and also sound infrastructure in the backward areas of the country.

I would request the Government that these new lines should be included in the current Budget of 2013-14. With these words, I fully oppose this budget.

---

* Speech was laid on the Table

***SHRI SIDHANT MOHAPATRA (BERHAMPUR):** I am fully surprised in this Budget that nothing has been done by the Ministry of Railways regarding my Constituency Berhampur, Odisha. I had submitted my proposals also.

So, I would like to request the Hon'ble Minister of Railways to give special attention and provide necessary required amount of financial assistance for my constituency as well for my State of Odisha.

---

* Speech was laid on the Table

*SHRI LAXMAN TUDU (MAYURBHANJ): I would like to bring this to the notice of the Ministry of Railways with great regret that during last Railway Budget, it was mentioned that the survey work of Badmara-Chukliya in my parliamentary constituency Mayurbhanj, Odisha has been completed. But Madam, I am surprised that no financial allocation has been given in the current Railway Budget. So I would like to request the Ministry of Railways through you to provide fund for the said project.

Secondly in last Budget, I had also made a request that in Baripada Station of Mayurbhanj Odisha, some old railway engines and other productive railway goods are lying under the Sun. After few years, they may be washed away. These railway goods are the hearths of poor tribals of my constituency. These old engines are the witness in Odisha. They were introduced by the then Maharaja of Mayurbhanj Kingdom. So I would like to request the Ministry of Railways through you Madam to take necessary steps for preservation of these railway goods in the shape of museum in the Baripada Railway Station area and they should not be shifted to somewhere else and to be kept at Baripada.

Thirdly the proposal for new railway line from Badamara to Kharagpur via Chandua which was given earlier may be taken up soon.

Lastly I would request that early steps may be taken for a junction for passenger halting at Kuchei, Banapur, Badamara and Rajaloka of Rupsa Bangriposi Road in my constituency Mayurbhanj Odisha.

---

* Speech was laid on the Table

*[*] **श्री सोनवणे प्रताप नारायणराव (धुले)** मैं धुले (महाराष्ट्र) से सांसद हूं और धुले जो कि आर्थिक रूप से पिछड़ा हुआ आदिवासी बहुल क्षेत्र, मेरा संसदीय क्षेत्र है।

मैं सबसे पहले माननीय रेलमंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि धुलिया रेल स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की मंजूरी 2013-14 के रेल बजट में दी गई है। मेरा संसदीय क्षेत्र (धुले) एक अति पिछड़ा हुआ आदिवासी बहुल क्षेत्र है और इनका प्रगति के लिये मेरा सामाजिक दायित्व और जिम्मेदारी है कि इनकी मांग सरकार के पास पहुंचाना और सरकार की जिम्मेदारी बनती है कि इसको पूरा करना। मेरा पूर्ण विश्वास है नीचे लिखी रेल परियोजनाओं से इस क्षेत्र के विकास में बड़ा योगदान मिलेगाः-

मनमाड-इंदौर रेलवे मार्गः मनमाड़-इंदौर तक बड़ी लाईन वर्ष 2002 में आदेशित हुई जिसकी विस्तृत रिपोर्ट वर्ष 2004 में प्रस्तुत की गई। उक्त रेलमार्ग की तत्कालीन लागत 1001 करोड़ व रेट आफ रिटर्न (ROR) 7 प्रतिशत पड़ता था जो अन्य से सर्वाधिक है। यह प्रकल्प का अनुमोदन June' 2012 में प्लानिंग कमीशन से मिला, इस शर्त पर कि केन्द्र शासन 50 प्रतिशत और महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश का 50 प्रतिशत आर्थिक सहभाग से पूरा करने का तय हुआ था और आज की तारीख तक रेलवे बोर्ड की मंजूरी के लिए पड़ा है। इसकी मांग 40 साल से उठाई जा रही है। हमारे क्षेत्र की प्रगति के लिये यह योजना बहुत आवश्यक है, साथ साथ लाभकारी भी निश्चित है। कई प्रयासों के बावजूद आज तक निर्णय नहीं होनेसे लोगों का संयम खत्म हो रहा है। अब क्षेत्र के लोगों द्वारा आंदोलन के जरिए मांग उठाने की आशंका है। मैं सरकार से मांग करूंगा कि यह रेल परियोजना को केन्द्र सरकार की योजना के रूप में कार्यान्वित किया जाये और इस प्रकल्पों का जल्द से जल्द वास्तविक रूप रेखा दिया जाए ताकि हम लोग भविष्य में इस क्षेत्र की प्रगति के लिए आगे बढ़ें।

नासिक रेल स्टेशन पर 4 नंबर का प्लेटफार्म तैयार कर पूरब दिशा की ओर यात्रियों की आवागमन के लिए प्रवेश द्वारा होना आवश्यक है।

---

[*] Speech was laid on the Table

नासिक रेल स्टेशन पर सन 2015-16 में होने वाले कुंभ मेले को ध्यान में रखते हुए यात्रियों की संख्या को देखते हुए फ्लाई ओवर की चौड़ाई बढ़ाना और आवागमन के मार्ग अलग-अलग होना जरूरी है।

नासिक-पुणे इस नए रेल मार्ग के लिए महाराष्ट्र सरकार ने 50 प्रतिशत योगदान देने की तैयारी व्यक्त की है। इस नए रेल मार्ग को रेल बोर्ड की अनुमति तथा बजट में निधि का प्रावधान है।

धुले-मुंबई, धुले-पुणे, धुले-नागपुर इस रेलमार्ग की लोगों की मांग है और समय की भी जरूरत है।

धुले-चालीसगांव रेल मार्ग का बिजलीकरण और दोहरीकरण अति आवश्यक है।

मुंबई-हावड़ा मेल वाया इलाहाबाद गाड़ी क्र.12321/12322 का नामकरण भगवान महावीर एक्सप्रेस करने की मांग है इस मार्ग पर पार्श्वनाथ यह जैन तीर्थ स्थल बहुत मशहूर पवित्र शहर हैः यह गाड़ी नियमित रूप से शुरू होना जरूरी है। इस गाड़ी का नामकरण भगवान महावीर एक्सप्रेस करने का घोषित हो चुका है लेकिन आज तक उसकी कार्यवाही नहीं हो पाई। मैं विनती करता हूं कि 22 मार्च 2013 को भगवान महावीर जयंती के अवसर पर मुंबई-हावड़ा मेल वाया इलाहाबाद गाड़ी का नामकरण भगवान महावीर एक्सप्रेस करने की कृपा करें ताकि लोगों की बहुत पुरानी इच्छा पूरी हो सके।

मैंने जल संसाधन समिति में आदरणीय पवन कुमार बंसल जी के मार्गदर्शन में काम किया है और मुझे यह अनुभव हुआ है कि माननीय मंत्री जी के विचार और कार्य पद्धति बहुत ही सकारात्मक रही है। इसलिए उनके रेल मंत्री होने के बाद हमारी ज्यादा उम्मीद बढ़ गई है । हम लोग निराश तो हो गये हैं, लेकिन उम्मीद नहीं हारे हैं। माननीय मंत्री जी हमें जरूर न्याय देंगे ऐसी हमारा आशा है।

*__श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ)__ जब भी रेल बजट प्रस्तुत होता है तो बड़ी आशाएं होती हैं, अपेक्षाएं रहती हैं कि क्षेत्र के विकास को गति देने के लिए रेल मंत्री जी कुछ घोषणाएं करेंगे तथा पहले से घोषित योजनाओं की प्रगति का विवरण बतायेंगे परंतु रेल बजट में इस बार भी पश्चिम उत्तर प्रदेश की जनता को निराशा ही हाथ लगी है। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की सीमा में मेरठ उत्तर प्रदेश का सर्वाधिक महत्वपूर्ण नगर है तथा पश्चिमी उत्तर प्रदेश की आर्थिक, राजनीतिक, सामाजिक व धार्मिक गतिविधियों का प्राचीन केन्द्र है। यह अत्यंत खेदजनक है कि इस क्षेत्र के रेल ढांचे के उचित विकास की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान ही नहीं गया है। मैं बिना किसी विशेष भूमिका के इस क्षेत्र के विकास के लिए जनता की अपेक्षाओं को माननीय रेल मंत्री जी के सम्मुख रखना चाहता हूं।

दिल्ली से सहारनपुर तथा दिल्ली से मुरादाबाद के रेलखंडों पर दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य बहुत धीमी गति से हो रहा है, अनेक बार इसे पूर्ण करने की समय सीमा आगे बढ़ाई जाती रही है। मेरा निवेदन है कि इन रेल मार्गो पर दोहरीकरण व विद्युतीकरण का कार्य शीघ्र पूर्ण किया जाये ताकि इस क्षेत्र में रेल सेवाओं का विस्तार तथा बेहतर प्रचालन संभव हो सके। इसी प्रकार समर्पित मालभाड़ा गलियारों में पूर्वी गलियारे को मेरठ से जोड़ने वाले मेरठ-खुर्जा रेलखंड पर अतिरिक्त कॉरीडोर लाइन डालने का काम भी अभी प्रारम्भ नही हुआ है। मेरठ पश्चिमी उत्तर प्रदेश का प्रमुख औद्योगिक नगर है, जहां खेलकूद का सामान, बैंड के सामान, हैंडलूम उत्पाद तथा कैंची आदि का बड़े पैमाने पर निर्माण तथा निर्यात होता है। उद्योग की सुविधा के लिए मेरठ को फ्रेट कारीडोर से जोड़ा जाना तथा मेरठ में कंटेनर डिपो बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

हस्तिनापुर की चर्चा मैं पहले भी अनेक बार कर चुका हूं। मेरठ-हस्तिनापुर रेल मार्ग स्वीकृत किया जा चुकाहै परंतु आर्थिक दृष्टि से अलाभप्रद मानते हुए इस रेलमार्ग का निर्माण मंत्रालय टालता आ रहा है। हस्तिनापुर का परिचय देने की मैं आवश्यकता नहीं समझता - हमारी ऐतिहासिक व धार्मिक परम्परा का

---

* Speech was laid on the Table

अत्यंत महत्वपूर्ण केन्द्र रहा यह नगर वर्तमान में विश्वविख्यात जैन तीर्थ है, निकट ही हस्तिनपुर से केवल तीन किमी. की दूरी पर सैफपुर कर्मचन्दपुर नामक गांव पंचप्यारों में से एक भाई धर्म सिंह का जन्म स्थान है जहां विशाल गुरूद्वारा बना है। देश और दुनिया से बड़ी संख्या में इन स्थानों पर दर्शनार्थी आते हैं, मुझे बिल्कुल नहीं लगता कि यह रेलमार्ग आर्थिक दृष्टि से अलाभप्रद सिद्ध होगा परंतु यदि वैसा हो भी तब भी देश के दो प्रमुख अल्पसंख्यक वर्गो - जैन तथा सिक्ख समाजों की भावनाओं का सम्मान करने के लिए तथा मंत्रालय के सामाजिक दायित्व के नाते मेरठ से हस्तिनापुर की रेलवे लाइन को बिछाने का कार्य शीघ्र प्रारम्भ करने का रेलमंत्री जी से मैं अनुरोध करता हूं। अल्पसंख्यकों की चिंता करने की सरकार दिन-रात घोषणा करती रहती है। मुझे विश्वास है कि उपरोक्त रेल लाइन के रूप में अल्पसंख्यकों को उनका अधिकार प्राप्त होगा।

पानीपत से मेरठ तथा दौराला से बिजनौर बरास्ता हस्तिनापुर रेलवे लाइनों के सर्वे किए जाने की भी घोषणा पूर्व मंत्री महोदया ने की थी। ये दोनों लाइनें अत्यंत महत्वपूर्ण तथा उपयोगी हैं, इनके निर्माण से मेरठ तथा पश्चिमी उत्तर प्रदेश देश के मुख्य रेलमार्गो से जुड़ जाएगा तथा क्षेत्र के विकास को गति मिल जाएगी। इन लाइनों की इस समय क्या स्थिति है, कृपया मंत्री जी बताने का कष्ट करें।

रेल मंत्री जी इस सदन में देश की जनता से वायदे करते हैं तथा बाद में उन वायदों को सरकार भूल जाती है। रेल लाइनों के विषय में किए गए परंतु भुला दिए गए कुछ वायदों का मैंने अभी जिक्र किया है, इसी प्रकार मेरठ को आदर्श तथा हापुड़ को मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की गई थी, मेरठ कैंट, मेरठ सिटी व हापुड़ स्टेशनों पर ओ.पी.डी. तथा Diagnostic Centres प्रारम्भ करने की बात कही गई थी, परंतु ये घोषणाएं कागजों में ही रह गई। हालत यह है कि इन स्टेशनों पर सफाई की उचित व्यवस्था नहीं है, प्रतीक्षालय अधिकांशतः बंद रहते हैं, हापुड़ स्टेशन पर बने फुट ओवर ब्रिज पर शैड नहीं बना है जिसके कारण वर्षा होने पर यात्री आते-जाते समय भीग जाते हें। एक और पुरानी घोषणा की मैं पहले भी चर्चा कर चुका हूं, आज फिर कर रहा हूं- 12 फरवरी, 2004 को तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी

ने दिल्ली-मुरादाबाद रेलखंड पर गंगा के ऊपर ब्रजघाट में दोहरी लाइन के रेलवे पुल का शिलान्यास किया था। उस समय श्री नीतीश कुमार जी ने दिल्ली से ब्रजघाट तक नई शटल ट्रेन चलाने की घोषणा की थी। क्षेत्र के निवासी आज तक इस शटल ट्रेन की प्रतीक्षा कर रहे हैं। इसी प्रकार वर्ष 2010 के रेल बजट में भारत तीर्थ के अंतर्गत 16 प्रस्तावित रूटों की घोषणा की गई थी। उनका क्या हुआ? मुझे आशा है कि इस बार घोषित आजादी एक्सप्रेस का हाल भारत तीर्थ जैसा नहीं होगा। सदन में की गई घोषणाओं को पूरा किया जाना चाहिए अन्यथा यह सदन की अवमानना भी है तथा इससे रेल मंत्री जी तथा सरकार की विश्वसनीयता पर सवाल खड़े होते हैं।

पश्चिमी उत्तर प्रदेश में रेल सेवाओं के विस्तार की दृष्टि से मैं निम्नलिखित रेलगाड़ियां चलाने की रेल मंत्री जी से मांग करता हूं-

मेरठ से वृन्दावन तक एक ट्रेन बरास्ता हापुड़-बुलन्दशहर-खुर्जा चलाई जाये।

गढ़मुक्तेश्वर से नई दिल्ली तक बरास्ता हापुड़-आनंद विहार एक नई शटल गाड़ी चलाई जाए। अगर गढ़मुक्तेश्वर से संभव न हो तो हापुड़ से ही चलाया जाये।

मुरादापुर से हापुड़ (54305) तथा हापुड़ से गाजियाबाद (54301) तक जाने वाली पैसेंजर गाड़ी को नई दिल्ली तक चलाया जाये।

मेरठ से दिल्ली तक एक अन्य लोकल ट्रेन चलाई जाये।

मेरठ से हावड़ा वाया इलाहाबाद तक नई ट्रेन चलाई जाये।

काठगोदाम से दिल्ली तक बरास्ता हापुड़ एक पूजा स्पेशल ट्रेन चलाई गयी थी, जिसे अब बंद कर दिया गया है। इसे पुनः चलाया जाये।

मंडोर एक्सप्रेस जोधपुर से वाया पुरानी दिल्ली, मेरठ तक आती थी परंतु वाशिंग लाइन के अभाव में इसे पुरानी दिल्ली तक ही कर दिया गया। क्योंकि मेरठ में अब नई वाशिंग लाइन बन चुकी है, अतः मंडोर एक्सप्रेस को पुनः मेरठ तक बढ़ाया जाये।

इलाहाबाद से ऊधमपुर तक बरास्ता खुर्जा एक ट्रेन सप्ताह में दो बार चलाई गई थी, जिससे यात्रियों को अत्यधिक सुविधा थी। इसे पुनः चलाया जाये।

मेरठ कैंट स्टेशन पर कंकरखेड़ा में आबादी क्षेत्र की तरफ एक टिकटघर व आरक्षण केन्द्र खोला जाना चाहिए ताकि उस तरफ निवास करने वाली एक लाख से अधिक जनता को आसानी हो सके। इसी प्रकार हापुड़ रेलवे स्टेशन पर आवास विकास कालोनी की तरफ टिकटघर स्थायी तौर पर खोला जाये। पहले इसे खोला गया था, परंतु कुछ दिन चलाने के बाद इसे बंद कर दिया गया। इसके साथ ही आरक्षण खिड़की पर भी एक अतिरिक्त काउंटर स्थायी रूप से खोला जाए।

मेरठ-रूड़की रोड़ पर सरदार पटेल कृषि विश्वविद्यालय के परिसर में तथा मेरठ मवाना रोड पर गंगानगर में आईआईएमटी इन्स्टीटयूट में पीआरएस के लिए स्थान उपलब्ध है। इस संबंध में विश्वविद्यालय के कुलपति महोदय तथा इन्स्टीटयूट के चेयरमेन महोदय की ओर से औपचारिक निवेदन भी मंत्रालय को भेजे जा चुके हैं। मेरा निवेदन है कि क्षेत्र की जनता की सुविधा के लिए इन परिसरों में पीआरएस स्थापित किया जाए।

मेरठ कैंट स्टेशन पर कंकरखेड़ा की उपरोक्त बड़ी आबादी के दोपहिया वाहनों के आवागमन की सुविधा के लिए स्टेशन पर एक ऊपरी पुल बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

मेरठ-खुर्जा रेलवे लाईन पर टेलीफोन पोल सं.72/1 तथा 72/2 के मध्य पांची गांव के सामने भूमिगत रेलवे पुल बनवाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

मेरठ तथा हापुड़ के मध्यम खरखौदा एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। मेरठ दक्षिण तथा खरखोदा के निकटवर्ती ग्रामीण क्षेत्र के लोगों को नौचंदी एक्सप्रेस तथा संगम एक्सप्रेस को पकड़ने के लिए पूरे मेरठ शहर को पार करके दस से बीस किलोमीटर दूर जाना पड़ता है। जाम इम्त्यादि के कारण इसमें अनेक बार घंटों लग जाते हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि नौचंदी एक्सप्रेस तथा संगम एक्सप्रेस का खरखैदा स्टेशन पर स्टॉपेज देने का कष्ट करें ।

हापुड़ नगर नवसृजित हापुड़ जनपद का मुख्यालय है। स्वाभाविक ही इस कारण हापुड़ से विभिन्न वर्गो का आवागमन बढ़ा है। आवागमन की सुविधा की दृष्टि से निम्न ट्रेनों का हापुड़ स्टेशन पर अप व डाउन ठहराव दिया जाना अत्यंत आवश्यक है-

1. 12203/12204 गरीब रथ एक्सप्रेस
2. 15035/15036 काठगोदाम-आनंद विहार संपर्क क्रांति एक्सप्रेस
3. 12391/12392 नई दिल्ली-पटना श्रमजीवी एक्सप्रेस

मेरठ सिटी स्टेशन अत्यधिक भीड़-भाड़ वाले क्षेत्र में है जिस कारण कई बार यात्रियों का वहां पहुंचना अत्यधिक कठिन हो जाता है। यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित ट्रेनों का मेरठ कैंट रेलवे स्टेशन पर ठहराव कराने का कष्ट करें।

1. 14317/14318 उज्जैन-देहरादून एक्सप्रेस
2. 14309/14310 इन्दौर-देहरादून एक्सप्रेस
3. 19565/19566 औखा-देहरादून एक्सप्रेस
4. 19325/19326 इन्दौर-अमृतसर एक्सप्रेस
5. 12911/12912 बलसाड-हरिद्वार एक्सप्रेस
6. 12287/12288 कोच्चीवली -देहरादून एक्सप्रेस
7. 12687/12688 मदुरै-देहरादून एक्सप्रेस

हापुड़-खुर्जा रेलवे लाईन पर रेलवे क्रासिंग चौकी सं.सी-37 के निकट तगासराय में एक रेलवे हाल्ट बनाया जाये ताकि निकट के अनेक विद्यालयों में आने वाले छात्रों एवं किसानों को आवागमन की सुविधा प्राप्त हो सके। इस क्रासिंग पर हाल्ट बनवाने हेतू विद्यालयों की ओर से सन 1978 से निरंतर मांग की जा रही है।

मेरठ-दिल्ली के बीच चलने वाली शटल ट्रेन में सामान्यतः डिब्बे कम कर दिये जाते हैं जिस कारण दैनिक यात्री अपनी जान जोखिम में डालकर यात्रा करते हैं इसमें डिब्बों की संख्या बढ़ाकर कम से कम 20 की जानी चाहिए। इसी प्रकार हापुड़ से दिल्ली को जाने वाली शटल ट्रेन में डिब्बों की संख्या घटाई जाती रहती है जबकि इस ट्रेन में भी डिब्बों की संख्वा 20 से अधिक ही होनी चाहिए। मेरठ से खुर्जा के बीच चलने वाली गाड़ियों में डिब्बे घटाकर केवल पांच कर दिये हैं। बड़ी संख्या में यात्री मेरठ से खुर्जा के मध्य इन ट्रेनों से यात्रा करते हैं तथा छत पर बैठने को मजबूर होते हैं। इन ट्रेनों में डिब्बों की संख्या बढ़ाकर कम से कम दस की जानी चाहिए।

मेरठ कैंट तथा दौराला के बीच पावलीखास स्टेशन है। यह स्टेशन जब बनाया गया था तब मेरठ-रूड़की रोड़ पर मोदीपुरम-पल्लवपुरम आदि बस्तियां नहीं बसी थी, अब इन बस्तियों तथा यहां स्थित दो विश्वविद्यालयों के कारण एक-डेढ़ लाख की आबादी यहां रहती है परंतु पावलीखास स्टेशन के लिए इस दिशा से कोई सम्पर्क मार्ग नहीं है- इस मार्ग को बनाया जाना चाहिए ताकि जनता को स्टेशन तक पहुंचने में आसानी हो।

जून 2012 में हापुड़ में मेरठ रोड़ पर रेलवे ओवर ब्रिज का बहुप्रतीक्षित निर्माण पूरा हुआ। स्वाभाविक ही ब्रिज के निर्माण से क्षेत्र की जनता को रोजमर्रा घंटो लगने वाले जाम से मुक्ति मिली है। इस ओवरब्रिज का निर्माण पूर्ण होने के बाद से ही रेलवे द्वारा पुल के नीचे की क्रासिंग समाप्त कर दीवार बनाने की बात कही जा रही है। इस संबंध में मेरा निवेदन है कि मेरठ रोड़ पर दोनों रेलवे लाइनों के बीच में निम्न व मध्यम वर्ग की लगभग पचास हजार की आबादी बसी हुई है तथा पांच सौ से भी अधिक छोटेमोटे दु कानदार व ठेले वाले यही से अपनी रोजी रोटी कमाते हैं। इस क्षेत्र की सम्पूर्ण आबादी को हापुड़ के मुख्य बाजार में जाने के लिए इन्हीं दोनों क्रासिंग से जाना पड़ता है। यह क्रासिंग मेरठ से बदायूं जाने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग पर होने के कारण बड़ी संख्या में भारी वाहन भी यहां से गुजरते हैं। ओवरब्रिज बनने से इस विविध प्रकार के आवागमन से होने वाले जाम से जनता को मुक्ति मिली है। परंतु इस कारण इन क्रासिंग को बंद कर देना

सर्वथा अनुचित है। इसके दो प्रमुख कारण हैं - एक यह कि इस ओवर ब्रिज की चौड़ाई काफी कम है। यदि इस ओवरब्रिज पर कोई वाहन खराब अथवा दुर्घटनाग्रस्त हो जाता है तो इस ओवर ब्रिज पर आवागमन बंद होने की स्थिति उत्पन्न हो जायेगी। दूसरे इन क्रासिंग से बड़ी संख्या में बच्चे स्कूल जाते हैं। रिक्शा, ठेला, साइकिल, दोपहिया वाहन व हजारों की संख्या में पैदल लोग यहां से गुजरते हैं। यह कल्पना करना कठिन नहीं है कि क्रासिंग के पूरी तरह बंद होने पर इन सबको कितनी कठिनाई होगी। आवागमन के लिए केवल ओवरब्रिज का विकल्प रहने की स्थिति में ब्रिज पर प्रायः जाम रहेगा तथा अन्यथा भारी व द्रुतगति वाहनों की चपेट में आकर रिक्शा, ठेला, साइकिल, दोपहिया वाहन तथा पैदल चलने वाले बच्चों सहित अन्य व्यक्ति दुर्घटना के शिकार होंगे। ये दोनों रेलवे क्रासिंग बंद किये जाने से सैंकड़ों परिवारों की रोजी रोटी पर भी भारी संकट आ जाएगा। इसी कारण क्रासिंग बंद किए जाने की संभावना से क्षेत्र के लोग बहुत आशंकित एवं आक्रोशित हैं।

मेरा अनुरोध है कि ओवरब्रिज का उपयोग स्वाभाविक रूप से भारी व मंझोले वाहनों एवं कार आदि के द्वारा किया जाये तथा शेष के लिए रेलवे क्रासिंग का विकल्प भी उपलब्ध रहे। मैं मानता हूं कि क्रासिंग चलाये रखने में व्यय होता है परंतु जनहित में यह आवश्यक है। इस संबंध में मेरा यह भी निवेदन है कि ओवरब्रिज बनने के पश्चात रेलवे क्रासिंग को बंद किए जाने की नीति पर पुनर्विचार किए जाने की आवश्यकता है। ओवरब्रिज बनने पर क्रासिंग बंद किया जाना आबादी रहित राजमार्गो पर ही उचित है, आबादी वाले स्थानों पर ऐसा करना उचित नहीं है। इस विषय को रेलवे मंत्रालय की परामर्शदात्री समिति की दिनांक 23.08.2012 को हुई बैठक में भी मैं उठा चुका हूं। मुझे विश्वास हैकि इस संबंध में मंत्रालय शीघ्र निर्णय लेगा।

मैं एक अन्य महत्वपूर्ण विषय की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। हापुड़ में रेलवे स्टेशन के पास एक रेलवे पार्क है जिसका निर्माण तत्कालीन प्रशासनिक अधिकारियों तथा रेलवे की सहमति से हापुड़ की जनता द्वारा वर्ष 1985 में किया गया था। मानव सेवा मिशन नामक संस्था ने

जनता के सहयोग से पिछले दस वर्षो में लाखों रूपये व्यय करके यहां सैंकड़ों पेड़ लगाए हैं तथा फुटपाथ आदि बनाये हैं। यही संस्था इस सुंदर व हरे-भरे पार्क का रख-रखाव करती है। निस्संदेह यह रेलवे की भूमि है परन्तु इससे बेहतर उपयोग इस भूमि का हो नहीं सकता, हापुड़ नगर की जनता के लिए सवेरे की सैर करने के लिए यही एकमात्र पार्क है, यही हापुड़ शहर के फेफड़े की तरह काम करने वाला 'Ridge Area' है। अब रेलकर्मियों के लिए आवास बनाने के नाम पर इस पार्क को उजाड़ा जा रहा है, सैंकड़ों हरे भरे पेड़ काट दिए गए हैं। हापुड़ की जनता इस कारण अत्यंत दुःखी तथा आक्रोशित है। रेलकर्मियों के आवास अवश्य बनने चाहिए परन्तु उसके लिए रेलवे को निकट ही उपलब्ध अन्य भूमि का उपयोग करना चाहिए। मेरा अनुरोध है कि रेल मंत्री जी इस मामले में हस्तक्षेप करें तथा आवास निर्माण के लिए उपलब्ध अन्य विकल्पों पर रेलवे विचार करे तथा दुराग्रह से ग्रस्त होकर स्थानीय रेल अधिकारी इस पार्क को नष्ट न करें। मैं तथा हापुड़ की जनता इसके लिए रेलवे की तथा माननीय मंत्री जी की सदैव आभारी रहेगी।

जैसा मैंने प्रारम्भ में ही निवेदन किया है, रेल मंत्री जी से अपेक्षाएं बहुत हैं, उनमें से मैंने कुछ का उल्लेख किया है। मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री जी इस ओर अवश्य ध्यान देंगे तथा इन अपेक्षाओं को पूरा करेंगे।

मोबाइल क्रांति आने के बाद स्टेशनों पर पीसीओ की उपयोगिता लगभग समाप्त हो गई है तथा इस कारण जिन विकलांगों को ये पीसीओ आवंटित किए गए थे वे रोजगारविहीन होकर भुखमरी के कगार पर हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने इन विकलांगों के दर्द को समझकर उन्हें वैकल्पिक रोजगार प्रदान करने की घोषणा की है। इसके लिए मैं अपनी ओर से तथा इन विकलांगों की ओर से माननीय रेल मंत्री श्री पवन बंसल जी का हार्दिक अभिनंदन करता हूं तथा आभार प्रकट करता हूं तथा इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*__श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर)__ हर साल रेल बजट पेश करते समय रेलमंत्री द्वारा रेल यात्रियों से ढेर सारे वायदे किये जाते हैं। रेल सेवाओं में गुणात्मक सुधार और रेल स्टेशनों की शक्ल बेहतर बनाने की योजना पेश की जाती है, लेकिन कुछ दिन बाद आम जनता को निराशा हाती है। इस साल का रेल बजट सुनकर मानो ऐसा लगा कि देश की सीमाएं रायबरेली, अमेठी, और अलवर तक ही सीमित हैं। लेकिन हकीकत यह है कि देश की रेल जरूरतें अलग हैं और रेलमंत्री ने अलग रेल बजट पेश किया है। विगत दो माह पहले रेल किराया बढ़ाया था, लेकिन सुविधा का नाम भी नहीं लिया गया। इसलिए रेलमंत्री ने बाजीगरी दिखाते हुए छद्म तरीके से यात्रियों की जेब काटी है। रेल बजट को ध्यान से देखा गया तो सन् 2013 में रेल को 24 हजार 600 करोड़ का घाटा दिखता है और जनहित की नई योजनाएं शुरू करना तो दूर लेकिन पहले शुरू की गई महत्वपूर्ण योजना के लिए भी निधि नहीं दी गई है। बंसल की बेसुरी बांसुरी ने मेरे संसदीय क्षेत्र की पूरी तरह उपेक्षा की है। रेल का ध्यानाकर्षण करने के लिए अहमदनगर में रेल रोको अभियान चलाकर मांग की थी।

दौड-मनमाड़ लाइन का दोहरीकरण जो कई सालों से प्रलंबित है उसे पर्याप्त धनराशि आबंटित करके दोहरीकरण कार्य बिना विलंब शुरू करने की मांग की थी। इसे दरकिनार करके बंसल महोदय ने अपडेटिंग सर्वे के कुल अनुमानित 35 लाख 70 हजार से केवल 25000 रूपये राशि आबंटित है। ये 25000 रूपए केवल कागजी कामकाज और अधिकारियों के दैनिक भत्तों पर खर्च होंगे। इससे अपडेटिंग कैसा होगा?

अहमदनगर-बीड-परली का कार्य अहमदनगर से सिर्फ 12 कि.मी. तक हुआ है। आगे कार्य करनेके लिए 108 करोड़ रूपए की धनराशि आबंटित की है। लेकिन इसमें तथ्य नहीं, क्योंकि पिछले साल भी इस लाइन के लिए रूपए 55 करोड़ घोषित किये थे। लेकिन रेल मंत्रालय ने धन उपलब्ध ही नहीं कराया। इस साल भी आशंका है कि 108 करोड़ में से कितनी राशि उपलब्ध कराई जाएगी।

* Speech was laid on the Table

अहमदनगर-पुणे राज्य का ही नहीं बल्कि देश का महत्वपूर्ण व्यस्तता वाला सड़क मार्ग है। इसलिए मैंने पुणे से (व्याहा केडगाव-काष्टी) अहमदनगर, रेल से जोड़ने की मांग की थी। पिछले बजट में इसके सर्वे का एलान किया था। इसे इस बजट में दरकिनार कर दिया है।

कल्याण-अहमदनगर प्रस्तावित रेल लाइन का पहले 5-6 बार सर्वे हुआ है। वे सब सर्वे रिपोर्ट रेल मंत्रालय के पास मौजूद है। उस पर निर्णय लेने के बजाए फिर से सर्वे करने का ऐलान करके उसे ठंडे बस्ते में डाल दिया गया है।

दौंड-मनमाड़ लाइन पर श्रीगोन्दा तहसील में 4, राहुरी तहसील में 3, और देहरे (नगर तहसील) और निंबकक में एक-एक आर.ओ.बी. की मांग की थी उसे भी दरकिनार कर दिया।

आगामी नासिक कुंभ मेला को ध्यान में रखकर शनि-शिंगणापुर में एक रेल बुकिंग काउंटर शुरू करने की मांग को भी ठुकराया गया है। वैसी ही हालत **"शोलापुर-नगर-मनमाड़-नासिक"** की विशेष रेलगाड़ी मांग की है।

अहमदनगर स्टेशन के प्लेटफार्म दो पर बुकिंग विंडो/पार्किंग आदि सुविधा की मांग तथा दोनों प्लेटफार्म पर पर्याप्त मात्रा में शेड लगवाने की मांग भी कैंसिल कर दी गई है।

शिर्डी से मुंबई जाने वाली साईं एक्सप्रेस शिर्डी से दौंड तक केवल 7 कोच से चलाई जा रही है उसमें और अतिरिक्त कोच जोड़ने की मांग की अनदेखी कर दी गयी है। पुणे-गोरखपुर, पुणे-लखनऊ ट्रेन को अहमदनगर स्टेशन पर हॉल्ट का नारा भी पूरा नहीं हो सका है।

इस लाइन पर चलने वाली सभी साप्ताहिक ट्रेनों को हर रोज चलाने की बरसों पुरानी मांग है। उसे भी दरकिनार कर दिया है।

इससे यह साफ हो रहा है कि रेल को दिशा देने वाला, रेल यात्रियों को राहत दिलाने वाला ऐसा कुछ भी इस रेल बजट में नहीं है। इससे कोई भी वनज नहीं। मेरे संसदीय क्षेत्र की घोर उपेक्षा की गई है।

यह अत्यंत निराशाजनक है और इससे आम आदमी पर महंगाई का बोझ बढ़ेगा। इसमें संतुलन का अभाव है।

इसी के साथ ही मैं इसे संप्रग सरकार का खराब प्रदर्शन बताते हुए अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

*__SHRI RAMESH VISHWANATH KATTI (CHIKKODI) :__ I lay my speech on Rail Budget 2013-14.

Proposal -1 New Lines

Allocation of more funds for Bangalkot-Kudachi New BG Line :

North Karnataka's one of the long standing demands i.e., Bagalkot-Kudachi New Railway BG Line on PPP basis has been sanctioned during 2010-11 Railway Budget. But the allocation of funds for this new BG line is very meager. The estimated cost of the project is Rs.816.00 crores as per the survey report and same amount has sanctioned in the "Rail Budget 2010-11". But, amount allocated in Rail Budgets of 2010-11 and 2011-12 were Rs. 4.00 crore and Rs.20.00 crores respectively i.e., total allocation of this project is Rs.24.00 crore as against the sanctioned amount of Rs.816.00 crores. But, to complete the said proposed line of 142 km early, more funds are required.

This is a long standing North-Karnataka's demand and I, therefore, request you to move a proposal to the Railway Ministry to allocate more funds for early completion of this new line.

Proposal-2 : Sanction of Survey of New BG Lines :

1) Belgaum-Karad via Nippani and
2) Shedbal-Bijapur new Railway Lines

The survey for above mentioned proposed new BG lines was sanctioned during "Railway Budget-2011-12". In the year 1907, the British Government had planned to provide railway link between Belgaum-Karad via Sankeshwar-Nippani-Kagal enroute with NH-4. Then Railway Minister late Shri Lal Bahadhur Shastri visited the Nippani town in the year 1954 and had promised to sanction the said line. But, till today these lines have not been sanctioned. I, request for sanction of said projects during this Supplementary Railway Budget 2013-14.

---

* Speech was laid on the Table.

Proposal-3 : Increase of coaches to the local trains running between Miraj-Belgaum-Hubli in Karnataka

Several requests were made for increase of coaches to the following local trains running between Miraj-Belgaum-Hubli

1.Train No. 1561/1562 & 1563/1564-Miraj-Belgaum-Miraj

2.Train No.1605/1606-Miraj-Londa-Miraj

3.Train No.1047/1048-Hubali-Miraj-Hubli and

4.Train No.1619/1620-Miraj-Hubli-Miraj

Presently, the above said trains are running with 6-8 coaches. But, there is huge demand for increase of coaches. The Central Railways have augmented to one coach each to all the local trains running between Londa-Belgaum-Miraj. But, nearly 2000 to 3000 access passengers are traveling with great difficulties daily from these trains. I, therefore, request you to take necessary action for increase atleast one more coach to each of the above mentioned local trains.

Proposal-4 : Sanction of New Trains:

1.New trains from Miraj-Bangalore-Miraj :

There is huge demand for new trains from Miraj-Bangalore via Belgaum, Hubli and vice-versa. The present trains running in this route are inadequate and passengers are suffering a lot. I, therefore, request to kindly start at least one more new train from Miraj-Bangalore-Miraj or Pune-Bangalore-Pune and also request you to start the following new trains.

1.Pune-Bangalore-Pune (via Belgaum, Miraj)

2.Hubli-Mumbai-Hubli (via Belgaum, Miraj)

3.Hubli-Varanasi-Hubli (via Belgaum, Miraj)

2. Sanction of Garibrath Train

Daily, thousands of agricultural labours and various workers from poor classes are traveling to various parts of the country, especially to State capital

Bangalore and also Mumbai, Pune, etc. Therefore, I request to start “Garibrath Train” from Mumbai to Bangalore via Pune-Miraj-Belgaum-Hubli.

3. Extension of existing trains upto Miraj

The following daily trains may please be extended upto Miraj

1. Hubli-Bangalore-Hubli Intercity
2. Dharwad-Mysore-Dharwad
3. Hubli-Tirupati-Hubli passenger

The above said train may be extended atleast upto Belgaum

4. Re-start of cancelled trains :

The following trains have been stopped or cancelled soon after conversion of narrow-gauge to broad gauge, which were running between Bangalore-Hubli-Belgaum-Miraj.

1. Hubli-Pune-Hubli passenger
2. Bangalore-Pune Deccen Express
3. Hubli-Vasco passenger

Proposal-5 : Convert of weekly trains to daily :

The following trains are running weekly or twice in week through Belgaum district may please be converted to daily trains.

1. 12629/30-Karnataka Sampark Kranti Exp. From 2 days to daily.
2. 2781/82-Mysore-NZM Swarn Jayanti Exp. From weekly to daily.
3. 16505/06-Bangalore-Gandhidham Exp.-from 1 day to daily.
4. 16533/34 –Yashwantapur-Jodhpur Exp. –from 1 day to daily.
5. 16507/08-Bangalore to Jodhpur Exp. From 2 days to daily
6. 16531/32-Yashwantpur-Ajmeer Exp. From 1 day to daily.
7. 16209/10-Mysore-Ajmeer Exp. From 2 days to daily.

Proposal No.6 : Stoppage of Trains

Sl. No.	Train No./Name	Where to stop
1	16589/90-Kolhapur-Bangalore Rani Channamma Exp.	Hudali Railway Station
2	1017/1018 Dadar-Yashwantpur-Dadar Chalukya Exp	Raibag and Pashchapur Railway Stations
3	1035/1036 Dadar-Mysore-Dadar Sharavati Exp	Raibag and Pashchapur Railway Stations
4	All express trains	Kudachi Railway Station
5	12779/80 Goa Express	Khanapur Railway Station

Proposal-7 : Upgradation of Railway Stations :

1.Bellad Bagewadi Railway station
2.Parakanatti Railway station
3.Kudachi Railway station
4.Chinchali Railway station
I, therefore, request the Hon'ble Minister for Railways to include these demands in the supplementary Budget 2013-14 and issue necessary orders to the concerned Railway Authorities to stop the following trains at Raibag railway station at the earliest.

***डॉ. भोला सिंह (नवादा)** भारतीय रेल बजट जो सदन में रेल मंत्री द्वारा स्वीकृति के लिए प्रस्तावित है, एक घोर निराशाजनक स्थिति की ओर इंगित करता है। भारतीय रेल भारत की सामाजिक, सांस्कृतिक, भौगोलिक पारंपरिक एवं अखंडता की तथा राष्ट्रीय अस्मिता की आकृति है। भारतीय रेल ने दूर-दराज के भौगोलिक ऐतिहासिक स्थलों को जोड़ने में और विकास की धारा में समाहित करने के लिए एक विश्वस्त संचार का प्रवाह है, पर विडंबना यह है कि भारतीय रेल कांग्रेस की व्यावसायिक राजनीति का शिकार बन गई। यह एक कत्लगाह है, जहां लाखों करोड़ों की अपेक्षाएं, आकांक्षाएं लहुलुहान होती जा रही हैं। यद्यपि यह 14 लाख कामगारों का एक परिवार है, पर यह अनसुलझी समस्याओं की आकृति है। आज भी 17 हजार ऐसे रेलवे ढाले हैं जिसमें चौकीदार के अभाव में हजारों लोगों की जिंदगी तबाह और बरबाद होती है। अभी भी उत्तर-पूर्वी भारत के हिस्से रेलवे से अछूते पड़े हुए हैं। जम्मू-कश्मीर, लद्दाख, हिमाचल एवं मणिपुर, अरूणाचल एवं मध्य भारत के दूर दराज के हिस्से में रेलगाड़ियां नहीं जा रही हैं। प्रतिदिन 2 करोड़ यात्री इसके माध्यम से आवाजाही करते हैं। रेलवे कोचों के नहीं बढ़ने के कारण, सुविधाओं की कमी, कैटरिंग की नारकीय व्यवस्था ने रेलवे की छवि विश्व में धूमिल करके रखा है।

रेल मंत्री रेलगाड़ियों में अपनी कल्पना की अनुभूति का कोच में सुविधाएं देने पर विचार कर रहे हैं। यह कल्पना की उड़ान है, पर उस उड़ान को पंख नहीं हैं। रेलवे लाइनों में पूरे देश में 2000 ऐसे पुल हैं जिसकी समय सीमा के 5-10 वर्ष पूर्व समाप्त हो गई है। उसके नहीं बनने से रेलगाड़ियों की गति धीमी पड़ने लगती है । इससे बिजली एवं डीजल की खपत बढ़ती है। इस रेल बजट में इन सारी समस्याओं के समाधान के लिए किसी भी प्रकार का उल्लेख नहीं है।

रेल मंत्री ने अपने रेल बजट में अपनी बाजीगरी की आकृति पेश की है। अप्रत्यक्ष टैक्स से 12 हजार करोड़ रूपये की आय बढ़ाई है। कहा है कि वर्ष में दो-दो बार यात्री किराए में बढ़ोतरी हो सकती है।

* Speech was laid on the Table

रेल मंत्री का यह बयान दुर्भाग्यपूर्ण है। शायद ही दुनिया में किसी रेल मंत्री का ऐसा बजट आया होगा। ठीक ही कहा गया है -

बहुत शोर सुनते थे हाथी के दुम का।

पर काटने पर एक कतरा खून न निकला।।

रेल मंत्री ने आम आदमी की जेबें काटी हैं। उन्होंने माल भाड़े में 5 प्रतिशत से अधिक वृद्धि की है। रेल मंत्री का यह बजट मात्र अमेठी, रायबरेली और हरियाणा, पंजाब का बनकर रह गया है, पर यही भारत नहीं है। भारत का यह लघु हिस्सा भी नहीं कहा जा सकता, पर जनता की गाढ़ी कमाई इस तरह कुछ नेताओं के क्षेत्र पर लुटाना एक राष्ट्रीय अपराध है। एक बीमार दिमाग की उपज है और मंत्री की दासता का प्रतीक है।

इस रेलवे बजट में और इसके नक्शे में बिहार कहीं नहीं है। रेल मंत्री के रूप में स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्रा, श्री केदार पांडे, श्री राम विलास पासवान, श्री लालू प्रसाद यादव, श्री नीतिश कुमार,, जार्ज फर्नांडिस आदि कई नेताओं ने रेल मंत्रालय को नवाजा है। उनके सामने एक राष्ट्रीय दृष्टिकोण था। उन्होंने सम्पूर्ण देश की परिधि में रेल परियोजनाओं को उपस्थापित किया था। वे चाहते तो भारत के रेलवे मंत्रालय को बिहार का मंत्रालय बना सकते थे। लेकिन बिहार की सांस्कृतिक आत्मा ने उन्हें ऐसा करने से रोका। उनके द्वारा बिहार पटना में दीघा सोनपुर रेल सड़क पुल, मुंगेर, बेगूसराय गंगा नदी में रेल सड़क पुल, छपरा में रेलवे कोच पहिया का निर्माण, नालंदा में रेलवे पहिया का निर्माण की योजना, नरकटियागंज में कोशी नदी पर रेलवे पुल अनेक योजना प्रस्तावित हुई। उनके लिए निधि भी आवंटित हुई, पर इस रेल मंत्री ने इन परियोजनाओं पर ध्यान तक नहीं दिया। यह चिंतनीय है।

मैं अपनी बात को अधिक बड़ा करना नहीं चाहता हूं। पर मेरा गृह जिला बेगूसराय है एवं संसदीय क्षेत्र नवादा है। गृह जिला में 45 वर्षो तक सामाजिक सेवा के क्षेत्र में कीर्तिमान स्थापित किया है। वहीं नवादा में पिछले 4 वर्षो में चप्पा-चप्पा में अलख जगायी है, दोनों की पीड़ा एक मां की पीड़ा है। बेगूसराय

मेरी मां है एवं नवादा भारत मां है। दोनों के प्रति मेरी संवेदना मुझे विचलित करती हैं। इसलिए मैं आपका ध्यान नवादा एवं बेगूसराय से संबंधित रेलवे समस्याओं की ओर ले जाना चाहता हूं।

गया एक अंतर्राष्ट्रीय बौद्धिक संर्किट है। दुनिया की सारी मृत आत्माएं वहां आकर रहती हैं और लाखों लोग प्रतिवर्ष आत्माओं को शांति प्रदान करने के लिए गया आते हैं और आज तक जो भी एक्सप्रेस ट्रेन चली वह गया में आकर ही रुक जाती है। वहां से कुछ ही दूरी पर नवादा, बारसलीगंज, झाझा नहीं जाती। नवादा-दिल्ली, नवादा-हावड़ा जाने के लिए भी कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है। रेलवे स्टेशन में कम्प्यूटरीकृत टिकट प्रणाली की भी व्यवस्था नहीं है, पेयजल का घोर अभाव है। स्टेशन के नाम पर गंदगी और कूडे-कचरे की भरमार है। नवादा, रेल मंत्री की तमाम घोषणाओं में हास्यास्पद आकृति बन कर रह गया है। क्या हम जान सकते हैं कि रेल मंत्री की घोषणाएं सामाजिक प्रतिबद्धता, सामाजिक न्याय, पिछड़े क्षेत्र का विकास के उनके नारे, उनके दिमाग के किस क्षितिज पर बंद है और उसके कपाट कब खुलेंगे। मैं कैसे कहूं कि यह बजट भारत की आशा है विश्वास है कुछ करने की तमन्नाएं हैं। हमारे लिए या नवादा के लिए ये एक घोर अंधकार की आकृति है। मैं चाहूंगा कि नवादा के साथ जो बिमाता का व्यवहार रेलवे ने किया है उस कालिमा को तुरन्त धोया जाए। रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किया जाए।

तिलैया से कोडरमा तक जो विस्तार के लिए है उसे 2013 तक पूरा किया जाए। तिलैया को रेलवे परिमंडल बनाने की उद्घोषणा पर तुरंत अमल किया जाए और महाबोद्धि , जो गया में विष्णु के पैरों तले 6 घंटे आराम कर रही है, उसे झाझा तक विस्तारित किया जाए। इसके साथ-साथ हावड़ा से 5.42 और 6.42 प्रातः एक घंटे के अंतराल में चलने वाली लाल किला एक्सप्रेस और जनता एक्सप्रेस दोनों पटना होकर दिल्ली आती है। उनमें से जनता एक्सप्रेस या लाल किला एक्सप्रेस दोनों में से किसी एक को नवादा गया होकर दिल्ली के रूट में परिचालित किया जाए। गया से जसीडीह जाने के लिए एक इंटरसिटी ट्रेन की व्यवस्था नवादा से होकर की जाए।

जहां तक बेगूसराय जिले का प्रश्न है यह रेल मंत्रालय की घोर उपेक्षा का अंतहीन शिकार है। बरौनी जंक्शन जो साउथ एशिया का सबसे बड़ा प्लेटफार्म है और जो अपने विस्तार और अपनी भौगोलिक स्थिति से रेल जोन बन सकता था उसकी हत्या हुई है। हजारों क्वार्टर भूत बंगले में तब्दील हो गये हैं। उनका कोई उपयोग नहीं है। 2500 एकड़ जमीन जो किसानों द्वारा प्रदत्त है वह बंजर पड़ी हुई है। रेल मंत्रालय के कई पूर्व मंत्रियों ने बेशर्मी से बरौनी में रेलवे कोच के कारखाने का शिलान्यास किया, पर रेल कोच के कारखाने को बरौनी में नहीं कहीं दूसरी जगह खोल दिया गया। हमें आप कुछ नहीं दे सकते तो हमें अपमानित करने का, हमारी स्थिति हास्यास्पद बनाने का आपको किसने अधिकार दिया। बरौनी जंक्शन की इतनी घोर उपेक्षा हुई है कि देरी के नाम पर तीन-तीन किलोमीटर पर प्लेटफार्म बनाकर एक्सप्रेस ट्रेन को बरौनी जंक्शन जाने के बजाए उसको हटकर जाने दिया जाता है। यात्रियों की परेशानी, अपहरण, छेड़छाड़ और लूटपाट आदि की असंख्य घटनाएं हो रही हैं। यह पीड़ा हम सबको मार रही है।

यही नहीं मुंगेर, बेगूसराय, गंगा नदी पर रेलवे सड़क पुल का शिलान्यास तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी की अध्यक्षता में तत्कालीन प्रधानमंत्री माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने शिलान्यास किया था। स्वयं तत्कालीन रेल मंत्री ने शाहापुर कमाल में, जो पुरानी शाहपुर कमाल उत्तरी मुंगेर गाड़ी थी, उसी ट्रैक पर रेल लाइन और सड़क पुल बनाने के स्थान को रेखांकित किया था। करोड़ों रूपये खर्च हुए। अब वे रेल मंत्री नहीं रहे और श्री लालू प्रसाद जी रेल मंत्री हुए। उन्होंने उस लाइन को बदल दिया, इससे करोड़ों रूपये का नुकसान हुआ। सैंकड़ो एकड़ में लगी फसलें, बगीचे, बरबाद हुए, सैंकड़ों लोग विस्थापित हुए। स्थिति विस्फोटक बनती जा रही है। यदि रखिए जनता की जिन्दगी के साथ खिलवाड़ करना शासन को महंगा पड़ता है। अभी भी देर नहीं हुई है। सरकार इस संबंध में ठोस कदम उठाकर रेल लाइन के लिए जो ट्रैक निर्धारित किया गया था उसे पूरा करे। मैं आशा करता हूं कि आपका विवेक जागेगा और यदि ऐसा नहीं तो जो असंतोष की लपटें उठ रही हैं उससे कोई साबूत नहीं बचेगा।

पूर्वोत्तर रेलगाड़ी, राजधानी दिल्ली, गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस, गरीब नवाज एक्सप्रेस आज ऐसी गाड़ियां हैं जो बेगूसराय स्टेशन नहीं रुकती। बिहार में बेगूसराय बरौनी एकमात्र औद्योगिक नगर है। बेगूसराय में हजारों विदेशी पर्यटक और देश के विभिन्न राज्यों से जो पर्यटक आते हैं उनके लिए कोई सुविधा नहीं है। दिल्ली-गुवाहाटी में बेगूसराय जिले के लिए कोई आरक्षित सीट नहीं है। गाड़ी रुके और उसमें बेगूसराय के लिए कोई आरक्षित सीट न हो, यह शर्म की बात है। हम फिर मांग करते हैं कि बरौनी को पूर्वी रेलवे का अंचल बनाया जाये और उसे वह हक प्रदान किया जाये।

बिहार की औद्योगिक एवं वाणिज्य राजधानी बेगूसराय में सभी अर्हताएं पूरी करने के बावजूद इसके स्टेशन को ए ग्रेड का दर्जा नहीं मिला है। इसी स्टेशन पर आठ जोडी लम्बी दूरी की महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां नहीं रूकती। यहां पर एक भी फुट-ओवर ब्रिज नहीं है। डाऊन लाइन का इस्तेमाल रैक प्वाइंट के लिए किया जाता है। स्टेशन पर आरक्षण हेतु भवन निर्माण कार्य वर्षो से अधूरा है गर्मी के दिनों में भी पानी पीने की कोई सुविधा नहीं है। स्टेशन पर आटो अनाऊसिंग सिस्टम, कोच इंडिकेशन बोर्ड का कहीं अता-पता नहीं है। प्रमुख एक्सप्रेस ट्रेनों में आरक्षण बर्थ की सुविधा नहीं है।

बछवाड़ा, तेघड़ा, साहेबपुर, कमाल, सलोना, गढ़पुरा जैसे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का अभाव है। सहारसा-बरैनी रेल खण्ड पर एक भी सवारी गाड़ी की सेवा उपलब्ध नहीं है। यहां पर डीएमयू ट्रेन की आवश्यकता है जो पटना से हसनपुर के बीच वाया बरैनी होकर चलाई जाये। बेगूसराय के मंझौल बरवरी क्षेत्र के अतिरिक्त समस्तीपुर जिले के हसनपुर विथान तथा खगड़िया जिले के अलौली ओलापुर ईमली के लाखों रेल यात्रियों को पटना बरौनी बेगूसराय मोकामा इत्यादि जाने में सीधी रेल सेवा न होने के कारण कई मुश्किलों का सामना करना पड़ता है।

निम्नलिखित रेल गाड़ियों की सेवा विस्तार किया जाना आवश्यक हैः : 17005/06-दरभंगा-हैदराबाद एक्सप्रेस को सहरसा/कटिहार तक ; यशवंतपुर-मुजफरपुर को रोज चलाया जाये। राजधानी 12424/23 को बेगुसराय स्टेशन पर ठहराव एवं आरक्षण की सुविधा दी जाये। सहरसा कटिहार

से हावड़ा के लिए प्रतिदिन जनशताब्दी चलाई जाये। बछवाड़ा स्टेशन पर एक्सप्रेस एवं पेसेंजर रेलगाड़ियों का ठहराव किया जाये। नवादा एवं बारसलीगंज को मोडल स्टेशन की घोषणा हुई पर कार्यान्वयन नहीं हुआ।

नवादा शहर जिला का मुख्यालय है। प्रतिदिन 10 हजार से अधिक ग्रामीण आबादी कोर्ट कचहरी के लिए उपभोक्ता सामग्री के लिए नवादा आती है। घंटों नवादा शहर के रेलवे ढाला पर उन्हें रुकना पड़ता है। इस अवस्था में इस रेलवे ढाला पर ऊपरी पुल की नितांत आवश्यकता है।

घना अंधेरा है, समाज की अपेक्षाओं एवं आकांक्षाओं ने प्रत्येक मन के अंदर तनाव पैदा किया है। हमारी सहिष्णुता घटती जा रही है। हम सामाजिक दायित्व के प्रति संवेदनहीन होते जा रहे हैं। हम जीवित तो दिखाई देते हैं, पर यह चलती-फिरती लाश बन चुकी है। अस्मिता खोई है, निर्लज्जता पाई है। विवेक खोया है, तर्क पाया है। ज्ञान खोया है, विज्ञान पाया है। तन हमने खोया है, मन पाया है, दिल खोया है, दिमाग पाया है। रोशनी खोयी है, अंधेरा पाया है। इस अवस्था में रेलमंत्री का यह बजट निराशाजनक है। समस्याओं को दूर करने के बदले समस्याओं को बढ़ाया है। यह बजट निस्तेज है पर 125 करोड़ भारतीयों की भावनाएं इससे लहुलुहान हैं।

मकतल में आते हैं खंजर बदल-बदल कर,

या रब कहां से लाऊं मैं सर बदल-बदलकर।

* **SHRI K. JAYAPRAKASH HEGDE (UDUPI-CHICKMAGALUR) :** I would like to thank the Railway Minister for giving coastal Karnataka the importance it has not been given before, in his maiden railway budget. I understand that the demands and expectations are very high across the country and given the limited resources, he has done his level best to fulfill our demands in coastal Karnataka. I would like to congratulate the Ministry of Railways for taking the decision to impart skills to the youth in railway related trades in 25 locations spread across the length and breadth of the country and Mangalore is one of such locations. The long pending Chickmagalur-Sakleshpur line has been sanctioned, the Manglore-Madgao intercity daily train via Udupi has also been sanctioned. Both trains will hugely benefit the people of this area and I am very thankful for it. I am glad that railway over bridges and railway under bridges will be constructed, as we have several railway gates in the coastal area which are not only time consuming for the commuters in other vehicles but also notorious for accidents.

However, there are some points that I would like to point out.

Doubling has been sanctioned for Tumkur-Arsikere and Sivani-Ajjampura-Hosadurga but there is an urgent need for the upgradation of these stations as well as several other stations in coastal Karnataka and Chikmagalur as well as a huge demand for stops at more stations. I will write to the honourable Minister detailing and requesting for the same.

---

* Speech was laid on the Table.

The Bangalore-Mangalore weekly express is not sufficient for the number of passengers traveling every week. We need the express train to run a minimum of three times a week. Passengers will not be in a position to plan their trip one week in advance. Mangalore-Kacheguda Express must go via north Karnataka as it will help people working here.

The Bangalore-Karwar train route needs to be less round about. Currently, the train runs via Mysore, which is too time consuming and does not benefit the coastal passengers.

Mangalore should at any cost, be separated from the Palghat Division of Kerala and included in the South Western Railway Zone. The divisional office should be opened in Mangalore.

Mangalore-Kacheguda Express currently runs weekly via Dhone, Gooty, Renigunta, Coimbatore. It would have been for more useful if the route was through Hyderabad-Karnataka.

DEMU which is between Batkal and Thokur needs to be extended to Mangalore central.

There is a demand for Hubli-Ankola route and also for the Vasal-Virar route to be connected to Konkan Railway via North Karnataka.

*__कुमारी सरोज पाण्डेय (दुर्ग)__ हमारा राज्य छत्तीसगढ़ हमेशा से रेल मंत्रालय की उपेक्षा का शिकार होता रहा है जबकि हमारे प्रदेश में खनिजों की प्रचुर मात्रा होने के कारण विकास की काफी संभावनाएं हैं। लेकिन रेल की सुविधाओं का विकास नहीं होने के कारण इनका उचित दोहन नहीं हो पा रहा है और इस राज्य का विकास उस गति से नहीं हो पा रहा है जिस गति से होना चाहिए। यह स्थिति इस राज्य की तब है जब रेल को देश में अधिक राजस्व देने वाला बिलासपुर जोन छत्तीसगढ़ में ही स्थित है।

दूसरी समस्या यह है कि अगर हम छत्तीसगढ़ की भौगोलिक परिस्थिति देखे, तो इस राज्य में रेल की पटरी राज्य के लम्बवत ही गुजरती है जिससे इसके कुछ प्रमुख शहर तो रेल सुविधा से जुड़े हुए हैं लेकिन राज्य का अधिकांश भाग इससे अछूता ही है क्योंकि राज्य का विस्तार मुख्यत इसके विपरीत दिशाओं में ही है। इस क्षेत्र के लोगों को रेल सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए आजादी के बाद से अब तक कोई प्रयास नहीं किया गया है। आज जरूरत है कि रेल का विस्तार इन क्षेत्रों में करने के लिए एक विशेष कार्य योजना बनाई जाए और विशेष पैकेज द्वारा इसका निर्माण किया जाए।

इस बजट में रेल मंत्री ने जनप्रतिनिधियों की मांगों पर भी कोई ध्यान नहीं दिया है। हमने अपने क्षेत्र की कुछ महत्वपूर्ण मांगों को पूरा करने की मांग माननीय रेल मंत्री जी से की थी जिसमें कई ट्रेनों के परिचालन में परिवर्तन, कई ट्रेनों के फेरे में वृद्धि तथा कुछ नई ट्रेनों की मांग भी की थी। इसके अलावा मेरे निर्वाचन क्षेत्र दुर्ग में , जहां पर रेलवे के पास प्रचुर मात्रा में भूमि उपलब्ध है, एक रेल कोच फैक्ट्री भी स्थापित करने की मांग की गई थी। मगर इनमें से किसी भी मांग को पूरा नहीं किया गया है। यह केन्द्र का सौतेला व्यवहार है जो भाजपा शासित राज्यों के साथ हमेशा से किया जाता रहा है।

मैं जिस क्षेत्र से आती हूं, वह भिलाई, दुर्ग है। भिलाई स्टील प्लांट, जहां पूरे देश भर के लोग रहते हैं। एक तरफ दक्षिण भारतीय है, उत्तर भारतीय हैं, महाराष्ट्रीयंस हैं और इसके साथ ही साथ, हमारे यहां पर

* Speech was laid on the Table

सिख समाज के लोग बहुत संख्या में रहते हैं। इसलिए भिलाई को लघु भारत कहा जाता है। लेकिन जब भी वहां कुछ देने की बात आती है तो वे लोग हमेशा ही बाट देखते रहते हैं कि हमारे यहां पर भी कुछ विकास होगा। मैं इस विषय को रखना चाहती हूं कि हमारे क्षेत्र में बहुत सी ऐसी ट्रेने हैं, जिनकी आवश्यकता थी। कोई बहुत नई ट्रेनों की आवश्यकता नहीं है, लेकिन केवल जो वहां पर ट्रेनें हैं, यदि उनका स्टॉपेज दे दिया जाये। यदि उसमें वहां पर जो 15-16 घंटे वे ट्रेन खड़ी खड़ी रहती हैं, उन्हें अगर वहां पर आगे तक बढ़ाने की अनुमति दे दी जाये। मैं रेल मंत्री जी से यह अनुरोध करती हूं कि इन मांगों को वे जरूर पूरा करेंगे।

भिलाई से गोंदिया कोल्हापुर महाराष्ट्र एक्सप्रेस जो पुणे तक जाती है, उसे दुर्ग तक चलाया जाना चाहिए। उक्त ट्रेन गोंदिया में रात आठ बजे से सुबह के 8 बजे तक खड़ी रहती है। दुर्ग गोंदिया के बीच की दूरी मात्र 135 किलोमीटर है, चूंकि दुर्ग से पुणे तक एक भी रेल नहीं चलती है, अतः इस ट्रेन को दुर्ग से चलाया जायेगा तो क्षेत्र के निवासियों को पुणे तक एक सीधी रेल सुविधा प्राप्त हो जायेगी। दुर्ग से इंदौर तक एक भी सीधी रेल सेवा आज तक हम लोगों को नहीं मिल पाई है। इन्दौर नागपुर शताब्दी एक्सप्रैस ट्रेन, जो नागपुर से इन्दौर तक चलती है, यदि उसे विस्तारित कर दुर्ग से चलाया जाये तो इस क्षेत्र के वहां रहने वाले मालवा क्षेत्र के नागरिकों को सीधे-सीधे इन्दौर तक रेल सुविधा प्राप्त हो सके। दुर्ग भिलाई से उत्तर प्रदेश और बिहार के बीच काफी नागरिक निवासरत हैं, किन्तु इन राज्यों में जो ट्रेनें चलती हैं, वे कम हैं और जो उनका समय है, वह बहुत ही असुविधाजनक है। दुर्ग गोरखपुर नौतनवा एक्सप्रैस एकमात्र ट्रेन है, जो दुर्ग को गोरखपुर से जोड़ती है और सप्ताह में मात्र दो ही दिन चलती है, जिसके कारण इस ट्रेन में काफी भीड़ रहती है। यात्रियों को आरक्षण में काफी असुविधा होती है और इस ट्रेन को प्रतिदिन चलाये जाने की मांग मैं राज्य मंत्री जी से करना चाहती हूं । साथ ही, यह ट्रेन जो दुर्ग से रात में आठ बजे छूटती है और गोरखपुर दूसरे दिन रात को 10 बजे पहुंचती है, जिससे यात्रियों को अपने निर्धारित स्थान में पहुंचने में काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। अतः उचित होगा कि इस ट्रेन को सुबह के समय छोड़ा जाये, ताकि सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर दिन में पहुंचा जा सके। इसके अतिरिक्त दुर्ग से पटना तक एक नई ट्रेन

चलाई जाये। सिख समुदाय हमारे यहां पर बहुतायत में है, यह हमने पहले ही बताया और वहां पर जब पूर्व रेल मंत्री जी आये हुए थे तो उन्होंने वहां के सिख समुदाय के लोगों को आश्वस्त किया था कि हम आपके यहां पर दुर्ग गोंडवाना एक्सप्रैस, जो दुर्ग से निजामुद्दीन के बीच चलती है, उसे अमृतसर तक विस्तारित कर देंगे और इसके साथ ही दुर्ग जम्मू-तवी एक्सप्रैस, जो दुर्ग से जम्मू के बीच चलती है, उसे वाया अमृतसर चलाया जायेगा, लेकिन सिख समाज इस बात को लेकर बहुत उद्वेलित है, क्योंकि वहां पर रेल मंत्री जी की घोषणा के बाद भी बजट में उसे शामिल नहीं किया जा सका है। मैं आपसे यह अनुरोध करती हूं कि इस विस्तार को लेकर सिख समुदाय ने वहां रेल रोको आंदोलन करने की चेतावनी भी दी है। मेरा अनुरोध है कि उनकी बात, उनकी भावनाओं को समझते हुए उसे अमृतसर तक चलाये जाने की व्यवस्था करेंगे। बेतवा एक्सप्रैस दुर्ग से कानपुर सप्ताह में दो दिन चलती है, उसे सप्ताह में चार दिन चलाया जाये। इसके साथ ही सूरत-पुरी ट्रेन, गांधीधाम पुरी ट्रेन, अहमदाबाद पुरी और जयपुर पुरी एक्सप्रैस, ये चार ट्रेन साप्ताहिक वाया सम्भलपुर होकर पुरी पहुंचती है। इन ट्रेनों को कम से कम सप्ताह में हर दिन इनका विस्तारीकरण श्रीकाकुलम, पलासा एवं बरहमपुर तक किया जाये।

केन्द्र सरकार इस बजट में आम जनता को कोई भी राहत पहुंचाने में नाकाम रही है। जब नए रेलमंत्री आए थे तो लगा था कि शायद यह कुछ तो नया करेंगे लेकिन इन्होंने भी पुराना ढर्रा अपना कर निराश ही किया है। इस बजट में ना ही रेल की सुविधाएं बढ़ाने पर कोई ध्यान दिया गया है ना ही यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने के प्रावधान किए गए हैं। यह बात सही है कि दुर्ग भिलाई क्षेत्र की कुछ छोटी मोटी मांगों को स्वीकृत किया गया है लेकिन यह इस क्षेत्र की मांगों के अनुरूप बहुत कम है। मुख्य रूप से जिन ट्रेनों के परिचालन में संशोधन की, या उनके फेरे बढ़ाने की मांग की गयी थी, उन मांगों में कोई भी मांग पूरी नहीं की गई है।

*__श्री विश्व मोहन कुमार (सुपौल)__ इस बार के रेल बजट में बिहार के साथ-साथ मिथलांचल की अनदेखी की गयी है जो बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। वैसी भी मिथलांचल में हमेशा प्राकृतिक आपदाएं आती रहती हैं जिसके कारण सर्वांगीण विकास नहीं हो पाया है।

मेरे संसदीय क्षेत्र सुपौल में रेलवे ने कुछ कार्य को स्वीकृति पूर्व के रेल मंत्रियों ने दिया था एवं बजट में धन की न्यूनतम व्यवस्था की गयी थी। किन्तु इस बार के बजट में कुछ भी नया नहीं है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र के रेलवे की समस्या को आपके समक्ष प्रस्तुत कर रहा हूं, जो निम्नवत है-

1. सहरसा-फारविसगंज रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन कार्य हेतु बजट में धन की व्यवस्था वित्तीय वर्ष 2012-13 में किया गया था, जिससे कार्य चल रहा है जो बहुत ही धीमी गति से है। इस रेल परियोजना को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता है, क्योंकि इससे गुजरने वाली रेल को रोक दिया गया जिससे कि आम नागरिकों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

2. मानसी-सहरसा-दोरम-मधेपुरा-पूर्णियां (143 किमी) एवं मानसी-सहरसा-मधेपुरा (60 किमी) के आमान परिवर्तन हेतु जो धन की व्यवस्था पूर्व के 2011-12 एवं 2012-13 में प्रस्तावित था जो नगण्य है एवं इस बार भी माननीय मंत्री जी ने कोई सही नहीं दिखाया है।

3. मधेपुरा से बनमंखी 90 किमी का रेल लाइन की स्वीकृति के बाद भी कार्य नहीं कराया जा रहा है जबकि इसका भी सर्वे करा लिया गया है।

4. सकरी-लौकहा बाजार-निर्मली एवं सहरसा-फारविसगंज के रेलवे लाइन के आमान परिवर्तन हेतु रक्षा मंत्रालय ने धन की व्यवस्था कर रेल विभाग को दिया है। उसके बाद भी कार्य नहीं किया जा रहा है।

5. अररिया से सुपौल 92 किमी नई रेल लाइन के निर्माण हेतु सर्वे एवं स्वीकृति के बाद भी कार्य प्रारंभ नहीं किया गया है। इसी तरह, खगड़िया से कुशेश्वर स्थान 44 किमी के रेलवे लाइन की समस्या है। अतः इन दोनों रेलवे लाइनों को शीघ्र प्रारंभ करवाने की जरूरत है।

---

* Speech was laid on the Table

6. निर्मली से सकरी का आमान परिवर्तन अभी तक नहीं हो पाया है। सकरी रेलवे स्टेशन से लम्बी दूरी की चार पांच ट्रेनें प्रतिदिन गुजरती हैं एवं मेरे संसदीय क्षेत्र सुपौल का महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। यहां से कोलकाता, दिल्ली, मुम्बई, सूरत की ट्रेने जाती हैं। मेरी मांग है कि इन सभी ट्रेनों में एक बोगी सकरी में जोड़ने का प्रावधान किया जाए जिससे कि आम नागरिकों को सहूलियत हो।

7. सुपौल रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यीकरण करने के साथ-साथ पेयजल, शौचालय, यात्री विश्रामगार एवं पार्किंग के साथ-साथ स्ट्रीट लाइट की व्यवस्था करने की आवश्यकता है।

8. सुपौल रेलवे स्टेशन से लम्बी दूरी की ट्रेने चलाने हेतु एक योजना बनाने की आवश्यकता है, जिससे कि पूरे जिले की जनता इस स्टेशन का उपयोग कर सके।

9. कोसी महासेतु का निर्माण कार्य लगभग 95 प्रतिशत हो गया है इस पर पटरी बैठा कर शीघ्र ही जनता के लिए खोलने की जरूरत है।

10. सुपौल-थरविटिया समपार सं.53 के बदले ऊपरी सड़क पुल के निर्माण की आवश्यकता है। यहां घंटों जाम लगा रहता है। अतः जनहित में शीघ्र ही कार्य प्रारंभ करने की आवश्यकता है।

11. राघोपुर रेलवे स्टेशन पर रेलवे आरक्षण काउंटर, विश्रामागार एवं टी स्टाल, शौचालय के साथ-साथ ऊपरगामी रेल पथ का निर्माण कराया जाय।

12. सुपौल में ओवर ब्रिज स्वीकृति के बावजूद अभी तक निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया है जो दुर्भाग्यपूर्ण है।

मैंने अभी जो भी समस्याएं उद्धृत की हैं, वह सभी महत्वपूर्ण हैं एवं इस बजट में धन की व्यवस्था कर मिथलांचल के नागरिकों को सहयोग करने हेतु माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

* **SHRI A. SAMPATH (ATTINGAL) :** The Railway Budget presented by the Hon'ble Minister on 26th February 2013, in the Lok Sabha is disappointing as far as the common people are concerned. People of Kerala are deeply anguished over their neglect in this budget. Even the Chief Minister, who is also a senior leader of the Congress Party, has expressed his disappointment.

During the previous Sessions especially in the month of December 2012, I have invited the attention of the Railway Minister towards various issues in Indian Railways and upon the urgent needs of Kerala and my constituency, Attingal, in Kerala.

Many of the promises made by former Union Railway Ministers to the state are still remaining as promises on paper and no positive steps have been taken by the railways so far.

While the network of Indian Railways is growing, why even the existing vacancies are not filled up; not to say about the work load of the employees? Railways have a vital role in promoting National Intergirty. But, now a days we hear about PPPs, outsourcing and privatization. Anyway this will not promote National Integrity and social and economic justice. Is there any permanent mechanism for the co-ordination between the Railways and the State Governments? It is still the rails of the Colonial Era, I fear.

Hiding the increase of train fares and putting it in the Annexure is simply misleading. The diesel price are shooting up just because of the wrong policies of

* Speech was laid on the Table.

the GOI. And the rise in the train fares is also on account of the rise in the fuel prices. May I ask is it the common people who is responsible for all these? GOI is responsible for such a situation. We experience a State sponsored inflation.

However, I take this opportunity to draw your kind attention to the urgent needs of Kerala that are to be addressed by the Railways.

The following are the immediate requirements of State of Kerala.

Formation of a Peninsular Zone in Kerala.

Starting production from Railway Coach factory at Palakkad, where the land is already in the possession of Railways.

Starting of a new Wagon factory at Alappuzha.

Starting of a goods yard at Kadakkavur, as there is no goods shed in between Thiruvanantapuram and Kollam. In Kottayam also a goods shed is necessary.

Doubling of Railway lines throughout Kerala.

Electrification of Railway lines.

More MEMU trains and extending the Kollam-Nagarcoil one to Kanyakumari, the southern cape of India.

Waiting Rooms may be provided at all Railway Stations to Women Passengers with toilet and security facilities.

Bogies attached in trains running to and from Kerala are found to be shabby and in bad conditions. Frequently the toilets go without water. Hence, bogies

may be cleaned and enough water may be provided throughout their journeys. Safe journey is the right of a passenger.

Ms. Mamata Banerjee, made a promise in 2010-11 Union Railway Budget, to start a Railway Medical college, in Thiruananthapuram. I have drawn the attention of all the former Union Railway Ministers, General Managers, Southern Railways, Chennai and Divisional Railway Managers, Southern Railways, Thiruvananthapuram about the availability of Railway land available in Kadakkavur and also in Nemom (Thiruvananthapuram about the availability of Railway land available in Kadakkavur and also in Nemom (Thiruvananthapuram District) of my Attingal Parliament Constituency. But in subsequent Budgets no amount has been earmarked for a Railway Medical College.

An announcement was made in the Union Railway Budget 2011-12 about starting of a Coaching Yard at Nemom in Thiruvananthapuram district. Though enough land is available the same has not found a place in this year Railway Budget. This has to be started without any delay.

Goods shed which was functioning at Kochuveli (Thiruvananthapuram District) was disbanded to accommodate passenger terminal. Enough land is available at Kadakkavur which could accommodate a new goods shed. The added advantage of Kadakkavur is that it connects the National Highway and state highways of the southern districts.

Starting of a Mineral Water Bottling plant is a promise made in Union Railway Budget long ago. Though, I have repeatedly invited the attention of the Hon'ble Union Railway Ministers in this regard, I am extremely sorry to state that no attention has been paid to this matter so far, by any one. Enough water and land is available at Kadakkavur (Thiruvananthapuram district) which was once a water filling station for steam engines. Another place suitable for Mineral Water bottling plant is Akathumuri (near Varkala Sivagiri Railway Station in Thiruvananthapuram District).

Day to day works, including Passenger Reservation System gets effected for want of staff at various Railway stations. Adequate staff should be provided.

Though a new building is ready to function as reservation cum booking office at Varkala in my constituency, the same is kept idle as Railway could not post enough staff there to carry out the work. It actually results in revenue loss to Railways.

At present many refreshment stalls on Railway Stations are not properly maintained and enough care is not given for cleanliness. Hence, the catering needs in some of the Railway Stations may please be handed over to Kudumba shree units, run by Women's Self Help Groups. This will bring good change in serving food and behaviour. The lady passengers and commuters will also feel safe in the presence of these elderly women. Hence, serious thought may be

given to handing over some of the small Railway refreshment stalls to Kudumba Shree Units.

Foot over-bridges are to be provided at Nemom, Murukkumpuzha and Kaniyapuram Railway Stations (all in Thiruvananthapuram district) for the benefit of passengers and commuters. At present the public is crossing over the Railway Track to reach the other end, which is not safe and admitable. Hence, more priority is to be given for construction of over-bridges.

The heights of the platforms may be increased. I have already requested for this at Kadakkavur and Kaniyapuram Railway Stations.

The roofs of the existing platforms may be extended to provide shelter to passenger during day time and rainy seasons.

Lights and fans may be switched on in the platforms of railway stations during late evenings and nights, well before the arrival of trains. These may be switched off, only after all the passengers leaving the platform.

Varkala, Kadakkavur, Chirayinkeezhu, Murukkumpuzha and Kaniyapuram may be declared as Adarash Railway Stations.

From Howrah to Thiruvananthapuram/Kocuveli a new train may be introduced on daily basis to facilitate Keralites living in and around Kolkata.

At present the capital city of the state of Kerala is connected with Guwahati only once in a week. This may be enhanced to tri-weekly.

From Bangalore to Thiruvananthapuram and Kochi are having at present a tri-weekly train, besides the two daily trains. As lakhs of Keralites are

working/living there, the tri-weekly trains may be extended to run as daily ones.

A new daily express train: Madgoan (Goa)-Kottayam-Kanyakumari. (Mumbai-Goa Konkan Kanya rakes can be used for this train).

Increase in frequency of some trains can also be considered, viz -

(i) 2201/2202 LTT Kurla – Kochuveli Garib Rath : from Bi-wekly to daily.

(ii) H. Nizamuddin-Thiruvananthapuram Rajdhani Express should be made a daily train.

2223/2224 LTT Kurla-Ernakulam Duronto from Bi-weekly to daily and this shall be extended to Kochuveli.

As the southernmost state and a large number of its population living and working in the north Indian States, adequate number of Holiday Special trains should be provided to Kerala.

Varkala is a famous tourist centre and also houses the Sivagiri Pilgrimage Centre of the Samadhi Place of Sree Narayana Guru. Thousands of people are thronging Varkala every day. Hence, it is absolutely necessary to allow stops to all Express and Superfast Trains at Varkala Sivagiri Railway Station (i.e. between Thiruvananathapuram and Kollam Railway stations). Those trains which at present do not have a stoppage at Varkala should be given a stoppage either at Kadakkavur or at Chirayinkeezhu or at Murukkumpuzha or at Kaniyapuram. The last two stations are nearest to the CRPF Batalian Centre,

the Technopark and the newly merging Technocity. It is also nearest to the world famous Shantigiri AshramLate Shri Varkala Radhakrishnan (Veteran MP & former Speaker of Kerala Legislative Assembly) pressed for stoppage of Train Nos. 16349 & 16350 at Chirayinkeezhu. It was accepted by the Railways and displayed in their website also. But, now the same has gone out from the website of the Railways. It is indeed a shocking matter. Hence, the Railway authorities may be persuaded to keep its promise, by providing stoppage to Train Nos. 16349 and 16350 at Chirayinkeezhu as it will highly beneficial to the ladies and senior citizens coming to the city during office hours. It will certainly ease out some of the congestion on the NH also.

I once again urge upon the Hon'ble Railway Minister to ensure that all the declarations in the previous budgets are implemented. Otherwise the sanctity of the Budgets will be in peril, which will ultimately hamper the very existence of our Parliamentary Democracy.

[*]श्री जगदीश सिंह राणा (सहारनपुर) : मेरे संसदीय क्षेत्र सहारनपुर के अंतर्गत टपरी जंक्शन से जम्मू तक व मेरठ से दिल्ली तक दोहरी रेलवे लाइन विगत कई दशकों से बनी हुई है। लेकिन, मेरठ से टपरी जंक्शन तक दोहरी रेलवे लाइन न होने के कारण रेलगाड़ियों के परिचालन में अत्यधिक असुविधा हो रही है। टपरी सहारनपुर का निकटवर्ती रेलवे जंक्शन है। इसी रेलवे लाइन से हरिद्वार, जो देश का एक प्रसिद्ध तीर्थ नगर है और देहरादून, जो उत्तराखण्ड राज्य की राजधानी है, के लिए बड़ी संख्या में लोगों का आवागमन होता है। इस प्रकार से उत्तर रेलवे की यह एक महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। लेकिन, टपरी से मेरठ तक दोहरी रेलवे लाइन न होने की वजह से रेलगाड़ियों के आवागमन में काफी विलम्ब होता है। इस रेलवे लाइन के दोहरी लाइन में परिवर्तित किए जाने से संबंधित औपचारिकताएं भी पूर्ण हो चुकी हैं, लेकिन अभी तक कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है।

आजादी के लगभग 62 वर्ष व्यतीत हो जाने के बाद भी नगर निगम सहारनपुर-टपरी से मेरठ तक के बीच का हिस्सा, जो 110 किमी के आसपास है, अभी भी सिंगल रेलवे लाइन है। इस रेलवे लाइन का दोहरीकरण आज तक नहीं हो सका है। इस समस्या के बारे में विगत कई वर्षो से रेल मंत्रालय को अवगत कराया जा रहा है। लेकिन अभी तक इस संबंध में कोई निर्माण कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है।

दिल्ली से सहारनपुर-हरिद्वार उत्तराखण्ड की राजधानी देहरादून जाने हेतु मात्र एक रेल मार्ग है, जिससे उत्तराखण्ड की राजधानी देहरादून तथा प्रसिद्ध हिन्दु तीर्थ स्थल हरिद्वार व जम्मू व काश्मीर जाने के लिए यात्रियों द्वारा उपयोग में लाया जाता है। नगर निगम सहारनपुर एशिया का वुडन हैंडीक्राफ्ट (हस्त शिल्प) का सबसे बड़ा बाजार है। यहां पर विश्व के अन्य देशों से वुड कारविंग के सामान का निर्यात एक बड़ी मात्रा में होता है।

नगर निगम सहारनपुर से मेरठ लाईन पर स्थित देवबंद में दारूल-उलूम मुस्लिम समाज की शिक्षा अध्ययन का एशिया का सबसे बड़ा केन्द्र है। यहां देवबंद में विश्व से मुस्लिम समाज के छात्रों का बड़ी

---

[*] Speech was laid on the Table

संख्या में शिक्षा ग्रहण करने के लिए आवागमन चलता रहता है। सहारनपुर से दिल्ली तक की दूरी लगभग 170 किमी है, जिसको पूरा करने में लगभग 5 घंटे का समय लगता है। यही दूरी तय करने में लगभग 2 घंटे का समय ही पर्याप्त है। सिंगल रेलवे लाइन होने के कारण रेलगाड़ियों के आवागमन में बहुत ही अधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है, जिससे अधिकतर रेलगाड़ियां अपने समय से 4-5 घंटे की देरी से पहुंचती हैं। मेरा अनुरोध है कि इनके समाधान हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र सहारनपुर से उत्तराखंड की राजधानी देहरादून की दूरी मात्र 40 किमी के आसपास है। सहारनपुर लोक सभा क्षेत्र दूसरे अन्य तीन प्रदेशों -उत्तराखंड, हरियाणा तथा हिमाचल प्रदेश की सीमा से सटा हुआ है। सहारनपुर से देहरादून जाने के लिए रूड़की-हरिद्वार होते हुए रेल लाइन जाती है, जिसके कारण दिल्ली से देहरादून जाने के लिए लगभग 2 घंटे अतिरिक्त समय अधिक लगता है। केन्द्र सरकार द्वारा सहारनपुर से बेहट, मिर्जापुर, विकासनगर, उत्तराखण्ड की राजधानी देहरादून तक यात्रियों की सुविधा को देखते हुए नई लाइन बनाने की कार्य योजना बनाने एवं उसे जल्द से जल्द पूरा करने की आवश्यकता है।

नगर निगम सहारनपुर रेलवे स्टेशन पर यात्रियों के लिए केवल एक साइड से ही आने-जाने की व्यवस्था है। अत्यधिक संख्या में क्षेत्रवासियों के स्टेशन आने जाने के कारण रेलवे स्टेशन के आसपास हमेशा किसी भी अप्रिय घटना का भय बना रहता है। सहारनपुर रेलवे स्टेशन के द्वितीय द्वार पर कोई पुल नहीं है, जिससे यात्री दूसरी साइड से प्लेटफार्म पर सीधे आ सकें तथा सहारनपुर रेलवे स्टेशन पर द्वितीय द्वार के आरक्षण केन्द्र पर मात्र एक रेलवे कर्मचारी सुबह 9 से 5 बजे तक कार्य करता है, जिसके कारण वहां आने-जाने वाले यात्रियों को जनरल टिकट व आरक्षण कराने में बहुत अधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए यहां बहुत भीड़ एकत्र हो जाती है। अतः उक्त आरक्षण केन्द्र को डबल शिफ्ट में टिकट आरक्षण व जनरल टिकट करवाने की व्यवस्था की जानी चाहिए।

सहारनपुर की जनसंख्या 15 लाख के आसपास है। यहां पर लगभग 10 हजार छोटी-बड़ी इकाइयां कार्यरत हैं। सहारनपुर जनपद का यह दुर्भाग्य रहा है कि वुड कार्विंग उद्योग के माध्यम से विश्वभर में अपनी एक अलग पहचान रखने के बावजूद तथा राज्य सरकार की ओर से सहारनपुर को टाऊन ऑफ एक्सीलेंस का दर्जा प्रदान किए जाने के बाद भी रेलवे विभाग द्वारा यहां की रेल समस्याओं की अनदेखी की जा रही है। इन समस्याओं का समाधान किया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र सहारनपुर (उ.प्र.) के अंतर्गत टपरी रेलवे जंक्शन सहारनपुर जनपद के अंतर्गत आता है। इस टपरी रेलवे जंक्शन पर लगभग 22 मेल/एक्सप्रेस, 12 पैसेंजर एवं लगभग 6 मालगाड़ियां आती-जाती हैं। इस जंक्शन से कुल 80 रेलगाड़ियां अप-डाऊन, जिनमें मालगाड़ियां भी शामिल हैं, सहारनपुर से मेरठ होकर नई दिल्ली व अन्य स्टेशनों को आती-जाती हैं।

टपरी रेलवे जंक्शन एक मुख्य रेलवे जंक्शन है, जहां से मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों व मुख्य 6 रेलगाड़ियों, जो देहरादून, हरिद्वार को आती-जाती हैं। सैंकड़ों की संख्या में स्टेशन पर यात्री उतरते और चढ़ते हैं। लेकिन जंक्शान पर कोई पुल न होने के कारण लाइन पार करते समय कई यात्रियों की मृत्यु हो चुकी है व शरीर के अंग कट चुके हैं। ओवर ब्रिज न बनने की वजह से लाइन पार करने के लिए यात्रियों को असुविधा होती है तथा दुर्घटना होने का भय भी बना रहता है।

रेल विभाग द्वारा पुल बनाने हेतु कुछ सामग्री रेलवे स्टेशन के परिसर में विगत कई माह से पड़ी है, परन्तु अब तक कोई कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है, जिससे रेलवे के राजस्व को भी हानि हो रही है तथा यात्रियों को भी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। टपरी रेलवे जंक्शन पर रेलवे लाइनों को पार करने के लिए यात्रियों की सुरक्षा की दृष्टि से लाइनों के ऊपर पुल का निर्माण कराया जाना अति आवश्यक है।

टपरी रेलवे जंक्शन पर प्लेटफार्म नं.2 की ऊंचाई लो लेवल पर है, जिसकी वजह से यात्रियों को उतरने व चढ़ने में बड़ी कठिनाई आती है। इसकी ऊंचाई कम होने के कारण यात्रियों के साथ अनेकों बार दुर्घटनाएं भी घट चुकी हैं।

मेरे संसदीय क्षेत्र सहारनपुर (उ.प्र.) के अंतर्गत टपरी रेलवे जंक्शन पर रेलगाड़ी नं.12287 कोचिवैली से देहरादून और 12288 देहरादून से कोचिवैली, 12171 बलसाड से हरिद्वार व 12172 हरिद्वार से बलसाड के ठहराव न होने की वजह से यात्रियों को बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। चूंकि जो यात्री इन रेलगाड़ियों से सहारनपुर के लिए सफर करते हैं, उनको जानकारी न होने के कारण टपरी जंक्शन पर चलती हुई रेलगाड़ी से मजबूरन उतरना पड़ता है, जिसकी वजह से काफी दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। अतः इन रेलगाड़ियों का टपरी जंक्शन पर दो मिनट का ठहराव दिया जाए, जिससे इन रेलगाड़ियों में सहारनपुर के लिए सफर करने वाले यात्रियों को सुविधा हो सके।

टपरी रेलवे जंक्शन पर पानी की सुविधा हेतु एक वर्ष पूर्व पानी की टंकी बनायी गयी थी, परन्तु वर्तमान में पानी की टंकी की सही तरीके से व्यवस्था नहीं हो पा रही है। यहां पर यात्रियों के लिए पानी की टंकी की सही व्यवस्था की जाए।

टपरी रेलवे जंक्शन से लगभग 1500 यात्रियों का प्रति दिन आना-जाना रहता है। इसके पश्चात् भी स्टेशन पर यात्रियों को सुविधा हेतु आरक्षण केन्द्र की व्यवस्था नहीं है, जिसकी वजह से यात्रियों को असुविधाओं का सामना करना पड़ता है, जिसमें समय की बर्बादी होती है। अतः यहां पर रेलवे आरक्षण केन्द्र की व्यवस्था की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र सहारनपुर (उ.प्र.) के अंतर्गत टपरी रेलवे जंक्शन पर विद्युत की संपूर्ण व्यवस्था नहीं है व वहां उपलब्ध जरनेटर भी सुचारू विद्युत आपूर्ति नहीं दे पाता है। इसकी वजह से रात्रि के समय यात्रियों को पायदान न दिखने से रेलगाड़ी पर उतरने एवं चढ़ते हुए दुर्घटना घटित हो जाती है। इसके साथ ही जनरेटर का अधिक उपयोग करने से रेलवे बोर्ड को नुकसान भी होता है। साथ ही, टपरी रेलवे जंक्शन पर विद्युत की उपलब्धता सप्ताहनुसार दिन व रात को होती है। क्योंकि अन्य सभी रेलवे स्टेशनों पर विद्युत की सुचारू रूप से व्यवस्था है तो टपरी रेलवे जंक्शन जैसे महत्वपूर्ण स्टेशन पर भी यह व्यवस्था होनी चाहिए। अतः टपरी जंक्शन पर बिजली की हॉट लाइन का प्रबंध किया जाना चाहिए।

टपरी रेलवे स्टेशन के बाईपास लाइन पर गेट नं.4 से कई रेलगाड़ियां दिन व रात्रि में गुजरती हैं। गेट पर इतने गहरे गड्ढे हैं कि कभी भी यहां पर बस, ट्रक या अन्य भारी वाहन पलट जाते हैं, जिसकी वजह से कई बार यातायात भी प्रभावित हो जाता है तथा रेलगाड़ी दो-दो, तीन-तीन घंटे या कई बार उससे भी अधिक आउटर या स्टेशन पर खड़ी रहती है। गड्ढ़ों की वजह से कई बार यहां पर कई गंभीर दुर्घटनाएं घट चुकी हैं। रात्रि के समय इस गेट पर कोई भी लाइन की व्यवस्था नहीं है। इससे दुर्घटना होने की संभावना अधिक बढ़ जाती है। जो फाटक है, वह बहुत कम चौड़ा है,जिसकी वजह से सिर्फ एक ही गाड़ी निकल सकती है, जिससे टपरी रोड पर जाम की स्थिति बनी रहती है। अतः गड्ढे भरने के अलावा इस गेट को चौड़ा करना अति आवश्यक है।

दिल्ली-शाहदरा-शामली-सहारनपुर रेलवे लाइन को भी दोहरी लाइन में परिवर्तित किए जाने की अत्यंत आवश्यकता है।

उत्तर प्रदेश राज्य के अंतर्गत सहारनपुर एक प्रमुख नगर है और यहां पर मंडलायुक्त का कार्यालय होने के साथ-साथ केन्द्रीय विभाग के अनेक कार्यालय भी हैं। यह हरियाणा राज्य का निकटवर्ती नगर है तथा पंजाब, हरियाणा सहित अनेक राज्यों से भारी ट्रैफिक सहारनपुर नगर से होकर गुजरता है, जिस कारण रेलवे स्टेशन के आसपास यातायात का भारी दबाव बना रहता है। लेकिन, सहारनपुर रेलवे स्टेशन के पास रेलवे लाइन के ओवर ब्रिज अवशेष पुल निर्माण का कार्य अभी तक पूरा न होने की वजह से कई-कई घंटों तक यातायात अवरूद्ध रहता है, जिस कारण आने-जाने वालों को बड़ी असुविधा का सामना करना पड़ता है। अतः सहारनपुर रेलवे स्टेशन के पास रेलवे लाइन के ओवर ब्रिज के अवशेष पुल निर्माण का कार्य शीघ्र पूरा करवाया जाए।

उत्तर रेलवे के अंतर्गत सहारनपुर-मेरठ रेल मार्ग पर देवबंद रेलवे स्टेशन से 18 किमी की दूरी पर गांव जड़ोदा हट है। यहां पर विगत काफी समय से रेलवे हॉल्ट बनाए जाने की मांग की जा रही है, लेकिन अभी तक यहां पर रेलवे हॉल्ट की स्थापना नहीं की गई है, जिसकी वजह से जड़ोदा हट व निकटवर्ती

ग्रामों के ग्रामीणों में भारी रोघ व्याप्त है। यदि ग्राम जड़ोदा हट में रेलवे हॉल्ट की स्थापना कर दी जाती है तो फिर जड़ोदा हट ही नहीं बल्कि निकटवर्ती ग्रामों के लोग भी रेल सेवा से लाभान्वित होंगे। अतः अनुरोध है कि जनहित को ध्यान में रखते हुए उत्तर रेलवे के अंतर्गत सहारनपुर-मेरठ रेल मार्ग पर ग्राम जड़ोदा हट में रेलवे हॉल्ट की शीघ्र स्थापना की जाए।

उत्तर रेलवे के अंतर्गत सहारनपुर/टपरी जंक्शन एक महत्वपूर्ण जंक्शन है। यहां पर रेलगाड़ी संख्या 2287/2288 का ठहराव दिए जाने व रेलगाड़ी संख्या 4646/4645 (शालीमार एक्सप्रेस) में सामान्य श्रेणी के डिब्बों की संख्या बढ़ाए जाने हेतु विगत काफी समय से मांग की जा रही है। लेकिन अभी तक इसको स्वीकार नहीं किया गया है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह सहारनपुर/टपरी जंक्शन पर रेलगाड़ी संख्या 2287/2288 का ठहराव दिए जाने व रेलगाड़ी संख्या 4646/4645 (शालीमार एक्सप्रेस) में सामान्य श्रेणी के डिब्बों की संख्या बढ़ाए जाने के साथ-साथ सहारनपुर रेलवे स्टेशन के पास रेलवे लाइन के ओवर ब्रिज अवशेष पुल निर्माण के अधूरे कार्य को शीघ्र पूरा करवाया जाए।

रेलगाड़ी संख्या 4309/4310, जो अशोक नगर (धार्मिक स्थल) जाने के लिए एकमात्र रेलगाड़ी है, विगत काफी समय से बंद पड़ी हुई है। इस रेलगाड़ी को पुनः चलाने की मांग की जा रही है तथा एक अन्य बंद की गई रेलगाड़ी संख्या 0483/0484 (इलाहाबाद-उधमपुर एम0) को सहारनपुर से वाया अलीगढ़, कानपुर इलाहाबाद होकर पुनः चलाए जाने की भी सतत मांग की जा रही है।

उत्तर रेलवे के अंतर्गत सहारनपुर एक मुख्य रेल जंक्शन है। यह हरियाणा राज्य का निकटवर्ती शहर है और यहां से छात्रों व यात्रियों का यमुनानगर/अम्बाला के लिए प्रतिदिन बड़ी संख्या में आवागमन होता है। इसलिए सहारनपुर से अम्बाला के लिए प्रातः साढ़े सात बजे एक पैसेंजर रेलगाड़ी चलाए जाने की नितांत आवश्यकता है।

विगत एक वर्ष से भी अधिक समय से रेलगाड़ी संख्या 4681 के नई दिल्ली से सहारनपुर तक काफी विलम्ब से पहुंचने पर यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। इस रेलगाड़ी का समय पर परिचालन कराए जाने की आवश्यकता है।

मुझे आशा ही नहीं अपितु पूर्ण विश्वास है कि मेरे द्वारा उठाई गई मेरे संसदीय क्षेत्र की रेल समस्याओं के निराकरण हेतु आवश्यक कार्यवाही शीघ्र की जायेगी।

***श्रीमती सुशीला सरोज (मोहनलालगंज)** इस रेल बजट पर हमारे कई साथी, कई महत्वपूर्ण बिंदुओं पर विस्तार से बता चुके हैं। इस रेल बजट में रेल मंत्री जी ने ना-नुकर करते हुए अंततः जनता पर कई प्रकार के भार डाले हैं। उनकी दलील है कि उन्होंने अनारक्षित किराए में वृद्धि नहीं की है। मैं कहना चाहती हूं कि जब किराए में वृद्धि नहीं हुई है तो यात्रियों को उसी दूरी के लिए अब रेल टिकटों पर क्यों ज्यादा राशि देनी पड़ रही है। चाहे आप ईंधन सरचार्ज के नाम पर लें, सुविधाओं के नाम पर लें पर जनता से तो आप ज्यादा पैसे ले ही रहे हैं।

टिकट को निरस्त करने, तत्काल टिकट पर चार्ज लगाने और लिपिकीय सरचार्ज सभी श्रेणियों पर लगाकर यात्रियों से ज्यादा राशि लेने का रास्ता खोला गया है, जो ठीक नहीं है। रेल में यह चलन पहली बार सामने आया है कि अलग-अलग सुविधाओं के नाम पर भारी भरकम रकम यात्रियों से वसूलने का कुचक्र प्रारंभ कर दिया गया है। और यह कहा जा रहा है कि इस बार रेल बजट संतुलित है। बजट में खास बात यह है कि चक्रीय बढ़ोत्तरी का रास्ता इस बजट से शुरू हो गया है, हर छः माह में यात्री टिकटों व अन्य सरचार्ज पर वृद्धि होगी। उत्तर प्रदेश के साथ भेदभाव बरता गया है। मैं दो पूर्व रेल मंत्रियों के कार्यो की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं सर्वश्री मधु दण्डवते और जनेश्वर मिश्र। ये दो ऐसे मंत्री हुए जिन्होंने बिना भेदभाव के रेल के कार्यो को गति दी थी।

कई सुपर फास्ट ट्रेनें चल रही हैं और सुपर फास्ट ट्रेनों में और इजाफा कर दिया है और सुपर फास्ट सरचार्ज में बढ़ोत्तरी हुई है। हम सब जानते हैं कि ज्यादातर सुपर फास्ट ट्रेनें सामान्य ट्रेनों की तरह ही चलती हैं। मैं यहां एक उदाहरण देना चाहती हूं , दिल्ली लखनऊ मेल सुपर फास्ट कहलाती है, यह दूरी तय करने में 8 घंटे 35 मिनट लगाती है जबकि इसी दूरी को सामान्य पद्मावत एक्सप्रेस 8 घंटे 30 मिनट में पुरी करती है। यह तो एक उदाहरण है। ऐसा तकरीबन सब रूटों की सुपर फास्ट ट्रेनों की स्थिति है। मैं मंत्री

---

* Speech was laid on the Table

महोदय से पूछना चाहती हूं कि ऐसे में सुपर फास्ट ट्रेनों का कया औचित्य रह जाता है, सिवाए इसके कि वह यात्रियों से अधिक पैसा वसूले।

यह रेल बजट यदि यह संतुलित है तो असंतुलित क्या होगा, यह समझ से परे है।

यात्री ट्रेनों में कितने सुरक्षित हैं, यह बात भी किसी सी छिपी नहीं है। कब, कहां ट्रेनों में शरारती तत्व किसी को भी दयनीय हाल में पहुंचा दें, यह किसी को नहीं पता। सुरक्षा के नाम पर यात्री स्वयं की सुरक्षा यदि कर लें तो ठीक, नहीं तो रेलवे सुरक्षा की गारंटी नहीं देता।

रेल दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए उठाए गए कदम बजट में नाकाफी हैं। पटरियों की जांच पड़ताल के लिए स्टेशनों पर आधुनिक यंत्रों की कमी है, उसकी व्यवस्था इस बजट की करनी चाहिए थी। संभावित दुर्घटना के पहलुओं को यह बजट छुआ तक नहीं है।

साफ-सफाई की बात ट्रेनों में कैसी है, इसे भी बताने की आवश्यकता नहीं है, रेलवे बदनाम है गंदी ट्रेनों के संचालन के लिए। माननीय रेल मंत्री जी सफाई के नाम पर भी यदि पैसा आप ले लेते तो आपको जनता कुछ नहीं कहती। ट्रेनों में सफाई का वर्तमान व्यवस्था बहुत लचीला है। इसमें सुधार की जरूरत है।

एक और बात जो मैं कहना चाहती हूं कि रेल मंत्रालय जन समस्याओं के संबंध में पत्र लिखने और आग्रह करने के बाद भी जनहित के कार्यो पर तवज्जो नहीं देता है।

मैं उत्तर प्रदेश के संसदीय क्षेत्र मोहनलालगंज से आती हूं। इस क्षेत्र के विभिन्न रेलवे के कार्यो को मैं रेलमंत्री जी के समक्ष रखना चाहती हूं। पत्र तो कई लिख चुकी हूं, अन्य माध्यमों से भी उठा चुकी हूं। आशा है मंत्री जी इन पर गौर करेंगे -

1. हरौनी स्टेशन पर पहले एक्सप्रेस गाड़ी का ठहराव था, परंतु उसे भी अब समाप्त कर दिया गया है। मेरी मांग है कि पहले की भांति एक्सप्रेस गाड़ी (चित्रकूट एक्सप्रेस) का ठहराव इस हरौनी स्टेशन पर अवश्य किया जाए।

2. मेरी मांग है कि हरौनी रेलवे स्टेशन पर निम्न सुविधाएं अविलम्ब उपलब्ध कराने हेतु रेलवे आवश्यक कदम उठाए -उपरिगामी पुल निर्माण, लो लेवल के प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ाई जाए, प्लेटफार्म नं. 1 एवं 2 पर यात्रियों के लिए अंग्रेजों के जमाने के बने शैड एवं बैठने की सीटों को वर्तमान यात्रियों की संख्या के अनुरूप विस्तार किया जाए एवं पेयजल के लिए सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं। उच्चस्तर का शौचालय, कैटरिंग स्टाल, आरक्षण सुविधा, एनाउंसमेंट सिस्टम, प्रतीक्षालय, वाहन पार्किंग अति आवश्यक है क्योंकि यहां से लगभग 35 हजार यात्री आते-जाते हैं। इस रेलवे स्टेशन की प्रतिदिन की आय लगभग डेढ़ लाख रूपए है। इसलिए हरौनी रेलवे स्टेशन को बी श्रेणी की सुविधा मिले और इसके अनुरूप सभी सुविधाएं स्टेशन पर उपलब्ध हों। यहां हर एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव होना चाहिए।

3. मेरी मांग है कि सीतापुर रोड हाईवे के समीप एक रेलवे क्रासिंग का निर्माण कराया जाए, यहां विद्यालय, महाविद्यालय है। औद्योगिक ईकाइयां हैं। चिकित्सालय है। क्रासिंग न होने के कारण आम लोगों को अत्यंत दिक्कतों का सामना करना पड़ता है।

4. मलिहाबाद आमों के लिए विश्व प्रसिद्ध है, इसे आमों का शहर कहा जाता है। मेरी मांग है कि मलिहाबाद रेलवे स्टेशन पर ट्रेन नं.5309/5310 का ठहराव सुनिश्चित किया जाए।

5. रेलवे स्टेशन मोहनलालगंज में निम्न ट्रेनों का ठहराव होना चाहिए -

(1).इंटरसिटी एक्सप्रेस (2).नौचंदी (3).त्रिवेणी (4).415 अप (5) 426 डाउन

6. रेलवे स्टेशन निगोहा में गंगा गोमती का ठहराव होना चाहिए।

इन्हीं मांगों के साथ में अपनी बात समाप्त करते हुए मंत्री जी से पुनः आग्रह है कि वे इन मांगों पर गंभीरता से विचार कर, मांगों को मानेंगे।

[*]श्री मनसुखभाई डी.वसावा (भरूच) मेरा रेलमंत्री जी से अनुरोध है कि आपने गुजरातके नर्मदा जिले के आदिवासी क्षेत्र राजपीपला से केवडिया कालोनी तक नई रेल लाइन डालने का बजट में प्रावधान किया है उसके लिए मैं आभारी हूं। परंतु यह पूरा जनजातीय क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ है। इस क्षेत्र के विकास के लिए केवडिया कालोनी से आगे बढ़ाकर बोडेली, छोटाउदेपुर से लेकर मध्य प्रदेश के धार रेलवे स्टेशन से जोउ जाए। इससे मध्य प्रदेश और गुजरात के पूरे आदिवासी क्षेत्र को बहुत-बहुत लाभ और विकास हो सकता है।

इसी तरह अंकलेश्वर से नेत्रंग छोटी रेलवे लाइन कई वर्षो से बंध पड़ी है। बंद रेलवे लाइन को ब्रोडगेज में परिवर्तित करके उसे देडियापाड़ा और सागबारा तक ले जाना चाहिए।

इसके अलावा 1.बांद्रा-जादेपुर सूर्यकारी एक्सप्रेस 2.इन्दौर-पूना 3.बांद्रा-भावनगर, 4.झांसी-बांद्रा सभी ट्रेनों को भरूच और अंकलेश्वर रेलवे स्टेशन पर स्टोपेज की कई वर्षो से मांग है। अंकलेश्वर, भरूच ये पूरा औद्योगिक क्षेत्र है। महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, उत्तर भारत सहित देश के सभी प्रदेशों से लोग यहीं आते हैं। तो मुंबई-दिल्ली अन्य प्रांत में दौड़नें वाली सभी एक्सप्रेस ट्रेनों को भरूच-अंकलेश्वर स्टोपेज देने की मेरी मांग है।

---

[*] Speech was laid on the Table

***श्री मधुसूदन यादव (राजनंदगाँव):** मैं यूपीए सरकार के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का विरोध करता हूं। यह बजट पूरी तरह दिशाहीन और रेलवे के दीर्घकालीन हितों के प्रतिकूल हैं । किराया नहीं बढ़ाने की गुमराह करने वाली दलीलों के बीच पिछले दरवाजे से किराये में बढ़ोतरी कर दी है। तत्काल कोटे में ही 30 प्रतिशत से अधिक सीटें होने के कारण यह वृद्धि बहुत अधिक है । पुरानी मंजूर योजनाओं के लिए आवंटन नहीं किया गया है वहीं पूर्ण हो चुके सर्वे रिपोर्ट पर भी कोई समयबद्ध कार्यक्रम नहीं होने के बाद भी बड़ी संख्या में नये सर्वे स्वीकृत कर सस्ती लोकप्रियता हासिल करने की कोशिश की है । रेल बजट में खानपान सुविधाओं और सफ-सफाई पर कोई नई योजना या दिशा निर्देश नहीं है विशेषकर इसी साल खानपान की चीजों के दाम रेलवे द्वारा 50 प्रतिशत तक बढ़ा दिये हैं । 04 रूपये की चाय 07 रूपये, 18 रूपये का नाश्ता 30 रूपये, 32 रूपये का खाना 50 रूपये कर दिया गया है । यहां तक कि पानी की बॉटल भी 12 रूपयें की जगह 15 रूपये कर दी गई है । इतना करने के बाद भी खाने पीने की चीजों की गुणवत्ता और मात्रा दोनों ही सही नहीं है । रेल में इसपर कोई चेकिंग नहीं है यदि टिकट चेकिंग के लिये स्टाफ हो सकता है तो खाने-पीने की चीजों के लिए क्यों नहीं । कोइ भी सामान पूरी मात्रा में और स्तरीय गुणवत्ता का नहीं मिल रहा । पानी की बोतल भी अब स्तरहीन ब्राण्ड की सप्लाई होने लगी है । यहां तक कि राजधानी, शताब्दी और दुरंतों जैसी गाड़ियों में भी जिसमें खाने-पीने के पैसे टिकट के साथ लिये जाते हैं । वैसे भी खान-पान की स्थिति खराब है । सस्ती लोकप्रियता के लिये सैकड़ों की संख्या में मॉडल स्टेशन घोषित कर दिये गये हैं और वहां हालत यह है कि पूरे प्लेटफार्मों पर शेड तक न हीं है ।

मैं छत्तीसगढ़ के राजनांदगांव क्षेत्र से आता हूं जो कि पश्चिम छत्तीसगढ़ की सीमा पर स्थित बहुत महत्वपूर्ण जिला मुख्यालय है यहां कि तीन मांगों के लिये मैं कई साल से लगातार प्रयास कर रहा हूं, परंतु भारतीय रेलवे को 15 प्रतिशत आमदनी देने वाले बिलासपुर जोन के इस महत्वपूर्ण स्टेशन की लगातार उपेक्षा हो रही है । डोंगरगढ़ स्टेशन जहां पुराने स्तरीय लोगों शेड की भूमि उपलब्ध है और जो कि महतवपूर्ण तीर्थ स्थल है में कोचिंग टर्मिनल सुविधायें विकसित करने के कई प्रस्ताव मैं दे चुका हूं । यदि ऐसा किया गया तो दुर्ग स्टेशन पर 8 घंटे से अधिक खड़ी रहने वाली सारी यात्री गाड़ियों को डोंगरगढ़ से चलाया जा सकेगा और रेलवे को अतिरिक्त आय होगी ।

---

* Speech was laid on the Table

उस्लापुर (बिलासपुर) से कवर्धा होकर डोंगरगढ़ रेलवे लाईन की सर्वे रिपोर्ट प्रस्तुत हो चुकी है उसमें धनात्मक धन वापसी अर्थात लाईन को फायदे वाला बताया है, परंतु ऐसे फायदे वाली लाईन जो कि बिलासपुर से रायपुर भिलाई होकर डोंगरगढ़ की व्यस्ततम रेलखण्ड का आसान विकल्प भी होगी पर रेलवे की उपेक्षा यह दर्शाता है कि रेलवे में पर्याप्त दूरदर्शिता और योजना का अभाव है । इस वर्ष रेल बजट कांग्रेस पार्टी के रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है । अतः उम्मीद थी कि छत्तीसगढ़ को बहुत कुछ मिलेगा क्योंकि अब तक रेल बजट पेश करने वाले रेल मंत्रियों को छत्तीसगढ़ को बहुत कुछ मिलेगा क्योंकि अब तक रेल बजट पेश करने वाले रेल मंत्रियों को छत्तीसगढ़ से चुनाव लड़ना नहीं पड़ता था, परंतु यह अत्यंत ही खेद का विषय है कि नई एक्सप्रेस ट्रेनों में छत्तीसगढ़ के महज एक सप्ताहिक ट्रेन, नई पैसेंजर ट्रेनों में शून्य फेरे बढ़ाये जाने वाली ट्रेनों में शून्य, गंतव्य स्टेशन बढ़ाये जाने वाली ट्रेनों में केवल एक ट्रेन ही छत्तीसगढ़ के खाते में आई है । इससे खराब व्यवहार की उम्मीद नहीं की जा सकती । विपक्षी पार्टी के सांसद होने के नाते तो मुझे सत्तापक्ष के इस व्यवहार पर राजनीतिक फायदे की बात सोचाना चाहिए परंतु मैं छत्तीसगढ़ की जनता की तकलीफ को राजनीति से उपर मानकर रेलमंत्री जी से मांग कर रहा हूँ कि कम से कम दो ट्रेनों की घोषणा छत्तीसगढ़ के लिये अपने जवाब में करें ऐसा 2009-10 के रेल बजट में भी हो चुका है जब रेल बजट में कुछ नहीं दिये जाने के बाद बजट चर्चा के जवाब में दो ट्रेनों की घोषणा की गई थी । राजनांदगाव स्टेशन में कई सुपरफास्ट ट्रेनों के स्टॉपेज नहीं है जबकि वहीं पर राजधानी एक्सप्रेस जैसी अति महत्वपूर्ण ट्रेन का स्टॉपेज है आखिर जहां सर्वाधिक वीआईवी ट्रेन रूक रही है वहां अन्य ट्रेनों का स्टॉपेज क्यों नहीं दिया जा रहा है । इसी तरह डोंगरगढ़ जो कि मां बम्लेश्वरी देवी का तीर्थ स्थल हैं यहां समय समय पर कई सुपर फास्ट ट्रेनों के अस्थाई ठहराव दिये जाते हैं, परंतु उन्हें स्थायी नहीं किया जा रहा है । इस सभी ट्रेनों का स्थाई ठहराव दिया जावे ।

MADAM SPEAKER: Shri Pawan Kumar Bansal, Hon. Minister of Railways.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please take your seat.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: No banners!

… (*Interruptions*)

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Madam, I would like to express my heartfelt gratitude to hon. Members who have participated … (*Interruptions*)

12.04 hrs

At this stage, Shri Dilipkumar Mansukhlal Gandhi and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.

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

12.04 ½ hrs

The Lok Sabha then adjourned till Fourteen of the Clock.

14.00 hrs

The Lok Sabha re-assembled at Fourteen of the Clock.

(Madam Speaker *in the Chair*)

… (*Interruptions*)

14.0 ¼ hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE- Contd.

MADAM SPEAKER: Papers to be laid on the Table.

Item No. 8, Shri Tariq Anwar.

… (*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF AGRICULTURE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FOOD PROCESSING INDUSTRIES (SHRI TARIQ ANWAR): I beg to lay on the Table:-

(1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under Section 619A of the Companies Act, 1956:-

(i) Review by the Government of the working of the Odisha Agro Industries Corporation Limited, Bhubaneswar, for the year 2010-2011.

(ii) Annual Report of the Odisha Agro Industries Corporation Limited, Bhubaneswar, for the year 2010-2011, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 8543/15/13)

(3) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 97 of the Protection of Plant Varieties and Farmers' Rights Act, 2001:-

(i) The Protection of Plant Varieties and Farmers' Rights (Second Amendment) Rules, 2012 published in Notification No. G.S.R. 900(E) in Gazette of India dated 18th December, 2012.

(ii) The Protection of Plant Varieties and Farmers' Rights (Amendment) Rules, 2012 published in Notification No. G.S.R. 901(E) in Gazette of India dated 18th December, 2012.

(iii) The Protection of Plant Varieties and Farmers' Rights (Amendment) Rules, 2012 published in Notification No. G.S.R. 902(E) in Gazette of India dated 18th December, 2012.

(iv) The Protection of Plant Varieties and Farmers' Rights (Use of Denomination of Registered Variety) Rules, 2012 published in Notification No. G.S.R. 903(E) in Gazette of India dated 18th December, 2012.

(Placed in Library, See No. LT 8544/15/13)

… (*Interruptions*)

14.0 ½ hrs.

RESOLUTION RE: APPROVAL OF THIRD REPORT OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE

RAILWAY BUDGET(2013-14) – GENERAL DISCUSSION

DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT – (RAILWAYS), 2013-14

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS – (RAILWAYS), 2012-13

AND

DEMANDS FOR EXCESS GRANTS – (RAILWAYS), 2010-11 - contd

MADAM SPEAKER: Hon. Railway Minister.

… (*Interruptions*)

14.0 ¾ hrs.

At this stage Shri Ganesh Singh and some other hon. members came and stood on the floor near the Table.

MADAM SPEAKER: Nothing else will go on record.

(Interruptions) … *

MADAM SPEAKER: Let us have the reply.

… (*Interruptions*)

14.01 hrs

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Madam, at the outset, I would like to express my heartfelt gratitude to hon. Members who have participated in the discussion on the Railway Budget, Demands for Grants on Account, Demands for Supplementary Grants 2012-13 and the Demands for Excess Grants 2010-11. … (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : रेल मंत्री जी को आप जवाब तो देने दीजिए।

…(व्यवधान)

श्री रवनीत सिंह (आनंदपुर साहिब): आपने जो इश्यूज उठाए थे, उनका जवाब सुन लीजिए।…(व्यवधान)

* Not recorded.

MADAM SPEAKER: Nothing else will go on record.

(Interruptions) … [*]

MADAM SPEAKER: The House stands adjourned to meet tomorrow, the 13th March 2013 at 11 a.m.

14.02 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 13, 2013/Phalguna 22, 1934 (Saka).

---

[*] Not recorded.