

**श्री रघुनन्दन शर्मा** (मध्य प्रदेश): माननीय उपसभापति जी, गत वर्ष का रेल बजट प्रस्तुत करते समय मैंने रेल मंत्री महोदया का भाषण सुना था। उसका प्रारंभ करते हुए उन्होंने कहा था — “मैं इस सम्मानित सदन के समक्ष खड़ी होकर एक प्रश्न पूछने की अनुमति चाहती हूँ कि क्या रेलवे की परियोजनाओं को केवल आर्थिक व्यावहारिकता के पैमाने पर ही तोला जाएगा या फिर इन्हें सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने से भी देखा जाएगा?” उन्होंने बड़ा महत्वपूर्ण सवाल सदन के सामने रखा था, लेकिन व्यवहार में उनके द्वारा भी इसकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है और आज देश रेलवे के मामले में जहां का तहां खड़ा है। विगत वर्षों में आजादी से पूर्व जो रेलवे लाइनें बिछाई गई थीं, इन 60 वर्षों में उनमें कोई महत्वपूर्ण प्रगति दिखाई नहीं दे रही है। दुर्भाग्य है कि देश की रेल मंत्री, राजधानी में अपने ऑफिस को छोड़कर, दूसरे स्थान पर बैठकर अधिकारियों से फाइलें मंगाएं और केवल खानापूर्ति करने का प्रयत्न करें, जिसके कारण आज रेलवे का कार्य प्रभावित हो रहा है और विकास का जो काम होना चाहिए था, प्रशासनिक दृष्टि से जो काम होना चाहिए था, वह नहीं हो पा रहा है। इसलिए रेलों का काम बहुत पिछड़ गया है और दुर्घटनाएं बढ़ी हैं। पिछले एक वर्ष के लिए जो मापदंड निर्धारित किए गए थे, वे पूरे नहीं हो पाए हैं और देश उनके पूरा होने की प्रतीक्षा में खड़ा है।

उपसभापति जी, रेल परिवहन और देश के आर्थिक विकास का आपस में गहरा संबंध है। माननीय मंत्री महोदया ने इस संदर्भ में वार्षिक योजना का मानचित्र आंकड़ों में प्रस्तुत किया है और इसके अनुसार उनके पास 57,630 करोड़ रुपए उपलब्ध हैं, जो कुछ भी नहीं हैं। इतने बड़े देश में यह राशि कहां से आएगी, कैसे आएगी, इसे देखिए - 20,000 करोड़ रुपए बाजार सहायता से, 20,594 करोड़ बाजार ऋण से और 10,000 करोड़ रुपए Tax Free Bonds से आएंगे। क्या इस राशि से आप रेलवे जैसे महत्वपूर्ण विभाग द्वारा देश को विकास की दिशा में ले जा सकेंगे?

उपसभापति जी, ये सारी बातें तो अपने स्थान पर हैं ही, लेकिन मध्य प्रदेश के मामले में पक्षपात हुआ है। मध्य प्रदेश में किसी भी प्रकार की कोई नयी रेल प्रारंभ नहीं की गई है। मध्य प्रदेश में रेलवे के जो प्रस्तावित सर्वेक्षण हैं, वे भी पूरे नहीं हुए हैं। मध्य प्रदेश में रेल मार्गों के निर्माण का कार्य होना था, वह भी नहीं हुआ है, नयी रेलें चलाने का काम होना था, वह भी नहीं हुआ है और इस दृष्टि से मध्य प्रदेश के साथ सौतेला व्यवहार हुआ है।

मैं यह कहना चाहूंगा कि “इन 157 वर्षों के बाद भी जनसंख्या के एक बड़े भाग में कभी रेल लाइन तक नहीं देखी”, यह बात रेल मंत्री जी ने कही है, उपदेश की बात कही जाती है, लेकिन सकारात्मक रूप से जब करने की बात आती है, तो वे जहां की तहां हैं। इसके लिए एक समुचित कार्य योजना बनाई जानी चाहिए थी। जैसे पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने “ग्राम सड़क योजना” के लिए पेट्रोल और डीजल पर एक रुपए का अतिरिक्त कर लगा कर सारे देश में सड़कों का जाल बिछा दिया था, उसी प्रकार से रेल के मामले में भी कोई ऐसी योजना बनाई जानी चाहिए। देश की जनता कुछ देना चाहती है। यदि आप सचमुच में विकास करना चाहते हैं, तो जनता उसमें सहयोग करने के लिए तत्पर है, तैयार है, लेकिन उस ओर भी कोई ठोस कार्रवाई करने का आश्वासन इस बजट में नहीं दिया गया है। इसी प्रकार से कई ऐसी योजनाएं हैं, जैसे रामगंडा मंडी से भोपाल तक की रेल लाइन, यह पिछले 15 वर्षों से जहां की तहां खड़ी है। वहां पर एक रुपया भी निर्माण के रूप में खर्च नहीं दिया गया है। दोहाद से इन्दौर रेल लाइन की घोषणा हुई और प्रधान मंत्री ने उसका भूमि पूजन कर दिया, शिलान्यास भी कर दिया और आश्वासन भी दिया गया था कि यह कार्य त्वरित प्रारंभ हो जाएगा,

लेकिन वहां भी कोई कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। जिस प्रकार से राशियां दी गई हैं, वे टोकन मात्र की दी गई हैं। यदि 1200 करोड़ का प्लान है, तो वहां केवल 50 करोड़ रुपए की राशि दी गई है। यह ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। इससे काम नहीं चलने वाला है। जहां नए सर्वेक्षण के लिए घोषणाएं की गई थीं, जैसे बड़ी सादड़ी से नीमच रेल लाइन, लेकिन वहां भी कुछ नहीं हुआ है। मैं चाहूंगा कि मध्य प्रदेश में जो नई रेल लाइनें प्रस्तावित हैं, वे प्रारंभ की जाएं और निर्माण कार्य को शीघ्र पूर्ण किया जाए। धन्यवाद।

**श्री नरेन्द्र बुढानिया (राजस्थान):** धन्यवाद उपसभापति महोदय। ममता बनर्जी जी ने वर्ष 2011-12 का रेल बजट पेश किया है, उसका मैं हृदय से स्वागत भी करता हूँ और उसका समर्थन भी करता हूँ। महोदय, रेल मंत्री जी ने इस वर्ष अपना तीसरा बजट पेश किया है। जो बहुत ही अच्छा बजट है। हम किसी चीज में कोई कमी निकालना चाहें, तो आसानी से कमी निकाली जा सकती है, परंतु सबसे अहम और जरूरी बात है उसके अच्छे पहलुओं को देखना। आज पूरा विश्व आर्थिक मंदी के दौर से गुजर रहा है और इससे हमारे देश में भी महंगाई बढ़ी है, डीजल के भाव बढ़े हैं, कर्मचारियों के वेतन और भत्ते बढ़े हैं, फिर भी ममता जी ने अपने बजट में यात्री भाड़ा न बढ़ा कर जो आम जनता का ख्याल रखा है, इसके लिए मैं उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और उनकी प्रशंसा भी करता हूँ।

महोदय, इस बजट के अंदर अनेक ऐसी योजनाओं को समावेश किया गया है, जिनसे रेल मंत्री जी की दृढ़ इच्छा शक्ति झलकती है। मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने अपने बजट में रेल कर्मचारियों के, जो बहुत ही छोटे कर्मचारी हैं, परिवार के लिए और विशेष तौर से उनके माता-पिता का ख्याल रखा है, यह उनका बहुत ही सराहनीय कदम है।

महोदय, रेलवे में वर्षों से पद रिक्त पड़े हैं, जिनकी वजह से रेलवे के काम में बाधा आई है। इस वर्ष इन्होंने 1 लाख 75 हजार भर्तियां करने का निर्णय लिया है, जो बहुत ही अच्छा कदम है। इससे भी अच्छा कदम यह है कि इन्होंने 16 हजार भूतपूर्व सैनिकों की भर्ती करने का निर्णय लिया है।

मैं समझता हूँ कि हमारे देश के नौजवान, जो हमारे देश की सीमा पर रहकर हमारे देश की रक्षा करते हैं, उनकी ईमानदारी को, उनकी कर्तव्यनिष्ठा को देखते हुए मंत्री महोदय ने जो काम किया है, इससे हमारे सुरक्षा बल के भाइयों का मनोबल बहुत बढ़ेगा।

महोदय, ऐसा भी देखा गया है कि हमारे देश में कुछ इलाके ऐसे हैं, जो नक्सलवाद से प्रभावित हैं, जहां सुरक्षा बल के लोग भी नहीं जा पाते हैं और बड़े-बड़े अधिकारी भी नहीं जा पाते हैं। ऐसे नक्सलवाद प्रभावित क्षेत्रों में ममता जी ने रेलगाड़ियां चलाने का जो निर्णय लिया है, वह निर्णय बहुत अच्छा है और यह उनकी दृढ़ इच्छाशक्ति को प्रदर्शित करता है। नक्सलवाद प्रभावित क्षेत्रों के साथ-साथ मंत्री जी ने देश के नॉर्थ-ईस्ट राज्यों को रेल लाइनों से जोड़ने का जो निर्णय लिया है, यह बहुत ही अच्छा कदम है। नॉर्थ-ईस्ट राज्यों के साथ-साथ जो हमारा प्रिय राज्य जम्मू-कश्मीर है, उसका भी इन्होंने विशेष ख्याल रखा है, जिसके लिए मैं इनको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ।

महोदय, इस वर्ष 2011-12 का बजट बहुत अच्छा बजट है, जिसमें मंत्री महोदय ने 57,630 करोड़ रुपए की राशि रखी है। इस राशि से ऐसा लगता है कि ममता जी इस देश के रेल विकास में तेजी लाना चाहती हैं। आज देश में रेल विकास के लिए सबसे बड़ी आवश्यकता है कि इस देश में नई रेल लाइनों का जाल बिछाया जाए। 2020 के रेल विजन में, पिछले बजट में तथा इस वर्ष के बजट में जो प्रावधान रखे गए हैं, उनसे ऐसा लगता है कि अब नई रेल लाइनें बिछाने के काम में तेजी आएगी। पिछले वर्ष 1000

किलोमीटर नई रेल लाइनें बिछाने का निर्णय लिया गया था, जिसमें से 700 किलोमीटर पूरी हुई। इस बार भी वही इच्छाशक्ति प्रदर्शित करते हुए 1000 किलोमीटर नई रेल लाइनें बिछाने का निर्णय लिया गया है और इसके लिए 9583 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। इसके लिए मैं एक सुझाव देना चाहता हूं। जैसा मैंने कहा कि देश के अंदर आज सबसे बड़ी आवश्यकता है कि नई रेल लाइनें बिछाई जाएं, विशेषकर उन क्षेत्रों में, जहां के लोगों ने आज तक रेल लाइन देखी ही नहीं है। इसके लिए बड़ी आवश्यकता है कि धन कैसे जुटाया जाए? इसमें धन का अभाव सबसे बड़ी बाधा है, इसलिए मैं मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूं कि ऐसी संभावनाएं तलाश करनी चाहिए, जिनसे कि हमारा बजट इकट्ठा हो सके। हमारे देश में अनेक विकास की योजनाएं चल रही हैं और इस मौके पर मैं उदाहरण देना चाहता हूं कि हमारी जो महात्मा गांधी नरेगा योजना है, यदि इसको इस रेल के साथ जोड़ा जाए, तो मैं समझता हूं कि इसमें काफी धन जुट सकता है और काफी काम हो सकता है। इससे मजदूरों को मजदूरी मिलेगी और रेल के साथ जुड़ने से इसमें धन का लाभ होगा। ऐसी और भी योजनाएं हैं, जिनके लिए मैं समझता हूं कि उन संभावनाओं को तलाश करना जरूरी है।

महोदय, इस मौके पर मैं कहना चाहता हूं कि सरकार शहर से हनुमानगढ़ एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेल मार्ग है। सन् 1997-98 में इस नए रेल मार्ग के लिए रेल विभाग ने बहुत जोर-शोर से इसका शिलान्यास किया था, जहां बड़ा भारी हुजूम इकट्ठा हुआ था। उस वक्त यह कहा गया था कि हम इस रेल लाइन को प्राथमिकता के साथ जोड़ेंगे। महोदय, चाहे मैं लोक सभा में रहा या चाहे अभी मैं राज्य सभा में हूं, इस महत्वपूर्ण मार्ग के बारे में मैं हमेशा कहता रहा हूं। यह मार्ग रेल के लिए तो उपयोग होगा ही, लेकिन उस क्षेत्र के किसानों के लिए भी बहुत लाभप्रद होगा। इससे किसानों को फायदा होगा और वहां जो बड़ी मात्रा में खनिज पदार्थ हैं, उनसे रेल को बहुत लाभ होगा। ...**(समय की घंटी)**... आपने इस बजट में कहा है कि हम 2012 में इस लाइन को प्राथमिकता से लेंगे।

मैं निवेदन करना चाहता हूं कि आप अगली योजना के प्रथम वर्ष में ही इस मार्ग को हाथ में लें। इससे इस क्षेत्र का बहुत बड़ा विकास हो सकेगा। महोदय, मैं एक और निवेदन करना चाहता हूं कि सीकर से नोखा तक नयी रेल लाइन के सर्वे का काम पूरा हो चुका है। इस रेल लाइन से सालासर, जो कि एक बहुत बड़ा तीर्थस्थल है, वह जुड़ेगा। वहां पर हजारों की ...**(समय की घंटी)**... सर, कृपया मुझे बोलने दीजिए।

**श्री उपसभापति :** आपकी पार्टी से दूसरे स्पीकर्स भी बोलने वाले हैं। आपके पास सात मिनट का समय था। ...**(व्यवधान)**...

**श्री नरेन्द्र बुढानिया :** सर, अभी तो मैंने शुरू किया है। ...**(व्यवधान)**... सीकर से नोखा, चुरू-नोहर वाया तारानगर, दूधवाखारा जो नयी रेल लाइन है, उसके सर्वे का काम हो चुका है। सर्वे के अंदर भी इन लाइनों को बहुत उपयोगी पाया गया है। महोदय, मैं सारी बातें न कहकर अपने क्षेत्र के बारे में कुछ बातें कहना चाहता हूं। आपने जयपुर-दिल्ली डबल डेकर ट्रेन देकर राजस्थान के लोगों का मन जीत लिया है। राजस्थान के लोग बहुत खुश हैं कि आपने जयपुर-दिल्ली डबल डेकर दी है। मैं ममता बनर्जी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि रतनगढ़ से सरदार शहर एक छोटा सा टुकड़ा था, जिसके बारे में लम्बे समय से मांग थी, आपने इस वर्ष उसके आमान परिवर्तन की घोषणा की है। इससे हमारे बंगाल, मुम्बई, चेन्नई, दिल्ली और असम में रहने वाले जो प्रवासी लोग हैं, उनको बहुत फायदा होगा। इसके लिए मैं मंत्री महोदय को बहुत धन्यवाद देता हूं। ...**(समय की घंटी)**... आपने चुरू-सीकर के आमान परिवर्तन

12.00 NOON.

का भी निर्णय लिया है, उसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। महोदय, मैं एक और बहुत महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूँ।

**श्री उपसभापति :** आप महत्वपूर्ण बात पहले कह दीजिए। आप आखिर में महत्वपूर्ण बात करते हैं तो समस्या हो जाती है। पहले आप महत्वपूर्ण बात कह दिया कीजिए।

**श्री नरेन्द्र बुढानिया :** सर, पिछली बार मेरी मेडन स्पीच को भी बीच में रोक दिया गया था और इस बार भी मुझे बोलने नहीं दिया जा रहा है।

**श्री उपसभापति :** देखिए, आपकी पार्टी का एक घंटा बाकी है। मुझे कोई आपत्ति नहीं है, आप पूरा समय ले लीजिए। आप अपनी पार्टी के दूसरे लोगों का टाइम ले रहे हैं।

**श्री नरेन्द्र बुढानिया :** सर, पिछले रेल बजट में ममता जी ने कहा था कि दिल्ली-बीकानेर का आमाम परिवर्तन का कार्य पूरा हो जाएगा और इस मार्ग के ऊपर बीकानेर मेल चलाने की घोषणा की गयी थी, लेकिन इस बजट के अंदर इसकी घोषणा नहीं हुई है। मैं मंत्री महोदय को याद दिलाना चाहता हूँ कि पिछले बजट के अंदर आपने इस बारे में घोषणा की थी। बीकानेर बहुत महत्वपूर्ण जगह है, वहां पर तीन रेलगाड़ियां चलती थीं, एक्सप्रेस और मेल गाड़ियां चलती थीं, अभी अपने वहां के लिए सिर्फ एक इंटर-सिटी गाड़ी दी है। इससे इस क्षेत्र का काम चलने वाला नहीं है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र के अंदर तुरंत बीकानेर मेल चलायी जाए। इसी प्रकार जोधपुर-दिल्ली इस क्षेत्र का बहुत महत्वपूर्ण मार्ग है। जब आमाम परिवर्तन नहीं हुआ था तब इस मार्ग पर जोधपुर मेल के नाम से बहुत लम्बी और बढ़िया गाड़ी चलती थी। वह गाड़ी बंद हो गयी। अभी मंत्री जी ने जोधपुर मेल चलाने की घोषणा की है, जिसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ, लेकिन इसे केवल दो दिन चलाने के लिए कहा गया है। महोदय, हमारे क्षेत्र का जो हाई कोर्ट का काम है, वह जोधपुर से होता है, सारा काम जोधपुर से होता है। इस ट्रेन को दो दिन चलाने से इस क्षेत्र का काम नहीं चलेगा। अतः मेरा अनुरोध है कि प्रत्येक दिन इस गाड़ी को चलाना बहुत आवश्यक है। महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस प्रकार से हमारे क्षेत्र की ... (व्यवधान)...

**श्री उपसभापति :** अब समाप्त कीजिए।

**श्री नरेन्द्र बुढानिया:** सर, मैं केवल एक मिनट में कनक्लूड करता हूँ। मैं मंत्री महोदय को एक सुझाव देना चाहता हूँ। आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस है। इस देश की यूपीए की चेयरपर्सन, श्रीमती सोनिया गांधी जी महिलाओं के सशक्तिकरण के लिए दृढ़ इच्छाशक्ति रखती हैं। उन्होंने इस दिशा में बहुत काम भी किया है। ममता जी भी महिला हैं, रेल मंत्री भी हैं, आज इस मौके पर मैं उनसे मांग करना चाहता हूँ कि जो छात्राएं पढ़ाई करने के लिए गांव से शहर में आती हैं, उन छात्राओं को रेलवे में निशुल्क पास दिया जाए, ताकि गांव की लड़कियां ज्यादा से ज्यादा शिक्षा प्राप्त कर सकें। इसी के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे समय दिया। जय हिंद।

**रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी):** सर, छात्राओं के संबंध में जो बात की गई है, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहती हूँ कि छात्राओं के लिए पूरा कंसेशन है।

**श्री गंगा चरण (उत्तर प्रदेश):** महोदय, आज मैं महिला दिवस के अवसर पर माननीया रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी को मुबारकबाद देता हूँ कि वे महिला क्रांति की प्रतीक हैं और महिला सशक्तिकरण में उनका बहुत बड़ा योगदान है। सर, रेलवे बजट में कुछ अच्छाइयां भी हैं उनकी मैं तारीफ करता हूँ,

लेकिन कुछ कमियां भी रह गई हैं, कुछ पिछड़े हुए क्षेत्रों की उपेक्षा हुई है, मैं उस ओर माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं, खास तौर से उत्तर प्रदेश की इस बजट में घोर उपेक्षा हुई है। इसके अलावा और भी तमाम पार्टियों के सदस्यों ने अपने विचार रखे हैं। इस बजट में उत्तर प्रदेश को कोई भी स्कीम नहीं दी गई है। इसलिए अब भी समय है, उत्तर प्रदेश की मैं कुछ मांगें प्रस्तुत कर रहा हूं, जिनको अपने बजट के समापन भाषण के जरिए शामिल कर लिया जाए।

हमीरपुर रोड से हमीरपुर तक नई रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है। 2010-11 के बजट में इस सर्वे को आपने रखा था। सर्वे का काम पूरा हो गया है। मैं आपसे मांग करता हूं कि यह 12 किलोमीटर की छोटी सी रेल लाइन है, इसका सर्वे आपके यहां आ चुका है, ग्राउंड सर्वे, हवाई सर्वे, टेक्निकल सर्वे सभी हो चुके हैं। आपने पिछले बजट में मुझको आश्वासन भी दिया था कि इसको अगले बजट में शामिल कर लिया जायेगा। लेकिन अब यह छूट गया है। मैं आपसे पुनः अनुरोध कर रहा हूं कि इस 12 किलोमीटर रेलवे लाइन को शामिल कर लिया जाए। इससे पूरे बुंदेलखंड को लाभ मिलेगा।

#### [उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) पीठासीन हुए।]

दूसरे, 1998-99 के बजट में हरपालपुर से राठ, उरई, भिण्ड का सर्वे हो चुका है। इसके अलावा महोबा से चरखारी, राठ, उरई, भिण्ड का भी सर्वे हो चुका है। मैं मांग करता हूं कि 2011-12 के बजट में इसको भी शामिल कर लिया जाए और इस रेलवे लाइन के निर्माण के लिए कुछ बजट स्वीकृत कर दिया जाए। महोदय, मैं रेलवे मंत्री से मांग करता हूं कि कानपुर-चित्रकुट इंटरसिटी का स्टॉपेज, जो हमीरपुर जिले का मुख्य रेलवे स्टेशन है — रगौल मौदहा, आपने इसको स्वीकार भी कर लिया है और मैं पुनः याद दिलाना चाहता हूं कि इसको यहां का स्टॉपेज घोषित कर दिया जाए। मौदहा में जो रेलवे स्टेशन है, वहां पर गरीब रथ का रगौल मौदहा स्टॉपेज घोषित किया जाए। श्रम शक्ति ट्रेन दिल्ली से कानपुर तक चलती है, इसको बांदा तक बढ़ाया जाए, क्योंकि यह बुंदेलखंड का एक महत्वपूर्ण स्थान है। महोदय, मैं उरई डिस्ट्रिक्ट जालौन का रहने वाला हूं वहां से कोई भी डायरेक्ट ट्रेन दिल्ली के लिए नहीं है, सिर्फ एक ही ट्रेन है - छपरा-बरौनी-ग्वालियर एक्सप्रेस, इसको निजामुद्दीन तक बढ़ा दिया जाए। हमीरपुर, जालौन और बांदा से हम चार-पांच सांसद आते हैं, जिससे यह ट्रेन हम लोगों के लिए भी हो जाएगी। यह ट्रेन सिर्फ ग्वालियर तक ही आती है, जिसको आगे निजामुद्दीन तक बढ़ा दिया जाए तो बुंदेलखंड के लोगों को भी इससे भारी लाभ मिलेगा।

मैं उत्तर प्रदेश में खास तौर से बुंदेलखंड में नई ट्रेनों के लिए आपसे मांग करता हूं कि लखनऊ से झांसी बहुत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। इसलिए लखनऊ से झांसी तक एक इंटरसिटी ट्रेन चलाई जाए। इसके अतिरिक्त नई दिल्ली से खजुराहो, अभी खजुराहो रेलवे लाइन बनकर तैयार हुई है, खजुराहो अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल भी है। मैं रेल मंत्री से मांग करता हूं कि नई दिल्ली से खजुराहो तक एक शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए, जिससे कि फॉरेनर्स को, पर्यटकों को जाने में सुविधा होगी। महोदय, मैं कुछ मांगें रेलवे लाइन के दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण की भी कर रहा हूं। रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वे इस पर गौर से ध्यान दें। झांसी से इलाहाबाद मार्ग का दोहरीकरण किया जाए तथा विद्युतीकरण किया जाए, बांदा से कानपुर मार्ग का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण किया जाए, झांसी से कानपुर मार्ग का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण किया जाए। माननीया रेल मंत्री से मेरा एक विशेष अनुरोध है कि मैं पीलीभीत से चुनाव लड़ा था, पीलीभीत में आमाम परिवर्तन का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। इस कार्य में और बजट देकर और तेजी लाई जाए।

महोदय, मैं रेल मंत्री से मांग करता हूँ कि बुंदेलखंड क्रांतिकारियों का गढ़ रहा है। आजादी की लड़ाई से महारानी लक्ष्मीबाई, महारानी अवन्ती बाई, महारानी झलकारिन बाई ने चारदीवारी को तोड़ कर और अपने हाथ में तलवार लेकर अंग्रेजों से लोहा लिया था, अंग्रेजों के छक्के छुड़ाए थे।

आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस है। मैं इन तीन वीरांगनाओं के नाम में ट्रेनें चलाने की मांग करता हूँ। सर, मैं आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर महान क्रांतिकारी रानी लक्ष्मीबाई, महारानी अवन्ती बाई और महारानी झलकारिन बाई के नाम से ट्रेनों का नाम रखने का प्रस्ताव रख रहा हूँ। आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस है, मैं चाहूँगा कि मंत्री महोदय, इनकी घोषणा करेंगी।

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, I think it is a very good suggestion. सर, हमें कोई ऐतराज नहीं है, लेकिन हम किसी नाम से ट्रेन नहीं कर सकते हैं, लेकिन उनका जो अचीवमेंट है, उस अचीवमेंट के नाम पर हम कर सकते हैं। अचीवमेंट के नाम पर हम जरूर कर सकते हैं। आपने जो सुझाव दिया है, चाहे झांसी की रानी लक्ष्मी बाई हो, चाहे हमारे देश के महान नेतागण हैं, विशिष्ट महिला है, उनके नाम पर हम जरूर कर सकते हैं इसको हम जरूर कंसीडर करेंगे।

**श्री गंगा चरण :** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री महोदय को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। अब मैं रेलवे मंत्री महोदय का कुछ ध्यान...।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, you should be happy. You have got an assurance. So, you can conclude now.

**श्री गंगा चरण :** उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री बोलने के लिए खड़ी हुई थीं, इसलिए उनके सम्मान में, मैं बैठ गया था। मैं रेल मंत्री का ध्यान कुछ कमियों की ओर आकर्षित कराना चाहता हूँ, यदि वे नाराज न हों, क्योंकि वे जल्दी गुस्सा हो जाती हैं। हमारे संसदीय लोकतंत्र की यह परम्परा रही है कि विपक्ष जो सुझाव देता है, उसको हमेशा सरकार ग्रहण करती है और जब विपक्ष के सुझाव को सरकार ने नहीं माना है, तब-तब सरकार को शर्मिंदगी भी झेलनी पड़ती है। यदि विपक्ष का सुझाव सीवीसी के मामले में मान लिया होता, तो सरकार को ये दिन नहीं देखने पड़ते। आप बड़ी नेता हैं, राष्ट्रीय नेता हैं, इसलिए मैं चाहूँगा कि आप मेरे सुझावों को गंभीरता से लेंगी। देश की अर्थ-व्यवस्था में रेल का बहुत महत्व है। लेकिन आज हम जब रेलवे को देखते हैं, तो रेलवे स्टेशनों पर गंदगी का अंबार देखने को मिलता है। मेरा निवेदन है कि इस ओर खास ध्यान देने की जरूरत है। इसमें बहुत ज्यादा बजट की जरूरत नहीं है, इसमें थोड़ा रेलवे विभाग के अधिकारियों को सख्ती करने की जरूरत है। रेलवे स्टेशन गंदगी के कारण कचरा घर की तरह बन गए हैं, जहां पर देखो, वहां पर चूहे घूमते हैं, आवारा जानवर घूमते हैं और जगह-जगह कूड़े के ढेर लगे रहते हैं। इस बार आपने काफी प्रयास किए हैं, इसलिए मैं इसकी तारीफ करता हूँ। आपने प्राइवेट कंपनियों को सफाई के ठेके दिए हैं, लेकिन अभी भी रेलवे स्टेशनों पर, ट्रेनों के अंदर पर्याप्त सफाई नहीं है। जो विदेशी सैलानी आते हैं, उन्हें भी सबसे ज्यादा गंदगी देखने को मिलती है। रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्म, टॉयलेट और जो रेलवे लाइनों के बीच की जगह होती है, वह सबसे ज्यादा गंदी होती है। हम इक्कीसवीं सदी में जी रहे हैं, लेकिन आज भी रेलवे स्टेशनों पर कुलियों द्वारा, मनुष्य द्वारा मनुष्य का बोझ ढोया जा रहा है। इसमें परिवर्तन करने की जरूरत है। जिस तरह से एयरपोर्ट पर ट्राली सिस्टम है, उस सिस्टम को अगर रेलवे में भी लागू कर दिया जाए, तो इससे यात्रियों को सुविधा होगी और दूसरे जो यह अमानवीय कार्य हो रहा है, इससे भी निजात मिलेगी।

इसमें शोषण भी होता है। जो विदेशी यात्री आती है या जो विकलांग होते हैं, जो निरीह लोग होते हैं, जो गांव के लोग होते हैं, उनसे कुली लोग मनमाने पैसे वसूल करते हैं।

सर, मैं रेल मंत्री जी का ध्यान स्टार न्यूज ने जो स्टिंग ऑपरेशन किया है, उसकी ओर दिलाना चाहता हूं। आप देखते हैं कि लोग लाइनों में लगे रहते हैं, लेकिन उन्हें रिजर्वेशन नहीं मिलता है। परन्तु सौ रुपये देने पर टिकट न होने पर भी सीट मिल जाती है। आज एक बहुत बड़ा लुटेरों का गिरोह काम कर रहा है, जो सही यात्रियों को परेशान करता है और जो उनको पैसा दे देते हैं, उनको सीट भी उपलब्ध हो जाती है, वे टिकट भी नहीं लेते हैं। इस तरह से रेलवे को राजस्व की हानि होती है तथा जो गलत लोग हैं, उनको प्रोत्साहन मिलता है। इस ओर रेलवे को छापा मारने की जरूरत है। यदि स्टार न्यूज स्टिंग ऑपरेशन करा सकता है, तो आप भी विजिलेंस लगाकर ऐसे टीटीईज को पकड़वा सकती हैं, जो रेलवे को बदनाम कर रहे हैं, जो रेलवे को क्षति पहुंचा रहे हैं। मैं आपसे मांग करता हूं कि इनके खिलाफ कठोर कार्यवाही होनी चाहिए।

महोदय, माननीया रेल मंत्री जी कहती हैं कि यह आम आदमी की रेल है। मैं उनसे यह जानना चाहता हूं कि इस देश में जो आदमी हैं, उनमें से 77 परसेंट आदमी बीस रुपए रोजाना पर अपनी गुजर-बसर करते हैं। हमारी ट्रेनों में कितने अनारक्षित डिब्बे होते हैं? यदि यह आम आदमी की रेल है, तो 50 प्रतिशत डिब्बे अनारक्षित होने चाहिए, ताकि उनमें आम आदमी यात्रा कर सकें और उनको न तो किसी आरक्षण की जरूरत पड़े और न किसी अन्य चीज की। आज वे लोग ट्रेनों में भूसे की तरह भर कर जाते हैं। लोगों को पुलिस वालों को पैसा देना पड़ता है, कुलियों को पैसा देना पड़ता है। इससे ऐसा होता है कि कभी पति अंदर तो बीवी बाहर और कभी बीवी अंदर तो पति बाहर रह जाता है तथा बच्चे भी बाहर रह जाते हैं। हम तो MP हैं, इसलिए हमें AC डिब्बा मिल जाता है, AC फर्स्ट क्लास मिल जाता है, लेकिन आपने कभी देखा है कि जो अनारक्षित डिब्बे होते हैं, उनमें लोग भूसे की तरह भरे रहते हैं। आप आम जनता की नेता हैं और रेल भी आम जनता की है। इसलिए मैं चाहूंगा कि आज आप यह घोषणा करें कि रेल में कम से कम 50 परसेंट डिब्बे अनारक्षित होंगे, ताकि यह आम जनता की रेल बन सके और आम जनता को असुविधाओं का सामना न करना पड़े। मैं आपका ध्यान अंतर्राष्ट्रीय स्तर की ओर भी ले जाना चाहूंगा कि हम दुनिया में सबसे आगे दौड़ रहे हैं। हमारे पड़ोसी मुल्क 550 किलोमीटर की रफ्तार से बुलेट ट्रेन चला रहे हैं और 140 किलोमीटर की रफ्तार से हम चल रहे हैं, तो हम कैसे अर्थव्यवस्था के मामले में दुनिया से आगे निकल सकते हैं? इसी तरह हम बजट में यह प्रावधान रखते हैं कि हम एक हजार किलोमीटर रेलवे लाइन बनाएं और बनाते हैं 180 किलोमीटर रेलवे लाइन। हमारा काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। मैं माननीया रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि ...**(समय की घंटी)**... वे इस काम में धीमी गति से जरा तेज गति पकड़ें, तभी देश तरक्की करेगा और तभी हम दूसरे देशों से अर्थव्यवस्था के मामले में आगे निकल सकेंगे। मैं इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करता हूं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY (West Bengal): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for having given me this opportunity.

Sir, due to time constraint, I am entering into the Budget proposals directly. The Budget proposal boasted of not increasing the freight. It is correct that there is no proposal to increase the freight charges in these Budget proposals. But, in reality, just before the Budget Session, two months back in the month of December, the freight charges of some

essential items and some other items which are very important components for the manufacturing industries have been increased. A circular was issued to this effect. The circular no. is TCR/1078/2010/21 and the circular introduced enhanced freight charges from 27th December, 2010. The freight charges for the two most essential items like sugar and salt and some other manufacturing items like iron ore, steel, coal, coke and cement have been increased. Though it was increased by 4 per cent, but in a very subtle way, it has increased more than this.

Sir, there is a system in the Railways where the commodities are classified for fixing freight charges. Now, these commodities have been upgraded in classification. Sir, I will give you an example. For instance, the classification of sugar has been upgraded from 110 points to 120 points, and, thus, according to the distance, say, between 201-210 kilometres, the freight for sugar has been increased by Rs. 164. Like this, take the coal tariff. Sir, you are well aware that coal is an essential item for generation of power, particularly, for the thermal power stations and a thermal power plant needs 70 per cent coal for power generation. The freight charges for the coal have been increased in a very subtle way. I will give you one example of the Kolaghat Thermal Power Project. It needs 15,000 to 20,000 tons of coal every day. Due to increase in the freight charges, Kolaghat has to pay an additional amount of Rs. 11,062 crores. If this situation continues in coal and power sectors, the entire burden would be shifted to the people and they will have to bear it.

Talking about the financial health of the railways, the railways have gone bankrupt. For the last few months suppliers have not been paid their bills. They are complaining about non-payment of their bills. That fund has been adjusted with the operating ratio. The operating ratio has been shown as 92.1 per cent.

The Budget speech boasts about dividends, but what is the reality? Earlier, the Railways used to pay seven per cent dividend. In the last two years it has been reduced from seven to six per cent and then, from six to five per cent. In this way, the operating ratio has been adjusted in this Budget.

Sir, the hon. Finance Minister has exempted service tax for two consecutive years. That is also a burden on the people because it is going from the State exchequer. The Finance Minister had allocated Rs. 15,000 to the railways last year. Also, it got Rs. 10,000 from the IRFC. Who will pay this loan? Who will bear this burden? From where is it going? It is going from the tax-payers' pockets? The Railway Budget is presented separately; why? There is a convention that the railways pay a good amount of money to the General Budget. It has been the history of the Indian economy that India's Budget got one-third of its financial assistance from the railways. The Budget got one-third of its money out of



dividends from the railways. It was an asset to the national economy. Now it has become a burden on the national economy.

Sir, I now come to the question of employment. I had put a question to the hon. Railway Minister whether any posts for safety and security-related aspects had been created. My main concern was about safety and security. I had put that question, but the answer came in a very subtle way. The MoS, Ministry of Railways, while answering this question had mentioned that when the present Railway Minister took charge of the Ministry of Railways, the number of vacancies in safety-related posts was 89,000 while that in security-related posts was 8114. Now, after that more than 26,000 vacancies have been created. A letter written by the Chief Personal Officer depicts that for the post of driver, vacancies were 23 per cent, motorman, 20.9 per cent, guard, 14.16 per cent, station master, 13.41 per cent, gateman traffic, 20.13 per cent and engineering posts, 10 per cent. Now, we have been hearing from the hon. Minister that examinations would be conducted for employment to these posts. We have been listening to that for two years now, but, in the meantime, by means of a circular some direct recruitment process has started. So, in an unscrupulous way, by-passing the railway recruitment examinations, recruitment have been going on. Because of that, some unhappy incidents have taken place in the past two days in front of the Railway Minister's residence. ...*(Interruptions)*...

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, he is making baseless allegations against me. I strongly oppose it. It is totally fictitious and fabricated. Absolutely fabricated! ...*(Interruptions)*... There is nothing in it. They are playing dirty politics. ...*(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please proceed, Mr. Chakraborty.

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY: Sir, I may be given extra time. ...*(Interruptions)*

SHRIMATI BRINDA KARAT (West Bengal): Sir, his time is being taken. ...*(Interruptions)*

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY : I need extra time, Sir. Then there is an anarchy prevailing in the financial system of Railways. There is no Finance Commission for the last eight months. Nothing is going on in the financial sector. Anarchy is going on. Just before retirement, Mr. Ranghaban, in a meeting of General Managers, said and cautioned that if the trend of spending more and earning less continues, not only the internal generation of funds suffers, but there is a very serious threat of the Ministry defaulting on the dividend payment liability.

Sir, I have already referred about the dividend. There is no Managing Director of the dedicated Freight Corridor. It is a dream project of the Prime Minister. He laid the

foundation stone of it in 2006, but no progress has been made in that project. Sir, now I come to the performance. There was a competition in Sydney among the snails. One snail stood first and created world record. Its speed was 330 milimeter in 24 hours. What we see here in India is a clone of that snail, that is, the Railways of our country. Take the example of Eastern Railways. The Eastern Railways Review Report published in the last December. There was a Standing High Power Committee and Mr. Prakash was the head of that Committee. According to the Report placed by the High Power Committee — many hon. Members of Parliament think that many things are happening in Bengal — four projects out of fifteen may be completed in due time. So far as rail line is concerned, only 13 per cent is completed. There are two projects of 40 km. of gauge conversion, but not a single inch has been completed.

Sir, then I come to the Central Government Report prepared by Statistics and Programme Implementation Infrastructure and Project Monitoring Division relating to projects whose estimated cost is above Rs.150 crore. Out of 128 projects, 7 may be completed in due time and 25 projects are progressing at a slow pace. Out of remaining 96, 68 are without day of commissioning or without original date of commissioning. Sir, so far as pending projects are concerned, I will tell in a brief way. Sixty world class stations were announced and abandoned. Then 584 model stations were announced, only some stations were white-washed, adorned with colours and got some toilets. Then upgradation of 133 stations to multi-functional complex were announced, but work started only in four stations. Then 522 hospitals and nursing homes were announced, but not even a foundation stone is laid there. Then 50 central schools and 10 residential colleges were announced, but nothing has been done. Announcement was made that 18 medical colleges would be set up, but nothing has been done. Sir, 10 bottling plants were announced, but nothing has been done; 5 sports academies were proposed, but nothing has been done. A bunch of coach wagon factory was announced, even no DPR has been finalized. It was announced in the last year that there would be a coach factory at Kalahandi and hon. MPs applauded that, but nothing has been done, not even a foundation stone was laid. So, it is going on like this. I am not going into the details of it because I do not have sufficient time. *(Time-bell rings) ... (Interruptions)...*

SHRIMATI BRINDA KARAT: Sir, he has two more minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Yes, I ring the bell two minutes before to give the signal that only two more minutes are left.

SHRI SITARAM YECHURY (West Bengal): Sir, he is talking about the signals of the Railways.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Yes, I understood. That is why, I am giving a new signal here. Now, please proceed.

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY: Sir, a foundation stone was laid by the hon. Rashtrapati for the Joka-BBD Bag Railway. But, the foundation stone was laid at a particular land which is not under the possession of the Railways. So, Rashtrapati Bhawan started to enquire about this. Then, that foundation stone was replaced. When the Authority of that land investigated that from where they got the order, they said that they got the order from the Metro Railway. A letter was written, "Metro Railway will be shifting their Joka-BBD Bag foundation stone from your premises. So, kindly allow our men and machinery to your premises for this shifting." Sir, this was done by the hon. Rashtrapati who is the Constitutional head of our country.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, please conclude.

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY: Then, Sir, there is the question of ACD. Mr. Rajaram, a retired official of the Railway, said, "The amount of strategic thinking to ensure that ACDs are prevented from being employed is mind-boggling! Honest officials on higher rungs don't have that much time to go into details of a case, but in the process, those with evil designs have a field day pushing files and notes to their advantage. In this case, it has been the pushing of foreign technologies, even if outdated. The same thing happened with Metro Rail as is happening for ACDs." So, that is the state of affairs going on there.

Then, Sir, several times, it is announced that the Railways are maintaining austerity. I put a question before the hon. Railway Minister on the amount of expenditure being incurred on laying the foundation stones. That question was not answered. Then, one of my colleagues got the chance to use the Right to Information Act. From there, a letter came to the hon. Member of Parliament. The letter mentioned that for a particular period of time, not all the time, but for a period of 12 or 14 months, 79 ceremonies have been done only for laying foundation stones and inaugurations. According to the reply, a sum of Rs.5,05,45,057 has been spent for that. (*Time-bell rings*).

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Your time is over. Now, please conclude.

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY: Sir, it is the reply from the Eastern Railways.

उपसभाध्यक्ष (श्री पी.जे. कुरियन): श्यामल जी, आप कन्क्लूड कीजिए।

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY: Sir, this is my last point and last sentence. Sir, UPA spoke a lot about 'Vision 2020'. That means vision for 2020. But, now, people say that it is the 'Vision \*'.

---

\*Expunged as ordered by the Chair.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): That word is expunged, as it is unparliamentary.

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY: Sir, what has been expunged?

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Only the word, which was unparliamentary, has been expunged.

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY: I don't think I used any unparliamentary word.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Don't worry; I will look into the record again. If there is anything unparliamentary, I will remove it. Now, Shri Tariq Anwar.

**श्री तारिक अनवर (महाराष्ट्र):** उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे देश में रेलवे हर आम आदमी के जीवन से जुड़ा हुआ है।...**(व्यवधान)**... अगर यह कहा जाए कि यह राष्ट्र की धड़कन और हमारे राष्ट्रीय गौरव के साथ अनेकता में एकता की पहचान है, तो यह गलत नहीं होगा। हमारी रेलवे देश को कश्मीर से कन्याकुमारी तक एकसूत्र में बाँधने का काम करती है और इसीलिए इसको “जीवन रेखा” कहा जाता है, “लाइफ लाइन” कहा जाता है। रेल मंत्री जी ने ठीक कहा कि इसकी प्रगति राष्ट्र की धमनियों के रूप में दिखती है। हमारे रेल लाइनें छोटे-छोटे गांवों के साथ-साथ भाड़ा, महानगर में रहने वाले लोगों के साथ जुड़ी हुई हैं। मैं इस बात के लिए रेल मंत्री को बधाई दूंगा कि यात्री किराया, तो सीधे तौर पर लोगों के रहन-सहन पर असर करता है या उसके सफर पर उसका असर पड़ता है, उसके साथ-साथ भाड़ा, जो अपरोक्ष रूप से लोगों के जीवन पर असर करता है, इन दोनों से उन्होंने लोगों को बचाने की कोशिश की है। इससे इनकार नहीं किया जा सकता कि रेलवे के संचालन और विस्तार की भी आवश्यकता है, लेकिन मैं इस बात के लिए उनको मुबारकवाद दूंगा कि छोटे वेतन आयोग की सिफारिशों के लागू हो जाने के बाद और इतने बड़े वित्तीय बोझ तथा सामाजिक और राजनीतिक आंदोलन से रेलों को नुकसान होता है, उसके बावजूद माल और यात्री किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। मैं समझता हूँ कि यह रेल मंत्री जी की कार्यशैली और उनके सही ढंग से काम करने का एक प्रतीक है।

रेल बजट 2011-12 बहुत ही संतुलित है और सबसे अच्छी बात यह है कि इसमें “विजन 2020” के अनुसार चलने की बात कही गयी है। रेल मंत्री ने कहा है कि पहली बार रेलवे ने “विजन 2020” तैयार किया है, जिसमें भविष्य के लिए शॉर्टटर्म और लांगटर्म, दोनों किस्म का रोडमैप भी बनाया गया है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जहां एक ओर भारत एक आर्थिक शक्ति के रूप में उभर रहा है, वहीं हमारे इंफ्रास्ट्रक्चर को भी वक्त की मांग के हिसाब से चलना होगा। रेलवे हमारे विकास और इंफ्रास्ट्रक्चर का आधार है, इससे कोई इनकार नहीं कर सकता। मुझे इस बात की खुशी है कि रेल मंत्री जी ने चैंम्बर ऑफ कॉमर्स इंडस्ट्रीज के साथ उद्योग के विकास से जुड़ी जिन आठ नीतियों संबंधी पहलुओं की बात कही है, वह स्वागतयोग्य है। हम जो इंटिग्रेटेड डेवलेपमेंट की बात करते हैं, मैं समझता हूँ कि बिना उद्योग को साथ लिए वह पूरी नहीं हो सकती है।

रेल मंत्री महोदय ने अपने पिछले दो रेल बजटों में रेलों की बढ़ती हुई मांगों को पूरा करने के लिए और बेरोजगार युवकों को रोजगार के अवसर तैयार करने के लिए कई रेल आधारित फैक्ट्रियों की स्थापना की बात कही थी। जैसा उन्होंने बताया है कि उन सभी का कार्य प्रगति पर है और इस बाबत ऐसे

कई और उद्योग लगाने के प्रस्ताव रखे गये हैं। मुझे इस बात की खुशी है कि रेलवे में जो 1 लाख 75 हजार वैकेन्सीज़ हैं, वे उनकी पूर्ति करना चाहती हैं और उस दिशा में उन्होंने कदम उठाया है। उसके साथ-साथ जो हमारे सेवामुक्त जवान हैं, उनके लिए भी उन्होंने 25 हजार लोगों को रोजगार देने की बात कही है। उन्होंने जो कश्मीर और मणिपुर में रेलवे की फैक्ट्रियाँ लगाने की बात कही है, मैं समझता हूँ कि यह बहुत ही जरूरी और आवश्यक है तथा उन इलाकों के नौजवानों को भी देश की मुख्यधारा से जोड़ने के लिए यह एक अच्छा कदम उठाया गया है। हमारे Inclusive Development और ग्रोथ के लिए यह आवश्यक भी है। अब मैं अपने कार्यक्षेत्र कटिहार के बारे में कहना चाहूंगा। कटिहार, पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे का प्रमुख केन्द्र है और बंगाल से जुड़ा हुआ है। वहां लगभग 109 एकड़ जमीन खाली पड़ी हुई है, जिसका कोई उपयोग रेलवे या नॉर्थ-ईस्ट रेलवे नहीं कर पा रही है। मैं माननीय मंत्री महोदया का ध्यान इस ओर ले जाना चाहूंगा कि यह 109 एकड़ जमीन शहर के बिल्कुल बीच में है, जहां नेशनल हाइवे भी है, रेलमार्ग भी है, नदी भी है, सारी चीजें वहां उपलब्ध हैं। यदि वहां इसका सदुपयोग किया जाए, तो इससे वहां के नौजवानों को रोजगार भी मिलेगा। यह बाढ़-पीड़ित क्षेत्र है और यह बंगाल से भी जुड़ा हुआ है। इसलिए यदि इसका सदुपयोग किया जाए, तो इससे बंगाल के लोगों को भी लाभ होगा।

उपसभाध्यक्ष जी, रेल मंत्री महोदया ने अपने भाषण में बताया है कि रेल बजट में 12वीं पंचवर्षीय योजना में सामाजिक दृष्टि से उपेक्षित परियोजनाओं को कार्यान्वित करने के लिए एक निधि के सृजन का प्रस्ताव है, जिसका नाम प्रधान मंत्री रेल विकास योजना रखा गया है। यह एक बहुत ही उपयोगी कदम है, जिसका स्वागत किया जाना चाहिए। देश के अलग-अलग क्षेत्रों में कई परियोजनाएं अधूरी पड़ी हैं, जिनकी घोषणाएं हुई हैं, जिनकी आधारशिला रखी गई है, उनको पूरा किया जाना बहुत जरूरी है। यह रेलवे के हित में भी है और देश के हित में भी है, क्योंकि उनमें काफी पूंजी लगाई जा चुकी है और उनको इस तरह से अधूरा छोड़ना उचित नहीं होगा। रेल मंत्रालय को इस बात की कोशिश करनी चाहिए कि उन अधूरे कार्यों को तुरंत पूरा किया जाए।

उपसभाध्यक्ष जी, safety and security — ये दो बहुत महत्वपूर्ण बिंदु हैं और मैं कहना चाहता हूँ कि इस दिशा में रेल मंत्री महोदया द्वारा जो कदम उठाए गए हैं, वे बहुत ही आवश्यक हैं, क्योंकि रेल में बैठने वाले यात्रियों को इस बात की गारंटी होनी चाहिए कि उनकी जान और माल सुरक्षित हैं। इस दिशा में रेल मंत्रालय की ओर से कारगर कदम उठाने और सख्त कानून लाने की आवश्यकता है, ताकि रेलों में सफर करने वाले लोग अपने आपको सुरक्षित महसूस कर सकें।

उपसभाध्यक्ष जी, Anti-collision Device के बारे में मंत्री महोदया ने कहा है कि पूर्वोत्तर रेलवे में इसको कार्यान्वित किया गया है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि पूरे देश के पैमाने पर इसको कार्यान्वित करना चाहिए, क्योंकि इससे हमारी रेल यात्रा सुरक्षित हो सकती है।

अंत में अपनी बात समाप्त करने से पहले मैं कुछ सुझाव रखना चाहूंगा। मंत्री महोदया ने कहा है कि पिछले 2 वर्षों में जिन 584 स्टेशनों को अपग्रेड करने की घोषणा की गई थी, उनमें से मार्च, 2011 तक 442 स्टेशनों को अपग्रेड करने का कार्य पूरा कर लिया जाएगा, इस बात का आश्वासन उन्होंने दिया है। मैं चाहूंगा कि इस काम को जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। उन्होंने यह भी कहा है कि यदि सांसद लोग दूसरे स्टेशनों को अपग्रेड करने के बारे में सुझाव देंगे, तो वे उसका स्वागत करेंगी।

उपसभाध्यक्ष जी, अब मैं मुंबई की सेंट्रल रेलवे और वैस्टर्न रेलवे के बारे में कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। मुंबई, देश की आर्थिक राजधानी है, इसलिए वहाँ रेल की सुविधाएं आवश्यक हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मुंबई की सेंट्रल रेलवे और वैस्टर्न रेलवे में फास्ट लोकल चलती है, लेकिन सफाई के अभाव के कारण और भीड़ से बचने के लिए लोग बसों का प्रयोग करते हैं। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदया को इस ओर ध्यान देना चाहिए। आप जानते हैं कि भिवंडी में बहुत सी टैक्सटाइल फैक्ट्रियां हैं और वहाँ ज्यादातर यू.पी., बिहार और झारखंड के श्रमिक काम करते हैं। उन्हें उनके घर जाने के लिए ट्रेन पकड़ने के लिए कल्याण या मुंबई सेंट्रल जाना पड़ता है। इसलिए इस ओर ध्यान देने की आवश्यकता है कि उन्हें भिवंडी में ही कुछ सुविधा मिल सके। अगर वे श्रमिक घर जाना चाहें, तो वे ठीक ढंग से घर पहुंच सकें। उसके लिए हमारा सुझाव यह है कि पूर्वी यूपी, बिहार और झारखंड जाने वाले श्रमिकों की सुविधा के लिए भिवंडी से धनबाद तक के लिए एक ट्रेन चलाई जाए।

**उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) :** तारिक जी, कृपया आप समाप्त कीजिए।

**श्री तारिक अनवर :** सर, मैं समाप्त कर रहा हूँ। लोकल ट्रेन द्वारा पुणे को लोनावाला, शोलापुर और औरंगाबाद से जोड़ा जाए बिहार के जोगबनी रेलवे स्टेशन से कोलकाता के बीच एक ट्रेन चलती है, जिसका नंबर 13160 है। यह ट्रेन जोगबनी से दोपहर 02:45 बजे चलती है और रात के 03:00 बजे कोलकाता पहुंचती है। इस संबंध में मेरा यह अनुरोध है कि इसके समय को ठीक ढंग से निर्धारित किया जाए।

आज बंगलुरु तकनीकी विद्या और आई.टी. व्यापार का एक बड़ा केन्द्र है। वहाँ पर बड़ी संख्या में दूसरे प्रदेशों के नौजवान पढ़ते हैं और नौकरी करते हैं। उत्तर बिहार से बंगलुरु जाने की सुविधा अच्छी नहीं है। वहाँ से हफ्ते में एक ही ट्रेन जाती है। मैं आपके माध्यम से माननीया मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि इस ट्रेन की frequency बढ़ाई जाए।

महोदय, मुझे बहुत सारी बातें कहनी हैं, लेकिन समय का अभाव है, इसलिए मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री और रेल विभाग ने जो प्रतिज्ञा की है, उसको वे पूरा करने का काम करें, साथ ही रेल को और अच्छे ढंग से तथा सुचारु रूप से चलाया जाए। लोग सबसे ज्यादा रेल के माध्यम से सफर करते हैं, इसलिए आज इसको सुधारने की आवश्यकता है। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इन्हीं शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देता हूँ और रेल मंत्री जी को भी धन्यवाद देता हूँ।

**THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN):** Shri Baishnab Parida, take five minutes and focus on your points.

**SHRI BAISHNAB PARIDA (Orissa):** Sir, this Railway Budget is most disappointing for Orissa like the Budget of the previous year. It is a big let-down for my State of Orissa. I know that the railways are a symbol of national integration. It connects all parts of the country.

Sir, Orissa gives Rs.7,000 crore every year as revenue to the Railways. But the money which has been allotted to my State is so meager that it can never meet the requirement of the railway development in my State. This year my State Government requested the hon. Railway Minister to provide us Rs.2,085 crore. But, unfortunately, only Rs.1,168 core were given. As a result many of our ongoing projects could not be finished with this money in this year.

Sir, I want to bring to your notice one very important railway line, which was sanctioned by the Railway Ministry in 1993-94, but the work is not yet completed. It is a vital lifeline between western Orissa and coastal Orissa is 289-km. Khurda Road-Bolangir railway line. It was sanctioned in 1994-95. Now, its estimated cost is Rs.1000 crores. But, our hon. Minister has sanctioned only Rs.60 crores. Last year also, Rs.120 crores were sanctioned but only Rs.20 crores were spent. Now, Rs.100 crores has been returned to the Railway Fund. And out of 289 kilometres, only 36 kilometres are completed since 1994 till today. So, you can imagine from this figure how Orissa is neglected. Sir, another important rail line is Haridaspur- Paradip line which is 82 kilometres. It was also sanctioned in 1996-97. Rs.494 crores were sanctioned but only Rs.179 crores were given. So, as a result, many of our on-going projects are not completed in 25 years. So, it is going on. Sir, the Railway Ministry is doing the job in such a way everywhere in Orissa that only a few kilometres are completed and the money sanctioned is only going back to the Railway Fund. So, this is a great injustice to my State.

Sir, another rail line is, Angul-Dhubri-Sukinda Road in Orissa which is passing through an area which is going through a process of industrialisation and social development. Railways should help us in this industrialisation process. But, the Railway Ministry is not cooperating with the State. As a result, Orissa is not achieving its aims. We are neglected by the Central Government and if the Railways take this step-motherly attitude, then, Orissa cannot achieve its desired goals. Sir, Orissa Government requested to make a survey for Jajpur-Keonjhar Road—Jajpur railway line. It's 30 kilometres only from J.K. Road. Sir, you know that historically, Jajpur is a very famous historical pilgrim centre and it is the district headquarter of Jajpur District. Jajpur is called Nabhi Gaya. Next to Gaya, it is treated by Hindus as Nabhi Gaya where people come from all over the country to afford their homage to their ancestors. *(Time-bell rings)*

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Okay. You have one more speaker.

SHRI BAISHNAB PARIDA: Sir, I would request the Minister to include this project in the Budget and have this survey for this Jajpur-Keonjhar road and Jajpur line. Sir, I have no time. Of course, you should give some time. *(Time-bell rings)* We have been demanding for the development of Railway lines in Orissa since decades but when West Bengal...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please take your seat. *...(Interruptions)...* There is one more speaker from your party. *...(Interruptions)...* So, please, Mr. Parida. There is one more speaker from your party. Please take your seat. I called you first. *...(Interruptions)...* Please. Please do not encroach upon the time of your colleague.

SHRI BAISHNAB PARIDA: Sir, West Bengal and Orissa should get equal benefit out of this year's Budget.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Okay. No more.

SHRI BAISHNAB PARIDA: Sir, there is a missing link. Make Tatanagar-Chakulia line operational upto Rupsa. Sir, it will cut down the distance to Tatanagar.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Parida, it is not going on record. ...*(Interruptions)*...

SHRI BAISHNAB PARIDA: \*

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, Mr. Elavarasan. ...*(Interruptions)*... I have called Mr. Elavarasan. You start.

SHRI BAISHNAB PARIDA: \*

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Elavarasan, you please start. ...*(Interruptions)*.... It is not going on record, Mr. Parida. Your party has one more speaker. What can I do? I called you first. I should have called the other Member first. Please take your seat. You got the advantage. Please. Mr. Elavarasan, you speak. Only that will go on record. ...*(Interruptions)*... I request every hon. Member to stick to their party time because we have shortage of time.

SHRI A. ELAVARASAN (Tamil Nadu): Hon'ble Vice-Chairman, Sir, I would like to extend my gratitude for giving me an opportunity to participate in the discussions on the Railway Budget. At the outset, I would like to appreciate the efforts of the hon. Railway Minister to spare the common man from the burden of the fare hike for this year also. Every year, the hon. Minister announces lot of populist projects and schemes, in the Railway Budget, but fulfillment of those projects is highly doubtful. During the last Railway Budget, the hon. Minister had announced new trains and new lines for Tamil Nadu, but except a few, many of these projects have not been realized till date.

The hon. Minister has concentrated only to announce an increase in the frequency of Duronto Express trains. Unfortunately, she has failed to announce any new Garib Rath trains that is meant for the poor.

I welcome the announcement of new Duronto Express train between Madurai-Chennai and Chennai-Tiruvananthapuram in the current Budget. Tiruchirapalli is a centrally-located city of Tamil Nadu. It is surrounded with a lot of industrial hubs and also smaller towns. New trains should be introduced from Tiruchirapalli. Now, most of the trains are only enroute trains, and the people of Tiruchirapalli are getting only few seats in these trains. Only if the trains originate and terminate from Tiruchirapalli, the people of Tiruchirapalli will benefit more.

---

\*Not recorded.



This is a long pending demand that requires urgent attention by the hon. Minister. I can assure you, Sir, that this will earn a good revenue for the Indian Railways.

The hon. Minister had also announced in the early budget that 584 stations would be upgraded into Adarsh Stations. And this year, another 236 stations have been included. But, to my surprise, only 6 stations from Tamil Nadu have been included in this. I fail to understand why Tamil Nadu is being neglected and being denied its reasonable share. I request the hon. Minister to include more stations from Tamil Nadu.

I also recommend that Vridhachalam, Ariyalur, Pudukottai and Srirangam stations should also be included for upgradation as Adarsh Stations.

Every year, we are disappointed to see that our demand for new trains is not at all considered. This year is no exception. We sincerely hope that the hon. Railway Minister would consider the request of the people of Tamil Nadu, but she has disappointed us.

Therefore, I request the hon. Minister to announce some more new trains and new lines in her reply, in response to the discussions of the hon. Members.

Similarly, the line doubling work announced from Chengalpattu to Villupuram should be extended, at least, up to Tiruchirapalli. I shall be grateful if it is extended up to Kanyakumari.

The funds should be allotted without any delay, and the work should be completed within the stipulated time. This would benefit both the passengers and also the Railways.

In para 102 of this year's Railway Budget, the hon. Minister has included some important religious places, like Madurai, Rameshwaram under Rail Tourism.

I would like to draw your kind attention to the fact that Tiruchirapalli is also an important city of Tamil Nadu, with many temples and historical places. I request the hon. Minister to include Trichirapally also under Rail Tourism.

Now, let me share my views on the issue of safety of rail passengers, and also about the conditions of the level crossings in the country, particularly unmanned level crossings. At present there are around 35, 363 level crossings all over India out of which 17,954 are unmanned. Accidents occur mostly in unmanned level crossings. Accidents occur mostly at unmanned level crossings. Sir, it is estimated that 35 per cent of the total train accidents are taking place at the unmanned level crossings.

I would like to say that these unmanned level crossings are illmaintained or unmaintained. The approach to these level crossings is, really, very bad. So, the vehicles that try to cross them get stuck up or take a lot of time to cross.

Sir, at many places, the railway tracks are laid in an elevated condition, and the unmanned level crossing's approach road is also very steep. This delays the vehicles' movement. Thereby, accidents take place.

Moreover, the visibility of approaching trains is also very bad. So, Indian Railways should try to improve the condition of approach roads for unmanned level crossings.

During winter, particularly when there is fog, the trains are running at a very slow speed. Trains from Delhi, reaching Chennai, are delayed by, at least, 12 to 15 hours. This poses hardships to the passengers. Passengers who are ordinarily travelling for more than 32 hours are further held up for another 12 hours. *(Time-bell rings)* This delay also throws a bad light on the ability of the Railway Ministry. The trains are deliberately operated at a slow speed. I request the hon. Minister to look into this matter and ensure that the trains are running at the right time. *(Time-bell rings)* I am concluding, Sir.

Before conclusion, I thank the hon. Minister for including Tiruchirapalli under the proposal of setting up of Shelter Units for track side dwellers on pilot basis. I once again thank the Minister for increasing the service of the Tiruchirapalli-Karur train to six days a week. I also thank the hon. Minister for launching special tourist trains called "Janam Bhoomi Gaurav" connecting Tiruchirapalli. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you, Mr. Elavarasan. Now, Shri Rajniti Prasad.

**श्री राजनीति प्रसाद (बिहार):** धन्यवाद, सर। सबसे पहले तो मैं आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर ममता जी को धन्यवाद देना चाहूंगा और दूसरी बात, आपने आज मुझको बहुत दिनों के बाद बोलने का मौका दिया है, उसके लिए भी आपको धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदय, सबसे पहली बात तो यह है कि रेल मंत्री का पद किसी एक व्यक्ति का नहीं, बल्कि वह पद रेल का होता है तथा वे रेल के मंत्री होते हैं। अगर आपने पहले कुछ कहा है और देश के सामने कुछ प्रॉमिस किया है तो उस बात को अगर आप फिर से नहीं लाएंगे तथा उस पर काम नहीं होगा तो बहुत समस्या हो जाती है। इससे पहले भी रेल मंत्री थे। उन्होंने कई जगह कारखाना खोलने की घोषणाएं की थीं। ये घोषणाएं कोई व्यक्तिगत नहीं थीं, बल्कि ये पार्लियामेंट से भी पास हुई, केबिनेट से भी पास हुई तथा उनके लिए रुपया भी सैंक्शन हुआ था। लेकिन मुझको इस बात का दुख है कि मरोड़ा, मदेहपुरा और मुकामा, इन सब इलाकों में या मुजफ्फरपुर में जो वैगन फैक्टरी है या डेरी-ऑन-सोन में फैक्टरी के लिए जो जमीन हम लोगों ने ली थी, वहां किसानों की जमीन तो हम लोगों ने ले ली, उसका अधिग्रहण भी कर लिया था और अब उसमें खेती भी नहीं होती है, लेकिन ताज्जुब है कि इस जमीन पर कारखाना खोलने के लिए अभी तक कोई परियोजना नहीं बनी है। महोदय, मैं माननीया रेल मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहूंगा कि आप आज रेल मंत्री हैं, कभी नहीं रहेंगी, कभी आप बंगाल में चीफ मिनिस्टर हो जाएंगी, लेकिन आपके किए हुए वायदे जो हैं उनको पूरा करना पड़ेगा। जो मिनिस्ट्री के आफिसर्स वगैरह

हैं उनको भी ध्यान रखना पड़ेगा कि हमारे पहले रेल मंत्री ने जो वायदे किए हैं उन पर कार्रवाई होनी चाहिए और अगर कार्रवाई नहीं होती है तो वह दुर्भाग्य की बात है। मैं एक बात और कहना चाहूंगा और वह यह कि आए दिन हम लोग ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Mr. Rajniti Prasad, you can continue your speech at 1.30 p.m.

The House stands adjourned to meet at 1.30 p.m. I repeat "1.30 p.m.".

The House then adjourned for lunch at one of the clock.

The House reassembled after lunch at thirty-two minutes past one of the clock

MR. DEPUTY CHAIRMAN, in the Chair.

**श्री उपसभापति:** राजनीति प्रसाद जी, आपने कभी कन्क्लूड नहीं किया है?

**श्री राजनीति प्रसाद:** सर, मैंने अभी शुरू ही नहीं किया, तो कन्क्लूड कैसे हो सकता है?

**श्री उपसभापति:** आपने शुरू किया है।

**श्री राजनीति प्रसाद:** सर, मैंने अभी शुरू नहीं किया है। मैं यह कह रहा था....।

**श्री उपसभापति:** राम कृपाल यादव जी का समय तो गया।

**श्री राजनीति प्रसाद:** सर, इनका समय कैसे चला जाएगा? ...(व्यवधान)...

**श्री राम कृपाल यादव (बिहार):** सर, सब लोगों की उपस्थिति भी बहुत अनिवार्य है।

**श्री उपसभापति:** वह तो जाएगा। ...(व्यवधान).... राजनीति प्रसाद जी, आप बोलिए।

**श्री राजनीति प्रसाद:** सभापति महोदय, मैं यह कह रहा था कि जो पूर्व में घोषणाएं हुई हैं, वे रेल मंत्री द्वारा हुई हैं, वे किसी अन्य व्यक्ति ने नहीं की हैं, जो पूर्व में घोषणाएं हुई हैं और उन पर जो कार्यवाही हुई है, वह भी कंसंट्रेट होकर हुई है। ऐसी बात नहीं है कि कोई इधर-उधर बात कह दी और वहां स्टोन लगा दिया, ऐसा नहीं है, बल्कि बाकायदा उसकी कैबिनेट से मंजूरी हुई और पार्लियामेंट से मंजूरी हुई है। महोदय, मैं यह जानना चाहता हूं कि उन पर कार्यवाही क्यों नहीं हुई है? आपने उनके बारे में क्यों नहीं सोचा? आप इनके बारे में भी विचार करिए। मैं आप से यह भी कहना चाहूंगा कि जो मोकामा वैगन फैक्ट्री है और मुजफ्फरपुर फैक्ट्री है, उनको रेलवे ने टेक ओवर किया, लेकिन आप उनको पर्याप्त धन नहीं दे रहे हैं। ऐसी हालत में उनका क्या होगा? ये सब काम मंत्री नहीं करते हैं, बल्कि जो आफिसर्स हैं, वे उनको फोलोअप करते हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से उन आफिसर्स से भी कहना चाहूंगा कि पूर्व में जो घोषणाएं हुई हैं, उन पर कार्यवाही होनी चाहिए। अगर आप उन पर कार्यवाही नहीं करेंगे, कल आप चले जाएंगे, तो फिर उनको कौन करेगा? फिर आपका भी कोई काम नहीं करेगा, इसलिए यह परम्परा ही गलत है। मैं इसलिए यह कहना चाहता हूं कि आपके मंत्रिकाल से पहले जो हुआ है, आप उस पर विचार करिए। उस बारे में केवल घोषणाएं नहीं होनी चाहिए, क्योंकि वह देश, समाज और उस क्षेत्र के हित में तथा आपके रेलवे के हित में भी था। मैं एक दूसरी बात यह भी कहना चाहता हूं कि क्या वजह है कि जो पूर्व रेल मंत्री रहे हैं, उनके समय में देश में यह प्रचार हुआ कि रेलवे जगमगा रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि सभी लोग कहते हैं कि रेल पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। ऐसा इसलिए हो रहा है

कि मंत्री जी का रेल की तरफ ध्यान कम है और एक जगह पर ध्यान ज्यादा है, इसीलिए यह सब झंझट हो रहा है। जो हमारे पूर्व रेल मंत्री लालू प्रसाद जी थे, उन्होंने जो ध्यान दिया ...(समय की घंटी)... सर, अभी तो शुरू हुआ है।

**श्री उपसभापति:** राजनीति प्रसाद जी, आप पहले भी 3 मिनट बोल चुके हैं, आपने कुल 8 मिनट ले लिए हैं। आप तो disciplined आदमी हैं।

**श्री राजनीति प्रसाद:** सर, आपने इतने दिनों के बाद हमें बोलने दिया है, मेरा कंठ भी अब खुला है। इसलिए मुझे एक-दो मिनट और दे दीजिए।

**श्री उपसभापति:** आपकी पार्टी के कुल 5 मिनट हैं आपने पहले ही 8 मिनट ले लिए हैं।

**श्री राजनीति प्रसाद:** सर, मैं दो मिनट में खत्म करता हूँ।

सर, मैं यह जानना चाहता हूँ कि 2004 से लेकर 2009 तक पूरे देश और दुनिया में रेल का प्रचार हो रहा था, तो आज यह स्थिति क्यों आ गई, क्यों आज ऐसा प्रचार नहीं हो रहा है, क्यों लोग कह रहे हैं कि रेल चल रही है, रेल में बढ़ा झंझट हो रहा है? इस पर आप जरूर विचार करिए। पहले रेल क्यों नफे में चल रही थी, यह अभी क्यों घाटे में चल रही है, आप क्यों रो रहे हैं कि पैसा नहीं है? पैसा नहीं है, ऐसी बात नहीं है, sanction करा कर यह सब काम नहीं किया गया है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि आप इस पर जरूर ध्यान दीजिए। जो pending works हैं, जिनके announcements पहले हो चुके हैं, उन पर भी आप लोग ध्यान दीजिए। मरौड़ा का कारखाना, जिसके लिए अभी अधिग्रहण किया गया है, मधेपुरा के लिए जो प्रोजेक्ट है, डेहरी आन सोन में हम लोगों ने जो काम किया है, मुजफ्फरपुर में हम लोगों ने जो take over किया है, आप उनके बारे में विचार करिए। अगर आप विचार करेंगे, तभी कुछ होगा।

मैं एक मिनट में अपनी बात करता हूँ। आप लोगों ने एक इंटरसिटी ट्रेन चलाई है, वह रविवार को बंद हो जाती है। रविवार को छुट्टी होती है, हम लोगों को जाना होता है, इसलिए इसे रविवार को बंद मत करिए। जैसे राजधानी एक्सप्रेस वगैरह चलती है, इसको भी ठीक करिए। इसे रविवार को बंद करने की जरूरत नहीं है।

मेरी अन्तिम बात यह है कि आपने कहा है कि हमारे मिलिट्री के 16 हजार रिटायर्ड लोगों को आप नौकरी देंगे, लेकिन मैं बड़े अदब के साथ कहना चाहता हूँ कि आप मिलिट्री के लोगों को तो काम देंगे, जबकि उन्हें पेंशन भी मिल रही है, उन्हें 15-20 हजार रुपए पेंशन मिलती है, लेकिन जो हमारे नौजवान लोग हैं, जो बेकार हैं, आप उनको क्यों नहीं थोड़ा adjust करने का काम करते हैं, क्योंकि उन लोगों को तो तनखाह मिल रही है, लेकिन हमारे नौजवान लोग सड़क पर धूम रहे हैं। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि आप इस पर भी ध्यान दीजिए।

सर, मैंने थोड़ा सा वक्त ज्यादा ले लिया, इसके लिए मुझे माफ कीजिएगा। आपका धन्यवाद।

**श्री राम कृपाल यादव:** सर, मेरा नाम बचा है।

**श्री उपसभापति:** नहीं, आपने पूरा समय ले लिया है।

**श्री राम कृपाल यादव:** सर, कृपा कीजिए।

**श्री उपसभापति:** आप हमारे ऊपर कृपा कीजिए। श्री जय प्रकाश नारायण सिंह

**श्री राम कृपाल यादव:** सर, दो मिनट दे दीजिए।

**श्री उपसभापति:** वे दो मिनट लेने वाले नहीं हैं।

**श्री जय प्रकाश नारायण सिंह (झारखंड):** उपसभापति महोदय, हमारी भारतीय रेल समूचे विश्व की पाँचवीं रेल है, हमारी रेल सबसे लम्बी है।

**श्री उपसभापति :** आपके पास पाँच मिनट हैं।

**श्री जय प्रकाश नारायण सिंह:** जी सर।

मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूँ, माननीय रेल मंत्री जी यहाँ पर नहीं हैं, हमारे यहाँ 2002 में पाँच नई रेल परियोजनाएँ शुरू करने के लिए सरकार ने 1,997 करोड़ के against 1,191 करोड़ रुपए दिए, लेकिन ये पाँच बड़ी परियोजनाएँ - राँची से बड़काखाना, हजारीबाग से कोडरमा, राँची से लोहरदगा विस्तार टोरी, कोडरमा से तिल्लिया, कोडरमा से गिरिडीह, देवघर से दुमका, दुमका से रामपुरहाट - जस की तस पड़ी हैं। इन लाइनों में कोई progress नहीं हुई, जबकि इन लाइनों को 2007 में ही पूरा करना था। कई बार रेलवे के high authorities की मीटिंग हुई, लेकिन मीटिंग शून्य रही। इस हाउस में हमारी रेल मंत्री नहीं हैं, आप यह बात उन तक पहुँचाएँ। हमारा राज्य खनिज सम्पदा राज्य है। इन लाइनों के नहीं बनने से झारखंड सरकार को रॉयल्टी और शेष की अपार क्षति हुई। क्या उस क्षति की पूर्ति रेल मंत्रालय से होगी? इसलिए इन लाइनों को अतिशीघ्र पूरा किया जाए।

झारखंड सरकार ने रेलवे से 66.6:33.3 के ratio पर agreement किया था, NOC किया था, लेकिन रेलवे 50:50 प्वायंट पर हरेक जगह हरेक स्टेट में शेयर के अनुसार रेल लाइन बिछाती है।

जिसमें हमारे राज्य से आप 66% शेयर लेंगे। 2008 में हमारे ही राज्य में आपने हंसडिहा से गोडा रेलवे लाइन का एग्रीमेंट 50:50 प्रतिशत पर किया, फिर इसमें यह 66% क्यों है? इस शेयर को कम किया जाए। इसके लिए हमारे मुख्य मंत्री ने रेल मंत्री को चिट्ठी भी लिखी है कि इस शेयर को 50:50 प्रतिशत किया जाए।

बारहवीं पंचवर्षीय योजना में रेल मंत्रालय ने हमारे यहां के लिए कुछ रेल लाइनों के निर्माण की मंजूरी की घोषणा की है, ये लाइनें राँची-धाटशिला, मधुबन-गिरिडीह, साहिबगंज-भागलपुर, गुआ-मनोहरपुर, सोनोचक्काई के रास्ते झाझा से गिरिडीह, लोहरदगा-कोरबा, नवादा-गिरिडीह और टेहरी-चतरा, दुमका-शिकारीपाड़ा, कोडरमा से खरहा-हजारीबाग-मंडु, बाँका-करझुसा और धनबाद-गिरिडीह हैं।

हमारे यहां के लिए रेलवे लाइनों के जो पुराने प्रोजेक्ट्स हैं, उनके लिए पैसे का कोई प्रोवीजन नहीं किया गया। मैं यह जानना चाहता हूँ कि आप इन नई घोषित रेलवे लाइनों का निर्माण कैसे करेंगे, जब आपके पास उन पुरानी रेलवे लाइनों के लिए ही पैसा नहीं है?

बिहार को आपने 2 दूरतों ट्रेनें दी हैं, जबकि झारखंड के लिए एक भी ट्रेन नहीं दी गई है। हम मेन लाइन पर रहते हैं। कलकत्ता से ग्रेन कोड होकर दिल्ली के लिए राजधानी एक्सप्रेस एवं दूरतों जैसे दर्जनों सुपरफास्ट ट्रेनें हैं, लेकिन हमारे यहां की मेन लाइन, जो पटना हो करके जाती है, उसे आपने अछूता ही रखा है।

पहले राजधानी एक्सप्रेस दिल्ली से हावड़ा, मेन लाइन हो करके तीन दिन जाती थी, उसे आपने एक दिन कर दिया है। उस ट्रेन को मेन लाइन हो करके पुनः तीन दिन किया जाए। पूर्वा एक्सप्रेस को मेन लाइन हो करके हावड़ा से दिल्ली तक प्रतिदिन चलाया जाए। हम लोगों के यहां से दिल्ली आने के लिए इसके अतिरिक्त कोई दूसरी ट्रेन नहीं है।

हमारे यहां से पहले बाबा वैद्यनाथ धाम से काशी-विश्वनाथ एक्सप्रेस ट्रेन चलती थी, जो दोनों द्वादश ज्योतिर्लिंग धामों को जोड़ती थीं, लेकिन आज वह ट्रेन बंद है। वह ट्रेन तीर्थ यात्रियों के लिए थी। उस ट्रेन को काशी विश्वनाथ से वैद्यनाथ धाम तक जोड़ा जाए।

साहिबगंज में गंगा नदी पर रेल पुल बनाया जाए और बिहार के पूर्वी इलाके को झारखंड से जोड़ा जाए। झारखंड से जो खनिज सम्पदा बिहार के पूर्वी इलाके में जाती है, इससे उनको वह खनिज सम्पदा कम दाम में मिलेगी, साथ ही इससे बिहार की भी उन्नति होगी। झारखंड से खनिज सम्पदा में सिर्फ कोयला ही नहीं, पत्थर पूर्वी बिहार हो जाता है, साथ ही साथ अन्य खनिज सम्पदा भी वहां जा सकेगी, जिससे बिहार एवं झारखंड दोनों उन्नति करेंगे।

झारखंड में देवघर एक प्रमुख तीर्थ स्थान है। ...**(समय की घंटी)**... उस तीर्थस्थान की धार्मिक महत्ता को ध्यान में रखते हुए वहां पर सस्ते होटल के साथ ही मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लेक्स बनाने की आपने रेल बजट में घोषणा की है, इसके लिए मैं रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं। मैं रेल मंत्री से यह भी मांग करता हूं कि आसनसोल और पटना के बीच देवघर-वैद्यनाम धाम ऐसा स्टेशन है, जो रेलवे को सबसे ज्यादा पैसा पे करता है। यात्रियों की सुविधा के लिए आप उस स्टेशन को भी उन्नत करें।

लोहरडगा से टोरी तक रेल लाइन बिछाई जाए। फिलहाल बड़की चाकी तक रेलवे लाइन बिछ चुकी है। इस प्रोजेक्ट को 2011 में पूरा होना था, लेकिन अभी तक यह पूरा नहीं हुआ है। इस रेलवे लाइन के बिछ जाने से रांची से दिल्ली आने में 7 घंटे के समय की बचत होगी। यह झारखंड की एक बहुत प्रमुख रेलवे लाइन है।

हावड़ा से मुम्बई में लाइन होकर जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है, इस कारण हम लोगों को काफी कठिनाई होती है। हावड़ा से मुम्बई जाने के लिए एक ट्रेन अवश्य दी जाए।

महोदय, पिछले साल के मुकाबले रेलवे की आमदनी में काफी कमी आई है। रेलवे की वित्तीय हालत अच्छी नहीं है। हम रेल मंत्री से कहेंगे कि आप अपने रेल बजट की वित्तीय स्थिति को सुधारें, तभी अच्छी तरह से रेल चल सकेंगी। देश की विकास दर 8% से 9% है, जबकि रेलवे की विकास दर 5% से 6% है। यह विकास दर कैसे बढ़े, इस पर भी रेल मंत्री को चिंता करनी चाहिए। ...**(समय की घंटी)**...

**श्री उपसभापति:** आप कंकलूड कीजिए।

**श्री जय प्रकाश नारायण सिंह:** सर, बस हो गया। हम विदिन टाइम ही बात करेंगे।

आपने कहा है कि हम 1000 किलोमीटर नई रेलवे लाइन बिछाएंगे, लेकिन इसके लिए आपके पास कोई वित्तीय प्रोवीजन है ही नहीं, फिर आप लाइन बिछाएंगी कैसे?

तो आप लाइन कैसे बिछाएंगे? हम तो कहना चाहते हैं कि ममता बनर्जी ने इस रेल को पश्चिमी बंगाल की ओर मोड़ा है, कि हम कैसे रॉयटर्स बिल्डिंग में पहुँचें, उसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं। आप हमारे पड़ोसी राज्य हैं, लेकिन दूसरे राज्यों को भी आप उनकी महत्ता की दृष्टि से देखिए। रेल भारती धमनी है, हरेक राज्य में इसका विकास होना चाहिए, मुझे यही कहना है। धन्यवाद।

**सुश्री सुशीला तिरिया (उड़िसा):** उपसभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का जो मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। Sir, it is International Women's Day today and I feel more strengthened, इसलिए मैं इस पर थोड़ा और मजबूती से बोलूँगी, सिर्फ वाइटल प्वायंट्स ही बोलूँगी। मैं निवेदन करना चाहूँगी कि आप जितना समय देंगे, उसके अन्दर ही अपनी बात कहकर बैठने की कोशिश करूँगी।

**श्री उपसभापति:** आपकी पार्टी से ही आपको 7 मिनट्स का समय अलॉट किया गया है।

**सुश्री सुशीला तिरिया:** थैंक यू, सर।

सर, पहले तो मैं यह कहना चाहूंगी कि वास्तव में रेलवे का काम ऐसा है कि यह आर्थिक और सामाजिक विकास में बहुत योगदान रखता है। भारतवर्ष में आज भी ऐसे अनेक क्षेत्र हैं, जहाँ आर्थिक और सामाजिक विकास की दृष्टि से हम यह देखते हैं कि अगर वहाँ रेलवे की कनेक्टिविटी रहेगी तो वहाँ पर निश्चित रूप से आर्थिक और सामाजिक विकास आ जाएगा। पिछले दिनों उड़ीसा में एक डी.एम. या कलक्टर साहब को हमारे माओवादी भाइयों ने अगवा कर लिया था। अगर वहाँ पर रास्ता होता या रेलवे लाइन होती, तो हो सकता है कि वहाँ का विकास देखने के लिए कलक्टर साहब उससे उधर जाते। वहाँ रेलवे नहीं होने की वजह से उनको बाइक पर ही जाना पड़ रहा था, इसी कारण उनको इस घटना का सामना करना पड़ा।

सर, मैं रेल मंत्री ममता दीदी से निवेदन करना चाहूंगी कि उन्होंने अपने आपको छात्र जीवन से, युवा कांग्रेस से लेकर तृणमूल कांग्रेस तक और रेलवे तक पहुँचाया, इसलिए वह तकलीफ जानती हैं। उन्होंने हमेशा गरीबों की बात की है। मैं उनको मुबारकबाद दूँगी, उनको धन्यवाद देना चाहूंगी कि वह हर बजट में गरीबों के लिए, गांव के लोगों के लिए, उनके आर्थिक विकास के लिए और सोशल रेस्पॉन्सिबिलिटी के लिए भी कुछ बातें करती रहीं। इस महिला दिवस पर मैं यह भी जानना चाहूंगी कि महिलाओं के लिए, पास बनाने के लिए सीनियर सिटिजन की जो उम्र है, उसको घटाकर 58 वर्ष कर दिया। हर बजट की तरह उन्होंने इसमें विकास के लिए कुछ अनाउंस किया है, इसके लिए भी मैं उनको मुबारकबाद देना चाहूंगी। मैं यह रिपीट भी नहीं करना चाहूंगी कि हर बजट की तरह इस बजट में भी विकास की तरफ बहुत ध्यान देते हुए उन्होंने इसे बनाया। इसके लिए उनकी पूरी मिनिस्ट्री को, रेलवे बोर्ड को और रेलवे विभाग को मुबारकबाद है।

मैं केवल दो-तीन बातें कहना चाहूंगी। वेस्टर्न उड़ीसा में बहुत-सारा बॉक्साइट है, मिडिल उड़ीसा में कुछ कोल है और ईस्टर्न उड़ीस में बहुत-सा आयरन ओर है। जब उस क्षेत्र में रेलवे का विकास नहीं होगा, तो वह क्षेत्र जो आदिवासी और पिछड़ा क्षेत्र है, उनका आर्थिक और सामाजिक विकास कभी नहीं हो सकता है। मैं यह निवेदन करना चाहूंगी कि इस बजट में उन्होंने 771 करोड़ रुपए माओवाद-प्रभावित क्षेत्रों के लिए, झारखंड, छत्तीसगढ़, उड़ीसा और महाराष्ट्र के कुछ ट्राइबल जिलों के लिए, एलोकेशन किया है। मैं एक सुझाव के तौर पर उनसे यह निवेदन करना चाहूंगी कि इन माओवाद-प्रभावित इलाकों के लिए 771 करोड़ रुपए मेरे हिसाब से सफिशिएंट हैं। अगर यह सफिशिएंट नहीं हो तथा रेलवे बोर्ड और रेलवे मिनिस्ट्री को ज्यादा पता हो तो, यह जो एलोकेशन है, जहाँ पर माओवाद का ज्यादा प्रभाव है, जहाँ पर कम्युनिकेशन बिल्कुल भी नहीं है--जैसे महाराष्ट्र में कुछ क्षेत्र ऐसे हैं, जहाँ पर कम्युनिकेशन फिलहाल है, इसके साथ ही कुछ क्षेत्र छत्तीसगढ़ के भी हैं, लेकिन झारखंड और उड़ीसा में कुछ क्षेत्र ऐसे हैं, जहाँ पर कम्युनिकेशन नहीं होने की वजह से वहाँ रहने वाले ट्राइबल भाई यह महसूस करते हैं कि उन लोगों को डिप्राइव किया जा रहा है और उन लोगों को वंचित किया जा रहा है, तो मैं यह निवेदन करना चाहूंगी कि उसी में से प्रोपोर्शनट, उसका कुछ भाग या कुछ शेयर डिवाइड करके उनको देना चाहिए। इसमें प्रायरीटी में वही जगह होनी चाहिए, जहाँ पर इसकी ज्यादा जरूरत है।

मैं रेल मंत्री ममता दीदी से और साथ-ही-साथ यहाँ बैठे भरतसिंह सोलंकी जी से भी यह निवेदन करना चाहूंगी कि मुझसे पहले हमारे कई सांसद भाइयों ने अपने वक्तव्य में स्लो प्रोसेस में काम चलने की बात कही है। तो स्लो प्रोसेस में काम चलने की जो बात है, उसमें मैं यह कहना चाहूंगी कि जहाँ पर ज्यादा मिनरल्स हैं, जहाँ से रेलवे को ज्यादा बजट आ सकता है, उसको ज्यादा रेवेन्यू आ सकता है, तो क्यों न ऐसी रेलवे लाइन को कैटेगरीज कर के चुना जाए और उस रेलवे लाइन को क्यों न पहले

कम्प्लीट किया जाए, ताकि रेलवे को भी आज जो बजट के लिए फाइनेंस मिनिस्ट्री के ऊपर डिपेंड होना पड़ रहा है, उस तरह डिपेंड होना न पड़े?

सर, मैं यह कहना चाहूंगी कि जो काम स्लो प्रोसेस में है, उसको कुछ समय-समय के तहत संपन्न करना चाहिए। उड़ीसा में बहुत सारे टूरिज्म के क्षेत्र हैं, जो culture की दृष्टि से भी rich हैं। अगर उनकी कनेक्टिविटी हम रेलवे से नहीं रखेंगे, तो वहाँ का टूरिज्म एक इंडस्ट्री की तरह आर्थिक विकास का काम नहीं कर पाएगा। इसके लिए भी मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगी।

रेल मंत्री, ममता जी ने 11 जनवरी को शालीमार से बारीपदा के लिए शालीमार ट्रेन को inaugurate किया है। मैं यह निवेदन करना चाहूंगी कि यह ट्रेन कोलकाता से सुबह चल कर 12.30 बजे बारीपदा पहुँचती है। इसकी टाइमिंग बारीपदा और मयूरभंज के लोगों के लिए सुविधाजनक नहीं है। ईस्टर्न उड़ीसा के लोग ज्यादातर बिजनेस की दृष्टि से कोलकाता जाते हैं, जबकि यह उधर से सुबह चलती है। मैं निवेदन करूँगी कि यह ट्रेन सुबह बारीपदा से कोलकाता के लिए चले तथा कोलकाता से पुनः वापिस आये।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगी कि भारतवर्ष में जो सबसे बड़ी सिंगल लाइन है, वह बालासोर से बारीपदा के बीच है जिसकी लम्बाई 65 किमी से ज्यादा है। मेरे हिसाब से पूरे भारतवर्ष में जो सिंगल लाइन्स हैं, उनमें कहीं भी इतनी बड़ी लाइन नहीं है। उस लाइन पर तीन ट्रेनें चल रही हैं और एक ट्रेन को बालेश्वर में तब तक इंतजार करना पड़ता है, जब तक कि दूसरी ट्रेन बारीपदा न पहुँच जाए। फिर उधर से उसके आने के बाद इसको छोड़ा जाता है। यह एक साधारण-सी चीज़ है। उस रास्ते के बीच में एक लूप लाइन बनाने से दोनों ट्रेनें आराम में अपनी-अपनी मंजिल तक पहुँच सकती हैं।

सर, मैं यह कहना चाहूंगी कि एक ट्रेन जमशेदपुर से बादामपाड़ा तक जाती है, जो सुबह जमशेदपुर से चलती है। उस क्षेत्र के किसान, जो कृषि संबंधी उत्पाद जमशेदपुर में बेचना चाहते हैं, उन्हें इस ट्रेन के जमशेदपुर से सुबह चलकर इधर आने से और इधर से दोपहर में जमशेदपुर के लिए जाने से परेशानी होती है। इसलिए इस ट्रेन को सुबह बादामपाड़ा से जमशेदपुर जाना चाहिए और वहाँ से वापिस आना चाहिए। ...**(समय की घंटी)**... सर, मैं खत्म कर रही हूँ।

सर, मैं यह कहना चाहूंगी कि सर्वे आपने कम्प्लीट किया है और नौ ट्रेनें दी हैं, जो धर्मगढ़ होते हुए आबुरामा से चापुरिया के लिए ट्रेन है, उसके बारे में कभी कहा जाता है कि उसका सर्वे हो गया है और कभी कहते हैं कि यह होने वाला है, तो उस सर्वे को कम्प्लीट करके जल्दी से जल्दी उसको रेलवे कनेक्टिविटी से जोड़ना चाहिए। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी कि बादामपाड़ा को बांदरीपोर से होते हुए क्योंझर में जोड़ा जाए। मैं यह कहना चाहूंगी कि उन क्षेत्रों के लिए जो ट्रेनें अभी-अभी डिक्लेयर हुई हैं, जैसे आपने एक नयी ट्रेन खड़गपुर से आंध्र प्रदेश के लिए डिक्लेयर की है जो कि आंध्र प्रदेश से कोरापुट, रायगढ़, तालचर और बारीपदा होते हुए खड़गपुर जाएगी, लेकिन मुझे यह बात समझ में नहीं आयी, पता नहीं यह अनाउंसमेंट वहाँ की भौगोलिक स्थिति को देख कर की गयी या वहाँ सर्वे करने के लिए की गयी। कभी-कभी मुझे यह लगता है कि यह मुमकिन हो सकता है। इसलिए मैं यह समझती हूँ कि केवल रेलवे बजट में शामिल करने के लिए इसका अनाउंस नहीं करना चाहिए, बल्कि मानचित्र के अनुसार जो eligibility है, उसी के आधार पर सर्वे करके उसको जोड़ना चाहिए। मैं ज्यादा न कह कर आपको पुनः धन्यवाद देना चाहूंगी। इसके साथ ही, मैं यह कहूँगी कि आप जो 50 आदर्श स्टेशन बनाने जा रही हैं, उनमें भुवनेश्वर स्टेशन को भी जोड़ने का कष्ट करें। धन्यवाद।



**श्री किशोर कुमार मोहन्ती (उड़ीसा):** उपसभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है। मैं इतना कहना चाहता हूँ कि भारतवर्ष का जो रेलवे का नक्शा है, जहां पर सबसे कम रेलवे की लाइनें बिछी हैं, मैं उसी राज्य से आता हूँ और वह राज्य है — उड़ीसा। 64 सालों की आज़ादी के बाद भी उड़ीसा के 10 जिलों के लोगों ने आज तक न रेलवे इंजन देखा है और न रेलवे लाइन देखी है, मैं उसी उड़ीसा राज्य से आता हूँ। जब भी उड़ीसा की सरकार, इस केन्द्र सरकार से कोई डिमांड करती है, तो जैसे प्रसाद बांटते हैं, उस तरीके से हमें कुछ दे दिया जाता है और हम पिछले 64 सालों से उसी से संतुष्ट हैं।

उपसभापति जी, आज उड़ीसा में हमारी जो बीजू जनता दल की सरकार है, श्री नवीन पटनायक जी हमारे मुख्य मंत्री हैं, उन्होंने 2,085 करोड़ रुपए के प्रावधान के लिए हमारी रेल मंत्री महोदया से अनुरोध किया था, लेकिन हमें केवल 1,168 करोड़ रुपया दिया गया है। उसमें भी शायद कुछ काम होगा और कुछ पैसा फिर वापस चला जाएगा। हमारे यहां आज भी ऐसे जिले हैं जैसे Deogarh, Phulbani, Navapara, Malkangiri, Nabarangpur आदि 10 जिले हैं, जो नक्सलवाद और माओवाद से प्रभावित हैं। वहां पर आज तक रेलवे लाइन एक सपना होकर रह गई है। हम यहां कहते हैं कि हम नक्सलवाद पर कैसे नियंत्रण करेंगे। असल में यह दोनों की जिम्मेदारी है - यह राज्य सरकार और केन्द्र सरकार, दोनों की जिम्मेदारी है, लेकिन जब केन्द्र सरकार की बारी आती है, तो हम लोग मुंह छिपाने का काम करते हैं। इसलिए मैं कहूंगा कि हमारा जो कोरापुट-बोलानगीर-कालाहांडी जिला है, यह सबसे ज्यादा नक्सलवाद से प्रभावित है। यहां के लिए उड़ीसा की सरकार ने कुछ प्रपोजल्स दिए थे जैसे Jeypore-Malkangiri, Raigarh-Umerkote-Nabarangpur, Rayagada-Gopalpur, Gunupur-Bisam Katak, यदि ये लाइनें बिछ जातीं, तो शायद वहां नक्सलवादियों का आधिपत्य कम हो सकता था, लेकिन हमने आज तक इसके लिए कोई कोशिश नहीं की है, न इसके लिए किसी तरह की फंडिंग कभी की गई है। इसलिए मैं मंत्री महोदया से अनुरोध करूंगा कि यह जो नक्सलवाद से प्रभावित एरिया है, माओवाद से प्रभावित एरिया है, वे वहां के लिए पैसा देने का काम करें। हमारी सरकार ने Bolangir-Khurda के लिए जो 350 करोड़ रुपए मांगे थे, उसमें से केवल 60 करोड़ रुपए दिए गए हैं। यहां पर first phase में 36 किलोमीटर का काम हुआ है और second phase के लिए ज्यादा पैसा देना चाहिए था, लेकिन वह नहीं दिया गया है। यहां पर 17 सालों में मात्र 36 किलोमीटर का काम हुआ है। इस रास्ते पर और कितना समय लगेगा? यह हम लोगों के लिए बहुत बड़ी समस्या है। हम चाहेंगे कि यह प्रोजेक्ट जल्दी से जल्दी पूरा हो, ताकि वहां के आदिवासी क्षेत्रों के लोगों को इससे कुछ फायदा मिल सके।

हमारी सरकार ने कुछ नेरोगेज से ब्रॉडगेज करने की गुज़ारिश की है — Navapada to Gunupur, जो 90 किलोमीटर की सिंगल गेज लाइन है, उसको ब्रॉड गेज करने की गुज़ारिश की गई है। इसी तरह Rupsa Bangripasi लाइन को भी ब्रॉडगेज करने की गुज़ारिश की गई है। इस तरह उड़ीसा की सरकार ने बहुत से सुझाव दिए हैं, जिसने उड़ीसा का कुछ डेवलपमेंट हो सकता है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि लांजीगढ़ के बीच 1993-94 से आज तक केवल 10 करोड़ रुपया दिया गया है। इस काम को भी जल्दी पूरा किया जाना चाहिए। मैं एक बात और कहूंगा कि झारसुगुड़ा से अम्बिकापुर वाया सुंदरगढ़-तपकरा-गुमला-अम्बिकापुर का जो नक्सलवाद से प्रभावित एरिया है, जिसमें छत्तीसगढ़ का कुछ एरिया और झारखंड का कुछ एरिया शामिल है, इन सभी एरियाज में रेलवे लाइन बिछाई जानी चाहिए, ताकि इन गांवों के आदमी कुछ फायदा पा सकें, तभी जाकर वहां नक्सलवाद की समस्या हल हो सकती है।

2.00 P.M.

अंत में मैं एक चीज और कहूंगा कि हमारे Jharsuswa, Rourkela और Jamgaon तीन डिवीजनों के बीच में आता है और इस एरिया को ईस्ट-कोस्ट में मिलाया जाए, तभी फायदा होगा। इन सारे मिनरल एरियाज को exploit करने के लिए यदि आज बिमलागढ़ की रेलवे लाइन बनाई जाए, तो और अच्छा होगा। तब हम उन एरियाज से माइनिंग कर पाएंगे और इससे रेलवे को आमदनी होगी और उड़ीसा सरकार को भी फायदा होगा। जब भी उड़ीसा के लिए रेलवे लाइनें दी जाएं, तो मैं चाहूंगा कि हमारे राज्य को ज्यादा पैसा दिया जाए। मैं एक चीज और कहूंगा कि रेल मंत्री महोदया ने कहा था कि जहां पर रेलों को नहीं रोका जाएगा, वहां के लिए वे ज्यादा पैसा देंगी। मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे मुख्यमंत्री - श्री नवीन पटनायक जी और हमारे नेता - श्री प्यारीमोहन महापात्र जी की सख्त इंस्ट्रक्शंस हैं कि उड़ीसा में कहीं भी रास्ता रोको आंदोलन नहीं होगा। आपने मुझे इस रेल बजट पर बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

-----  
[MR. CHAIRMAN in the Chair]

MEMBER SWRON

Shrimati Hema Malini (Karantaka)

-----  
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

पंजाब के भटिण्डा तथा होशियारपुर में कैंसर के मामलों में वृद्धि

\*161. सुश्री अनुसुइया उइके: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पंजाब के भटिण्डा तथा होशियारपुर में कैंसर से ग्रस्त रोगियों की संख्या अन्य स्थानों की तुलना में बहुत अधिक है;

(ख) विगत पांच वर्षों के दौरान भटिण्डा तथा होशियारपुर में कैंसर से ग्रस्त रोगियों की वर्षवार संख्या कितनी सूचित की गयी थी;

(ग) इस क्षेत्र में कैंसर से ग्रस्त रोगियों की संख्या सामान्य से अधिक होने के क्या कारण हैं; और

(घ) इस क्षेत्र में कैंसर से ग्रस्त रोगियों की बढ़ती हुई संख्या पर रोक लगाने के लिए केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य-सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गयी है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद): (क) से (घ) विवरण सदन के पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

वर्ष 2001-09 के दौरान उत्पन्न हुए कैंसर मामलों पर 2009 में पंजाब सरकार द्वारा कराए गए प्रारंभिक सर्वेक्षण से एकत्र की गई सूचना के अनुसार पंजाब में औसत व्याप्तता दर प्रति लाख जनसंख्या पर 30.54 थी जबकि भटिण्डा में प्रति लाख जनसंख्या पर 75 और होशियारपुर में प्रति लाख जनसंख्या पर 46.47 की व्याप्तता प्रदर्शित हुई। भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद (आई सी एम आर) के दल ने सितम्बर, 2010 में पंजाब का दौरा किया तो मालवा क्षेत्र में पंजाब के अन्य क्षेत्रों के मुकाबले कैंसर की उच्चतर संख्या पाई, इस भिन्नता के कारण स्पष्ट नहीं दिये गये हैं।