श्री महेन्द्र मोहन (उत्तर प्रदेश): उपसभापति महोदय, प्रथम तो मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने सही कहा है कि *हम आह भी भरते हैं, तो हो जाते हैं बदनाम,* रेल में कोई जरा सी भी बात होती है, तो उन्हें बदनाम कर दिया जाता है और *वे कत्ल भी करते हैं, तो चर्चा नहीं होती,* बहुत सी मिनिस्ट्रीज़ हैं जहां पर इतने घपले हो रहे हैं, चाहे स्पोर्ट्स हो, चाहे कम्युनिकेशन हो, चाहे डिफेंस हो, चाहे फूड हो या कॉमनवैल्थ गेम्स, सीवीसी, स्पेक्ट्रम स्केम, आदर्श सोसायटी जैसे घपले होते हैं, उनकी चर्चा भी नहीं होती और वे आह भी भरती हैं, तो हो जाती हे, बदनाम। उन्होंने बहुत अच्छा कार्य किया है, लेकिन मैं कुछ कमियों की ओर भी उनका ध्यान इंगित करना चाहूंगा। इस वर्ष देखा जाए, तो जो हमारी ट्रेनें चल रही हैं, वे बहुत लेट होने लगी हैं। इसमें सुधार की आवश्यकता है। सफाई, खानपान की ओर ध्यान देने की आवश्यकता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस ओर विशेष ध्यान दिया जाए। इसके अलावा जितनी भी योजनाएं गत वर्ष के बजट में घोषित की थीं, उनमें से बहुत सी योजनाएं ऐसी हैं, जिन पर अभी कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। विशेष रूप से हाई स्पीड अथॉरिटी की स्थापना की जानी थी, जो अभी तक नहीं की गई है। मेरा अनुरोध है कि उसे किया जाए जिससे कि हाई स्पीड ट्रेन्स के लिए कार्यक्रम आगे बढ़ाए जाएं।

इसके अलावा मैं उनसे कहना चाहूंगा कि जितने भी हमारे बजटरी सपोर्ट्स हैं, जो उन्होंने कहें कि योजनाओं को लागू करने के लिए चाहिए, उसके लिए आवश्यक धन की व्यवस्था अवश्यक कराएं। अगर वह व्यवस्था नहीं होगी, तो इस वर्ष भी जो योजनाएं उन्होंने घोषित की हैं संभवतः उन पर काम नहीं हो सकेगा। वर्ष 2011-12 में रेलवे सेफ्टी फंड के लिए पैसा नहीं रखा गया है। क्या हमारी हालत इतनी खराब है कि हम सेफ्टी की तरफ बिल्कुल ध्यान न दें। मेरा अनुरोध है कि रेलवे की सेफ्टी की ओर विशेष रूप से ध्यान देना चाहिए। इसी प्रकार से डेवलेपमेंट फंड जो वर्ष 2011-12 में 7600 करोड़ का था और पिछले साल उसे 2800 करोड़ का रखा गया था, इस बार उसे 2400 करोड़ का कर दिया गया है। मेरा अनुरोध है कि इस ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। रेल मंत्री जी ने और 250 आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने की बात कही है। उन्हें बनाने के पूर्व मैं उनका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि जिन्हें रेलवे के द्वारा पहले घोषित किया जा चुका है कि उन्हें अंतर्राष्ट्रीय स्तर का रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा, उस कोर वे ध्यान दें। मैं विशेष रूप से उनका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कानपुर रेलवे स्टेशन की ओर। जिसे अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने की घोषणा की गई थी, लेकिन अभी तक वहां पर कोई भी कार्य ऐसा नहीं हो रहा है, जिससे कि एक अच्छे स्टेशन के रूप में वह बने और अंतर्राष्ट्रीय स्तर की तो बात ही बहुत दूर है। इसी प्रकार से कानपुर के अंदर बहुत भी जगह पर ओवरब्रिज निर्माण कार्य प्रारंभ किया गया है, लेकिन वहां धन की कमी है और जिसके कारण कार्य आगे नहीं बढ़ पा रहे हैं। मेरा उनसे अनुरोध है कि जो श्याम नगर, कटहरी बाग आदि में निर्माणाधीन ब्रिज हैं और जो बन रहे हैं, उनके कार्य को शीघ्र से शीघ्र पूरा कराने का कष्ट करें। इसके अलावा कानपुर नगर में एक बहुत बड़ी कठिनाई है, जिसे मैं रेलव मंत्री जी से कहूंगा कि उस ओर ध्यान दें और उसको दूर कराने का कष्ट करें। कानपुर से एक रेल लाइन फर्रुखाबाद जाती है, इसमें कानपुर और मंधना स्टेशन के बीच में, मैं विशेषरूप से इस ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहूंगा कि 19 रेलवे क्रॉसिंग पड़ते हैं। कानपुर का इतना विस्तार हो चुका है कि वह मंधना तक पहुंचा चुका है। अगर यहां पर मंधना को ही जंक्शन स्टेशन के रूप में डेवलेप कर दिया जाए, तो कानपुर से मंधना तक जो 19 रेलवे क्रॉसिंग हैं, वे समाप्त हो जायेंगे, जो रेलवे लाइन से जगह खाली होगी, उसके नीचे मेट्रो बनाई जा सकती है और जी.टी. रोड़ पर जो बहुत ट्रैफिक रहता है, वह बहुत पतली हो जाती है, उसकी भी चौड़ाई बढ़ाई जा सकती है। उससे कानपुर नगर के लिए बहुत अच्छी योजना बनेगी। मेरा माननीय मंत्री जी से विशेषरूप से अनुरोध है कि वह इस ओर ध्यान दें कि यह जो कानपुर की फर्रुखाबाद वाली लाइन है, इसे मंदना पर समाप्त कर दिया जाए, जिससे कि यह आगे बढ़े।

इसके साथ ही साथ मैं इस बात की ओर भी ध्यान दिलाना चाहूंगा कि जो कानपुर से झांसी के बीच रेल लाइन के इलैक्ट्रिफिकेशन की बात कही गई थी, उसका कार्य भी अभी नहीं हो रहा है। हावड़ा और दिल्ली के बीच में बहुत सी ट्रेनें चलती हैं, जो बहुत विलम्ब से चल रही हैं। कई बार यह चर्चा हुई कि यहां पर एक तीसरी लाइन भी डाली जाए। इस ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए, ताकि कानपुर और हावड़ा के बीच में तीसरी लाइन डालकर, उसे सही किया जा सके। इसके अलावा मैं एक और चीज कहना चाहूंगा हमारी कानपुर IIT द्वारा रेलवे के बहुत से कार्य किए जाने थे। IIT कानपुर को 2005 में 14,000 ट्रेनों के संचालन, 63,000 किलोमीटर ट्रैक की सुदृढ़ता, 140 लाख यात्रियों की सुविधापूर्ण यात्रा के साथ प्रतिदिन एक लाख टन सुरक्षित माल ढुलाई सेवाओं को और बेहतर बनाने का काम सौंपा गया था। इसके लिए 30 करोड़ रुपए से अनुसंधान RDSO की साझेदारी मिशन के अंतर्गत किया गया...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप समाप्त कीजिए।

श्री महेन्द्र मोहन: महोदय, मैं बस समाप्त ही कर रहा हूं। मैं केवल एक मिनट ही लूंगा। बारह मुख्य शौध परियोजनाएं दी गई थी। IIT ने दस योजनाएं पूरी कीं, लेकिन फिर भी IIT इतना अच्छा कार्य कर रही थी, IIT कानपुर से कुछ योजनाओं को हटाकर मुम्बई और चेन्नई को दे दी गईं जबकि वहां पर अच्छा कार्य हो रहा था। IIT कानपुर के द्वारा बहुत ही अच्छे रूप में सुरक्षा आदि के कार्य किए जा रहे थे।

महोदय, मैं अंत में केवल इतना ही कहना चाहूंगा कि लखनऊ से पुणे एक ट्रेन चलती है, जो वाया कानुपर हफ्ते में केवल एक दिन चलाई जाती है, जबकि उस पर काफी ट्रैफिक होता है। अतः उसको तीन दिन चलाने की व्यवस्था की जाए। ...(**समय की घंटी**)... मेरा माननीय रेल मंत्री जी से विशेष अनुरोध है कि वे इस बात का ध्यान रखें कि किस प्रकार हमारी कानपुर से मधना वाली लाइन ठीक हो। आज महिला दिवस है। महोदय, मैं आपके माध्यम से यह इस माननीय सदन और पूरे देश से यह कहना चाहूंगा कि *यत् नारियस्तु पूज्यन्ते, रमन्ते तत्र देवता।* आज महिला दिवस है, तो नारियों की तो पूजा होनी चाहिए। इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगा कि *नारी से नर उपजें, ध्रुव प्रह्लाद समान, नारी निन्दा मत करो* ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: खत्म कीजिए।

श्री महेन्द्र मोहन: आप तो नारी हैं, कुछ करिए इस देश के लिए और इस देश को आगे बढ़ाइए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

डा. प्रभा ठाकुर (राजस्थान): सर, आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस है। सर, नारी की पूजा ही पर्याप्त नहीं है, बल्कि महिलाओं को आरक्षण दिया जाए और आरक्षण बिल पारित हो।...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप देर से आई हैं। आज सुबह इस पर बात हो गई है। Now, Shri Khekiho Zhimomi.

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI (Nagaland): Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget presented by the hon. Minister of Railways on 25th February, 2011. The key points of the Budget, presented by the hon. Minister, are highly commendable, as it is a pro-people Budget; more so, the neglected regions of the North-East, for more than half a century, and the deprived people of the region, have been taken care of with a continued and a louder slogan of not only economic viability, being the index of development, but also an acute sense of social responsibility and desirability being

accorded highest priority, and, amongst others, a commitment to the millions of non-rich people of this country. Taking such a positive and a bold step is warmly welcome and highly appreciable. Madam, I, along with the people of Nagaland, join hands with Shri Neiphiu Rio, the Chief Minister of Nagaland, who have lauded and appreciated your good gesture and concern for the people of the North-East, particularly, Nagaland.

Sir, my State is placed under a special category. There are two specialties that we avail, the credit and a special law. We have a special law. First, it is the special law where the Armed Forces (Special Powers) Act has been in existence in the State of Nagaland even before the birth of the State. But the special privileges on all fronts have been withdrawn one after another. So, even when this is the attitude towards us, we are very privileged; and, under such circumstances, when our problems are acknowledged and appreciated by any Minister, it is our privilege to reciprocate with gratitude. This is the first time in the history of the great Indian railways family that Nagaland has found a place.

Sir, our demand is very limited. We are a very grateful people; we are really grateful that this time, in the Railway Budget, a new line survey in the Dimapur district has been included. It is only 250 kilometers. I pray to the hon. Minister that this should be included in the first list of surveys.

The second thing which is worth mentioning is a special express train providing daily service from Guwahati to Dimapur.

Thirdly, I would also like to remind the commitment and the assurance given by the former Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav about a railhead to all the State Capitals, including Nagaland. Sir, we have been waiting for the fulfillment of this commitment very eagerly. This time, a more aggressive step may please be taken so that it materializes.

Sir, the other point that I would like to highlight is about the allocation of the quota of seats for Dimapur Railway Station in Rajdhani Express which runs between New Delhi and Dibrugarh *via* Dimapur. Sir, the Dimapur station serves not only the Nagaland State but Manipur as well and it is catering to a large population. However, the present quota for Dimapur station is insufficient for meeting the growing demands of the people of the two States, namely, Nagaland and Manipur. I, therefore, request the hon. Minister to increase the quota of seats for Dimapur Railway Station. Similarly, the Rajdhani Express halts only for five minutes at the Dimapur Railway Station. The halt may please be extended up to twenty minutes.

With these words, I conclude my remarks and hope that the hon. Minister of Railways would consider our requests seriously. I support the Railway Budget. I also thank the Chair for having given me this opportunity to present the demands of the people of Nagaland.

श्रीमती बिमला कश्यप सूद (हिमाचल प्रदेश): उपसभापति महोदय, धन्यवाद। भारतीय रेल के पास 150 वर्षों का गौरवशाली इतिहास और समृद्ध विरासत है। भारत में रेलवे के प्रादुर्भाव ने देश के सामाजिक, आर्थिक और सांस्कृतिक ढांचे को प्रभावित किया है। भारतीय रेल इस राष्ट्र की जीवन रेखा रही है और रहेगी।

महोदय, नवम्बर, 2003 में कालका-शिमला रेल मार्ग के 100 वर्ष पूरे होने के उपलक्ष्य में तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने शिमला में एक भव्य समारोह किया था और उसमें उक्त रेल लाइन को हैरिटेज का दर्जा दिया गया था। वैसे 1999 में यूनेस्को द्वारा भी भारतीय रेलवे के चार मार्गों को हैरिटेज का दर्जा दिया था। 2008 में कालका-शिमला रेलवे को विश्व धरोहर स्थल के रूप में घोषित किया। कालका से शिमला रेल मार्ग में 103 सुरंगें हैं, आज तक जिनकी मरम्मत का कार्य भी नहीं हुआ। आजादी के बाद से ही रेल बजट में उपेक्षित हिमाचल प्रदेश को इस बार भी कुछ नहीं मिला। प्रदेश के लिए नई परियोजना देना तो दूर, पुरानी योजनाओं को भी रेल मंत्री भूल गईं। पिछले बजट में सर्वेक्षण के लिए गिनाई गई प्रदेश की करीब आधा दर्जन लाइनों पर भी रेल मंत्री खामोश रहीं। औद्योगिक क्षेत्र बद्दी तक रेल लाइन की मांग को भी अनसुना कर दिया गया। ममता दीदी ने बजट में 25 रेल लाइनें बिछाने की घोषणा की, लेकिन हिमाचल को दग़ा दे गईं।

हिमाचल में कालका-शिमला और पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेल लाइन अंग्रेज़ों के जमाने की है। प्रधान मंत्री ने करीब छः साल पहले भानुपल्ली-विलासपुर, चंडीगढ़-बद्दी और नंगल-तलवाड़ा रेलवे लाइनों को राष्ट्रीय प्रोजेक्ट बनाने की बात की थी, लेकिन आज तक प्रदेश के ये प्रोजेक्ट जमीन पर नहीं उतर पाए। प्रदेश की एक मात्र निर्माणाधीन नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन वर्षों बाद भी अब तक केवल अम्ब-अंदौरा तक ही पूरी हो पाई है। पिछले बजट में इसके लिए 50 करोड़ रुपये का प्रावधान था, जिसे घटा कर 20 करोड़ रुपये कर दिया गया। यह रेल लाइन सामरिक दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण है और सैन्य दृष्टि से जालंधर-पठानकोट रेल मार्ग का सशक्त विक्लप है, परन्तु रेल मंत्रालय इसके लिए गंभीर नहीं है। इसके निर्माण की यदि यही रफ्तार रही, तो इसके तलवाड़ा तक पहुंचने में अभी आधी सदी और लग जाएगी।

प्रदेश की दूसरी महत्वपूर्ण परियोजना भानुपल्ली-विलासपुर रेल लाइन है, जो अभी पूर्णतया हवा में लटकी है। पिछले बजट में इस परियोजना में 41 करोड़ रुपये निर्धारित किए गए थे, जिस घटा कर 9.5 करोड़ कर दिया गया। चीन की बढ़ती सामरिक गतिविधियों के दृष्टिगत विलासपुर-मनाली-लेह रेल परियोजना राष्ट्रीय सुरक्षा के लिए बेहद जरूरी है। अभी तक यहां रेल विस्तार की बातें हवा में ही हैं, जबकि चीन ने तिब्बत तक रेल लाइन बिछा दी है। हिमाचल प्रदेश के जिला लाहौल-स्पीति और किनौर का भाग चीन से लगता है।

लेह-लद्दाख का क्षेत्र जम्मू-कश्मीर राज्य में भी उपेक्षित है। यह लाइन मनाली से लेह को जोड़ती है। सीमा के साथ लगते अन्य राज्यों की तरफ भी रेल मंत्री का ध्यान नहीं जाता। मणिपुर, मिज़ोरम, नागालैंड, त्रिपुरा, अरुणाचल प्रदेश सभी का यही हाल है। आजादी के 63 वर्षों में केवल मात्र 33 किलो मीटर रेल लाइन हिमाचल को मिली है।

पहाड़ी राज्यों में आने-जाने का साधन केवल मात्र सड़क मार्ग ही है। रेल सुविधा मिलेगी नहीं, हवाई यात्रा की भी कोई सुविधा नहीं है। मौसम की वजह से भी वहां हवाई यात्रा कठिन है। हिमाचल की तुलना स्विटज़रलैंड से की जाती है। टूरिज्म को बढ़ावा देने के लिए एवं टूरिस्ट्स को सुविधा देने के लिए केन्द्र सरकार ध्यान नहीं दे रही है। हैरानी की बात है कि देश की सुरक्षा आए दिन संवेदनशील होती जा रही है। चीनी ड्रैगन तिब्बत को निगल चुका है। ड्रैगन के पंजे आए दिन लेह-लद्दाख को नोचने का प्रयास करते देखे जा सकते हैं ...(**समय की घंटी**)... सर, बस एक मिनट और। हर वर्ष हजारों ट्रक सैन्य रसद लेकर विलासपुर, मंडी, मनाली, रोहतांग होते हुए लेह पहुंचते हैं। सैंकड़ों ट्रक रास्ते में महीनों खड़े रहते हैं। इसी बात को लेकर पूर्व प्रधानमंत्री आदरणीय अटल बिहारी वाजपेई जी ने रोहतांग टनल बनाने की बात की थी व शिलान्यास करके बजट का प्रावधान भी किया था।

मैं अपने देश की रक्षा की तरफ आदरणीय रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहती हूं। एक बात मैं और कहना चाहती हूं कि हमारी रेल मंत्री एक डायनेमिक सूझ-बूझ वाली लीडर हैं। आपने वरिष्ठ नागरिकों का ध्यान रखा, इसके लिए मैं आपको बधाई देती हूं। आपके बजट में आपने एक बात और कही है कि जिन राज्यों में "रेल रोको अभियान" नहीं होगा, उन्हें तोहफे में दो ट्रेन्स और दो नये प्रोजेक्ट मिलेंगे। हिमाचल में "रेल रोको अभियान" नहीं हुआ है, इसलिए अपने वायदे के मुताबिक आप दो ट्रेन्स और दो नये प्रोजेक्ट्स हिमाचल को देने की कृपा करें।

हिमाचल एक पहाड़ी क्षेत्र है, इसलिए वहाँ मोनो रेल की सुविधा उपलब्ध कराई जाए। स्विट्जरलैंड में बर्फ से ढके माउंट टिटलिस तक मोनो रेल जाती है। यदि हिमाचल में भी इसी तर्ज पर मोनो रेल चलाई जाती है ...(**समय की घंटी**)... तो ऊँचे किनारों और ऊंची पहाड़ियों पर भी इस चीज़ से टूरिज्म को बढ़ावा मिलेगा। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Ishwar Singh. Not present. Shri Mohammad Ali Khan.

श्री मोहम्मद अली खान (आंध्र प्रदेश): सर, मैं योमें इंटरनेशनल ख़वातीन के मौके पर वजीरे रेलवे को मुबारकबाद देना चाहता हूँ और यह उम्मीद करता हूँ कि आज मैं रेलवे बजट में आंध्र प्रदेश के लिए या भारत के लिए जो मुतालबा करूँगा, मुझे उम्मीद है कि वजीरे मौसूफा इसको पाया तकमील तक पहुँचाने की कोशिश करेंगी।

सर, मैं आपके द्वारा इनसे यह कहना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान के अन्दर जो ज़ईफ लोग हैं, उनको रेलवे स्टेशन पर सीढ़ियाँ चढ़ कर उस पार जाने में मुश्किलात का सामना करना पड़ता है। मैं वजीरे मौसूफा से दर्ख्वास्त करूँगा कि उनकी सहूलियत के लिए रेलवे स्टेशन का जो प्लेटफॉर्म है, वहाँ इसके लिए एस्केलेटर का इंतजाम करें।

सर, दूसरी बात यह मैं कहना चाहता हूँ कि आंध्र प्रदेश के अन्दर हैदराबाद से मुम्बई, चैन्नई और निजामुद्दीन को तथा निजामुद्दीन से विशाखापट्टनम को ट्रेनें चलती हैं, लेकिन ऐसी दूर मसाफ़त के अन्दर कोई राजधानी एक्सप्रेस नहीं है। इन स्टेशंस के लिए राजधानी एक्सप्रेस का इंतजाम किया जाए। मैं आपके द्वारा मंत्री जी से यह भी दर्ख्वास्त करूँगा कि सिकंदराबाद से जो राजधानी एक्सप्रेस दिल्ली के लिए वीकली चलती है, पब्लिक डिमांड को सामने रख कर उसको रोजाना चलाने की व्यवस्था करें, क्योंकि जो राजधानी एक्सप्रेस बंगलुरु से निकलती है और वाया सिकन्दराबाद नई दिल्ली आती है, उसमें दो या तीन कोचेज़ होते हैं, जिससे सिकंदराबाद और आंध्र प्रदेश की अवाम को दिल्ली आने में काफी मुश्किलात का सामना करना पड़ता है।

मैं आपका ध्यान अब एक खास बात की तरफ दिलाऊँगा। जो चीजें ट्रेन के अन्दर, खुसूसन राजधानी और एक्सप्रेस ट्रेन्स के अन्दर लोगों के लिए खाने का या फूड का जो इंतजाम होता है, बाज़ ट्रेन्स के अन्दर वह इंतजाम इतना खराब है कि उस फूड को लोग खाने से भी कतराते हैं। मेरी आपसे दर्ख्वास्त है कि आपने आम आदमी का बजट रखा है और रेलवे आम आदमी का ख्याल रखती है, इसलिए मैं वजीरे मौसूफा और उनके महकमे को मुबारकबाद देना चाहता हूँ, लेकिन साथ ही साथ यह भी कहूँगा कि अवाम की और मुसाफिरों की सेहत का ख्याल रखना भी रेलवे की और उसके ऑफिसर्स की एक जिम्मेदारी है। क्या मैं यह जानने की कोशिश कर सकता हूँ, क्योंकि मुझे यह मालूम हुआ है कि हिन्दुस्तान की रेलवे के अन्दर कैटरिंग का जो कंट्रेक्ट है, वह एक ही कम्पनी को दिया जाता है, यानी एक ही कम्पनी को कैटरिंग के सौ कंट्रेक्ट्स दिए जाते हैं? मेरी जानकारी के लिए, इस हाउस की जानकारी के लिए और हिन्दुस्तान की अवाम के लिए क्या मैं जान सकता हूँ कि उस कम्पनी के पास फूड टेस्टिंग की इतनी मशीनरी है, अवाम की सहूलियत के लिए क्या इतने फूड को टेस्ट किया जाता है, जो भी चीज़ें, जो भी तरकारी या जो भी खाने का सामान लोगों को उस कम्पनी से बनाकर डिफरेंट ट्रेन्स में सप्लाई किया जाता है, उसकी क्या क्वालिटी होती है? मैं आपसे यह भी दर्ख्वास्त करूँगा कि पिछले साल आपने आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने का मुतालबा किया था। आपका डिपार्टमेंट काबिले मुबारकबाद है,

लेकिन मैं आपसे दर्ख्वास्त करूँगा कि काम का आगाज़ तो हो चुका है, लेकिन इसको टाइम बाउंड करके पाया तकमील तक जल्द से जल्द पहुँचाना चाहिए।

सर, मैं आपके द्वारा, क्योंकि वजीरे मौसूफा ने अपने बजट के अन्दर यह वायदा किया है कि हिन्दुस्तान में वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशंस का आगाज़ किया जाएगा, इसका खैर मकदम करता हूँ और मैं चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान के अन्दर जितने भी बड़े रेलवे स्टेशंस हैं, जिस तरीके से एअरपोर्ट्स को डेवलप करके वर्ल्ड क्लास किया गया है, मुझे उम्मीद है कि आपके इसी दौर के अन्दर, यू.पी.ए. सरकार के इसी दौर के अन्दर, अच्छे वर्ल्ड क्लास स्टेशंस भी हिन्दुस्तान के मुख्तलिफ शहरों में बनेंगे।

सर, इसके साथ-साथ आपके माध्यम से मैं एक और गुजारिश करना चाहता हूँ कि रेलवे स्टेशंस में जो वेटिंग रूम बने हैं, वे आजकल बाज़ स्टेशंस पर तो काफी सहूलियत के साथ आरास्ता हैं...।

लेकिन आज के आवाम की जो तादाद है, उसको मद्देनजर रख कर ऐसा महसूस होता है कि वे तंगदस्ती का मुजाहिरा कर रहे हैं। मेरा आपसे मुतालबा है कि रेलवे स्टेशन के जो वेटिंग रूम्स हैं, उनकी तादाद को बढ़ाया जाए ताकि आवाम इस सहूलियत से इस्तिफ़ादा कर सकें।

मैं आपके दरख्वास्त करूँगा, मैं आंध्र प्रदेश से ताल्लुक रखता हूँ, आपने रेलवे के मुलाजिमों के बच्चों के लिए टेक्निकल पॉलिटेक्निक का मुतालबा किया है, मेरा यह मुतालबा है कि सिकंदराबाद के अंदर या आंध्र प्रदेश के अंदर रेलवे मुलाजमीन के बच्चों के लिए एक पॉलिटेक्निक का इदारा कायम किया जाए। मुझे ऐसी उम्मीद है कि उसके लिए आप वजीर-ए-तालीम से जो मदद हो, वह मदद लेकर, इसको पाया-तकमील तक पहुँचाएँगे। मेरा आपसे एक और मुतालबा है कि काजीपेट में जो फैक्ट्री बनी है, मुझे ऐसी उम्मीद है कि आप उसको टाइम बाउंड करके पाया-तकमील तक पहुँचाएँ◌ँगे।

अब मैं अपनी तकरीर खत्म करने के पहले एक और बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि आंध्र प्रदेश में, साउथ-सेंट्रल रेलवे में वहाँ का एक देरीना मुतालबा आपके डिपार्टमेंट में पेंडिंग है कि विशाखापट्टनम को साउथ-सेंट्रल रेलवे के अंदर मिलाया जाए। मैं खास तौर से आपसे उम्मीद रखता हूँ कि आज इनमें जो खवातीन हैं, उनको मद्देनजर रखते हुए, मैं क्योंकि आंध्र प्रदेश से ताल्लुक रखता हूँ, आंध्र प्रदेश और साउथ-सेंट्रल रेलवे के अवाम की सहूलियत के लिए आप इस मुतालबा को पाया-तकमील तक पहुँचाएँगे।

मैं आखिरी ख्वाहिश आपसे यह करूँगा कि जो ट्रेन हैदराबाद, सिकंदराबाद और काचीगुडा होते हुए वाया मनमाड-अजमेर शरीफ जाती थी, उसको मीटर गेज से ब्रॉड गेज में तब्दील करने के लिए पांच साल से ज्यादा अरसा हो गया है। क्योंकि जो ट्रेन आजकल अजमेर जाती है, उसको आपको वाया भोपाल या मुम्बई ले जाना पड़ता है। मेरी आपसे गुजारिश है कि आप उस ट्रेन को, सिकंदराबाद से जो ब्राडगेज है, उस काम को आप पाया-तकमील तक पहुँचाएँ।

डिप्टी चेयरमैन साहब, मैं आपका और मंत्री जी का बड़ा शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ कि आपने समय दिया और मैं वजीर-ए-मौसूफा से एक ख्वाहिश करूँगा कि आपने मैंने जो मुतालबा किया है, उन मुतालबात् को ज्यादा से ज्यादा पाया-तकमील तक पहुँचाएँ। शुक्रिया।

†**جناب محمد علی خان (آندھرا پردیش) :** سر میں عالمی یوم خواتین کے موقع پر وزیر ریلوے کو مبارکباد دینا چاہتا ہوں اور یہ امید کرتا ہوں کہ آج میں ریلوے بجٹ

†[ ]Transliteration in Urdu Script.

میں آندھرا پردیش کے لئے یا بھارت کے لئے جو مطالبہ کروں گا، مجھے امید ہے کہ وزیر موصوفہ اس کو پایہ تکمیل تک پہنچانے کی کوشش کریں گی۔

سر، میں آپ کے دوارا ان سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ہندوستان کے اندر جو ضعیف لوگ ہیں، ان کو ریلوے اسٹیشن پر سیڑھیاں چڑھ کر اس پار جانے میں مشکلات کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ میں وزیر موصوفہ سے درخواست کروں گا کہ ان کی سہولیت کے لئے ریلوے اسٹیشن کا جو پلیٹ فارم ہے، وہاں اس کے لئے ایسکیلیٹر کا انتظام کریں۔

سر، دوسری بات یہ میں کہنا چاہتا ہوں کہ آندھرا پردیش کے اندر حیدرآباد سے ممبئی، چینئی اور نظام الدین اور نظام الدین سے وشاکھا پٹنم کو ٹرینیں چلتی ہیں، لیکن ایسی دور مسافت کے اندر کوئی راجدھانی ایکسپریس نہیں ہے۔ ان اسٹیشنوں کے لئے راجدھانی ایکسپریس کا انتظام کیا جائے۔ میں آپ کے دوارا منتری جی سے یہ بھی درخواست کروں گا کہ سکندر آباد سے جو راجدھانی ایکسپریس ویکلی چلتی ہے، پبلک ڈیمانڈ کو سامنے رکھ کر اس کو روزانہ چلانے کی ویوستھا کریں، کیوں کہ جو راجدھانی ایکسپریس بنگلور سے نکلتی ہے اور وایا سکندرآباد-نئی دہلی آتی ہے، اس میں دو یا تین کوچیز ہوتے ہیں، جس سے سکندرآباد اور آندھراپردیش کی عوام کو دہلی آنے میں کافی مشکلات کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔

میں آپ کا دھیان ایک خاص بات کی طرف دلاؤں گا۔ جو چیزیں ٹرین کے اندر، خصوصاً راجدھانی اور ایکسپریس ٹرینس کے اندر لوگوں کے کھانے کا یا فوڈ کا جو انتظام ہوتا ہے، بعض ٹرینس کے اندر وہ انتظام اتنا خراب ہے کہ اس فوڈ کو لوگ کھانے سے بھی کتراتے ہیں۔ میری آپ سے درخواست ہے کہ آپ نے عام آدمی کا بجٹ رکھا ہے اور ریلوے عام آدمی کا خیال رکھتی ہے، میں وزیر موصوفہ اور ان کے محکمے کو مبارکباد دینا چاہتا ہوں، لیکن ساتھ ہی ساتھ یہ

بھی کہوں گا کہ عوام کی اور مسافروں کی صحت کا خیال رکھنا بھی ریلوے کی اور اس کے آفیسرز کی ایک ذمہ داری ہے۔ کیا میں یہ جاننے کی کوشش کر سکتا ہوں، کیوں کہ مجھے یہ معلوم ہوا ہے کہ ہندوستان کی ریلوے کے اندر کیٹرنگ کا جو کانٹریکٹ ہے، وہ ایک ہی کمپنی کو دیا جاتا ہے، یعنی ایک ہی کمپنی کو کیٹرنگ کا سو کانٹریکٹ دیا جاتا ہے؟ کیا میری جانکاری کے لئے، اس ہاؤس کی جانکاری کے لئے ہندوستان کی عوام کے لئے کیا میں جان سکتا ہوں کہ اس کمپنی کے پاس فوڈ ٹیسٹنگ کی اتنی مشینری ہے، اتنے فوڈ کو عوام کی سہولیت کے لئے، کیا ٹیسٹ کیا جاتا ہے کہ جو بھی چیزیں، جو بھی ترکاری یا جو بھی کھانے کا سامان لوگوں کو اس کمپنی سے بنا کر ڈفرینٹ ٹرین میں سپلائی کیا جاتا ہے، اس کی کیا کوالٹی ہوتی ہے؟ میں آپ سے یہ بھی درخواست کروں گا کہ پچھلے سال آپ نے آدرش ریلوے اسٹیشن بنانے کا مطالبہ کیا تھا۔ آپ اور آپ کا ڈیپارٹمنٹ قابل مبارکباد ہے، لیکن میں آپ سے درخواست کروں گا کہ کام کا آغاز تو ہو چکا ہے، لیکن اس کو ٹائم باؤنڈ کرکے پایہ تکمیل تک جلد سے جلد پہنچانا چاہئے۔

سر، میں آپ کے دوارا، کیوں کہ وزیر موصوفہ نے اپنے بجٹ کے اندر یہ وعدہ کیا ہے کہ ہندوستان میں ورلڈ کلاس ریلوے اسٹیشنس کا آغاز کیا جائے گا، میں اس کا خیر مقدم کرتا ہوں اور میں چاہتا ہوں کہ ہندوستان کے اندر جتنے بھی بڑے ریلوے اسٹیشنس ہیں جس طریقے سے ائر پورٹس کو ڈیولپ کرکے ورلڈ کلاس کیا گیا ہے، مجھے امید ہے کہ آپ کے اسی دور کے اندر، یو۔پی۔اے۔ سرکار کے اسی دور کے اندر، ایک اچھے ورلڈ کلاس اسٹیشنس بھی ہندوستان کے مختلف شہروں میں بنیں گے۔

سر، اس کے ساتھ ساتھ آپ کے مادھیم سے میں ایک اور گزارش کرنا چاہتا ہوں کہ ریلوے اسٹیشنس میں جو ویٹنگ روم بنے ہیں، وہ آجکل بعض اسٹیشنس پر تو کافی سہولیت کے ساتھ آراستہ ہے۔ لیکن آج کے عوام کی جو تعداد

ہے، اس کو مدّنظر رکھہ کر ایسا محسوس ہوتا ہے کہ وہ تنگدستی کا مظاہرہ کرتے ہیں۔ میرا آپ سے مطالبہ ہے اس ریلوے اسٹیشن کو جو ویٹنگ رومس ہیں، ان کی تعداد کو بڑھایا جائے، تاکہ عوام اس سہولیت سے استفادہ کر سکیں۔

میں آپ سے درخواست کروں گا کہ میں آندھرا پردیش سے تعلّق رکھتا ہوں۔ آپ نے ریلوے کے ملازموں کے بچوں کے لئے ٹیکنکل پالی ٹیکنک کا مطالبہ کیا ہے۔ میرا یہ مطالبہ ہے کہ سکندر آباد کے اندر یا آندھرا پردیش کے اندر ریلوے ملازمین کے بچوں کے لئے پالی ٹیکنک کا ادارہ قائم کیا جائے۔ اس کے لئے آپ کو وزیر تعلیم سے جو مدد ہو، وہ مدد لے کر، مجھے ایسی امید ہے کہ آپ اس کو پایہ تکمیل تک پہنچائیں گے۔ میرا آپ سے ایک اور مطالبہ ہے کہ قاضی-پیٹھہ کی جو فیکٹری بنی ہے، اس کو ٹائم باؤنڈ کے اندر، مجھے ایسی امید ہے کہ اس کو پایہ تکمیل تک پہنچائیں گے۔

اب میں اپنی تقریر ختم کرنے سے پہلے ایک اور بات کی اور آپ کا دھیان دلانا چاہتا ہوں کہ آندھرا پردیش میں، ساؤتھہ-سینٹرل ریلوے میں وہاں کا ایک دیرینہ مطالبہ آپ کے ڈیپارٹمنٹ میں پینڈنگ ہے کہ وشاکھاپٹنم کو ساؤتھہ-سینٹرل ریلوے کے اندر ملایا جائے۔ مجھے ایسی امید ہے اور میں خاص طور سے آپ سے امید رکھتا ہوں کہ آج ان میں جو خواتین ہیں، آپ اس کو مدّنظر رکھتے ہوئے، میں کیونکہ آندھرا پردیش سے تعلق رکھتا ہوں، آندھرا پردیش اور ساؤتھہ-سینٹرل ریلوے کے عوام کی سہولیت کے لئے آپ اس مطالبے کو پایہ تکمیل پہنچائیں گے۔

میں آخری خواہش آپ سے یہ عرض کروں گا کہ جو ٹرین حیدرآباد اور سکندرآباد، قاضی پوڑہ سے ہوتے ہوئے اجمیر شریف کو وایا منماڑ جاتی تھی، اس کو میٹر گیج سے براڈ گیج میں تبدیل کرنے کے لئے پانچ سال سے زیادہ عرصہ ہو گیا ہے۔ مجھے ایسی امید ہے، کیوں کہ جو ٹرین آج کل اجمیر جاتی ہے، اس کو آپ کو یا تو وایا بھوپال یا ممبئی جانا پڑتا ہے۔ میری آپ سے گزارش ہے کہ آپ

اس ٹرین کو سکندرآباد سے جو براڈ گیج ہے، اس کام کو پایہ تکمیل تک پہنچائیں گے۔

ڈپٹی چیئرمین صاحب، میں آپ کا اور منتری جی کا بڑا شکریہ ادا کرنا چاہتا ہوں کہ آپ نے وقت دیا اور میں وزیر موصوفہ سے ایک خواہش کروں گا کہ آپ سے میں نے جو مطالبات کئے ہیں، ان مطالبات کو زیادہ سے زیادہ پایہ تکمیل تک پہنچائیں گے۔]

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shrimati Gundu Sudharani.

SHRI M.V. MYSURA REDDY (Andhra Pradesh): It is her maiden speech, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You are asking me to give her more time because it is her maiden speech. ...*(Interruptions)*... You are asking me in a very difficult situation because we have to conclude the debate by 4.30. There are still ten Members to speak. ...*(Interruptions)*... I leave it to her. ...*(Interruptions)*...

SHRIMATI GUNDU SUDHARANI (Andhra Pradesh): Respected Deputy Chairman, Sir, at the outset, I thank you very much for giving me this opportunity to make my maiden speech before the distinguished hon. Members. Before I start my speech, I express my deep sense of gratitude to my leader, Shri Nara Chandrababu Naidu Garu for nominating me to this House of Elders. I take this opportunity to thank all my party colleagues, MLAs who have elected me, people of Andhra Pradesh, particularly, Warangal, who have supported me in my journey to this place to this destination. I pledge here that I will sincerely and faithfully discharge my duties to the satisfaction of one and all. I also take this opportunity to seek the guidance and help from the Chair, senior colleagues of my party and the hon. Members of the House.

Sir, this budget is nothing but jugglery of figures. First, I come to the operating ratio of railways. The hon. Minister put the operating ratio for 2010-11 at 92.1 per cent. It shocked me because if you look closely at the budget documents, they reveal that there is a last minute patch-up by the Railway Board. Sir, in the first nine months, the operating ratio touched almost 115 per cent of the railways. Ten out of sixteen zones had an operating ratio of over 100 per cent between April and December, 2010. So, I would like the Minister to explain what magic she has to turn it around in the last quarter and show 92.1 per cent as operating ratio.

The second point is about safety. The Minister herself has spoken sincerely about safety and security measures by railways. She said, In my first tenure, I had approved the introduction of anticollision device. After ten years, I find that it has been implemented only in NF Railway.

Secondly, the hon. Minister in her Budget Speech says that the number of incidents at unmanned level crossings have come down by 36 per cent. Sir, the main accidents and collisions in the Railways take place at level crossings and if you look at the White Paper released by the Minister last year it shows that all kinds of accidents at level crossings in 2004-05 was 70 and in 2008-09, it remained the same at 69. When collision comes, it was 13 in 2004-05 and remained at 13 in 2008-09. The Minister said that there is 36 per cent reduction of accidents in unmanned level crossings, but if you look at the White Paper, accidents at unmanned level crossings in 2004-05 was 65, and it was 62 in 2008-09. So, the figures given by the Minister and the figures of White Paper released by the hon. Minister are contradicting. I request her to clarify this to this House, and, Sir, there are more than 2000 level crossings in A.P., and I request the hon. Minister to take immediate steps to construct rail over bridge and rail under bridge which would drastically reduce the accidents at level crossings. The other point is, if one looks at the expenditure so far made on ACD and on other safety measures, it runs into hundreds of crores. Where has the money gone? Does it mean that the money is not being utilized optimally? Why are you leaving the lives of the people at the mercy of God? So, I request the hon. Minister to sincerely pay attention on safety and security aspect, because it is the heart and soul of Railways.

Sir, the hon. Minister announced pre-feasibility study for Delhi-Mumbai Golden Rail Corridor and also mentioned that similar studies would be initiated for other corridors like Mumbai-Kolkata, Chennai-Bangalore, etc. But I ask the hon. Minister what happened to the High Speed Rail Corridor of Hyderabad-Dornakal-Vijayawada- Chennai announced in the Vision 2020 Document? What is the progress of technical study of this corridor and by when it is going to be grounded? There is no mention about this in her speech as to when she will take this up and complete it as it is a very important and revenue-generating stretch. I only request her to be sincere towards this corridor as well. My next point is, I don't know the reason why Railways is not able to achieve the set targets with regard to new lines. Sir, since Independence we could add only 10,677 kms. which averages 180 kms. per annum. But, if you compare it with the British, they laid 577 kms. annually. This clearly shows that there is a lack of political will and commitment on the part of successive Railway Ministers in constructing new lines. Hon. Minister has set a target of 1000 kms of new lines and if you calculate at this rate, Railways will construct 10,000 kms of new lines by 2020. But, if you look at Network Expansion of the Vision Document 2020 released by the hon. Minister, it envisages adding 25,000 kms by 2020. It means 2,500 kms. per annum. Now, the Minister proposes 1000 kms and in ten years it comes to 10,000 kms. But, the actual achievement, as per Minister herself, is 700 kms. per annum. It means, we can achieve only 7000 kms. by 2020. So, whom are we fooling, Sir? I request the hon. Minister to give us the correct picture and urge not to create any hype or give a rosy

picture, but only tell the truth to the people of this country. Sir, the Railway Budget has disappointed the entire A.P. and I have no hesitation to say, “कि सब राज कंगाल, इसमें छिपा हुआ है बंगाल” as my State has been ignored 7th year in a row. There is no doubt that there are some promises in the present Budget. But, what to do with these promises, when the Ministry failed to fulfill the promises made in earlier Budgets? So, mere promises will not do, unless they are implemented on the ground with sufficient allocations. Sir, the hon. Minister is very well aware that SCR has consistently in the first two positions as far as revenue earning is concerned.

But, it is deprived over the last four decades with regard to railway lines and other projects. For example, in 2006-07, the income was Rs. 5,770 crores and allocation was Rs. 923 crores. In 2007-08, the income was Rs. 6,830 crores and the allocation was Rs. 1,610 crores. Last year, the revenue generation was Rs. 8,500 crores and the allocation was just Rs. 3,092 crores. This year the allocation proposed is Rs. 3,666 crores even though the income would be nearly Rs. 9,500 crores. But, when it comes to Eastern Zone, the Minister is giving it more than what it earns for Railways.

And, secondly, if you look at rail network in the South Central Railway in spite of earning higher revenues for Railways, it is only 18.5 route kms. per 1000 sq. kms., whereas in Bengal it is nearly 50 kms.; 38 kms. in Bihar; 35.5 kms. in UP; 32 kms. in Tamil Nadu. This clearly shows that the successive Railway Ministers are neglecting the revenue-earning Zones and giving importance to the States which are not even up to the mark.

In this Budget the Minister has given only Rs. 3,666 crores to SCR. Out of this, Rs. 1700 crores go to Nadikudi-Srikalahasti line. So, the rest Rs. 1966 crores would be distributed to other projects. What works can the South Central Railway take up with this meagre amount? So, I ask the Government of India as to why this discrimination towards A.P.

Sir, A.P. Congress has given the largest number of MPs to the UPA Government and it would be in the fitness of things to reciprocate in the same manner by the Government of India in the form of giving more allocations and projects to my State. So, I only appeal to the hon. Prime Minister with folded hands to intervene and do justice to the South Central Railway.

The next point is, the hon. Minister is very well aware the Andhra Pradesh is called the Rice Bowl of the country and its farmers continue to feed the people of this country. But, the Railways is not extending to them a helping hand in transporting the foodgrains. The FCI has a capacity to store 34 lakh tones of foodgrains in Andhra Pradesh but the present stocks are 37 lakh tones. As a result, the FCI is not procuring foodgrains from farmers. The

officials are ready to transport these foodgrains to the neighbouring Tamil Nadu, Karanataka and Kerala, but the railways are not giving them the rakes. Sir, in February Railways assured of providing 160 rakes but has given only 90. As a result, the foodgrains are not able to transport to other States. So, I request the hon. Minister to direct the officials to release the required number of rakes to Andhra Pradesh so that it can transport foodgrains, make room for new foodgrains which helps the farmers to get remunerative price. If the Railways does not help the farmers of Andhra Pradesh who are already suffering due to cyclone and floods in the State and also due to piling up of 20 lakh metric tones of foodgrains which have either de-coloured or broken or sprouted, there is every possibility that they may commit even suicides. So, I request the hon. Minister to help them out.

The second point is, the officials have set a target of procuring 50 lakh tones before March, 15 and 85 lakh tones by September 30 this year. For this, the States requires 750 rakes. So, I request the hon. Minister to direct the officials to provide, on an average, 150-160 rakes to Andhra Pradesh so that foodgrains can be transported and farmers can be saved from serious problems.

Sir, my submissions would be incomplete without mentioning the injustice done to A.P. with regard to new lines, doubling, electrification, new trains, etc. The Chief Minister of A.P. has had a detailed discussion with the hon. Minister on 21st January, 2011, and submitted a detailed Memorandum for consideration. But, to the utter disappointment of not only Chief Minister but also to the people of A.P., the Minister has not considered the Memorandum at all. Of the 9 new lines proposed by the Chief Minister, only Gudur-Durgarajapatnam has been sanctioned. In the last Budget the hon. Minister announced 11 new lines to connect the most backward areas and they are: Bhadrachallam-Kovvur, Nizamabad-Ramagundam, Hyderabad-Gajwel-Siddipet-Siricilla-Jagityal, Patancheruvu-Adilabad etc. But, till today even the approval from the Planning Commission has not got. The hon. Minister said that she would take up Nadikudi- Srikalahasti, Manuguru-Ramagundam, Akkampet-Medak-Medchal, etc. But, till now the projects have not brought to tender stage even. Instead, the Minister said that such projects would be taken up in the Twelfth Plan. How can the Railways implement projects in this way? First you announce project, drag on for some years without allocation and then say that it would be taken up in the next Plan period. Mere announcements will not do any justice unless they are backed by allocations. So, I request the hon. Minister to take a holistic view and do justice by implementing the projects within a reasonable time-frame.

Secondly, there are projects which have been cleared by the Railway Board and the Planning Commission but are pending for clearance from the Cabinet. They are: Nadikudi-Srikalahasti new line, doubling and electrification of Vijayawada-Gudivada and

Machillipatnam/Bhimavaram-Narsapur-Nidadavolu to name a few. So, I request the hon. Minister to take these to the Cabinet and get approval. Sir, Secunderabad-Karimnagar via Siddipet has a lot of traffic and potential for earning revenue. The rate of return as per the rough calculation in the above stretch would be about 21 per cent, which is more than the 14 per cent norm prescribed by railways. So, I request to take this up immediately. Projects like Adilabad-Armoor new line which is a 136 kms. stretch is pending before the Railway Board for long. Kindly quicken the process and complete the same. Doubling of Bibinagar and Nallapadu is also important in view of heavy traffic and there is a lot of demand for this from the people of this region. There is also a need for a new line to Bhupalapalli coal mines. This has also not found place in the Budget proposals. Sir, Telangana is the backward region of Andhra Pradesh. Coal mines, Singareni Collieries and APGENCO are located at Bhupalapalli. There is a proposal for a line between Manugur and Ramagundam. I only urge that it should be routed via Bhupalapalli in view of the coal mines, Singareni Collieries and APGENCO. Apart from these, I request the hon. Minister to consider triple line between Kazipet-Ballarshah, Kazipet-Vijayawada and Maula Ali-Bhongiri as these are very important. *...(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please help the Chair. I don't want to interrupt, but the debate has to end at 4.30 p.m. *...(Interruptions)...*

SHRIMATI GUNDU SUDHARANI: Just two more minutes, Sir. Sir, I now come to the allocation of funds to some of the projects in Andhra Pradesh resulting in progress of those projects at a snail's pace. For example, Kakinada-Pitapuram requires Rs. 125 crores, but the Minister has given Rs. 1 lakh. Munirabad-Mahaboobnagar requires Rs. 360 crores, allocated Rs. 30 crores. Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad project was started 18 years ago, it is yet to be completed. It required Rs. 150 crores, but given only Rs. 60 crores. So, same is the case with other projects relating to doubling, electrification and gauge conversion. Due to time constraint, I am not mentioning them all here. So, I humbly request the hon. Minister to seriously ponder over these and do justice to Andhra Pradesh and the backward region of Telangana.

Sir, I thank the hon. Minister for announcing a longpending demand of Telangana for Wagon factory at Kazipet. But, at the same time, there is a genuine demand to declare Kazipet as a separate Division as it is the main junction which connects North and South India. People of Telangana have been demanding for declaring this as a separate Division for many years. But, for reasons best known to the Minister, it has not been declared. I am thankful to the hon. Minister for upgrading Warangal as Adarsh Station. But, I wish to place a small request before the hon. Minister in this regard. The traffic flow at this station increased fourfold and the passengers are facing problems for entry and exit. So, I request that one more entry and exit for Warangal station

4.00 P.M.

be opened and a building also be provided at the new entry/exit. Apart from this, I also request for a Foot-over-Bridge at station to facilitate the movement of passengers. The Ministry provides some facilities to stations which have been declared as Adarsh Stations but healthcare facilities are not provided at these Stations. So, I request for providing medical care facilities at Adarsh Stations also. Sir, I have one small request to make. There is a need for Rail-over-Bridge connecting Karimabad at under railway gate to Warangal in Warangal district. There is also a need for rail-under-bridge at Shiva Nagar in Warangal. I request the hon. Minister to give green signal to these two small works immediately as they are very important.

So, Sir, these are some of the demands which I thought that I should bring to the notice of the hon. Minister for redressing the same. I request her to ponder over these and do justice to Andhra Pradesh. I thank you, Sir, once again, for having given me this opportunity to make my maiden speech. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, debate on the Railway Budget should be over by 4.30 p.m. There are, still, 10 Members. I am afraid I will not be able to give more than three minutes to each Member. If you want to speak, you speak; otherwise, you take some other opportunity. Shri Avinash Rai Khanna.

श्री अविनाश राय खन्ना (पंजाब): धन्यवाद उपसभापति महोदय, अगर ममता भी यहां बैठी होतीं तो मैं उन्हें कुछ सजेशंस देता।

श्री उपसभापति: उनके दो मंत्री यहां बैठे हैं।

सर, वे चुनाव में जाने वाली हैं। माननीय मंत्री जी, बजट में हरेक को कुछ न कुछ दिया जाता है, लेकिन पंजाब एक ऐसा राज्य है जिससे दिया हुआ वापस लिया जाता है। मैं जब लोक सभा में एमपी था, चार वर्ष लगातार संघर्ष करने के बाद अनंतपुर साहब से, जो हमारी गुरु नगरी है, अमृतसर तक लिंक लाइन जोड़ने का एक प्रस्ताव लालू जी के द्वारा मंजूर किया गया था और वह फाइनेंस मिनिस्टरी में गया था। जब मैं राज्य सभा में आया तो मैंने यहां प्रश्न किया कि उस प्रोजेक्ट का क्या हुआ? मुझे यह सुनकर अफसोस हुआ कि अगर पंजाब सरकार पचास परसेंट हिस्सा डाल दे तो हम उस प्रोजेक्ट पर विचार कर सकते हैं! मैं माननीय ममता जी से एक पर्सनल रिक्वेस्ट करना चाहता हूं क्योंकि वे चुनाव में जाने वाली हैं, अगर वे इस गुरुघर का आशीर्वाद लेना चाहती हैं तो इस प्रोजेक्ट को मंज़ूर कर दो, नहीं तो बहुत गड़बड़ होगी और दो गुरुघरों का आपको श्राप भी मिल सकता है। इससे पंजाब के सभी लोगों की भावना जुड़ी हुई है। दूसरा, होशियारपुर से अमृतसर के लिए एक डीएमयू दिया गया, लेकिन साथ ही जो होशियारपुर से फिरोज़पुर ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आप श्राप मत दीजिए।

श्री अविनाश राय खन्ना: मैं उसको विदड्रॉ करता हूं। अगर आप ऐसा नहीं करेंगी तो आपको आशीर्वाद नहीं मिलेगा। मेरे पास केवल तीन मिनट का समय है इसलिए मैं जल्दी-जल्दी अपनी बात खत्म करना चाहता हूं। फिरोज़पुर से जो ट्रेन होशियारपुर के लिए जाती थी, वह विदड्रॉ कर ली और अमृतसर के लिए दे दी। मेरा अनुरोध है कि आप पंजाब के साथ ऐसा अन्याय मत कीजिए। पंजाब में बहुत

से ब्रिज बनकर तैयार हो गए हैं। जालंधर का दुमुरिया पुल, जो वहां का एक बहुत महत्वपूर्ण पुल है, उसके न बनने के कारण बहुत ट्रैफिक जाम रहता है। हमने उसको बनाकर तैयार कर दिया है, लेकिन रेलवे की तरफ से कमी है। हमने उसे काफी तैयार कर दिया है, लेकिन अब उसका सीमेंट उखड़ना शुरू हो गया है। आपकी तरफ से एक प्रस्ताव गया था कि हमें दो करोड़ रुपया और चाहिए क्योंकि स्टील का भाव बहुत बढ़ गया है। हमारी गवर्नमेंट ने वहां की कार्पोरेशन को कम्पेल करके उस दो करोड़ रुपए का भी इंतज़ाम करवाया, लेकिन वह पुल अभी तक नहीं बना। कृपया जितने भी पुल अधूरे पड़े हैं, उनको जल्दी बनाया जाए, नहीं तो वहां के ये अधूरे बने पुल ऐक्सीडेंट होने का बहुत बड़ा कारण बनने वाले हैं। अभी हमारी लेफ्ट पार्टी के मित्र कह रहे थे कि आप वहां पर बड़े उद्घाटन कर रहे हो, लेकिन हमारे पंजाब में जो पुल हैं, वे उद्घाटन का इंतज़ार कर रहे हैं। कृपया वहां ध्यान देकर वहां के पुलों का उद्घाटन कीजिए। आप थोड़ा सा समय निकालिए, यदि ममता जी के पास समय नहीं है तो आप आइए, हम आपका स्वागत करेंगे। वहां पर जितने भी पुल बने पड़े हैं, उन पर ज्यादा समय नहीं लगेगा। सिर्फ जो रेलवे लाइन के ऊपर पुल बनने हैं...(व्यवधान)...

श्री मुख्तार अब्बास नकवी (उत्तर प्रदेश): एमपीज़ को ही कह दें, वहां उद्घाटन कर देंगे।

श्री अविनाश राय खन्ना: महोदय, मैं एक और बात कहना चाहता हूं। आपको 22 फरवरी, 2010 को 22 एमपीज़ ने मिलकर एक पत्र लिखा था। उनकी बात को मानना तो क्या, अभी तक उस पत्र का जवाब तक नहीं आया है। उस पत्र में यह लिखा था कि जो उद्यान आभा तूफान एक्सप्रेस दिल्ली से भटिंडा की तरफ जाती है, उसमें सिर्फ एक कोच एसी-सेकेंड क्लास का लगाया जाए। इसी तरह से एक और रिक्वेस्ट थी कि श्रीगंगानगर से नांदेड़ एक गाड़ी हफ्ते में एक दिन जाती है और दो महीने पहले उसकी 100 परसेंट बुकिंग हो जाती है। इसका मतलब यह है कि बिना इंटरस्ट के उन टिकटों का पैसा आपके पास पड़ा रहता है। वह जो रेलवे का रैक है, वह हफ्ताभर वहीं खड़ा रहता है। इसलिए लोगों की डिमांड है कि अगर उस ट्रेन को सप्ताह में दो या तीन बार कर दिया जाए तो आपका रेवेन्यू भी बढ़ेगा और लोगों को आने जाने में भी सुविधा होगा। सर, रेलवे की बहुत सी प्रॉपटी, रेलवे के बहुत से वृक्ष वैसे ही पड़े हैं। अगर थोड़ा सा मैनेज करके उस प्रॉपर्टी को संभाल लिया जाए तो इनक्रोचमेंट से उस प्रॉपर्टी को बचाया जा सकता है। आपने किराया नहीं बढ़ाया है, न गुड्स ट्रेन का किराया बढ़ाया है, लेकिन खर्चे इतने बढ़ा लिए हैं, यह भी सुनने में आ रहा है कि कहीं रेलवे कोमा में न चली जाए। उसको बचाने के लिए अगर रेलवे की प्रॉपर्टी का प्रॅपर मैनेजमेंट हो जाए, तो उससे आपका रेवेन्यु बढ़ सकता है। ...(**समय की घंटी**)... इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री साबिर अली (बिहार): उपसभापति महादेय, बजट देखने में बहुत अच्छा है और पढ़ने में भी बहुत अच्छा लगा है, लेकिन जब यह देखा गया कि पहले बजट में जो बातें कही गई थी, उनमें से कितने कामों को पूरा किया गया है, तो ऐसे लगा कि उनमें से केवल बीस परसेंट काम भी पूरे नहीं हुए हैं। महोदय, मैं रक्सौल शहर से आता हूं और वह हिन्दुस्तान और नेपाल का सबसे बड़ा बार्डर है। उस शहर में सिर्फ एक ही हॉस्पिटल है और रेलवे लाइन को क्रॉस करके ही उस हॉस्पिटल में जाया जा सकता है। वर्ष 2005-2006 में उस ओवर ब्रिज का शिलान्यास किया गया था, लेकिन आज तक भी उस काम को शुरू नहीं किया गया है। चिट्ठी लिखने के बाद भी कोई जवाब नहीं आया है कि उस काम का क्या हुआ? इसलिए मेरी रेल मंत्री जी से यह गुजारिश है कि वे उस ब्रिज को बनाएं। उस ब्रिज के न बनने से हर साल कमोवेश 25 से 30 लोग मारे जाते हैं, क्योंकि वे हॉस्पिटल में नहीं पहुंच पाते हैं। यह रक्सौल जंक्शन है और यहां साइडिंग के लिए भी एक ही ट्रैक है और वह उसी फाटक पर आता है, जिस फाटक पर हॉस्पिटल को रास्ता जाता है। मेरी एक गुजारिश और है कि हमारे जिले में मोतिहारी बापूधाम स्टेशन है, जहां से गरीब रथ ट्रेन 2008 में शुरू की गई थी। यह गरीब रथ ट्रेन हफ्ते में दो दिन चलती है और चार

जिलों के लोग उस गरीब रथ ट्रेन से आते हैं। इसलिए इस गरीब रथ ट्रेन को हफ्ते के प्रत्येक दिन बापूधाम स्टेशन से कर दिया जाए, यही मेरी गुजारिश है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूं कि सन् 2005 में रेलवे ने एक नोटिफिकेशन जारी किया था। रेलवे में माल की ढुलाई ही पैसे का मेन जरिया है। सन् 2005 में रेलवे ने साइडिंग के लिए प्राइवेट पार्टियों को कॉल किया। उनसे एप्लीकेशन्स लीं और उनकी फीस जमा करवाई। उनको जमीन एलॉट की गई, लीज की गई और 2005-06 से अब तक हर साल लगातार लीज के पैसे लिए जाते हैं। जब साइडलाइन बना दी गई, तो उसको ऑपरेट करने की परमिशन नहीं दी गई। महोदय, मेरा प्रश्न यह है कि इससे रेलवे की credentials इफेक्ट होती है कि आप किसी पार्टी को इन्वाइट करते हो, उसका करोड़ों रुपया लगा देते हो और जब समय आता है, तो आप उसको ऑपरेट नहीं करने देते हो। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं जो इस देश के नागरिक हैं, जो इस देश को अपनी कमाई का करोड़ों रुपया टैक्स के रूप में देते हैं, इससे उनका क्या कल्याण होगा? आपके कहने से, आपके हस्ताक्षर से आपकी दी हुई जमीन की लीज पर उन्होंने साइडलाइन बनाई, शैड बनाई, क्या आप उनको परमिशन देंगे? आपने इसको क्यों रोक रखा हे और इसमें आपकी क्या मजबूरियां हैं? ...(**समय की घंटी**)...

श्री उपसभापति: बस हो गया। ...(**व्यवधान**)... साबिर अली साहब, मैंने आपको पहले ही कहा है।

श्री साबिर अली: सर, हमारी क्या खता है? ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: इसमें आपकी क्या किसी की भी खता नहीं है।

श्री साबिर अली: सर, मैं आपके माध्यम से सिर्फ एक बात को चिन्हित करना चाहता हूं कि लोक सभा में एक सिटिंग मेम्बर ने रूल 377 के तहत प्रश्न पूछा था और रेलवे की तरफ से गलत जवाब दिया गया। मैं यह समझता हूं कि यह बड़ी दुख की बात है, बड़ी गंभीरता की बात है कि रेलवे मंत्रालय से सवालों के जवाब और वह भी सदन को ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आप इस पर स्पेशल मैन्शन दीजिए।

श्री साबिर अली: जी सर, मैं जरूर दूँगा।

अंत में मैं यह कहना चाहूँगा कि बिहार के साथ जो भेदभाव हुआ है, हमारे प्रदेश के आदरणीय मुख्य मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी ने अपनी चिट्ठी के द्वारा रेल मंत्री जी से जो माँग की, हमारे यहाँ जो प्रोजेक्ट्स पहले से चल रहे थे, वहाँ दो सालों से पैसे का आवंटन नहीं किया गया है, मैं अर्ज़ करूँगा, अपील करूँगा कि उन प्रोजेक्ट्स के लिए पैसा अतिशीघ्र दिया जाए, ताकि बिहार जैसे प्रदेश, जो गरीब प्रदेश है, का कल्याण हो सके।

इसी के साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूँ। बहुत-बहुत शुक्रिया। हमें पूरा बोलने का मौका नहीं दिया गया, लेकिन मैं उम्मीद करता हूँ कि आने वाले दिनों में हमें बोलने का मौका दिया जाएगा।

श्री उपसभापति: शुक्रिया। श्रीमती माया सिंह।

श्रीमती माया सिंह (मध्य प्रदेश) धन्यवाद उपसभापति जी। मैं मध्य प्रदेश के जनहित से जुड़े कुछ बिन्दुओं पर अपनी बात रखना चाहती हूँ। मैं ग्वालियर से हूँ और मैं मंत्री जी से ग्वालियर की कुछ ट्रेनों के बारे में आग्रह करूँगी और आशा करूँगी कि मंत्री जी इन पर ध्यान देंगी।

नई दिल्ली-भोपाल शताब्दी का प्रस्थान दिल्ली से 6.16 बजे के स्थान पर 6.00 बजे किया जाना चाहिए और इस ट्रेन को भोपाल से 2.15 बजे रवाना करना चाहिए, जिससे यह 10.00 बजे दिल्ली पहुंच

जाए। अक्सर भोपाल शताब्दी को दिल्ली आते-जाते 11.00-11.30 बज जाते हैं। अगर समय में थोड़ा सा परिवर्तन होगा, तो सबको सुविधा होगी।

इसी तरीके से तूफान मेल, जो परिवर्तन में कानपुर-इटावा-आगरा कैंट होकर दिल्ली जाती है, इसे वाया झाँसी, ग्वालियर चलाया जाना चाहिए।

ग्वालियर-जयपुर इंटरसिटी, जो जयपुर जाती है, इस ट्रेन के बारे में मैं लालू जी के समय से आग्रह करती आ रही हूँ और पुनः मेरा यह आग्रह है कि उसको आगरा कैंट से ही जयपुर के लिए, ईदगाह के पहले ही नई लाइन डाल कर चलाया जाना चाहिए। इससे इस ट्रेन को आगरा फोर्ट जाने की जरूरत नहीं पड़ेगी और तकरीबन एक घंटे का समय बचेगा। इसके चलने का समय 3 बजे का होना चाहिए, जिससे यह 10 बजे तक जयपुर पहुँच जाएगी। अभी इसमें बहुत दिक्कत होती है।

इसी तरीके से आगरा छावनी से नई दिल्ली इंटर सिटी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 4211 आगरा से प्रतिदिन प्रातः 6 बजे चलती है और उसी दिन दिल्ली से रात्रि 9.30 बजे आगरा वापस आती है। मेरा आग्रह है कि इस ट्रेन को ग्वालियर तक चलाया जाना चाहिए। अगर यह ग्वालियर से प्रातः 5 बजे चलती है, तो हम सबको सुविधा होगी।

बंगलुरु राजधानी का ग्वालियर में हॉल्ट नहीं है। बंगलुरु राजधानी एवं हैदराबाद राजधानी का ठहराव ग्वालियर होना चाहिए।

भिंड-कोटा, 1775 एवं 1776 फास्ट पैसेंजर को एक्सप्रेस बना कर नीमच तक बढ़ाया जाए, जिससे यात्रियों का समय भी कम लगेगा और भिंड, ग्वालियर, शिवपुरी और गुना इससे जुड़ जाएंगे।

उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रांति खजुराहो लिंक एक्सप्रेस का स्टॉपेज ग्वालियर होना चाहिए, क्योंकि खजुराहो मध्य प्रदेश का पर्यटक स्थल है और 2447 और 2448 में ग्वालियर का यातायात भी अत्यधिक है। चित्रकूट धाम भी मध्य प्रदेश का धार्मिक स्थल है। इसलिए मैंने मंत्री जी से इसका आग्रह किया है।

मैं एक और बात कहना चाहती हूँ कि गुना-इटावा परियोजना वर्षों से अधूरी पड़ी है। वह कब पूरी होगी? इसे शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

ग्वालियर रेलवे स्टेशन का मास्टर प्लान क्या है, क्योंकि वहाँ जो विकास कार्य होते हैं, बिना किसी प्लानिंग के काम करा दिए जाते हैं, फिर वे तोड़े जाते हैं, फिर वे ठीक हो रहे हैं। इसलिए मैं जानना चाहती हूँ कि ग्वालियर रेलवे स्टेशन का मास्टर प्लान क्या है, इससे अवगत कराया जाना चाहिए, ताकि योजनाबद्ध तरीके से स्टेशन का विकास हो सके।

मेरा एक और आग्रह है, जो रेलवे के ड्राइवरों से संबंधित है। मैं स्वयं उनसे मिली हूँ और उन्होंने भी आग्रह किया है कि अभी भी 13,680 ड्राइवरों के पद खाली हैं। ड्राइवरों के ऊपर ड्यूटी का सबसे ज्यादा दबाव रहता है। रेलवे के आधे से ज्यादा ड्राइवर heart patient हैं, उनके heart के ऑपरेशन हो चुके हैं, उन्हें आराम नहीं मिलता है, वे तनाव में रहते हैं, वे परिवार से दूर रहते हैं, दो-दो दिन उनको रिलीवर नहीं मिलता, दो-दो दिन लगातार ड्यूटी पर रहने से और जब ट्रेन देर से चलती है, तो इसका असर भी ड्राइवरों पर पड़ता है, क्योंकि उन्हें और अधिक लम्बे समय तक ट्रेन में रहना पड़ता है। ड्राइवरों का स्वास्थ्य पूरी तरह से ठीक हो, वे heart patient न हों और अन्य ऐसी तमाम बीमारियों से गस्त न हों, रेलवे मंत्रालय को इसका संज्ञान लेना चाहिए और इस पर ध्यान देना चाहिए। जरूरत के मुकाबले खास तौर से ड्राइवरों के पद 30 फीसदी अधिक होने चाहिए, लेकिन हमारे यहाँ 13,680 पद कम हैं।

इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करती हूं कि ये पद भरे जाने चाहिए। इसके अलावा भी करीब 1,68,000 अन्य कर्मचारियों के पद खाली हैं, वे कब तक भरे जाएंगे, इसका जवाब भी मंत्री महोदया दें?

उपसभापति महोदय ने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं उनका हृदय से धन्यवाद देना चाहती हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री **उपसभापति**: धन्यवाद। श्री विजय दर्डा जी, क्या आप तीन मिनट में अपनी बात बोलेंगे? ...(**व्यवधान**)... अगर आप तीन मिनट में नहीं बोलेंगे तो आप...(व्यवधान)...

श्री विजय जवाहरलाल दर्डा (महाराष्ट्र)**:** सर, मैं दो मिनट में बोलूंगा।

श्री उपसभापति: ठीक है, आप दो मिनट में ही बोलिए।

श्री विजय जवाहरलाल दर्डा: उपसभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री जी को उनके द्वारा प्रस्तुत ममतामय बजट के लिए हार्दिक धन्यवाद देता हूं। हमारे आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने भी इस बजट को आम आदमी का बजट कहा है। मैं भी यहां पर कुछ मांगने के लिए खड़ा नहीं हुआ हूं, हमें कुछ नहीं चाहिए।

श्री **माननीय सदस्य**: यह तो बहुत अच्छी बात है।

श्री विजय जवाहरलाल दर्डा: हम सिर्फ यही चाहते हैं कि रेल मंत्री जी को जल्दी से जल्दी बंगाल का मुख्य मंत्री बना दिया जाए ...(**व्यवधान**)... जिसके लिए वे तैयार भी हैं ...(**व्यवधान**)... वहां की जनता भी तैयार है ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आप बजट पर बोल रहे हैं या ...(**व्यवधान**)...

श्री विजय जवाहरलाल दर्डा: सर, मैं बजट के ऊपर बोल रहा हूं। बजट एक विश्वसनीय और पावन दस्तावेज़ है। जब संसद में बजट आता है, तो देश के लोग उसे बहुत गंभीरता से देखते हैं, किन्तु देखने में यह आया है कि हम लोग बजट के ऊपर जो वायदे करते हैं ...(**व्यवधान**)... वायदे करने के बाद वे पूरी तरह से निभाए नहीं जाते। यह आपने स्वयं भी देखा होगा। इसी कारण नेताओं की जो छवि है, उसके लिए लोगों के मन में शंका पैदा हो जाती है। आम पब्लिक मीटिंग में दिया गया भाषण और संसद में बजट के ऊपर कही हुई बात, इन दोनों में बहुत फर्क है। मुझे ऐसा लगता है कि पिछले बजट के अन्दर लालू प्रसाद जी ने जो कुछ भी वायदे किए थे और जो कुछ भी बिहार को दिया था, जब वे चले गए तो वह सब वैसे का वैसे रह गया। ममता जी ने इस बजट के अन्दर बंगाल की जनता को काफी कुछ दिया है, लेकिन जब ये चीफ मिनिस्टर बन कर चली जाएंगी, फिर वे वायदे भी वैसे के वैसे ही रह जाएंगे। प्रश्न यह है कि आप बजट के अन्दर जो कहते हैं, वह काम पूरा भी होना चाहिए।

हमने देखा है कि लालू जी ने इसी सदन के अन्दर 2008-09 में वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ रेल लाइन, जो 270 किलो मीटर लम्बी है, को तीन वर्षों में पूर्ण करने की बात कही थी। उन्होंने घोषणा की थी कि तीन वर्षों में जो इसे पूर्ण करेगा, हम इन्सेंटिव्स के रूप में हर व्यक्ति को 5-5 लाख रुपये देंगे। आज उसकी स्थिति यह है कि जो प्रोजेक्ट 697 करोड़ रुपये का था, वह आज करीब-करीब 1000 करोड़ रुपये तक पहुंच गया है।

यहां पर श्री विलासराव देशमुख जी उपस्थित हैं। मैं विशेष रूप से उनको धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने स्वयं मेरे साथ रेल भवन पर आ कर कहा था कि रेल मंत्रालय को मेरे राज्य का जो कॉंट्रिब्यूशन है, उसे मैं जमा करवा दूंगा और उन्होंने वहां जमा भी करवा दिया। अनफॉर्चुनेटली अभी तक रेल मंत्रालय की तरफ से यह कार्य नहीं हुआ है।

सर, मैं आपको बताना चाहूंगा कि गांधी जी ने शांति निकेतन की विज़िटर बुक में एक बात लिखी थी कि “अगर आप कोई आश्वासन देते हैं या वायदा करते हैं, तो उसे जिन्दगी की कीमत पर भी पूरा करना चाहिए।” ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: दर्डा साहब, आपके तीन मिनट हो गए हैं।

श्री **विजय जवाहरलाल दर्डा**: सर, एक मिनट और दे दीजिए।

मेरी मंत्री महोदया से गुज़ारिश है कि आप भी अपने वायदे को पूरा करें। आजादी के समय इन्होंने बीजापुर-पंढरपूर रेल लाइन विकास योजना के अंतर्गत रेलवे लाइन की जो घोषणा की थी, अभी तक उसका काम शुरू भी नहीं हुआ है। घोषणा हुई कि मोहल-पंढरपूर लाइन की स्वीकृति से तीर्थयात्रियों को सहायता मिलेगी, वह परियोजना भी पूरी नहीं हुई। कोंकण से आने वाले तीर्थ यात्रियों की स्वीकृति के लिए कोल्हापुर-रत्नागिरि लाइन को मंजूरी दी जाने की बात कही गई थी, वह कार्य भी नहीं हुआ। ट्रेन नम्बर 2834 हावड़ा-अहमदाबाद एक्सप्रेस को भावनगर तक बढ़ाए जाने की बात कही गई, जिससे नागपुर, अमरावती, अकोला और जलगांव से आने वाले जैन तीर्थयात्रियों को पलिताना तक जाने में सहूलियत होती, लेकिन वह काम भी नहीं हुआ। 138 किलो मीटर लम्बी अमरावती-नारखेड़ लाइन की स्वीकृति 1993-94 दी गई थी, उसे मंजूर कर लिया गया था, लेकिन उसे अभी तक भी पूरा नहीं किया गया है। बारामती लोनांद में 54 किलो मीटर की लाइन है, जिसको 1997-98 में मंजूरी दी गई थी, उसका भी कुछ नहीं हुआ। नागपुर से इन्दौर त्रिशताब्दी एक्सप्रेस को सप्ताह में दो दिन रतलाम से होकर उदयपुर तक चलाने के बारे में 2006 में बात हुई थी, लेकिन वह भी अभी तक पूरी नहीं हुई।

मेरी आपसे विनती है कि ममता जी, आप इसकी ओर ध्यान दें। ममता जी तो अभी यहाँ नहीं हैं, लेकिन उनके दोनों राज्य मंत्री यहाँ पर उपस्थित हैं। मैं इन दोनों से यह विनती करता हूँ कि ये इसकी ओर ध्यान दें। धन्यवाद।

श्री **रणबीर सिंह प्रजापति** (हरियाणा): सर, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए समय दिया है, इसके लिए आपका धन्यवाद। हालाँकि यह मेरा पहला स्पीच है, लेकिन मैं आपके टाइम की मजबूरी को देखते हुए इस पर ज्यादा टाइम नहीं लूँगा।

सर, सबसे पहले मैं अपनी पार्टी, इंडियन नेशनल लोकदल के राष्ट्रीय अध्यक्ष चौधरी ओम प्रकाश चौटाला जी का धन्यवाद करूँगा, जिन्होंने मुझे राज्य सभा में भेज कर बैकवर्ड क्लासेज़ को प्रतिनिधित्व देने का काम किया है।

सर, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से यह कहना चाहूँगा कि इस बजट में हरियाणा प्रदेश, जो पूरे देश का अन्न-भंडारण का काम करता है, उसको एक तरह से रेलवे बजट से अछूता रखा गया है।

माननीय महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान वर्ष 2010-11 के रेल बजट की तरफ दिलाना चाहूँगा, जो रेल मंत्री जी द्वारा पिछले वर्ष लोक सभा में पेश किया गया था, जिसमें बजट संख्या 103 में हरियाणा के लिए नई रेलवे लाइन, रोहतक-हाँसी रेल लाइन को शामिल किया गया था और जिसमें सर्वेक्षण करवाने की बात कही गई थी। अब पुनः माननीय रेल मंत्री जी ने 2011-12 के रेल बजट के अंतर्गत बजट क्रम संख्या 102 में पुनः महम के रास्ते रोहतक-हाँसी का सर्वेक्षण शुरू करवाये जाने का प्रस्ताव दर्शाया है। हरियाणा प्रदेश की यह माँग काफी समय से है और उसका केवल सर्वेक्षण ही करवाया गया है, लेकिन उसका बार-बार सर्वेक्षण करवाने के बावजूद यह माँग पूरी नहीं की गई।

महोदय, अगर हिसार से महम और रोहतक को जोड़ दिया जाए तो केवल 66 किलो मीटर लम्बी यह रेल लाइन है। इसको जोड़ने से हिसार से दिल्ली का सीधा रास्ता हो जाता है। लाखों यात्री रोज इस रूट से हरियाणा से दिल्ली सफर करते हैं। इससे न केवल रेलवे को यात्री मिलेंगे, बल्कि जो हाइवे है, उस पर भी लोड कम होगा।

इसी तरीके से वर्तमान में दिल्ली से हिसार जो गाड़ी आती है, वह भिवानी होकर आती है और 40-45 मिनट भिवानी में रुकती है। इसलिए वहाँ से लोग इससे आना पसंद नहीं करते। हिसार की आबादी करीब चार लाख है। हिसार में तीन यूनिवर्सिटीज़ हैं- HAU, GJU और यहाँ आर्मी कैंट भी है। लेकिन आज तक एक भी मेल गाड़ी हिसार से नहीं जाती। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूँगा कि खास कर जो हिसार से जम्मू रेलगाड़ी है, वह वाया लुधियाना ब्यास के रास्ते रात को चलती है। इस ओर केवल पैसेंजर गाड़ी से ही यात्रियों को यात्रा करनी पड़ती है। मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यहाँ हजारों की संख्या में श्रद्धालु जाते हैं, वे ब्यास में भी जाते हैं। इधर से अमृतसर, वैष्णों देवी और ज्वाला जी की ओर भी काफी संख्या में श्रद्धालु जाते हैं। उन श्रद्धालुओं की माँग को देखते हुए जो पैसेंजर गाड़ी हिसार से लुधियाना 56433, जो दिन में चलती है, उसको मेल रूट करके उनका पूरा-पूरा ध्यान रखा जाए।

इसी तरीके से पहले जब माननीय श्री लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, तब उन्होंने अग्रोहा, जो अग्रवाल समुदाय का एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है, जो हिसार से केवल 17 किलोमीटर दूर है, उसमें माननीय लालू प्रसाद जी बतौर मुख्य अतिथि वहाँ पधारे थे और उन्होंने यह घोषणा की थी कि हम अग्रोहा को रेल लाइन से जोड़ेंगे। अग्रोहा के अन्दर एक मेडिकल कॉलेज भी है, लेकिन अभी तक उसे रेल लाइन से नहीं जोड़ा गया है। अग्रोहा एक तीर्थस्थान है और आस्था का प्रतीक है और वहाँ प्राचीन धरोहर भी है। वहाँ अक्सर हड़प्पाकालीन और मोहनजोदड़ो से जुड़ी कलाकृतियाँ मिलती हैं तथा पुरातत्व विभाग ने अग्रोहा को अपने संरक्षण में लिया हुआ है। यह हिसार से केवल 17 किलो मीटर दूर है, इसलिए इसको भी रेल लाइन से जोड़ा जाना चाहिए।

माननीय उपसभापति महोदय, हरियाणा प्रांत विकसित प्रदेशों में से एक है। हरियाणा से 40 किलो मीटर की दूरी पर फतेहाबाद है, जो कि डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है और वह अब तक रेलवे लाइन से अछूता है। इसलिए कृपा करके उसको भी रेलवे लाइन से जोड़ा जाए। यही बातें मुझे आप लोगों के सामने रखनी थीं। टाइम का विशेष ध्यान रखते हुए और आपकी बात मानते हुए मैं अपनी बात यहीं समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

श्री **उपसभापति**: नंदी येल्लैया जी, आप कृपया पाँच मिनट में अपनी बात बोलें। ...(**व्यवधान**)...

श्री स्वप्न साधन बोस (पश्चिम बंगाल): सर, आपने मुझे एक बार भी बोलने नहीं दिया। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आपने नाम ही नहीं दिया, तो कैसे बोलने देंगे?

श्री **स्वप्न साधन बोस**: मैं अपनी पार्टी से एक ही आदमी हूँ। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आप एक ही आदमी हैं, लेकिन आपको नाम तो लिखाना पड़ेगा। ...(**व्यवधान**)... आप प्लीज़ बैठिए। ...(**व्यवधान**)... आप प्लीज़ बैठिए। ...(**व्यवधान**)...

श्री नंदी येल्लैया (आंध्र प्रदेश): उपसभापति महोदय, रेल मंत्रालय की ओर से जो बजट पेश किया गया है, उसका समर्थन करते हुए मैं एक बात याद दिलाना चाहता हूँ कि मनोहराबाद से कोत्तपल्ली वाया सिद्दिपैट लाइन तकरीबन तीन साल से सैंक्शन होकर आज तक इस पर काम शुरू नहीं हुआ है। बैकवर्ड

एरिया के बारे में आपके रेल मंत्रालय द्वारा आज तक प्लानिंग नहीं हुई। मैं चाहता हूँ कि सिद्दिपेट, जो कि एक मेज़र बैकवर्ड एरिया है और तेलंगाना के अंदर आता है, वहाँ पर कई इंडस्ट्रीज़ हैं, लेकिन वहाँ रेल की सुविधा नहीं है। जिस वक्त मैं लोक सभा में था, उस वक्त से मैं इसको रिप्रेजेंट कर रहा हूँ, लेकिन मेरे राज्य सभा में आने के बाद भी यह रेल से लिंक नहीं हो सका है। यह रेल लिंक बहुत आवश्यक है क्योंकि यह बहुत बैकवर्ड एरिया में आता है। वहाँ के फंड्स के लिए, जैसे हमारी मंत्री जी बैठी हुई हैं, उस बैकवर्ड एरिया को रेल वाइज फॉरवर्ड एरिया बनाने से ही वह फॉरवर्ड हो सकता है, लेकिन यह कई सालों से अनदेखा पड़ा हुआ है।

सर, दूसरी बात यह है कि आपके विभाग में ग्रुप "डी" की एक एडवर्टिज़मेंट आयी। पहले आपकी पॉलिसी में ग्रुप "डी" के लिए न्यूनतम योग्यता आठवीं पास थी, लेकिन अब उसको दसवीं क्लास कर दिया गया। आपको मालूम होना चाहिए कि गांवों के अंदर जो रिमोट एरियाज़ हैं, जहाँ अनुसूचित जाति और बैकवर्ड क्लास के लोग रहते हैं, उनके लिए आठवीं क्लास तक पढ़ना भी नामुमकिन है। फिर इस प्रकार के रिक्रूटमेंट में शेड्यूल्ड कास्ट, शेड्यूल्ड ट्राइब्स और मॉयनरिटी के लोगों का आना बहुत मुश्किल है। आज देश के अंदर इतनी बेरोजगारी है, खास तौर से शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के अंदर बहुत गुरबत है और वे बेरोजगार हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि इसको आप इसे दसवीं की बजाय आठवीं क्लास कर दें, तो बहुत मेहरबानी होगी।

(श्री सभापति पीठासीन हुए)

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि विज़ाग को ईस्ट कोस्ट रेलवे में भुवनेश्वर डिवीजन के अंदर रखा गया है। विज़ाग में स्टील प्लांट्स हैं और सीमेंट आदि की कई फैक्ट्रियाँ हैं, लेकिन उसको भुवनेश्वर हैडक्वाटर्स के अदंर रखा गया है। इसके लिए कई एजिटेशंस हुए और कई रिप्रेजेंटेशंस दिये गये। इसके बावजूद इसको नजरअंदाज किया जाता रहा। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी इस पर ध्यान दें, क्योंकि जब वहाँ तेलंगाना से तेलुगु-स्पीकिंग लोग इंटरव्यू देने गये, तो वहाँ पर उनके सामने कई रुकावटें आई तथा मार-पीट हुई। मैं चाहता हूँ कि जो वल्टियर डिवीजन है, उसको साउथ-सेंट्रल रेलवे में मिलाया जाए, क्योंकि वहाँ के लोगों और वहाँ के इंडस्ट्रिलिस्ट्स की भी यह डिमांड है और कई बार इसके लिए रिप्रेजेंटेंशंस दिये गये हैं। यह बहुत ही लाँग पेंडिग इश्यू है, जिसके लिए गये 30 सालों से वहाँ के लोकल मिनिस्टर्स और विधान सभा के मैम्बर्स भी काफी रिप्रेजेंटेशंस दे रहे हैं, इसलिए मैं चाहता हूँ कि उसको एससीआर में मर्ज किया tजाए और ग्रुप "डी" के लिए योग्यता आठवीं क्लास की जाए। धन्यवाद।

MR. CHAIRMAN: Thank you very much. This concludes the discussion on the Budget (Railways) 2011-12. Now, the hon. Prime Minister is to make a statement.

STATEMENT BY PRIME MINISTER

Appointment of Central Vigilance Commissioner

THE PRIME MINSITER (DR. MANMOHAN SINGH): Mr. Chairman, Sir, the post of Central Vigilance Commissioner was due to fall vacant on 8th September, 2010 on the completion of the term of Shri Pratyush sinha.

Under the CVC Act, 2003, the appointment of Central Vigilance Commissioner is required to be made by the President by Warrant under her hand and seal and on the basis