श्री उपसभापति : आगरा के लिए आप क्या कर सकते हैं, It is a State subject. *...(Interruptions)... A* notice has to be given *...(Interruptions* यह हाउस नोटिस से चलता हैं, यह हाऊस रूल पर चलता हैं। ....(**व्यवधान**)...

श्री अमर सिंह : सर, मैं भी हाउस चलाना चाहता हूं ....(**व्यवधान**)... वहां पर लोग हिन्दू मुसलमानों का दंगा करवा रहे है। ....(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति : आप इसको कल उठाइए, कल नोटिस दीजिए न। ....(**व्यवधान**)...

श्री अमर सिंह : सर, कल तक तो काफी लोग मर जाएंगे। ....(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति : कल उठाइए, आप नोटिस दे देजिए उसके ऊपर चेयरमैन डिसीजन लेंगे। ....(**व्यवधान**)...

श्री उदय प्रताप सिंह (उत्तर प्रदेश)**:** यह कम्युनल मामला हैं। ....(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please allow the Business to go on. ... *(Interruptions)...*

श्री अमर सिंह : सर, हम कल तक नोटिस का इतंजार नहीं कर सकते । कल तक तो सब खत्म हो जाएगा ....(**व्यवधान**)...

श्री वीरेन्द्र भाटिया (उत्तर प्रदेश)**:** वहां सरकार फेल हो गई हैं ....(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति :कल आप नोटिस दें तो उसके ऊपर कुछ डिसीजन लेंगे। ....(**व्यवधान**)...

श्री अमर सिंह :आन्ध्र का जवाब नहीं दिया तो अब आगरा का क्या ....(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति : अमर सिंह जी, आपको जो कुछ बोलना था बोल लिए, अब बंद कीजिए। ....(**व्यवधान**)...

Please allow the Business. *...(Interruptions)...*

GOVERNMENT BILL

The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2007

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं

> "कि रेलो के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2007-2008 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाए

The question was proposed.

श्री सुरेन्द्र लाठ (उड़ीसा)**:** धन्यवाद उपसभापति महोदय, हम रेलवे की अनुपूरक मांगों पर विचार करने के लिए आज सदन में उपस्थित हुए हैं। महोदय, जैसा कि परम्परा हैं कि इन अनुपूरक मांगों पर विचार करते समय हम सब रेलवे के कार्याकलापों के बारे

में, रेल के विकास के बारे में तथा अपने क्षेत्र में रेल के विकास के बारे में अपनी बातों को रखते हैं। मैं मत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं कि गत कुछ वर्षो में रेलवे ने अच्छा काम किया हैं और रेल मंत्रालय ने बीस हजार करोड़ रूपए का लाभ भी दिखाया हैं। कई नई-नई योजनाओ को स्वीकृति मिली हैं और उन पर कार्य भी चल रहा हैं। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान देश के कुछ पिछड़े क्षेत्रों के बारे में ले जाना चाहता हूं। आज भी देश के ऐसे बहूत से पिछड़े क्षेत्र हैं जहां पर रेल सेवा उपलब्ध नहीं हैं, जहां पर रेल पहुंच नहीं पाई हैं। आज रेलवे को लाभ निश्चित रूप से हो रहा हैं और कहीं न कहीं ऐसा संदेश जा रहा हैं कि रेलवे मंत्रालय सारी योजनाओं को लाभ और हानि के मापदंड में तोलकर योजनाओं पर कार्य कर रहा हैं।हम सब चाहते हैं कि रेलवे लाभ करे लेकिन इसके साथ साथ रेलवे की अपनी जो सामजिक जिम्मेदारी हैं, सोशल रेस्पांसिबिलिटी हैं उसे भी रेलवे को समझना चाहिए और जो देश के पिछड़े क्षेत्र हैं उनमें बिना लाभ और हानि के मापदंड को रखे वहां पर भी कार्य होना चाहिए और उन क्षेत्रों तक भी रेल की सेवा पहुंचाई जा सके, इसके बारे में भी कार्य करने की आवश्यकता हैं। उपसभापति महोदय, मैं एक उदाहरण देना चाहता हूं। मुझे जम्मू कश्मीर में जाने का अभी अवसर मिला था, वहां पर ऊधमपुर से बारामूला रेल लिंक .पर बहुत जोरों से काम चल रहा हैं, बहुत अच्छा काम चल रहा हैं सुरंगो के अंदर से रेल लाइन बिछाई जा रही हैं, पहाड़ो पर रेल लाइन बिछाई जा रही हैं और इसमें सरकार का दस हजार करोड़ रूपया खर्च होने जा रहा हैं। इस योजना से सरकार को कितना लाभ होगा, कितनी हानि होगी, इसके बारे में हम सभी जानते हैं कि यह एक स्ट्रेटिजिक प्रोजेक्ट हैं। इस प्रोजेक्ट में लाभ-हानि के मापदंड को नहीं लिया गया हैं, बल्कि वहां की अन्य आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, इस योजना को लिया गया है। एनडीए की सरकार के समय इस योजना को प्रारम्भ किया गया था और अब इस योजना पर कार्य जोरों से चल रहा हैं, बहुत अच्छा कार्य चल रहा हैं और इसके लिए मैं रेल मंत्रालय को बधाई देता हूं।

उपसभापति महोदय, उसी प्रकार से देश में जो पिछड़े क्षेत्र हैं,जिन क्षेत्रों में योजनाएं ली गई हैं, कई ऐसी योजनाएं हैं, जो 15 साल 20 साल से लम्बित पड़ी हैं, उन योजनाओं को पूरा नहीं किया जा रहा हैं, उन पर जितना ध्यान देना चाहिए, उतना ध्यान नहीं दिया जा रहा हैं। शायद कहीं न कहीं यह लगता हैं कि इसमें अधिक इन्वेस्टमेंट करने से रेलवे को बहुत अधिक फायदा नहीं होने वाला हैं, इसलिए उन योजनाओं को कम महत्व दिया जा रहा हैं।

उपसभापति महोदय, मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि वर्ष 2004 में तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने "रिमोट एरिया रेल सम्पर्क योजना" प्रारम्भ की थी। उस योजना के माध्यम से देश के दूर-दराज के क्षेत्रों तक रेल पहूंचाई जा सके, इसकी योजना बनायी गयी थी। महोदय, उस योजना में मेरे प्रदेश उड़ीसा की जो खुर्दा-बोलांगीर रेल योजना हैं, उसको लिया गया था और उसको पांच वर्ष में समाप्त करने का संकल्प रखा गया था, किनतु मुझे मालूम नहीं हैं कि वह योजना अभी चल रही हैं या बंद हो गयी हैं? महोदय, इस प्रकार की योजनाओं को फिर से प्रारम्भ करने की आवश्यकता हैं। देश के जो पिछड़े क्षेत्र हैं, उनमें रेल पहुंचाने के लिए इस प्रकार की योजना आवश्यकता हैं।

उपसभापति महोदय, 11वीं पंचवर्षीय योजना का मसौदा तैयार हो चुका हैं। इस पंचवर्षीय योजना में 2 लाख 51 हजार करोड़ का व्यय का प्रावधान रखा गया हैं। मैं सरकार से

जानना चाहूंगा कि 11वीं पंचवर्षीय योजना में देश के पिछड़े क्षेत्रों में, दूर-दराज में रेल का विस्तार कितना किया जा रहा हैं, कितने रेल विस्तार की योजना बनी हैं? यदि इससे रेल मंत्री जी सदन को अवगत करायें, तो मैं उनका आभारी रहूंगा।

उपसभापति महोदय, हम सब जानते हैं कि उड़ीसा एक पिछड़ा हुआ प्रदेश हैं और रेल की दृष्टि से तो और भी पिछड़ा हैं। उड़ीसा खनिज पदार्थो और अन्य प्राकृतिक संसाधनों से भरपुर हैं, लेकिन रेल इंफ्रास्ट्रक्चर नहीं होने के कारण वहां का विकास बाधित हो रहा हैं। हम बार-बार रेल मंत्रालय से रेल मंत्री जी से मिलकर के अनुरोध करते हैं कि उड़ीसा जैसे पिछड़े प्रदेश में रेल का विकास को और अधिक बढ़ाया जाये। वहां पर जो योजनाएं चल रही हैं, उनको जल्द से जल्द पूरा किया जाये, नहीं तो उड़ीसा में विकास सम्भव नहीं हैं। अगर हम आंकड़े देखें तो कुल रेलवे ट्रैक का उड़ीसा में चार प्रतिशत ट्रैक उपलब्ध हैं और उस चार प्रतिशत ट्रैक में 12 परसेंट ढुलाई की जाती हैं। इसके अलावा रेलवे के कुल लाभ का सात प्रतिशत लाभ उसको उड़ीसा से हो रहा हैं।

उपसभापति महोदय, उड़ीसा में ईस्ट कॉस्ट रेलवे का अधिकाशं भाग हैं, जो 10 प्रतिशत तक लाभ दे रही है। अगर आप 2003-04 और 2004-05 के आंकड़े देखेंगे, वर्किंग एक्सपेंसिस ईस्ट-कॉस्ट रेलवे का 66.64 और 61.75 हुआ, जो पूरे देश की औसत के अनुसार दूसरे नम्बर पर हैं। महोदय, अगर हम इसी तरह दूसरे प्रोफिट मेकिंग जोन्स के बारे में देखें तो यह पाएंगे कि साउथ ईस्ट सैन्ट्रल में 62.8 परसेंट और 56.1 परसेंट, नार्थ सैन्ट्रल 76.33 प्रतिशत और 66.71 प्रतियशत, सैन्ट्रल में 80.29 प्रतिशत और 82.48 प्रतिशत, साउथ ईस्टन में 81.24 प्रतिशत और 83.51 प्रतिशत , साउथ वैस्टर्न में 91.35 प्रतिशत और 86.15 प्रतिशत, वैस्ट्रर्न में 93.21 प्रतिशत ओर 90.85 प्रतिशत, नार्दन में 91.8 प्रतिशत और 92.89 प्रतिशत तथा ईस्ट सैन्ट्रल में 93.65 प्रतिशत और 98.9 प्रतिशत हैं। अगर आप आकंड़े देखेंगे तो पाएंगे कि आज उड़ीसा में रेलवे सक्षमता से और प्रभावी ढंग से काम कर रहा हैं। उड़ीसा के रेलवे में इन्वेस्टमेंट करना, रेलवे के लिए कहीं भी हानि का सौदा नहीं है, बल्कि लाभ का सौदा हैं। महोदय, अगर हम रेलवे density के बारे में सोचेंगे, तो राष्ट्रीय औसत आज रेलवे density का जो 19.13 प्रतिशत हैं, वहीं उड़ीसा में यह 14.6 प्रतिशत हैं। अगर हम छत्तीसगढ़ का आंकड़ा लेंगे तो वह केवल 8.6 प्रतिशत हैं। यह आंकड़ा दिल्ली का 138.2 प्रतिशत हैं, पश्चिमी बंगाल का 43.4 प्रतिशत हैं, पंजाब का 41.6 प्रतिशत हैं, हरियाणा का 36.1 प्रतिशत हैं, बिहार का 35.9 प्रतिशत हैं और उत्तर प्रदेश का 35.8 प्रतिशत हैं। महोदय, मेरा कहने का तात्पर्य यह हैं कि उड़ीसा का रेल नेटवर्क अच्छे लाभ की स्थिति में होने के बावजूद, व्यवसायिक दृष्टि से भी लाभ जनक होने के बावजूद, यहां गत वर्षो में जितना काम होना चाहिए था, वह नहीं हो पाया है और रेलवे ने उड़ीसा की घोर अपेक्षा की हैं। महोदय, 11वीं पंचवर्षीय योजना में कई बड़ी-बडी योजनाएं ली गई हैं। उसमें एक डेडिकेटेड फ्रेड कोरिडोर की योजना भी ली जा रही हैं, लेकिन उसमें उड़ीसा का स्थान कहीं नहीं हैं। इसी प्रकार दूसरी योजनाओं में भी उड़ीसा की पूरी तरह से उपेक्षा की गई हैं। महोदय, उड़ीसा और विशेषकर उड़ीसा के अति पिछड़े क्षेत्र KVK जिले में कई योजनाएं वर्षो से लंबित हैं। महोदय, हम सभी जानते हैं कि KVK जिला आदिवासियों से भरा हुआ जिला हैं। इस पिछड़े क्षेत्र में विकास न होने के कारण यहां पर नक्सलवादी गतिविधियां बढ़ रही हैं। यहां पर भरपूर खनिज सम्पदा उपलब्ध होने के बावजूद इस क्षेत्र में इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट न होने के कारण विकास ठीक तरीके से नहीं हो पा रहा हैं

श्री उपसभापति : सुरेन्द्र जी, आपकी पार्टी से तीनद मैम्बर्स बोलेगे। मैं सिर्फ आपका बता रहा हैं कि आपका समय कुल 30 मिनट का है। आप दूसरे मैम्बर्स के लिए कितना समय छोड़ना चाहते हैं, यह आपके ऊपर हैं।

श्री सुरेन्द्र लाठ : महोदय, मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूं कि मैं अपनी पार्टी के सभी सदस्यों को उनके बोलने का समय पूरा दूगा। महोदय, इस क्षेत्र में जो योजनाएं लंम्बित हैं, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान उनकी ओर आकर्षित करना चाहता हूं। एक खुर्दा बोलांगीर रेल योजना हैं। यह योजना को आरम्भ हुए दस साल से ऊपर का समय हो चूका ळैं। अभी तक इसका 15 से 20 प्रतिशत कार्य ही हो पाया हैं और यह KVK जिले में अवस्थित हैं। दूसरी योजना , गुणपुर थिरूवेली योजना हैं और यह लांजीगर रोड, भवानी पटना, जूनागढ, नवरंग पुर, जयपुर, मालकानगिरी भद्राचलम रोड, यह आन्ध्र प्रदेश में जाती हैं और इस रेल लाइन के बनने से रांची से लेकर विशाखापट्नम तक सीधी रेल सेवा उपलब्ध हो पाएगी। इससे उन पिछड़े आदिवासी क्षेत्र में रेल सेवा का विस्तार हो पाएगा। इसके बारे में भी सरकार ध्यान दे। इस प्रकार तालचर विमलागढ़ हैं, जो कि राउरकेला स्टील प्लांट से लगा हुआ हैं और खनिज सम्पदाओं से भरपुर हैं। पिछले दस सालों से इसके बारे में मांग की जा रही हैं और चार सालों से इस योजना को स्वीकृति मिली हुई हैं। किन्तु इसमें काम आरंभ नहीं हो पा रहा हैं। इसके अलावा बादामपाट, क्योंझर ये सभी योजनाएं के.वी.के. तथा उड़ीसा के आदिवासी क्षेत्रों की योजनाएं हैं। उपसभापति महोदय जी, इनके लिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा। हम सभी जानते हैं मंत्री जी आम आदमी के नेता हैं, आम आदमी का दुख दर्द समझते हैं, इसलिए वे हमारी इन योजनाओं के ऊपर निश्चित रूप से प्रायोरिटी के आधार पर ध्यान देंगे।

महोदय, मैं कुछ अपने क्षेत्र की मांगे रखना चाहता हूं। उड़ीसा के पिछड़े क्षेत्रों की सभी योजनाओं को ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत समाप्त किया जाए, उड़ीसा को डेडिकेटिड फ्रेट कॉरीडोर के अंतर्गत जोड़ा जाए, उड़ीसा में चल रही विभिन्न रेल परियोजनाओं को समयबद्व समाप्त किया जाए। महोदय, हमने मंत्री जी ने मिलकर उड़ीसा को संबलपुर से इलाहाबाद तक जोड़ने के लिए कई बार मांग बहुत वर्षो से हो रही हैं। मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदय इसके बारे में विचार करेंगे और इसकी स्वीकृति देंगे। इसी प्रकार हीराकुंड एक्सप्रेस, यह विशाखापट्नम से अमृतसर तक विस्तारित कर दी गई हैं। यह पहले संबलपुर से निजामुद्दीन तक चलती थी, इसके बाद इसे भुवेनेश्वर से निजामुद्दीन किया गया, अब इसे विस्तारित करके विशाखापट्नम से अमृतसर तक कर दिया गया हैं। यह हफ्ते में केवल तीन दिन चलती हैं, मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि इसे तीन दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन किया जाए, जिससे उस क्षेत्र के लोगों को उसका लाभ मिल सके। इसी प्रकार से कर्ला-हावड़ा, जो हफ्ते में एक दिन चल रही हैं,केवल यही एक ऐसी ट्रेन हैं जो उस क्षेत्र में मुंबई तक सीधी कुर्लाद्व भुवनेश्वर मुबंई तक चलती हैं। यह अभी हफ्ते में एक दिन चलती हैं, इसको बढाकर तीन दिन किया जाए। वह भुवनेश्वर, अहमदाबाद वीकली एक दिन चलती हैं, इसे बढ़ाकर दो दिन किया जाए। रायपुर से भूवनेश्वर एक डेली ट्रेन इंटर सिटी एक्सप्रेस चलती है। मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं कि उन्होने इसकी स्वीकृति दी और चल रही है। मैं अनुरोध करूंगा कि इसे बढ़ाकर नागपुर तक ले जाया जाए ताकि

इस क्षेत्र का सीधा संपर्क नागपुर तक हो सके। इसी प्रकार पुरी-जोधपुर जो गत वर्ष चालू की गई थी, हफ्ते में एक दिन चलती हैं, मेरी मंत्री जी से मांग हैं कि इसे बढ़ाकर दो दिन किया जाएं। मैं आपका और अधिक समय नहीं लेना चाहता हूं, मेरे साथी अपनी बात कहेंगे,किन्तु मैं मंत्री से फरि से अनुरोध करूंगा कउिड़ीसा एवं देश के अन्य जितने पिछड़े क्षेत्र हैं,हम सभी जानते हैं कि देश के बासठ पिछड़े जिले ऐसे हैं, जहां पर अभी तक रेल नहीं पहूंच पाई हैं। वहां रेल का नेटवर्क कैसे पहुंच पाएगा, इसकी स्वतंत्र योजना बनाएं। यदि वे इसकी चिंता करेंगे कि ग्याहरवीं पंचवर्षीय योजना मे इस पर किस प्रकार कम हो, तो निश्चित रूप से देश का विकास होगा, कुछ क्षेत्रों का विकास होगा।

एक और बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। यह बात रेल यात्री सुरक्षा के बारे में हैं। हम सभी जानते हैं कि आर.पी.एफ. एक्ट 2003 में पास किया गया था। इस एक्ट के माध्यम से यह बताया गया था कि इसमें आर.पी.एफ. को अधिक अधिकार देने की बात कहीं गई हैं। इससे रेलवे में चढ़ने वाले यात्री की सुरक्षा में इजाफा होगा, रेलवे यात्री सुरक्षित हो पाएंगे, किंतु मुझे नहीं मालूम कि अभी भी जब रेलवे का यात्री यात्रा करता हैं वह किस कारण से स्वयं को सुरक्षि महसूस नहीं करता। इस बारे में मंत्री महोदय ध्यान दें कि रेलवे यात्री को किस प्रकार से और अधिक सुरक्षा मिल सकती हैं। मंत्री महोदय और रेल मंत्रालय को विशेष इस ओर ध्यान देना चाहिए। मैं इतना कहते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir, for allowing me to take part in the debate on Appropriation (Railways) No.3 Bill, 2007. Sir, I support the Bill. Especially, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister towards the improvement of railway system in the North-Eastern Region. Sir, as you know, the North-Eastern Region is very remote area of this great country of ours. And, it has remained very much underdeveloped so far as railway system is concerned. It was 60 years ago when the Britishers had laid the single railway track in the entire North-Eastern Region. During this period, in the North-Eastern Region, particularly in the State of Assam, there has been no improvement in the railway track system. It is same as it was 60 years back during British rule. I agree that some more railway trains have been introduced. But the track system has not improved. That is what I want to highlight. If we see from Alipurdwar to Tinsukia, and I would like to point out that Tinsukia is the main commercial station and also the remote area just touching the extreme border of the North-Eastern Region. It is also going to touch Arunachal Pradesh, Arunachal Pradesh is not having a railway station because of topographical situation. I am happy that the Ministry of Railways is trying to provide railway transport to Arunachal Pradesh also. There are many pending projects of the Railways in the North-Eastern Region, particularly extension of Railways from Jiribam to Imphal, and the railway system from Lumding to Badarpur. These projects have been pending since long time. Ever since I came to this House three years ago, I have been mentioning, time and again, about the poor railway system in North-Eastern Region. There is only one project which is suffering from so-called security point of view, that is, Badarpur-Lumding area and besides that, these pending projects in the North-Eastern region are not making any tangible progress for the reasons best known to the Ministry of Railways. These are not affected by any external reasons, for which the Railways Ministry cannot make

rapid progress. For example, we have been hearing since long, even before I came to this House three years back regarding construction of Bogibil Project. Of course, I am very happy to read in the print media that the Ministry of Railways, the Government of India, and the Prime Minister have taken interest to create a NorthEastern Railway Development Fund. If that is true, I am really grateful to the Government of India, and particularly to the Ministry of Railways. That Development Fund should be adequately equipped with financial resource so that every year, with the progress of work in the projects, the fund is released and the progress of the projects is really expedited. Earlier, the Bogibil Project was supposed to be completed by the year 2009. But, as on today, that is, 2007, we cannot see any tangible progress in the construction of the Bogibil Project. Sir, the people have come to know, particularly in the North-Eastern Region, that this Bogibil Project is very essential from strategic point of view. Even the Ministry of Defence will agree that from strategic reasons, the Bogibil Bridge over river Brahmaputra is very essential. It means that this project is very important not only for Assam and the North-East but also for the security of the country. It is that area where the Chinese aggression took place in 1962. So, from this point of view also, the Government has all the records that show as to why this project is very very important. But I have failed to understand as to why this bridge has not made substantial progress in the matter of construction of approach roads. Forget about the construction of bridge over the River Brahmaputra, even the approach road has not been completed. So, I request the hon. Railway Minister, Laluji, who is a very dynamic leader, to take some time out of his busy schedule and see as to why this Bogibil project is not making the desired progress.

Secondly, Sir, there was always a demand that that there should be double-track railway line in the North-Eastern Region. Till today, there is single-track in the entire North-Eastern Region. Sir, you will agree with me that considering the change in situation, the economic development activities, the commercial activities and other kinds of activities that have taken place during these sixty years, the North-Eastern Region requires the double-track line of the railway system. Only then, the people of the North East including Assam will get better railway facilities both in the matter of transportation of passengers and carrying essential goods from the rest of the country to that part of the country and, people will get the supply of essential goods without paying the higher prices at the time of natural calamities in that region. Having made these observations, I conclude.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please be brief. There are five Members from the Congress Party.

SHRI SILVIUS CONDPAN: Sir, I am completing. Now, Sir, through you, I would like to draw the attention of the Railway Minister towards so many unmanned level crossings. A lot of accidents occur at the level crossings because they are unmanned crossings. So, I request the Ministry of Railways to take notice of this problem and see that, at least, the important level crossings are manned or the over-bridges are constructed.

I would like to request the hon. Minister to kindly use his good offices to see that works on all on-going projects, incomplete projects of the Railways in the North Eastern Region should be taken up very expeditiously.

Sir, I come to the last but not least point. I would like to make a special request to the hon. Railway Minister, for which I request him to kindly prevail upon his Ministry. Sir, there is a railway station Bhojo on the Guwahati-Tinsukia route, which connects the nearby oil drilling centres, tea gardens and coal extension centres. But the people are not having the Kamrup Express stoppage at that station. For the local commercial development, there is a pressing demand of the public that, at least, an important train like Kamrup Express should have a stoppage at Bhojo railway station.

With these humble suggestions, I support this Bill, and urge upon the hon. Railway Minister to kindly pay attention to the suggestions that I have made. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Virender Bhatia. Your Party has ten minutes and there are two speakers from your party.

श्री वीरेन्द्र भाटिया (उत्तर प्रदेश) **:** उपसभापति जी, मैं यहां पर इस बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा तो हुआ हूं, लेकिन आज जब यह बिल आया, तो मैं थोड़ा सा आश्चर्यचकित भी हुआ, क्योकि अभी तक हर जगह यही पढ़ता आया कि लालू जी के मैनेजमेंट ने रेलवे को लाभ की स्थिति में पहूंचाया हैं। उस समय लगा कि क्या आवश्यकता पड़ गई और पैसे की, बजट के बाद सप्लिमेंटरी ग्रांट की, क्योकि लालू जी ने हमारे देश का नाम विदेशों में भी रौशन किया हैं, मैनेजमेंट गुरू के रूप में। आपने विदेशों में भी पाठ पढाए। हमें अच्छा लगता हैं, जब लालू जी की प्रशंसा होती हैं। यह सही भी हैं, क्योकि आपने कई प्रंशसनीय कार्य किए हैं। सबसे पहला तो मैं ही बधाई दे दूं कि मैंने एक छोटी सी मांग आपके सामने रखी थी और आपने उस मांग को पूरा किया। इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं। लेकिन .....(**व्यवधान**)... मैं उस पर भी आ रहा हूं .....(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति : आप बोलिए। .....(**व्यवधान**)... भाटिया जी, आप इधर एड्रेस कीजिए।

श्री वीरेन्द्र भाटिया : महोदय, मैं एक बात जरूर कहना चाहूंगा कि आपने तत्काल सेवा का अधिभार कुछ बढ़ा दिया और जिसको रिजर्वेशन क्यू में जाकर मिलता था, उसका रिजर्वेशन कम कर दिया। आपने प्रोफिट कमाने का एक तरीका निकाला। लेकिन यह सही हैं कि तत्काल सेवा का दुरूपयोग ज्यादा हो रहा हैं और सदुपयोग कम हो रहा हैं। दो महीने, डेढ़ महीने पहले और एक महीने पहले जो व्यक्ति जाता हैं, उसको तो लाइन में लगने के बाद भी रिजर्वेशन नहीं मिलता। तत्काल सेवा का लाभ रेलवे के कर्मचारी उठा रहे हैं और वे दलाल उठा रहे हैं, जो पहले से ही वहां पर पहुंचकर रिजर्वेशन करा लेते हैं, जबकि आपने उसका भार, उसका शुल्क दुगुना कर दिया। कृपया इस ओर ध्यान दें।

एक बात सबसे आवश्यक है। आज रेलवे में दुर्घटनाएं हो रही हैं। रेलवे की सुरक्षा को लेकर देश में एक संशय पैदा हो गया हैं। कहीं हम जा रहे हैं ओर कब हमारी रेलगाड़ी,जिस पर हम सफर कर रहे हैं, वह रेलगाड़ी कब पटरी से उतर कर हमको घायल कर दे या किसी को मार दे, यह पता नहीं लगता। आखिर रेल दुर्घटनाओं की संख्या क्यो बढ़ रही हैं? रेल की सुरक्षा के क्या उपाय किए जा रहे हैं? लालू जी, कृपया इस ओर भी ध्यान दें। हर तीसरे दिन, चौथे दिन या पांचवे दिन समाचार पत्रों में पढ़ने को मिलता हैं कि रेल पटरी से उतर गई, इतने व्यक्ति घायल हो गए, इतने व्यक्तियों

की मृत्यु हो गई। यह एक दुखद स्थिति हैं। व्यक्ति की जान बहुत अमूल्य होती हैं। उसकी कोई कीमत नहीं होती। कुछ मुआवजा देकर उसकी कीमत नहीं अदा की जा सकती। कभी रेल दुर्घटना सुनी जाती थी कि कहीं रेल दुर्घटना हुई और आज स्थिति यह हैं कि रेल दुर्घटनाएं सामान्य खबर बन गई हैं। कृपया इसकी सुरक्षा की ओर ध्यान दें। इसके अलावा रेल दुर्घटनाओं को रोकने का प्रयास होना चाहिए।

इसके साथ ही रेल में सफर करने वाले यात्रियों की भी सुरक्षा का इतंजाम होना चाहिए। आज हम रोज अखबारों में पढ़ते हैं कि किसी महिला के साथ रेल में बलात्कार हो गया, किसी व्यक्ति को रेल से पटरी पर फेंक दिया गया, जाने वाली महिलाओं के साथ यात्री अभद्र व्यवहार कर रहे हैं। इस प्रकार यह एक रोजमर्रा का विषय हो गया हैं। रेलवे में जाने वाले यात्री विशेषकर महिलाओं की सुरक्षा की व्यवस्था होनी चाहिए। सबसे बड़ी स्थिति यह हैं कि लखनऊ के पास अगर आगे कोई रौबरी होगी, तो हमें उसकी रिपोर्ट दर्ज कराने के लिए बनारस तक का इंतजार करना पड़ेगा और बनारस में जा कर हमारी रिपोर्ट दर्ज होगी। उसके बाद यह कार्रवाई होगी कि लखनऊ पुलिस जी.आर.पी. करे या बनारस की जी.आर.पी. करे। इसमें दोषी व्यक्तियों के विरूद्व कार्रवाई तो नहीं होती, वरन वादी,जिने रिपोर्ट की हैं, उसके विरूद्व एक तरह की कार्रवाई जरूर हों जाती हैं, उसका हरसमेंट जरूर हो जाता हैं। कृपया इसको रोकने का प्रयास करें। मेरा सुझाव हैं कि रेलगाड़ी में जहां आपने इतने डिब्बे बढ़ाए हैं, तो कृपया एक डिब्बा सिर्फ सुरक्षा गार्डो के लिए भी रख दें, जिससे तत्काल वे उसी ट्रेन में इस प्रकार की व्यवस्था करें कि जैसे ही कोई दुर्घटना होती है, उसकी सूचना उनको मिले और वे त्वरित गति से कार्रवाई प्रारंभ कर दें।

इसके अतिरिक्त मैं कर्मचारियों के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूं। कर्मचारियों की छँटनी लाभ बढ़ाने के लिए की जा रही हैं। कोई भी संगठन, जो राज्य से जुडा हो, उसमें कर्मचारियों की छँटनी करना अच्छा कार्य नहीं हैं। इससे कई लोग बेरोजगार हो जाते हैं। कृपया इस प्रकार देखें कि कर्मचारियों की छॅटनी न हो और अगर हो, तो उनको दूसरे कार्यो में लगाया जाए। इसके अतिरिक्त कर्मचारियों की जो आवास-व्यवस्था हैं, कृपया इस ओर भी ध्यान दें। रेल के कर्मचारियों की संख्या बहुत बढ़ हैं, कृपया .इस ओर भी ध्यान दें। रेल के कर्मचारियो की संख्या बहुत बढ़ी हैं। महोदय, रेलवे का संगठन बढ़ा हैं, रेलवे का दायरा बढ़ा है, लेकिन अभी तक कर्मचारियां के रहने की व्यवस्था सुचारू रूप से नहीं हो पायी हैं बल्कि, हमारी सूचना हैं कि वह कम हो गयी हैं।

आखिर में कहना चाहूंगा कि लालू जी की दरियादिली के बारे में सभी लोग तारीफ करते हैं कि लालू जी से चाहे किसी पार्टी का सांसद मिले, लालू जी उसकी बात मान लेते हैं। मैं भी उनसे कुछ कहने का साहस कर रहा हूं कि लालू जी कृपया उत्तर प्रदेश की ओर भी ध्यान दे। महोदय, लखनऊ देश के सबसे बड़े प्रदेश उत्तर प्रदेश की राजधानी हैं। हमारे यहां से जम्मू के लिए तमाम तीर्थ यात्री वैष्णों देवी के दर्शन के लिए जाते हैं,लेकिन लखनऊ से जम्मू के लिए कोई रेलगाड़ी नहीं है। इस बारे में कई वर्षो से मांग आ रही हैं। महोदय, पीछे से रेलगाड़ी आती हैं, लेकिन लखनऊवासियों को उस से पूरी सुविधा नहीं मिल पाती। कृपया लखनऊ से जम्मू के लिए एक रेलगाड़ी देने की कृपा करें। इसी तरह लखसनऊ से बनारस के लिए एक सुपरफास्ट गाड़ी दे। महोदय, बनारस एक तीर्थ स्थल हैं। वहां के लिए आप ऐसी गाड़ी दें कि तीन घंटे में दो सौ

किलोमीटर की यात्री पूरी हो जाय और यात्री सवेरे जाकर शाम को वापिस आ जाए। इस प्रकार की व्यवस्था कर दें। इसी तरह लखनऊ से जयपुर होते हुए अजमेर के लिए एक गाड़ी दे दें। अभी लखनऊ से ऐसी कोई गाड़ी नहीं हैं जो लखनऊ से डायरेक्ट जाती हो। कृपया इस आरे भी ध्यान दें। इसी तरह से एक गाड़ी लखनऊ से देहरादून के लिए दें। महोदय, पिछली बार भी मैंने मांग की थी कि लखनऊ से देहरादून के लिए कोई गाड़ी नहीं हैं। महोदय, पहले उत्तराखंड , उत्तर प्रदेश का भाग था और वहां आने-जाने के लिए एक गाड़ी की सख्त आवश्यकता हैं। अभी जो गाड़ी है, उस में बहुत कम कोटा हैं। बनारस से चलने वाली दून एक्सप्रेस में लखनऊवासियों को अच्छी सुविधा नहीं मिल पाती। मेरी मांग हैं कि कम से कम लखनऊवासियों को इसकी सुविधा मिलनी चाहिए। इसी प्रकार आप ने आजमगढ़ से कलकत्ता के लिए गाड़ी दी हैं, इसके लिए आप को बहुत-बहुत धन्यवाद। महोदय, अभी भी पूर्वी जिलो के बहुत लोग मुबंई की ओर जाते हैं। इसलिए आजमगढ़ से मुंबई के लिए एक गाड़ी होनी चाहिए जिससे कि पूर्वी उत्तर प्रदेश के मतदूर और दूसरे काम करने वाले लोगों को लाभ मिल सके। महोदय, अंतिम बात यह कि लखनऊ में दो रेलवे क्रॉसिंग ऐसे हैं जहां पर कि नागरिकों को आधे-आधे घंटे इंतजार करना पड़ता हैं। मैंने पिछली बार भी आप से अनुरोध किया था कि निराला नगर का रेलवे क्रॉसिग शहर का हिस्सा हैं जहां लोगों को आधा घंटा इंतजार करना पड़ता हैं। पिछली सरकार से इस कार्य के लिए योजना बनी थी और शायद पैसा भी sanction हो गया था, लेकिन अभी तक वह योजना अपूर्ण पड़ी हुई है। वह प्रारंभ नहीं हुई हैं, कृपया उसे शीघ्र प्रारंभ कराने की कोशिश करें। इसी प्रकार लखनऊ से बारांबकी के बीच में देवी एक प्रसिद्व स्थल पड़ता हैं। वहां पर सफेदाबाद एक क्रॉसिंग पड़ता हैं जहां कि हर दो घंटे के बाद आधा घंटा लोगों को रूकना पड़ता हैं और जाम की स्थिति बन जाती हैं। कृपया उसके लिए भी निश्चित व्यवस्था कर दें।

अंतिम बात यह कहना चाहता हूं कि दिल्ली रेलवे स्टेशन पर कई प्लेटफार्मस हैं। आज सवेरे वहां बताया गया कि लखनऊ मेल गाड़ी 12 नंबर प्लेटफार्म के बजाय 11 नंबर पर आ गयी हैं। उस समय मैंने स्वयं अपनी आंखों से देखा कि एक अपंग व्यक्ति किसी प्रकार जीना चढ़कर व लड़खड़ाकर उतर रहा था। महोदय,जब मेट्रो रेल लोगों को electric stairs दे सकती है, तो कृपया electric stairs की सुविधा दिल्ली, मुबई और जहां कई प्लेटफार्म हों व जहां जरूरत हो वहां देने की कृपा करें। इन्हीं शब्दों के साथ, आप को धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री उपसभापति : मैंने आप की पार्टी को जो समय दिया था, आप ने इस्तेमाल कर लिया हैं।

श्री राम नारायण साहूं (उत्तर प्रदेश)ः सर, मुझे दो मिनट दे दें।

श्री उपसभापति : आप का नाम ही नहीं हैं। आप अपनी पार्टी के विप को पूछ लीजिए।

Shri K. Chandran Pillai, there are two speakers from your party. I am again and again reminding you. ...*(Interrutpions)*...

श्री वीरेन्द्र भाटिया : सर, दो मिनट दे दीजिए

श्री उपसभापति : इसके लिए आप को ध्यान रखना चाहिए था कि आप अपनी दूसरे साथियों के लिए भी टाइम छोड़े। आप ने समय नही छोड़ा और बाद में "चेयर" के ऊपर दवाब

डालने हैं। यह ठीक नहीं हैं। इस चर्चा के लिए समय मुकर्रर हैं और हमें उसी अनुसार काम करना चाहिए।

श्री राम नारायण साहू : सर, यह अन्याय हो रहा हैं।

श्री उपसभापति : आप अपनी पार्टी के "विप" से बात कर लीजिए।

SHRI K. CHANDRAN PILLAI (Kerala): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir. I support this Bill. At the outset, I appreciate the efforts made by Laluji and his team in making Railways a profitable one. The financial performance is appreciable and everybody is appreciating it. But, at the same time, I want to make a point to this House that the thoughtless privatisation practised now by Railways is a major point of national concern. There is no time to elaborate the matter. I want to say that the outsourcing practice now followed by the Railways is to be arrested actually. Various sectors of Railways are privatising, especially the parcel sector, loading and unloading sector. Because of that, a good number of workers are getting out of job. So, that is a point to be reviewed by the Railway Ministry with a view to protect the jobs as well as to see that the Railways are run by our own people instead of thoughtless privatisation. Another point which I want to put is regarding telephone booths which are operated at stations. Repeated demands are there and *ad hoc* extensions are happening now. We wanted a long-term arrangement to extend job security for the people there. They are disabled also; that is another aspect. Another question which I want to put is regarding the loco running statf. I am not narrating the history here. Once we introduced lesser hours of work for them, but, after a short while, it was again reinstated to the original operations. It is affecting the safety, even that of the Railway operations. So, a fresh look and a revisit to the issue of long hours of work of the loco running staff is needed. It should be reduced to eight hours. We can think of in between eight and ten hours. That is a world-over practice. So, loco running staff issue is a serious issue. I expect a fresh look by our Minister on that matter. Another point I want to put is that profits are coming out of the good staff. That is a good sign, but, at the same time, I want to warn that we have also to see, in an important way, the health and safety aspect of our railway workers, as well as, the life of the wagons. We have to take that into consideration also. Profit-making alone is not the question. The long-time viability, safety aspect and life of wagons are also to be considered. Another point which I want to make is regarding sexual harassment happening in Railways and at railway stations. I want to say that our sensitivity is very disappointing. The Railway Ministry, with a genuine view, should look into that matter want to cite recent examples, but, I will not narrate them. Gender sensitivity against the sexual harassment is a point of major concern.

Finally, I want to put forward two aspects. We don't want the issue of bifurcation of Palakkad Division to go on and on. Certain developments have taken place. Laluji himself assured and recent reports indicate that the Prime Minister also directed for a meeting. We welcome that decision and we are pinning our hopes on that meeting. An amicable settlement on the bifurcation of Division issue with a win-win situation, is a demanding thing. There is no need for States quarrelling over that matter. But, in respect of Kerala and its Railways, the demands which we are making are genuine. An impartial assessment of the situation will make it clear. We appreciate the offer of a coach factory already made by our

Ministry. That is a good sign. But, the real settlement or solution is that we have to identify the possibilities of making a new zone. Zones are operationally more viable in its totality from the professional management point of view. Neglect of Kerala State for the last many decades can be redressed through such a measure because zones are the real project-implementation agencies. I am not making it in an extended way. But, I want to suggest a thing. We are raising the West Coast Railways issue. In our assessment, after finalisation of Salem Division, the remaining portion of Palakkad division plus Trivandrum division plus Salem division plus a portion of Konkan Railway can form the West Coast Railways. That is a possible settlement formula.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Pillai, if you want to give time to your colleague, you have to stop now.

SHRI K. CHANDRAN PILLAI: Okay, Sir. Let him take the time. I have finished. Thank you.

SHRI C. PERUMAL (Tamil Nadu): Thank you very much, Mr. Deputy Chairman. Sir, on behalf of the AIADMK, I have great pleasure in participating in this discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways) for the year 2007-08. We are grateful to the hon. Railway Minister for conceding the demand of Tamil Nadu for a separate Salem Division. This has been in pursuance of AIADMK's persistent efforts to declare Salem Division as a separate Railway Division. Sir, the Railway Minister has been assuring this august House that the Jolarpet-Hosur Railway line will become operational and a train from Jolarpet and Housur will be a matter of reality. I would like to have a categorical reply in regard to this long pending demand from the hon. Minister.

Sir, in order to promote tourism in large scale manner, I request the Railway Minister to identify major tourist railway lines for running special trains, particularly, for international and domestic tourists. In our country, we have a pathetic situation in which airports are isolated parts, away from railway connectivity. Everywhere in the world we can see that the airports are right away connected with the rail heads. Therefore, it is right time that the Railways focus on developing air-rail links besides developing appropriate feeder services to the main tourist destinations.

We are all aware that the youth and student communities have lost touch with history of our civilization and freedom struggle. In order to remind the younger generation of the contributions made by our leaders and to enrich our history further, we must have special rail museum in every State, portraying the role of Railways in national integration and freedom struggle. Till such special museums are set up, there should be a special section on Railways in the existing State and National Museums. In this context, I would like to place my strong demand before the hon. Minister to name the GT Express as Anna Express and the Tamil Nadu Express as MGR Express.

Recent years have seen that the Railways are the worst affected by terrorism. It is, therefore, highly essential that we must beef up the railway security in order to have proper detection and identification of passengers and baggages. Here, I would request you that besides the Central Railway Protection Force, we must

involve the local persons as well as the State Police in guarding life and property of the Railways. Half a kilometer area around the railway station must be sanitized and must be used for frisking both, passengers and baggages. The constant and continuous transmigration of population resulting in severe stress and strain on civic amenities in major towns and stations needs to be urgently stopped for proper and balanced economic development of towns and cities. I request that there should be a ceiling on baggage and passengers' load should be restricted to 10 kgs. This will reduce transmigration of population and result in proper planned and economic development in major towns. In the railway stations, we should allow only the passengers with tickets to avoid over-crowding as it is the only way for checking major terrorist intrusions. I also welcome the provision of TV and internet on the Railways. I suggest that minimum 20 to 30 per cent of tickets must be auctioned at the last few hours so that the Railways can earn more resources and also help last minute decision-makers, who like to travel at short notices. This would give effective competition to air travel and bring the Railways at par with Airlines.

Lastly, a new line between Dindigul and Sabarimala should be made because, a large number of pilgrims from all over the State of Tamil Nadu and different parts of India are visiting Sabarimala throughout the year.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you for sticking to the time.

श्री राजनीति प्रसाद (बिहार) **:** उपसभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने पीछे बैठने वाले लोगों की ओर भी ध्यान दिया क्योकि हम लोगों की तरफ तो ध्यान जाता ही नहीं हैं।

श्री उपसभापति : आपकी पार्टी को समय दिया हैं।

श्री राजनीति प्रसाद : उपसभापति जी, मैं इस बिल के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैंने बहुत सारे लोगों को सुना, लेकिन इतिहास में पहली दफा एक ऐसे रेल मिनिस्टर हुए हैं,जिनके बारे में केवल ट्रेजरी बेंचेज़ के लोग ही नहीं, बल्कि बाहर के ...(**व्यवधान**).. अब मुझको बोलने दिया जाए ...(**व्यवधान**)..

श्री उपसभापति : आप बोलिए, आप बोलिए, आप उस तरफ ध्यान मत दीजिए, आप चेयर को address करके बोलिए।

SHRI RAJNITI PRASAD: There should not be disturbance, Sir.

श्री उपसभापति : आप मुझे address करके बोलिए, आपद चेयर को address करके बोलिए।

श्री राजनीति प्रसाद : मेरा लिंक टूटता हैं,फिर बोलने में दकि्कत होती हैं।

श्री उपसभापति : जी हां, मुश्किल होती हैं,फिर आपका समय भी चला जाएगा

श्री राजनीतिक प्रसाद : उपसभापति जी, मैं यह कह रहा हूं कि केवल ट्रेजरी बेंचेज के लोग हीं नहीं,बल्कि जो हमारे विपक्ष के साथी हैं, चाहे वे हाउस के अंदर अपनी बात कह रहे हों या बाहर अपनी बातम कह रहे हों, सभी लोगों ने लालू जी की प्रंशसा की है। मैं यहां इसलिए खड़ा हुआ हूं, ताकि मैं इस सम्मानित सदन को यह बता सकूं कि आजादी के बाद इतना ज्यादा development रेलवे में कभी नहीं हुआ। जब से हम लोगों

को होश है, कभी भी ऐसी बात नहीं की गई,जिससे लगे क रिलवे को मुनाफे में जाना हैं। पहले कभी ऐसी बात नहीं हुई,हर बजट सेशन में यहीं बात हुई कि रेलवे घाटे में चल रही हैं, लेकिन पहली दफा रेल मिनिस्टर श्री लालू प्रसाद यादव ने यह दिखा दिया कि

"सधे, साधे, तब सधे,
सब साधे सब जाए"

श्री रूद्रनारायण पाणि (उड़ीसा) **:** वह तो हाउस छोड़कर चले गए, सारी प्रशंसा बेकार हो गई ....(**व्यवधान**)..

श्री उपसभापति : देखिए, पहले ही समय कम हैं, इस पर आप डिस्टर्ब करेंगे तो कैसे चलेगा ....(**व्यवधान**)..

श्री रूद्रनारायण पाणि : देखिए, ये प्रशंसा की पुलिया बांध रहे थे, सारी बेकार चली गई?

श्री उपसभापति : आप लोग मेहरबानी करके यह ध्यान रखें कि माननीय सदस्य अपने क्षेत्र के कुछ मसले यहां उठाना चाहते हैं, वह उठाने दीजिए, बीच में डिस्टर्ब मत कीजिए।

उपसभापति महोदय, उन्होने बहुत सारी योजनाओं को मूर्त रूप दिया। मैं यह इसलिए बोल रहा हूं कि वे एक साधारण परिवार से आए थे, लेकिन उनका विजन इतना अच्छा था कि रेलवे को उन्होने जो मंत्र दिया, जो काम किया, उससे सारे हिंदुस्तान के लोग ही नहीं, बल्कि विदेशों के लोग भी उनके प्रशंसक हैं। मैं कुछ नाम गिनना चाहता हूं – मुगेंर में गंगा रेल पुल राष्ट्रीय परियोजना हैं,जिसे केन्द्रीय सरकार बनाएगी, यह काम लालू प्रसाद जी ने किया। फिर मैं यह कहना चाहता हूं कि जमालपुर में बहुत पहले एक कारखाना था, वहां स्टीम इंजन वगैरह बनते थे, लेकिन चूंकि अब स्टीम इंजन बनने का काम खत्म हो गया, तो उन्होने जमालपुर वर्कशॉप को ठीक करने के लिए अरबों रूपए मुहैया कराए और जमालपुर रेल के आधुनिकीकरण, विस्तारीकरण, नवीनीकरण के लिए रास्ता खोला। यह बहुत पुरानी फैक्टरी है, इसमें बहुत सारे लोग काम करते थे, लेकिन वहां काम करने का सिलासिला कम होता गया ...(**समय की घंटी**) ...

उपसभापति जी, मैं बता रहा हूं कि जमालपुर को इन्होने एक मॉडल स्टेशन बनाने का काम किया हैं और कई नई रेलवे लाइनों को बिछाने का काम किया हैं और उसके बहुत अच्छे रिजल्ट मिले हैं। कई ट्रेनें भी इन्होने चलाई हैं। मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि इन्होने जितना भी काम किया हैं, वह सब प्रशंसनीय हैं, वह प्रशंसा के योग्य हैं। मैं रेल मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूं कि बिहार में पटना और गया के बीच में दोहरीकरण की प्रक्रिया चल रही हैं पटना और गया के बीच में दोहरीकरण की प्रक्रिया हैं। वह दोहरीकरण की प्रक्रिया कुछ शुरू भी हुई हैं और अभी कुछ शुरू होना बाकी हैं, लेकिन comolete नहीं हुई हैं। इसलिए रेल मंत्री से मैं कहना चाहूंगा कि गया और पटना के बीच जो दोहरीकरण रेलवे का लाईन बिछाने का काम शुरू हो गया, उसको comolete करने का काम वहां होना चाहिए। यह जो बिल हैं उसके समर्थन में मैं खड़ा हुआ हूं, मैं चाहता हं कि इस बिल को जरूर पास किया जाए। समय की घंटी चूंकि बज गई हैं इसलिए मैं इन्ही शब्दों के साथ चुपचाप बैठता हूं। धन्यवाद।

श्री उपसभापति : धन्यवाद। Shri Ekanath Thakur. He is not present. Shri Gandhi Azad. पांच मिनट हैं आपके पास। straight विषय पर आ जाइए।

श्री गांधी आजाद (उत्तर प्रदेश) **:** धन्यवाद। महोदय, मैं इस बिल के समर्थन में खड़ा हूं, साथ ही साथ माननीय मंत्री जी ने स्वागत में खड़ा हुआ हूं क्योकि 20 अगस्त को "रेल परामर्शदत्री समिति" में मैं ने कुछ मुद्दों को उठाया था, खास तौर से आजमगढ़ से कोलकाता जाने के लिए रेलगाड़ी और आजमगढ़ के दो-तीन प्लेटफॉर्मो को उच्चीकृत करने और आजमगढ़ रेलवें स्टेंशन का सुन्दरीकरण करने के लिए, ये बातें माननीय मंत्री जी मान गए हैं और इसकी घोषण भी कर दी हैं। इसलिए इस सदन के माध्यम से आजमगढ़ की जनता की तरफ से मैं माननीय मंत्री जी का स्वागत करता हूं। इसका पूरे क्षेत्र में हर्ष हैं और पूरी जनता सहर्ष माननीय मंत्री जी का स्वागत और अभिनंदन करने के लिए तैयार हैं। साथ ही साथ शाहगंज से लखनऊ की तरफ जो रेलवे लाईन जाती हैं और शाहंगज में रेल का इंजन बदलना पड़ता हैं और इसमें लगभग 45 मिनट समय लग जाता है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि कोई सर्वे करा करके अगर direct इस लाईन को लखनऊ की लाईन से जोड़ा जाए तो कैफियत का भी और बहुत सारी जो ट्रेनें चलती हैं उनका भी समय बच सकता हैं। साथ ही साथ आजमगढ़ से जो कैफियत और गोदान एक्सप्रेस गाडियां जो मुबई के लिए चलती हैं उनमें पेंट्रीकार नहीं हैं। उसमें हम लोग भी चलते हैं तो चाय के लिए भी तरस जाते हैं, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि यह तो उनके लिए मामूली बात हैं, यह पेंट्रीकार लगाने ककी कृपा करेंगे। साथ ही साथ निवेदन करूंगा कि शाहगंज से छपरा, जो माननीय मंत्री जी का लोकसभा क्षेत्र भी हैं वहां पर लाईन का दोहरीकरण करने का विचार करेंगे। शाहगंज से छपरा, शाहगंज वाया सुल्तानपुर लखनऊ जाने के लिए एक पुराना सर्वेक्षण, बहुत पुराने समय का pending पड़ा हुआ हैं, विचारधीन हैं। उसे क्रियान्वित करवाकर अगर इस सर्वेक्षण पर काम लगाया जाए तो मैं समझता हूं कि काफी दूरी भी कम हो सकती हैं और रेलवे को लाभ भी हो सकता हैं। सुरक्षा एवं संरक्षण व्यवस्था पर भी थोड़ा ध्याने देने की जरूरत है। साथ ही साथ माननीय मंत्री जी से मैं अनुरोध करूंगा कि रेलवे बहुत बड़ा विभाग हैं, इसमें backlog पर ध्यान देने की जरूरत हैं। खास तौर से अनुसूचित जाति अनुसूचित जनजाति और पिछड़े वर्गो का जो backlog हैं विशेष अभियान चला कर पूरा करने की कृपा करेंगे और मैं निवेदन करना चाहूंगा कि कैफियत दिल्ली जाती हैं, उसका ठहराप दिल्ली से होता हैं और फिर दिल्ली से चलती भी हैं। इसलिए जनता जनार्दन को नई दिल्ली से खास तौर से सांसद लोगों को दिल्ली से पकड़ने के लिए बड़ी कठिनाई होती हैं। पुरानी दिल्ली जाने में कभी कभी रास्ते मे जाम होता हैं तो ट्रेन भी छुटने की नौबत आ जाती हैं। इसलिए मै निवेदन करना चाहूंगा कि अगर पुरानी दिल्ली ही खड़ी किया जाए, लेकिन अगर इसको नई दिल्ली होते हुऐ पुरानी दिल्ली होते हुए पुरानी दिल्ली ले जाया जाए या पुरानी दिल्ली से चलाकर नई दिल्ली होते हुए ले जाया जाए तो इससे काफी लोगों की समस्या हल हो सकती हैं। साथ ही साथ निवेदन करना चाहूंगा कि आजमगढ़ में दलझसा और सिधारी दो crossing हैं। जब ट्रेंस चलती हैं तो बहुत लंबा जाम लग जाता हैं। यहां दो ओवर ब्रिज की जरूरत हैं। इससे भी ध्यान रखकर इन्हे पूरा कराने की कृपा करें। दो ओवरब्रिज की यहां जरूरत हैं, इसको भी थोड़ा ध्यान में रखकर पूरा करने का काम करेंगे। आलमनगर-लखनऊ रेलवे क्रॉसिंग पर भी इस तरह का jam लग जाता हैं। वहां पर भी एक ओवरब्रिज की जरूरत हैं। मुझे आशा ही नहीं, भरोसा हैं माननीय मंत्री जी

3.00 P.M.

की दयालुता पर, विभाग के लोगों की दयालुता पर कि वे इसे सहानुभूतिपूर्वक स्वीकार करेंगे। इसी आशा और प्रत्याशा में मैं बिल का समर्थन करता हूं, धन्यवाद।

MS. PRAMILA BOHIDAR (Orissa): Sir, I rise to support the Appropriation (Railways) No.3 Bill, 2007. On account of persistent apathy of the Centre, Orissa has always missed the train with regard to fast rail track development. The Railways, which is the country's life-line, sadly defies this logic in this backward region, as seven districts of the State are still out of rail ambit even after 60 years of Independence. The rail route length per 1,000 sq. kms., which was 15 kms. in 2003-04 has inched up to 17 kms. in 2005-06, despite the fact that the State's minerals have become a cash cow for the Railways. The adjoining mineral-rich States of Jharkhand, Chhattisgarh and West Bengal have rail length per 1,000 sq. kms., much above the national average of 19 kms. West Bengal's rail route length per 1,000 sq. kms. is around 50 kms. Commenting on the poor average rail route length of this region, the Planning Commission had urged the Centre to shed its sloppiness. The State Competitive Report, prepared by the National Productivity Council under the Ministry of Commerce and Industry has placed Orissa at number 15, the last rank among 15 major States with regard to rail infrastructure.

For balanced expansion and equitable development of rail infrastructure, experts say that around 40 projects need urgent completion in Orissa, which require an investment of around Rs. 3,000 crores per annum, but the allocation in 2006-07 and 2007-08 stands at a very meagre sum of Rs. 680 crores and Rs. 603 crores respectively.

Some of the following important rail projects sanctioned over a decade are moving at a snail's pace for lack of sufficient allocations: (1) Daitari-Banspani - 155 kms. - sanctioned in 1992-93; (2) Lanjingarh Rd-Junagarh - 56 kms. - sanctioned in 1993-94; (3) Khurda Rd-Bolangir - 289 kms. - sanctioned in 1994-95; (4) Haridaspur-Paradeep - 82 kms. - sanctioned in 1996-97; (5) Angul-Dubri-Sukinda Rd - 90 kms. - sanctioned in 1997-98; (6) Talchar-Bimalgarh - 154 kms. - sanctioned in 2004-05; (7) Rupsa-Bangriposi - 89 kms. - sanctioned in 1995-96; (8) Naupada-Gunupur - 90 kms. - sanctioned in 1997-98.

For balanced development of this region, I again make an earnest appeal to the Centre for allocation of sufficient funds to secure timely completion of all the on-going rail projects in the State in order to improve its economy.

So far as development of rail facilities in Western Orissa is concerned, the people of Western Orissa perform the last funeral rites at Allahabad, but there is no direct link of this region to this holy city. Further, the people of Chhattisgarh pay darshans to Lord Jagannath at Puri after performing the last rites at Allahabad. To meet the demand of the people of Chhattisgarh and Western Orissa, a train connecting Puri with Allahabad *via* Sambalpur-Jharsuguda is the need of the hour, which may be agreed to at the earliest.

The Sambalpur Division has repeatedly placed this demand before the higher railway authorities, which is yet to be agreed to. I request the Railway Minister to

run a daily train from Puri to Allahabad *via* Sambalpur-Jharsuguda at the earliest. I also request the hon. Minister that the following demands of the people of Western Orissa may also be met. There is need for a direct train service from Sambalpur to Hyderabad/Secunderabad. A DMU service is also needed between Titlagarh and Rayagada and, till that time, a portion of Bhubaneswar-Koraput Hirakud Express be run between Rayagada and Titlagarh. Sir, 8301/8302 Sambalpur-Rayagada Intercity Express may be extended up to Visakhapatnam.

Sir, in the same way, the frequency of the following non-daily mail/express trains need to be increased to meet the growing demands of passengers of the Western Orissa:

(1) 8507/8508 Hirakud Express.

(2) 2807/2808 Visakhapatnam-Nizamuddin Samata Express.

(3) 8405/8406 Puri-Ahmedabad Express.

(4) 2154/2146 LTT (Mumbai) – Bhubaneswar Express.

(5) 8473/8474 Puri-Jodhpur Express.

(6) 2835/2836 Hatia-Yashwantpur Express.

Sir, a provision for stoppage of 2101/2102 Howrah-LTT (Mumbai) Janeswari Express at Jharsuguda be made.

Sir, the proposal to shift the oil siding at Sambalpur be expedited. Attachment of one AC-II tier coach with 8425/8426 Bhubaneswar-Raipur Intercity Express and 8451/8452 Tapaswini Express be agreed to meet the growing demand of the passengers of Western Orissa.

Sir, there is also a growing demand to route New Delhi-Bhubaneswar Rajdhani Express *via* Hatia-Rourkela-Jharsuguda and Sambalpur to help the people of Western Orissa to avail of this train service, which may be agreed to at the earliest.

Sir, I also wish to state that a number of proposals for running additional trains/ extension/increase in the frequency of trains have been sent to the railway authorities by the State Government for consideration and implementation, which are yet to be considered. I request that all these proposals may be considered favourably and agreed to at the earliest. Thank you.

SHRIMATI N.P. DURGA (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am very thankful to you for giving me this opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants for Railways. Sir, it has become a ritual for Railways to come before Parliament to provide for the appropriation out of the Consolidated Fund of India to meet the supplementary expenditure which is now to the tune of Rs.270 crores. This gives us an opportunity to ventilate our grievances pertaining to our States. So, without deviating from the usual practice, I wish to place before the hon. Minister how the State of Andhra Pradesh has been neglected in every Budget for the last four years. The State has been neglected in every respect – in providing new trains, in taking up gauge conversion works, in doubling, electrification, extension of trains, providing rail infrastructure, etc. Here, I wish to place before the hon. Minister some of the proposals of the State pending before

his Ministry for necessary approvals and request him to consider them favourably which helps the State a lot, not only for its development, but also helps railways in earning more revenue.

Sir, survey for Pakala-Dharmavaram gauge conversion was completed long back. Since then, we have been running heaven and earth in the Railway Ministry for taking up this work. But, so far, this section has not caught the attention of the successive Railway Ministers. The peculiarity of this line is that it has got two broad gauge lines on its either side and it is standing alone as meter gauge. Due to non-taking up of this gauge conversion work, traffic is diverted to road and railways is losing a lot of revenue. So, I beseech the hon. Railway Minister to kindly take up this work and fulfil the long pending desire of the people of this region.

Sir, the second issue which I wish to bring to the notice of the hon. Railway Minister is that at Railway Line No. 251/200 near Kothapeta railway gate at Kuppam in A.P., the Ministry has constructed a Rail-over-bridge against the wishes of the people of this region. The people of this region have been demanding for Road-under-bridge instead of Rail-over-Bridge. But, giving little importance to their genuine demand, the Railways constructed Rail-over-bridge. The problem is, students who go to schools and colleges and others are forced to travel about 4 kms. to cross the railway line by Rail-over-bridge. Now, the Railway officials, with the help of local police, are preventing people from crossing railway line and are insisting to use newly constructed Rail-over-bridge. Hence, I request the hon. Minister to immediately, without any further delay, direct the railway officials to attend the genuine problem of the people at Kothapeta in Kuppam and construct a Road-under-bridge at Railway Line No. 251/200 near Kothapeta at Kuppam.

The Government of A.P. has submitted a proposal for constructing a new railway line between Bhadrachalam and Kovvur. Survey of this section has already been completed and this line helps to connect the backward areas of Telangana with North coastal districts of A.P. The second one is between Nadikudi and Srikalahasti. This also serves as connectivity for backward areas and this works as an alternative link to Tamil Nadu, Kerala and Karnataka, particularly during cyclone. So, I request the hon. Minister to take up these projects immediately.

We have also been demanding for doubling and electrification of a line between Bibinagar and Nadikudi. I request the hon. Minister to direct the officials to take up this important line immediately. Then, Sir, Nandyala – Yerraguntla was sanctioned in 1996-97. But, the work is going at a snail’s pace. In this year's Budget, there is a requirement of Rs.127 crores the Ministry has given a paltry amount. I request the hon. Minister to provide sufficient funds to this project and complete it early.

Sir, then, cleanliness is another area of concern, particularly at stations situated in small towns. No. doubt, cleanliness has improved in metro and major stations, but the situation is the same as it was earlier. So, there is a need to put extra efforts in maintaining cleanliness at stations and also in trains, particularly in passenger and express trains.

I wish to know from the hon. Minister the reasons behind converting the ‘safety surcharge’, imposed on passenger fares, into a development charge and the

reasons behind spending that amount for other purposes rather than spending the same for safety of passengers. Is it also a fact that from 1st July, 2007, the Railways has decided to levy 2 per cent development charge on parcel and luggage services?

If 'yes', the reasons behind this, and would it not lead to increasing the cost of goods transported by railways? Sir, I also wish to know from the hon. Minister the reasons behind the slowdown in rail freight in the first two months of the current financial year. Is it a fact that the overall freight loading in April and May, 2007, is only 117 million tones against 124 million tones in the corresponding period of the previous year? if 'yes', with imposition of development charges at 2 per cent, is it not a fact that freight load will further reduce? If 'yes', how the Ministry is planning to face the situation?

Whether it is true that the Railways has now decided to permit advertisements on rail tickets, ticket charts, platforms, stations and also on compartments. Is it also true that it has implemented this in some local trains in Mumbai? If yes, how much revenue the Ministry is likely to generate through this and how it is planning to spend the same.

These are some of the points, Sir, I wish to touch upon. I request the hon. Minister to kindly ponder over these issues seriously and do the needful to the State of Andhra Pradesh. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shrimati Maya Singh. Your party has left with thirteen minutes. There are two speakers. So, please adjust yourself.

श्रीमती माया सिंह (मध्य प्रदेश) : उपसभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद। मैं पूरी कोशिश करूंगा कि मै समय सीमा के अंदर अपनी बात कह सकूं। उपसभापति जी,हम सब जानते हैं कि रेल विभाग हमारे देश का सबसे बड़ा विभाग हैं और इसका कार्य क्षेत्र भी हमारे देश के सभी प्रातों में और सभी नगरों में फैला हुआ हैं। इस विभाग के ऊपर करोड़ो यात्रियों की सुरक्षा का दायित्व हैं। अतः मैं यह कहना चाहूंगी कि रेलवे के अंदर काम करने वाले कर्मचारी और विशेषकर तकनीकी कर्मचारी, अधिकारी सभी प्रशिक्षण प्राप्त हों और साथ में पूरी संख्या में हों। मैंने पूरी संख्या में, इसलिए कहा है कि अनेकों ऐसी ट्रेने हैं, जहां पर ये कर्मचारी काम करते हैं, इनको हफ्तो छुट्टी नहीं मिलती हैं और न ही घर जाने का मौका मिलता हैं। इसलिए रेलवे विभाग इस ओर खास ध्यान दे कि ये लोग किसी भी प्रकार से मानसिक और आर्थिक तनाव में न रहें। यह दायित्व रेलवे मंत्रालय तथा उनके अधीनस्थ वरिष्ठ अधिकारियों का हैं। इसके साथ साथ रेलवे की जो पटरियां हैं, उनमें एक ही पटरी पर माल गाड़ियां और सवारी गाड़ियां, दोनों प्रकार की गाड़ियों चलती हैं। इससे हमारी ट्रेन्स लेट होती हैं और वे तेज गाति भी नहीं पकड़ पाती हैं। इसलिए मैं यह कहना चाहूंगी कि रेल विभाग ने एक और वे तेज गाति भी नहीं पकड़ पाती हैं। इसलिए मैं यह कहना चाहूंगी कि रेल विभाग ने एक और कुछ स्कीमें बनाकर माल ढोने के लिए फ्रेट कोरिडोर बनाने के लिए दिल्ली- हावड़ा तथा दिल्ली से मुम्बई तक के लिए एक स्कीम बनाई हैं, लेकिन अभी यह नहीं बताया हैं कि जो हमारी पैसेजंर ट्रेन्स हैं, उन पैंसेंजर और माल गाड़ियों के लिए अलग-अलग पटरी कब तक पूरी होंगी। सरकार ने इसके लिए आर्थिक सहयोग का आश्वासन दिया हैं। रेल मंत्रालय ने बजट पेश करते समय अनेक नई रेलवे लाइनें बनाने और उन पर रेल चलाने का आश्वासन दिया था, किंतु यह पूरा अभी तहर नहीं हो पाया हैं। हमारे

देश के अंदर अभी भी अनेक ऐसे स्थान हैं, जहां पर ट्रेन्स नहीं पहुंची हैं, लोगों को उसकी सुविधा नहीं मिली हैं। हमारे ऐसे देश के अंदर कई डिस्ट्रिक्ट (जिले) के स्थान भी इसमें शामिल हैं। हमें इस बात की भी चिंता करनी चाहिए कि इसका नेटवर्क सभी स्थानों पर पहुंचे। रेलवे को प्राथमिकता के आधार पर नई परियोजनाओं को पूरा करना चाहिए, क्योकि आम जनता के आवागमन का सिर्फ यही एक साधन हैं। मैं मंत्री जी को अपनी ओर से बधाई देना चाहूंगी कि उनके कार्यकाल में रेल मंत्रालय ने बहुत लाभ कमाया हैं, लेकिन यह लाभ उनके प्रबंधन के कारण नहीं हैं। उन्होने यात्रियों को भ्रमित करके यह लाभ प्राप्त किया हैं। हर साल जब वे बजट पेश करते हैं तो बहुत वाहवाही लूटते हैं, उन्हें सभी लोगों से बहुत बधाइंया मिलती हैं, क्योंकि वे यह दिखाते हैं कि उन्होने यात्री कर में कोई वृद्धि नहीं की हैं, लेकिन पिछले दरवाजे से सरचार्ज लगाकर साल दर साल किराया बढ़ाया जा रहा हैं। रेल मंत्री जी मैं पूछना चाहूंगी, क्या वे मुझे बताएंगे कि इन तीन सालों के अंदर, कुछ स्थान, जहां पर किराया पहले कितना था और अब कितना हो गया है? आज की महंगाई के समय में आम आदमी के लिए रेल में यात्रा करना दूभर हो रहा हैं, क्योकि रेल के किराए में बीस से तीस प्रतिशत तक की वृद्धि हुई हैं। यही हाल माल भाड़े का भी हैं। इसी तरीके से दर्जनों ट्रेनों को बिना काई सुविधा और उनकी गति बढ़ाए हुए सुपर फास्ट ट्रेन घोषित कर दिया हैं। इन ट्रेनों के अंदर सुपर फास्ट सरचार्ज की वसूली भी हो रही हैं, लेकिन इन ट्रेनों में यदि यात्रा करें तो उनका समय ज्यों का त्यों हैं। ट्रेनें न तो समय पर आ रही हैं, न समय पर जा रही हैं और न ही समय पर गंतव्य स्थान पर पहुंचती हैं। इसलिए इन सब बातों पर भी विशेष ध्यान देने की जरूरत हैं। मैं एक और बात कहना चाहूंगी कि हम ट्रेन की जो जानकारी प्राप्त करते हैं, जो इंक्वारी सिस्टम हैं, वह भी ऐसा हैं कि आप घंटो फोन करते रहिए नंबर नहीं मिलता है। अगर मिलता भी तो उसकी सही जानकारी नहीं होती हैं। यात्री स्टेशन पर पहुंच जाते हैं, पहुंचने के बाद उन्हें घंटों खड़े रहना पड़ता हैं, इंतजार करना पड़ता हैं। यह स्वच्छतावर्ष भी हैं आपका। पर देखिए तो प्लेटफार्म नं. 1 की साफ सफाई पर हर जगह ध्यान दिया जाता है, लेकिन बाकी के जितने भी प्लेटफार्म हैं, नंबर 2,3,4 यहां जाकर देखें तो गंदगी के अंबार भरे पड़े हैं। इसके साथ-साथ जिन शहरों में ट्रेन पहुंचती हैं, जैसे भोपाल जाना हैं, दिल्ली जाना हैं, शहर आने से पहले, कैपिटल आने से पहले रेलवे की जितनी जमीन पड़ी हैं, उस जमीन पर लोगों ने कब्जा कर रखा हैं। वहां पर लोगों ने मकान बना रखे है, लोग ट्रेन की पटरियो तक में सोते हैं। इस तरीके से रेलवे की इतनी सारी जमीन का जो अनऑथराइज कब्जा हो रहा हैं, उस कब्जे को हटाकर वहा पर कुछ पेड़-पौधे लगाएं ताकि पर्यावरण सुधार में भी रेलवे देश की कुछ मदद करे। आपको इस ओर भी ध्यान देना चाहिए। मैंने अनेक बार मंत्री जी को विशेष उल्लेख के माध्यम से और कमेटी की मीटिग्सं में भी आग्रह किया हैं और बताया हैं कि ग्वालियार-बरौनी 1124 छपरा मेल पिछले दो वर्ष से एक, दो घंटे नहीं, बल्कि विश्वास उठ गया हैं और यात्रियों ने टिकट लेने बंद कर दिए हैं, ट्रेन में जाना छोड़ दिया हैं, लोग इसमें सफर नहीं करते हैं। इससे शासन का रेवेव्यू का नुकसान हो रहा हैं। मंत्री जी या तो उस ट्रेन को बंद करें या इस ओर ध्यान दें कि वह ट्रेन किन कारणों से लेट हो रही हैं। मंत्री जी, इसे कहते-कहते दो साल हो गए हैं।

इसी तरीके से नई दिल्ली-भोपाल, भोपाल एक्सप्रेस के स्टाफ, जो बहुत अच्छा काम कर रहे हैं, उसमें बार-बार स्टाफ में फेरबदल करने की जरूरत नहीं हैं।

मैंने पहले भी कहा था कि कलकत्ता से चलने वाली तूफान मेल, जो कानपुर-टुण्डला वाया आगरा कैंट होकर जाता है,उसको वाया कानपुर-झाँसी-ग्वालियर-आगरा कैंट होते हुए चलाया जाए । इससे उसके समय में अन्तर नहीं आएगा और यात्रियों को भी लाभ मिलेगा।

मेरा मंत्री जी से एक और आग्रह है । हम सबके आग्रह पर मंत्री जी ने ग्वालियर-जयपुर इंटर सिटी चलाई,मैं उसके लिए मंत्री जी को अपनी ओर से धन्यवाद देना चाहूंगी,लेकिन इस ट्रेन का एक घंटा समय बर्बाद होता है । वह आगरा कैंट और आगरा फोर्ट जाती है और फिर वहां पर इंजर चेंज होता है । अगर इसको आगरा फोर्ट ने ले जाते हुए आगरा कैंट से सीधे नई लाइन में,केवल जोड़ने के लिए जयपुर लाइन में जोड़ दें तो फोर्ट जाने की जरूरत नहीं पड़ेगी,रेल लाइन के दोनों ओर जगह है और आपके एक घंटे की बचत होगी और जो ट्रेन जयपुर देर से पहुंचती है,समय पर और जल्दी पहुंचेगी । इससे यात्रियों को भी सुविधा होगी और ट्रेन का समय भी बर्बाद नहीं होगा।

इसी तरीके से मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि 1103/1104 आगरा-निजामुद्दीन इंटर सिटी को ग्वालियर तक बढ़ाना जाए,ताकि वहां लोक ट्रेफिक क्लियर हो सके।

एक नई ट्रेन ग्वालियर-अहमदाबाद वाया शिवपुरी-गुना होकर चलानी चाहिए,क्योंकि वहाँ से अभी तक कोई ट्रेन नहीं है। अगर इस ओर आप ध्यान देंगे,तो वहाँ के यात्री आपके बड़े आभारी होंगे।

ग्वालियर-नीमच वाया शिवपुरी-गुना,कोटा,चित्तौड़गढ़ होकर एक एक्सप्रेस ट्रेन चले । इससे मंदसौर तथा पर्यटक केन्द्र-चित्तौड़गढ तथा उदयपुर,इन सबसे भी यह रूट जुड़ेगा और सबको फायदा होगा।

एक और ट्रेन हैं-ग्वालियर से मुम्बई,दादर-अमृतसर पंजाब मेल । प्रातः 10.32 के बाद रात्रि तक कोई ट्रेन नहीं है। अतः एक ट्रेन ग्वालियर से मुम्बई वायाशिवपुरी,गुना,मक्सी,उज्जैन,नागदा,रतलाम,बड़ौदा,सूरत,बलसार होकर चलाई जाए,तो मैं समझती हूं कि बहुत अच्छा होगा।

इसके साथ-साथ मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि आपने रेलवे में अनेक सुविधाएँ मुहैया कराई हैं,जिनमें आपने नए डिजाइन के स्लीपर डिब्बे दिए हैं,कुर्सी यान दिया हैं,ई-टिकटिंग की व्यवस्था की है,लेकिन इसके साथ-साथ रेलवे विभाग में बहुत सारे पुल हैं। वे बहुत पुराने हो गए हैं,वे पुराने समय के हैं। मैं यह जानना चाहती हूं कि क्या वर्षवार आप उन पुलों की जाँच करवाते हैं और उन्हें ठीक करने के लिए,उनकी दुरूस्ती के लिए,उन्हें सुदृढ़ करने केलिए कोई स्कीम आपने बनाई है ? अभी मैं कुछ समय पहले ग्वालियर से मुरैना-जौरा होते हुए सुमाबली गई थी। वहाँ पर जौरा और सुमाबली के रास्ते में दो पुल पड़ते हैं। मुझे लगता है कि शायद वे ब्रिटिश टाइम के पुल हैं,वे छोटी लाइन के पुल हैं और वहाँ से फोर-व्हीलर्स और टू-व्हीलर्स भी उसी पुल से गुजरते हैं और ट्रेन भी उसी पुल से गुजरती है। उन पर जाते समय डर लगता है। वे बहुत पुराने पुल हैं। मैं कहना चाहूंगी कि उनको एक बार चेक कराएँ। अगर उन्हें ठीक-ठीक कराना है या अगर वे जर्जर हालत में हैं,तो उन्हें ठीक कराया जाए।

इसी तरीके से स्टेशनों पर रेल के डिब्बों में रेलवे जो भोजन परोसती है,वह भी अच्छे स्तर का नहीं होता है और जो हमारे परोसने वाले वेटर वगैरह होते है,उनको

भी थोड़ी सी ट्रेनिंग की जरूरत होती है कि वे किस तरीके से साफ सफाई का ध्यान रखें। यात्री मजबूरी में उसे खाते हैं और कुछ लोग तो लेते तक नहीं है। मैंने बार-बार कहा है कि रेलवे की कैटरिंग सेवा में सुधार की आवश्यकता है। इसमें गुणवत्ता औरे पौष्टिकता,दोनों का ध्यान रखना चाहिए,लेकिन ऐसा नहीं हो रहा है। कई वर्षो से ये शिकायतें आ रही हैं।

इसलिए मेरा आग्रह है कि मंत्री जी इन सब बातों का ध्यान रखें और मैंने जो बातें आपके माध्यम से उठाई हैं,अगर आप उनको भी पूरा करेंगे,तो बहुत अच्छा होगा। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री उपसभापति: आपने चतुर्वेदी जी के लिए सिर्फ दो मिनट छोड़े हैं। प्रो.पी.जे.कुरियन।

PROF. PJ. KURIEN (Kerala): Sir, I rise to support the Supplementary Demands for Railways. The period of our hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav, is a period of great turnaround in the history of Railways. Earlier, the Railways were in doldrums, in very pathetic condition, but today it has become a very profitable concern, earning a profit of more than Rs. 20,000 crores last year. Sir, our Railway Minister, coming from a rural background, has shown that he is a very good management expert, much more efficient than the sophisticated management experts coming out of IIMs and IITs. Even foreign students are coming to learn from him. Kudos for him; I salute him for this great achievement.

Sir, having said that, I would like to give some suggestions for his consideration. One of them is about the safety aspect. Sir, I appreciate that the Railways are trying their best to give safe travel to the passengers. They are introducing more fast trains and trying to increase the speed of trains. But I would like to caution that speed-increase and fast-trains should not be at the cost of safety. Safety and punctuality are more important than speed of trains. Yes, if you are absolutely sure of hundred per cent safety, then you can think of increasing the speed. Why I am saying this is because most of our tracks are old tracks. I do not know whether these tracks can withstand these high-speed trains. So, this must be carefully studied before you introduce high-speed trains and think of increasing the speed of existing trains. Sir, therefore, I would say that safety and punctuality should be your motto rather than increasing the speed of the trains and introducing more fast trains and thereby trying to earn a name or reputation. Sir, name or reputation is not important; what is more important is safety and punctuality.

Then coming to security of the passengers, there are a number of instances where passengers in long distance trains are being looted and robbed, and there is nobody to save them. The Railway Police do not act even if they are there; but most of the time, they are also not available. *...(Interruptions)...* Yes; I will be very brief. He is also controlling me. I thought only you will control me. ... *(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is a *de facto* control.

PROF. PJ. KURIEN: Sir, the moment you will tell me to conclude, I will do that. So, with regard to security, I have a suggestion that in all long-distance trains, why not think of deploying police personnel in all the coaches. Since Railways are

making so much profit, giving salary to those armed police personnel will not be a problem. I think, that will be very, very important for the passengers because a large number of looting and robbery cases are there.

Sir, my third point is this. It is said that Railway has become more or less a 'white elephant'. I don't call it 'white elephant'; it is an aspersion. I would say that Railways has grown so big that it has become unmanageable. So, you should think of better administration. I know that the Ministry wants to implement large number of issues which are raised here, but it is not being implemened at the lower level. Because of vast number of trains and the personnel employed, the officers are not able to implement the various directions with regard to cleanliness or food quality or other aspects. It is all because the Railways have become unmanageable.

I understand and appreciate the approach of the Railways to have more divisions. Now, Palakkad division is divided and new division Salem is created. I have no complaint; but it should betaken up as a policy matter that wherever needed, such new divisions should be created so that divisions become manageable. Now, some other divisions are not manageable. It is not the case only with regard to the Palakkad Division. With regard to controversy of Palakkad Division also, I have to say that. We are not opposing the salem Division at all. We only want an equitable bifurcation or division rather than a boundary adjustment so that both the divisions, salem and Palakkad Division, have more or less equal route kilometres. I hope the Minister would appreciate that point. It should not be a cause for dispute between the two States; it should never be so. Therefore, I request the hon. Minister to come forward and solve this problem, with equitable distribution in the case of the Palakkad Division.

Sir we need more zones. The Indian Railways have grown so much; the number of trains has grown so much; why not increase the number of railway zones? If the number of divisions could be increased, the number of zones could also be increased. I suggest that a study should be conducted to assess whether we require more zones. We feel that more zones are needed for better management of the railways. In that connection, I would request you to consider a new zone, say, a Western Zone, comprising the divisions of Palakkad, Trivandrum, Salem or some other areas. I would suggest not only one zone but more such zones in other parts also. But the feasibility has to be studied. Please study the viability and feasibility of the zone that I have suggested and if it is found viable, please consider it, instead of outrightly denying consideration of a new zone. Please consider my proposal.

Sir, during the discussion on the last Railway Budget, I had myself raised the issue of handicapped persons running STD booths. The hon. Minister had assured that their contracts would be extended. But what we would like is that they, being handicapped persons, should be made permanent employees; or they should be allowed to run booths for their entire lifetime.

Sir, I would like to say a word about privatisation which my hon. friend, Shri Chandran Pillai had mentioned. I found him opposing privatisation. He is not present here, but he is my good friend and I cannot ignore him. He was saying that privatisation *per se* is bad. I would like to cite an example. We know how difficult was air journey before privatisation of civil aviation and what was the airfare. The

other day, some people from Kerala visited my house. When I asked them how they came, they said that they had travelled by air. They said that it cost them only Rs. 4000 to travel by air between Kochi and Trivandrum; earlier it Rs. 16,000 to 20,000. You may see the advantages of privatisation. Similar is the case with telephony. When I became the Lok Sabha MP in 1980, a three-minute call from Delhi to Kerala cost Rs. 100; today, you could make a three-minute call in three rupees. This is when the money value has come down. Mr. Chidamabaram is here; he would bear with me when I say that money value has come down very much. So, you can see the advantages of privatisation. Experience has shown that in many areas privatisation has been to the benefit of the people. Why then are my friends from the Left opposing it, unnecessarily? Even in Railways, privatisation would do some good. Let them do it; we want facilities, what else do we need? Then, it was said that with privatisation people would lose out their jobs to outsiders. Indians are working in private companies also; it is not that foreigners are working there.

Having said that, I have two or three demands for my State – I shall take only two-three minutes. I have already made one demand, that is, with regard to a new railway zone which I hope the hon. Minister would consider. My second demand is with regard to electrification. They have started electrification of the Trivandrum-Kanyakumari, Trissur-Guruvayur lines while the Shornur-Mangalore portion remains to be electrified. I would like the hon. Minister to consider this.

Sir, I would like to thank and congratulate the hon. Minister for the assurance that he has already given in the Lok Sabha – I read it in the newspaper – about a new coach factory for the State of Kerala. I congratulate him for that. The announcement has been made but I would request him to provide adequate funds in the next Budget and see to it that the project is implemented.

Sir, Indian Railways have introduced a good tourism promotion project called the 'Palace on Wheels' in co-operation with the Rajasthan Government. Everybody knows that Kerala is a very good tourist destination. I would suggest that a similar Palace on Wheels may be introduced in consultation with the State of Kerala also. Sir, with regard to doubling of railway lines have one suggestion. I travel from Ernakulam *via* Kottayam to Kayamkulam. Because of single track, a lot of delays take place in every station. request the hon. Minister that Ernakulam-Kottayam-Kayamkulam and Ernakulam-Alappuzha-Kayamkulam doubling should be taken up and completed as soon as possible. Sir, we need some more trains from Trivandrum to Bangalore. More than 50 buses are running everyday from Trivandrum to Bangalore. People are paying very high charges. So, one more train is needed from Trivandrum to Bangalore. Frequency of Rajdhani Express is only two days a week. I request the hon. Minister that it should be daily train or at least increase it to five days per week. I also want a new train between Trivandrum and Delhi and Trivandrum and Mumbai. I have one more request. We have a new airport at Nedumbassery. It is a private airport and it is working very well. But there is no railway station near that airport. I would request you to sanction a new railway station for Kerala. Sir, the hon. Minister in last Budget announced a Coach Repairing Unit in Shertala. But that has not taken off. I don't know why the delay is. Once announcement is made, make sure that it is implemented. With these words, I once again support the Appropriation Bill. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Tarlochan Singh. Not present. Shri T.S. Bajwa. Not Present. Shri Tarini Kanta Roy.

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Thank you, Sir.

श्री राम नारायण साहू: सर,बाजवा साहब का टाइम हमें दे दीजिए।

श्री उपसभापति: अगर समय बचेगा तो दे देंगे।

श्री रूद्रनारायण पाणि: सर,बाजवा साहब का समय इन्हें और तरलोचन सिंह जी का समय मुझे दे दीजिए। ...(**व्यवधान**)...

SHRI TARINI KANTA ROY: Sir, I shall try my best to conclude before time. First of all, I support on behalf of my party this Appropriation (Railways) Bill No.3, 2007. At the same time, I would also like to raise some important points. My respected friend, Prof. Kurien, raised a point regarding privatisation. I would like to mention that we should not support privatisation in everything. In Railways, we opposed privatisation. In my speech on the Budget also, I opposed the privatisation in station areas, cleanliness, ticketing. and in catering services. Catering service is now privatised by IRCTC. The food quality is becoming worse. So, what is the utility of privatisation? Why is the IRCTC or Railways not directly taking over this catering system? At the same time, I support the question of safety raised by Prof. Kurien also. Safety is a very important thing. On this issue, I raised some points in the discussion on Railway Budget, that renewal of track, work of bridge renovation, level crossings, etc., should be given priority. I know, Sir, that many old bridges are not repaired on time. In my area, NF Railway zone, sevak bridge in Darjeeling is in worse condition. This bridge should be renovated immediately. At the same time, I would like to raise the question of gauge conversion. This gauge conversion work and new railway line project is very important. But, gauge conversion work in N.F. Railway Zone is very much neglected and very slow. The gauge conversion work from Alipurduar Junction to Bamonhat was completed a few days back. But, no train has been introduced there. Immediately, a train should be introduced on this new line. At the same time, the Railway Ministry promised that in Tripura, on Manu-Agartala line, new train would be introduced by March, 2008. But, the railway line work has not been completed yet. There is a long-standing demand in Tripura that not only from Manu to Agartala, but from Agartala to Sabrum, a new line project should be taken up by the Railways. But, it has not been done yet. Sir, in N.F. Railway Zone area, on New Moinaguri-Jogighopa railway line, as I have told several times, work is very slow. I do not know when this new railway line will be completed. It was assured by the Railway Ministry that by the year 2011-2012, it would be completed. The Railway Ministry assured that by the year 2007-2008, train would run from New Cooch-Behar to Dhubri. But, I think that the work is so slow that that this assurance will not be fulfilled. So, I would like to seek an assurance from the Railway Ministry as to when this project will be completed and a new train will run from there. One Garib Rath train was announced by the Railway Minister in his Budget Speech from Guwahati to Kolkata. But, the train has not been introduced. At the same time, when I saw the time-table, it has started from 1st July. There is name of Garib Rath train, but no time has been announced, and there is no stoppage at a very important station., that is, New Cooch-Behar Railway station. I demanded for a

stoppage at this station. I do not know what is the decision that has been taken by the Railway Ministry on this point. I would like to request the Minister to introduce a train immediately and also have a stoppage at New Cooch-Behar station. Sir, doubling work on New Jalpaiguri - New Bongaigaon *via* Jalpaiguri Road and New Cooch-Behar is very important. It is the main line for North-East. But, this doubling work has not been taken up by the Railways as yet. At the same time, on Haldibari-Changrabandha *via* Mekhliganj new line project, survey has already been completed, but work on this new line has not been taken up yet. Sir, I demand that Sikkim State, which is not connected with any railway line, should be connected immediately. New railway line work should be taken up immediately. At the same time, I would like to draw the attention of hon. Minister towards a proposal from West Bengal Tourism Minister regarding developing Buddhist. circuits. I do not know whether hon. Minister is aware of this or not. Proposal has come for development of Buddhist circuits covering all important places like Kolkata, etc., by the Railways. This should be taken up by the Railway Ministry. Lastly, I would like to mention only one point for my district and my constituency. One daily train from New Cooch-Behar to Sealdah was assured by the then Railway Minister. I raised the question several times, but it has not been introduced. I again demand that a daily train from New Cooch-Behar to Sealdah should be introduced as early as possible. With these words, I conclude.

श्री उपसभापति: श्री ललित किशोर चतुर्वेदी । आपकी पार्टी के केवल दो मिनट बचे हैं,आप पांच मिनट में खत्म कीजिए ।

श्री एस.एस.अहलुवालिया(झारखंड)ः सर,इतना बड़ा राजस्थान है,इतनी बड़ी रेलवे हैं,इनको बोलने दीजिए ।

श्री उपसभापति: नहीं,नहीं । देखिए,इसे पास करना है और उसके बाद flood पर डिस्कशन को भी लेना है । आप पांच मिनट ले लीजिए और डायरेक्ट राजस्थान पर आ जाइए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी(राजस्थान)ः मैं केवल राजस्थन की ही बात नहीं करूंगा ।

श्री उपसभापति: अच्छा,हिन्दुस्तान की बात कीजिए ।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया । माननीय मंत्री महोदय आज शायद प्रातःकाल ही लोक सभा में यह विनियोग विधेयक पास हुआ और अभी एक सप्लिमेंट्री एजेंडा के मार्फत इसे यहां लाया गया है ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आज नहीं हुआ हैं,कल ही हो गया था ।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: मैं निवेदन करना चाहता हूं,मुझे डर लग रहा है,मुझे आशंका है कि कहीं अमेरिका और हिन्दुस्तान का जो एटमी करार है ,उसकी लटकती तलवार को देखकर कहींयह सत्र छोटा न कर दिया जाए । वैसे तो माननीय मंत्री महोदय इस बारे में कहेंगे कि यह मेरा विषय नहीं है,किन्तु मुझे ऐसा लग रहा है,शंका हो रही है,जिसका ज़िक्र मैंने किया ।

[**उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया)पीठासीन हुए**]

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय,मैं आपके माध्यम से तीसरी बात यह कहना चाहता हूं कि 2,70,00,50,000 रूपए उपयोजित करने का विधेयक यहां लाया गया है । मुझे जानकारी नहीं है,शायद सदन के लोगों को भी जानकारी नहीं होगी कि यह जो पैसा मांगा जा रहा है सप्लिमेंट्री डिमांड के नाते और विनियोग विधेयक के नाते,इसका उपयोग किस-किस काम के लिए होगा। केवल एक लाइन लिखने से कि संचित निधि में से यह उपयोग किया जाए,अगर यह डिटेल्स आतीं कि किस प्रोजेक्ट मे पैसा कम पड़ रहा है,कौन सा प्रोजेक्ट पीछे जा रहा है,फाइनेंशियल और फिज़िकल टारगेट को अचीव करने के लिए हमको पैसा चाहिए,तो शायद यह चर्चा बहुत सार्थक होती ।

उपसभाध्यक्ष,महोदय,मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं,निवेदन करना चाहता हूं कि पिछले तीन वर्षो से लगातार UPA का राज चल रहा है । उस समय रेल मंत्री महोदय की बड़ी प्रशंसा की गई ,मैं कहना चाहता हूं कि पिछले तीन वर्षो के फिज़िकल टारगेट उठाकर देख लीजिए,चौथे साल के भी पांच महीने बीत चुके हैं,कृपया वह फिज़िकल टारगेट भी दें,चाहे(1) वह नई रेलों का निर्माण हो,(2) चाहे दोहरणीकरण हो,(3) चाहे आमान परिर्वतन हो,(4) चाहे इलेक्ट्रिफिकेशन हो,(5) चाहे सिग्नलिंग हो,(6) चाहे कोचिस और डिब्बों का निर्माण हो और(7) चाहे स्लीपर्स का निर्माण हो,ये सात निर्माण के कार्य हैं,जिनके लिए फाइनेंशियकल टारगेट को तो प्राप्त करने की कोशिश की गई,लेकिन फिज़िकल टारगेट कहीं आधे,कहीं 3/4, कहीं 4/5 प्राप्त हुए हैं । मैं आपके माध्यम से,मंत्री महोदय यहां नहीं है,कहना चाहता हूं कि अगर प्रत्येक सदस्य को एक कंसोलिडेटिड सूची दी जाए कि फाइनेंशल और फिजिकल टारगेट क्या-क्या प्राप्त हुए हैं,पिछले तीन साल पांच महीने में,तो मैं भी उनकी वाह-वाह करूंगा कि उन्होंने इतने फिजिकल टारगेट प्राप्त किए हैं । मैं यह बात क्यों कह रहा हूं ? मेरे पास दो डाकूमेंट्स हैं । माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय,इसकी चर्चा हुई थी,एक सवाल हुआ था यहां,उस सवाल के जवाब में जयपुर-फुलैरा के बीच के आमान परिवर्तन की चर्चा हुई थी । चर्चा करते समय हमारे प्रश्न का उत्तर जो दिया गया,उसमें यह कहा गया,माननीय रेल मंत्री महोदय ने जयपुर-फुलैररा के बीच के आमान परिवर्तन,दोहरीकरण के सर्वेक्षण के बारे में कहा कि सर्वेक्षण हो गया था 2004-05 में । माननीय रेल मंत्री महोदय ने श्री रामदास अग्रवाल जी के प्रश्न संख्या 2714 के उत्तर में बताया कि जयपुर-फुलैरा लाइन पर दोहरीकरण का कार्य गेज रूपान्तरण के माध्यम से प्रारम्भ कर दिया गया है । इस पर 469 करोड़ रूपए का खर्च होगा । आप भी राजस्थान के हैं,मैं बताना चाहता हूं कि माननीय सांसद डा.प्रभा ठाकुर जी के प्रश्न के उत्तर क्रमांक 2713 के जवाब में बताया गया कि उक्त कार्य वर्ष 2007-08 में पूरा हो जाएगा । यह कमिटमेंट हैं,इसके बाद जब उत्तर-पश्चिम रेलवे की अनौपचारिक बैठक होती है,जिसमें आप भी पधारते हैं,तब इस विषय में जो कहा गया,वह मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं-जयपुर-फुलेरा दोहरीकरण के कार्य में देरी होगी,क्योंकि इस खंड में MG और BG दोनों लाइनें हैं और फुलेरा में डीज़ल शैड हैं,इसके अलग पड़ जाने के कारण आमान परिवर्तन नहीं किया जा रहा है । इसलिए हम लोग कोशिश कर रहे हैं कि जो मीटर गेज लाइन है,उसे मोटलेटेड किए जाने का प्रस्ताव है । मैं आरोप लगा रहा हूं,मंत्री महोदय मेरी बात का जवाब दें कि जिन Physical targets के अचीव करने की बात वे कह रहे हैं,उसके बारे में ये दो जवाब हैं । उसी प्रकार रेवाड़ी-सादुलपुर-चुरू-रतनगढ़-बीकानेर आमान परिवर्तन का सवाल है,पिछले ढाई साल से यह

रेल लाइन बंद पड़ी है। यहां रहने वाले लोगों को दिल्ली आने में कैसी मुसीबत आती होगी। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि हो क्या रहा है ? कहा जाता है कि वर्ष 2008 में काफी काम हो जाएगा और 2009 में काम पूरा हो जाएगा। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि इसका काम पीछे चल रहा है,पूरा होने का तो सवाल ही नहीं उठता और इसीलिए मेरा आपसे निवेदन है कि इस ओर आप ध्यान दें।

हमको एक प्रश्न के जवाब में बताया गया कि जयपुर-रीगस-सीकर-लुहारू,हनहुमानगढ़-गंगानगर,सादुलपुर-चुरू बीकानेर,चुरू-रतनगढ़ इन लाइनों को रेलवे की भाषा में डी लूप में डाल दिया गया है। बजट दिया गया,बजट पहले भी दिया गया है ,lapse हो गया,financial targets पूरे नहीं हुए,यह स्थिति बनी हुई है। इसलिए कितनी प्रशंसा करूं कि बहुत काम किया गया हैं ? हां,प्रॉफिट में लाया गया है,किंतु उस प्रॉफिट का उपयोग निश्चित रूप से बजट में जो physical and financial targets हैं,इनको पूरा करने के लिए किया जाए,यह मैं चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): अजमेर से उदयपुर के लिए भी आप कुछ बोल दीजिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : जी हां,उदयपुर-हिम्मतनगर को भी डी लूप लाइन पर डाल दिया गया है।

डा.प्रभा ठाकुर(राजस्थान):सर,मैं इनकी बात का समर्थन करती हूं।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: प्रभा जी,यह आपका ही सवाल था,मैं उसी बारे में बता रहा हूं। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय,माननीय रेल मंत्री महोदय ने कहा था कि रेलवे में यह वर्ष सफाई का वर्ष है,स्वच्छता वर्ष के नाते मनाया जा रहा है। क्या हालत है शौचालयों की-कोचज़ में शौचालय,प्लेटफॉर्म पर शौचालय,प्रतीक्षालयों में शौचालय,क्या मंत्री महोदय उनको देखने की कृपा करेंगे,कभी उन्हें देखने जांएगे ? हम लोग रेलवे में नाक बंद करके जाते हैं। हमको तो छोड़ दीजिए,हम तो फर्स्ट ए.सी.में जाते हैं,जो सामान्य कोचेज़ में जाते हैं,वे तो समझते हैं कि मुझे तो केवल दो मिनट गुजारने हैं,मैं कहां झंझट में फसूं,वे तो चर्चा भी नहीं करते। जहां से ट्रेन चलती है,वहां से लेकर जहां ट्रेन डेस्टीनेशन पर खाली होती है,वहां तक पानी की टंकी खाली रहती है,मैं आपको उदाहरण बता सकता हूं,कैसे सफाई होगी ? रेलवे स्टाफ कहता है कि अब ठेकेदारों को काम दे दिया है,अब रेलवे ठेकेदारों की मिली-जुली साजिश पैदा हो गई है,वे सफाई के ना पर ठेंगा बता देते है। माननीय रेल राज्य मंत्री यहां बैठे हैं,वे इस ओर देखने की कृपा करें कि सफाई वर्ष को सफाई वर्ष के नाते मनाया जाए।

अभी हमारे माननीय सदस्य ने भोजन की चर्चा की थी,वे हमारे साथ Standing Committee मैं बैठने हैं,उन्होंने केटरिंग की चर्चा की थी। भोजन की क्या क्वालिटी है,इसकी चर्चा मैं नहीं करना चाहता हूं। कहा गया कि दूरगामी ट्रेनों में पैंट्री कार हुआ करेगी,नई रेलवे लाइनें जो बनाई गई हैं,उनमें पैंट्री कार नहीं है। पहले खोमचों में सस्ते में भोजन मिलता था,लेकिन खोमचे बंद कर दिए गए ...(**व्यवधान**)...

सुश्री मैबल रिबैलो(झारखंड): आप इनको extra time दे रहे हैं,राजस्थान की बात हो रही है,आपको अच्छा लग रहा है।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** बात तो ये सही बोल रहे हैं,बोलने दीजिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: मैं केवल राजस्थान का प्रतिनिधि नहीं हूं। निश्चित रूप से इन बातों की चर्चा करूंगा। खोमचों के बंद हो जाने के बाद भोजन की क्वालिटी बहुत खराब है। अभी मुझे रेलवे कमिटी के दौरे पर जाने का मौका मिला है। मुझे देखकर आश्चर्य हुआ,जिन-जिन लोगों के पास ठेका था वह कहते थे कि साहब,हम 29-30 साल से कर रहे हैं। हम बेकार हो जाएंगे,हमारा जिम्मेदार कोई नहीं है। ये स्थिति आज भोजन के कैटरिंग की व्यवस्था की हो गई है। सबसे बड़ी बात है गरीब आदमी के लिए (**समय की घंटी**) **।**

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): कितना समय और लगेगा ?

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: महोदय,मैं बिंदु में बता रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): कितना समय,दो मिनट,दो मिनट और ?

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: महोदय,तीन मिनट और चाहिए।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): ठीक है,बोलिए,बोलिए। तीन मिनट और बोलिए ...(**व्यवधान**)...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: मैं केवल बिंदु बोल रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): आपको इनकी सपोर्ट की दरकार हैं,इनको आपकी सपोर्ट की दरकार नहीं है। आपको इनका background मालूम नहीं है,इसलिए इनको बोलने दीजिए। बोलिए,बोलिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: गरीब आदमी को पैसेंजर गाड़ियों की सबसे अधिक आवश्यकता हैं। पैसेंजर गाड़ियों की तादाद पिछले तीन वर्षो में नहीं बढ़ाई गई है। पैसेंजर गाड़ियों की हालत देखिएं ? लोग छत पर बैठे हैं,छत पर चले जा रहे हैं। हालत क्या है,कहते हैं कि पैसेंजर गाड़ियां बढ़ाओं। कहते हैं कि हमारी तो लाईन saturated हो गई हैं। आमदनी बढ़ जाएगी,पैसेंजर गाड़ी बढ़ाइए,सामान्य व्यक्ति को भी फायदा हो जाएगा,सड़क यातायात पर प्रेशर भी कम हो जाएगा। बहुत accident हो रहे हैं,इसलिए मेरा निवेदन हैं कि गरीब को राहत देना चाहते हैं तो पैसेंजर गाड़ियां बढ़ाने की कृपा करिए। मैं देखता हूं,बड़े-बड़े शहर हैं,आप दिल्ली का उदाहरण ले लेजिए,दिल्ली से सोनीपत,दिल्ली से गुडगांव,दिल्ली से रोहतक,जयपुर से रींगस,जयपुर से दौसा,जयपुर से फुलेरा,कोटा से बूंदी,अजमेर से विजयनगर,अजमेर से ब्यावर,अजमेर से किशनगढ़,जोधपुर से पाली,जोधपुर से ऑसियां,जोधपुर से बालोतरा शटल गाड़िया क्यों नहीं चलाई जाती हैं ? छोटे-छोटे distances हैं,हजारों लोग वहां काम करने के लिए आते हैं,जगह नहीं मिलती है,शटल गाड़ियां चलाइए। थोड़ी दूरी की शटल गाड़ियां चलाइए। फायदा होगा,आमदनी बढ़ेगी,लोगों को राहत मिलेगी,गरीब निश्चित रूप से आपकी कृपा का पात्र बनेगा।

लंबी दूरी की गाड़ियों में अनारक्षित कोचेज की चर्चा की थी। मैं कोई पूछ की बात नहीं करना चाहता हूं कि रेलवे में गरीब रथ हो गया,एसी बन गया। unreserved coaches चाहिए। माननीय मंत्री महोदय ने कहा था कि 26 कोच लगाए जाएंगे,6 कोच अनारक्षित

4.00 P.M.

होंगे। मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय अपने जवाब में बताएं कि कितनी स्पेशल गाड़ियों में 26 कोच लग दिए ,6 अनारक्षित कोच लगा दिए ? उनमें कौन बैठता हैं ? वह गरीब व्यक्ति जिसका फुर्सत नहीं है। यह 80 परसेंट है। वह फस्ट्र एसी,सैकण्ड एसी,गरीब रथ में नहीं आता है। उसकी जो आवश्यकता है उसको पूरा करने की कोशिश करना चाहिए। गाड़ियों की फेरे बढ़ाने की आवश्यकता है।

आप तो राजस्थान से आते हैं,मैं भी राजस्थान से आता हूं। राजस्थान के लोग पिछले दो सौ तीन सौ सालों से देश के विभिन्न स्थानों पर कमाई करने के लिए गए। मैंने हालत के बारे में पूछा था। जोधपुर-बिलासपुर पुरी एक्सप्रेस सप्ताह में एक बार चलती है। प्रतीक्षा सूची में एक दिन 250 लोग जोधपुर में थे और उसी दिन उसी गाड़ी में 300 लोग जयपुर में आरक्षित सूची में थे। जिस गाड़ी में सात सौ लोग एक दिन में चलते हैं,उनको सप्ताह में एक दिन चलाते हैं। फेरे क्यों नही बढ़ाते हैं ? राजस्थान का व्यक्ति बंगलौर जाता है,चेन्नई है,हैदराबाद जाता है,पुरी जाता है,कोलकाता जाता है,निश्चित रूप से जो आपने दो-दो गाड़ियां एक सप्ताह में देते हैं इनके फेरे बढ़ाने की आवश्यकता है। कितना उपयोग होगा ? माननीय मंत्री महोदय,उस गरीब व्यक्ति की चिंता करिए। महोदय,एक-दो मिनट और लूंगा। मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि जब लोग उस बड़े परिमाण में जाते हैं,तो गाड़ियों के फेरे बढ़ाने की क्यों नहीं आवयकता हैं ? गाड़ियों की क्षमता बढ़नी चाहिए। पश्चिम रेलवे में सवाईमाधोपुर-नागदा खण्ड तक एक तीसरी लाइन डाल दी जाए,प्रेशर कम हो जाएगा। चिंता करिए।

यहां Public-Private Participation की बहुत चर्चा हुई हैं। मैं जानता हूं कि उपभोक्ता वस्तुओं में Public-Private Participation नहीं चाहिए,निर्माण में चाहिए। नई रेलें बनवाइए,doubling करवाइए,समय पर काम होगा। पैसा आएगा। पैसा आएगा,बी.ओ.टी.से वसूल कीजिए,केटरिंग मत दीजिए,सफाई मत दीजिए। मैं इधर की भी हां में हूं,उधर की भी हां,में हूं,विचार कीजिए। Public-Private Participation is a must. किंतु जिन क्षेत्रों में आना चाहिए,कौन से क्षेत्र अछूते रहने चाहिए,इसका विश्लेषण करने की आवश्यकता हैं। केवल dogmaमें जाने की आवश्यकता नहीं हैं। ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): अब लास्ट प्वाइंट बोलिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय महोदय,मैं विद्युतीकरण की भी चर्चा करना चाहता हूं। आप राजस्थान से आते हैं,हालत क्या हैं विद्युतीकरण की ? सवाई माधोपुर को जयपुर से विद्युतीकरण द्वारा क्यों नहीं जोड़ा जा सकता हैं ? कितनी busy है वह लाइन। क्यों नहीं आवश्यकता है इस बात की,उसकी भी चिंता करने की आवश्यकता है।

अंत में एक बात कहकर अपनी बात को समाप्त करूंगा। मैंने एक बड़ी ज़ोरदार स्टोरी पढ़ी है। एक गाड़ी है,जो चलती है जोधपुर से इंदौर और रामगंजमण्डी स्टेशन पर ठहरती है,किंतु जोधपुर वाले कहते हैं कि हमारे अनुसार यहां नहीं ठहरती,हम टिकट नहीं देंगे। गाड़ी ठहर रहीं है। बिलासपुर का यह ज़ोन बता रहा हे कि गाड़ी ठहरती है,जोधपुर मंडल क्योंकि अलग है,वह कहता है कि गाड़ी ठहरती नहीं हो,हम टिकट नहीं देते। यह इसलिए है कि कोटा का जो डिवीज़न है,वह जयपुर ज़ोन में नहीं है,वह जबलपुर ज़ोन में है। कृपा करके बात को समझने की कोशिश कीजिए। राजस्थान का

अभूतपूर्व भाग,सारी संस्कृति मिलती हुई,लोग वहीं से जाते हैं,काम जयपुर से पड़ता ही है,इसका परिणाम है कि इस प्रकार की स्थिति पैदा हो गई है । अंत में,आपने मुझे समय दिया,उसके लिए तो धन्यवाद कहना चाहता हूं,लेकिन एक बात और है । अभी कटौती करने की चर्चा की थी । माननीय मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि यह तीन प्रतिशत कटौती प्रतिवर्ष की जाए,यह आदेश आपने दे रहा है या नहीं दे रखा हैं ? तीन परसेंट कटौती ? जगहें खाली पड़ी हैं,जगहें खाली रखी जाती हैं और खाली रखने के पश्चात कटौती कर दी जाती है ।रेलवे स्टाफ जो लगातार चलता रहता है,लोको रनिंग स्टाफ और ट्रेन में चलने वाला रनिंग स्टाफ आठ घंटे से ज्यादा काम करता है और एक्सीडेंट्स होते हैं । उन्होंने हमें स्टैंडिंग कमेटी की मीटिंग में हाथ जोड़कर कहा-महाराज,ऐसी कुछ व्यवस्था कीजिए हमारे साथ मि हमें आठ घंटे से ज्यादा नहीं चलना पडे,एक्सीडेंट होने के चांसेज होते हैं । मैं माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि सेफ्टी के लिए स्ट्रिक्ट रूल्स आवश्यक हैं । लोको स्टाफ,रेलवे रनिंग स्टाफ और ट्रेनों में चलने वाले जो कर्मचारी हैं । विशेषकर ड्राइवर्स,उनके बारे में स्ट्रिक्ट नियम बनाएं,इसका पालन करें । इतना समय आपने मुझे दे दिया,मेरे दो विषय और थे,किंतु समय के अभाव के कारण मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Now, Mr. Seelam. You have seven minutes.

SHRI JESUDASU SEELAM (Andhra Pradesh): Sir, I would like to support the Supplementary Demands for Grants and Appropriation (Railways) Bill No.3. *(Interruptions)* Sir, I would like to place on record the invaluable service the Ministry of Railways is rendering to the nation's lifeline. Sir, I compliment the Ministry of Railways, under the dynamic leadership of the hon. Railway Minister, Shri Laluji. Sir, I had the privilege of working closely with the important core sector of the economy. Sir, I would like to compliment the Railways for their innovative and new management culture. We have seen, during the short tenure, they have brought a new work culture. Sir, I compliment the Railway Minister for improving the turnover, especially by increasing the efficiency through improvement of operating ratio. Sir, we have seen a new innovation - dedicated freight corridors. We have also seen completion or starting progress of the Western Corridor and the Eastern Corridor. On the second phase, they are going to take up the Southern side, linking Mumbai and Chennai with Kolkata. There are also diagonal routes being planned. This will go a long way not only in improving the passenger services, but also increasing the tonnage as per the target, which could be seen in the Budget speech of the hon. Railway Minister. There is a special emphasis on increasing the freight tonnage. There is also a national call centre. You dial 139, it is quick to reach everywhere. We compliment the Railway Ministry for this innovative idea. Last year, we have seen 4 *Garib Raths,* and I am sure everybody has got the benefit of this particular service. In this financial year, they are planning to have 8 more services. Many hon. Members of this House have spoken about the achievements. But I would like to concentrate on certain concerns. Despite all that, we do have certain constraints in certain areas, which we need to improve. I know that each Member of this House, probably, of the Lower House, is interested in a large number of projects. Sir, if we see, there are a large number of projects, but they are not able to complete them because of lack of funds. We have

heard about the PPP, the public-private partnership, which is there. Because of lack of this system earlier, there were problems. Earlier, we had a lot of projects, which were taking a lot of time, and the costs were increasing very quickly. The time overrun and the cost overrun were really costing too much. I think, now, apart from the public-private partnership, the State Governments are coming forward to contribute two-third of the cost. I think, by going in for the PPP system and by involvement of the State Governments, we can expedite the projects.

The second area about which I would like to mention here is the track modernisation, track maintenance. We are still adopting the old methods for this purpose. We have to modernise. If you look at the West, the advanced countries, you will find that there are specific machines which are used for track maintenance. We have increased the number of trains but not rolling stock. The other day, there were heated exchanges among the Members during the Question Hour because of lack of rolling stock, specially, the coaches. You have increased the number of trains, but coaches are not provided. I would not lay too much emphasis on that. Now, I come to the question of inspection of the quantity and quality of food. The quality and quantity of food has come down, and this needs to be looked into by the inspecting officer. Laluji is doing an extremely good work. But unfortunately, all of us, should be ashamed of the fact that still human wastes are carried physically at the railway stations. If you look at the West, the compartment has a large tank where human excreta is carried and dumped somewhere. We talk of so much growth, so much economy, so much richness, but if we look at our railway stations, human wastes are still lifted physically. Everybody should be ashamed of such a practice. I request the hon. Railway Minister to take cognizance of this aspect. What is the use of your getting Rs. 20,000 crores when the human wastes are lifted physically at the railway stations? This should be taken seriously.

Now, I would like to stress on some systemic improvement, like you have stopped recruitment. But because of some pressure, you started doing the recruitment in respect of Group-D staff. Sir, any system has to reflect the social composition. I have been a witness to the special drive. I was there when the special drive was taken up. Now, if you look at the junior administrative grade, senior administrate grade, ED. level, additional member level and member level, the proportion of the people coming from the lower socio-economic background, the so-called weaker sections, is almost getting reduced. The reason is that the
assessment is done at three levels, ... the reporting, the reviewing and the accepting authority. In many cases, even the Reporting Officer who watches his performance very closely gives him an outstanding report, it just gets downgraded at the two upper layers. Thereby, you are not communicated about any adverse entry. If I assess you as ‘good’, it is not taken as an adverse C.R. So, the officer keeps working, but, ultimately, after five years, he comes to know that he has not got promotion because his Reviewing and Reporting Officer has assessed him as ‘good’ though he is superior, though the next Reporting Officer, assessed him as ‘outstanding’. This is one of the reasons for not getting these officers empanelled at the higher senior positions. So, it is very important; Railways can boost only when its human resource management is proper. *(Time Bell)* Sir, I will take only two minutes more because railway is one of the core sectors. The other day, we were discussing about the cement, steel and, then, the coal sector. Sir, there should be a

proper coordination because for each ton of coal, you require four tons of raw material. For that, we need sufficient wagons. So, a proper coordination has to be there at the national level.

Sir, I will devote a few minutes on the regional issues. You know, Sir, that the coastal Andhra, Tamil Nadu and parts of Kerala....*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Not a few minutes; only one minute, please.

SHRI JESUDASU SEELAM: Sir, I will just take two minutes more.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): You have already taken more time.

SHRI JESUDASU SEELAM: Sir, the Andhra Pradesh Government has submitted a proposal for introducing a new line for Nadikudi and Kalahasti. Sir, this is an alternative route. If there is a cyclone, or, if there is any natural calamity, and your Vijayawada-Chennai route gets disturbed, there should be an alternative route. The rate of return is very positive and the State Government has submitted its proposal. It is lying pending. Such routes will help ease the railway development, Sir.

The second is Bhadrachalam-Kovvur. This is a highly backward region, a Naxalite-infected area. Here, this shortest route will reduce the distance if nearly 7 million tons of coal is to be transported from the Singareni Collieries to the Visakhapatnam side. Now, it is going from Singareni Bhadrachalam, Khammam, Vijayawada and Rajahmundry. Now, if the Bhadrachalam-Kovvur route is taken, it will reduce the distance by 150 kms.; your rolling stock gets minimised; your movement, your operating ratio improves. All that will be beneficial if a new line is taken.

The third thing, Sir, is about introducing certain train services. I know that there is a lot of demand, but by introducing a small service for the areas like Tenali, Vijayawada and Guntur from where I come, it will benefit the people. They are growing cities. Sir, if a triangular regular shuttle train meets the passengers' demand, it will help the railways.

Sir, you have created new divisions. Sir, I agree that a lot of Members spoke on the need to have new divisions. And you have a relook at the zones also. Sir, even after having created these divisions, because of lack of proper application of funds, the infrastructure is not created; they are not functioning full fledged.

Sir, the fourth point—I do not want to take more time—is about the Visakhapatnam Railway Division. I am not asking that since the Visakhapatnam people speak Telugu, that should be merged with the South-Central Railway. The South-Central Railway and Visakhapatnam are inseparable because Visakhapatnam is part of Andhra Pradesh. There, they are having links with the Capital for their trade. They are having links with the Capital for commerce. So, it looks irrelevant and it looks a little bit out of place to keep Visakhapatnam as part of East Coast Zone at Bhubaneswar. Keeping in view the demand and the convenience of the people, and also the interests of the Railways, it is profitable because the port is

situated; the steel plant is situated; the NTPC power plant is situated, and the steel despatches are done through all parts of the State. I think it is fair and it is convenient if the Visakhapatnam Railway Division is shifted and added on to the South-Central Railway.

Finally, Sir, to solve the problem of recruitment, you may kindly recall that recently, there were some reports that when the people of Visakhapatnam Division went to the Railway Recruitment Board at Bhubaneswar, some problem took place. So, I do not want to emphasise more on that because it is not very palatable. So, I would like to make a request, through you, Sir, to the hon. Railway Minister that this demand of Andhra Pradesh Government to merge the Visakhapatnam Division with the South-Central Railway may be taken up. That is all, Sir. Taking up these new lines is useful not to Andhra Pradesh alone, but, Sir, a new line, specially for the Kalahasti route will also be useful to Kerala, Karnataka and Tamil Nadu, apart from having a special alternative route, Sir.

With these observations, I once again support the Bill, Sir. Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Shri Ali Anwar. You have got four minutes.

श्री अली अनवर(बिहार): उपसभापति महोदय,मैं चार मिनट से भी पहले खत्म करूंगा । मुझे इस पर कोई बहस नहीं करनी है और न ही मेरा कटौती का कोई प्रस्ताव हैं । हम दो-तीन सुझाव देना चाहते हैं और सुझाव भी ऐसे हैं,जिनमें सरकार का एक भी पैसा खर्च नहीं होना हैं । हम सभी जानते हैं कि जब से रेल है,तब से रेलवे स्टेशनों पर जगह-जगह पानी का घड़ा रखा रहता था ।रेल के जो कर्मचारी पानी पिलाने का काम करते थे,उनको पानी पाणे के नाम से जाना जाता था । यह पानी पाणे ब्रिटिश पीरियड की जमाने से चला आ रहा है। हमारा यह सुझाव है कि यह डेरागेट्री लगता है,अपमानजनक शब्द है । जो पानी पाणे नाम के कर्मचारी है,इस शब्द की जगह कोई सम्मानजनक नाम उन्हें दिया जाना चाहिए । इस पर सरकार का एक पैसा खर्च नहीं होगा । यह फ्यूडल मानसिकता का परिचायक है कि लोग आज भी पानी पाणे के नाम से जाने जाते हैं ।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि हम लोग ट्रेन की प्रतीक्षा में रेलवे स्टेशन पर बैठे रहते हैं और प्लेटफार्म पर देखते हैं कि चूहे ने रेलवे लाइन को अंदर से पूरा खोखला बना दिया है । मोटे-मोटे चूहे,हम लोग कहते हैं लोहे जैसे मोटे,सिल पर जो लोढ़ा होता है,वैसे मोटे चूहे उत्पात मचाते हैं । ...(**व्यवधान**)...पाणि जी ठीक कह रहे हैं,हम इसी पर आ रहे हैं । आप सही कह रहे हैं मोटे लोगों को खोजने के क्रम में ही वे फर्स्ट ए.सी.में भी आ जाते हैं । चूहें ही नही छिपकलियां भी आती हैं । रेलवे के फर्स्ट ए.सी.सैकिण्ड ए.सी.में चूहे,छिपकलियां और तिलचट्टे घुस जाते हैं । हमारे रेल मंत्री इन चूहों,तिलचट्टों,छिपकलियों को क्यों नहीं मार पा रहे हैं ? ऐसी क्या दिक्कत हैं ?

मेरा जो तीसरा सुझाव है,उसमें भी कोई पैसा नहीं लगना है । महोदया,बिहार और उत्तर प्रदेश से गाड़ियों में लद-लदकर लोग आते हैं । अभी तो रेल बिजली की हो गई है,नहीं तो काम करने के लिए मजदूर छतों पर बैठकर आते थे,टिकट लेकर आते

थे। जो टी.टी हैं,रेल के कर्मचारी हैं,पुलिस वाले हैं,सिपाही हैं,वे उनका टिकट ले लेते हैं। एक टी.टी.और पुलिस वाले को हमने देखा था। हम उस वक्त एम.पी.नहीं थे,वह कह रहा था कि तुम जनाना वाले टिकट चढ़ गए हो। आप देखिएगा कि मेल और फीमेल का अलग-अलग टिकट नहीं है,लेकिन वह गरीब हैं,मजदूर है,इसलिए वह उसे उस नाम पर ठगता है। उससे मार-पीट होती है,आज भी हो रही है। मैं मानता हूं कि उसमें कमी आई है। बिहार के कई रेल मिनिस्टर लगातार आए हैं जिससे इस तरह की बदसलूकियों,बदमाशियों में कमी आई है,लेकिन यह आज भी जारी हैं। अखबारों में आए दिन रेलवे से नीचे धकेलने की खबरें छपती रहती हैं कि पुलिस वाले,जो जी.आर.पी. के लोग हैं,उन लोगों ने इतना अत्याचार किया कि मारकर चलती गाड़ी से धकेल दिया,रेल से नीचे धकेल दिया। इसे कंट्रोल करने में कोई पैसा नहीं लगने वाला हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि जब मंत्री जी जवाब दें तो हम इन बातों का भी जवाब सुनना चाहेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री धर्म पाल सभ्रवाल(पंजाब)**:** धन्यवाद वाइस-चेयरमैन साहब। आपने अनुपूरक मांगों पर बोलने के लिए समय दिया ...(**व्यवधान**)...जल्दी-जल्दी,मैं पाँच मिनट में ही खत्म करूंगा। आज लालू जी हाउस में नहीं हैं,पर हमारे राज्य मंत्री रठवा जी मौजूद हैं। मैं आशा रखता हूं कि यहाँ हाउस में मैम्बर्स ऑफ पार्लियामेंट अपनी जो भी बात रखेंगे,वे उनके सामने रख कर उनको पूरा करवाने की कोशिश करेंगे। बहुत सालों के बाद रेल का बजट ठीक ढंग से चला,बल्कि इसमें लाभ प्राप्त हुआ,नहीं तो बहुत समय से,हमेशा ही जो रेल बजट था,उसे घाटे का ही साबित करके मांग की जाती थी। अब कुछ अनुपूरक मांगे आई हैं,मैं देखता हूं कि इसमें 270 लाख 50 हजार की मांग हैं,जिसमें रेल निधियों और रेल सुरक्षा निधियों में बहुत थोड़ी सी डिमांड रखी है। सुरक्षा के लिए मैं समझता हूं कि रेल सुरक्षा बहुत जरूरी है। जन साधारण के लिए ऐसी बहुत सी,वह जनता रथ हो या जन शताब्दी हो,रेलें चलाई हैं,जिनसे आप जनता को,आम आदमी को बहुत लाभ होता है। लेकिन इसमें कुछ त्रुटियाँ हैं,जैसा कि मेरे साथी ने कहा है कि एडमिनिस्ट्रेशन में बहुत कमियाँ हैं। आज भी सीटों के लिए लोग पैसा देकर रिज़र्वेशन करवाते हैं। इस पर भी अभी ध्यान देने की जरूरत है। चाहे इसको कंप्यूटराइज्ड कर दिया गया है,लेकिन इसके बावजूद भी इस कालाबाजारी को पूरी तरह से नहीं रोका जा सका हैं। इस पर ध्यान देना चाहिए।

दूसरी बात रेल की सुरक्षा की हैं। रेल में जो भी यात्री सामान लेकर जाते हैं,कभी तो उससे पूछ कर उस पर स्लिप लगाई जाती है और कभी कोई भी उसको पूछने के लिए नहीं आता है। कोई यात्री कौन-कौन से रेलवे स्टेशन से अपना सूटकेस लेकर चला आ रहा है,उसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। आज इसकी बहुत जरूरत हैं। जब कोई दुर्घटना हो जाती है,तो फिर एडमिनिस्ट्रेशन द्वारा रेड अलर्ट जारी हो जाते हैं,लेकिन इससे पहले यात्रियों की सुरक्षा का इन्तजाम होना बहुत जरूरी हैं।

माननीय महोदय,मैं आपके द्वारा हाउस को बताना चाहता हूं कि मैं होशियापुर जिला से,जिसे पंजाब में financially बहुत पिछड़ा जिला माना गया है,वहाँ से आता हूं। आप बड़े हैरान होंगे कि वहां से हम पाँच-छः एमपीज़ हैं। श्रीमती अम्बिका सोनी जी भी होशियारपुर से ही राज्य सभा की पंजाब से मैम्बर बनी हैं और होशियारपुर की रहने वाली हैं। मेरे साथी वरिन्दर सिंह बाजवा जी भी राज्य सभा के मैम्बर हैं और वे भी जिला

होशियारपुर में ही रहते हैं । लोक सभा के मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट अविनाश खन्ना जी भी होशियारपुर से ही मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट हैं । और विनोद खन्ना जी,जो गुरदासपुर से लोकसभा एमपी हैं,उनके चुनाव क्षेत्र में मुकेरिया विधानसभा हल्का भी आता है जो होशियारपुर में आता हैं । ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): इसका मतलब यह है कि होशियारपुर के लोग बहुत होशियार हैं ...(**व्यवधान**)...सभ्रवाल जी,होशियारपुर के लोग बहुत होशियार हैं ...(**व्यवधान**)...

श्री धर्म पाल सभ्रवाल: जी हां,होशियार हैं के लोग बहुत इंटेलिजेंट हैं ।

श्री रूद्रनारायण पाणि: लोग तो होशियार है लेकिन मैम्बर बेहोशियार हैं ...(**व्यवधान**)...

श्री धर्म पाल सभ्रवाल: आपकी जो मर्जी हो बोलिए,मुझे कोई दिक्कत नहीं है ।

लोक सभा के डिप्टी स्पीकर,श्री चरणजीत सिंह जी,जो फिलौर लोकसभा हल्के से हैं,लेकिन एमपी के चुनाव क्षेत्र में शाम चौरासी विधानसभा कॉंस्टीट्यूएंसी हैं,वह जिला होशियारपुर में ही आती हैं । किंतु होशियारपुर पर रेलवे विभाग की दयादृष्टि यह है कि वहां पर फर्स्ट एसी या सैकडं एसी क्लास की कोई भी कोच नहीं है ।

महोदय,जम्मू मेल (4033),यह गाड़ी पुरानी दिल्ली से जम्मू के लिए चलती है । उसके साथ दो बोगी थ्री-टायर की दिल्ली-होशियारपुर के लिए लगी होती हैं,जिसमें बैठकर हमें जालंधर से होशियारपुर तक आना पड़ता है और फिर इसी तरह जालंधर से जम्मू मेल ले कर हमें दिल्ली पहुंचना पड़ता है । मैं मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहूंगा कि उसमें कम से कम एक डिब्बा ऐसा लगाने का प्रावधान करें,जिसमें आधा डिब्बा फर्स्ट एसी हो और आधा डिब्बा सैकंड एसी हो । यह होशियारपुर ज़िले के लोगों की आम मांग हैं ।

मैं आपके द्वारा मंत्री जी के ध्यान में यह बात भी लाना चाहता हूं कि जम्मू मेल,जो दिल्ली से जम्मू तवी तक चलती है,रास्ते में बहुत से स्टेशनों पर रूकती है । अम्बाला कैंट रूकती है,लुधियाना रूकती है और जालंधर भी रूकती है,लेकिन इसके यात्रियों को किराया दिल्ली से लेकर जम्मू तवी तक का ही देना पड़ता है । मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि किसी यात्री को चाहे लुधियाना उतरना हो,जालंधर उतरना हो या अम्बाला छावनी उतरना हो,लेकिन किराया उन्हें जम्मू तवी तक का ही देना होता हैं । यह यात्रियों से अन्याय हैं ।

इसी के साथ-साथ मैं मंत्री जी से एक और निवेदन भी करना चाहता हूं ,जिससे रेलवे को तो लाभ होगा ही,साथ ही साथ टूरिस्ट्स को भी बहुत लाभ होगा । अमृतसर पंजाब का एक जिला है,बहुत ही धार्मिक स्थान हैं,वहां पर एक दुर्ग्याना मंदिर है,जिसके साथ होशियार और हिमाचल के लोगों की धार्मिक आस्था जुड़ी हुई है । स्वर्ण मंदिर,जो पंजाब में भगवान का एक घर है,उसके साथ भी हम सभी लोगों की धार्मिक आस्था जुड़ी हुई है,वहां पर एक अंतरराष्ट्रीय एअरपोर्ट बना हुआ है । जो लोग विदेशों से आते हैं,वे अमृतसर में उतरते हैं,लेकिन जब किसी को हिमाचल जाना होता है,तब उन्हें बहुत सारी दिक्कतें आती हैं । इसी के साथ-साथ तरणतारण एक पवित्र धार्मिक स्थान है । महोदय,वहां पर एक और धार्मिक स्थान ब्यास हैं,जहां पर राधा-स्वामी मिशन का

डेरा है । यह डेरा राधा-स्वामी विचारधारा से संबंधित है । ब्यास के इस डेरे के साथ ने केवल हिमाचल और पंजाब के लोगों की बल्कि देश के अन्य भागों के बहुत से लोगों की आस्थाएं जुड़ी हुई हैं । इसी तरह से जालंधर ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): आपने ऑलरेडी नौ मिनट से ज्यादा ले लिए हैं ...(**व्यवधान**)...

श्री धर्म पाल सभ्रवाल: सर,मैं बस खत्म ही कर रहा हूं ।

जालंधर में देवी तालाब एक बहुत ही धार्मिक स्थान है,जिससे लोगों की आस्था जुड़ी हुई है । इसी तरह बाबा हलवल्डर का मन्दिर है । वहाँ से भी हिमाचल के आम लोगों की आस्था जुड़ी हुई है । अध्यक्ष महोदय,इसी तरह से कीरतपुर साहब हैं ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): अब आप खत्म करिए ...(**व्यवधान**)...

श्री धर्म पाल सभ्रवाल: हाँ,सर। मैं बस खत्म करने वाला हूं । ...(**व्यवधान**)...इस अनुपूरक माँग के साथ हमारी भी एक अनुपूरक माँग हैं । ...(**व्यवधान**)...सर,यह जो डिस्टर्बेंस है,इसका भी समय मुझे दे दीजिए ।

महोदय,पंजाब के लोगों की धार्मिक आस्था है कि हमारे पंजाब के लोग हरिद्वार की बजाय अपने पूर्वजों की अस्थियाँ कीरतपुर साहब में बहाते हैं । वहाँ पर एक धार्मिक स्थान है,जहाँ पर दसवें गुरू पातशाह गुरू गोविंद सिंह जी ने खालस पंथ की नींव रखी थी,आनंदपुर साहब । वहाँ से भी पंजाब के लोगों की आस्था जुड़ी है । मेरे कहने का भाव यह है कि हिमाचल प्रदेश देवभूमि है,जहाँ पर नैना देवी जी का मन्दिर है,जहाँ पर गुरू गोविन्द सिंह महाराज भी जाकर नैना देवी की आराधना करते थे । "देहि शिवा वर मोहि इहे,शुभ कर्मन ते कबहूं न टरूं,गुरू गोविन्द सिंह जी ने माता जी से यहीं यह वरदान मांगा था । इस प्रकार उस स्थान से भी धार्मिक आस्था जुड़ी हुई है । सिद्व दियोट है,बाबा बालक नाथ जी का मन्दिर है,जो हमीरपुर और विलासपुर के साथ जुड़ा हुआ हैं,वहाँ से भी पंजाब के लोगों की आस्था जुड़ी हुई हैं ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): अब आप समाप्त कीजिए ...(**व्यवधान**)...धर्मपाल जी,अब यह उचित नहीं है ...(**व्यवधान**)...

श्री धर्म पाल सभ्रवाल: इसलिए मैं निवेदन करता हूं कि रेल गाड़ी जो अमृतसर से होशियारपुर तक या जालंधर से होशियारपुर तक आती है,इसको नई रेल लाइन बना कर ऊना जिले के साथ जोड़ दिया जाए,ताकि हिमाचल के जो एम.पी.हैं,उनके लिए भी बड़ा सीधा रास्ता हो जाएगा और वे भी जम्मू मेल गाड़ी से दिल्ली पहुंच पाएंगे ।

इस प्रकार,मैं इन्हीं बातों से इन अनुपूरक माँगों का समर्थन करते हुए मॉग करता हूं कि यह जनता की माँग है और एक पिछड़े जिले की माँग है । इसलिए इस माँग को स्वीकार किया जाए । धन्यवाद ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Now, Shri Janardhana Poojary. You have three minutes.

SHRI JANARDHANA POOJARY (Karnataka): Sir, I had requested for two minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Okay, you have two minutes.

SHRI JANARDHANA POOJARY: Thank you very much, Sir, for having given me this opportunity. I shal1 be confining myself to my district only. In response to Unstarred Question No. 1485, the hon. Minister of State for Railways, Veluji, had stated that gauge conversion for Hasan- Mangalore section had already been completed. It was completed a few months ago. Goods trains are running on the track. It is a new line. But, unfortunately, passenger trains are not being allowed to run on this line. Why? It has been brought to our notice that the Chief Commissioner for Safety is putting hurdles. When it is a new line, the project is viable. Despite the fact that the work has been completed why are the passenger trains being prevented from running on this line? Who will bear the losses? Earlier metre gauge trains used to run on the track. But, now, the Chief Commissioner for Safety is putting some hurdles. We are told that there are some vested interests that are working, and the Chief Commissioner for Safety is preventing the trains from being run. Does the hon. Minister say that the Chief Commissioner for Safety is the highest authority? Is he giving concrete reasons, substantial reasons for not running the passenger trains? Has the hon. Minister of Railways or the Minister of State for Railways become helpess? Sir, both the Ministers are efficient. We know that; the House also knows that. But the point is very clear that there is a lobby which is working against the introduction of the passenger train. Why? Will the hon. Minister tell the people of Karnataka as to what is the objection? Is it a reasonable objection? Can you disclose it before the House, through which, Sir, we can send an answer to the people? Sir, in the month of April, the hon. Minister gave an assurance to us saying that it will be commissioned in the month of April itself. Earlier also he gave an assurance. If there is no value for the assurance given by the Minister, how will the Government function? So, my submission is, - and, that is why, I have taken only two minutes - will the hon. Minister reply to it today itself?

श्री बृजभूषण तिवारी(उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय,270 करोड़ 50 हजार रूपए की अनुपूरक मांगें माननीय रेल मंत्री जी ने यहां रखी हैं । लोक सभा ने इस विनियोग विधेयक को पास कर दिया है और यहां भी यह विधेयक पारित हो जाएगा । इसलिए यह केवल एक परंपरा है,परंतु मैं इस अनुपूरक मांग के जरिए रेल मंत्रालय के क्रियाकलापों के बारे में अपनी राय दूंगा और उसी के साथ-साथ कुछ सुझाव भी रखना चाहूंगा ।

महोदय,रेल देश की जीवन रेखा बतायी गयी है,परंतु हमारे देश के अंदर अभी तक कोई सुसंगत परिवहर नीति नहीं बनायी गयी है जिस के अभाव में रेलवे का जितना विकास होना चाहिए,वह नहीं हुआ है । महोदय,रेल को देश के उन इलाकों को जोड़ने की तरफ कदम उठाने चाहिए जोकि अति-पिछड़े और अति-सुदूर हैं । यह इसलिए भी जरूरी है,क्योंकि रेल बहुत इकॉनोमिक,बहुत सस्ता,सहज और eco-friendly यातायात का साधन हैं ।

महोदय,मैं इस समय ज्यादा कुछ नहीं कहना चाहूंगा । मेरी मांग है कि रेलवे के और विकास के बारे में सरकार को सोचना चाहिए क्योंकि दिनों-दिन जैसे आबादी बढ़ रही है,आर्थिक क्रियाकलाप बढ़ रहे है,वैसे-वैसे रेल पर भी दबाव बढ़ रहा है । महोदय,मैं विशेषकर उत्तर प्रदेश के बारे में जरूर चर्चा करना चाहूंगा क्योंकि रेल मंत्री जी जितने उदार बिहार के लिए हैं,उतनी उदारता उन्होंने उत्तर प्रदेश के मामले में और विशेषकर

उत्तर प्रदेश के पूर्वी इलाके के प्रति नहीं दिखायी हैं । मान्यवर,मैं सिद्वार्थ नगर से आता हूं । यह गोरखपुर मंडल में आता हैं जोकि बहुत महत्वपूर्ण मंडल है । वहां पर लखनऊ से गोरखपुर रेल मार्ग के दोहरीकरा और विद्युतीकरणकी बात बहुत अरसे से चल रही है,परंतु उस के लिए इतना कम पैसा आवंटित किया जाता रहा है कि कछुए की चाल से वह योजना चलायी गयी और अभी तक पूरी नहीं हुई है । नतीजा यह हुआ कि ट्रेने तो बढ़ा दी गयीं,परंतु उनकी punctuatity में कोई सुधार नहीं आया । वहां गाड़ी 6-6,7-7,8-8 घंटे लेट आ रही है । महोदय,पिछले रेल बजट पर चर्चा के समय भी रेल मंत्री जी ने आश्वासन दिया था और उस के लिए कुछ पैसा भी आवंटित किया गया ,मगर जितनी आवयकता थी,उस से कम पैसा दिया गया । इसलिए मेरी पहली मांग यह है कि उस मार्ग पर दोहरीकरण के काम को शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाना चाहिए । उस के साथ-साथ विद्युतीकरण भी शीघ्रातिशीघ्र किया जाना चाहिए । मान्यवर,दूसरी बात यह है कि गोंडा और गोरखपुर की लूप-लाइन के लिए बहुत अर्से से यह मांग की जाती रही है कि इसका आमान परिवर्तन किया जाए,क्योंकि वह इलाका नेपाल की सीमा से मिलता है । चूंकि यह लाइन गोरखपुर और लखनऊ की एक मेन लाइन है,इसलिए इस पर ट्रेनों का भारी दबाव रहता है । अगर इस लाइन का आमान परिवर्तन कर दिया जाता है,तो सुरक्षा की दृष्टि से तो यह ठीक होगा,क्योंकि नेपाल की सीमा से यह इलाका मिलता है,वहीं एक अति पिछड़ा इलाका होने से वहां आर्थिक विकास की संभावनाएं बढ़ेंगी और आसपास के बाहर के क्षेत्र भी जो हैं,वे भी इस मुख्य लाइन से जुड़ जाएंगे । नीतीश कुमार जी,जब रेल मंत्री थे,तब एक बार वह भी वहां गए थे,इसके लिए पैसा भी आवंटित हुआ,उन्होंने उसकी घोषणा भी की,परन्तु वह सारा का सारा मामला खटाई में पड़ा हुआ है । इसलिए हमारी रेल मंत्री जी से मांग है कि उस आमान परिवर्तन की योजना को तत्काल आपके द्वारा शुरू करा देना चाहिए ।

मान्यवर,मैं यह भी कहना चाहता हूं कि सिद्वार्थ नगर,जो महात्मा बुद्व जी की जन्म-भूमि रही है,वहां का जो रेलवे स्टेशन हैं,उसका नाम नौगढ़ है,जो पुराना है,जो पुराना है । मेरी मांग है कि उसका नाम सिद्वार्थ नगर कर दिया जाए । अगल बात,मान्यवर,यह एक फ्लेट नियम बन गया है कि जो मेल गाड़ियाँ हैं या सुपर फास्ट गाड़ियां हैं,वे जिला मुख्यालय पर रूकती हैं । मेरा निवेदन है कि बहुत से स्टेशन ऐसे हैं,जो जंक्शन हैं और जहाँ पिछड़े इलाकों से गाड़ियां आती हैं,वे जंक्शन से होकर जाती हैं,इसलिए उन जंक्शन पर भी इन मेल और सुपर फास्ट गाड़ियों के ठहराव की व्यवस्था होनी चाहिए,खासतौर पर शिकोहाबाद,जहां पर बटेश्वर मेले के कारण लाखों आते हैं,वहां पर इन ट्रेनों को रोकना चाहिए । इसके अलावा बहुत से अनमैन्ड क्रोसिंग हैं,जहां पर कोई कर्मचारी नहीं रहते और मंत्री जी ने खुद इस बात की घोषण की है,तो वहां भी ऐसे कर्मचारियों को नियुक्त करना चाहिए ।

मान्यवर,सुरक्षा के बारे में बड़ी चर्चा हुई है । मैं यहां पर सदन का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा कि ठीक है,अपराधी हैं,गुंडे हैं,लुटेरे हैं,वे अगर अपराध करते हैं,तो उनकी रोकथाम के लिए कार्रवाई होती है,परन्तु ए.सी.फर्स्ट क्लास में क्या होता है? आप पटना की वह घटना देखिए,जो सभी अखबारों में ,सारे मीडिया चैनलों में आई कि डी.आई.जी.स्तर का जो सुरक्षा अधिकारी है,उसने एक आई.ए.एस.की रिश्तेदार,उसकी बहन के साथ क्या व्यवहार किया ? और,अभी कानपुर में ए.सी.फर्स्ट क्लास के कोच में एक आदमी की हत्या हो गई । उसमें दो आदमी थे और एक आदमी अनधिकृत

रूप से यात्रा कर रहा था। यह एक बहुत ही गंभीर बात है कि इस प्रकार के जिम्मेदार लोग और ए.सी.फर्स्ट क्लास के डिब्बे में इस प्रकार के अपराध होते हैं,इस पर रेलवे विभाग को और रेल मंत्री जी को बहुत ही गंभीरता से विचार करना चाहिए। सुरक्षा के बारे में नीतीश कुमार जी ने सेस लगाया।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): अब आप कितना समय और लेंगे ?

श्री बृजभूषण तिवारी: सर,बस एक मिनट में अपनी बात खत्म करता हूं। आज देश में बहुतसे रेलवे पुल जर्जर स्थिति में है। आप खुद जाइए और देखिए,लखनऊ और गोरखपुर के बीच में बाराबंकी के पास जो पुल है,वह सैकड़ों वर्ष पुराना है,जर्जर हो चुका है। ऐसे बहुत से पुल देश के अंदर हैं,जिनको ठीक कराने की कोशिश करनी चाहिए।

मान्यवर,आज भी हमने अखबार में पढ़ा कि सरकार रेल यात्रियों के बीमा के लिए विचार की रही है। इसमें यह प्रस्ताव लाया जा रहा है कि हर टिकट पर एक रूपया एक्स्ट्रा लिया जाएगा। यहां नीतीश कुमार जी ने सुरक्षा के नाम पर सेस लगाया और माननीय वर्तमान जो रेल मंत्री जी हैं लालू प्रसाद जी,वह एक रूपया हर टिकट पर सेस लगाने जैसा करने वाले है,जो जीवन बीका प्रीमियम है। आज देश की तमाम बीमा कंपनियां रेल विभाग और रेल भवन का चक्कर काट रही हैं। इसमें हिसाब लगा कि इन बीमा कंपनियों को 45 करोड़ रूपया रोज रेल यात्रियों से प्रीमियम के तौर पर कमाई होगी। अगर इस प्रकार की योजनाएं हैं,तो सरकार या रेल विभाग को स्वंय जिम्मेदार वहन करनी चाहिए और इसका कोई इंतजाम करना चाहिए,बजाय इसके कि इस प्रकार से रेल को कमाई का साधन बनाकर निजी कंपनियां या निजी क्षेत्र में ले जाकर लूटने का साधन बनाया जाए। यह उचित नहीं है,क्योंकि यह एक सामाजिक दायित्व का विषय है और सरकार की इसके प्रति जिम्मेदारी है। आज ट्रेनों से ज्यादातर गरीब लोग यात्रा करते हैं,इसलिए उन गरीबों को,उनकी मुसीबत को और उनकी आकांक्षाओं को ध्यान में रखकर रेल का संचालन आपको करना चाहिए।

मान्यवर,इन्हीं शब्दों के साथ,आपने जो मुझे अवसर दिया,उसके लिए मैं आपके प्रति धन्यवाद ज्ञापित करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): श्री तरलोचन सिंह। आपको पहले बुलाया गया था,आप उस समय absent थे,रिकार्ड के लिए बता रहा हूं,फिर भी आप पांच मिनट में अपनी बात बोलिए।

श्री तरलोचन सिंह(हरियाणा): सर,मैं तो यह कहना चाहता हूं कि हम तो इंडिपेंडेंट केंडिडेट हैं,कभी हमारी भी बारी आनी चाहिए। आपकी बहुत मेहरबानी कि आप मुझे टाइम दे रहे हैं।

सर,पिछली बार भी जब यह बहस हुई थी तो मैंने कहा था कि हम यहां आपके माध्यम से जो बातें रखतें हैं,इसका कोई रिज़ल्ट निकलेगा और आफिसर्स की गेलरी भी भरी होती है,शायद वे भी नोट करते होंगे। आज हर वक्त,जितनी ऐडवरटाइज़मेंट आती हैं,वे यही आती है कि रेलवे में श्री लालू जी ने बहुत काम किया है,हम उनके आभारी हूं कि उन्होंने बहुत अच्छा काम करके रेलवे को अच्छी-अच्छी और सहूलियतें दी हैं। लेकिन,एक बात की बहुत बड़ी कमी है और वह यह है कि दिल्ली के प्लेटफार्म

तो पढ़ रहे हैं,अब 12 हो गए हैं,शायद और बढ़ जाएं,लेकिन जो विक्लांग हैं या ओल्ड पीपल हैं,उनको आज तक ऐसी कोई सुविधा नहीं दी गई है कि वे आसानी से और सुविधाजनक तरीके से प्लेटफार्म क्रॉस कर सकें। आज हम हर तरफ सुविधाएँ एक्सटेंड करने के लिए तो जा रहे हैं,लेकिन रेलवे स्टेशन पर जाकर देखिए कि एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म तक जाने के लिए क्या सहूलियत है और कितने लोग तंग होते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि इसके लिए कोई इंतजाम किया जाना चाहिए। आजकल ऐस्केलेटर हर जगह लगे हैं,हर जगह लिफ्ट हैं,दुनियाभर में है,लेकिन अभी तक जब इनकी सुविधा दिल्ली के स्टेशंस पर ही नहीं है,तो बाकी हिन्दुस्तान में क्या होगा। इसलिए,एक तो मैं यह अर्ज़ करना चाहता हूं कि इस पर खास ध्यान दिया जाए।

सर,एक छोटी सी बात मैं और कहना चाहता हूं कि अमृतसर रेलवे स्टेशन रेलवे का लास्ट स्टेशन है और अगर शताब्दी में वहां जाएं तो वहां गाड़ी प्लेटफार्म नं.1 पर नहीं रूकती,प्लेटफार्म नं.4 पर रूकती है और अमृतसर तीर्थयात्री जाते हैं,वे बूढ़े-बुढ़िया होते है,उनको रेलवे प्लेटफार्म को पुल से क्रॉस करना पड़ता हैं। इतनी छोटी सी बात के लिए हम कई बार जनरल मैनेजर को भी लिख चुके हैं कि हर शताब्दी और हर वह ट्रेन जिसका डेस्टिनेशन अमृतसर है,वह प्लेटफार्म नं.1 पर रूके। इस वजह से लोग बहुत तंग होते हैं और हम उन्हें इतनी सहूलियत भी नहीं दे पा रहे।

सर,हाइजीनिक फूड,अच्छा रेलवे में मिले,इसकी व्यवस्था होनी चाहिए और शताब्दी में तो रेलवे टिकट के साथ लोगों से फूड की अलेहदा पेमेंट भी ली जाती है,लेकिन फूड की क्वालिटी बजाए अच्छी होने के,नीचे जा रही है,उसमें वेराइटी तो है ही नहीं,एक ही तरह की मीन्यू आज तक हर जगह मिल रहा है। रेलवे प्लेटफार्म पर लाखों लोग आते-जाते हैं। रेलवे वालों ने बड़ी अच्छी बात की थी कि नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर wimpyका एक काउंटर खुलवाया था और सारी जनता,even घर से जाते वक्त भी,wimpy से food लेती थी,लेकिन वह पिछले दो महीने से बंद पड़ा है। यह समझ में नहीं आया कि अच्छा फृड देने का अगर एक प्रयास रेलवे द्वारा किया गया था,तो उसे बंद क्यों कर दिया गया,जबकि ऐसे प्रयास तो हर रेलवे स्टेशन पर होने चाहिए। मेरी यह विनती है कि इस पर भी ध्यान दिया जाए।

सर,मैंने श्री लालू जी को यह अर्ज़ किया था कि जैसे पटना रेलवे स्टेशन का नाम पटना साहिब रेलवे स्टेशन रखा गया,इसलिए कि श्री गुरू गोविंद सिंह जी महाराज का जन्म पटना में हुआ था। मैंने उनसे यह रिक्वेस्ट की थी कि नान्देड़,महाराष्ट्र में जो नगर है,वह गुरू गोविंद सिंह जी का लास्ट रेस्टिंग स्थान था। इस दुनिया में,वह वहां से ही अगली दुनिया में गए। वह जो शहर बसा है,हर सिख या श्रद्वालु उसको हुजूर साहिब कहता है। उस रेलवे स्टेशन का नाम हुजूर साहब नान्देड़ किया जाए। आम आदमी को पता भी नहीं होता कि नान्देड़ कहां है। अगले साल हम गुरू गोविंद सिंह जी का 300 साला दिवस मना रहे है,इसलिए मैं आपके माध्यम से यह विनती करूंगा कि नान्देड़ रेलवे स्टेशन का नाम हुजूर साहिब रेलवे स्टेशन होना चाहिए। नान्देड़ रेलवे स्टेशन पर,क्योंकि दुनियाभर से लाखों लोग वहां जाएंगे,तो वहां अभी से ही जो सहूलियतें दी जानी है,उनका प्रबंध किया जाए।

अभी श्री सभ्रवाल ही होशियारपुर की बात कर रहे थे। भाखड़ा नांगल स्टेशन एक टूरिस्ट स्टेशन है और वहां बहुत बड़े आफिसर्स भी हैं। वहां जाने वाली किसी भी ट्रेन

में ए.सी.फर्स्ट क्लास का प्रोविज़न नहीं है। मैं यह ऐड करना चाहता हूं कि वहां की ट्रेन में ए.सी.फर्स्ट क्लास का डिब्बा ऐड किया जाए।

सर,एक लास्ट बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा कि दिल्ली स्टेशन पर हम जितने भी लोग रेल से आते हैं,वे जानते हैं कि कम से कम 30 मिनट हर ट्रेन स्टेशन के बाहर रूकती है,चाहे वह सब्जी मंडी रूके या गाजियाबाद रूके,क्योंकि जो दिल्ली के स्टेशंस हैं इन पर रेलवे की बहुत भीड़ है। इससे टाइम बहुत जाया होता है। इसलिए मैं चाहता हूं कि इस बारे में भी कुछ सोचा जाए।

इतना कहते हुए ही मैं आपका बहुत आभार प्रकट करता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): आपका भी धन्यवाद कि आपने बहुत डिसिप्लिन्ड वे में,बिल्कुल समय पर अपनी बात को खत्म कर दिया। श्री टी.एस.बाजवा। आप भी absent थे,लेकिन कोई बात नहीं,आप भी पांच मिनट बोलिए।

श्री टी.एस.बाजवा(जम्मू और कश्मीर): उपसभाध्यक्ष महोदय,आपने मुझे Railway Appropriation Bill, 2007-2008 पर बोलने का अवसर दिया,इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं केवल माननीय मंत्री जी का धन्यवाद देने के लिए और इस बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। पिछले हफ्ते जब माननीय रेल मंत्री जी लोक सभा में Supplementary Grants के संबंध में बोल रहे थे,तो उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि कठुआ से बसौली-बनिहार-किश्तवाड़-बदर्भा के लिए सर्वे किया जाएगा। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने हमारे जम्मू-कश्मीर का जो पिछड़ा हुआ प्रदेश है,उसकी ओर विशेष तौर पर ध्यान दिया है।

उपसभाध्यक्ष महोदय,मैंने पहले भी एक-दो बार यह बात कही है कि जम्मू-कश्मीर एक पहाड़ी एरिया है और वहां माता वैष्णों जी के दर्शन करने के लिए हर साल 70-80 लाख यात्री जाते हैं और उनके लिए ट्रेन की काफी सुविधा इन दो वर्षो में दी गई है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि जिस तरह दिल्ली से अमृतसर के लिए शताब्दी लगाई गई हैं,उसी तरह जम्मू-कश्मीर के लिए भी एक शताब्दी लगनी चाहिए। जम्मू से राजौरी-पुंछ लाइन का सर्वे हो चुका है और इसके ऊपर लगभग साढ़े चार हजार करोड़ रूपए का खर्च आएगा। ऊधमपुर से कटरा,कटरा से काजीकुंड और बारामूला के लिए पिछली NDA सरकार ने शुरूआत की थी। मैं आपके माध्यम से UPA सरकार और रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि NDA ने अपने शासन काल में जम्मू-कश्मीर के लोगों को बहुत बड़ा gift दिया था,इसी प्रकार UPA सरकार को भी चाहिए कि वह जम्मू से राजौरी और पुंछ तथा पुंछ से 30 किलोमीटर की दूरी पर बारामूला पड़ता है,इस लिंक को वे रेलवे के साथ जोड़ दें,इससे हमारे दोनों सूबे,जम्मू और कश्मीर ,रेलवे के साथ जुड़ जाएंगे।

सर,मैंने पहले भी यह बात कहीं है कि 1947 से पहले जम्मू से स्यालकोट और स्यालकोट से रनबीरसिंहपुरा,जहां से मैं आता हूं,यह रेल से जुड़ा हुआ था। हमारा जो ज्यादातर ट्रेड था,वह 1947 से पहले इसी रास्ते से किया जाता था,लेकिन 1947 के बाद वह लाइन उखाड़ ली गई है। मेरा माननीय मंत्री जी से यह अनुरोघ है कि जम्मू से रनबीरसिंहपुरा,जो बहुत पुराना स्टेशन था,वहां तक रेल लाइन पहुंचाने का

काम करना चाहिए,क्योंकि पाकिस्तान के साथ अब हमारे संबंध दिन-प्रतिदिन सुधर रहे हैं और बगापुराना से जो ट्रेड होता है,उसी प्रकार रेलवे के जरिए जम्मू से सुचेतगढ़,स्यालकोट और लाहौर के लिए ट्रेड हो सके,इसलिए वहां रेल पहुंचाने का काम करना चाहिए । मैं ज्यादा ने कहते हुए विशेष तौर पर माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करने के लिए खड़ा हुआ हूं कि उन्होंने कठुआ से बसौली-बनि-किश्तवाड़ का सर्वे कराने का जो आदेश दिया है,मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी जब जवाब दें,तो उसमें यह भी कह दें कि हम जम्मू से राजौरी-पुंछ और बारामूला तक सर्वे कराएंगे । जिस प्रकार उन्होंने लोक सभा में कहा है,उसी प्रकार वे यहां भी कह देंगे,तो हम उनका बहुत आभार व्यक्त करेंगे । इसी के साथ मैं इस बिल का समर्थन करते हुए अपनी बात को समाप्त करता हूं,धन्यवाद ।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): धन्यवाद,आपने समय पर खत्म किया । श्रीमती विप्लव ठाकुर,आपने दो मिनट का समय मांगा है,बोलिए ।

श्री मती विप्लव ठाकुर(हिमाचल प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय,आपने मुझे रेलवे 2007-08 के अनुदान की अनुपूरक मांगों पर बोलने का अवसर दिया है,मैं आपका धन्यवाद करती हूं और इन मांगों का समर्थन भी करती हूं ।

महोदय,सबसे पहले तो मैं धन्यवाद करती हूं कि चंडीगढ़-बद्दी रेलवे लाइन की हमारी जो मांग थी,उसके लिए इन्होंने बजट में प्रावधान किया और उसके लिए 329 करोड़ रूपया भी रखा,इसके लिए मैं मंत्री जी का बहुत-बहुत धन्यवाद करती हूं । महोदय,पिछली बार भी मैं हिमाचल प्रदेश की रेलवे की स्थिति के बारे में बोली थी और अभी मैं थोड़ा कुछ और कहना चाहती हूं । मेरे एक प्रश्न के उत्तर में इन्होंने कहा था कि जो नंगल-तलवाड़ा रेलवे लाइन है,उसके लिए काफी काम हो चुका हैं । 34 सालों में 34 किलोमीटर ही बनी है,लेकिन जिस तरह से इन्होंने चंडीगढ़-बद्दी के लिए पैसा रखा है,उसके लिए 300 करोड़ रूपया लगना है और उसके लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है । यह जो रेलवे लाइन है,यह हिमाचल के बीचोंबीच जाती है और बहुत से ऐसे एरियाज़ में से जाती है,जो इंडस्ट्रियल एरिया बन रहे हैं । मैं यही कहूंगी कि इस रेलवे लाइन को जल्दी से जल्दी बनाया जाए,जिससे कि वहां के लोगों की आर्थिक स्थिति सुधर सके और इंडस्ट्रीज़ ,जो केवल बद्दी और नालागढ़ के पास ही रह गई है,वे आगे इंटीरियर एरियाज़ में भी जा सकें ।

इसी तरह से कांगड़ा-पठानकोट की नैरोगेज की जो रेलवे लाइन है,उसके लिए भी इन्होंने मेरे प्रश्न के उत्तर में कहा था कि उसके बारे में भी सोच रहे हैं । सर्वे भी करवा लिया है,लेकिन मुझे अफसोस हैं कि जो रेलवे विभाग के कर्मचारी या अफसर हैं,उन्होंने कहा है कि यह viable नहीं है । viable कैसे होगी,जब तक बनेगी नहीं ? आज रेलवे में जो गाड़ियां चलती हैं,उनके इंजर पुराने हो गए हैं,वे हांफते हैं,उनके जो benches हैं,वे भी लकड़ी के हैं,उन पर cushion वगैरह भी नहीं लगाए गए हैं,वहां के गरीब लोग उसमें सफर करते हैं । जोगिन्दरनगर तक यह लाइन बनी है,इसे जल्दी से जल्दी आप ब्रॉडगेज में बदलिए,जो कि इन्होंने माना भी है । महोदय,मैं तरलोचन सिंह जी से सहमत हूं कि दिल्ली से जो हिमालयर क्वीन एक्सप्रेस चलती है,उसमें फर्स्ट ए.सी.का कंपार्टमेंट जरूर लगाना चाहिए,क्योंकि उसमें ए.सी.फर्स्ट क्लास नहीं है ।

5.00 P.M.

दूसरी बात मैं यह कहना चाहती हूं कि नॉर्थ-ईस्ट,हिमाचल प्रदेश,उत्तरांखड,जम्मू और कश्मीर को हम हमेशा ही एक स्पेशल दर्जा देते हैं । उनके लिए स्पेशल बजट रखा जाता है,लेकिन ये जो पहाड़ी एरियाज़ हैं,इनके लिए भी स्पेशल बजट रखना चाहिए । जैसे प्लानिंग कमीशन में इनको स्पेशल स्टेटस दिया गया है,वैसे ही रेलवे में भी इनको स्पेशल स्टेटस देना चाहिए,क्योंकि यहां रेलवे लाइन बनाने में बहुत पैसा खर्च होता है,प्लेन्स के मुकाबले में । इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करती हूं और मुझे उम्मीद है कि हमारी हिमाचल की समस्याओं को देखते हुए उस पर जरूर ध्यान दिया जाएगा,धन्यवाद ।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): श्री रूद्रनारायण पाणि,आपने भी दो मिनट का समय मांगा है,बोलिए ।

श्री रूद्रनारायण पाणि: उपसभाध्यक्ष महोदय,रेलवे पर जब चर्चा होती है,रेलवे पर बहस में जब लोग हिस्सा लेते हैं,तो बड़े-बड़े लोग अपने ही चुनाव क्षेत्र की बात करते हैं,अपने ही राज्य की बात करते हैं,अपने ही जिले की बात करते हैं,लेकिन बड़े-बड़े नेता रेलवे पर जब बोलें,तो राष्ट्रीय नीति या ऑन इंडिया पॉलिसी पर ज्यादा ध्यान दें,तो ज्यादा ठीक रहेगा ।

महोदय,मैंने दो-तीन बिंदु उजागर करने के लिए आपसे समय मांगा था,चाहे आखिर में ही क्यों न हो,आपने मुझे समय दिया और मैंने यह भी कहा ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): आप आखिर में नहीं है,अभी और स्पीकर्स हैं बोलने वाले ।

श्री रूद्रनारायण पाणि: मैंने यह भी कहा कि दूसरी पार्टियों के अगर ऐसे कोई मैम्बर हैं,जो अपने मन की बात कहना चाहते हैं,तो उन्हें भी मौका दिया जाना चाहिए । जैसे राम नारायण साहू जी कह रहे हैं कि उनकी पार्टी को मौका दिया जा चुका है,फिर भी अगर आप उन्हें समय दें,तो अच्छा होगा ।

महोदय,स्वतंत्रता-सेनानियों को राजधानी एक्सप्रेस में और शताब्दी एक्सप्रेस में जाने का मौका दिया जाए,यह एक पुरानी मांग है । स्वतंत्रता-सेनानी और कितने दिन जिंदा रहेंगे ।

महोदय,प्रो पी.जे.कुरियन साहब ने प्राइवेटाइज़ेशन के बारे में कहा । उस समय हमारे वामपंथी साथी ढंग से मुकाबा नहीं कर पाए । आज का ज़माना पी.पी.पी.का जरूर है । हमारी पार्टी के माननीय ललित किशोर चतुर्वेदी जी ने भी ज्वाइंट वेंचर को समर्थन दिया है । महोदय,पी.पी.पी.यानी पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन होना चाहिए,लेकिन पी.पी.पी. का अर्थ यह नहीं कि पार्ट-पार्ट प्राइवेटाइज़ेशन । ...(**व्यवधान**)...नारायणसामी जी,धीरज से सुनना चाहिए । पी.पी.पी.यानी पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन यानी कि ज्वाइंट वेंचर होना चाहिए । लेकिन पी.पी.पी.का अर्थ यह नहीं होना चाहिए कि पार्ट-पार्ट प्राइवेटाइज़ेशन हो । ...(**व्यवधान**)...आप सुनिए । महोदय,नारायणसामी जी को धीरज से बात सुननी चाहिए । पी.पी.पी.यानी पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन,यानी कि ज्वाइंट वेंचर होना चाहिए । पी.पी.पी.का अर्थ यह नहीं हो कि पार्ट बाय पार्ट आप प्राइवेटाइज़ करो । पार्ट बाय पार्ट प्राइवेटाइज़

मत करो । अगर आपमें हिम्मत हैं,इस सरकार में अगर हिम्मत हैं और इस सरकार को जो बाहर से समर्थन दे रहे हैं,हमारे वामपंथी मित्र प्राइवेटाइज़ेशन के खिलाफ पुरजोर बोलते हैं ,भाषण देते हैं किन्तु ये किस द्दष्टि से प्राइवेटाइज़ेशन को लेते है,ये लोग अगर सरकार को वास्तव में * करेंगें तो प्रावेटाइज़ेशन के मुद्दे पर भी सरकार गिर जाएगी । महोदय,अगर सरकार में हिम्मत हैं-लालू जी * कर कहते हैं कि मैं जब तक रेलवे में रहूंगा तब तक प्राइवेटाइज़ नहीं होगा लेकिन बडी ही * से,बड़े ही चतुरतापूर्वक पार्ट बाय पार्ट प्राइवेटाइज़ किया जाता हैं ।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): जो-जो अनपार्लियामेंटरी शब्द आपने यूज़ किए है,वे काट दिए जाएंगे ।

श्री रूद्रनारायण पाणि: महोदय,अगर सरकार को हिम्मत हैं,पूरी की पूरी फ्रेट कॉरीडोर जैसी एक लाइन को किसी प्राइवेट कंस्ट्रक्शन कम्पनी को,किसी बिल्डर को दे दे ताकि जम्मू-तवी से चेन्नई तक लाइन प्राइवेट कम्पनी बनाए । प्राइवेटाइज़ेशन के बारे में बताते समय प्रो.कुरियन प्राइवेट एयरलाइन्स का तर्क दे रहे थे । आप प्राइवेट ट्रेन दे दीजिए । पूरी की पूरी सर्विसेज़ को प्राइवेट करना वर्कर्स के साथ बेईमानी है । कृपा करेके आप रेलवे को जो प्राइवेटाइज़ कर रहे है,वह न करिए । मेरी तीसरी मांग यह है कि गुप्त मतदान के माध्यम के माध्यम से,बाय सीक्रेट बैलेट वर्कर्स यूनियन की जो मान्यता है,श्रमिक संघों की मान्यता के संबंध में पिछले तीन साल से जो मांग मैं यहां पर उठा रहा हूं,इससे पहले भी लोग मांग कर रहे थे लेकिन इस संबंध में कभी कहते हैं कि चेन्नई के न्यायालय में है,कभी कहते है कि सुप्रीम कोर्ट में है । रेलवे कहता हैं कि हम श्रमिक संघों की मान्यता गुप्त मतदान से कराएंगे,हम हमारे डिपार्टमेंट के माध्यम से,रेलवे के माध्यम से कराएंगे । ऐसा नहीं होता है । ट्रेड यूनियन मूवमेंट में लेबर डिपार्टमेंट को भी आना होगा,लेबर मिनिस्टरी को भी आना होगा । रेलवे मिनिस्ट्री,लेबर मिनिस्ट्री के साथ कंसल्ट करते हुए देश में जो 14 लाख इम्पलाइज़ हैं,जिन 14 लाख रेलवे कर्मचारियों के परिश्रम के आधार पर रेलवे को लाभ मिलता है,वहां पर दो फेडरेशंस का बोलबाला न रहे,लोकतंत्र रहे । वहां पर तीसरा फेडरेशन है,चौथा फेडरेशन है । भारतीय मजदूर संघ के साथ सहबंधित बीआरएमएस है ,सीटू के साथ सहबंधित फेडरेशन है । कौन से फेडरेशन की,किसकी कितनी ताकत है,उसका पूरा का पूरा और साफ आकलन होना चाहिए । इसलिए गुप्त मतदान कैसे ढंग से हो और कैसे जल्द से जल्द कराया जाए,इस ओर ध्यान दिया जाए । महोदय,मैं एक आखिरी बात आपके माध्यम से कहना चाहता हूं । यहां पर प्रशंसा का पुलिंदा बांधकर कहा गया है कि हमारे रेल मंत्री सांसदों की बात सुन लेते हैं । सांसद कहीं कहेंगा कि पैसेंजर ठहराव कर दो,रेल मंत्री कर देते है । मैं भी एक बार रेलवे मंत्री जी के पास गया था । मेरे 64 लोग जम्मू-तवी में माता वैष्णों देवी के दर्शन करने के लिए गए थे । मैंने प्रार्थना की थी कि इनके टिकट का आरक्षण करा दीजिए,उन्होंने करा दिया था । लेकिन इस तरह से सांसदों का काम हो गया,ऐसा नहीं कहा जाना चाहिए । माननीय रेल मंत्री अगर और बड़े नेता बनना चाहते हैं तो प्रश्नकाल के दौरान राज्य सभा में उन्हें उपस्थित होना चाहिए । मुझे नहीं पता कि लोक सभा में वे क्वेश्चन ऑवर में जाते हैं या नहीं जाते हैं । यहां दो-दो राज्य मंत्री हैं । दो राज्य मंत्रियों को मिलाने से एक केबिनेट मंत्री नहीं हो जाता है ।

---

* Expunged as ordered by the Chair.

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): अब आप समाप्त करिए ।

श्री रूद्रनारायण पाणि: अगर उनको राजनीति में आगे जाना है तो सांसदों को सम्मानित करना चाहिए और प्रश्न के दौरान माननीय रेल मंत्री जी श्री लालू प्रसाद को हमेशा उपस्थित रहना चाहिए । उनके रहने से सबकी और अधिक भलाई होगी और उनकी भी व्यक्तिगत भलाई होगी । महोदय,आपने मुझे समय दिया,इसके अलावा इतने बड़े-बड़े नेता यहां उपस्थित रहे,विशेषकर हमारी पार्टी की नेता श्रीमती सुषमा स्वराज यहां पर मौजूद हैं,मैं आप सबको धन्यवाद देते हुए अपनी बात को विराम देता हूं । धन्यवाद ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Shri Praveen Rashtrapal. You have two minutes' time.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL (Gujarat): Sir, I will not take much of your time. But, I want to point out, while supporting the Bill, that hon. Railway Minister has given many important assurances, but never implemented them. During the year 2005-2006, he gave an assurance that the Railways would give newspaper stall, books stall, etc., to the weaker sections of the society and following categories were listed in the Budget Speech - freedom fighter, widows of Railway employees; widows of Army Jawans, minorities, Other Backward Classes, Scheduled Tribes and Scheduled Castes. This assurance was given during the Budget Speech of 2005-06. I had written a letter on 12th January, 2007 to the hon. Railway Minister asking him whether this assurance was implemented or not. I again wrote a letter to Shri Naranbhai Rathwa, the Minister of State in the Ministry of Railways on 16th January, 2007 asking whether this assurance was implemented or not. I got the reply only after six months and I was told that the Zonal Railways and IRCTCs had been advised to follow the above reservation policy guidelines while making new allotments for catering, book stalls and other units, and, clear reservation backlog.

I am extremely sorry to inform this House that till today, at this point of time, the assurance given in the Railway Budget of 2005-06 has not been implemented by the Ministry of Railways. That has to be verified and this House may be informed about it. My point is that this House may be informed whether it will be implemented or not.

Sir, I also take this opportunity to mention that the filling up of the backlog vacancies is not an ordinary thing. It is therein the National Common Minimum Programme of the UPA Government. After becoming the Member of Rajya Sabha, I had put a question to all the Ministries in the month of May, 2006, and the Railway Ministry admitted that there were 35,000 backlog vacancies in Railways as on April, 2005. Hon. Prime Minister also wanted that all backlog vacancies should be cleared by the end of December, 2005. Now, we are in the month of August, 2007 but the backlog vacancies in railways are still not cleared. On the contrary, one of the replies dated 26th September, 2006, which was given by Shri R. Velu, the Minister of State in the Ministry of Railways, reads as follows: "Reserved vacancies have been diverted to recruitment quota so as to fill up the same from the open market. Every effort is being made to complete the task expeditiously within the target date, that is, 30th September, 2006."

Sir, I have put in thirty-seven years of service with the Central Government. I would like to know under which rule, the promotion quota of backlog vacancies of

SCs and STs were diverted to direct recruitment. Once you divert promotion quota of SC/ST to direct recruitment, it will go to the open market and the very Constitutional right of SCs and STs will be defeated. I want an appropriate reply on this point also.

Sir, I wanted to point out various other things. But I would like to mention only one point and that is relating to celebration of Buddha Parinirwan Year by the Government of India to mark the 2550th anniversary of Lord Buddha. In that connection, I wrote a letter to the Railway Ministry, I also wrote a letter to the Ministry of External Affairs that the sixteen kilometres track up to the birthplace of Lord Buddha, that is, Lumbini might be connected by railways. And, for the stretch, which comes under Nepal, we should consult the Government of Nepal and complete the work.

Hon. Pranab Mukherjee, who is one of the senior-most Ministers in the Cabinet, gave me a reply on 6th March, 2007 wherein it was said, "we are awaiting the comments of the Ministry of Railways so as to enable us to form a consolidated view on the suggestion made by you before we approach the Government of Nepal."

You will be sorry to know that even today, Railway Ministry has not sent any reply to the External Affairs Ministry, and, as a result, the Government of India has not been able to take up the matter with the Government of Nepal. This is the state of affairs. The matter is very serious. I would like to request the Railway Ministry to fill up the backlog vacancies immediately. The request of connecting Lumbini with the mainland should be taken up. *(Time-bell)*

Sir, I will conclude in a minute. Sir, only this week, I received a reply from the Ministry of Railways that they have resorted to outsourcing the work, which is very sensitive issue. This morning, during discussion on the bomb blasts in Hyderabad, it was pointed out that outsourcing the work is very risky from the security point of view. I would like to request the Ministry of Railways to consider this aspect. On the one hand, there are backlog vacancies for SCs and STs, and, on the other hand, you are outsourcing the work. That is exactly contradictory and it should be stopped. Finally, I will take the opportunity of putting one demand for my constituency, and one demand for Gujarat as a State. Sir, Gujarat, covered under Western Railways, is giving maximum revenue to the Indian Railways. But. the maximum length of metre gauge is in Gujarat. I request Mr. Naranbhai Rathwa, Mr. R. Velu and Mr. Lalu Prasad to see that metre gauge lines in Gujarat are converted into broad gauge lines. In my own constituency, Patan, in north Gujarat, during the 12th Lok Sabha *(Time-bell)* the then Railway Minister visited Patan along with five Union Catinet Ministers and gave an assurance that 35 kilometres from Patan to Mehsana will be converted into broad gauge. We are now in 2007, but the assurance given during 1997-98 is yet to be fulfilled. If this is how the Railways function, I would request Harvard, IIM and other institutions not to invite a man who is not able to fulfil the assurances given to Lok Sabha and Rajya Sabha. Anyhow, I am supporting the Bill. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Shri Ram Narayan Sahu. You have got only two minutes. These are all extra minutes. So, please bear with me in your own interest and in the interest of the House.

श्री राम नारायण साहू: उपसभाध्यक्ष जी,आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । आपने मुझे बोलने का अवसर दिया,इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मुझे कई पाइंट्स बोलने हैं। ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): आप जल्दी-जल्दी पाइंट्स बोल दीजिए।

श्री राम नारायण साहूं: जल्दी-जल्दी क्या,मुझे कई पाइंट्स काटने पड़ेंगे,बात पूरी करनी पड़ेगी । सबसे इम्पोटेंट बात यह है कि हमारे साथ लगा हुआ जो भारत और चीन का बार्डर हैं,वहां तक चीन ने अपनी रेलवे लाइन बिछा दी है और हमारी रेलवे लाइन वहां तक नहीं बन पायी है। यह बड़ा इम्पोर्टेंट है। हमारी सरकार को चाहिए कि वह बार्डर तक अपनी रेलवे लाइन बनाये और वहां तक ट्रेन चलाये,जब देश इतना तरक्की कर रहा है और यह कहा जा रहा है कि इतने हजार करोड़ रूपये का फायदा हो रहा है। इस तरह की बातें हो रही हैं,तो हमारे पास कई बिंदु हैं,उनसे सबसे इम्पोर्टेट बिंदु यह हैं कि भारती-चीन का जो बार्डर है,वहां तक चीन ने अपनी रेलवे लाइन बना ली है,लेकिन हमारी रेलवे लाइन अभी तक नहीं पहुंच पायी है,इसलिए वहां तक रेलवे लाइन बननी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): थैंक्यू। हो गया।

श्री राम नारायण साहू: नहीं सर। दूसरी बात यह है कि लखनऊ के अंदर एक गोमती नगर में स्टेशन बनाने का प्रपोजल था। जिस तरीके से यहां नई दिल्ली,पुरानी दिल्ली,हजरत निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन हैं,उसी तरीके से मुम्बई में,मुम्बई सेंट्रल,मुम्बई वी.टी.कुरला,दादर,बांद्रा रेलवे स्टेशन है। लखनऊ की 40 परसेंट आबादी गोमती नगर में रहती है,अगर गोमती नगर के अंदर रेलवे स्टेशन बन जायेगा,तो वहां के लोगों को काफी फायदा होगा। इसका प्रपोजल पहले था,लेकिन उसे ठंडे बस्ते में डाल दिया गया है। मेरी मांग है कि गोमती नगर के अंदर रेलवे स्टेशन बनाना चाहिए। इससे काफी लोगों को आसानी होगी। उनको दूर जाना नहीं पड़ेगा और उनको दिक्कत तथा परेशानी कम होगी। जो वहां रेलवे स्टेशन बनाने का प्रपोजल हैं,उसको पूरा किया जाये। गोमती नगर अपने आप में एक उप-नगर बन गया है,एक नया नगर बन गया है,इसलिए वहां पर रेलवे स्टेशन बनना बहुत जरूरी हैं।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): बस आप पाइंट्स बोल दीजिए,ज्यादा एक्सप्लेन मत करिए।

श्री राम नारायण साहू: सर,हम पाइंट्स घटा रहे हैं। हम तीसरे पाइंट्स पर आ रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): आप पाइंट्स बढ़ा लीजिए,लेकिन समय कम कर दीजिए।

श्री राम नारायण साहू : सर,मेरा तीसरा पाइंटस यह है कि लखनऊ की आबादी बहुत ज्यादा बढ़ रही है। पूरे नार्दन इंडिया में अगर दिल्ली के बाद कोई शहर बढ़ा है ,तो लखनऊ बढ़ा है। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि लखनऊ मे मेट्रों रेल चलायी जाये। लखनऊ के अंदर ट्रेफिक की बहुत बड़ी समस्या है,मलीहाबाद से लेकर बछरावां तक और बंथरा से लेकर बाराबंकी तक ट्रेन चलाना बहुत जरूरी है। लखनऊ में जो आये दिन,रोजाना दुर्धटनाएं हुआ करती है,उसके अंदर लोगों की डेथ भी हो जाती हैं,इसलिए इसको पूरा किया जाये।

सर,मुझे चौथी बात और कहनी है। हमारे रेल मंत्री जी ने विकलांगों के लिए यह प्रचार किया कि हम विकलांगों के लिए अलग से व्यवस्था करने जा रहे हैं। हमने विकलांगों के लिए

बहुत सी सहूलियतें दी हैं और हमने रेलवे टिकट में भी रियायतें दी हैं । मेरा यह कहना है कि वहां तक विंकलांग कैसे पहुंचेंगे ? इसके लिए कोई व्यवस्था नहीं की गई है । जैसा कि अभी कहा गया था कि अंडर ग्राउंड रास्ता होना चाहिए,इससे सीनियर सिटिजन्स को भी फायदा होगा,क्योंकि वे लम्बे जीने पर नहीं चढ़ पाते हैं और विकलांगों को भी फायदा होगा,ताकि उनकी कुर्सी पर बैठाकर एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर पहुंचाया जा सके । यह एक निहायत ही जरूरी चीज हैं । जो विकलांगों के लिए सहायता देने की बात कही गई है,वह अधूरी है । अगर विकलांग प्लेटफार्म तक नहीं पहुंच सकते,ट्रेन तक नहीं पहुंच सकते तो ऐसी सहूलियते देने का क्या फायदा है ? महोदय,आप कहें तो मैं एक प्वाइंट और बढ़ा दूं । ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): आप केवल प्वाइंट ही बोलें,एक्सप्लेन मत करिए । आप भूल गए हैं इसलिए लिखकर भेज दीजिए । रहने दीजिए,आपने बहुत बोल दिया है । ठीक है,साहूजी,आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

श्री राम नारायण साहू: चलिए,धन्यवाद ।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): श्री विजय जे.दर्डा.आप केवल एक मिनट बोलें और आप केवल प्वाइंट्स ही बोलें ।

श्री विजय जे.दर्डा(महाराष्ट्र): सर,मैं रेल मंत्री तथा उनके दोनों सहयोगियों वेलू जी और रठवा जी का आभारी हूं । इसके साथ ही मैं रेलवे बोर्ड और प्लानिंग कमीशन का भी आभारी हूं कि उन्होंने इस सदन में वर्धा,यवतमाल और नान्देड़ को 281 किलोमीटर की रेलवे लाइन देने की घोषणा की थी । उस समय यह भी कहा गया था कि स्टेट पार्टिसिपेशन के साथ अगर 40 परसेंट महाराष्ट्र सरकार खर्च करती है तो वे उसके ऊपर तुरंत कार्यवाही करेंगे,किन्तु अभी तक इस काम में कोई शुरूआत नहीं हुई है और विलम्ब हो रहा है । नान्देड़ के अंदर हम लोग गुरू गद्दी के 300 वर्ष मानने जा रहे हैं और उसको भी इसका लाभ होगा । मैं विश्वास करता हूं कि आप तुरंत इस ओर ध्यान देकर,इसको शुरू करेंगे,क्योंकि यह किसानों और बेकारों के लिए बहुत महत्वपूर्ण है । इससे यहां पर उद्योग आएंगे और उद्योग आने से किसानों को फायदा होगा । मैं आपको एक दूसरी बात भी बताना चाहता हूं कि आपको खान-पान की ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है । अभी तक इसमें कोई सुधार नहीं हुआ है । जहां मुम्बई से ट्रेन शुरू होती है,वहां से ट्रेन के साथ काकरोच भी चलते हैं । आपको मॉर्डनाइजेशन की ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है । जो आपके बड़े-बड़े ब्रिजेस बन रहे हैं,बूढे लोग इनकी सीढ़ियां कैसे चढ़ पाएंगे ? इनके लिए आपको एसक्लेटर आदि की व्यवस्था करने की आवश्यकता है । इसी प्रकार से बेकार युवकों के लिए और विशेषरूप से महिलाओं के लिए आरक्षण और सुरक्षा व्यवस्था की भी आवश्यकता है । आज प्रधान मंत्री जी ने यवतमाल के किसानों के लिए एक पैकेज दिया है,ताकि वहां पर जो किसान आत्महत्या कर रहे है,उनको रोका जा सके । इसी के साथ ...(**समय की घंटी**)...जो रेलवे लाइने हैं,वहां पर कम्युनिकेशन्स के साधन नहीं है,इसलिए आप उसको तुरंत शुरू करिए । धन्यवाद ।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): जयन्ती भाई पटेल ,आप केवल एक मिनट बोलिए और कोई एक प्वाइंट बोल दीजिए,एक्सप्लेन मत करिए क्योंकि आप समझदार आदमी हैं । यह आपकी सुविधा के लिए है ।

श्री जयनती लाल बरोट(गुजरात)**:** महोदय,मैं पहले तो यह फरियाद करता हूं कि मैं एक सांसद हूं और मेरी बीबी को कहीं जाना था । उसने थर्ड एसी का टिकट मांगा तो मेरी 60 साल की बीबी को तीसरी मंजिल पर रिजर्वेशन दिया गया । यहां पर मंत्री जी कहते हैं कि हम 45 साल से ऊपर की महिलाओं को नीचे रिजर्वेशन देंगे,लेकिन यह सब होते हुए भी मेरी बीबी को तीसरी मंज़िल पर रिजर्वेशन दिया गया । महोदय,मैं यह विनती करता हूं कि जब मैं एक सांसद हूं और मैंने अपना रिजर्वेशन मांगा तो मुझे खिड़की के बाजू में ऊपर की सीट दी गई । रेलवे के अधिकारी सांसद के साथ इस तरह की परेशानी पैदा करते हैं,तो इसके लिए कुछ सोचना चाहिए और एक्शन लेना चाहिए,ताकि इसमें कुछ सुधार हो । हमारे यहां बीरमगांव,मेहसाना और पोरबंदर से एक डायरेक्ट ट्रेन शुरू हो गई है । पोरबंदर महात्मा गांधी जी की भूमि है । यदि पोरबंदर से दिल्ली के लिए एक डायरेक्ट ट्रेन चलाई जाए,तो उससे फायदा होगा । अगर अहमदाबाद,कलोल कड़ी-चाणसमा और रादनपुर से ट्रेन चलाएं तो इसकी दूरी 130 किलोमीटर बनती है और अहमदाबाद से पालम होकर रादनपुर तक 270 किलोमीटर की दूरी बनती है । इसका 140 किलोमीटर का डिफरेंस है और यह एरिया बार्डर लाइन का है । अगर इसका चाणसमा से रादनपुर 140 किलोमीटर का पीस बनाया जाए और अहमदाबाद से कलोल कड़ी कन्वर्जन हो जाए तो बिल्कुल फायदा होगा,यही हमारी दरख्वास्त थी । तीसरी बात थी कि मेहसाणा-तारांगा-अम्बाजी सर्वे किया है,अतः इस साल बजट में प्रोविजन हो,हमारी ऐसी मांग है । जो नई रेल गांड़ी है ,उसका प्लेटफार्म ऊपर बनाने की विनती है,क्योंकि बूढ़े लोग ऊपर नहीं चढ़ सकते है । अगर इसी साल में लंबित प्लेटफार्म बड़े हो जाएं तो अच्छा होगा । हमारी सवारर गाड़ी चलाने की डिमांड काफी समय से हैं । सवारी गाड़ियां चलती हैं,लंबी गाड़ियां बहुत चलती हैं,क्योंकि किसान,युवा,विद्यार्थी और मजदूर के लिए सवारी गाड़ी जरूरी है । अहमदाबाद-घाघरेगढ़-दिल्ली डायरेक्ट ट्रेन चाहिए । इसमें घाघरेगढ़ आता नहीं है । जो ट्रेन दिल्ली से अहमदाबाद चलती है उसे घाघरेगढ़ तक तुंरत चलाया जाए,ऐसी भी हमारी विनती है । लास्ट में यह कहना चाहता हूं जो रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड बना हैं,यह बोर्ड पूरे देश में रिक्रूटमेंट करता है,लेकिन सभी की कम्पलेंट है कि सभी कैंडीडेट्स बिहार से ही सिलेक्ट होते हैं । बिहार के अलावा किसी स्टेट के कर्मचारी को सिलेक्ट नहीं किया जाता है । ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): ऐसी बात नहीं हैं ।

श्री जयन्ती लाला बरोट: इसमें कुछ हो,यह देखना चाहिए ...(**व्यवधान**)...सर,दुर्भाग्य की बात है कि जो हम कहते है,उस पर अमल करना अच्छा है ।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): अच्छा ठीक है,आपने कह दिया है ।

श्री श्रीगोपाल व्यास(छत्तीसगढ़)**:** धन्यवाद महोदय, मुझे दो बिंदु कहने हैं । मैं छत्तीसगढ़ से आता हूं । वहां के निवासियों की मांग है कि पुरी-जोधपुर जो गाड़ी है,उसकी फ्रीक्वेंसी बढ़ाई जाए । अभी यह सप्ताह मे एक बार चलती है । आपने जगन्नाथ पुरी से जोड़ा है,यह बहुत अच्छी बात है,यह अच्छा काम हुआ है,लेकिन वह अनेक राज्यों से होकर जाती है,इसलिए कृपया उसकी फ्रीक्वेंसी बढ़ाई जाए । मेरा मत है कि वह रोज चलाई जाए । दूसरा बिंदु मुझे यह कहना है कि यद्यपि बिलासपुर हरिद्वार से जुड़ा है,लेकिन छत्तीसगढ़ के मुख्य शहर रायपुर ,दुर्ग,राजनन्द –गाँव इत्यादि हैं,इसलिए,कृपा करके

छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस में एक बोगी हरिद्वार के लिए जोड़ने का प्रयास किया जाए । महोदय,आपका बहुत धन्यवाद

SHRI V. NARAYANASAMY (Puducherry): Sir, I thank you for giving me this opportunity. *...(Interruptions)...* Sir, I rise to support the Railways Supplementary Demands for Grants brought by the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasadji, and also both the Ministers of State, Shri R. Veluji and Shri Rathwaji. Sir, there has been a turnaround in Railways. The credit goes to the hon. Railway Minister and his two colleagues. The profit of Rs.20,000 crore that has been made, is a history in the Railway Administration.

Sir, personally, I am grateful to all the three Ministers because though our territory, Puducherry, being a small territory, this year, Puducherry-Bubhaneshwar train was inaugurated and it is helping the people or Andhra Pradesh, Tamil Nadu, Orissa and Puducherry. Apart from that, in one region in Mahe, which is in Kerala, the train started from there and the hon. Railway Minister of State came and inaugurated the train there. He has given us the electric line between Puducherry and Villupuram and also the train between Puducherry and Chennai which was stopped, was also started by the hon. Minister. There we demanded the hon. Minister to experiment a Shatabdi train model between Puducherry and Chennai so that a lot of people including tourists and pilgrims will be benefited and the hon. Minister said he will positively consider that. I submitted to the hon. Minister that there can be two trains between Puducherry and Chennai onward and for return, there can be two trains which will cater to the needs of not only Puducherry but also most people of Tamil Nadu will also be benefited from where the hon. Minister comes. Sir, the day before yesterday, the hon. Health Minister in the presence of the hon. Minister of State for Railways laid the foundation stone for Dindivanam Nagari railway line, which is very useful for rural Tamil Nadu, especially North Arcot and South Arcot regions. Sir, this railway line will help not only Tamil Nadu, but also Andhra Pradesh, which goes up to Tirupati which is a pilgrim centre. I requested the hon. Minister that railway line may be extended up to Puducherry which is about 35 kilometres from Dindivanam. So that the entire area of 3 States, Puducherry, Tamil Nadu and Andhra Pradesh will be covered, and it will reach Tirupati so that the pilgrims who are going to Tirupati from these regions, they will be benefited. I think, the hon. Minister will give a very positive reply on this point.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Mr. Narayanasamy, will you look at this side? I want to look at you. Why are you looking at the Minister?

SHRI V. NARAYANASAMY: I am looking at the Minister to see whether he is noting down my points or not. Between Cuddalore, Puducherry and Dindivanam, there has been a heavy traffic, and the hon. State Minister knows about it because he comes from that area. He made an assurance in the meeting there that this would be positively considered because it covers not more than 60 kms., but the traffic potential is more than 200 per cent. I requested the Minister there that when he covers the Puducherry, Dindivanam and Nagari areas, the remaining area left is only 16 kms. that has to be covered between Puducherry and Cuddalore. Therefore, I think, the hon. Minister will consider that area. Sir, the previous Minister of State for Railways had conducted a survey for connecting the east coast railway line between Chennai and Puducherry via Mahabalipuram, which is a very important tourist

destination. The survey for the same was done, the feasibility study was also done. It was done four years back. I want to know from the hon. Minister whether they. are considering the proposal or not. Then, Sir, about the Karaikkal region, an assurance was given on the floor of the House time and again that three pilgrim centres, that is, Nagore, Velankkani and Thirunallar, which has a famous Shanishwar temple, all these religious places will be connected. Between Kumbakonam and Karaikkal, the railway line stops at Nagore. We wanted that it has to be extended up to Karaikkal. The railway line was there earlier. It was a metre gauge. Now, they are making it broad gauge. That has to be connected for which the Minister has got about Rs. 19 crores from the State Government. Though it was initially agreed, the hon. Chief Minister and the Lt. Governor also wrote to the hon. Railway Minister that this budget can be met out of the Railway Ministry's budget. I want the hon. Minister to consider this aspect favourably.

Sir, a lot of things have been done because I have to give my appreciation to the hon. Railway Minister and both the hon. Minister of State for Railways, but, Sir, a lot more has to be done in the southern States, especially Kerala, Tamil Nadu, Karnataka, Andhra Pradesh and Puducherry. The southern States have to be taken care of. One important aspect, which I would like to submit is that, a lot of controversy has been raised about the Salem division. I am grateful to the hon. Minister of State and the hon. Railway Minister for one thing. The Minister has said that the Salem division has started functioning. I want the hon. Railway Minister to allot more funds for full functioning of the Salem division. That demand I would like to make to the hon. Minister because, in no way, it infringes the right of Kerala. You are only taking the portion, which is covering Salem division in Tamil Nadu area, and it does not affect the revenue of the division in Kerala. It has got a separate area of operation. Therefore, when we started the Salem division, a hue and cry has been raised. Actually, Sir, it is unwarranted. It is being made for political consideration. That has to be stopped. I agree that the hon. Prime Minister has said that the Chief Ministers of both the States should sit together and resolve the problem about it. There is no problem about that. It can be done. But, the railway division in Salem is a must for the Tamil Nadu people so that the Tamil Nadu passengers, especially, southern region people will get benefited out of it, and I take this opportunity to tell the hon. Railway Minister that they have been making a lot of publicity that the Railways property will be put to commercial use. Though it has been started, it has not been started in full swing. When you will be putting a lot of Railways property to commercial use in a proper way, you will be earning Rs. 50,000 crores per year. A body has been consituted by the Railway Minister. And that particular aspect has to be considered.

The final point, Sir, relates to the stalls being given to the physically handicapped people and the family members of freedom fighters. The Railway Minister gave an assurance ...*(Interruptions)*... The Railway Minister gave an assurance on the floor of the House, and he also gave a written reply that they would not be disturbed. He had received a representation also. Do whatever you want to do. You create new ones and give them to the people who are coming to you for the purpose of running stalls. But kindly don't disturb the people who are physically handicapped, who are deaf and dumb and who belong to the families of freedom fighters. With these words, I support the Appropriation Bill, Sir.

श्री एस.एस.अहलुवालिया: उपसभाध्यक्ष महोदय,मेरा सौभाग्य है कि लालू जी भी यहां पर उपस्थित हो गए हैं।

मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि मेरे पूर्ववक्ताओं ,जैसे सरदार तरलोचन सिंह जी एंव अन्य लोगों ने बताया कि नांदेड़ में गुरूद्वारे के कारण वहां के स्टेशन के नाम में परिवर्तन किया जाए।

महोदय,इसके लिए मैं पिछले करीब दस वर्षो से कोशिश कर रहा हूं। 1995 में एक सच्चखंड एक्सप्रैस चलाई गई,अमृतसर-नांदेड़ –अमृतसर।

महोदय,अमृतसर,सिक्खों का एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है और नांदेड़ भी ,जहां पर गुरू गोबिन्द सिंह जी ने देह त्यागी थी,साथ ही साथ गुरू ग्रंथ साहेग जी को गुरू गद्दी भी दी थी। अगले साल, 2008 में," गुरू मानयो ग्रंथ" का 300 सालवां गुरूपर्व मनाया जाएगा। इसकी मांग मैं इसलिए कर रहा था कि गुरू गाबिन्द सिंह जी के इन तीन स्थानों को अगर जोड़ दिया जाए और वह ट्रेन "गुरू परिक्रमा" के नाम से चले तो बहुत अच्छा होगा,अमृतसर-नांदेड़-पटना-अमृतसर। पटना से अमृतसर तो बहुत सारी गाड़ियां जाती है,जो कोलकाता से हो कर आती हैं,लेकिन पटना से विशेषकर अमृतसर के लिए कोई भी गाड़ी नहीं है। हालांकि बरौनी से अमृतसर एक ट्रेन जाती है,जो मुजफ्फरपुर हो कर जाती है लेकिन चूंकि उसमें हमारे यहां से काम करने वाले बिहारी,मज़दूर,खेत में काम करने वाले लोग बहुत अधिक होते हैं,इसलिए वह ट्रेन कभी खाली नहीं जाती है,हमेशा भरी हुई जाती हैं।

महोदय,शुरू-शुरू में जब मैंने यह प्रपोजल दिया था कि अमृतसर से सच्चखंड एक्सप्रेस चलाई जाए,तब रेल मंत्रालय ने कहा था कि हमें वहां से पैसिंजर नहीं मिलेगे,लेकिन आज वह ट्रेन ओवरबुक्ड रहती है। मेरा कहना यह है कि अगर आप इस ट्रेन को साथ जोड़ते हुए नांदेड़-पटना-अमृतसर-नांदेड़,इस तरह का एक ट्राइऐंगल बना दें तो यह हमारे लिए बहुत अच्छा होगा।

महोदय,दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं,अभी कुछ दिन पहले हमने गुज़ारिश भी की थी और मैं चाहता था कि उसे एक रिकॉर्ड में भी ले आऊं कि हमारे जमशेदपुर से एक ट्रेन जलियांवाला बाग के लिए चलती है। अभी कुछ दिन पहले लालू जी से सिक्खों का एक डेलिगेशन भी मिला था कि जलियांवाला बाग के लिए ट्रेन जमशेदपुर से अमृतसर जाती तो है,किन्तु बड़े ऑड टाइम पर पहुंचती है। वह ट्रेन रात 9.30 या 10.00 बजे पहुंचती है और अगर लेट हो जाए तो 11.00 या 11.30 बजे पहुंचती है,इस कारण कोई भी आदमी कहीं भी नहीं पहुंच सकता है,उसे अगर किसी को होटल में जाना है या किसी धार्मिक सराय में जाना है तो वह नहीं जा सकता है।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): खिलाएंगे,खिलाएंगे,अब आप अपनी बात समाप्त करिए।

श्री एस.एस.अहलुवालिया: मैं चाहूंगा कि एक तो उस ट्रेन का जमशेदपुर से चलने का और वहां पर पहुंचने का समय बदला जाए,साथ ही वहां से चलने का और जमशेदपुर पहुंचने का समय भी बदला जाए। यह ट्रेन हफ्ते में तीन दिन चल रही है,अगर इसे रोज़ाना चलाया जाए तो बहुत अच्छा होगा।धन्यवाद।

सुश्री सुशीला तिरिया(उड़ीसा)**:** सर,मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगी क्योंकि इस एप्रोप्रिएशन बिल में मैं सप्लिमैंटरी स्पीकर हूं। हां,मैं एक सप्लिमेटरी स्वीकर हूं। जब आपने मेरा नाम पर एक मिनट के लिए परमिशन दिया है,तो मैं कोशिश करूंगी कि एक मिनट में मैं अपनी बात खत्म कर दूं क्योंकि मैं अक्सर टू द प्वायंट बोलना पसन्द करती हूं। सर,मैं इस बिल के समर्थन के साथ-साथ यह कहना चाहूंगी कि जैसे मेरे उड़ीसा के पहले स्पीकर,प्रमिला जी और पाणी जी वगैरह ने बोला,उड़ीसा के इंटरेस्ट के लिए,तो मैं उसका समर्थन करते हुए ...(**व्यवधान**)...मैं एक बात का निवेदन करना चाहूंगी कि शायद यह दोनों हाउसेज़ में रेलवे बजट में अक्सर हम लोग बहुतसारे डिमांड रखते हैं। उनमें से बहुत-सारे डिमांड्स फुलफिल हुए हैं,बहुत-सारे डिमांड्स फुलफिल नहीं हुए हैं। ***In toto*** सर,मैं कहना चाहूंगी कि क्यों नहीं बाकी पहाड़ी और ट्राइबल इलाकों को मेन स्ट्रीम से जोड़ने के लिए और रेलवे को और इकोनॉमिकल बनाने के लिए काम किए जाते हैं ? जैसे कि आज टाटा-बिड़ला आदि ने हिन्दुस्तान में और हिन्दुस्तान के बाहर भी बहुत नाम कमाया,जो मिनरल्स थे,जो चीज़े लेकर उन्होंने इंडस्ट्री-फैक्टरी बनायी,वह मेरे क्षेत्र से हैं। लेकिन उधर एक भी इंडस्ट्री नहीं है,सिर्फ रेलवे की कमी की वजह से। अभी-अभी रेल मंत्री जी ने खुद जाकर,Baripada to Bhubaneshwar ट्रेन को inaugurate कर के आए। भुवनेश्वर में जो रेल लाईन हैं,वहाँ जो ट्रेन चलायी,वह हफ्ते में तीन दिन ही है। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगी कि आपने बहुत कृपा की कि आप वहाँ खुद inaugurate करने गए। उस समय आपने इसे पुरी तक चलाने का वादा भी किया था। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी,मंत्री जी,लालू प्रसाद जी,कि आप हमारे आदरणीय मंत्री जी है,आपने खुद उसे पुरी तक चलाने को कहा है ,तो आप उसे पुरी तक चलाएँ और साथ ही उसे रोज चलाने की कृपा करें। ...(**व्यवधान**)...और दूसरी सर, ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): थैंक यू । ...(**व्यवधान**)...नहीं,अब और नही ...(**व्यवधान**)...और नहीं ...(**व्यवधान**)...बस आपने बहुत इम्पॉर्टेंट बात कह दी ...(**व्यवधान**)...श्री मती सुषमा स्वराज जी। ...(**व्यवधान**)...

सुश्री सुशीला तिरिया: केवल दूसरा प्वायंट,सर ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): नहीं,नहीं। अब नहीं ...(**व्यवधान**)...सुशीला जी,आपने कह दिया। आपने अपने क्षेत्र की एक बहुत जरूरी बात बोल दी ...(**व्यवधान**)...

सुश्री सुशीला तिरिया: सिर्फ एक ही प्वायंट,सर। कम्प्यूटर द्वारा बुकिंग की सुविधा केवल बारीपदा में है। मयूरभंज इतना बड़ा डिस्ट्रिक्ट है,तो Rairangpur में भी एक कम्प्यूटर बुकिंग सेंटर होना चाहिए। सर,बादाम पहाड़ से जमशेदपुर तक जो ट्रेन है,उस ट्रेन का टाइम आपको चेंज करना चाहिए। मैं उन्हें लिखित देना चाहूंगी,क्योंकि आप मुझे ज्यादा वक्त नहीं देने वाले है,मुझे पता है। उसी को सर,Gorumahisani से जमशेदपुर तक एक्सटेंड करना चाहिए। ...(**व्यवधान**)...सर,जो सर्वे का काम चल रहा है,उसको तुरंत स्पीड-अप करना चाहिए,क्योंझर तक। ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): थैंक यू । ...(**व्यवधान**)...प्लीज़ ...(**व्यवधान**)...देखिए,अगर आप लोग ऐसा करेंगे,तो मुश्किल होगी ।...(**व्यवधान**)...

सुश्री सुशीला तिरिया: धन्यवाद ,सर । ...(**व्यवधान**)...भविष्य में अगर टाइम देंगे,तो मैं बोलूंगी ...(**व्यवधान**)...धन्यवाद ।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): अब आप प्लीज़ बैठ जाइए ...(**व्यवधान**)...श्रीमती सुषमा स्वराज । आपके पास दो मिनट हैं ।

श्री मती सुषमा स्वराज (मध्य प्रदेश)**:** धन्यवाद,उपसभाध्यक्ष जी,आज आपकी दयानतदारी देख कर रेल मंत्री जी की उपस्थिति देख कर मेरे मन में यह उत्साह पैदा हुआ कि जिन दो बिन्दुओं पर बहुत दिनों से उनसे बात करना चाह रही थी,आज रेलवे के इस विनियोग विधेयक के प्रसंग में उनसे वह बात कह दूं ।

लालू जी,मैं आपको मुखतिब करके यह बात कहना चाहती हूं कि आप रेलवे से सफर कर रहे यात्रियों की सुविधाएं बढ़ाने के प्रति बहुत चिन्तित रहते हैं और वे सुविधाएँ बढ़ा भी रहे है,लेकिन पता नहीं आपके संज्ञान मेंयह बात है या नहीं कि आपके मंत्रालय के अन्तर्गत चलने वाली ई.एम.यू.और डी.एम.यू.ट्रेनों में शौचालय की सुविधा नहीं है । मैंने इस पर एक प्रश्न पूछा था,उसमें आपके मंत्रालय की तरफ से यह स्वीकार किया गया था कि चूंकि दो-ढाई सौ किलोमीटर का वह सफर रहता है,इसलिए हमने उसके डिजाइन में शौचालय की व्यवस्था नहीं की है । मैं आपको यह बताना चाहती हूं कि बहुत- से लोग बस की बजाए रेल से महज इसलिए सफर करते हैं कि तीन-चार घंटे का सफर बस से तय करने में उस लोगों को बहुत दिक्कत आती है,क्योंकि उसमें शौचालय की सुविधा नहीं रहती है । दो-ढाई सौ किलोमीटर का मतलब तीन से चार घंटे का सफर होता है । मैं यह अपने गृह क्षेत्र के अनुभव के आधार पर ही बता रही हूं । दिल्ली से अम्बाला तक आपकी ये ट्रेन्स चलती हूं । अम्बाला पहुंचने पर बहुत बार मुझे लोगों ने आकर यह शिकायत की है कि लालू जी इतनी सुविधाओं की बात कर रहे हैं, लेकिन बेटी,इन ट्रेनों में तो शौचालय तक नहीं है,हम लोग टॉयलेट जाने के लिए तरस जाते हैं । विकलांग भी उसमें चढ़ते हैं,मरीज भी उसमें चढ़ते हैं,लेकिन यदि बस जैसी ही असुविधा उन्हें वहाँ झेलनी पड़े,तो यह बहुत गलत बात है । आप बाकी सुविधाएँ तो दे ही दें,लेकिन यह शौचालय की बेसिक सुविधा भी उसमें दे दें ।

एक बात और है कि मैं बहुत बार शताब्दी से सफर करती हूं । सबसे पहले यही शताब्दी चली थी-दिल्ली-चंडीगढ़ शताब्दी । उसमें दोपहर के खाने में तो थोड़ा परिवर्तन भी हुआ है । लेकिन पिछले पंद्रह-सोलह वर्षो से हम उसमें सफर कर रहे हैं,सुबह के ब्रेक फास्ट में वेजिटेबल कटलेट और ब्रेड,यही हम लोग खाते रहे है । आते हुए खाओ या जाते हुए खाओ,यही हमल रहा है । अब तो इतनी वेराइटीज आ गई हैं —चनें-भटूरे,पूरी-आलू,उपमा, ...(**व्यवधान**)...नहीं,मैं वेजिटेरियन की बात कर रही हूं अब तो आपने भी नॉन-वेज खाना छोड़ दिया । मैं तो नॉन-वेजिटेरियन हूं नहीं । इसलिए उनको क्या मिलता है,मुझे मालूम नहीं । मैं तो शाकाहारी की बात कर रही हूं ...(**व्यवधान**)...शाम को समोसा मिलताहै । शाम का तो बदल गया है,शाम वाले में तो समोसा भी एड हो गया है,कुछ और भी एड हो गया है,लेकिन ब्रेक फास्ट पिछले पंद्रह —सोलह वर्षो से वही चल रहा है-वही वेजिटेबल कटलेट । मैं तो घर से परांठा बनाकर ले जाती

हूं,उन से चाय ले लेती हूं और वह खा लेती हूं। लेकिन उनका वेजीटेबल कटलेट नहीं खाया जाता। मैं केवल ये दो बिंदु आप को बताने के लिए खड़ी हुई थी। मुझे लगता है,आप इन दोनों बिंदुओं का समाधान जरूर करेंगे। क्योंकि रेलवे मंत्रालय में जो आप का प्रभावीपन है,उस की एक साख बनी है। उस साख को आप बनाए रखेंगे,अगर आप शौचालय की व्यवस्था कर देंगे और कटलेट से हमारा पीछा छुड़ा देंगे।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): माननीय मंत्री जी।

श्री लालू प्रसाद: महोदय,मैं सर्वप्रथम उन तमाम माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूं जिन्होंने आज की चर्चा में हिस्सा लिया।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): 30 लोगों ने बोला है।

श्री लालू प्रसाद: उन 30 माननीय सदस्यों ने चर्चा में हिस्सा लिया है और बहुत लोगों ने लिखकर देने की भी इच्छा प्रकट की है,मैं उसे भी संज्ञान में ले लूंगा। महोदय,लोगों ने बहुत अमूल्य सुझाव दिए हैं।

महोदय,भारतीय रेल लोगों की जीवन रेखा है और आम आमदी की सहूलियत को ध्यान में रखते हुए हम ने बजट बनाया है। इस में हमारे देशभर के 14 लाख कर्मचारियों ने,जो डायरेक्ट इस सेवा में है,उन्होंन कंधे-से-कधां मिलाकर भारतीय रेल को आगे बढ़ाने और मर्ज़ से निकालने में जो योगदान दिया है,इस की प्रशंसाक देश वे विदेशों में हो रही है। महोदय,जो हमारा turn around हुआ है और 20 हजार करोड़ हमारा सरप्लस हुआ है और काफी उम्मीद है कि हम आगे के वर्षो में जब रेगुलर बजट पेश करेंगे तब मैं माननीय सदस्यों और सदन को सूचित करूंगा।

महोदय,भारतीय रेल का भारत की अर्थ-व्यवस्था में बड़ा भारी योगदान है और यह तो सप्लीमेंटरी बजट है जिस में खास-खास मुद्दों पर,खास-खास issues पर खर्च करने के लिए हम आप से अनुमति लेने आए हैं। इस में 270 करोड़ 50 हजार रूपए के अनुदान की मांग की गयी है। ऊधमपुर,श्रीनगर,बारामूला परियोजना के लिए इस में मांग की गयी है। महोदय,हम ने कहा था कि आज़ादी के 60 साल गुजरने के बाद भी ,हम काठ के युग से चले थे और काठ की बेंच वाली गाड़ियों पर हमारी महान जनता बैठती है,तो उन को भी आज़ादी का कुछ-न-कुछ लाभ मिलना चाहिए। हम उस में कुशन सीट,गद्देदार सीट लगा रहे हैं जिस पर लगभग 186 करोड़ रूपया खर्च आने की संभावना है। महोदय,भारतीय रेल ने देश की अर्थ-व्यवस्था में बड़ा योगदान दिया है और आगे भी देगी। महोदय,रोटी कहीं आसमान से नहीं आएगी,रोटी infrastructure से आएगी और उस में भारतीय रेल का अव्वल स्थान हैं। माननीय सदस्यों ने नई गाड़ियों की मांग की है,धर्म-स्थलों से रेल मार्ग को जोड़ने की मांग को उठाया है। खासकर माननीय सदस्य अहलुवालिया ने भी इस बिंदु को उठाया है और अमृतसर से लेकर सिख धर्म के अन्य पवित्र स्थल को जोड़ने की बात कही है। हम ने उसे भी संज्ञान में लिया है।

महोदय,नई गाड़ियां ,नई लाईन,पुरानी लाइन,फेरा में वृद्वि का,जहां तीन दिन हम चलाते हैं,उसे पांच दिन,साल दिन करने के सुझाव यहां आए हैं। महोदय,मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूं कि यह जो एग्ज़िस्टिंग लाइन हैं,यह बहुत saturated हो चुका हैं। उस में न जाने हम कितनी गाड़ियाँ चलाते हैं और काफी saturation और congestion

की वजह से हम दो दिन का,तीन दिन का फेरा लगाते हैं। फिर धीरे-धीरे उसे आगे बढ़ाते हैं। इसी भाग को खत्म करने के लिए हम ने जो 60 परसेंट गुड्स रोड के माध्यम सेस चला जा रहा था,अभी 40 प्रतिशत हमारा capture हैं। तो यह saturated है। और महोदय,मालगाड़ी जो हमारे लिए कमाऊ घोड़ा है,उसे हमें लूप लाइन पर डालना पड़ता है। इस से हमारे व्यापारी लोगों को काफी तकलीफ होती है। हम समय पर,उतनी जल्दी सामान नहीं पहुंचा पाते हैं जबकि आज के टैक्नॉलोजी के जमाने में कम समय में तुरंत सामान पहुंच जाना चाहिए। इसलिए "जैका" जापान के सहयोग से,जापान के प्रधान मंत्री जी आए थे,इन के पहले जो प्रधान मंत्री जी आए थे और अपने माननीय प्रधान मंत्री जी से कई एक अवसर पर उन की बात हुई। और उसमें निकल कर आया कि कल तक जो हमारा भारतीय रेल दुनिया की मार्केट से बाहर हटा हुआ था,आज दुनिया मुखातिर है भारतीय रेल में योगदान करने के लिए,यहां पूंजी लगाने के लिए,मदद करने के लिए और अगर हम लोग भी ले लें,तो उन लोगों का भारतीय रेल के प्रति विश्वास बढ़ा है कि उनका पैसा उनको समय पर लौटेगा। यह सेचुरेशन है। हम नई-नई गाड़ियां देना चाहते हैं,हम उसके कोई कोई कंजूसी नहीं करना चाहते हैं। माननीय सदस्यों को पता होगा कि कई बार राजधानी गाड़ियों पर लोग इसलिए पत्थर चला देते हैं कि पहले उनकी इस लोकल गाड़ी को,जो डेली पैसेंजर की है,पहले इनको पार करो। इस तरह लोगों ने नुकसान भी किया है और इसलिए हम बहुत सी जगहों पर थर्ड लाइन भी बिछा रहे हैं,ताकि थर्ड लाइन से हम लोकल गाड़ियों को निकाल दें और अपनी लंबी गाड़ियों को बिना किसी रोक के,बिना किसी छेड़छाड़ के समय पर पहुंचाएं।

महोदय,हमारे देश के प्रधानमंत्री श्री मनमोहन सिंह जी ने लाल किला के प्राचीर से पहला भाषण करते हुए,झंडा फहराते हुए देशवासियों को यह बताया था कि भारतीय रेल आज तीसरे स्थान पर खड़ा है,इसको एक नंबद का रेल बनाना है,तो भारतीय रेल की उपेक्षा नहीं की जा सकती है। उसी दिशा में,महोदय,यह तो एक शुरूआत है। वही पुराने रेल कर्मचारी है,वही अधिकारी हैं,वहीं हमारी रेल लाइन हैं और जब हम कंधे से कंधा मिलाकर चले और अपने खर्चे को भी नीचे लाकर काम कियाख्तो मुनाफा सरप्लस हुआ है। इससे हम पैसेंजर्स अमेनिटीज से लेकर प्लेटफॉर्मों को लंबा करना,पैसेंजर्स को कुशन सीट देने के लिए बढ़े हैं और ये नई-नई रेल लाइन हाथ में ले रहे हैं,रिमोट एरियाज में ले रहे हैं,हमारा सोशल ओबलीगेशन भी है,हम सबसे बड़े ट्रांसपोर्टर हैं। देश के प्रधानमंत्री जी ने यह जो विश्वास दिलाया,उन के विश्वास के फलस्वरूप भारतीय रेल और हम रेल परिवार मिलकर काम कर रहे हैं। लुधियाना से हावड़ा कवरिंग ऑल पोर्टस ऑफ द हल्दिया,कई एक अवसर पर मैं बता चुका हूं और आज भी मैं दोहराना चाहता हूं कि हम थर्ड लाइन बिछाने जा रहे हैं ईस्टर्न कोरीडोर और वेस्टर्न कोरीडोर में। दिल्ली से लेकर के मुंबई और सेकेंड फेज में,महोदय,माननीय सदस्य बीजेपी के बता रहे थे कि उड़ीसा में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर नहीं गया,समझना चाहिए कि सारे राज्यों के जो माइन्स और मिनरल्स हैं,उनको जोड़ते हुए हम यह लाइन ले जा रहे हैं, थर्ड लाइन ले जा रहे हैं। इसमें 25-30 हजार करोड़ रूपया खर्चा होगा,पांच साल का समय इसमें लगेगा,तो वेस्टर्न कोरीडोर में हम दिल्ली से मुंबई ले जा रहे हैं। माननीय सदस्यों को मालूम होगा कि हाल ही में कैबिनेट ने निर्णय लिया है कि इसी पैरलल डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर के अलग-बगल में इतना ह्रयूज इन्वेस्टमेंट होने जा रहा है कि इंडस्ट्रियल कोरीडोर बनेगा।वहां इंडस्ट्री का जाल बिछेगा और यह इंडस्ट्री का जाल कोई एक जगह नहीं,पूरी तरह जाल बिछेगा,क्योंकि हम वहां पर रेल ले जा रहे हैं।

हम रेल की थर्ड लाइन बिछा रहे है,इससे हमारे भारत की अर्थव्यवस्था मजबूत होगी,गांवों और खेत-खलियानों में इसका लाभ मिलेगा । रोटी,कपड़ा और मकान का जो सपना है,तो वह मिलेगा,वह रेल से मिलेगा,बिजली से मिलेगा,जहाज से मिलेगा,हाइवे से मिलेगा । हम जो रोटी की कल्पना करते हैं और रोटी की मांग करते है,भगवान से आग्रह करते हैं तो भगवान ऊपर से रोटी नहीं भेजेंगे,आपको काम करना है । हमारा भारतीय रेल आगे बढ़-चढ़कर देश की अर्थव्यवस्था में भारी योगदान देने जा रहा है ।

महोदय,यह जो लिखित भाषण है,इसको प्रोसीडिंग का अंग मान लिया जाए ...(**व्यवधान**)... नहीं दिया जात है,तो हम पढ़ दें ।

श्री एस.एस.अहलुवालिया: मान लिया । ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): मान लिया ? ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: अगर सब लोगों ने मान लिया,तो ...(**व्यवधान**)...नहीं,चूंकि 6 बजे से सेक्रेटरियट की बैठक हैं,इसलिए हम भाषण संक्षेप कर रहे हैं ।

श्री मती सुषमा स्वराज: ठीक है,यह प्रोसीडिंग का अंग बन जाएगा ।...(**व्यवधान**)...आप ले कर दीजिए,प्रोसीडिंग का अंग बन जाएगा ।

श्री लालू प्रसाद: मतलब ले हो गया । हम वहां पहुंचा देंगे । ...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस.अहलुवालिया: हां,ले हो गया ।

श्री मती सुषमा स्वराज: लेकिन हमारी बात का जवाब दे दीजिए । ...(**व्यवधान**)...हमारी बात का जवाब उस लिखित भाषण में नहीं होगा इसलिए हमारी बात का जवाब दे दीजिए ।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): मंत्री जी,स्पीच ले नहीं होती है । आप जो बोलना चाहते हैं,बोल दीजिए ।

श्री लालू प्रसाद: ठीक है, साहब । मैं पढ़ देता हूं ।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): अगर यह नहीं बोलना है,तो मत बोलिए ।

श्री लालू प्रसाद: महोदय,हमारी भारतीय रेल और हमारा रेल परिवार देश की सेवा में आगे बढ़-चढ़कर काम कर रहे हैं । मैंने पहले ही बताया 270 करोड़ 50 हजार रूपए की अनुदान मांग के बारे में । यह मांग मुख्यतःउधपमुर –श्री नगर-बारामूला परियोजना के लिए केन्द्र सरकार द्वारा उपलब्ध कराई गई 270 करोड़ रूपए की लाभांश मुक्त बजटीय सहायता के लिए तथा बिना बारी के आधार पर शुरू किए जाने वाले 38 कार्यो के लिए ससंद का अनुमोदन लेने के लिए प्रस्तुत की गई है ।

महोदय,आम आदमी पर कोई अतिरिक्त बोझ डाले बिना रेलवे ने 2006-07 में 20,153 करोड़ रूपए का कैश सरप्लस कमाया । इस ऐतिहासिक वित्तीय कायाकल्प की देश में सराहना हो रही है । ...(**व्यवधान**)...मुझे पढ़ने दीजिए न ।...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस.अहलुवालिया: आप “ले” मत करिए,यह कह दीजिए की इसे पढ़ हुआ समझा जाए ।

श्री मती सुषमा स्वराज: "ले" मत करिए यह कह दीजिए कि पढ़ा हुआ समझा जाए।

श्री लालू प्रसाद: 186 करोड़ रूपए की हम गद्देदार सीट लगाने जा रहे है,इसके लिए हमको पैसा चाहिए।

कपैसिटी तथा थ्रूपुट एनहैन्समेंट कार्य और संरक्षा कार्य के लिए पूरके बजट के माध्यम से कुछ कार्य,जिसमें हरसौली-रेवाड़ी दोहरीकरण तथा लखनऊ-कानपुर खंड में एस एन्ड टी कार्यो का प्रस्ताव है। दिल्ली क्षेत्र के यार्डो में भीड़-भाड़ कम करने के लिए शकूरबस्ती-रोहतक रेल खंड का विद्युतीकरण करने का प्रस्ताव हैं।

महोदय,आज सारा विश्व ग्लोबल वार्मिग को लेकर काफी चिंतित है। पवन ऊर्जा पर्यावरण हितैषी है। अतः इस पूरक बजट के माध्यम से हमने सवारी डिब्बा कारखाना,पेरम्बूर में 10 मैगा वाट विंड मिल की पायलट परियोजना स्थापित करने का प्रस्ताव किया है। पवन ऊर्जा के अधिक उपयोग से बिजली की लागत कम होगी और कार्बन क्रेडिट भी प्राप्त होने की संभावना है।

महोदय,रेल कर्मचारियों को बेहतर चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध कराने के उद्देश्य से इस पूरक बजट के माध्यम से हमने जयपुर और हुबली स्थित दो मंडल अस्पतालों को पूर्णतया सुसज्जित सेंट्रल अस्पतालों में अपग्रेड करने का प्रस्ताव किया है। इससे बड़ी संख्या में कर्मचारियों के इलाज में सहायता मिलेगी तथा सुविधाओं एंव सेवाओं में वृद्वि होगी।

महोदय,भारतीय रेल में 14 लाख से अधिक कर्मचारी कार्यरत हैं और11 लाख से अधिक पेंशनभोगी हैं। इस पूरके बजट के माध्यम से मानव संसाधन प्रबंधन हेतु एक व्यापक सूचना प्रौद्योगिकी आधारित ईआरपी पैकेज शुरू करने की कार्यवाई प्रारंभ करने का प्रस्ताव किया गया है।

महोदय,यात्रियों एंव गाड़ियों की संरक्षा एवं सुरक्षा हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता है। रेलपथों,सिग्नलों,एवं रोलिंग स्टॉक के नवीकरण एंव आधुनिकीकरण के कारण गाड़ी दुर्घटनाओं में निंरतर कमी आई है। परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या 2000-01 में 473 से घटकर 2006-07 में 195 रह गई है। वर्तमान वर्ष की 15 अगस्त तक परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या 79 रही,जबकि पिछले वर्ष इसी अवधि में यह संख्या 86 थी।

महोदय,गाड़ी में और सड़क पर यात्रियों की सरंक्षा को और अधिक सुद्दढ़ बनाने के लिए हमने सड़क यातायात में वृद्वि को देखते हुए समपारों के स्थान पर unmanned gate को with man, उपरी सड़क पुल या निचली सड़क पुल के 4 नए निर्माण कार्य और चौकीदारों सहित समपारों के स्थान पर सीमित ऊंचाई के भूमिगत पारपथ के निर्माण के एक कार्य का प्रस्ताव किया है।

महोदय,मैंने 2004-05 बजट प्रस्तुत करते हुए आरा-भाभुआ रोड़ नई लाइन निर्माण के लिए सर्वे कराने की घोषणा की थी,जिसकी सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त हो गई है। इसी तरह धासा-जीतलसर,मदुरै-बौदीनायक्कनूर तथा जयपुर-रिंगस –चुरू एंव सीकर-लोहारू आमान परिवर्तन कार्य की भी सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त हो गई है। इनकी समीक्षा कर निर्माण हेतु स्वीकृति लेने के लिए आगे की कार्रवाई की जा रही है।

महोदय,माननीयय सांसदों ने आजमगढ़ से कोलकाता के बीच नई ट्रेन शुरू किए जाने का अनुरोध किया है,जिसे मैंने स्वीकार कर लिया है। जनता की मांग का उत्तर और दक्षिण के

दो प्रसिद्व तीर्थो को जोड़ने के लिए मैंने हरिद्वार से रामेश्वरम के बीच एक नई गाड़ी चलाने का फैसला किया है ...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस.अहलुवालिया: इसका भी फैसला लीजिए कि राम सेतु नहीं तोड़ेंगे । राम सेतु नहीं तोड़ेंगे,इसका भी फैसला लीजिए ।

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): मंत्री जी को बोलने दीजिए ।...(**व्यवधान**)... प्लीज़,प्लीज़ । Let him finish first.

श्री लालू प्रसाद: उत्तर प्रदेश के माननीय सांसदों ने बार-बार मांग की है कि निजामुद्दीन से मानिकपुर के बीच चलने वाली उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस के फेरों में वृद्वि की जाए । मैं माननीय सांसदों को बताना चाहूंगा कि इस ट्रेन की आक्यूपेंसी लगभग 40 प्रतिशत है तथा फेरा बढ़ाने में अन्य परिचालनिक कठिनाई है । फिर भी हमने यह फैसला लिया है कि उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस,जो अभी सप्ताह में तीन दिन चलती है,उसे सप्ताह में पांच दिन चलाया जाएगा । उपसभाध्यक्ष महोदय,हम लोग भारतीय स्वतंत्रता संग्राम की पहली लड़ाई जो छेड़ी गई थी,उस आंदोलन की 150वीं वर्षगांठ मना रहे हैं । 1857 में भारत के वीर सिपाही श्री मंगल पांडे ने बैरकपुर में स्वतंत्रता संग्राम का पहला बिगुल फूंका था,जिसमें तात्यां टोपे,झांसी की रानी सहित अन्य वीर सिपाहियों ने अंग्रेजी हुकूमत के खिलाफ लड़ाई की थी । मैं प्रथम स्वतंत्रता संग्राम के सारे शहीदों को नमन करते हुए यह घोषणा करता हूं कि उनकी याद में बैरकपुर से कानपुर होते हुए,झांसी तक एक "गदर एक्सप्रैस" चलाई जाएगी ...(**व्यवधान**)...

श्री मती सुषमा स्वराज: "गदर" क्यों कह रहे हो ? "गदर" को mutiny कहते हैं ...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस.अहलुवालिया: वह स्वाधीनता संग्राम का बिगुल था,"गदर " नहीं होना चाहिए,"गदर "गलत हैं ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सुषमा स्वराज: "गदर" का मतलब है mutiny सैन्ह विद्रोह,सैन्य विद्रोह नहीं था वह,वह स्वाधीनता संग्राम था ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): बाद में करिएगा ...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस.अहलुवालिया: यह संग्राम है,इसका नाम "1857 " रखिए ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): इनको बोलने दीजिए ...(**व्यवधान**)...इनको बोलने दीजिए ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: चलिए,इस पर आपकी राय ली जाएगी ...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस.अहलुवालिया: ये अंग्रेज़ों की लिखी बातें है,वह गदर नहीं था,वह स्वाधीनता संग्राम का आंदोलन था ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: हमने आंदोलन का ज़िक्र किया ...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस.अहलुवालिया: गदर का मतलब अलग है ...(**व्यवधान**)...

श्री मती सुषमा स्वराज: उसका नाम रखिए –"1857 एक्सप्रेस" ...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस.अहलुवालिया: यह साम्राज्यवाद के खिलाफ आंदोलनक का स्वाधीनता की लड़ाई का संग्राम था,उनकी भाषा में वह "गदर" कहा गया,अगर आप उसको "गदर" कहेंगे,तो आप भी उनकी भाषा बोल रहे हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: इस बारे में आपसे बात की जाएगी।

श्री मती सुषमा स्वराज: "1857" नाम रख दीजिए ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): इनको बोलने दीजिए ...(**व्यवधान**)...

श्री मती सुषमा स्वराज: वह अंग्रेजों के खिलाफ विद्राह था,इसलिए वे इसको"गदर " कहते थे,हम थोड़े ही "गदर" कहेंगे,हम तो इसे "स्वाधीनता संग्राम" कहेंगे ...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस.अहलुवालिया: यह तो अंग्रेज़ों की भाषा हैं ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया): **मंत्री जी,आप बोलिए ।**

श्री लालू प्रसाद: महोदय,आगामी वर्षो में माल डिब्बों की संख्या बढ़ाकर ही माल लदान में हुई अभूतपूर्व वृद्वि दर को जारी रखा जा सकता है। इसलिए माल डिब्बों के पुनर्निर्माण एंव रख-रखाव की आवश्यकता भी बढ़ रही है। इसे पूरा करने के लिए पूर्व मध्य रेलवे में बेगूसराय जिले के गड़हरा में माल डिब्बों के पुननिर्माण हेतु एक वर्कशॉप खोली जाएगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय,आंध्र प्रदेश के कई माननीय सांसदों ने मुझसे मिलकर बंद पड़े नंदलूर स्टीम लोको शेड परिसर में विद्युत लोको शेड अथवा वैगन वर्कशॉप खोलने की मांग की है। उनकी इस मांग की समीक्षा की जा रही है और इस परिसर में खाली पड़ी भूमि के उपयोग के लिए शीघ्र ही समुचित निर्णय लिए जाएंगे। बिहार का खगड़िया क्षेत्र बाढ़ग्रस्त एंव काफी पिछड़ा हुआ है। वहां एक कंकरीट स्लीपर फैक्टरी लगाने का प्रस्ताव है। साथ ही बिहार के जमालपुर तथा झाझा में जो रेलवे की सुविधाएं है,उनका विकास और विस्तार किया जाएगा। माननीय सदस्यों ने और खासकर माननीय सुषमा जी ने DMU गाड़ियों में टॉयलेट के अभाव का ज़िक्र किया है,इसको हम लोग दिखवा लेंगे,यह जनहित में भी है और लोगों की तरफ से शिकायत मिलती रही है कि उसमें टॉयलेट वगैरह का प्रबंध रहना चाहिए। खान-पान के बारे में माननीय सदस्यों ने जो शिकायत की है कि वही पुराना नाश्ता मिलता है ...(**व्यवधान**)...

श्री मती विप्लव ठाकुर: रात का खाना शताब्दी में वही मिल रहा है ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): **यह ठीक नहीं है**,Please let him finish.

श्री लालू प्रसाद: Menu change करके खाना देने की बात हमने उनसे कही है।

महोदय,मैं सभी माननीय सदस्यों को एक बार फिर उनके द्वारा दिए गए बहुमूल्य सुझावों और समर्थन के लिए धन्यवाद देता हूं और सदन से अनुरोध करता हूं कि वह रेलवे के वर्ष 2007-08 के लिए अनुदान की पूरक मांगों से संबंधित विनियोग विधेयक को लोक सभा को वापस करे।

SHRI JANARDHANA POOJARY: Sir, I put a simple question...*(Interruptions)...*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): No, no; ... *(Interruptions)...*

The question is:

> "That the Bill to authorise payment and apropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2007-08 for the purpose of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration. "

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री लालू प्रसाद: महोदय,मैं बिल को लौटाए जाने का प्रस्ताव करता हूं।

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): The House is adjourned till 11 A.M. on 30th August, 2007.

The House then adjourned at one minute
past six of the clock till eleven of the clock
on Thursday, the 30th August, 2007.