

C O N T E N T S

**Fifteenth Series, Vol. XXIV, Tenth Session, 2012/1934 (Saka)
No. 16, Wednesday, April 25, 2012/Vaisakha 5, 1934 (Saka)**

<u>S U B J E C T</u>	<u>P A G E S</u>
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question No.281 to 286	2-44
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos.287 to 300	45-79
Unstarred Question Nos.3221to 3269, 3271 to 3362, 3364 to 3381 and 3383 to 3450	80-485

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

PAPERS LAID ON THE TABLE	486-488
MESSAGE FROM RAJYA SABHA AND BILL AS PASSED BY RAJYA SABHA	489
STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE 32nd and 33rd Reports	489
STANDING COMMITTEE ON RAILWAYS 13th and 14th Reports	490
STANDING COMMITTEE ON URBAN DEVELOPMENT 18th and 19th Reports	490
STANDING COMMITTEE ON COAL AND STEEL 20th to 24th Reports	491
STANDING COMMITTEE ON INDUSTRY 233rd Report	492
STANDING COMMITTEE ON HEALTH AND FAMILY WELFARE 54th to 57th Reports	492
MOTION RE: JOINT COMMITTEE TO EXAMINE MATTERS RELATING TO ALLOCATION AND PRICING OF TELECOM LICENCES AND SPECTRUM	493
STATEMENTS BY MINISTERS	
(i) Visit of President of Pakistan to India on April 8, 2012	494-494B
Shri S.M. Krishna	
(ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 10 th Report of Standing Committee on External Affairs on Demands for Grants (2011-12), pertaining to the Ministry of External Affairs.	499

Shrimati Preneet Kaur

**STATEMENT CORRECTING REPLY TO
STARRED QUESTION NO. 217 DATED
28.03.2012 REGARDING AIRCRAFT UNDER EU
EMISSION TRADING**

495-498

MATTERS UNDER RULE 377

523-536

- (i) Need to start broadcasting of programmes from Akashvani Kendra at Gopeshwar and enhance the coverage of Akashvani Kendra at Pauri in Uttarakhand

Shri Satpal Maharaj

523

- (ii) Need to release funds for rehabilitation of villagers living in Tadoba and Pench National Parks in Maharashtra, constitute a Special Tiger Protection Force and declare Nagpur as World Tiger Capital

Shri Vilas Muttemwar

524-525

- (iii) Need to provide adequate compensation to the farmers whose crops have been damaged due to frost in Haryana particularly in Bhiwani-Mahendragarh Parliamentary Constituency

Shrimati Shruti Choudhary

526

- (iv) Need to provide funds under Central Road Funds for construction of roads in Vidarbha region of Maharashtra

Shri Datta Meghe

527

- (v) Need to introduce special trains from Delhi to Kerala and check the incidents of robberies in Kerala bound trains

Shri P.T. Thomas

528

- (vi) Need to set up food processing industries and Food Park based on 'Amla' in Pratapgarh Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh
- Rajkumari Ratna Singh 529
- (vii) Need to include 'Khetauri', Bhuiyan', 'Ghatwal', 'Bhuiyan-Ghatwal', 'Periyar', and 'Kadar' communities of Santhal Pargana in Jharkhand in the list of Scheduled Tribes
- Shri Nishikant Dubey 530
- (viii) Need to grant approval for four laning of National Highway No. 59A between Indore and Betul
- Shrimati Sumitra Mahajan 531
- (ix) Need to exempt Gujarat Safai Kamdar Vikas Nigam from Income Tax
- Shrimati Jayshreeben Patel 532
- (x) Need to introduce a daily train as 'Vivekanand Express' from Kanyakumari to Delhi via Rameswaram and Thiruvannamalai
- Shri D. Venugopal 533
- (xi) Need to invigorate the cash strapped Bharat Sanchar Nigam Limited
- Shri P.K. Biju 534
- (xii) Need to permit differently-abled persons running STD/PCO booth allotted by Railways to sell additional miscellaneous items
- Shri Prabodh Panda 535

- (xiii) Need to procure foodgrains at Minimum Support Price from farmers

Shri Prasanta Kumar Majumdar 536

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 2012-2013 537-668

Shri Arjun Ram Meghwal	538-545
Shri Pratap Singh Bajwa	558-564
Shri Shailendra Kumar	565-568
Shri Dara Singh Chauhan	569-572
Shrimati Meena Singh	573-574
Dr. Ram Chandra Dome	575-577
Shri Ganeshrao Nagorao Dudhgaonkar	578-580
Shri Nama Nageswara Rao	581-582
Shri Lalu Prasad	583-588
Shri Arjun Charan Sethi	589-591
Shri Anand Prakash Paranjpe	592-593
Shri Maheshwar Hazari	594
Shri S.S. Ramasubbu	595-596
Shri Prabodh Panda	597-599
Dr. Kirit Premjibhai Solanki	600
Shri O.S. Manian	601-603
Shri Ratan Singh	604
Shrimati Bijoya Chakravarty	605-608
Shri Jeetendra Singh Bundela	609
Shri Sanjay Nirupam	610-614
Shri P. Kumar	615-617
Dr. P. Venugopal	618-619
Shri Sher Singh Ghubaya	620-622

Shri S.D. Shariq	623-626
Shri C. Rajendran	627-629
Shri Satpal Maharaj	630-633
Shri Narahari Mahato	634-635
Shri Prasanta Kumar Majumdar	637-639
Dr. Sanjeev Ganesh Naik	640-641
Shri Mahendrasinh P. Chauhan	642-643
Shri Manicka Tagore	644-646
Shri Jose K. Mani	647-649
Dr. Tarun Mandal	650-651
Shri Ramkishun	652-654
Shri Dhananjay Singh	655-657
Shri Mohammed E.T. Basheer	658-660
Shri Charles Dias	661-662
Dr. Rajan Sushant	663-664
Dr. Raghuvansh Prasad Singh	665-668
BUSINESS ADVISORY COMMITTEE 36th Report	636
 <u>ANNEXURE – I</u>	
Member-wise Index to Starred Questions	669
Member-wise Index to Unstarred Questions	670-675
 <u>ANNEXURE – II</u>	
Ministry-wise Index to Starred Questions	676
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	677

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Meira Kumar

THE DEPUTY SPEAKER

Shri Karia Munda

PANEL OF CHAIRMEN

Shri Basu Deb Acharia

Shri P.C. Chacko

Shrimati Sumitra Mahajan

Shri Inder Singh Namdhari

Shri Francisco Cosme Sardinha

Shri Arjun Charan Sethi

Dr. Raghuvansh Prasad Singh

Dr. M. Thambidurai

Dr. Girija Vyas

Shri Satpal Maharaj

SECRETARY GENERAL

Shri T.K. Viswanathan

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Wednesday, April 25, 2012/Vaisakha 5, 1934 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[MADAM SPEAKER in the Chair]

(Q. 281)

श्री अशोक अर्गल : अध्यक्ष महोदया, सरकार के नियमों के अनुसार निजी पायलट लाइसेंस तथा वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस वालों को फ्लाइट क्लबों में जॉय राइड्स देने की अनुमति है। पिछले 15 वर्षों में जॉय राइड्स के दौरान दस से अधिक दुर्घटनाएं हुई हैं। यदि जॉय राइड के समय पायलट नियमों को तोड़ कर नीचे उड़ान भर कर पानी को छूने की कोशिश करता है अथवा बिजली के तार के नीचे से निकलने का अवैध प्रयास करता है और दुर्घटना हो जाती है, तो उसके लिए सिर्फ पायलट ही दोषी होता है या जिन अधिकारियों ने नियम बनाए हैं, वे दोषी हैं। सरकार द्वारा नया सिविल एविएशन आथोरिटी एक्ट बनाया जा रहा है, जिसमें ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए 80 साल पहले बनाए गए नियमों में बदलाव करने का कोई प्रावधान नहीं किया गया है। जल्दबाजी में बनाए जा रहे एक्ट को देख कर ऐसा लगता है कि इसे उच्च अधिकारियों द्वारा, जो व्यक्ति सेवानिवृत्त होने जा रहे हैं उनकी पुनःनियुक्ति अथवा पुनर्वास के लिए बनाया जा रहा है। प्राधिकरण के चेयरमैन के लिए उम्र सीमा 60 वर्ष की जगह 65 वर्ष रखी गई है। इसके लिए कोई योग्यता नहीं रखी है, केवल योग्यता रखी है, तो सचिव का पद रखा गया है। इसके लिए कुछ अनुभव नहीं रखा गया है, बल्कि केवल सचिव होना चाहिए।


श्री अजीत सिंह : माननीय सदस्य ने बहुत से इश्यु उठाए हैं। उन्होंने कहा कि जॉय राइड्स परमिटेड हैं। दुर्घटना के बाद जो इन्क्वायरी की गई थी, उसमें probable cause for the accident is the low flying and the contributory factors were no monitoring of flying activity and ineffective supervision. इसके साथ यह जॉय राइड थी या नहीं, इसका प्रोबेबल काज था कि यह ट्रेनिंग फ्लाइट थी, क्योंकि उस समय जो पायलट्स दुर्घटना के कारण मरे, वे ट्रेनिंग के लिए ओथोराइज थे और इस फ्लाइट में उन्होंने पांच सर्किट लिए। ट्रेनिंग का मतलब है कि वे सर्किट लें और लैंडिंग करें। उन्होंने पांच सर्किट लिए और लैंडिंग की और छठे के लिए जब वे गए, तब दुर्घटना हुई।

श्री अशोक अर्गल : अध्यक्ष महोदया, मेरा मंत्री जी से प्रश्न है कि क्या उन्हें इस बात की जानकारी है कि ड्राफ्ट सिविल एविएशन आथोरिटी एक्ट के नियमों में हवाई दुर्घटनाओं को रोकने के लिए किसी प्रकार के नियमों का प्रावधान नहीं किया गया है? क्या यह बात सही है? सरकार इसे जल्दबाजी में विशेष अध्यादेश के जरिए लागू करने की योजना बना रही है। मंत्रालय द्वारा नियमों में बदलाव करने की जगह

निर्दोष व्यक्तियों पर गलत आरोप और दोहरे मापदंड अपनाए जाते हैं। संघीय लोक सेवा आयोग द्वारा चयनित व्यक्ति की नियुक्ति लाभ के पद के गलत आरोप के कारण विमानन सचिव द्वारा रोक दी जाती है, जबकि वर्ष 2010 में नागर विमानन के महानिदेशक के पद पर पदस्थ वर्तमान में विमानन सचिव का पुत्र एक नहीं बल्कि दो एयर लाइन्स में कार्यरत था। इसी प्रकार से यह भी देखा गया है कि एक ही प्रकार की हवाई दुर्घटनाओं की जांच करने के बाद विभिन्न प्रकार की अलग-अलग सिफारिशों की जाती हैं। इस प्रकार के दोहरे मापदंड अक्सर सिविल एविएशन में देखने को मिलते हैं। क्या इसे रोकने के लिए कोई प्रयास किए जाएंगे?

श्री अजीत सिंह : महोदया, किसी भी दुर्घटना के बाद डीजी सीए उसकी इन्क्वायरी करते हैं। अब यह सोचा जा रहा है कि इन्क्वायरी करने के लिए एक अलग आथोरिटी होनी चाहिए। जिसके बारे में सरकार विचार कर रही है।

श्री जयवंत गंगाराम आवले : अध्यक्ष महोदया, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि पायलटों के विमान उड़ाने से पहले क्या उनकी मेडिकल जांच की जाती है? क्या पिछले दो सालों में कुछ पायलट शराब पीकर विमान उड़ाते पकड़े गये थे? अगर हां तो उन पर क्या कार्रवाई की गई है तथा इन्हें रोकने के लिए क्या उपाय किये जा रहे हैं?

श्री अजित  : माननीय सदस्य ने पूछा कि क्या जांच की जाती है, मैं बताना चाहूंगा कि जांच की जाती है और पिछले कुछ महीनों में जांच काफी सख्त की गई है। अगर एक बार वे ड्रंक पाये गये जिस समय वे प्लेन उड़ाने के लिए जाते हैं तो उन्हें सस्पेंड किया जाता है और दूसरी बार अगर ऐसा इंसीडेंट होता है तो पांच साल के लिए उनका लाइसेंस ले लिया जाता है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : अध्यक्ष महोदया, फ्लाइट इंस्टीट्यूशन के संबंध में यह प्रश्न है। इसलिए मैं कहना चाहूंगी कि डीजीसीए के रिकग्नाइज्ड एयरक्राफ्ट एक्ट के अन्तर्गत यह पीपीएल और सीपीएल लाइसेंस इश्यू किया जाता है, उसकी परीक्षाएं होती हैं और इसकी पूरी ट्रेनिंग फ्लाइट इंस्टीट्यूशन के द्वारा दी जाती है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगी कि जैसे एआईसीटी या यूजीसी के अन्तर्गत हम देखते हैं कि चाहे वह टैक्नीकल एजुकेशनल इंस्टीट्यूशन हो, उनका एजुकेशनल इंस्टीट्यूशन का दर्जा होता है। क्या उसी प्रकार का दर्जा इन फ्लाइट इंस्टीट्यूशन को देने का सरकार का विचार है क्योंकि ये भी टैक्नीकल इंस्टीट्यूशंस हैं। ये पायलट्स को प्रशिक्षण देते हैं और आपके एक्ट के अन्तर्गत परीक्षाएं भी होती हैं। क्या इन इंस्टीट्यूशंस को भी वही शैक्षणिक दर्जा देने के लिए प्रयास किया जाएगा या दर्जा दे दिया जाएगा?

श्री अजित सिंह : अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्या शायद फ्लाईंग क्लब्स के बारे में पूछ रही हैं। फ्लाईंग इंस्टीट्यूट्स ट्रेनिंग भी देते हैं। जो फ्लाईंग क्लब्स हैं, वे भी ज्यादातर सरकारी हैं, कुछ प्राइवेट भी हैं। उनमें जो रूल्स हैं और ये जो ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट्स हैं, फ्लाईंग क्लब्स हैं, उनको कुछ सुविधा सरकार द्वारा लैंडिंग चार्ज तथा कुछ और चीजों के मामले में दी जाती है। इनके बहुत पुराने रूल्स हैं, जैसा आपने कहा तथा अब और बहुत से प्राइवेट इंस्टीट्यूट्स भी आ गये हैं तो उनके बारे में हम फिर से स्टडी कर रहे हैं कि किस तरह से उनको क्या क्या सुविधा दी जानी चाहिए?

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Madam, while complimenting the new hon. Minister taking over a very important responsibility, the question is about violation of aircraft rules. It does not mean that the violation is being done by the pilots only. I am given to understand by a very reliable source that Indian Airlines and Air India are having about 10 to 15, 320 aircraft and most of these aircraft have outlived its normal tenure. I am given to understand that these aircraft are having radars which are not reliable in a stormy season like this. Also, I am given to understand that the engines fitted with 320, whose tenure is long passed, are not reliable to take off with the full load. When 320 were inducted, at that time, there were some problems. I was in the other House.

So, in view of this serious complaint, I am writing to you also. But I would like you to kindly enlighten us. Since it involves the security of the passengers, will you kindly order exhaustive mechanical examination to ensure that it satisfies fully safety preconditions and is able to fly during the storm? The storm season has set in and monsoon is knocking at the door. In such a season, will it be advisable to put these aircraft in operation?

SHRI AJIT SINGH: Madam, Shri Dasgupta is already an enlightened person, but I will try to answer when he rises to make some questions. It is not a question of the age of the aircraft. Before any aircraft flies, it has to be given airworthiness by the DGCA. It is true that if the plane is old, its maintenance cost may go up. But when any plane is flying, its safety is ensured by the DGCA and that does not depend on its age. It is true that these 320 aircraft are old and their cost of flying

may be a little higher. But about the airworthiness, the hon. Members should not worry that age is any factor.... (*Interruptions*) There is no compromise.... (*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Will you kindly inquire because of my specific question?... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: O No. 282 – Shri Ratan Singh.



... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Shri Gurudas Dasgupta, I have moved ahead.

... (*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Mr. Minister, will you kindly inquire?

MADAM SPEAKER: I have moved ahead.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : He does not say that he would inquire....

(*Interruptions*)

(Q.282)

श्री रतन सिंह : माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या योजना आयोग की हाल ही की रिपोर्ट के अनुसार देश में निर्धनता के स्तर और निर्धन व्यक्तियों की संख्या में कमी आई है? यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है? इस रिपोर्ट की मुख्य बातें क्या हैं? रिपोर्ट में निर्धनता का अनुमान लगाने के लिए किन मानदंडों का अनुसरण किया गया है और निर्धनता का अनुमान लगाने के लिए वर्तमान मानदंड क्या है? क्या सरकार योजना आयोग के निर्धनता का अनुमान लगाने संबंधी आंकड़ों का मूल्यांकन करने संबंधी विचारों और प्रक्रिया का समर्थन करती है, जो कुछ विशेषज्ञों के अनुसार अवास्तविक है। यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

SHRI ASHWANI KUMAR: Madam Speaker, I would like to inform the hon. Member, through you, that a detailed reply has already been placed. The substance of our reply is as follows.

Poverty in this country has been computed since 1977 on the basis of a particular methodology based upon the considerations of the experts of all the relevant indicators and indices of poverty. The net result is that the minimum *per capita* consumption expenditure has been one norm which we have applied at least since 1977 when there was the Task Force on Projections of Minimum Needs and Effective Consumption Demands. Then, in 1989, we had another expert group on the estimation of population, the number of poor followed by the Lakdawala Committee in 1977 and finally by the Tendulkar Committee in 2005. The Tendulkar Committee moved away strictly from the calorie consumption for count determining the poor, which was the criterion which was used primarily in the earlier years and indicated that expenditure on food, education and health would also be taken into consideration in determining the poverty estimates. Based upon these rational criteria which are time-tested over the years, they came to certain figures. Based upon a perfectly scientific and rationale method for computing poverty, the net results which I have indicated in my reply are as under.

In our Press Note which we issued in March, we have determined that the number of poor persons in the country has reduced from 40.7 crore in 2004-05 to 35.5 crore in 2009-10. In percentage terms, the extreme poverty has declined from 37.2 per cent in 2004-05 to 29.8 per cent in 2009-10. I must also add Madam Speaker, that recently we were asked to compute the figures on the basis of the 2009-10 survey. We have computed those figures. Based upon the Large Sample Surveys on Household Consumer Expenditure collected by the NSSO after evaluating one lakh households, we have arrived at these figures. So, the net result – the answer that I would like to share with my hon. Colleague – is that over the years, as a result of various pro-active policies of the Government, the level of extreme poverty, the harsh-edges of poverty as the hon. Prime Minister has always said, has significantly declined in the country. Taking on board the concerns expressed by the hon. Members from time to time and on the instructions of the hon. Prime Minister, we have since decided to set up a Technical Group to revisit the methodology with a view to addressing any gaps that might have cropped in or any disconnect between the ground realities and the methodology that have been adopted.

Madam, I would like share this with the House that within this month itself, the Technical Group would be in place. We would, if necessary, revisit the indicators for determining poverty.

श्री रतन सिंह : महोदया, योजना आयोग गरीब व्यक्ति की परिभाषा, मंथली पर-कैपिटल कंजम्पशन और एक्सपेंडीचर का उपयोग करता है। इसे गरीबी का मानदंड बनाये जाने का नियम भी है, जिसके हिसाब से तेंदुलकर कमेटी ने 2004-05 में लगभग आठ साल पूर्व कहा था कि देश के स्तर पर ग्रामीण क्षेत्र में 447 रुपये प्रति माह और 579 रुपये शहरी क्षेत्र में प्रति माह से ज्यादा खर्च करने वाला गरीब नहीं है। परंतु देश में जो महंगाई बढ़ी है, उससे उनके खर्च पर भी फर्क पड़ा है। आठ साल में जो महंगाई बढ़ी है, उसका असर किसानों एवं असंगठित मजदूरों पर पड़ा है, जिसके कारण गरीबी का आकलन करने हेतु महंगाई को ध्यान में रखा जाए। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने गरीबी का आकलन करने का अनुमान लगाने हेतु वर्तमान महंगाई का ध्यान रखा है, यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

SHRI ASHWANI KUMAR: I am fully in agreement with the hon. Member to the extent that we have to look into all indexes. We have always taken into consideration in computing poverty estimates, the price rise, and that is why in 2004-05, the monthly *per capita* consumption was fixed at Rs.447 in rural areas; and Rs.579 in urban areas. In 2009-10, taking into consideration the results of the Survey, we have increased this figure to Rs.673 for rural areas; and Rs.860 for urban areas. Based on that, I am delighted to share the information with my colleagues in the House that the all-India poverty ratio has declined by eight percentage points from 41.8 per cent to 33.8 per cent in rural areas; and declined less in the urban areas. And the reason is that certain elements in computing poverty in the urban areas, we felt were required to be revisited and that is why the Technical Group has been constituted. On the whole, I have no hesitation in saying that the extreme edges of poverty have certainly declined. Of course, a lot more has to be done. It is nobody's case that we don't have to move further in the task of empowering those who live on the margins; we shall continue with that endeavour, an on-going endeavour. As I said, these methodologies have been there since 1977. We have now decided to set up a Technical Group which will revisit them with a view to addressing any concerns that may arise.

MADAM SPEAKER: Shri Rakesh Singh – not present.

श्री शैलेन्द्र कुमार : अध्यक्ष महोदया, अभी माननीय मंत्री जी का जवाब बड़े विस्तृत तरीके से हम लोग सुन रहे थे, लेकिन अभी हमने माननीय मंत्री जी का जो जवाब सुना है, वह स्पष्ट नहीं है और इसी सदन में कई बार इस पर बड़े विस्तृत रूप से चर्चा हुई है कि पूरे देश के अंदर जो गरीबी की रेखा से नीचे जीवनयापन करने वाले बीपीएल लोग हैं, आपने देखा होगा कि चाहे वह तेंदुलकर समिति की रिपोर्ट हो, सक्सैना समिति की रिपोर्ट हो या योजना आयोग की रिपोर्ट हो, ये सब अलग-अलग हैं। इसके अलावा सरकार का यह दावा भी बिल्कुल गलत है कि निर्धनता में कमी आई है। आज यहां पक्ष और प्रतिपक्ष के तमाम हमारे साथी बैठे हैं और खासकर ज्यादातर लोग ग्रामीण क्षेत्रों से आते हैं, वहां आज इतनी बदतर और बुरी पोजीशन है कि जितने भी ग्रामीण क्षेत्र के चाहे वे संगठित खेतिहर मजदूर हों या असंगठित क्षेत्र के जो भी मजदूर हों, वे अपने इलाके छोड़कर जा रहे हैं। आप दावा करते हैं कि हमने राष्ट्रीय रोजगार गारंटी


योजना के अंतर्गत देश के अंदर गरीबी खत्म कर दी है, हमने लोगों को इम्प्लायमेंट दे दिया है, जब कि ऐसी बात बिल्कुल नहीं है, यह बिल्कुल गलत है।

अध्यक्ष महोदया : आप प्रश्न पूछिये।

श्री शैलेन्द्र कुमार : मैं प्रश्न पर ही आ रहा हूँ। इनका यह दावा बिल्कुल गलत है। आज ये लोग अपने घरों से महानगरों की तरफ पलायन कर रहे हैं - चाहे मुम्बई, कोलकाता, गुजरात, अहमदाबाद या दिल्ली आदि महानगर हों, ये लोग आज तमाम इलाकों में जा रहे हैं और जब ये लोग वहां जाते हैं तो उनको कहा जाता है कि ये लोग गंदगी पैदा करते हैं। उनके ऊपर आरोप-प्रत्यारोप लगाये जाते हैं। उनके साथ इस प्रकार की अभद्रता हो रही है। मैं चाहूंगा कि जो गरीबी रेखा से जीवनयापन करने वाले लोग हैं, उनके लिए क्या आप समीक्षा करेंगे। आपने हाई कोर्ट और सुप्रीम कोर्ट में हलफनामा दाखिल किया है और अभी विस्तृत तरीके से आपने बताया कि शहरों में यह पोजीशन है और ग्रामीण क्षेत्रों में यह पोजीशन है, वह बिल्कुल गलत है। हम चाहेंगे कि एक सर्वदलीय समिति...

अध्यक्ष महोदया : अब आप प्रश्न पूछिये।

श्री शैलेन्द्र कुमार : अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूँ कि इस विषय पर एक सर्वदलीय समिति, संयुक्त संसदीय समिति गठित की जाए, जिससे आपको विस्तृत तरीके से जानकारी मिल जाए कि बीपीएल की असली सूची क्या हो।

श्री अश्विनी कुमार : महोदया, मैं माननीय सदस्य को एक ही बात कहना चाहूंगा। यह तो मुमकिन है कि आपकी और हमारी राय में अंतर हो।  यह कहना शायद मुनासिब नहीं होगा कि हमने कुछ ... *... गलत कहा है। ... गलत कुछ नहीं है। ... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: This is not going on record.

(Interruptions) ... *

MADAM SPEAKER: Please remove those unparliamentary words.

श्री अश्विनी कुमार : महोदया, आंकड़ों के साथ एक मुख्तलिफ राय हो सकती है। मगर आंकड़े गलत नहीं बोलते हैं। मैंने वे आंकड़े दिए हैं जो हमने सदन में प्रस्तुत किए हैं, मैंने वे आंकड़े दिए हैं जो हमने सुप्रीम कोर्ट में दिए हैं। जैसा मैंने पहले कहा कि सन् 1977 से लेकर आज तक जिस मैथोडॉलॉजी के बिनाह पर ये आंकड़े बनाए गए हैं, ये आंकड़े सामने आए हैं, मैंने सदन के साथ उन आंकड़ों को शेयर किया है। मैं आज भी यह कहता हूँ कि हमारी मान्यता है कि हमने जितनी स्कीमें चलाई हैं, चाहे मनरेगा हो या रोजगार

* Not recorded.

के जितने साधन मुहैया कराए हैं, उनका फायदा लोगों को पहुंचा है। एक्सट्रीम एजस ऑफ पॉवर्टी जिसे कहते हैं, वह कम हुई है। मैं यह स्वीकार करता हूँ कि हमें बहुत कुछ करना है।

मैं माननीय सदस्य को कहना चाहूंगा कि यह किसी का दावा नहीं है हमने गरीबी बिल्कुल खत्म कर दी है। अभी हमें बहुत कुछ करना है और मिल-जुल कर करना है। मगर एक प्रक्रिया जो अभी तक बनाई गई है, उसमें संशोधन की जरूरत है। ...(व्यवधान)

श्री शरद यादव : आप यह क्या मजाक कर रहे हैं? ...(व्यवधान) उनके सवाल का जवाब दीजिए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : शरद जी, पहले उन्हें उत्तर देने दीजिए फिर आपको भी बोलने का मौका दिया जाएगा।

Mr. Minister, have you completed your reply?

SHRI ASHWANI KUMAR: Yes, I have.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : Madam Speaker, it is interesting to pose a question to the intelligent Minister.

The Planning Commission is the nodal agency for estimating the numbers and proportion of people living below the poverty line at national and State levels and separately for rural and urban areas. The methodology for estimation of poverty has been reviewed from time to time.

Is it true that the Planning Commission has declared the year 2020 or latest by the end of the 13th Five Year Plan, 2021-22, as the target year for elimination of poverty based on the methodology or estimates of Lakdawala Committee? If so, how is it that the Planning Commission has accepted the re-computed poverty estimates for the year 1993-94 and 2004-05 as recommended by the Tendulkar Committee which has given a higher estimate of poverty and have fixed the target based on Lakdawala Committee's Report? How will the target of elimination of poverty be achieved on the re-computed higher estimates?

SHRI ASHWANI KUMAR: Madam, although this question does not arise, in the stricter sense, out of the main question, I will endeavour to answer.

It has always been our endeavour to seek to move forward on the path of poverty alleviation as soon as we can. The Millennium Development Goals also have set certain standards.

It has been our endeavour to eliminate poverty by certain year that the hon. Member has referred to. It is equally true that till now, as of date, our poverty figures have been computed on the basis of the Tendulkar methodology which has, so far, been rationally validated by a number of experts.

However, we have now taken a decision on the instruction of the hon. Prime Minister that we might need to re-assess, if necessary, certain indicators. For example, the rent component in urban areas may have been depressed and we need to look into it. We are going to have a comprehensive review to determine whether we are on the right track as far as computing poverty estimates are concerned. It is true that we will continue to do our utmost within the resources to eliminate poverty as in the question of the hon. Member by the dates specified. It is not our case, and it never was our case that we can guarantee it.

We are moving towards the target. We had hoped that if we factor the net effect of some of the Government programmes for empowerment of the poor, we will be able to move in that direction. That is all I can commit myself to at this point of time that in our endeavour, in our pursuit of poverty elimination, there will be no compromises, but we have to accept the Nationality of certain methodologies.

Opinions can always differ. There is never an absolute standard. People may legitimately have a different point of view, Madam Speaker on whether a particular element needed greater weightage in our computation; it is possible. But at the end of the day, these matters are left to technical and economic experts. Therefore, in now constituting the technical group, we are trying to ensure that the best possible minds are on that group so that the most rational methodology is

adopted for the future so that we are aided and helped in our over-arching task of removal of poverty.

श्री अनंत गंगाराम गीते : महोदया, मंत्री जी ने जो यहां पर उत्तर दिया है, उसके मुताबिक, सरकार के कहने के मुताबिक वर्ष 2004-05 और वर्ष 2009-10 में गरीबी रेखा के नीचे रहने वाले लोगों की संख्या में आठ परसेंट की कमी आयी है। वर्ष 2004-05 में उनकी संख्या 40 करोड़ थी जो वर्ष 2009-10 में घटकर 35 करोड़ हो गयी, लेकिन यह वास्तविकता नहीं है। वास्तविकता यह है कि गरीबी रेखा के नीचे रहने वालों का जो आंकड़ा है, यह दिन-ब-दिन बढ़ता जा रहा है। जो तर्क आपने यहां पर दिया है, ग्रामीण क्षेत्र में साढ़े बाईस रुपए और शहरों में छब्बीस रुपए, क्या साढ़े बाईस रुपए में एक आदमी एक दिन का गुजारा कर सकता है? यह आज वास्तविकता है, जिसके ऊपर काफी हंगामा हुआ। यदि सचमुच गरीबी रेखा के नीचे रहने वाले लोगों की संख्या को कम करना है, सचमुच सरकार की यह मानसिकता है कि जो गरीबी रेखा के नीचे जीने वाले लोग हैं, उनको गरीबी रेखा के ऊपर लाएं, तो इसके लिए इस पर पुनर्विचार करने की आवश्यकता है और इसी संदर्भ में प्रश्नकर्ता ने "ई" में यह प्रश्न पूछा था कि जो आपने गरीबी रेखा को आंकने के नाम्स अपनाए हैं, क्या उसके बारे में इस नाम को बदलने की आपकी मंशा है, क्या आप इस पर पुनर्विचार कर रहे हैं? सरकार ने, मंत्री जी ने इस संदर्भ में कुछ भी जवाब नहीं दिया है। इस बारे में मंत्री जी बतायें कि क्या इस पर पुनर्विचार किया जाएगा?

SHRI ASHWANI KUMAR: Madam, the reply to my hon. Friend and colleague is clearly stated in paragraph (d) to (f) of my reply which I have repeated on three occasions. I have said and let me read it out:

“The methodology for estimation of poverty followed by the Planning Commission has been based on the recommendations made by the experts in the field from time to time. The Government has since decided to set up a technical group to revisit the methodology for estimation of poverty and identification of poor taking into account multiple dimensions and indicators of poverty so that the poor and deprived households can obtain the benefit of different Government programmes and schemes.”

The composition of the technical group and its terms of reference are being finalized and I have no hesitation in stating that we hope to finalise the terms of reference and the composition of the group within two or three weeks.

MADAM SPEAKER: I hope, hon. Minister, that when the technical committee is revisiting the issue, the concerns and the anxiety of the entire House for eradication of poverty is kept into mind and it is implemented.

SHRI ASHWANI KUMAR: Madam Speaker has the assurance and so does the House.

(Q. 283)

श्री पन्ना लाल पुनिया : अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी का बहुत आभारी हूँ कि उन्होंने बहुत विस्तृत जवाब दिया है। जनगणना 2011 के आँकड़े भी हमारे सामने आ चुके हैं और इसमें पुरुषों की साक्षरता 82.14 प्रतिशत है जबकि महिलाओं की साक्षरता 65.66 प्रतिशत है। आज मंत्री जी ने जो जवाब दिया है एनरोलमेंट का, उसके जो आँकड़े दिये गये हैं, उससे भी स्पष्ट है कि लड़कों के मुकाबले लड़कियाँ बहुत पीछे हैं। देश में महिला शिक्षा और एनरोलमेंट को बढ़ाने की आवश्यकता है। मेरे द्वारा पिछले सत्र में एक प्रश्न पूछा गया था। उसके जवाब में बताया गया था कि आई.आई.एम., आई.आई.टी, आई.आई.आई.टी., में एक लड़की के अनुपात में छः लड़के हैं। इसकी जाँच होनी चाहिए। गाँव और छोटे नगरों में बड़े बड़े विद्यालय नहीं हैं। लड़कियाँ रोज़ 50 किलोमीटर दूर बड़े शहरों में शिक्षा ग्रहण करने नहीं जा सकतीं। वहाँ लड़कियों के ठहरने के लिए छात्रावास नहीं है और अनुसूचित जाति की बच्चियाँ इससे सबसे ज्यादा प्रभावित हैं। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूँगा कि क्या उच्च शिक्षा संस्थानों में लड़कियों की भागीदारी बढ़ाने के लिए निचले स्तर पर बड़े पैमाने पर छात्राओं के लिए छात्रावास बनाए जाने को भी 12वीं पंचवर्षीय योजना में शिक्षा नीति का हिस्सा बनाने पर विचार करेंगे, तथा राज्य सरकारों को इसके लिए अतिरिक्त बजट प्रदान करेंगे?

श्री कपिल सिब्बल : अध्यक्ष जी, मैं माननीय सदस्य का शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ क्योंकि यह जो प्रश्न उन्होंने पूछा है यह बहुत ही महत्वपूर्ण है। जहाँ तक हमारी बच्चियों का सवाल है, मैं समझता हूँ कि प्राइमरी स्कूल में, अपर प्राइमरी या सैकेन्ड्री में ज्यादा से ज्यादा बच्चियाँ नहीं जाएँगी तो वह जो क्रिटिकल मास बच्चियों का हायर एजुकेशन में होता है, वह हमें नहीं दिखेगा। हमारा प्रयास यही रहना चाहिए कि 2020 तक हमारी 100 प्रतिशत रिटैन्शन हो सैकेन्ड्री और हायर सैकेन्ड्री में और इसी ओर हम जा रहे हैं। हमारा जो राइट टु एजुकेशन एक्ट है, जिसको हमने लागू किया है और जो माध्यमिक शिक्षा अभियान हम चला रहे हैं, हमारी सोच है कि 2017 तक 100 प्रतिशत एनरोलमेंट होना चाहिए और 2020 तक 100 प्रतिशत रिटैन्शन होना चाहिए। इससे क्या होगा कि सभी बच्चियाँ ...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Let him reply.

...(व्यवधान)

श्री कपिल सिब्बल : जब नीचे से 100 प्रतिशत रिटैन्शन होगा तो वास्तविक रूप में हायर एजुकेशन में भी बच्चियाँ जाएँगी। आपको मालूम है कि हमने खास तौर से पिछड़े इलाकों में कस्तूरबा गांधी विद्यालय का प्रोग्राम रखा हुआ है और हम चाहते हैं और 12वीं पंचवर्षीय योजना में हमारा प्रयास यह होगा कि हर जिले में एक डिग्री कॉलेज होना चाहिए ताकि जो भी बच्चे-बच्चियाँ पास करेंगे, उनको कॉलेज जाने की सुविधा हो। इस पंचवर्षीय योजना में यह भी विचार हो रहा है कि किस तरीके से ज्यादा से ज्यादा बच्चियों को कॉलेज जाने की सुविधा मिले। यह बात सही है कि हमारे सामने बड़ी बड़ी चुनौतियाँ हैं और हम इसका खयाल और ध्यान रख रहे हैं।

श्री पन्ना लाल पुनिया : मैं माननीय मंत्री जी का बहुत आभारी हूँ कि उन्होंने जवाब दिया। लेकिन जो प्रश्न मैंने पूछा था, उसमें यह कहा था कि क्या लड़कियों के लिए एक्सक्लूसिव होस्टल बनाने की सुविधा को 12वीं पंचवर्षीय योजना में शिक्षा नीति बनाते समय शामिल किया जाएगा। इसके अलावा माननीय शिक्षा मंत्री जी को यह जानकारी है कि ग्रामीण क्षेत्र और छोटे नगरों में जो क्रिटिकल मास की बात करते हैं, उसमें अगर अलग से इंटर कॉलेज स्थापित कर दिये जाएँ, या डिग्री कॉलेज खोल दिये जाएँ तो लड़कियाँ ज्यादा पढ़ने जाती हैं और एनरोलमेंट भी बढ़ता है। माननीय मंत्री जी को इसकी जानकारी है और उन्होंने उसका उल्लेख भी किया है। इसको ध्यान में रखते हुए मल्टी सैक्टरल डेवलपमेंट प्लान में जो अल्पसंख्यक बाहुल्य क्षेत्र थे उसमें बाराबंकी जनपद में चार इंटरकॉलेज खोले गए। उसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का बहुत आभार व्यक्त करता हूँ कि उनके आदेश से यह स्वीकृत हुआ। इससे छात्राओं में शिक्षा के प्रति अति उत्साह देखने को मिला। माननीय मंत्री जी को इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए और यह ध्यान में रखते हुए आपने कहा कि 374 जो एजुकेशनली बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट्स हैं, बाराबंकी उनमें से एक जनपद है और आपके जवाब में यह भी आया है कि बाराबंकी के जितने भी 15 के 15 ब्लॉक्स हैं, वे एजुकेशनली बैकवर्ड हैं। उसमें भी जो मॉडल स्कूल खोलने की बात है, न तो मॉडल कॉलेज, डिग्री कॉलेज बाराबंकी जनपद में खुला है या उसका प्रस्ताव है और न ही जो पंद्रह ब्लॉक हैं, जो एजुकेशनली बैकवर्ड हैं, वहां मॉडल स्कूल खोलने की बात आज नहीं आयी है। इस बात को ध्यान में रखते हुए मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि बाराबंकी पिछड़ा क्षेत्र है और इसे देखते हुए मैंने प्रस्ताव रखा था, मैंने आपसे निवेदन भी किया था, जो मंत्रालय में उपलब्ध है कि किन्तुर, सुबेहा, हसनपुर टांडा, लालपुर, करोता, गणेशपुर, हैदरगढ़, बांसा, भयारा व इब्राहिमाबाद में लड़कियों के लिए इंटर कॉलेज खोलने का मेरा अनुरोध है। क्या उसको आप स्वीकार करेंगे?



श्री कपिल सिब्बल : जहां तक उत्तर प्रदेश में कॉलेजिज़ का सवाल है, मैं कहना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश के बैकवर्ड एरियाज के लिए मॉडल डिग्री कॉलेजिज़ का जो प्रस्ताव आया था, उसमें 41 डिस्ट्रिक्ट चुने हुए थे। परन्तु उत्तर प्रदेश से केवल छः प्रस्ताव आए हैं। मैं सदन को यह बताना चाहता हूं कि केन्द्र सरकार जो एक तिहाई पैसा देती है, इसकी वजह से ही ज्यादा प्रस्ताव राज्य सरकारों की तरफ से नहीं आ रहे हैं। इसलिए 12वीं पंचवर्षीय योजना में हम यह तय कर रहे हैं कि इसमें भी बदलाव किया जाना चाहिए और केन्द्र सरकार की तरफ से 65 प्रतिशत पैसा राज्य सरकारों को दिया जाना चाहिए। नार्थ-ईस्ट राज्यों के संबंध में 90 प्रतिशत केन्द्र सरकार को देना चाहिए। हम यह चाहते हैं कि 374 डिग्री कॉलेजिज़ की स्कीम 12वीं पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित हो जाए। इससे यह होगा कि ज्यादा से ज्यादा पैसा जब केन्द्र सरकार देगी तो ज्यादा से ज्यादा कॉलेजिज़ खुलेंगे, चाहे वह इंटर कॉलेजिज़ हों या डिग्री कॉलेजिज़ हों और मैं समझता हूं कि यह स्कीम सक्सैसफुल रहेगी।

MADAM SPEAKER: Shri Dharmendra Yadav – not present.

Shrimati Maneka Gandhi.

SHRIMATI MANEKA GANDHI : Madam Speaker, I would like to ask the Minister that while it is important to give a larger number of degree colleges, why not we start thinking outside the box? One of the ways to incentivise people to go to college is to remove all the degrees courses that serve absolutely no purpose and are outdated and to replace them with degree courses that actually lead to a vocational training and also preserve our culture.

Now, for instance, in Belgium, they give degrees in lace-making and all over the world, people buy Belgium laces. In Vietnam, they give degrees in embroidery. Here, in India, we have metal work; we have a whole handloom and handicrafts section of people who depend just on those, and that number runs into crores. But we have no degree at all at any point in metal working, in handicrafts, for instance, in making fibres out of pineapple or hibiscus, paper making out of bananas. If we could introduce handloom and handicraft degrees then lots and lots of people, especially women, would be incentivised to actually take them.

SHRI KAPIL SIBAL: That is a very thoughtful suggestion that the distinguished Member has made. I might add that we are going to launch the National Vocational Education Qualification Framework in this academic session itself and we are now thinking in terms of transforming the educational structure starting from school right up to higher education. We are going to introduce vocational courses of the types that you mentioned from classes 9, 10, 11, 12 right through polytechnics into the degree system. Children will be able to get B.Sc. (Vocational) in degree colleges. We are in touch with the Vice Chancellors of the universities in that regard. We have worked on the vocational education framework for the last 2 ½ years. It is ready. We are actually working with industry. For example, a lot of children would like to take courses in textiles in places like Ludhiana where the textile industry is located. Similarly in Moradabad, there are certain local industries for which skill needs provision to be enhanced. So schools in Moradabad can do that. In automobiles, you can have such courses in Pune. You can have such courses in Chennai. So, we are actually working with the Sector Skill Councils through the National Skill Development Council and creating syllabus for the vocational courses that you are talking about. This is a very good suggestion. We are working on it and we will implement it very soon.

In the next academic year we are also going to launch 100 community colleges. We are going to launch 100 community colleges. I have asked to the State Ministers saying please identify the trades in your respective areas in the State so that we can set up a community college in the State where a large part of the funding will also come from the Central Government.

श्री शीश राम ओला : अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से केवल दो बातें पूछना चाहूंगा। पहला यह है कि क्या भारत कुछ गिने-चुने शहरों में बसता है या कोई आबादी गांवों की भी है? यदि गांवों की आबादी है तो उसके लिए माननीय शिक्षा मंत्री जी ने वहां की बालिकाओं के लिए शिक्षा की क्या व्यवस्था की है? आज कितनी प्रतिशतता गांवों में बालिकाओं की शिक्षा की है? चाहे वह गरीब की

लड़की हो या किसान की हो, जो गांवों में बसता है, उन बालिकाओं के लिए सरकार ने गांवों में शिक्षा का क्या प्रबन्ध किया है?

दूसरा, मैं यह जानना चाहूंगा कि अब तक 80-85 प्रतिशत आबादी गांवों की होती थी, अब इन सुविधाओं के अभाव में लोग बड़े शहरों की तरफ पलायन कर गए। वहां चिकित्सा नहीं है। इनका कोई संबंध उससे नहीं है। लेकिन वहां चिकित्सा नहीं है। कोई भी गांव में ऐसी व्यवस्था नहीं है। मेरे अपने गांव में स्कूल में पढ़ने के लिए, शिक्षा के लिए आज भी बच्चों को पांच-पांच किलोमीटर दूर जाना पड़ता है। टेक्नीकल शिक्षा का तो नामो-निशान नहीं है। जब तकनीकी शिक्षा गांवों में नहीं होगी तो वह तरक्की कैसे करेगा? वहां क, ख, ग, घ की शिक्षा भी खत्म है। अब गांव और शहर के बीच में जो गैप है, आप इसे कैसे पूरा करेंगे? ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : सुनिए, जवाब सुनिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप क्यों खड़े हो गए?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

MADAM SPEKER: Nothing will go in record.

*(Interruptions) ...**

श्री कपिल सिब्बल : महोदया, माननीय सदस्य ने बिल्कुल सही सवाल पूछा है। जितनी सुविधाएं ग्रामीण क्षेत्रों में होनी चाहिए, वह वहां उपलब्ध नहीं हैं। यह आपकी बात सही है। इसलिए अभी हमने कहा है कि बारहवीं पंचवर्षीय योजना में हिन्दुस्तान के हर जिले में एक डिग्री कॉलेज होना चाहिए और इसमें सारे ग्रामीण क्षेत्र कवर होने चाहिए।...(व्यवधान) हमने यह प्रस्ताव बारहवीं पंचवर्षीय योजना में रखा है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : बैठ जाइए। मंत्री जी को जवाब देने दीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अभी आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

* Not recorded.

MADAM SPEAKER: Hon. Minister, please address the Chair.

... (Interruptions)

श्री दारा सिंह चौहान : महोदया, कितनी पॉपुलेशन है? क्या माननीय मंत्री जी को जानकारी है कि कितने राजकीय कॉलेज हैं? केवल एक डिग्री कॉलेज खुल जाएगा, क्या उससे लड़कियों को शिक्षा मिल जाएगी?
...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go in record. Hon. Minister, continue with your answer.

(Interruptions) ...*

श्री कपिल सिब्बल : महोदया, दारा सिंह जी ने सही बात कही है। अगर हमारे पास इतनी राशि होती, जी.डी.पी. ग्रोथ इतना होता तो हम हर जगह पर छः-छः, दस-दस कॉलेज खोलते। जब तक वह पैसा, वह राशि केन्द्र सरकार के पास नहीं आएगी, तब तक यह सुविधा उपलब्ध नहीं हो सकती। हम आहिस्ता-आहिस्ता ही यह काम आगे बढ़ाएंगे।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : यह क्या हो रहा है? मंत्री महोदय को जवाब देने दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री कपिल सिब्बल : महोदया, बारहवीं पंचवर्षीय योजना में हम राष्ट्रीय उच्चतर शिक्षा अभियान की शुरुआत कर रहे हैं जिसके अंतर्गत हम राज्यों में लगभग 200 नई यूनिवर्सिटीज खोलने का प्रस्ताव है जिसमें यूनिवर्सिटी में सौ करोड़ रुपए होंगे और उसकी राशि बीस हजार करोड़ होगी। इसके साथ-साथ जो मौजूदा कॉलेजेस हैं, उनको भी यूनिवर्सिटी बनाने का प्रस्ताव है। उसके लिए भी बीस हजार करोड़ रुपए की राशि का प्रपोज़ल है और केपेसिटी बिल्डिंग, जो मौजूदा कॉलेजेस हैं, उनकी भी करने जा रहे हैं। हमने वहां से बीस हजार करोड़ रुपए की राशि मांगी है। पंचवर्षीय योजना में लगभग 80 हजार करोड़ रुपए शिक्षा उच्चतर करने के लिए राज्यों के ग्रामीण इलाकों में हम यह पैसा खर्च करने जा रहे हैं और यह मांग हमने की भी है। आपने यह बात सही कही है और उसी को सामने रखते हुए हम आगे बढ़ना चाहते हैं।...(व्यवधान)

श्री शरीफुद्दीन शारिक : मैडम, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत शुक्रिया। आनर्बल वज़ीरे तालीम ने जो हॉसला अफज़ा बातें तालीम के बारे में कही हैं, मुल्क में जो तालीम का फैलाव हो रहा है, ये काबिले कद्र है और काबिले तारीफ भी है। हर चीज नहीं हो सकती, जो सिर्फ हमारी

* Not recorded.

सोच के मुताबिक ही हो। मंत्री जी और पूछने वाले के दरम्यान ख्यालात का फर्क भी होता है, लेकिन कोई उठ कर ये कहे कि मंत्री जी, आप सच नहीं बोल रहे हैं, यह बात मुझे अच्छी नहीं लग रही।

अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से इनसे गुजारिश करना चाहता हूं, ये हमें तालीम के बारे में बड़े-बड़े प्लान बताते हैं, यूनिवर्सिटीस खोलने के बारे में कहते हैं, लेकिन इस वक्त मेक्सिमम मुल्क में तालीम का प्राइवेटाइजेशन हुआ है और जो प्राइवेटाइजेशन हुआ है, आपका कंट्रोल आपके अपने तालीमी इंदारों, यूनिवर्सिटीस और स्कूल्स पर है, लेकिन यहां जो हजारों-लाखों में प्राइवेट इंदारे खुले हैं, उन पर आपका कंट्रोल नहीं है। वे लोग फीस लेकर गरीब लोगों की खाल उतार रहे हैं, उस पर आपका कोई ध्यान ही नहीं है। वे गरीब लोगों की खाल उतार रहे हैं, उसका नतीजा यह है कि गरीब का बच्चा गरीब ही रहता है, वह तालीम पढ़ने नहीं जाता। उसके पास यह सुविधा ही नहीं है, इखराजात नहीं है। उस चीज को कंट्रोल करने के लिए आप क्या कर रहे हैं?

श्री कपिल सिब्बल: माननीय सदस्य ने सही सवाल उठाया कि ये जो निजी शिक्षा की संस्थाएं हैं, वे उन पर जो फीस चार्ज कर रहे हैं, उन पर रोक लगानी चाहिए। इसी संदर्भ में हमने एजुकेशन माल प्रेक्टिसिस एक्ट बनाया है। हम चाहते हैं कि उसे दोनों सदन मिल कर पास करें। जैसे ही वह पास होगा, ये पाबंदी निजी संस्थाओं पर लगेगी और जिस तरह से गलत तरीके से फीस चार्ज हो रही है, गरीब आदमी को फ्रीज किया जा रहा है, उस पर रोक लगेगी। मैं आपका सहयोग चाहूंगा कि एजुकेशन माल प्रेक्टिसिस एक्ट, नेशनल एक्रीडिटेशन ऑथोरिटी बिल, ट्रिब्यूनल एक्ट, जो हमारे एजुकेशन रिफार्म्स हैं, आज तक जो पेंडिंग हैं, आप उन्हें सहमति के साथ पास कीजिए ताकि हम आगे बढ़ें। ...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Q. No. 284 – Shri Rayapati Sambasiva Rao – not present.

Now, the hon. Minister may reply.

(Q. 284)

श्री अर्जुन राम मेघवाल : अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे बहुत महत्वपूर्ण विषय पर सप्लीमेंट्री पूछने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मंत्री जी ने इसके जवाब में लिखा है कि "केन्द्रीय विद्यालय संगठन पच्चास केन्द्रीय विद्यालयों में 500-ई कक्षा कक्ष स्थापित कर रहा है।" मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि आप रेडियो से कम्प्यूटर पर इन्फोरमेशन टेक्नोलॉजी के माध्यम से एजुकेशन की सुविधा उपलब्ध करा रहे हैं, लेकिन ग्रामीण क्षेत्रों में बहुत से ऐसे स्कूल हैं, अभी शीशराम जी ने बहुत अच्छा सवाल किया, जिसका आपने गोलमोल जवाब दिया। मैं यह कहना चाहता हूँ कि ग्रामीण क्षेत्रों में बहुत से ऐसे स्कूल हैं, जहाँ इन्फोरमेशन टेक्नोलॉजी के माध्यम से कम्प्यूटर तो लग गए, लेकिन वहाँ लाइट नहीं है। क्या केन्द्र सरकार ऐसी कोई व्यवस्था कर रही है, जिसके तहत मॉनिटरिंग सिस्टम के माध्यम से उन्हें जांचने का प्रयास करे कि ऐसे कम्प्यूटर क्यों लगाए गए? आप उत्तर में कह रहे हैं कि पच्चास केन्द्रीय विद्यालयों में 500-ई कक्षा कक्ष स्थापित कर रहे हैं। क्या इतने ही केन्द्रीय विद्यालय हैं? एफ.एम. रेडियो के बहुत से ऐसे स्टेशंस हैं, जहाँ पर मशीनें ही नहीं लगी हैं, इसके लिए अन्य विभागों से किस तरह का कोआर्डिनेशन आप करना चाहते हैं, यह मैं आपसे जानना चाहता हूँ?

श्री कपिल सिब्बल: माननीय सदस्य ने जो कहा है, मैं केवल इतना ही कहना चाहूंगा कि हम पूरी तरह से प्रयास कर रहे हैं कि आई.सी.टी. द्वारा, कम्प्यूटर्स द्वारा शिक्षा पहुंचाये, लेकिन मैं समझता हूँ कि राज्य सरकारों की भी थोड़ी बहुत जिम्मेदारी होनी चाहिए कि वे अपनी थोड़ी बहुत राशि खर्च करके कम्प्यूटर्स बच्चों को दें, क्योंकि, एजुकेशन कन्कॉरेट सबजैक्ट में है, इसलिए आपकी भी जिम्मेदारी है, हमारी भी जिम्मेदारी है और हमें इकट्ठे यह काम करना चाहिए। हमने तो कई योजनाएं चलाई हैं और अभी आने वाले दिनों में 2.50 लाख Gram Panchayats will be connected through fibre optics. और जैसे ही वे फाइबर ऑप्टिक्स से कनेक्ट होंगे, यह सुविधा आई.सी.टी. के थ्रू सभी स्कूलों में उपलब्ध होगी।

जहां तक बिजली का सवाल है, जब तक बिजली का उत्पादन नहीं बढ़ेगा तो बिजली की समस्या तो रहेगी, लेकिन जहां तक मेरे मंत्रालय का सवाल है, मैं बिजली तो नहीं दे सकता तो हमारा प्रयास रहता है और केन्द्र की जिम्मेदारी रहती है कि हम यह काम करें और मैं इतना ही कहूंगा कि जो पिछले 50-55 सालों में नहीं हुआ, इस सरकार ने आठ सालों में 2004 के बाद करके दिखाया है।

(Q.285)

SHRI KODIKKUNNIL SURESH : Lakhs of workers from Kerala are presently working in Middle-east and other countries. Some of them are employed through recruiting agents. They live in pathetic conditions. Some of them are illiterates; they cannot express their grievances fully and the staff in our Missions are not trained enough to give them a patient hearing. In this scenario the decision to appoint a Welfare Officer in every Indian Mission is very much essential.

My suggestion is that the Government of India should keep in view the Indian population, particularly women, while appointing a Welfare Officer in Indian Missions. There are thousands of nurses and home-maids who are working in Gulf countries. There, the services of a Welfare Officer are very much necessary. In this context, I would like to know whether the Government of India is considering the appointment of a Welfare Officer especially to look after nurses as well as home-maids.

SHRI S.M. KRISHNA: This raises a very important question about the welfare of millions of Indians who are gainfully employed around the world and more particularly in the Gulf countries. There are about 25 million overseas Indians living in about 110 countries and approximately 5 million of them are Indian passport holders. A vast majority of Indian nationals are temporary migrants, including women workers and 90 per cent of them work in the Gulf region.

The hon. Member has drawn my attention with particular reference to nurses who go to the Gulf countries. Our Embassies have been instructed. Of late, I have been going around holding conferences of our Ambassadors. The most recent one was in Spain where I had all the Ambassadors of European Union and earlier to that in Abu Dhabi where I had all the ten Ambassadors representing that particular region. One message which I have sent out very strongly is that the Embassies must be concerned about the welfare of the Indians living in that region.

Apart from engaging themselves with the Governments to which they are accredited, to the nations to which they are accredited, they should also be concerned about the Indian nationals. Just for example, yesterday the two children from Norway have come back to this country. I think, the pro-active quiet diplomacy sometimes does pay dividends. I am glad and I would like to acknowledge that the Government of Norway has been very cooperative with the Indian Government and we have been able to successfully get those children back. So, I have made it a point to convey it to the Indian Missions that taking care of the Indians who are in distress, who might need their assistance, is important. I think, the Mission should not fail them.

SHRI KODIKKUNNIL SURESH : Madam, there are a number of accidents happening in the Gulf countries as well as in other foreign countries. Our workers, who are working in the Gulf countries and other countries, are not getting proper legal assistance. There are thousands of such cases in the Gulf countries' courts and other countries' courts. There also, our Indian workers are not getting proper legal assistance. Madam, through you, I would like to know from the hon. Minister whether this aspect of providing the legal assistance to Indian workers abroad would also be considered seriously.

SHRI S.M. KRISHNA: Madam Speaker, we are grateful to the workers, particularly from Kerala who are working very hard in the Gulf region. They are the most sought after working force, both skilled as well as semi-skilled and unskilled. So, this is a tribute that is being paid to the Indian human resources which are outside the country.


We have made it a point to convey to our embassies that particularly the nurses, who go there for humanitarian purposes, should be taken special care of and whenever they are in distress, the embassy should be available to them and then they should assist them. The Consulates should be pro-active and they should be outgoing to help the Indian nationals.

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी : अध्यक्ष महोदया, मेरे चुनाव क्षेत्र से कराले नाम के एक आदमी को पाकिस्तान की लाहौर जेल में बंद किया। उसे छुड़ाने की अखबारों में खबरें भी आयीं। उसके बाद मैंने मंत्रालय से बार-बार पत्र-व्यवहार किया और मैंने सदन में जीरो ऑवर में भी यह विषय उठाया, लेकिन उसका आज तक जवाब नहीं मिला है। हमारे यहां का सामान्य आदमी अगर गलती से पाकिस्तान का बॉर्डर पार करके गया और उसकी वहां गिरफ्तारी हुई, इसके बाद अखबारों में आया कि उसे छुड़वाने की व्यवस्था करें। हमने बार-बार मंत्री जी से पत्र-व्यवहार किया। जीरो ऑवर में मामला उठाने के बाद भी उसका हल नहीं होता, तो इसका क्या कारण है कि इस पर कार्रवाई नहीं की गयी?

SHRI S.M. KRISHNA: Madam, this is with reference to a particular individual which he has brought to my notice. I was dealing with the general approach to the Indian nationals who are living outside the country. I will certainly check on this and then revert back to the hon. Member.

(Q. 286)

MADAM SPEAKER: Please be very brief as there is no time left.


SHRIMATI HARSIMRAT KAUR BADAL : Madam, I thank you for allowing me to raise this very sensitive and emotional issue of the Sikh community regarding their turban and the fact that the French Government does not allow Sikh children to study in schools unless they cut off their hair, remove their turbans and even remove their *kadas*. 

Madam, history is witness to the fact that for the Sikhs, the turban is not a part of pant-shirt or an attire or a cap. It is such an inextricable part of our being that history has witnessed and would tell you that not only thousands of men but also women have even sacrificed their children when the tyrannical rulers have come and asked them to remove their turban or cut off their hair. They had said 'I will sacrifice my head, but not my hair or my turban.' This is what it means to us.

12.00 hrs.

Madam, in his reply, the hon. Minister has said that in 2008, the hon. Prime Minister took this up as well, which I appreciate.

MADAM SPEAKER: Please ask the question quickly because there is no time.

SHRIMATI HARSIMRAT KAUR BADAL : I would like to know what progress has been made since 2008 and what has been done to ensure that Sikh children are allowed to study in schools and to practise their religion. 

MADAM SPEAKER: Please give a chance to the hon. Minister to reply.

SHRIMATI HARSIMRAT KAUR BADAL : Religious freedom is a constitutional right.

MADAM SPEAKER: Please give him the time to reply. Please sit down.

SHRIMATI HARSIMRAT KAUR BADAL : Though it is allowed in the Constitution, the Sikh community is not being allowed to practise its religion.

MADAM SPEAKER: Please be very brief, hon. Minister.

SHRI S.M. KRISHNA: Madam Speaker, I entirely agree with the hon. Member and I have said it earlier that the 'Turban' represents the majesty of the Indian sovereignty. We respect it. ... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please listen to him. Please sit down.

SHRI S.M. KRISHNA: We are dealing with France, another sovereign country and they also have their domestic legislation. Just like no other country is allowed to interfere with our domestic legislation, so does France; it does not want any interference. ... (*Interruptions*)

श्री हुक्मदेव नारायण यादव : इसमें डोमेस्टिक लेजिस्लेशन का क्या सवाल है?...(व्यवधान)

SHRI S.M. KRISHNA: Since this issue was taken up by the hon. Prime Minister...

MADAM SPEAKER: Thank you. You can call her and speak to her.

12.01 hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE

MADAM SPEAKER: Now, Papers to be laid.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS AND MINISTER OF STATE IN THE PRIME MINISTER'S OFFICE (SHRI V. NARAYANASAMY): Madam, I beg to lay on the Table a copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (2) of Section 3 of the All India Services Act, 1951:-

- (i) The Indian Police Service (Pay) Amendment Rules, 2011 published in Notification No. G.S.R. 148(E) in Gazette of India dated 14th March, 2012.
- (ii) The Indian Police Service (Appointment by Limited Competitive Examination) Regulations, 2011 published in Notification No. G.S.R. 97(E) in Gazette of India dated 22nd February, 2012.
- (iii) The Indian Police Service (Probation) Amendment Rules, 2011 published in Notification No. G.S.R. 98(E) in Gazette of India dated 22nd February, 2012.

(Placed in Library, See No. LT 6561/15/12)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT (SHRIMATI D. PURANDESWARI): Madam, I beg to lay on the Table:-

- (1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Commission for Minority Educational Institutions, New Delhi, for the year 2010-2011.
- (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Commission for Minority Educational Institutions, New Delhi, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.
- (iii) A copy of the Memorandum of Action Taken (Hindi and English versions) on the recommendations contained in the Annual Report of the

National Commission for Minority Educational Institutions, New Delhi, for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 6562/15/12)

(2) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (3) of Section 38 of the Right of Children to Free and Compulsory Education Act, 2009:-

- (i) S.O. 2830(E) published in Gazette of India dated 19th December, 2011, granting relaxation regarding minimum qualifications notified by National Council for Teacher Education, mentioned therein, to the State of Madhya Pradesh.
- (ii) S.O. 2068(E) published in Gazette of India dated 12th September, 2011, granting relaxation regarding minimum qualifications notified by National Council for Teacher Education, mentioned therein, to the State of Chhattisgarh.
- (iii) S.O. 1353(E) published in Gazette of India dated 10th June, 2011, granting relaxation regarding minimum qualifications notified by National Council for Teacher Education, mentioned therein, to the State of Bihar.

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

(Placed in Library, See No. LT 6563/15/12)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COAL (SHRI PRATIK PATIL): Madam, I beg to lay on the Table:-

- (1) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (4) of Section 18 of the Coal Mines (Conservation and Development) Act, 1974:-
 - (i) The Coal Mines (Conservation and Development) Amendment Rules, 2011 published in Notification No. G.S.R. 291(E) in Gazette of India dated 1st April, 2011.
 - (ii) The Coal Mines (Conservation and Development) Second Amendment Rules, 2011 published in Notification No. G.S.R. 902(E) in Gazette of India dated 27th December, 2011.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at item No. (i) of (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 6564/15/12)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EARTH SCIENCES (SHRI ASHWANI KUMAR): Madam, I beg to lay on the Table:-

- (1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Institute of Applied Manpower Research, Delhi, for the year 2009-2010, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Institute of Applied Manpower Research, Delhi, for the year 2009-2010.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 6565/15/12)

12.02 hrs.

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

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

“In accordance with the provisions of rule 111 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to enclose a copy of the Right of Children to Free and Compulsory Education (Amendment) Bill, 2012 which has been passed by the Rajya Sabha at its sitting held on the 24th April, 2012.”

2. Madam Speaker, I lay on the Table the Right of Children to Free and Compulsory Education (Amendment) Bill, 2012, as passed by Rajya Sabha on the 24th April, 2012.

12.02 ½ hrs.

**STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE
32nd and 33rd Reports**

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): मैं कृषि संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ :-

- (1) कृषि मंत्रालय (कृषि अनुसंधान और शिक्षा विभाग) की अनुदानों की मांगों (2012-13) के बारे में बत्तीसवां प्रतिवेदन।
 - (2) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2012-13) के बारे में तैतीसवां प्रतिवेदन।
-

* Laid on the Table.

12.03 hrs.

STANDING COMMITTEE ON RAILWAYS

13th and 14th Reports

SHRI T.R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Madam, I beg to present the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Railways:-

- (1) Thirteenth Report on Action Taken by the Government on the Recommendations/Observations contained in the 11th Report of the Standing Committee on Railways (Fifteenth Lok Sabha) on Demands for Grants – 2011-12 of the Ministry of Railways.
 - (2) Fourteenth Report on “Demands for Grants – 2012-13 of the Ministry of Railways.
-

12.03 ½ hrs.

STANDING COMMITTEE ON URBAN DEVELOPMENT

18th and 19th Reports

श्री शरद यादव (मधेपुरा): मैं शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति (2011-12) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ :-

- (1) शहरी विकास मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2012-13) के बारे में अठारहवां प्रतिवेदन।
 - (2) आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2012-13) के बारे में उन्नीसवां प्रतिवेदन।
-

12.04 hrs.

STANDING COMMITTEE ON COAL AND STEEL

20th to 24th Reports

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Madam, I beg to present the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Coal and Steel:-

- (1) Twentieth Report on Action Taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the Eleventh Report of the Committee on “Prevention of illegal coal mining and theft” of the Ministry of coal.
- (2) Twenty-first Report on Action Taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the Sixteenth Report of the Committee on Demands for Grants (2011-12) of the Ministry of Coal.
- (3) Twenty-second Report on Action Taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the Seventeenth Report of the Committee on Demands for Grants (2011-12) of the Ministry of Mines.
- (4) Twenty-third Report on Action Taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the eighteenth Report of the Committee on Demands for Grants (2011-12) of the Ministry of Steel.
- (5) Twenty-fourth Report on Demands for Grants (2012-13) of the Ministry of Coal.



12.05 hrs.

**STANDING COMMITTEE ON INDUSTRY
233rd Report**

SHRIMATI PUTUL KUMARI (BANKA): With your permission, I beg to lay on the Table the Two Hundred Thirty-third Report (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Industry on Demands for Grants(2012-2013) pertaining to the Department of Public Enterprises(Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises).

12.05 ¼ hrs.

**STANDING COMMITTEE ON HEALTH AND FAMILY WELFARE
54th to 57th Reports**

DR. JYOTI MIRDHA (NAGPUR): I beg to lay on the Table the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Health and Family Welfare:-

- (1) Fifty-fourth Report on Demands for Grants (2012-13) of the Department of Health and Family Welfare.
 - (2) Fifty-fifth Report on Demands for Grants (2012-13) of the Department of AYUSH.
 - (3) Fifty-sixth Report on Demands for Grants (2012-13) of the Department of Health Research
 - (4) Fifty-seventh Report on Demands for Grants (2012-13) of the Department of AIDS Control.
-

12.05 ½ hrs.

**MOTION RE: JOINT COMMITTEE TO EXAMINE MATTERS
RELATING TO ALLOCATION AND PRICING OF TELECOM
LICENCES AND SPECTRUM**

MADAM SPEAKER: Now, we will take up item No. 13 – Shri P.C. Chacko.

SHRI P.C. CHACKO (THRISSUR): Madam, I beg to move:

“That this House do recommend to Rajya Sabha that Rajya Sabha do appoint three Members of Rajya Sabha to the Joint Committee to examine matters relating to allocation and pricing of telecom licences and spectrum in the vacancies caused by the retirement of S/Shri Praveen Rashtrapal, S.S.Ahluwalia and Ravi Shankar Prasad from Rajya Sabha and communicate to this House the names of the Members so appointed by Rajya Sabha to the Joint Committee”.

MADAM SPEAKER: The question is:

“That this House do recommend to Rajya Sabha that Rajya Sabha do appoint three Members of Rajya Sabha to the Joint Committee to examine matters relating to allocation and pricing of telecom licences and spectrum in the vacancies caused by the retirement of S/Shri Praveen Rashtrapal, S.S.Ahluwalia and Ravi Shankar Prasad from Rajya Sabha and communicate to this House the names of the Members so appointed by Rajya Sabha to the Joint Committee”.

The motion was adopted.

12.06 hrs.

STATEMENTS BY MINISTERS

12.□ Visit of President of Pakistan to India on April 8, 2012

THE MINISTER OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRI S.M. KRISHNA): Madam, I rise to inform the House on the visit of H.E. Mr. Asif Ali Zardari, President of the Islamic Republic of Pakistan on 8th April, 2012.

His Excellency Mr. Asif Ali Zardari, President of the Islamic Republic of Pakistan came to India on a private visit on April 8, 2012. The primary purpose of his visit was to pray at the shrine of Khwaja Moinuddin Chisti at Ajmer. However, President Zardari was kind enough to accept Prime Minister's invitation to lunch in New Delhi on his way to visit Ajmer.

President Zardari and Prime Minister met before lunch for about forty minutes and had friendly and constructive discussions covering India-Pakistan relations, and regional and global issues of common interest. In their discussions, the two leaders noted that there had been steady progress in the bilateral dialogue process which was resumed last year. The dialogue process will continue as planned in the months to come.

Prime Minister expressed appreciation of the fact that Pakistan has moved forward on trade-related issues. Both leaders felt that we should tap into the considerable potential of bilateral economic and trade ties for progress and prosperity of our two peoples. The issue has been discussed by the Commerce Ministers of the two countries, and there is a way forward which has already been identified.

12.08 hrs

(Shri P.C. Chacko *in the Chair*)

Prime Minister and President Zardari discussed the subject of terrorism. Prime Minister told President Zardari that there is need for taking firm action to curb terrorism to enable us to make forward movement in the bilateral relationship. He conveyed that it was imperative to bring the perpetrators of the

Mumbai attack to justice, and prevent activities aimed against India from Pakistani soil. In this context, he also mentioned the activities of Hafiz Saeed carried out in public. It would be evident that our concerns on terrorism had to be addressed if the people of India are to support and sustain progress in bilateral relations. President Zardari referred to judicial processes against Saeed and said the matter need to be discussed further between the two Governments. It was noted that the Home Secretaries are due to meet shortly and they would be discussing this issue further.

President Zardari mentioned the need for all issues in the bilateral relationship including Sir Creek, Siachen, and the issue of Kashmir to be addressed. Both leaders felt that we need to move forward step by step and find pragmatic and mutually acceptable solutions to all those issues.

The two leaders also discussed developments in the region. They agreed to use the potential of regional cooperation for the economic development of people of both countries. It was clear from the conversation that both countries consider the dialogue process and the improvement of bilateral relations as being in the mutual interest of the people of India and Pakistan.

The two leaders also felt that priority needed to be given to issues of people-to-people contacts. In this context, they decided that a liberalised visa agreement which has been worked out should be signed during the next meeting of the Home/Interior Secretaries.

President Zardari invited Prime Minister to visit Pakistan. PM accepted the invitation with pleasure and said that he would be happy to visit at an appropriate time. The diplomatic channels will be used to work out mutually acceptable dates and substantive preparations for that visit.

(Placed in Library, See No. LT 6566/15/12)

SHRI JASWANT SINGH (DARJEELING): Sir, I have the highest regard for the hon. the Minister of External Affairs. The statement pertains to the visit by a Head of State and the discussions of the Head of States and that of Governments. Parliamentary propriety and courtesy requires that the statement ought really to have been made by hon. the Prime Minister so that we have the benefit of having the Prime Minister share with the House and thus the country as to exactly what transpired. This is not a comment on the Minister of External Affairs statement which he has read out with great ability. I am raising a point about the Prime Minister's continued and persistent actions from Parliament whenever it concerns his duty and function to keep the Parliament apprised for what he is doing as Prime Minister particularly in this instance, his discussion with the Head of State of a visiting country.

12.10 hrs.

**STATEMENT CORRECTING REPLY TO STARRED QUESTION NO.
217 DATED 28.03.2012 REGARDING AIRCRAFT UNDER EU EMISSION
TRADING***

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI AJIT SINGH): Sir, I beg to lay on the Table of the House a statement (Hindi version only) correcting the reply given on 28.03.2012 to Starred Question No. 217 regarding Aircraft under EU Emission Trading.

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 6567/15/12.

(क) जी, हां ।

(ख) जनवरी, 2012 से ईयू के किसी भी हवाई अड्डे पर आगमन या प्रस्थान करने वाली सभी घरेलू और अंतरराष्ट्रीय उड़ानों से होने वाला उत्सर्जन ईयू-ईटीएस के दायरे में आएगा । हालांकि इससे हवाई किराए पर पड़ने वाला संभावित प्रभाव उल्लेखनीय होने की आशा है किन्तु इसका अनुमान नहीं लगाया जा रहा है चूंकि सरकार के इस योजना का विरोध करने के रूख का देखते हुए कोई भी भारतीय विमान वाहक इस वर्ष उत्सर्जनों के संबंध में अपेक्षित परीक्षण नहीं कर रहा है । अतः होने वाले प्रभाव का प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) जी हां । भारत सहित कई देशों ने विभिन्न मंचों पर उपरोक्त योजना पर अपनी आपत्ति जताई है । इस देशों में चीन, अमेरिका, ब्राजील, सिंगापुर, दक्षिण अफ्रीका, थाईलैंड, जापान, रूस, सऊदी अरब, नाइजीरिया आदि सम्मिलित है ।

(घ) और (ड.) 1 जनवरी 2012 से ईयू के किसी हवाई अड्डे के लिए भारतीय अंतरराष्ट्रीय उड़ान का एकपक्षीय तरीके से शामिल किए जाने की वजह से नागर विमानन मंत्रालय ने नई दिल्ली में 29-30 सितंबर 2011 को आईसीएओ काउंसिल के गैर-ईयू सदस्यों तथा अन्य गैर-ईयू सदस्य देशों की एक अंतरराष्ट्रीय बैठक की मेजवानी की थी जिसमें ईयू-ईटीएस का विरोध करने वाला एक संयुक्त घोषणापत्र अंगीकृत किया गया । तत्पश्चात् भारत ने अपने नेतृत्व में एक कार्यपत्र संयुक्त रूप से प्रस्तुत किया, जिसे इकाओ काउंसिल द्वारा अंगीकृत कर लिया गया ।

अंतरराष्ट्रीय विरोध और आईसीएओ के संकल्प के बावजूद, वार्ता के लंबित रहते इस स्कीम को वापस लेने या निलम्बित करने के प्रति ईयू की निरंतर अनिच्छा के कारण 21-22 फरवरी 2012 को मास्को में एक अन्य फालो-अप बैठक आयोजित हुई, जिसमें 32 देशों ने भाग लिया । उपस्थित देशों ने ईयू-ईटीएस पर मास्को घोषणापत्र अंगीकृत किया, जिसमें इस बार सभी सरकारों के पास प्रति कार्रवाइयों के रूप में विभिन्न जवाबी उपाय उपलब्ध हैं । मास्को घोषणापत्र पर ईयू की प्रतिक्रिया के आधार पर भारत सहित इस घोषणा पत्र के सभी हस्ताक्षरकर्ताओं द्वारा और उन अन्य देशों द्वारा भी जो मास्को घोषणापत्र से जुड़ने के इच्छुक हैं, समुचित उपाय किए जाएंगे।

SHRI ASADUDDIN OWAISI (HYDERABAD): Sir, I would like to ask the hon. Minister that in relation to EU ETS, China in February has barred its airlines from participating in the scheme and suspended the purchase of nearly 14 billion worth of planes from European airlines. In our Indian market, Airbus has 73 per cent share. It has orders of 250 planes. Your own Minister in the Cabinet, Environment Minister has called this EU decision a deal breaker and unacceptable. My pointed question to the hon. Minister, through you, is that EU has started a trade war. Will the Civil Aviation Minister stop European airlines flying over India and let them go over Indian Ocean and the Bay of Bengal? What is the Civil Aviation Ministry's position in the ongoing talks in ICAO?

SHRI AJIT SINGH: This thing is being discussed at the ICAO and India has taken the lead to discussing this with many leading aviation countries on how to deal with this European Trade Emission law. We have instructed our airlines not to give any data to the European Union about their requirements for tags, emission and all that.

12.13 hrs.

STATEMENTS BY MINISTERS - Contd.

(ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 10th Report of Standing Committee on External Affairs on Demands for Grants (2011-12), pertaining to the Ministry of External Affairs. *

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRIMATI PRENEET KAUR): I beg to lay on the Table of the House the statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 10th Report (15th Lok Sabha) of the Standing Committee on External Affairs in pursuance of Rule 73A of the hon. Speaker, Lok Sabha.

The Standing Committee on External Affairs examined the Demands for Grants of the Ministry of External Affairs for the year 2011-2012 and laid its 10th Report in the Lok Sabha on 29th August, 2011. The Report included 24 recommendations on which Action Taken Report was submitted to the Committee on 9th December, 2011.

Now, I am laying on the Table of the House the progress made in implementation of the recommendations of the Committee, as required under hon. Speaker's above direction. The recommendations of the Committee have been studied in true letter and spirit and every endeavour will be made to look into these recommendations.

I would not like to take the valuable time of the House to read out all the contents but would request that this may be considered as read.

* Laid on the Table and also Placed in Library, See No. LT 6568/15/12.



श्रीमती सुषमा स्वराज (विदिशा): धन्यवाद सभापति जी। मैं स्पीकर साहिबा की विशेष अनुमति से एक तात्कालिक महत्व का विषय इस सदन में रखना चाहती हूँ।

मैं मध्य प्रदेश के विदिशा संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व इस सदन में कर रही हूँ। मध्य प्रदेश का गेहूँ और विशेष तौर पर मेरे संसदीय क्षेत्र विदिशा का शरबती गेहूँ विश्व भर में विख्यात है। मैं गर्व से यह बात कहती हूँ कि मध्य प्रदेश केन्द्रीय पूल में बहुत भारी मात्रा में गेहूँ देता है। पिछले वर्ष 50 लाख मीट्रिक टन गेहूँ का उपार्जन मध्य प्रदेश से हुआ था। मध्य प्रदेश सरकार के द्वारा कृषि क्षेत्र में चलाई जा रही विभिन्न विकास योजनाओं के कारण इस वर्ष यह उपार्जन बढ़कर 80 लाख मीट्रिक टन होगा, लेकिन मुझे दुख से कहना पड़ता है कि हमारे किसान बारदाने को तरस रहे हैं। बारदाना यानि बोरियां। उनकी फसल कटी हुई खेत में पड़ी है, लेकिन फसल भरने के लिए बोरियां उपलब्ध नहीं हैं। मुझे दुख से यह कहना पड़ता है कि यह गंभीर संकट जो आया है, अचानक नहीं आया है। मध्य प्रदेश सरकार ने अपनी जरूरत का पूर्व आकलन करते हुए, 2,69,000 गठानें केन्द्र सरकार से मांगी थीं, अपनी मांग पहले लिखकर दे दी थी और 468 करोड़ रुपये की अग्रिम राशि भी जमा करा दी थी। उसके बावजूद अप्रैल का अंतिम सप्ताह चल रहा है, लेकिन हमारे यहां अभी लगभग एक लाख गठानें आनी बाकी हैं। आज सुबह मैंने विदिशा से जानकारी ली है, 16,000 गठानें अकेले विदिशा को चाहिए थीं, लेकिन वहां अभी तक केवल 5,700 गठानें ही पहुंची हैं यानि 10,000 से ज्यादा गठानें अकेले विदिशा क्षेत्र को आनी बाकी हैं। मैं यह कहना चाहती हूँ कि फसल कटी हुई पड़ी है, अगर बरसात आ गयी, तो पकी-पकाई फसल बर्बाद हो जाएगी और किसान सिर पर हाथ रखकर रोएगा।

इसलिए मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूँ कि खाद्य प्रबंधन की यह जो दुर्दशा देश में है, जब हम खाद मांगते हैं फसल बोने के समय, तो किसान को खाद नहीं मिलती, जब फसल पककर आ जाती है, तो भरने के लिए बोरियां नहीं मिलतीं और जब बोरियां मिल जाती हैं, तो रखने के लिए गोदाम नहीं मिलते। हमने यह भी कहा केन्द्र सरकार को, मध्य प्रदेश सरकार ने लिखकर कहा कि अगर आपके पास नया बारदाना उपलब्ध नहीं है, तो पुरानी इस्तेमाल की गयी बोरियों को दुबारा इस्तेमाल करने की हमें इजाजत दे दो, वह इजाजत भी हमें नहीं मिली। हमने यह कहा कि अगर जूट की बोरियां उपलब्ध नहीं हैं, तो हमें प्लास्टिक की बोरियां फिलहाल इस्तेमाल करने की इजाजत दे दो, वह इजाजत भी हमें अभी तक नहीं मिली। आज हारकर मध्य प्रदेश के मुख्यमंत्री स्वयं यहां संबंधित मंत्री से मिलने आ रहे हैं, लेकिन जो बात मैं आपसे कह रही थी कि खाद्य प्रबंधन का यह कुचक्र है कि बोने के समय खाद नहीं, फसल पक जाने के बाद बोरियां नहीं और बोरियां हो जाएं, तो उनको रखने के लिए स्टोरेज नहीं, गोदाम नहीं है।


कितनी बार हरसिमरत बादल जी यहां पंजाब में स्टोरेज की कमी का मामला उठा चुकी हैं। राजनाथ सिंह जी ने सड़ा हुआ अनाज यहां लाकर सदन के पटल पर रखा है, स्पीकर साहिबा को चेंबर में दिखाया है। 58,000 करोड़ रुपये का अनाज इस देश में हर वर्ष सड़ जाता है और इस साल का आकलन है कि 80,000 करोड़ रुपये का अनाज सड़ जाएगा।

इसलिए मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूं कि मध्य प्रदेश का किसान खून-पसीना बहाकर 80 लाख मीट्रिक टन अनाज इस साल आपको देने वाला है, लेकिन उसको अगर बोरियां न उपलब्ध कराई जाएं, तो इससे बड़ा अन्याय नहीं हो सकता है। मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहती हूं कि मध्य प्रदेश के मुख्यमंत्री आज यहां आ रहे हैं, आप उनको यह बारदाना उपलब्ध करवाकर भेजिए और विशेष तौर पर विदिशा के वे किसान जो त्राहि-त्राहि कर रहे हैं, कोहराम मचा हुआ है, जल्दी से जल्दी उनको बोरियां उपलब्ध कराइए ताकि किसानों को इस समस्या से निजात मिल सके।

MR. CHAIRMAN : Shrimati Sumitra Mahajan, Shri Kailash Joshi, Shri Arjun Ram Meghwal and Shri Virendra Kumar are allowed to associate with the matter raised by Shrimati Sushma Swaraj.

श्री हुक्मदेव नारायण यादव (मधुबनी): बिहार में भी बोरी उपलब्ध नहीं है।...(व्यवधान)

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद पूर्व): महोदय, मंत्री को रिप्लाय देनी चाहिए।...(व्यवधान) प्रतिपक्ष के नेता ने एक बात सदन के सामने कही है, मिनिस्टर इसका उत्तर दें।...(व्यवधान)

श्री शरद यादव (मधेपुरा): महोदय, पूरे देश में स्टोरेज का संकट पैदा हो गया है। सुषमा जी ने जो भी बातें कही हैं, उन पर सरकार कोई ध्यान नहीं दे रही है। अगर इन बातों पर ध्यान न दिया गया, तो देश में तबाही मच जाएगी। देश में अनाज का जो संकट पैदा होगा, उसका अंदाजा सरकार को नहीं है। यह बात सही है कि ऐसा केवल मध्य प्रदेश में ही नहीं है, बल्कि पूरे देश में हो रहा है। जहां गेहूं पैदा होता है, वहां की बुरी हालत के बारे में मैं आपको बता नहीं सकता हूं। आज किसान  फसल पैदा करके रो रहा है।

MR. CHAIRMAN: This is a very important issue which is being raised in the House. The Government will take note of that. We will now move on to the next item.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Mr. Chairman, Sir, I stand here today with a very heavy heart, when I refer to Mr. Jhina Hikaka, the young tribal MLA from Laxmipur of Orissa, who has been abducted since the 24th of last month. Today is the 32nd day when he is being led by the Maoists to a so-called

praja court. The Srikakulam-Koraput Divisional Committee of Andhra-Orissa Zonal Committee is holding Mr. Hikaka in custody. The young MLA is a popular leader amongst the tribal population and of that area. He has been doing a lot of developmental works for the upliftment of the tribals. He is not only a law graduate, but also a computer-savvy young man, who could have got work or employment in any of the companies or even in the Government service, and could have earned handsome salary, but he preferred to serve his people in that area and his countrymen.

After three years being an MLA and working or serving in that area, on an unfortunate night of 24th March, he was abducted by the Maoists. All sorts of negotiations are taking place through the interlocutors from the Maoists side and also from the Government side, to get him released. Negotiations and persuasions are still continuing. But today is the very penultimate day, that is 25th April, when his future is going to be decided by a *praja* court. A person who has been elected handsomely with a margin of more than 28,000 votes is now being tried in the so-called *praja* court.

I stand here today to appeal to the Maoists who are holding him in custody. I also appeal to all the leaders of this House to make an appeal so that good sense prevails. When I look up to you, I also look up to the message that is inscribed, that is flashing in a vermilion colour, *Dharma Chakra Pravarthanaya*. The wheel of righteousness should prevail and it should go on. The democratic process on which we all adhere to, should also prevail. By appealing to the Maoists, we are not demonstrating any weakness. We are only appealing to them to be human and that the inhuman activity that they have been indulging in should be abrogated.

Today, when our friends from the BJD stood in front of the statue of Mahatma Gandhi, I was reminded of this – what Mahatma Gandhi would have done, had he been confronted with this type of activity, what would have been his action, how he would have reacted to this type of activity, when elected young tribal leaders who are serving the people who are action working day in and day

out for the upliftment of the people, are being abducted and killed by inhuman activity?

I am also reminded of an incident that happened last year – Vineel Krishna, a young IAS officer was abducted by the Maoists, but after a lot of persuasion, he was released.

MR. CHAIRMAN: You have made your point. Please conclude now.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : Three-four days back another young IAS officer, Shri Alex Paul Menon also has been abducted. These things are happening day-in-day-out. Is there any other method to tackle this issue? That is a question I think we should deliberate.

One issue is to negotiate with them and to bring them back to our civilization. Another issue is to go hamstrung against them and do not negotiate at all. But I would say that when we look up to that message that always shines before us when we either stand or sit here, when we look at the statue of Mahatma Gandhi I think the best way is to negotiate, to convince them and at least to ask them to behave humanly. Therefore, I would appeal to all sections of the Members who are present here in this House and also to those people who are outside. The wife of abducted Mr. Jhina Hikaka comes out with a swollen face. She has two young children to look after. She has one elder tribal, father and an old mother, who is sick for the last two weeks, to look after. It should behove on them. Therefore, repeatedly the Chief Minister of Odisha, Shri Naveen Patnaik has been appealing to them. Whatever they have asked for is being met. I would request, through you, Sir, that a message should go from this House to release Shri Jhina Hikaka as quickly as possible because you have to act humanly and that is the human attitude that should be shown. With these words, I conclude. Thank you.... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Those Members who wish to associate with him can send their names through the slips.

... (*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): Yesterday also we have raised this issue....
(*Interruptions*) We have been raising these issues but the Government is not
coming out with a statement.... (*Interruptions*) Let the Government say what it
wants to do.... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Take your seat please. You have not been called.

... (*Interruptions*)

श्री अनंत गंगाराम गीते (रायगढ़): सभापति जी, यह मामला बहुत गंभीर है।... (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप अपना नाम एसोशिएट करने के लिए लिखकर दे दीजिए।

... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Those who want to associate with the matter being raised by
the hon. Member may send their names in writing.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Nishikant Dubey is also associating with this matter.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: If you wish to associate, you may send your name in writing.
Please take your seat.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Sampath, you are not allowed to speak. Please take your
seat. This is not the way.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: This is such an important issue. A number of important issues
are to be raised in the House. So, please cooperate. Those who want to associate
with this important issue may send their names in writing.


... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: The following Members may be allowed to associate with the
matter raised by Shri Mahtab:

- Shri Arjun Charan Sethi
- Shri Subrata Bakshi

- Shri Jose K. Mani
- Shri Prem Das Rai
- Shri S.S. Ramasubbu
- Shri Nama Nageswara Rao
- Shri Prabodh Panda
- Dr. Tarun Mandal
- Shri Prasanta Kumar Majumdar
- Shri P.L. Punia
- Shri Mahendrasinh P. Chauhan
- Shrimati Jayshreeben Patel
- Dr. Ram Chandra Dome
- Shri Khagen Das
- Shri Kamal Kishor 'Commando'
- Shri Harsh Vardhan
- Dr. M. Thambidurai
- Shri Narahari Mahato
- Shrimati Susmita Bauri
- Shri S. Semmalai
- Shri A. Sampath
- Shri P. Lingam
- Shri P.R. Natarajan
- Shri P.K. Biju
- Shri Bansa Gopal Chowdhury
- Shri Pulin Bihari Baske

श्री रेवती रमण सिंह (इलाहाबाद): सभापति जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे मौका दिया। मैं लोक महत्व का सवाल सदन में उठाना चाहता हूँ। कोल जाति को जनजाति का दर्जा उत्तर प्रदेश में नहीं मिलता। जैसे द्रविड़ दक्षिण भारत में होते हैं, उसी तरह से उत्तर भारत के राज्यों में कोल लोग निवास करते हैं। उनकी काफी बड़ी संख्या है। द्रविड़ों को दक्षिण भारत में आरक्षण मिला हुआ है। उत्तर भारत में कई

राज्यों में जैसे झारखंड, बिहार, मेघालय, मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र आदि राज्यों में इनको कोल जनजाति का दर्जा दिया गया है लेकिन यह दुर्भाग्य की बात है कि एकमात्र उत्तर प्रदेश राज्य है जहां इनको जनजाति का दर्जा आज तक नहीं दिया गया। इलाहाबाद, उत्तर प्रदेश में लगभग दो लाख आबादी है। चित्रकूट में एक लाख, बांदा में सवा दो लाख, मिर्जापुर में तीन लाख, सोनभद्र में दो लाख, ललितपुर में एक लाख आबादी है। इसी तरह अन्य कई जिलों में भी कोल जाति निवास करती है। पिछली सरकार में माननीय मुलायम सिंह जी ने विधान सभा और कैबिनेट से भारत सरकार को प्रस्ताव भेजा था कि इन्हें जनजाति का दर्जा दिया जाए। यह दुर्भाग्य की बात है कि इतने साल बीत जाने पर भी इन्हें आज तक जनजाति का दर्जा नहीं मिला है। इसका नतीजा है कि  धीरे-धीरे उस एरिया में जहां नक्सल पंथ नहीं था अब फैलता जा रहा है। ये गरीबी की रेखा से नीचे रहते हैं। इनकी हालत अनुसूचित जाति से भी खराब है। मैं आपके माध्यम से सरकार और सदन का ध्यान इस तरफ आकृष्ट करना चाहता हूं कि सरकार इस मामले को गंभीरता से ले। यहां माननीय कपिल सिब्बल जी बैठे हैं, मैं चाहता हूं कि वे इसका संज्ञान लेकर इस पर कार्यवाही कराने की कृपा करें।

MR. CHAIRMAN : All right, thank you.

Shri Bishnu Pada Ray – not present.

श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर): माननीय सभापति महोदय, पूरे देश में आंगनवाड़ी कार्यक्रम चलाया गया ताकि समाज के अंतिम आदमी गरीब बच्चे को कुपोषण से बचाया जा सके और शिक्षा दी जा सके। इस बात का संपूर्ण सदन साक्षी है कि पिछली बार बजट में माननीय वित्त मंत्री जी ने कहा था कि आंगनवाड़ी कार्यकर्त्रियों का मानदेय 3000 रुपए कर दिया जाए। पिछली बार कहा गया कि मानदेय 3000 रुपए कर दिया जाएगा इससे आंगनवाड़ी कार्यकर्त्रियों में बड़ा उत्साह हुआ कि अब 3000 रुपए मानदेय मिलेगा। मैं व्याप्त भ्रष्टाचार की बात नहीं करना चाहता हूं लेकिन इतना कहना चाहता हूं कि एक साल पहले 3000 रुपए मानदेय किया गया जो पूरे देश में आज तक नहीं मिला है। जब यहां से बजट पास किया गया तो प्रदेश सरकारों को पैसा क्यों नहीं दिया जा रहा है? क्यों सुनिश्चित नहीं किया जा रहा है? एक साल पहले आंगनवाड़ी कार्यकर्त्रियों का मानदेय 3000 रुपए किया गया था, आज तक क्यों नहीं मिला है? जबकि समाज के अंतिम बच्चे को कुपोषण से बचाने और शिक्षा देने में लगी आंगनवाड़ी कार्यकर्त्रियों और सहायक कार्यकर्त्रियों का मानदेय बढ़ाया गया था। मैं मांग करता हूं कि भारत सरकार अविलंब पैसा देकर सुनिश्चित करे कि मानदेय मिल रहा है या नहीं?

SHRI K. P. DHANAPALAN (CHALAKUDY): Thank you Mr. Chairman. I wish to raise an important matter before this august House which is pertaining to the malpractices existing in the railway ticket reservation system.

During the vacation season, there is always shortage for long distance railway tickets each and every year. It is despite the alternative arrangements to meet the vacation over boarding. Misusing this situation, there some rackets which are working. They are focusing on the ticket reservation counters and purchase long distance tickets. Hence, they exploit the passengers.

This malpractice creates a situation that the long distance tickets, even on Tatkal Scheme are not available to the passengers at any time. So, passengers who reserve long distance tickets even before two months are getting waiting listed tickets. The passengers from distant States like Kerala suffer a lot due to this situation. These rackets charge Rs. 750 to 1000 for sleeper tickets and about Rs. 1500 for 3rd AC tickets.

Recently, some members of the racket, who are alleged to have been involved in this unfair act, were charged for it. Hence, I would request that the Government may take immediate steps to make railway ticket reservation system loophole-free and thereby put an end to the actions of the ticket rackets. It is also requested that more special trains may be chartered and more coaches may be attached to cope up with the over crowding of passengers during vacation season.

MR. CHAIRMAN : Shri Jose K. Mani is allowed to associate himself with the matter raised by Shri Dhanapalan.

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर): माननीय सभापति महोदय, मैं एक बहुत ही महत्वपूर्ण मसला सदन के समक्ष उठाना चाहती हूँ। पहले हमारे यहां खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम था, उसके बाद हमने 2006 में खाद्य सुरक्षा एवं मानक अधिनियम, 2006 बनाया, लेकिन उसके बनते समय भी हम लोगों ने उसका विरोध किया था। उसमें यह बात तो ठीक है कि गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए तथा अपमिश्रण रोकने के लिए यह बनाया गया था। लेकिन इसके कारण छोटे-छोटे व्यापारी और खोमचे वालों को बहुत तकलीफ होगी। भारतीय संस्कृति में या हिंदुस्तान की पद्धति में जिस प्रकार से गांव-गांव खेड़ची विक्रेता रहते हैं, उन्हें तकलीफ होगी, यह बात हमने उस समय भी उठाई थी। अब यह अधिनियम 2011 में लागू किया गया और इसके लागू होने के साथ-साथ ही राज्य स्तरीय समिति बनाई जानी चाहिए थी, जो नहीं बनी है। डिस्ट्रिक्ट में हर जिले में नियम के अनुसार लेबोरेटरी होनी चाहिए, वह नहीं है। अब इसमें जो अनेकानेक नियम बनाये

गये हैं, उसके अनुसार छोटे व्यापारी को लाइसेंस लेना अनिवार्य है, नहीं तो पांच लाख का दंड, छः माह का कारावास और एकाध छोटी त्रुटि पाये जाने पर एक वर्ष से दस वर्ष तक का कारावास या एक लाख का अर्थदंड लगाया जायेगा। इसमें यह कठिनाई आ रही है कि जो नियम बनाये गये हैं, वास्तव में अधिनियम का 31 नम्बर सैक्शन देखिये इसमें लिखा है कि जो खोमचे वाले हैं, यह उनके लिए लागू नहीं होगा। लेकिन उन्हें रजिस्ट्रेशन कराना होगा। अब रजिस्ट्रेशन करते समय सौ शर्तें लगाई जाती हैं। चाहे होटल वाला हो, डिब्बे वाला हो, चाहे कैन्टीन वाला हो, उनसे सौ शर्तें लिखवाई जाती हैं। उन सौ शर्तों में कुछ ऐसी शर्तें हैं, जैसे हमारे इन्दौर में गली-गली में पोहे की कड़ाहियां सजती हैं या सब्जी वाली सब्जियां बेचती हैं। अब उन्हें इस अधिनियम के अंतर्गत पूछेंगे कि आपने इसे आर.ओ. के पानी से धोया है या नहीं। हमारी हिंदुस्तान की सरकार आज की तारीख में लोगों को पीने के लिए स्वच्छ पानी नहीं दे पा रही है। कोका कोला जैसी बड़ी कंपनी के ऊपर जब बात आती है और उसके पेय में पेस्टिसाइड मिलता है और कंपनी आरोपित होती है, तो वह कहते हैं कि हिंदुस्तान के पानी में पेस्टिसाइड है, हमारा कोई दोष नहीं है। फिर छोटे सब्जी वाले कहां तक इसका पालन कर पायेंगे।

महोदय, इस मुद्दे को लेकर पूरा मध्य प्रदेश तीन दिन तक बंद रहा। इसे लेकर छत्तीसगढ़ में व्यापारी नाखुश हैं। इसे लेकर राजस्थान बंद रहा। इसलिए हमारा कहना है कि इस अधिनियम को लागू करने के पहले जो नियम बनाये गये हैं, उन्हें एक बार फिर से देखना पड़ेगा, ताकि हमारी हिंदुस्तान की जो संस्कृति है, हमारे यहां एक मजदूर जाकर सौ ग्राम तेल लेकर आता है। यहां पर फुटकर व्यापार ज्यादा होता है, हमारे यहां मॉल संस्कृति नहीं है। रिलायंस फ्रैश आदि की सब्जियों की दुकानें ज्यादा नहीं हैं। इसलिए इन सब बातों को देखते हुए इस कानून, इस अधिनियम को पांच साल बाद लागू तो किया गया, लेकिन जो नियम बनाये गये हैं, उन पर फिर से पुनर्विचार होना चाहिए, चूंकि आम व्यापारी और छोटे व्यापारी इससे बहुत त्रस्त हैं। यही बात मैं सदन के सामने रखना चाहूंगी।

सभापति महोदय : श्री पन्ना लाल पुनिया को उपरोक्त विषय से सम्बद्ध किया जाता है।

श्री दत्ता मेघे (वर्धा): सभापति महोदय, मैं सरकार का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि महात्मा गांधी ग्रामीण गारंटी योजना को लगभग पांच साल पूरे हो चुके हैं। इन पांच वर्षों की कालावधि को देखा जाए तो मनरेगा का बहुत अच्छा चित्र हमारे सामने नहीं आता। जिस उद्देश्य के लिए लिए मनरेगा योजना बनाई गई थी, वह यह था कि ग्रामीण भारत में निवास कर रहे नागरिकों को कम से कम प्रतिवर्ष सौ दिन का रोजगार मुहैया हो, इसी उद्देश्य को सामने रखकर 2006 में यह योजना कार्यान्वित की गई थी और इसके लिए चालीस हजार करोड़ रुपये का प्रावधान भी किया गया था। किन्तु भ्रष्टाचार ने इस योजना पर पानी फेर

दिया। यह मुझे इसलिए कहना पड़ रहा है कि मनरेगा के तहत जो काम हुए उनकी गुणवत्ता नहीं के बराबर है।

सरकारी आंकड़ों के अनुसार अब तक लगभग 12 करोड़ जॉब कार्ड्स का वितरण हुआ है और दस करोड़ बैंक खाते खोले गये हैं। किंतु जो सपना हमने देखा था कि मनरेगा के कारण गांवों की तस्वीर बदल जाएगी, वैसा कुछ भी दिखाई नहीं देता है। बल्कि हम सौ दिन का रोजगार देने में भी असफल रहे हैं। औसत रोजगार 50 दिन से भी कम है। लेकिन कुछ राज्यों में मनरेगा का रिकार्ड अच्छा है।

इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह काम बराबर होते रहना चाहिए ताकि लोगों को इससे फायदा पहुंचे।

SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI): Sir, I rise to urge upon the Government to establish a separate Ministry for Animal Husbandry, Dairy and Fisheries in the larger interest of the nation. Departments under the Ministry of Agriculture, Animal Husbandry, Dairy and Fisheries do not get as much attention as required. The total output of animal husbandry accounts for more than 30 per cent of the country's agricultural sector. Livestock and fishery sectors together account for more than 6 per cent of total GDP. India has the highest population of livestock in the world and is also the largest producer of milk. The Government has a National Dairy Plan to achieve a target of 180 million tones of milk production annually by 2021-22. This Plan also proposes to bring 65 per cent of the surplus milk produced under organized sector for procurement as against present 30 per cent. India with a coastal line of 8129 kilometers, 20 lakh square kilometers of Exclusive Economic Zone and 12 lakh million hectares of brackish water bodies has vast potential for developing fisheries. Out of the estimated marine fishery potential of 3.9 million tonnes, only 2.6 million tonnes are tapped. If more fishery potential is tapped, then more than 2 crore fishermen and their families will be benefited. These Departments mainly cater to the needs of rural people who are mostly unorganized. If these Departments are clubbed as one Ministry under a separate Minister, then the sufferings of the people involved in these avocations can be mitigated and addressed to a great extent. The

Government of Tamil Nadu under the able leadership of our hon. Chief Minister, Dr. J. Jayalalitha has three separate Ministers, one for the Department of Animal Husbandry, one for the Department of Dairy and another for the Department of Fisheries and they are working efficiently.

I would also like to point out that the Budget allocation of Rs. 2009.37 crore including Plan Outlay for Animal Husbandry, Dairy and Fisheries for 2012-13 is insufficient. More funds have to be allocated for developing these sectors rapidly. I once again would like to call upon the Government to establish a separate Ministry for Animal Husbandry, Dairy and Fisheries and help the vast population dependent on these sectors for their survival.

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMATHITTA): Mr. Chairman, Sir, I would like to request the Government to urgently restore the supply of kerosene to the State of Kerala that was cut short by the Central Government. The Central Government has reduced the quota of kerosene from 15660 kilolitres to 10,660 kilolitres. This steep reduction in supply is adversely affecting poor households and fishing community in Kerala as they are largely dependent on kerosene.

I would like to take this opportunity to inform the Government that the number of ration card holders in Kerala has increased by six lakhs in the last year. On the corollary of that, the demand for kerosene also has increased drastically. Due to the shortage of kerosene in open market, people are forced to depend on black market for the same. This imposes a huge financial burden on the poor masses in the State. There are 17348 fishing boats in Kerala depending on kerosene as fuel. Shortage of kerosene has adverse impact on fishing community also. As per the current estimate, Kerala needs to have 20,000 kiloliters of kerosene to meet the requirements of people. Therefore, I would like to request the Government to urgently take necessary measures to ensure sufficient supply of kerosene to the State of Kerala.



SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Mr. Chairman, Sir, I am raising an issue pertaining to lakhs of people who came as refugees to our country from erstwhile East Pakistan and Bangladesh because of their persecution as minorities.

These refugees have settled and are staying in different parts of the country and in different States like Uttarakhand, Uttar Pradesh, Madhya Pradesh, Chhattisgarh and Orissa. They are staying in these States for years together. In spite of staying here for many years, these refugees have not been granted citizenship in our country.

Sir, an assurance was given by no less a person than the Prime Minister himself that the granting of citizenship of these refugees would be considered favourably but the Central Government, till today, have not considered granting citizenship to lakhs of Bengali refugees.

Sir, when the Citizenship Act was brought before this House in 2003, an amendment was moved and that amendment was supported by all political parties. In spite of the support from the political spectrum of this House, the amendment was not accepted by the Government to grant citizenship to these hapless people. As a result of this, there are Namashudras living in Uttar Pradesh, Chhattisgarh and Uttarakhand. They are recognized as Scheduled Caste in the State of West Bengal but they are not recognized as Scheduled Caste in Uttarakhand, Uttar Pradesh and Chhattisgarh. I have already introduced a Private Member's Bill in this regard.... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: That is another issue. Please speak about the refugees.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, it is the same issue pertaining to the refugees. They are belonging to the Namashudras who are recognized as Scheduled Castes in the State of West Bengal. Although the Government of Uttar Pradesh recommended them for inclusion under Scheduled Caste, that has not been considered. The problem has been accentuated when these people are being excluded by other identification. Now, uncertainty is prevailing in the country.

I demand that Citizenship Act should be suitably amended. Sub-Section 1(b) of Clause 2 of the Act should be amended accordingly to recognize and grant citizenship to the Bengali refugees who migrated from erstwhile Pakistan even before Indira-Mujib Agreement. They have been staying in the country for years together without having a right of citizenship. This uncertainty should be ended. The persecution of lakhs of Bengali refugees should be ended.

I demand that Citizenship Act should be amended to grant citizenship to these Bengali refugees.

MR. CHAIRMAN: Shri P.L. Punia and Shri Khagen Das are allowed to associate with the issue raised by Shri Basudeb Acharia.

SHRI T.R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Hon. Chairman, recently, the Government of India has sent a Delegation of Parliamentarians under the leadership of hon. Leader of Opposition to visit Sri Lanka, especially the North and East Regions of Sri Lanka wherein IDPs are kept.

I thought that the Government of India will come forward to make a statement on the first day itself. But so far the Government has not yet made any statement in this hon. House. Some of the Members who went to Sri Lanka on the delegation have narrated very sad stories.

What is happening in Sri Lanka? Even today thousands of people have been kept in Manik Farm, inside the barbed wire fencing. Thousands of Tamil IDPs are kept there. Those who have been brought out of the Manik Farm have been taken elsewhere and they have not yet been provided with shelters. Their children have been orphaned. There are no schools for their education. Thousands of army men are just roaming around the Tamil habitations. You will be surprised to hear there are army men even inside the temples, mosques, and churches. They are simply threatening the Tamil IDPs.

MR. CHAIRMAN : After the visit of the delegation, you want the response of the Government. You have already brought that to the notice of the Government. You can conclude with that. Please do not go into the details of that.

... (*Interruptions*)

SHRI T.R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): I will conclude within one or two minutes. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: This is something which happened in some other country.

SHRI T.R. BAALU: The tyranny is going on.

MR. CHAIRMAN: We are not going into that issue.

SHRI T.R. BAALU : Within one or two minutes I will conclude.

The tyranny continues. This has been happening for the past 25 years. The Indo-Sri Lanka Accord has not yet been fructified. The 13th Amendment has not yet been implemented. That is why my leader Dr. Kalaignar Karunanidhi has stated two or three days ago that there should be a referendum for a separate Tamil Eelam. Otherwise, it cannot be solved. See what has happened in Kosovo, East Timor, South Sudan and other countries. The Government of India has prevailed upon the UNO to see that these countries are liberated peacefully. The same thing should happen in Sri Lanka also to have a separate Tamil Eelam. Then only peace and tranquillity will prevail.

So, I would suggest that the Government of India should prevail upon the UNO and other international forums to see that a separate Tamil Eelam is carved out of Sri Lanka, by means of referendum.

श्री के.डी. देशमुख (बालाघाट): माननीय सभापति जी, मध्य प्रदेश के बालाघाट जिले में मलाजखंड की ताम्र परियोजना के विस्तारीकरण का जनता द्वारा तीव्र विरोध किया जा रहा है। इस योजना के लिए 1973 से 1984 तक 903 किसानों की 2917 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया गया है। किसानों और एचसीएल प्रबंधन के बीच हुए करार का पालन नहीं किया जा रहा है। अनुबंध के समय जिन किसानों के परिवारों में नाबालिग बच्चे थे, उनको नौकरी नहीं दी गई थी। अब उनके परिवारों के बच्चे बालिग हो गए हैं जिन्हें नौकरी दिये जाने की आवश्यकता है। एचसीएल में कार्यरत किसी कर्मचारी की यदि सेवाकाल के दौरान मृत्यु हो जाती है तो उनके आश्रितों को एचसीएल में नौकरी नहीं दी जा रही है। दूसरा प्रमुख कारण है कि टेलिंग डैम से निकलने वाले ज़हीरीले पानी का रिसाव नर्मदा नदी में मिल जाता है जो विश्वप्रसिद्ध कान्हा नेशनल पार्क से गुज़रती है। इसके कारण ज़हरीला पानी पीने से वन्य प्राणियों की मौतें हो रही हैं। आम

लोगों और मवेशियों पर इसका बुरा असर पड़ रहा है। करीब 10 से 12 किलोमीटर इलाके में इसका बुरा असर पड़ रहा है। एसिडयुक्त पानी के रिसाव के कारण किसानों के खेतों का उपजाऊ पानी नष्ट हो गया है। मैं आपके माध्यम से माननीय खान मंत्री से मांग करता हूँ कि इसकी जाँच की जाए और ज़हरीले पानी के रिसाव को रोका जाए और विस्थापितों के परिवारों को नौकरी प्रदान की जाए। हिन्दुस्तान कॉपर लिमिटेड, मलाजखंड में हो रही अनिमयमितताओं की जाँच केन्द्र से टीम भेजकर करवाई जाए।

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देती हूँ कि एक बहुत ज़रूरी विषय पर बोलने का मौका आपने मुझे दिया।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत शिवहर, सीतामढ़ी एवं मोतिहारी ज़िला एवं आस-पास के क्षेत्रों में पटना आकाशवाणी केन्द्र द्वारा प्रसारित कार्यक्रमों का प्रसारण उचित फ्रीक्वेंसी न होने एवं अधिक दूरी के कारण आम लोगों तक नहीं पहुँच पाता। इन जिले के क्षेत्र के लोगों ने बताया है कि पटना आकाशवाणी केन्द्र से प्रसारण तो होता है, किन्तु उसका लाभ आम लोगों तक नहीं पहुँच पाता है, क्योंकि पटना से उक्त जिलों के दूरी दो सौ किलोमीटर है। उससे तो अच्छा नेपाल रेडियो के कार्यक्रम अच्छे ढंग से सुने जाते हैं। आकाशवाणी पटना केन्द्र समुचित तकनीक की व्यवस्था नहीं रहने के कारण केन्द्र सरकार एवं राज्य सरकार की कल्याणकारी योजनाओं की आवश्यक सूचना के प्रसारण का लाभ इन जिलों के लोगों को नहीं मिल पाता है। इस संबंध में शिवहर के आसपास आकाशवाणी केन्द्र स्थापित किया जाए, जिससे यह प्रसारण कार्य समुचित ढंग से उक्त जिलों के लोगों तक पहुँच सके। सदन के माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत शिवहर, पूर्वी चम्पारण एवं सीतामढ़ी जिले के क्षेत्रों में अच्छे प्रसारण हेतु शिवहर जिले के आसपास किसी स्थान पर आकाशवाणी केन्द्र को तत्काल स्थापित किया जाए। धन्यवाद।

SHRI KHAGEN DAS (TRIPURA WEST): Mr. Chairman, Sir I would like to draw the attention of the Government that the employees of Air India ranging from ground employees to engineers and pilots are not getting their legitimate wages for several months, causing a lot of severe hardships and difficulties to them. A significant number of employees have come from humble background and modest means. While some of their recently recruited employees have availed education loans in order to complete their education, others have financial commitments to their families. The employees and their families have to suffer the humiliation of loan defaults and the ensuing stress. The employees are no longer able to bear this agony which has been thrust upon them for no fault of

theirs. It is not only the regular employees, but Air India is also not paying salaries for several months even to its contract workers.

I would, therefore, request the hon. Prime Minister to intervene and order immediate payment of all arrear salaries to regular employees and also to contract workers.

MR. CHAIRMAN : Hon. Member Advocate A. Sampath is allowed to associate on the issue raised by Shri Khagen Das.

SHRI R. THAMARAISELVAN (DHARMAPURI): Mr. Chairman, Sir I would like to raise an important issue which is very close to the hearts of over seven crore Tamilians spread across the Globe.

India proposed to construct 50,000 houses at a cost of Rs. 1,200 crore for displaced ethnic Tamils in Sri Lanka, out of which more than 1,000 houses have already been built up. It has been reported that most of the houses constructed are under the Sinhalese occupation.

The Sinhalese have been forcefully made to settle in the Tamil dominated areas in Sri Lanka. Even the Government of India has been forcefully compelled to engage in the building work of these 50,000 houses only to Sinhalese. Sinhalese will use the opportunity to house more Sinhala settlers in the north and eastern areas.

They even do not spare the sewing machines given by the Government of India for handing over to the widows who lost their husbands in the war, which are given to Sinhalese settlers. The names of beneficiaries of Tamil families are erased and they are inserting the name of Sinhalese settlers who had settled close to the Navatkuli area. Not only this, Sinhalese military Governor transferred 500 bicycles allocated to the Jaffna peninsula by the Indian Government to the Sinhalese families in the newly created Weli-oya Division. Similarly, a part of the consignment of 500 tractors allocated to the Northern farmers by the Indian Government has been transferred to the Sinhala areas by the Governor of the Northern Province.

Therefore, I would urge upon the Government to adopt any mechanism to ensure that the rehabilitation measures initiated by the Government of India for the Sri Lankan Tamils should only reach to them and should not be diverted at any cost. I would also urge upon the Government of India to direct the Indian Embassy in Sri Lanka to keep an eye on all these issues.

*SHRI P. LINGAM (TENKASI): Hon. Chairman, in our country we have been taking efforts to store food grains and the buffer stock meant for future needs. The godowns maintained by the Central Warehousing Corporation have been set up for this purpose. In many states we find these godowns are lying empty remaining unutilised. I would like to draw the attention of the Government to the announcement made by our Hon. Union Agricultural Minister that this year's food grain production has gone up beyond expectations and a good yield is there in 2011-12. He has also stated that a major portion of them are not stored in CWC godowns for want of facilities. But I would like to bring to your notice that the CWC godowns in Chennai city are lying empty without grains-storage. Neither the food grains of the Food Corporation of India nor the Civil Supplies Stock of the State Government are stored there. Not only that, even the private sector are also not utilising the storage facilities of the CWC godowns. The higher rate of rent to extend storage facilities have resulted in keeping the CWC godowns empty. The Centre's policy to have a uniform metropolitan rent-rate has resulted in a situation where even the private parties have moved away from the CWC godown facilities. I urge upon the Union Government to exempt Chennai city from the ambit of the uniform policy that covers the metropolitan cities. Only few companies are utilising them now. In the coming days, these godowns may face closure. Due to this policy of enforcing increased rent, these godowns are under-utilised resulting in loss of jobs. The labour force utilised in the storage work have been rendered jobless. So, I urge upon the Government to have a re-look and ensure that these godowns are saved from closure and the interests of the workers are protected.

* English translation of the speech originally delivered in Tamil

13.00 hrs.

श्री मनसुखभाई डी. वसावा (भरुच): माननीय सभापति महोदय, आज देश को आज़ाद हुए 64 साल हुए हैं, किन्तु देश के गरीब, आदिवासी लोग जो खासकर जंगलों में, पहाड़ों में खेती-बाड़ी करके अपना लालन-पालन कर रहे हैं, उनके खेतों को सिंचाई की सुविधा से अभी तक वंचित किया हुआ है। खेती-बाड़ी के लिए पानी का होना अत्यावश्यक है। आदिवासी लोग अपने खेतों को पानी देने के लिए पूरी तरह से बरसात पर निर्भर हैं। आज भी आदिवासी बहुल क्षेत्र पंद्रह प्रतिशत से कम सिंचित क्षेत्र है। केन्द्र सरकार ने आज तक उनको सिंचाई की सुविधा दिए जाने हेतु कोई विधान नहीं बनाया है। देश में कितने आदिवासी लोग हैं और उनकी कितनी भूमि सिंचित है, ऐसे कोई आंकड़ें सरकार के पास नहीं हैं। इन सब उपेक्षाओं के कारण उनका जीवन-स्तर अन्य वर्गों की अपेक्षा कमज़ोर है। सरकार कहती है कि 99 बड़ी एवं 140 मध्यम सिंचाई योजना जनजातीय क्षेत्रों में बनाई है। इस तरह से सरकार आदिवासी लोगों को गुमराह कर रही है। आदिवासी लोग मेहनती हैं। उनकी ज़मीन भी उबड़-खाबड़ है, परन्तु उपजाऊ है। मगर, सिंचाई के अभाव में वे अपने खेतों में अच्छी फसल खड़ी करने में असमर्थ हैं। सरकार कहती है कि उन्होंने त्वरित सिंचाई लाभार्थी योजना चला रखी है, परन्तु इस योजना से आदिवासी क्षेत्रों को कोई विशेष फायदा नहीं हो रहा है। जनजाति विकास के लिए अलग से मंत्रालय है, परन्तु इस मंत्रालय ने सिंचाई के लिए अपना कोई योगदान नहीं दिया है।

मेरे संसदीय क्षेत्र भरुच के नर्मदा जिला और भरुच जिले के सागपाड़ा, डेडियापाड़ा और वालिया तालुका आदिवासी क्षेत्रों में पूरी तरह से आता है और चारों तालुकाओं में सिंचाई की कोई भी सुविधा नहीं है। मैं आपके माध्यम से सरकार को यह बताना चाहता हूँ कि देश के आदिवासियों को अन्य समुदायों के साथ जोड़ना है तो उनको भी सिंचाई की सुविधा उपलब्ध करायी जाए।

श्री रतन सिंह (भरतपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र भरतपुर के अंतर्गत सिमको वैगन फैक्ट्री सभी प्रीक्वेलीफिकेशंस और अन्य मानदंडों को पूरा करती है। सन् 2010-11 के दौरान लगभग दो हजार वैगनों की आपूर्ति करने का क्रय आदेश दिया गया था। पिछले वर्ष रेलवे ने 2011-12 के रेलवे वैगनों को प्राप्त करने हेतु जो लक्ष्य रखे गए थे, वे भी पूरे नहीं हुए हैं। वर्तमान निविदा के अनुसार आधुनिक तकनीक की ये फैक्ट्री सभी मानदंडों को पूरा कर रही है, परन्तु वर्तमान बजट को देखते हुए यह लगता है कि रेलवे द्वारा इस फैक्ट्री को क्रय आदेश देने के कार्य में ग्रहण सा लग रहा है। इससे भरतपुर में अप्रत्यक्ष रूप से 40 हजार एवं प्रत्यक्ष रूप से पांच हजार लोगों के परिवारों का रोजगार प्रभावित होगा। सिमको वैगन फैक्ट्री को क्रय आदेश नहीं देने से रेलवे

क्षेत्र में कार्य करने वाले निजी क्षेत्र पर विपरीत प्रभाव पड़ेगा, जिसका असर हमारे रेलवे विकास एवं आर्थिक विकास पर भी पड़ेगा।

सभापति महोदय, मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि रेलवे मंत्रालय द्वारा तत्काल हस्तक्षेप कर भरतपुर में स्थित सिमको वैगन फैक्ट्री को न्याय दिलाया जाए एवं रेलवे वैगन के वैगन आपूर्ति के क्रय आदेश दिलाए जाएं। माननीय पूर्व रेल मंत्री जी के द्वारा निर्धारित मिशन 2020 के अनुसार प्रतिवर्ष 29हजार वैगन के निर्माण का लक्ष्य रखा गया था, जिससे रेलवे के लक्ष्य एवं राजस्व प्राप्त हो सके, परन्तु अभी इस संबंध में कोई प्रभावी कार्यवाही नहीं की गई है।

सभापति महोदय, मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि मिशन 2020 के अनुसार वैगन के निर्माण का जो लक्ष्य रखा गया था, उसे पूरा किया जाए और भरतपुर के श्रमिकों को रोजगार दिलाया जाए।

श्री नारायण सिंह अमलाबे (राजगढ़): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। भारत सरकार की एक महत्वपूर्ण योजना प्राथमिक और माध्यमिक विद्यालयों में अध्ययनरत छात्र-छात्राओं को पोषण आहार दिया जाना है। यह योजना 75 प्रतिशत भारत सरकार द्वारा वित्त पोषित है। महंगाई और अन्य कारणों से खाद्यान्न सामग्री की दरों पर समय-समय पर उक्त योजना की राशि में वृद्धि होती रहती है, परन्तु रुचिकर पौष्टिक मध्याह्न भोजन बनाने वाले रसोइयों को मात्र एक हजार रुपए ही मानदेय दिया जाता है, जबकि उक्त योजना के क्रियान्वयन में रसोइयों की भी अत्यंत महत्वपूर्ण भूमिका होती है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि केन्द्र सरकार की मनरेगा योजना में भी प्रतिदिन मजदूरी 122 रुपए है, जबकि मध्यान्ह भोजन के रसोइए को लगभग 33 रुपए प्रतिदिन ही दिया जाता है, यह कहीं से भी न्यायोचित नहीं है। देश के प्रत्येक जिले में जिला कलेक्टर के यहां कुशल/अकुशल दैनिक वेतन भोगी एवं अन्य मजदूरों की प्रतिदिन की मजदूरी की दर निर्धारित है, जो कि उक्त राज्य के श्रम विभाग के मापदंडों के अनुरूप होती है। लेकिन वर्तमान में मध्यान्ह भोजन के रसोइयों के नाम से जिला कलेक्टर के पास कोई गाइडलाईन नहीं है।

सभापति महोदय, मेरा आपके माध्यम से माननीय मानव संसाधन विकास मंत्री जी से अनुरोध है कि प्रत्येक राज्य सरकारों को इस संबंध में निर्देश जारी किए जाएं कि मध्यान्ह भोजन बनाने वाले रसोइयों के मानदेय का भुगतान कम से कम उस जिले में प्रचलित कलेक्टर दर के अनुरूप किया जाए।

MR. CHAIRMAN : Shri Mohinder Kumar Kaypee.

It is a State subject, you can just make a mention.

श्री महिन्दर सिंह केपी (जालंधर): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका बड़ा आभारी हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र जालंधर में पिछले दिनों 14 और 15 की रात को एक घटना घटित हुई। वहां एक फैक्ट्री में कम से कम चार सौ आदमी काम कर रहे थे, वह फैक्ट्री अचानक गिर गई और उसके नीचे बहुत सारे मजदूर दब कर मर गए। तकरीबन 25 वर्कर्स का अभी तक पता चला है, जो उस घटना में मारे गए हैं और डेढ़ सौ से ज्यादा लोगों को उस हादसे में चोटें लगी हैं। यह एक बहुत दुर्भाग्यपूर्ण घटना है, वहां इतने लोग मारे गए हैं और वहां का जो डिजास्टर मैनेजमेंट है, वह बहुत कमजोर है। इस घटना को घटित हुए तकरीबन 11 दिन हो गए हैं, लेकिन अभी तक वहां जो मलवा पड़ा हुआ है, वह साफ नहीं हो सका। मेरी इस सदन के मार्फत माननीय प्रधानमंत्री जी से गुज़ारिश है, मांग है कि जो लोग मारे गये हैं, उनमें ज्यादा लोग बिहार और झारखण्ड के हैं, जो प्रवासी लोग पंजाब में आकर काम करते हैं। उनकी जो मृत्यु हुई है, उसके लिए प्रधानमंत्री रिलीफ फंड से उनकी मैक्सिमम मदद की जाये और आने वाले दिनों में, क्योंकि, यह जो सेसमिक जोन है, जिसमें पंजाब, दिल्ली और सारा एरिया आता है, अगर कोई ऐसी घटना भूकम्प से होती है तो उससे पता चलता है कि हमारा डिजास्टर मैनेजमेंट प्रोपर नहीं है। इसको चुस्त करने के लिए भारत सरकार को कदम उठाने चाहिए, ताकि उन लोगों को राहत मिल सके।

SHRI P.R. NATARAJAN (COIMBATORE): Mr. Chairman, Sir, the Government had proposed to set up 14 World Class Universities aiming to attain world class standards, during the 11th Five Year Plan period across the country. The Expert Committee constituted by the University Grants Commission has also prepared the Concept Paper and identified 14 States and locations for establishing 14 Central Universities. This was confirmed by the replies given by the Ministry of Human Resource Development in Parliament during Question Hour on various dates from the year 2009 to 2011.

Sir, of the 14 States selected for setting up World Class Universities, Tamil Nadu State is one among them. In Tamil Nadu, Coimbatore city has been identified as the location for the establishment of this type of university. Eminent scholars, students' community, industrialists and international information technology firms are concentrating in and around Coimbatore to expand their field of activities. The delay in setting up of the World Class University hampers the highly innovative and technological expectations of the youth and scholars of Tamil Nadu.

Further, Coimbatore is one of the first and foremost cities in Tamil Nadu in accommodating the young and energetic youth from all over India by having so many educational institutions and industries and the setting up of such a university in Coimbatore will go a long way in changing the face of South India. In the 11th Plan period, the Central Government is on record that it has allocated Rs. 1,750 crore for the establishment of these universities. It is surprising that even though the 11th Five Year Plan period has come to an end by 2011-12, no positive steps have been taken to even identify the land in Coimbatore city in all these four years.

Therefore, necessary steps for the setting up of the World Class Central University in Coimbatore city of Tamil Nadu, in consultation with the State Government, should be taken without further loss of time.

श्री नामा नागेश्वर राव (खम्माम): चेयरमैन साहब, सैण्ट्रल गवर्नमेंट ने एक सर्व शिक्षा अभियान फॉर क्वालिटी एजुकेशन ऑफ दि चिल्ड्रेन जो इण्ट्रोड्यूस किया था, उसका पूरा नाम बदल कर आन्ध्र प्रदेश में राजीव विद्या मिशन के नाम से उसको चला रहे हैं। उसमें मेन इम्पोर्टेंट फैक्टर यह है कि स्टेट गवर्नमेंट ने एक जी.ओ. नं. 130 निकाला है। इस जी.ओ. के अनुसार जितनी भी पावर्स वगैरह, रूल्स वगैरह हैं, वे पूरे चेंज करके अपनी कन्विनिएस से इसको लागू कर रहे हैं। उसमें एक्स्ट्रा स्कूल बिल्डिंग्स बनाने का, एडीशनल क्लास रूम्स बनाने का, टॉयलेट्स बनाने का, जो भी इस स्कीम के अन्दर कंस्ट्रक्शन करने का काम है, उसमें एम.पी. को कोई पूछने वाला नहीं है। लोकल एम.पी. का, लोक सभा एम.पी. का उसमें इन्वोल्वमेंट बिल्कुल नहीं है। उसी की वजह से जो फंड्स उधर से आ रहे हैं, उनका कोई प्रोपर यूटीलाइजेशन नहीं हो रहा है। उसको स्टेट गवर्नमेंट और सैण्ट्रल गवर्नमेंट दोनों हमारी स्टेट में कांग्रेस की गवर्नमेंट होने की वजह से अपने-अपने लोकल आदमियों को देकर, लोकल अपने लीडर्स को देकर इस तरह से फंड्स को बर्बाद कर रहे हैं। इसमें हम लोगों का स्ट्रांग व्यू है कि इसमें लोकल एमपी का पूरा इन्वोल्वमेंट होना चाहिए। जिस तरह से प्रधानमंत्री सड़क योजना के लिए था, उसी तरह से इसमें भी लोकल एमपी का इन्वोल्वमेंट होना चाहिए।



13.15 hrs

MATTERS UNDER RULE 377 *

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

(i) Need to start broadcasting of programmes from Akashvani Kendra at Gopeshwar and enhance the coverage of Akashvani Kendra at Pauri in Uttarakhand

श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल): मैं सरकार का ध्यान उत्तराखण्ड के चमोली जिले के गोपेश्वर में स्थित आकाशवाणी केन्द्र की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। इस आकाशवाणी केन्द्र का शिलान्यास 1992 में चमोली के गोपेश्वर में किया गया था और इस केन्द्र से प्रसारण 1996 में प्रारंभ होना था। परंतु आज तक प्रसारण चालू नहीं हो सका है। सन् 1996 से आज तक वहां की जनता इस इंतजार में है कि कब इस केन्द्र से प्रसारित होने वाले कार्यक्रम एवं गाने उन्हें सुनने को मिलेंगे। इस केन्द्र में कर्मचारियों का भी अभाव है। केवल 3-4 कर्मचारियों के भरोसे यह केन्द्र है। इसी प्रकार पौड़ी जिले के आकाशवाणी केन्द्र की क्षमता में वृद्धि की जाए। हमारे उत्तराखण्ड में मुख्यतया 2 भाषाएं गढ़वाली और कुमाऊंनी हैं, उनके प्रचार-प्रसार के लिए नए एफ.एम. चैनल खोले जाएं जिससे स्थानीय भाषाओं का भी विकास हो सके।

मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह सूचना एवं प्रसारण मंत्रालय को निर्देशित करें कि वह शीघ्र ही गोपेश्वर आकाशवाणी केन्द्र से प्रसारण प्रारंभ करवाएं एवं पौड़ी आकाशवाणी केन्द्र की क्षमता बढ़ाएं तथा स्थानीय भाषाओं में नए एफ.एम. चैनल प्रारंभ करने के लिए आवश्यक कार्यवाही शीघ्र करें।

* Treated as laid on the Table.

**(ii) Need to release funds for rehabilitation of villagers living in
Tadoba and Pench National Parks in Maharashtra, constitute
a Special Tiger Protection Force and declare Nagpur
as World Tiger Capital**

SHRI VILAS MUTTEMWAR (NAGPUR): I raise a very important matter concerning the Tiger Conservation in Central India. There are 7 premier Tiger Sanctuaries around Nagpur, harbouring over nearly 300 Wild Tigers. This includes Tadoba, Bor, Nagzira-Navegaon, Pench, Melaghat, Tipeshwar and their respective buffer zones. Owing to easy connectivity from Nagpur, these sanctuaries are accessible from Nagpur airport at a distance of only 70 to 150 kms. Realizing the importance of conservation of forests and saving Tigers in the Vidarbha region, it is a matter of great satisfaction that the Government of Maharashtra has declared Nagpur as the Tiger Capital of India.

To achieve this objective of creating a safe Tiger habitat for posterity, the foremost requirement would be the rehabilitation of the people of remaining villages located inside the boundaries of Tadoba, Pench, Tipeshwar, Navegaon, Melaghat, A sum of Rs. 100 crores is required to be released by the National Tiger Conservation Authority (NTCA), Government of India to rehabilitate the people of villages in Tadoba, Melaghat and Pench reserves.

Poaching of Wild Tigers has resulted in the rapid decrease in their population. During the last over 10 years, 337 Tigers lost their lives in and outside various reserves in the country. In Maharashtra alone, 37 Tigers lost their lives besides extinction of hundreds of leopards. In the sanctuaries surrounding Nagpur 7 Tigers died during the last two months. While the Government have announced various steps to protect the precious life of the rare wild animals but there is a wide difference between the walk and talk of the Government. Day by day poaching of wild tigers has been assuming an alarming situation. While the Hon'ble Prime Minister has all along been stressing the need to make all out efforts to protect the tigers but the continued killing of tigers is posing great threat

to the survival of tigers. Therefore, there is the urgent need to have a Special Force to check this menace by establishing two battalions of Special Tiger Protection Force in Tadoba and Pench, employing 200 local youths to be part of the special force.

Nagpur has immense potential to emerge as a gateway for eco tourism for Tiger at the International level and has rightly sought to be made as the World Tiger Capital. The aim of promoting Nagpur as World Tiger Capital project is to "Make safe home for Wild Tigers in Central Indian landscape for future generations, facilitate access to tourists using Nagpur's strategic location advantage to enable local Adivasis and local operators to benefit from tourism based livelihoods and opportunity". About 8 million foreign tourists annually visit India and if the tourist infrastructure is aggressively marketed and created with all the attractive opportunities for productive investments in the Nagpur-Vidarbha region and in that case assuming that 1/10th of the foreign tourists (wildlife lovers) visit annually Nagpur-Vidarbha the earning from these wildlife lovers will go a long way in the economic development of the region.

I would urge upon the Government to have Rs.100 crores released by NTCA for the rehabilitation of the people in villages in Tadoba, Melaghat and Pench reserves, sanction of funds also by NTCA for creation of two battalions of Special Tiger Protection Force in Tadoba and Pench and declaration of Nagpur as the World Tiger Capital.

(iii) Need to provide adequate compensation to the farmers whose crops have been damaged due to frost in Haryana particularly in Bhiwani-Mahendragarh Parliamentary Constituency

श्रीमती श्रुति चौधरी (भिवानी-महेन्द्रगढ़): मैं सरकार का ध्यान प्राकृतिक आपदाओं, जैसे कि बाढ़, सूखा, ओलावृष्टि व भूकंप इत्यादि से होने वाली आर्थिक हानि के लिए निर्धारित सरकारी वित्तीय सहायता की तरह सर्द ऋतु में पाला जमने से फसलें नष्ट हो जाने पर भी किसानों को उचित वित्तीय सहायता देने की आवश्यकता की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ।

माह फरवरी, 2012 में दक्षिणी हरियाणा में अचानक भयंकर पाला पड़ने से मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र भिवानी-महेन्द्रगढ़ में सर्द ऋतु में बोई जाने वाली फसलें विशेषकर सरसों, चना, जौ, दालें व सब्जियां इत्यादि या तो पूर्णतः नष्ट हो गईं या बुरी तरह से प्रभावित हो गईं। ऐसी स्थिति में, इस क्षेत्र के किसानों को भारी आर्थिक हानि व अन्य कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। इसके मद्देनजर केन्द्र सरकार व राज्य सरकार की ओर से दो दल गठित किए गए और दोनों दलों ने संयुक्त रूप से किसानों की नष्ट हुई फसलों की वास्तविक हानि का आंकलन करके इसकी रिपोर्ट सरकार को भेज दी है, परंतु अभी तक प्रभावित किसानों को कोई वित्तीय सहायता प्रदान नहीं की गई है।

इसलिए मैं माननीय कृषि मंत्री जी से यह अनुरोध करती हूँ कि पाले के कारण किसानों की फसलें नष्ट हो जाने पर उन्हें सरकार से अतिशीघ्र उचित वित्तीय सहायता दिलाई जाए।

(iv)Need to provide funds under Central Road Funds for construction of roads in Vidarbha region of Maharashtra

श्री दत्ता मेघे (वर्धा): मैं सरकार का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि गत साठ वर्षों में महाराष्ट्र के अन्य भागों में लगातार ग्रामीण रास्तों का विकास होता गया किंतु विदर्भ में अन्य क्षेत्रों के मुकाबले ग्रामीण रास्तों का नेटवर्क नहीं के बराबर है। विदर्भ को राज्य के अन्य हिस्से के बराबर लाने के लिए केन्द्र सरकार की मदद के बिना संभव नहीं है जिसमें सेन्ट्रल रोड फंड एक अच्छा विकल्प हो सकता है।

विदर्भ अवर्षाग्रस्त क्षेत्र है। यहां खेती के अलावा रोजगार नहीं है। पिछले साठ वर्षों में इसमें कोई परिवर्तन नहीं आया है, गांव जस के तस है। जिस कारण लोगों में लगातार असंतोष बढ़ रहा है, किसान आत्महत्या करने पर मजबूर हो रहे हैं। जब भी मैं गांवों के दौरों पर जाता हूँ तो लोग मुझे सड़कों की खस्ता हालत दिखाते हैं। नए रास्तों की मांग करते हैं। मैं पिछले तीन वर्षों से सेन्ट्रल रोड फंड के अंतर्गत मेरे चुनाव क्षेत्र के लिए नई सड़कें तथा कुछ रास्तों की मरम्मत की मांग ग्रामीण विकास मंत्रालय से कर रहा हूँ, लेकिन अभी तक कोई भी कार्यवाही नहीं हुई है।

मेरा सरकार से निवेदन है कि चांदुर (रेलवे)-सोनगांव-राजुरा रोड़, लोनी-धवलसारी-धानोरा फसी कोल्हा पापल रोड़, अंजनसिंगी-मंगरूल-पुलगांव रोड़ और लोनी-वातपुर-सेलुगुंड-साखरा रोड़ के लिए सेन्ट्रल रोड़ फंड के अंतर्गत शीघ्रता से सहायता की जाए।

(v)Need to introduce special trains from Delhi to Kerala and check the incidents of robberies in Kerala bound trains

SHRI P.T. THOMAS (IDUKKI): I would like to draw the attention of the Government to the issues faced by people in their train journey during summer vacation. People are struggling to get reservation in trains running in the long distance routes such as New Delhi-Kerala. It is difficult to reserve the tickets even before 120 days before the journey. This is the same story repeating every year. I request the Government to take necessary steps to introduce special trains to Kerala and to announce it well in advance. Presently special trains are announced at the last moment and passengers are not benefiting much because they are not getting time to plan the journey. If special trains are announced in advance passengers can schedule the journey accordingly. There is a lot of complaint about selling of train tickets in the black market. I request the Government to look into these matters and to take necessary action.

**(vi) Need to set up food processing industries and Food Park based on
'Amla' in Pratapgarh Parliamentary Constituency,
Uttar Pradesh**

राजकुमारी रत्ना सिंह (प्रतापगढ़): मेरे संसदीय क्षेत्र प्रतापगढ़ में आंवला की पैदावार काफी तादाद में पैदावार होती है और यहां की जलवायु आंवले के उत्पादन में काफी सहायक है। परंतु आंवले के प्रोसेसिंग की अच्छी व्यवस्था न होने के कारण हजारों रुपये का आंवला हर साल खराब हो जाता है। कुछ सूक्ष्म उद्योगों के माध्यम से आंवले का मुरब्बा अचार केण्डी बर्फी में प्रोसेस हो रहा है परंतु अभी भी आंवला का बड़ी प्रोसेसिंग इण्डस्ट्रीज न होने के कारण आंवला खराब हो रहा है। मेरे संसदीय क्षेत्र में उद्योग नहीं है एवं यह एक पिछड़ा औद्योगिक जिला है जिसके कारण लोग रोजगार की तलाश के लिए अन्य राज्यों में पलायन कर जाते हैं। विज्ञान कहता है कि आंवला विटामिन सी का सबसे ज्यादा स्रोत वाला फल है और कई बीमारियों की रोकथाम में काम आता है। इस आधार पर हमें आंवले से बनी वस्तुओं का निर्यात भी अन्य हर्बल पदार्थों की तरह कर सकते हैं। अतः मेरे संसदीय क्षेत्र प्रतापगढ़ में आंवले के उत्पादन को देखते हुए आंवले पर आधारित उद्योग को बढ़ावा दिया जाना चाहिए और आंवले की बनी वस्तुओं के निर्यात को स्वास्थ्य का प्रचार करते हुए बढ़ावा दिया जाना चाहिए जिसकी काफी संभावनाएं हैं।

सरकार से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र प्रतापगढ़ में आंवले पर आधारित उद्योग की स्थापना करने हेतु केन्द्र स्तर पर प्रोत्साहन दिया जाये एवं एक फूड पार्क की स्थापना किये जाने की घोषणा की जाये।

**(vii)Need to include ‘Khetauri’, Bhuiyan’, ‘Ghatwal’, ‘Bhuiyan-Ghatwal’,
‘Periyar’, and ‘Kadar’ communities of Santhal Pargana in Jharkhand
in the list of Scheduled Tribes**

SHRI NISHIKANT DUBEY (GODDA): I refer the matter raised under Rule 377 on 23.11.2010 regarding inclusion of Khetauri, Bhuiyan, Ghatwal, Bhuiyan-Ghatwal, Periyar and Kadar communities of Santhal Pargana in Jharkhand in the list of Scheduled Tribes.

In this matter, it was informed that the State Government has not furnished their comments/ recommendation on the inclusion of these communities in the list of Scheduled Tribes. But it is understood from the State Government of Jharkhand that they have already furnished their comments/ recommendation for inclusion of Khetauri, Bhuiyan, Ghatwal, Bhuiyan-Ghatwal, Periyar and Kadar communities in the list of Scheduled Tribe in the year 2005 and recently also.

Further to add that advanced science and technology can also reveal their identity by doing DNA tests. Secondly if the state government of Jharkhand is not doing justice with these communities, the Central Government’s intervention will certainly help them. Article 342 of Constitution of India also gives right to the Central Government for bringing suitable amendments for their inclusion because they are living in Schedule V area.

Thus, these communities should be included in the list of Scheduled Tribes immediately

**(viii)Need to grant approval for four laning of National Highway No. 59A
between Indore and Betul**

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर): इन्दौर से अहमदाबाद राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 59 का 4 लेनिंग का कार्य स्वीकृत किया जा चुका है तथा इस राष्ट्रीय राजमार्ग का कार्य प्रगति पर है । इस के साथ ही इन्दौर-बैतूल-नागपुर राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 59-ए है । जिसकी वर्तमान स्थिति अत्यंत दयनीय है । जबकि इन्दौर-बैतूल के 4 लेनिंग करने से अहमदाबाद से इन्दौर-बैतूल-नागपुर-रायपुर होते हुए कोलकाता तक का 4 लेन मार्ग उपलब्ध हो जायेगा जिसका जुड़ाव विभिन्न राष्ट्रीय राजमार्गों द्वारा हो जाता है । जबकि इन्दौर-बैतूल तक की स्थिति अत्यंत दयनीय होने से इस मार्ग का कम उपयोग होता है और लोगों को लंबे मार्ग का उपयोग करना पड़ता है । जिससे यहां की यातायात गणना वास्तविक नहीं आती है । मेरे मत में इसके छोटे से भाग इन्दौर-बैतूल को 4 लेनिंग करने से राष्ट्रीय आवागमन के महत्व के अहमदाबाद से कोलकाता की सुविधा प्राप्त हो सकती है । इससे वर्तमान में उपयोग होने वाले लंबे रास्ते का विकल्प छोटा मार्ग बन सकेगा इससे यात्रा समय एवं ईंधन की भी बचत होगी । अतः मेरा सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्री जी से निवेदन है कि इन्दौर-बैतूल राष्ट्रीय राजमार्ग को शीघ्र से शीघ्र 4 लेनिंग हेतु स्वीकृत किया जाये ।

**(ix)Need to exempt Gujarat Safai Kamdar Vikas Nigam
from Income Tax**

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (महेसाणा): राज्य सरकार के सघन प्रयासों के बावजूद तथा निगम के अधिकारियों एवं गुजरात राज्य के सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय के उच्च अधिकारियों द्वारा केन्द्र के वित्त मंत्रालय एवं सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय से पत्राचार भी किया गया है। फिर भी गुजरात सफाई कामदार विकास निगम को इनकम टैक्स से मुक्ति नहीं मिल रही है जबकि इन्कम टैक्स 1961 सेक्शन 10 (26बी) के अंतर्गत समग्र गुजरात राज्य में कार्यरत स्टेटचेनेलाइजिंग एजेंसियों की जिनमें अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, पिछड़े वर्ग के लोग कार्यरत हैं। उन्हें इनकम टैक्स से मुक्ति प्राप्त है फिर निगम को ये छूट क्यों नहीं प्राप्त है। बल्कि इन्कम टैक्स विभाग, गुजरात राज्य द्वारा रुपये 25.53 करोड़ का इनकम टैक्स निगम पर आरोपित किया गया है।

अतः मैं सरकार से अनुरोध करती हूँ कि इन गरीब लोगों की खस्ता हालत देखकर उन्हें इनकम टैक्स से मुक्ति प्रदान करें।

(x)Need to introduce a daily train as 'Vivekanand Express' from Kanyakumari to Delhi via Rameswaram and Thiruvannamalai

SHRI D. VENUGOPAL (TIRUVANNAMALAI): The great Tamil Saint Poet Thiruvalluvar who contributed didactic couplets with universal appeal elucidating the value based rules of life stands majestically as a grand statue in Kanyakumari. Kanyakumari has got rail links with Delhi. These two places of tourism importance got another direct rail link with the introduction of Thirukkural Express in 2002 operated once a week. As Kanyakumari district has got higher level of literacy in Tamil Nadu, the rail passengers from this place to several places in India for the purposes of Education, Job opportunities and trade related activities are ever increasing. Hence, there has been a consistent demand from many quarters to make the weekly Thirukkural Express as a daily train. After ten years of persistent appeals it has now been made a twice a week train. As the need to make it a daily train is still there, the railways may still consider it. The Nation is now celebrating the 150th Birth Anniversary of Vivekananda who got a vision for India in Kanyakumari. Rameswaram is the holy town where Vivekananda landed first in Tamil Nadu after his famous Chicago Address and Thiruvannamalai is the world renowned spiritual town. Hence, I appeal to the railways to introduce a daily train as 'Vivekananda Express' from Kanyakumari to Delhi via Rameswaram and Thiruvannamalai linking these two places directly with the national capital.

**(xi)Need to invigorate the cash strapped Bharat
Sanchar Nigam Limited**

SHRI P.K. BIJU (ALATHUR): State-run BSNL's losses have more than tripled to about Rs 6,000 crore during 2010-11. BSNL might now end up losing its 'mini-navratna' status as the policies of mini-navratna status does not allow a loss making company to qualify. It gradually lost its market share to the fierce competition from private players. Losing the mini-navratna tag would mean that BSNL would no longer enjoy the financial and functional autonomy in its operations, it would not be able to place orders for projects and enter into joint ventures on its own toes without seeking government approval. The telecom's revenues have consistently declined during the past four years. Full Mobile number portability is another important area of concern. Bharat Sanchar Nigam Ltd. (BSNL) has reported a loss of around Rs.6,000 crore in 2010-11, which is up three times compared to Rs. 1,822 crore reported in 2009-10, while its total revenues also declined to Rs.28,876 crore, a dip of around 10 per cent from Rs.32,072 crore. Notably, BSNL had reported the highest net profit of over Rs. 10,000 crore in 2005-06. While Bharat Sanchar Nigam Ltd (BSNL) lost 131,581 customers, Mahanagar Telephone Nigam Ltd's (MTNL) lost 5, 84,261 customers after mobile number portability(MNP) service was introduced in January 2011.

I urge the government to take all necessary step to redeem the cash strapped BSNL from losing its mini Navaratna status and make it a dominant player in the market.

**(xii)Need to permit differently-abled persons running STD/PCO
booth allotted by Railways to sell additional
miscellaneous items**

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): The Indian Railways, over the years, had allotted STD/PCO Booths to differently-abled persons on humanitarian ground so that the persons are able to pull their livelihood in a respectable manner with the help of the Railways.

But with the advent of new technology and development and easy affordability of Mobile phones, the business of STD/PCO booth has gone down heavily, so much so that these persons finding it difficult even to pay their respective licence fees to Railways. These persons are in very difficult condition to carry on their family responsibilities. They are practically on the verge of starving.

Therefore, in view of the above, I would like to urge the Hon'ble Railway Minister to grant these hapless STD/PCO booth operators permission to sell some additional items like packed snacks, biscuits, packaged drinking water from their respective booths. Here, I would also like to mention that permissions to sell additional items have already been given to Miscellaneous Article Contractors.

Therefore, I once again urge the Railway Minister to take immediate action on the subject and save these poor men.

**(xiii) Need to procure foodgrains at Minimum Support
Price from farmers**

SHRI PRASANTA KUMAR MAJUMDAR (BALURGHAT): The Indian economic prosperities depends on agricultural growth. The agricultural growth depends on irrigation and MSP. But in reality what we have seen every year that the farmers are not getting MSP of their product. F.C.I. is the Government agency to buy the wheat and paddy from the farmers at MSP of their produce. But F.C.I. does not buy particularly food grains from the farmers. So the farmers are compelled to sell their produce to the middle man. So they get the price of their produce much below the MSP so the Government Centre and Stalls should adopt a mechanism so that the farmers get MSP. Agriculture then will not be loss making venture for the farmers.

MR. CHAIRMAN : The House stands adjourned to meet again at 2.15 p.m.

13.16 hrs

*The Lok Sabha then adjourned for Lunch till Fifteen Minutes
past Fourteen of the Clock.*

14.18 hrs

*The Lok Sabha re-assembled after Lunch at
Eighteen Minutes past Fourteen of the Clock.*

(Shri Inder Singh Namdhari in the Chair)

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 2012-2013

MR. CHAIRMAN: The House will now take up discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for the year 2012-13.

Hon. Members present in the House whose cut motions to the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for the year 2012-13 have been circulated may, if they desire to move their cut motions, send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move. Only those cut motions, slips in respect of which are received at the Table within the stipulated time, will be treated as moved.

A list showing the serial numbers of cut motions treated as moved will be put up on the Notice Board shortly thereafter. In case any Member finds any discrepancy in the list, he may kindly bring it to the notice of the Officer at the Table immediately.

Motion moved:


“That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2013, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16.”

DEMANDS LIST:



श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट की अनुदान मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया था, उसके बाद हमारे नए रेल मंत्री जी आए थे। वे अभी बैठे हुए हैं। डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर जब चर्चा हुई थी तो बहुत से सांसदों ने अपनी-अपनी बात कही थी। मेरे ख्याल से काफी गंभीर चर्चा हुई थी और बहुत अच्छे-अच्छे सजेशन भी आए थे। लेकिन जब मंत्री जी जवाब देने के लिए खड़े हुए थे, तो उन्होंने सिर्फ एक ही चीज का जवाब दिया था जो ओड़िसा से संबंधित था। बाकी जितने भी सांसदों ने जो बातें कहीं, उसे उन्होंने या तो ग्रहण किया या इनके स्टॉफ ने लिखा। उनका जवाब हमारे पास या तो लिखित में आएगा या मंत्री जी बोलेंगे। जिन माननीय सदस्यों ने बोला है, अगर मंत्री जी उन्हें लिखित में जवाब दे देंगे तो सांसदों को यह लगेगा कि हमने हाउस में जो चर्चा की, उसका कुछ न कुछ रिजल्ट रहता है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को यह एक बात यह कहना चाहता हूं। अब मैं मुद्दे पर आता हूं।

सभापति जी, रेल बजट में इलैक्ट्रिफिकेशन की बात कही गई है। इलैक्ट्रिफिकेशन, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, नई लाइन्स, सर्वे और प्लानिंग कमीशन के बारे में कुछ पैरे लिखे हैं। मैं राजस्थान से आता हूं। हमारे यहां इलैक्ट्रिफिकेशन सबसे कम है। बहुत से राज्यों में इलैक्ट्रिफिकेशन ठीक-ठाक हुआ होगा। इलैक्ट्रिफिकेशन क्यों जरूरी है। मैं कहना चाहता हूं कि इलैक्ट्रिक ट्रैक परम्परागत रेलवे ट्रैक से चीपर है। इसमें प्रदूषण कम होता है। पोल्यूशन के प्वाइंट ऑफ व्यू से भी यह बेटर होता है। ट्रेन की रफ्तार भी इससे ज्यादा होती है। फिर भी इलैक्ट्रिफिकेशन के कार्य की गति बहुत धीमी है। अगला बिन्दु गेज परिवर्तन का आता है। हम पिछले तीस सालों से यूनीगेज सुन रहे हैं। *The Railway has taken an initiative for uniguage.* यह पिछले तीस सालों से सुन रहे हैं और पिछले तीस सालों से ही गेज परिवर्तन का काम हो रहा है। शुरू के 5-10 सालों में ठीक हुआ। फिर 10-15 सालों में एकदम रफ्तार कम हो गई। अब कुछ थोड़ा बढ़ा है। यहां सचिन पायलट साहब बैठे हुए हैं। इनका अजमेर से एक गेज परिवर्तन का मामला पेंडिंग है। बांदी कुई का प्रकरण भी था। शेखावटी क्षेत्र में भी गेज परिवर्तन का मामला लंबित है। बांसवाड़ा डुंगरपुर में भी रेल लाइन का मामला है। राजस्थान में कुछ ऐसे स्टेशन हैं, कुछ डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर भी हैं जिन्होंने कोई रेल नहीं देखी। मेरा आपके माध्यम से कहना है कि बजट पेश कर देना, उसके बाद आंकड़े पेश कर देना, *it is not a sufficient exercise.* उसके बाद निरंतर मौनीटरिंग कौन कर रहा है? मैं इस हाउस में तीन साल से हूं। मैं रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि एक बार मुनियप्पा साहब राजस्थान में आए। उन्होंने रेलवे की मौनीटरिंग कमेटी की बैठक ली और जो लंबित प्रोजेक्ट्स थे, उन पर चर्चा की। आप बजट 2012-13 देख लीजिए। उसमें रेल मंत्री जी ने 487 प्रोजेक्ट्स पेंडिंग बताए हैं। कितनी बड़ी मात्रा में

प्रोजेक्ट्स लंबित हैं। लेकिन जो मॉनीटरिंग सिस्टम है, वह विडइन दी हाउस है। रेल भवन, जीएम कार्यालय, डीएमआर आफिस तक सीमित है। उसके अलावा मंत्री जी देश की राजधानी में भी मॉनीटरिंग नहीं करते हैं। अगर कभी करते हैं, तो हमें कभी नहीं बुलाते, ऐसा हमें ध्यान में आता है। मुनियप्पा साहब राज्यों की राजधानी में पिछले तीन सालों में एक बार गये। क्या ऐसी व्यवस्था नहीं हो सकती कि हर तीन महीने में रेल राज्य मंत्री हर राज्य की राजधानी में जाकर मॉनीटरिंग कमेटी की बैठक लें और उसमें संबंधित एमपीज को बुलायें। उनके  आफिस का जितना भी क्षेत्र पड़ता है, उसमें अगर अलग राज्यों के कुछ एमपीज हैं, तो उन्हें भी आमंत्रित करें। उसके बाद राज्य सभा और लोक सभा, दोनों सदनों के एमपीज से चर्चा करें। वे वहां के मुख्यमंत्री को भी बुलायें, क्योंकि उसमें कई ऐसे मामले होते हैं जैसे लैंड एक्विजिशन है, उसमें मामला अटक गया, पूरा नहीं हो रहा है। हमारे यहां डेडीकेटेड फ्रेट कारीडोर का मामला है। उसकी गति धीमी है। कोई कह रहा है कि जापान से पैसा आयेगा। अब कहीं से भी आये, पैसा आना चाहिए। जो प्रोजेक्ट आपने हाथ में ले लिया, उसे तो पूरा करना चाहिए। मेरा आपके माध्यम से कहना है कि **there must be a monitoring system of the pending projects.** यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है, जिस पर रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। उसमें लोक सभा और राज्य सभा के सांसदों को भी आमंत्रित करना चाहिए, क्योंकि उनकी भी रेल से संबंधित समस्याओं के समाधान में रूचि रहती है।

मैं अगला बिन्दु गेज परिवर्तन से संबंधित लेना चाहता हूं। मैं राजस्थान से आता हूं। मेरे बीकानेर संसदीय क्षेत्र में भी गेज परिवर्तन का मामला अटका हुआ था। मैं रेलवे को धन्यवाद देता हूं कि उसे पूरा किया गया। लेकिन श्रीगंगानगर मेरे पड़ोस में है और मेरी एक विधान सभा क्षेत्र उसमें लगती है। वह कार्य कम्प्लीट हो गया। स्वरूपसर श्री गंगानगर जिले में कम्प्लीट हो गया, सिग्नल का काम पूरा हो गया, रेलवे अथारिटी ने इंस्पेक्शन कर लिया, लेकिन रेलवे यह नहीं बता पा रही कि वह ट्रैक कब चालू होगा। मैं भी कई बार पूछ चुका हूं कि कब चालू होगा, लेकिन वे हमें कोई पक्का आंसर नहीं दे पा रहे हैं।

दूसरा, मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि हर राज्य में गेज परिवर्तन के समय डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स अपने स्टेट कैपिटल से जुड़ने चाहिए। अगर गेज परिवर्तन के कारण कोई अड़चन है, तो ऑल्टरनेट रूट देना चाहिए। यह रेलवे की एक पालिसी होनी चाहिए। गेज परिवर्तन के काम में यदि दस साल लग गये। क्योंकि पूरा पैसा नहीं है या मान लो कि बहुत जल्दी काम किया, तो पांच साल लग गये, तो इन पांच सालों तक डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर का नागरिक अपने स्टेट कैपिटल में कैसे आयेगा? उसे कौन सी कनैक्टिविटी मिलेगी? वह बस से आयेगा, बाय रोड आयेगा या अपने साधन से आयेगा? ऐसी मजबूरी पैदा नहीं होनी चाहिए। **There must be some alternative routes,** चाहे वह रूट थोड़ा लम्बा हो जाये। अगर ओवर नाइट

जर्नी नहीं है तो कोई बात नहीं, थोड़ा दिन और थोड़ी रात की जर्नी हो जाये, तो ठीक है, क्योंकि रेलवे में बैठने के बाद आम नागरिक यह महसूस करता है कि रेलवे की यात्रा सुखद होती है। रेलवे की यह जो साख बनी है, उसमें रेलवे के 14 लाख कर्मचारियों का बड़ा योगदान है। इसलिए मेरा कहना है कि जब गेज परिवर्तन के काम में डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर स्टेट कैपिटल से डिसकनेक्ट हो जाये, तो उसे एक ऑल्टरनेटिव रूट देने की पालिसी रेलवे में होनी चाहिए, ऐसी मेरी आपसे मांग है।

मंत्री जी ने हाई स्पीड ट्रेन की बात की। अभी 110 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से ट्रेन चलती है। रेल मंत्री जी की बजट घोषणा है कि हम इसे 160 किलोमीटर प्रति घंटा करेंगे। यह अच्छी घोषणा है, लेकिन 160 किलोमीटर प्रति घंटा करने के लिए इनकी प्लानिंग क्या है? कभी बुलेट ट्रेन की बात करते हैं तो कभी कहते हैं कि हम पूरा इलैक्ट्रीफिकेशन कर देंगे। लेकिन वह कब करेंगे, उसका टाइम नहीं देते हैं, क्योंकि मैटर फिर प्लानिंग कमीशन में चला जाता है। इसका टाइम शैड्यूल क्या है? आप कब तक 160 किलोमीटर प्रति घंटा करेंगे? चाइना हमसे बहुत आगे चला गया है, जापान बहुत आगे चला गया है। उन्होंने किस तरह की टेक्नोलॉजी ईजाद की, किस तरह से हम साइंस एंड टेक्नोलॉजी डिपार्टमेंट से कोआर्डिनेट कर सकते हैं? कई बार मैं देखता हूं, हो सकता है कि यूपी, बिहार में भी यह प्रोब्लम हो। मैं राजस्थान से आता हूं। वहां कोहरा होता है, तो ट्रेनें बंद कर दी जाती हैं। इससे रेलवे को भी नुकसान होता है। मेरे ख्याल में करीब 50 से 60 ट्रेनें बंद होती हैं। कोहरा होना तो नेचुरल है। क्या हम कम स्पीड में ट्रेन को चला सकते हैं? अन्य देशों में कोहरे के बारे में किस तरह की टेक्नोलॉजी अपनाई है? मैंने साइन्स एंड टेक्नोलॉजी डिपार्टमेंट से बात की, तो वे कहते हैं कि रेलवे का कोई प्रपोजल हमारे पास नहीं आया है। क्या आपस में कोआर्डिनेशन नहीं होता है? रेलवे कोई इंडिपेंडेंट बॉडी नहीं है, रेलवे एक सेंट्रल गवर्नमेंट डिपार्टमेंट है, साइन्स एंड टेक्नोलॉजी डिपार्टमेंट से भी उसे बात करनी चाहिए। इस तरह की जो नई-नई तकनीकें अन्य देशों में ईजाद होती हैं, उनसे भी बात करनी चाहिए। क्या उन्होंने कोहरे पर लगाम लगाई है या कोहरे में भी गाड़ियां चलती हैं या जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उन पर भी उन्होंने लगाम लगाई है, इस तरह की जो तकनीकें वहां ईजाद हुई हों, उन पर विचार करना चाहिए। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय : मेघवाल जी, आपको याद होगा कि ममता जी ने एंटी-फॉग डिवाइस की घोषणा भी की थी।

श्री अर्जुन राम मेघवाल : महोदय, आप सही कह रहे हैं घोषणा की थी, लेकिन अभी तक उसमें कुछ नहीं हुआ है, खाली घोषणा ही है। यही मैं कह रहा हूं कि अगर इस सदन में कोई घोषणा हो जाए और उसके बाद इंप्लीमेंटेशन न हो, फिर लोग कहते हैं कि न्यायपालिका सक्रिय हो गयी, मीडिया सक्रिय हो गया, तो

वह सक्रिय होगा ही। जब आप यहां कुछ नहीं करेंगे या रेलवे अपने रूल्स के अनुसार काम नहीं करेगा, तो लोग कोर्ट में जाएंगे। उनकी डिक्री होगी, तो पहले हम रेल बजट पास करेंगे और रेल बजट के बाद सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स आएंगी कि रेल के बारे में कोर्ट ने इतनी डिक्रियां कर दी, इसलिए हमें इन डिक्रियों की अनुपालना के लिए भी पैसा दिया जाए। आपने सही इंटरवेंशन किया। यह सबसे बड़ा सदन है, इस देश की सबसे बड़ी पंचायत है, यहां अगर कोई घोषणा होती है, उसे इंप्लीमेंट किया जाना चाहिए। लोग कहते हैं कि “We the people of India...” यह जो सदन दिख रहा है, वह है “We the people of India...” इसकी क्रेडिट रहनी चाहिए और इसकी क्रेडिट तब रहेगी, जब हम इस सदन में जो घोषणा करें, उसके एक साल के अंदर हम उसकी अनुपालना कर दें। अगर यह सुनिश्चित होगा, तो निश्चित रूप से सदन की मर्यादा भी बढ़ेगी और इसमें जो एमपी लोग चुनकर आते हैं, उनकी भी क्षेत्र में इज्जत बढ़ेगी।

ट्रेनों में चोरी की घटनाओं में पिछले कई वर्षों में बहुत तेजी से बढ़ोत्तरी हुई है। ठीक है, चोरी करने वाले भी नए-नए तरीके ईजाद करते हैं कि कौन से स्टेशन पर ज्यादा भीड़ होती है, कब ज्यादा यात्री उतरते हैं, अटैची ले जाते हैं, महिलाओं का पर्स ले जाते हैं। जब बजट पर महिलाएं बोल रही थीं, मैं सुन रहा था, अधिकतर महिलाओं ने कहा कि हमारी रेलों में सुरक्षा कम है और उन्होंने यह कहा कि महिलाओं की सुरक्षा के लिए अतिरिक्त ज़ाफ़ता लगाना चाहिए। जैसे महिला सो रही है, पर्स उसके सिर के नीचे है, लेकिन कोई चोर आया और जल्दी से ले गया। क्या हम कोई व्यवस्था कर सकते हैं? जो जीआरपी है, उसके पास ऐसा सिस्टम नहीं है, कौन एफआईआर दर्ज कराने जाए। चोरी की घटना होने पर कोई व्यक्ति गलत शिकायत नहीं लिखाएगा, क्या हम ऐसी व्यवस्था कर सकते हैं कि चोरी की घटना होने पर अगर एफआईआर दर्ज हो थाने में, रेलवे स्टेशन के जीआरपी थाने में, तो उसका जो माल गया, जो घटना हुई, उसे रोकने का प्रयास पुलिस करे, लेकिन क्या उसके साथ ही कोई कंपेनसेशन दे सकें? क्यों जाएगा वह जीआरपी में एफआईआर दर्ज कराने, क्यों वह पेशी पर आएगा? कई बार कुछ अच्छे-अच्छे लोगों के पर्स भी चोरी हो जाते हैं और कोई कुछ नहीं करता है। अभी 15 दिन पहले एक घटना सामने आई कि एक पूर्व प्रधान मंत्री की पत्नी का पर्स चोरी हो गया और उसकी भी कोई सुनवाई नहीं हुई। क्या हम कोई कंपेनसेशन देने की व्यवस्था कर सकते हैं? यह एक पॉलिसी से जुड़ा हुआ मामला है।

सभापति महोदय : अगर कंपेनसेशन में लोगों ने बढ़ा-चढ़ाकर लिखाना शुरू कर दिया, तो क्या होगा।

श्री अर्जुन राम मेघवाल : कोई आदमी ऐसा क्यों लिखाएगा? ऐसे लोगों का परसेंटेज बहुत कम होगा, मुझे नहीं लगता है कि कोई ऐसा करेगा। अगर कोई करेगा, तो उसे भी कंट्रोल करना पड़ेगा, लेकिन मेरा ऐसा मानना है कि कंपेनसेशन देने की कोई व्यवस्था होनी चाहिए।

मैं पॉलिसी से जुड़ा हुआ अगला बिन्दु लेना चाहता हूँ, रेलवे ओवर ब्रिज, रेलवे अंडर ब्रिज और सरपार फाटकों की समस्या हर स्टेट में है। अब रेलवे ने एक नियम बना लिया है कि अगर रेलवे अंडर ब्रिज बनाना है, तो उसका 50 प्रतिशत पैसा कोई न कोई संस्था दे। चाहे नगर निगम दे, यूआईटी दे या कोई गांव की संस्था हो, तो वह दे। ग्रामीण क्षेत्रों में 50 परसेंट पैसा देने की कोई व्यवस्था नहीं है। आपने गेज परिवर्तन किया। रस्ता ऊंचा हो गया। पहले किसान रेलवे ट्रैक को क्रास कर रहा था, लेकिन गेज परिवर्तन के बाद रेल के अधिकारी कहते हैं कि यह अनलॉफुल रेलवे क्रासिंग है। अब लोगों को पांच किलोमीटर घूम कर आने के लिए हम मजबूर कर रहे हैं। आपने गेज परिवर्तन किया और उसका ट्रैक ऊंचा हो गया और वह अपने खेत में सीधे नहीं जा सकता है। अगर उसके खेत में 10 बोरी अनाज हुआ है, तो उसे वह अनाज पांच किलोमीटर घूम कर लाना पड़ेगा। पहले वह सीधे अनाज ला रहा था, लेकिन अब उसे पांच किलोमीटर घूम कर अनाज लाना पड़ रहा है। इससे अनाज महंगा होगा। अगर उसके गांव में दूध हो रहा है और वह भी पांच किलोमीटर घूम कर लाएगा, तो उसकी कीमत भी बढ़ेगी। अगर गांव में किसी महिला की डिलिवरी होगी, तो उसे भी पांच किलोमीटर घूम कर जाना पड़ेगा। ऐसे में आप समझ सकते हैं कि इतनी दूरी तय करने में उसे कितनी तकलीफ उठानी पड़ेगी। यह बहुत सेंसिटिव इश्यु है। मेरा कहना है कि इसे अनलॉफुल रेलवे क्रासिंग नहीं कहना चाहिए।

महोदय, बहुत-सी जगहों पर हमने देखा है कि रेलवे अंडर ब्रिज बन सकता है। वहां आरओबी न बने, लेकिन अंडर पास ब्रिज बन सकता है। मेरे क्षेत्र में रतनगढ़ से लेकर बीकानेर के बीच में 17 ऐसे अंडर पास मंजूर करवाए हैं। मेरे वहां ग्रामीण लोगों ने हड़ताल कर दी, क्योंकि गेज परिवर्तन नहीं हो रहा था। मैं रेल भवन भी आया था और उन्होंने कहा था कि आप 50 परसेंट पैसा लाइए। मैंने कहा कि आप इसे नरेगा के अंतर्गत कीजिए। उन्होंने कहा कि सिर्फ नरेगा के पैसे से क्या होगा, क्योंकि नरेगा ग्रामीण क्षेत्रों के लिए है। मैंने कहा कि ये भी ग्रामीण क्षेत्रों का ही प्रोजेक्ट है। रेलवे जो टेक्नीकल फीस के मामले में खर्चा लेता था, वह भी करीब-करीब हर अंडर पास पर 45 परसेंट के लगभग होता है। हमने उसे रेल मंत्री जी से और चेयरमैन रेलवे बोर्ड से मिलकर पास कराया, जिसे टेक्नीकल वेव कहते हैं। वह हमारे लिए माफ हो गया, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि नरेगा से रेलवे अंडर ब्रिज बन सकते हैं और वह गांवों के लिए ही है, लेकिन आपको एक संशोधन करना पड़ेगा। नरेगा के पैसे को खर्च करने के लिए 60-40 का रेशो मैनटेन करना पड़ता है। 60 परसेंट लेबर कम्पोनेंट होता है और 40 परसेंट मैटीरियल कम्पोनेंट होता है। आपको इसका अमेंडमेंट करना पड़ेगा। रेलवे अंडर पास 50-50 परसेंट में बन सकते हैं। कई जगह 55 परसेंट भी जा सकता है। यह एक बहुत बड़ा काम नरेगा के माध्यम से रेलवे अंडर ब्रिज बनाकर पूरे देश में हम कर सकते हैं और पूरे देश में एक बहुत अच्छा मैसेज जा सकता है कि नरेगा में भी बहुत बढ़िया आधारभूत

संरचनाएं खड़ी हो सकती हैं और हमारे क्षेत्र में ऐसा हुआ भी है। मैं आपको कह रहा हूं कि आप इसे दूसरी जगहों पर भी कीजिए। रेलवे ने टेक्नीकल वेयर तो कर रखा है, लेकिन नरेगा में एक अमेंडमेंट करने की जरूरत है। अगर ऐसा किया जाएगा, तो सभी ग्रामीण क्षेत्रों में रेलवे अंडर पास बन जाएंगे और ग्रामीण जनता को सुविधा होगी। आप उसे 12 फीट ऊंचाई का बना दीजिए। इसे ग्रामीण जनता आराम से क्रास कर लेगी। उनके गाय, भैंस, बकरी, बैल गाड़ी यहां तक कि छोटे ट्रैक्टर भी निकल सकते हैं। नरेगा में अमेंडमेंट करने से नरेगा को भी फायदा होगा और रेलवे की भी अच्छी साख क्षेत्र में फैलेगी।

ग्रीन टायलेट्स की बात कही गई है। रेलवे स्टेशनों पर बहुत गंदगी है। मैं एक बार रेलवे की मीटिंग में गया था और मुझसे कहा गया कि यात्री खड़ी गाड़ी में ही टायलेट कर देते हैं। यह तो नेचुरल काल है। इसे आप ज्यादा देर तक कंट्रोल नहीं कर सकते हैं। मैं आपको बताना चाहता हूं कि कुछ महीनों पहले एक पत्रिका में छपा कि देश की आर्थिक राजधानी मुंबई में रेल के अंदर और रेलवे स्टेशनों पर शौच की सुविधाओं का जायजा लेने के दौरान नागपुर की स्वयं सेवी संस्था ने पुरुषों के शौचालयों पर कब्जा करने के लिए एक आंदोलन चलाया। यह भी बहुत विडम्बना की बात है, क्योंकि उन्होंने कहा कि हमारे से ज्यादा पुरुषों के शौचालयों की संख्या है। उन्होंने कहा कि हम भी देश की आधी आबादी हैं, लेकिन हमारे लिए शौचालयों की संख्या कम क्यों है? इसलिए पुरुषों के शौचालयों पर कब्जा करो। हमारी नेचुरल कॉल है, हम कहां जाएंगे? यह आंदोलन मुंबई में चला है। रेलवे इससे अवेयर है या नहीं है, यह बात मुझे पता नहीं है। लेकिन यह आंदोलन मुंबई में चला। नागपुर की स्वयंसेवी संस्था ने चलाया और उसने कहा कि कोई महिला अगर पैसंजर के रूप में यात्रा कर रही है और उसको टॉयलेट की सुविधा नहीं मिल रही है तो संस्था के लोग 10-10 15-15 की संख्या में स्टेशन पर खड़े रहते हैं और उन्होंने कहा कि पुरुषों के शौचालयों पर कब्जा करो। यह आंदोलन अगर चलता है तो मैं रेलवे के माध्यम से एक सुझाव देना चाहता हूं कि इस आंदोलन के कारण ही यह मैंने सुझाव दिया कि भारत सरकार का एक TSC नामक प्रोजेक्ट चलता है यानी टोटल सैनीटेशन कैम्पेन। एक टीएससी करके प्रोग्राम चलता है। अगर रेलवे के पास बजट कम है तो टीएससी के बजट से डबल करके हर स्टेशन पर पुरुषों से 15 प्रतिशत अधिक महिलाओं के शौचालय बनने चाहिए। यह मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से डिमांड है। ...(व्यवधान)

मैं आपके माध्यम से यह बताना चाहता हूं कि रेलवे ने दो कमेटी बनाई। एक डा. अनिल काकोदकर कमेटी और दूसरी सेन पित्रोदा की कमेटी। एक ने सेफ्टी की बात कही और दूसरे ने कहा कि रिसोर्सोज मोबिलाइज करो। रिसोर्स मोबिलाइज करने की बात आई तो सेन पित्रोदा कमेटी कहती है कि 5.7 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है। अब इतना पैसा कहां से आएगा? केवल कमेटी बनाने से कुछ नहीं

होगा। उसके लिए कोई न कोई इम्प्लीमेंटेशन प्लान बनाना पड़ेगा। अब आपका खर्चा क्यों बढ़ा? पिछले 8-10 सालों में रेलवे का अध्ययन किया होगा। डीजल के दाम बढ़े, महंगाई बढ़ी, इसलिए रेलवे का खर्चा बढ़ गया। मैं एक सुझाव देना चाहूंगा कि एक बायोडीजल का प्रोजेक्ट रेलवे को शुरू करना चाहिए। रेलवे क्यों नहीं इनोवेटिव प्रोजेक्ट्स शुरू करता है? रेलवे की जमीन खाली पड़ी है। उस पर अतिक्रमण हो जाता है लेकिन रेलवे बायोडीजल (रतन जोत) को उगाने का साहस नहीं कर रहा है। क्यों नहीं कर रहा है? मुझे पता नहीं है। कई देशों ने ऐसा किया है। रेलवे की खाली पड़ी जमीन पर बायोडीजल उगा दिया जाए। रेलवे का सिस्टम है जहां रेलवे पानी दे सकता है। रेलवे के पास कर्मचारी भी हैं, पानी दे सकते हैं और जेट्रोफा में ज्यादा पानी नहीं चाहिए और बायोडीजल उग जाएगा तो इसके कारण रेलवे की जमीन पर अतिक्रमण नहीं होगा और दूसरे बायोडीजल से रेलवे को आय भी होगी और डीजल का खर्च भी कम हो जाएगा और सुबह सुबह यात्रा करते समय जब रेल गाड़ी में कोई यात्री बैठा रहता है और कोई स्टेशन आने वाला होता है और कोई खिड़की से देखता है तो उसको यह लगता है कि खुले में शौच हो रहा है। रतन जोत की खेती से इन तीन चार समस्याओं का समाधान हो जाएगा।

महोदय, अब मैं अपने क्षेत्र की दो-तीन समस्या के बारे में कहना चाहूंगा। मैं बीकानेर संसदीय क्षेत्र से आता हूं। मैं पहले तो राजस्थान की बात करूंगा। एक तो गेज परिवर्तन के काम को जल्दी पूर्ण करें। स्पीड बढ़ाएं और जयपुर को आपने विश्वस्तरीय स्टेशन घोषित किया लेकिन विश्वस्तरीय कुछ नहीं हुआ और कुछ आपने आदर्श स्टेशंस घोषित किये लेकिन वहां भी कुछ नहीं हुआ और बाकी एमपीज को आपने कहा कि हम आपको एक रिजर्वेशन काउंटर देंगे, उसमें भी अभी तक कुछ नहीं हुआ है। सभी ने सुझाव दे रखे हैं लेकिन उन पर कुछ अमल नहीं हुआ। उस पर भी काम होना चाहिए। मेरे क्षेत्र में बीकानेर और दिल्ली के बीच में पैसेंजर गाड़ी नहीं है। पैसेंजर गाड़ी के लिए ये कह रहे हैं कि दिल्ली में कंजेशन ज्यादा है। इस पर हमारा कहना है कि आप रेवाड़ी दे दीजिए। हम कहते हैं कि सादलपुर दे दीजिए या दिल्ली के आसपास के जो स्टेशन है, जैसे कंट है तो उसको विकसित करना पड़ेगा। अगर पुरानी दिल्ली में कंजेशन है तो कंट को विकसित करना पड़ेगा।

मैंने एक सजेशन दिया था, जब किसी जमाने में बीकानेर मेरी स्टेट थी तो पुरानी दिल्ली पर हमारी स्टेट के जो महाराजा थे, उन्होंने तीन प्लेटफार्म बढ़ाए थे जो आजकल 16, 17 और 18 के नाम से जाने जाते हैं। जब बीकानेर की स्टेट के पैसे लगे हैं, कम से कम वहां पर बीकानेर से आने वाली जो ट्रेन है, उसको खड़ी रखने का अधिकार मिलना चाहिए।

एक रेलवे मेडिकल कॉलेज खोलने की व्यवस्था बजट में की गई है। तीन सालों से ये कर रहे हैं।

ये कह रहे हैं कि स्थान नहीं मिल रहा है जबकि मेरा कहना है कि बीकानेर में सफिशिएंट रेलवे की जगह है। राजस्थान में रेलवे मेडिकल कॉलेज खोलना था, तो वे इस बात को पूरा करें। अगला बिंदु बीकानेर से लंबी दूरी की गाड़ियों का है। बीकानेर के नागरिकों के लिए हैदराबाद, पुणे, चेन्नई, बेंगलूरु, इंदौर के लिए गाड़ी चलाएं क्योंकि वहां पर बीकानेर के बहुत से लोग रहते हैं।

महोदय, अनूपगढ़ क्षेत्र स्ट्रेटजिक प्वाइंट आफ व्यू से महत्वपूर्ण है। सेना ने लिखा है कि अनूपगढ़ वाया खाजूवाला, बीकानेर से जुड़ना चाहिए। यह आर्मी की डिमांड है। मेरा भी यह मानना है कि यह जुड़ना चाहिए इससे सेना का मनोबल बढ़ेगा।

अंत में, मैं कहना चाहता हूं कि एमपी को एक पीए मिलता है लेकिन पीए को अलग से यात्रा करने की कोई सुविधा नहीं है। अगर मैं उसे एयर से काम के लिए बेंगलूरु भेज दूं, वह काम करके आ जाएगा तो एयर टिकट रिइम्बर्स हो जाएगा लेकिन अगर मैं ट्रेन से जयपुर भेजूंगा तो कहा जाता है कि एमपी खुद साथ यात्रा करे। यह क्या नियम है? पीए को कम से कम साल में पांच पास तो दिलवा दें ताकि हम उसे अकेला भेज सकें और वह हमारा काम करके वापिस आ सके। हम सिर्फ पांच पास मांग रहे हैं, यह कोई बहुत बड़ी बात नहीं है। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं।

TEXT OF CUT MOTIONS

SHRI PRATAP SINGH BAJWA (GURDASPUR): Respected Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Railways. I rise in support of the demands raised and congratulate the Government and the Minister on taking pro-active steps to breathe life in our national veins.

At the very outset, Sir, I most wholeheartedly thank our new Railway Minister and a very dynamic Minister for the Guru Parikrama special train, which he has introduced. It connects the three very important religious towns of the Sikhs – the Amritsar Sahib, Patna and Nanded cities – hosting three very sacred Sikh shrines. Bearing in mind the fact that Sikhism takes tenets from many religions and beliefs, this will be a boon for people of all sects to appreciate this uniqueness.

Sir, it is true that the railway is one of the primary instruments of growth in the country as well as a means of swift and strategic movement of men and machines to the boarder areas. My parliamentary constituency – respected Railway Minister, I hope, you are listening to what I am saying – is Gurdaspur, which is a very strategic area on the boarder of Pakistan. Firstly, I am thankful to you that a very longstanding demand of my area for a new railway link from Kadia town to Beas, which is an international headquarters of the Beas religion which is very important, has been sanctioned recently. It provides an alternative route for movement of defence troops and machineries. I urge upon the Government to expedite this railway link on a priority basis bearing in mind its strategic importance in an ever dynamic geo-political scenario.

Mr. Chairman, through you, I will also request the hon. Railway Minister to visit Punjab. We would wholeheartedly welcome him to Punjab and he must give us the date at the earliest so that he can lay the foundation-stone of that new rail link that he has just sanctioned for which almost Rs.250 crore have been sanctioned. I am very thankful to him for it.

Sir, as they say, 'Safety Never Sleeps' is the main focus of this Ministry this year. The Railway Minister, while taking the example of safety standards of

Europe and Japan, in paragraph 8 of his speech has aimed at zero death target. It is my firm belief and I wholeheartedly agree with the Ministry that a zero tolerance approach must be adhered to by the Indian Railways much as we do for Civil Aviation. The implementation of the Train Protection Warning Systems, Train Collision Avoidable Systems and the proposed Railway Safety Authority are laudable measures focused on ensuring safer railway traffic in future.

While thinking of India's future, it is true that young India's expectations and standards are very high. Railways having been a symbol of national growth must continue to bring in a sense of pride in the nation's youth who have become more demanding and expect quality and swift service. Improvement in the on-line ticketing systems and catering services on rail is a must to cater to young India's needs.

As our dear colleague from Rajasthan, Shri Arjun Ram Meghwal has rightly pointed out, I also think it is very unfortunate that even after 65 years of India's Independence there are so many unmanned railway crossings. The Minister has already proposed that 200 such unmanned railway crossings would be eliminated by the end of this year in Punjab. I welcome that step. I think it should be done in the whole of India. As India has one of the largest networks in the world, it is a black mark on the Indian Railways and they must get rid of this mark at the earliest.

I had a chance to serve my State as the Public Works Minister from 2002 to 2007. We had built 22 ROBs over there. A very major problem that used to come was that the State Government would have to put in 50 per cent of the money into the project. When it came to the Railways, it took a long time for the Railways to clear the ROB projects. Whosoever is building it, if you have given it to the State Government, the 50 per cent of the Railways money should go to the State Government. Let them build the ROBs. Let us not waste time in saying that let the State Governments put the 50 per cent money first. When it comes to the other 50 per cent, it takes years and years. As a result, there is a lot of traffic problem. So, I

support what Shri Meghwal has said. It is very right. It is high time we did this. We have a Minister who is capable of doing it. I must congratulate him. We have high expectations of him and he must take up these minor issues. Only the bureaucrats will have to be told to do the work. It is high time you took this measure.

On the state of the Railway Stations, I must tell you that you have proposed a number of new railways stations as 'other stations'. I would like to point out that Amritsar is the Mecca of the Punjabis and the Sikhs. At least Amritsar station must be upgraded to international standards. The footfall is the highest. You have thousands and lakhs of tourists visiting Amritsar every single day. I think Amritsar Railway Station should be a model station. You have already promised it. I did visit the hon. Railway Minister a couple of days earlier. I had taken a lot of demands from my area and he has promised me that one of the places he wants to visit is the Golden Temple and I would like to welcome you there. When you go to Amritsar, this must be one of the important decisions that you must take and you must announce it over there that Amritsar station would be built as per the international standards.

Thirdly, I now focus for a moment on the state of the freight traffic of the Railways. Freight traffic has not done as well as was expected, even when the initial 11th Five Year Plan target had been revised downwards. There is an urgent need to improve this. Delay in the loading and unloading of freight leads to increase in idle time of Railway infrastructure as well as hampers the realisation of full potential of freight capabilities of the Railways. In Punjab, as is in the case of the rest of India, business is showing a preference or shift to the roadways, as instead of the Railways, they are finding it more convenient. The Railways also needs to consider making freight facilities industry-friendly. Covered wagons to reduce pilferages and weighing of wagons with multiple load slabs to increase efficiency of freight movements are a pressing need.

Another matter of concern has been the reports suggesting that the rates of movement of fertilizer, coal and food grains would go up. If this is true, I wonder what the intention of the Ministry is in raising these rates and whether there would be adequate measures to push in the effects of this increase on the farmers and consumers. I call upon the hon. Minister of Railways to enlighten the House on this issue.

Sir, as Shri Meghwal has already pointed out about it, I also think that the Railways want to go in for major changes and for that, they need a lot of money. I also think that after the Ministry of Defence, the Indian Railways has the biggest land pool. They need not go to any Government, they need not go to the Ministry of Finance and they need not go to the Ministry of Planning also. If they can somehow utilise their own land pool, which is almost of the value of more than Rs. 10,00,000 crore, they can go in for major changes. If they can utilise that money in the PPP mode or some other mode, I think, complete transformation of the Indian Railways can take place. So, my suggestion to the hon. Railway Minister is to let the Indian Railways get out of this slumber and do something which the country is also expecting of you.

My another point is about the scenario outside the trains. Shri Meghwal has also spoken about it. I would like to tell the hon. Minister of Railways that a couple of times, I and my colleagues have to go from Delhi to Chandigarh on Shatabdi Express. It is a nice train. Most of the times, lot of foreign tourists are also there. सर, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि ट्रेन के केबिन में मिनिस्ट्री ऑफ टूरिज़म और कल्चर का इंक्रेडिबल इण्डिया का एड लगा हुआ होता है, म्यूज़िक भी अच्छा बज रहा होता है, दिल्ली की पूरी हिस्ट्री बताते हैं, बहुत खुशी भी होती है। जब गाड़ी 4-5 किलोमीटर आगे निकल जाती है, तब हमें खुद ही खिड़कियों के पर्दे डालने पड़ जाते हैं, इसलिए कि हमें शर्म लगती है। बाहर हजारों की तादाद में ओपन डेफिकेशन हो रही होती है। मैं यह अपने देश की राजधानी की बात कर रहा हूँ। For God's sake, we need to do something for the nation. हमें इतनी शर्म आती है, टूरिस्ट बैठे होते हैं। मेरे ख्याल से जानवर भी ऐसे नहीं बैठते हैं, जैसे वे बिल्कुल रेलवे लाइंस के साथ बैठे होते हैं। So, we need to do

something about it. आप राज्य सरकारों को शामिल कीजिए, आप किसी अन्य डिपार्टमेंट को शामिल कीजिए। यह तो सारे देश की इज्जत और सम्मान की बात है। एक तरफ तो हम इंक्रेडिबल इण्डिया को बेच रहे हैं और outside the train, this thing is taking place. It is the biggest cultural shock. I have seen so many of these tourists taking out their cameras and clicking photographs. They have never seen this kind of a thing ever happening.

MR. CHAIRMAN : Shri Bajwa, that feature is also 'Incredible India'!

SHRI PRATAP SINGH BAJWA : If we consider that to be an integral part of 'Incredible India', then only God can save India. That is what I can say.

I would request the hon. Minister of Railways that आप होम मिनिस्ट्री से बात कीजिए, राज्य सरकार से बात कीजिए, इस बात के लिए तो पूरा हाऊस आपके साथ है। वहां फेंसिंग करवा दीजिए या ट्रेनों के शीशे ही ऐसे लगवा दीजिए कि बाहर कुछ भी दिखाई न दे। यह मेरी गुजारिश है कि for God's sake, please do something about it.

Now I would like to focus on my State, like Shri Meghwal had focussed on Rajasthan. We are all people with turbans on. Luckily, he is the one who has initiated this debate on behalf of the BJP and I am initiating it on behalf of my own party. I will focus on the State of Punjab. Punjab is a State with few natural resources, as Shri Namdhari Saheb knows. There is no coal, no space for food grains and an excessive need for fertilisers and as such, it is a huge market for the Railways.

सर, मैं मिनिस्टर साहब को याद दिलाना चाहता हूँ कि उन्होंने मुझे यह बात बताई थी कि देश की आजादी में दो स्टेट और दो लोग जिन्होंने सबसे ज्यादा पॉलिटिकली सफर किया है वे पंजाब और बंगाल हैं। आज पाकिस्तान वाला पंजाब हमारे साथ होता तब हमारी यह पोजिशन न होती जो आज है। आज बांग्लादेश पश्चिम बंगाल के साथ होता तो इनकी वह पोजिशन न होती जो आज है।

आप बंगाल से हैं, आप बंगाल की तरफ बहुत कुछ लेकर जा रहे हैं, हमें इस बात की खुशी है, मगर कम से कम हमारा भी ध्यान रखिए। रविन्द्रनाथ टैगोर जी की कविताएं पढ़ें तो वे सारी इंसपेरेशन ही पंजाब से हैं।

MR. CHAIRMAN: Shri Bajwa, you have found a common platform now.

SHRI PRATAP SINGH BAJWA : That is why, I am requesting him to first come to Amritsar. वहां आ कर दरबार साहिब पर मत्था टेकें।

सर, मैं मंत्री जी से डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के बारे में एक रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ। चंद दिन पहले ही हमारे होम मिनिस्टर साहब वहां गए, कॉमर्स मिनिस्टर भी वहां गए, बादल साहब भी वहां थे, हमारे बहुत सारे सांसद भी वहीं थे। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर जो लुधियाना तक बन रहा है, it should be extended till the international border. यह अटारी तक बनना चाहिए। Our trade would grow almost 100 times. You need to do it five years or ten years down the line. Why do we not plan now for something which has to be done?

15.00 hrs.

Why should we always plan कि 10-15 साल के बाद वह कमी होगी फिर दूर करेंगे? It should go till Atari because the whole of the country's trade has to go on from the international borders. एक तो यह जरूरी है। दूसरी, मेरी गुज़ारिश है, I belong to a town called Qadian. It is the international headquarters of Jamaat-e-Ahmadiyya. There is an urgent need for the creation of operating railhead at Qadian in District Gurdaspur. Prior to 1984, the railhead was operational, but the loading from this area has been disbanded for unknown reasons. Even the Food Corporation of India has sent a letter to you and to the Chairman of the Railway Board. So, I would like you to please take adequate steps to get it ensured.

As you have taken a lot of important Railway factories, वहां फैक्ट्रीज और बहुत कुछ इन्फ्रास्ट्रक्चर आप लेकर गये हैं। मैं बार्डर एरियाज के लिए एक मांग करूंगा, बहुत कुर्बानियां हमने दी हैं, देश के लिए अमृतसर वालों ने, फिरोजपुर वालों ने, गुरुदासपुर वालों ने, तरणताल वालों ने बहुत कुर्बानियां दी हैं। हमारी यह रिक्वेस्ट है कि जब आप सारे देश के लिए सोच रहे हैं, एक रेलवे कोच फैक्ट्री बार्डर एरियाज में दे दीजिए। आज हमारे नौजवानों के लिए भर्ती का कोई जरिया नहीं है। बातें जितनी मर्जी हम करते रहें, एक टाइम था, नामधारी साहब, आप जानते हैं कि पंजाबियों के हर घर से एक आदमी फौज में जाता था। वह भी आज क्योंकि पापुलेशन के आधार पर हो गया, तो वह भी बंद हो गया। पैरा-मिलिट्री फोर्स में जाना भी बंद हो गया।

मुकुल जी, मेरी आपसे गुजारिश है कि कृपा करके जहां आप अपने सूबे के बारे में सोच रहे हैं, वहां हमारे लिए भी सोचिये। हमारी भी बहुत बड़ी कुर्बानी है, तो कृपा करके उसकी तरफ भी थोड़ा सा ध्यान दीजिए।

अंत में मैं कहना चाहता हूं कि दिल्ली-लुधियाना शताब्दी ट्रेन, पहले वाले रेलवे मिनिस्टर साहब ने लुधियाना तक के लिए यह नयी ट्रेन शुरू की थी, हम उनके बहुत मशकूर हैं। मेरी यह गुजारिश है कि उसको उधमपुर, जम्मू की तरफ एक्सटेंड कर दिया जाए। इसे जम्मू की तरफ कर दिया, क्योंकि इससे एक तो पठानकोट इसके रास्ते में आ जाएगा, *it is the biggest Army cantonment. It is the entry route to lower Himachal, and to the whole of Jammu and Kashmir.* यह हमारी गुजारिश है कि इसका एक्सटेंशन किया जाए। *The Railway Minister has done well.* जो इन्होंने एफर्ट्स किये हैं, उसके लिए मैं इनको एप्रीशिएट करता हूं, इन्होंने कर्मचारियों के लिए भी जो एफर्ट्स किए हैं, उसके लिए भी मैं इन्हें बधाई देता हूं।


सभापति महोदय : आप चेयर को भी थैंक्स कर दीजिए।

श्री प्रताप सिंह बाजवा : चेयर को तो सबसे ज्यादा थैंक्स है ही, आप तो हमारे हैं ही, अपनों को कई दफा थैंक्स कम करते हैं। मैं इनका पूरा समर्थन करता हूं और जिन डिमांड्स के लिए ये खड़े हुए हैं, मैं उनका समर्थन करता हूं।

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): महोदय, आपने मुझे रेल बजट वर्ष 2012-13 की अनुदान की मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। माननीय रेल मंत्री जी बैठे हुए हैं, हमारे बहुत ही तेज तर्रार नये मंत्री जी हैं, सम्मानित सदस्यों को इनसे बड़ी आशा और उम्मीद है।

महोदय, अभी जब आप चेयर पर बैठे, जब शुरूआत हुई तो आपने कहा कि जिन लोगों ने कटौती प्रस्ताव दिया है, उसकी स्लिप रख दें, वह नोटिस लग जाये। आज सुबह जब मैं डाक खोल रहा था तो मैंने देखा कि बहुत से सम्मानित सदस्यों ने अपने क्षेत्रों की तमाम समस्याओं को लेकर कटौती प्रस्ताव रखे हैं। मैं यह भी जानता हूँ कि हर बार जब रेल बजट पेश होता है तो सम्मानित सदस्य समस्याओं पर चर्चा भी करते हैं, कटौती प्रस्ताव भी लाते हैं, लेकिन एक बिन्दु पर भी अमल नहीं हो पाता है। मैं कटौती प्रस्ताव करने वाला था, मैंने सोचा कि जब होता ही नहीं तो इतनी मेहनत करने से क्या फायदा? एक तो कष्ट इस बात का है। दूसरी बात यह है कि जब रेल बजट आता है तो बहुत आशा और उम्मीद के साथ सभी सम्मानित सदस्य उस पर बोलना चाहते हैं, अंत में लिखकर भी देते हैं क्योंकि समय नहीं रहता है। वे उम्मीद करते हैं कि हमारे यहां की कुछ न कुछ समस्या का हल होगा, लेकिन समस्या का हल नहीं हो पाता है।

महोदय, मैं आपको याद दिलाऊँ, जैसे यहां पर रेलवे की अनुदान की मांग है, ठीक है कि हम लोग सर्वसम्मति से इसे पास करेंगे क्योंकि सभी सदस्यों की मजबूरी है। इस पर इफ-बट कोई नहीं लगायेगा, लेकिन सवाल यह रहा कि जो भी दिक्कतें हैं, उन पर कुछ न कुछ अमल होना चाहिए। उनकी समस्याओं का निराकरण होना चाहिए, लेकिन ऐसा हो नहीं पाता है।

मैं आभार व्यक्त करना चाहूँगा, माननीय प्रधान मंत्री जी को थोड़े समय के लिए रेल विभाग देखने का मौका मिला। एक दिन वे रेल मंत्रालय पहुँच गए और उन्होंने निर्देशित किया कि सभी सम्मानित सांसदों की एक बैठक बुलाएँ चाहे वे एनसीआर के जीएम हों या डीआरएम हों। हम लोगों की भी इलाहाबाद में बैठक हुई। काफी खर्च हुआ। हम लोग होटल में बैठे, खाना वगैरह सब खाया। वहाँ पर बड़े विस्तार से चर्चा हुई और मेरे ख्याल से अपने-अपने मंडल तथा क्षेत्रों की  बड़े विस्तार से और बहुत वाजिब समस्या वहाँ पर रखी परंतु उस पर कोई अमल आज तक नहीं हो पाया। दूसरी बात मैं कहना चाहूँगा कि इसमें मैंने देखा, मैं आँकड़ों में नहीं जाना चाहूँगा, यह बुकलैट मैं देख रहा था अनुदान की अतिरिक्त मांगों की, लेकिन इसमें जाने से कोई फायदा नहीं है। जहाँ तक इसमें दिया गया है, ज्यादातर लोगों की डिमांड रहती है कि दोहरीकरण हो, नई लाइन का सर्वे हो, गेज परिवर्तन का सर्वे हो, इलैक्ट्रिफिकेशन की बात भी हमारे सम्मानित सदस्यों ने कही। रेलवे लाइन बिछाने की बात हुई। हमारे क्षेत्र उत्तर प्रदेश के कौशाम्बी में यात्री ट्रेन के लिए अलग ट्रैक और गुड्रज ट्रेन के लिए अलग ट्रैक बिछाने की नयी योजना शुरू हुई। बहुत से

किसानों की ज़मीनों का अधिग्रहण किया जा रहा है लेकिन मुआवज़े के तौर पर उनके साथ भेदभाव हो रहा है। अगर कस्बा है, टाउन एरिया है, वहाँ अगर ज़मीनें जा रही हैं तो कॉमर्शियल रेट पर कम से कम उनको मुआवज़ा देना चाहिए। एक होता है नॉर्मल मुआवज़ा और एक होता है कॉमर्शियल रेट। वहाँ पर भेदभाव होता है। मैंने पिछली बार बजट में भी बात रखी थी और माननीय मंत्री जी को लिखकर भी दिया था। सम्मानित सदस्य जो बोर्ड के चेयरमैन बैठे हैं, उनसे मैं कहना चाहूँगा कि इस पर विशेष ध्यान दें कि जनपद कौशाम्बी उत्तर प्रदेश में इस प्रकार की दिक्कत और समस्या है।

दूसरी बात यह है कि सुरक्षा और संरक्षा पर बजट में तमाम बातें रखी हैं। मैं चाहूँगा कि इस पर विशेष ध्यान दें। बहुत सी ऐसी परियोजनाएँ हैं जिनकी घोषणाएँ 21 से 25 वर्ष पहले तक हो चुकी हैं, उनके शिलान्यास भी हो चुके हैं लेकिन उन पर आज तक कोई विकास का काम नहीं हो पाया है। ऐसी बहुत सी योजनाएँ हैं जो लंबित पड़ी हैं। उस पर अगर विशेष ध्यान दें तो मेरे ख्याल से आपके रेलवे का एक तरीके से उद्धार हो जाएगा।

विकास के मामले में मेरे कौशाम्बी जनपद में तीन रेलवे क्रॉसिंग हैं। मुगलसराय से लेकर दिल्ली की रेलवे लाइन है और तीन फाटक उस पर पड़ते हैं - मनौरी, भरवारी और सिराथू। जनपद के जितने अधिकारी और कर्मचारी इलाहाबाद रहते हैं, जब कौशाम्बी जाते हैं तो एक-एक घंटे फाटक बंद रहता है। कभी-कभी हम भी अपने क्षेत्र के दौरे के दौरान फाटक पर फँसते हैं तो डीआरएम को फोन करते हैं, तब यह होता है कि आधे घंटे से ज्यादा आप फाटक बंद नहीं कर सकते। लेकिन घंटों जाम रहता है। अगर वहाँ कोई तकनीकी खराबी हो गई, तो घंटों जाम में फँसना पड़ता है। दूसरी तरफ समय से अधिकारी जा नहीं पाते हैं। इसलिए ऐसे जो रेलवे फाटक हैं जहाँ घंटों जाम लगते हैं और हमारे मुख्य नवसृजित जनपद कौशाम्बी के अधिकारी और कर्मचारियों का तो वहाँ आने जाने में ही समय व्यतीत हो जाता है, वे देर से ऑफिस पहुँचते हैं। इसलिए विकास में भी आपके रेलवे फाटक बाधक हैं। मैं चाहूँगा कि ऐसे रेलवे फाटक पर आपको तत्काल एनओसी दे देनी चाहिए। कुछ फंडिंग आप कर दें और कुछ स्टेट गवर्नमेंट वहाँ कर दें और मेरे ख्याल से उपरिगामी ओवरब्रिज बन जाए तो जनपद का भी उद्धार होगा और आपकी रेलवे में जो दुर्घटनाएँ खासकर फाटकों पर होती हैं, वे नहीं हो पाएँगी। यह मैं आपको सुझाव के तौर पर कहना चाहूँगा। मैंने लिखकर भी दिया है। कई बार हमने बजट में भी इस बात को रखा है।

एक बात मैं कहना चाहूँगा कि यात्री सुविधाओं पर विशेष ध्यान देने की बात यहाँ की गई है। जो लोकल ट्रेन हम चलाते हैं, ज्यादातर उनमें 100 से 150 किलोमीटर की दूरी तय करनी होती है। जैसे इलाहाबाद से कानपुर या इलाहाबाद से रायबरेली, जहाँ ऐसी फैक्ट्रियाँ हैं या राजधानी से जुड़े हुए ट्रेक्स हैं जहाँ पर हमें यह कोशिश करनी चाहिए कि इंटरसिटी लोकल ट्रेन चलाएँ और सही वक्त पर चलाएँ। हमारे

ज्यादातर कर्मचारी उससे ट्रेवल करते हैं। इन ट्रेनों पर विशेष ध्यान देने की ज़रूरत है। इसके अलावा जो एमएसटी आप बनाते हैं, उस पर विशेष ध्यान दें कि कर्मचारियों को डेली अप-डाउन करना पड़ता है। उस पर एम.एस.टी. कम से कम हो और किलोमीटर ज्यादा से ज्यादा हो तो मेरे ख्याल से बहुत सुविधा होगी।

दूसरी बात, एंटी फॉग डिवाइस की बात अभी सभापति महोदय भी कह रहे थे। ज्यादातर दुर्घटनाएं ठंड के मौसम में होती हैं। इससे बहुत जान और माल का नुकसान होता है। हम लोगों ने इस बारे में दिनेश त्रिवेदी जी से बात की थी तो उन्होंने कहा था कि एक किलोमीटर पर करोड़ों रुपए की लागत एंटी फॉग डिवाइस को लगाने पर आएगी। लेकिन जान और माल का नुकसान दुर्घटनाओं में आपका ज्यादा होता है, यदि उस नुकसान को देखें तो प्रति किलोमीटर एंटी फॉग डिवाइस लगाने से आपको लाभ होगा। इन दुर्घटनाओं में कितनी ही गाड़ियों को नुकसान होता है, बोगियों का नुकसान होता है, कितने ट्रेक उखड़ जाते हैं, लोगों को अपनी जान से हाथा धोना पड़ता है। यदि आप एंटी फॉग डिवाइस लगाते हैं तो मुझे लगता है कि आपका यह नुकसान होने से बच जाएगा।

इसके अलावा कर्मचारियों की बात है। आप कहीं भी रेलवे के आफिस में चले जाइए तो वहां लोग यही जवाब देते हैं कि हमारे पास स्टाफ की कमी है, तकनीकी विशेषज्ञों की कमी है। आपको कर्मचारियों की भर्ती करनी चाहिए। आपको कर्मचारियों के वेलफेयर की तरफ भी ध्यान देना पड़ेगा। उनके स्वास्थ्य, वेतन, उनके बच्चों की पढ़ाई, पेंशन पर भी आपको ध्यान देना पड़ेगा। क्योंकि यह कर्मचारी रात-दिन जगकर रेलवे की सेवा करते हैं।

रेलों में जहरखुरानी बहुत होती है। मजदूर बाहर जाकर कमा कर ला रहा होता है तो ट्रेन में उसे चाय या खाने के साथ कुछ खिला दिया जाता है और वह जहरखुरानी का शिकार हो जाता है। उसके सारे पैसे छीन लिए जाते हैं। यहां तक कि उन्हें जान से भी हाथ धोना पड़ता है।

रेलवे ट्रेकों पर आए दिन लाशें मिलती हैं। कहां से ये लाशें आती हैं? कहां से लाकर इन्हें फेंका जाता है? आपके पास आरपीएफ और जीआरपी है। आपसे लोकल पुलिस जुड़ी हुई है। आपको इस पर ध्यान देना होगा कि रेलवे ट्रेक पर ये लावारिस लाशें कहां से आती हैं? क्या ट्रेन से गिरकर मौत होती है या लोग मारकर रेलवे ट्रेक पर फेंक देते हैं? इस पर आपको विशेष रूप से ध्यान देना होगा और जीआपी और आरपीएफ को विशेष जिम्मेदारी सौंपनी होगी।

मैं एक महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूं कि वर्ष 2013 में इलाहाबाद में कुंभ मेला लगने वाला है। देश-विदेश से लोग स्नान करने आते हैं। यहां करोड़ों की भीड़ जुटती है। माघ का मेला तो हर साल लगता है, लेकिन महाकुंभ बहुत बड़ा मेला होता है। मेरे ख्याल से इतनी भीड़ किसी मेले में इकट्ठी नहीं होती है, जितनी वहां होती है। मुख्य स्नान मकर संक्रांति, अमावस्या, वसंत पंचमी और पूर्णमासी को होता है। इन

चार दिनों में करोड़ों की भीड़ होती है। यात्री ट्रेनों से भी आते हैं। इसके लिए आपको वहां रेलवे टिकटिंग की व्यवस्था कर दें। प्लेटफार्म पर पैदल पथ की व्यवस्था कर दें। मुझे याद है कि कुम्भ मेले में इमरजेंसी के टाइम पर बहुत जबरदस्त तैयारी होती थी और अंडर ग्राउंड पैदल पथ भी बनाए जाते थे और अतिरिक्त कोच भी लगाए जाते थे। इसके अलावा स्पेशल ट्रेनें भी चलाई जाती थीं। यह सब व्यवस्थाएं आपको करनी होंगी।

इसके अलावा प्लेटफार्म पर ही यात्री रुक जाते हैं और सो जाते हैं। जब कभी हम लोगों को ट्रेन पकड़नी होती है तो हमें यह डर लगता है कि कोई व्यक्ति पैर से न कुचल जाए। आपको यात्रियों के ठहरने के लिए स्थायी व्यवस्था करनी चाहिए। प्लेटफार्म पर पानी, बिजली और खाने के स्टॉल की व्यवस्था करनी चाहिए।

ममता दीदी ने कुंडा (प्रतापगढ़,) सिराथू, भरवारी, ये सभी कौशाम्बी जनपद में पड़ते हैं, आदर्श स्टेशन बनाने की बात कही थी। अभी तक कोई काम नहीं हो पाया है, जबकि बजट भी रिलीज़ हो गया है। कहां पर क्या देशी है, वह मैं लिख कर आपको दूंगा। मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग की व्यवस्था करा दें, जिससे दुर्घटनाओं पर रोक लगे। नवसृजित जनपद कौशाम्बी के भरवारी और सिराथू को जंक्शन स्टेशन बना दें और अच्छी-अच्छी ट्रेनों का ठहराव कर दें।

हमारे सम्मानित सदस्य राधे मोहन सिंह जी और नीरज शेखर जी ने दिया है कि गाजीपुर जनपद के मुख्यालय रोजा पर रेलवे पर ओवरब्रिज बनाना अति आवश्यक है। रेलवे बजट पर भी इन्होंने अपनी बात रखी थी। मैं चाहूंगा कि इन पर विशेष ध्यान दें।

इन्हीं बातों के साथ मैं रेलवे अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूं। धन्यवाद। सभापति जी आपको विशेष धन्यवाद।

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): सभापति महोदय, आपने मुझे इस पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। सबसे पहले मैं उसी बात को दोहराना चाहता हूँ जो हमारे तमाम सदस्यों ने कहा है। माननीय रेल मंत्री जी, जो मानव रहित रेलवे फाटक है, मैं समझता हूँ कि आप नए रेल मंत्री हैं तो कुछ पुरानी व्यवस्था को बदलने की जरूरत है। एक तो आपका मानव रहित रेलवे फाटक है, ट्रेन आपकी है, पर जो किसान है, दिन भर में कितनी बार उसका इस पार से उस पार आना-जाना लगा रहता है, उसके ट्रैक्टर है, बैलगाड़ी है, वैसे भी जाते हैं, ट्रेन कब आ जाएगी, उसे पता नहीं चलता है। वह ट्रैक्टर लेकर जाता है और फंस जाता है। इस तरीके का वह बना हुआ है। सभापति जी, इसके बाद एक तो दुर्घटना होती ही है और उसके बाद उसी के ऊपर एफ.आई.आर. भी हो जाता है। एक तो उसके जान-माल की सुरक्षा नहीं हो पाती। उसके बैल, बैलगाड़ी या ट्रैक्टर इत्यादि का नुकसान तो होता ही है, उसकी जान भी जाती है और उल्टे उसी के ऊपर एफ.आई.आर. भी दर्ज की जाती है। उससे रिकवरी भी की जाती है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि इस प्रकार की पुरानी व्यवस्था को बदलने की जरूरत है।

15.17 hrs.

(Shri Francisco Cosme Sardina in the Chair)

मानव रहित फाटक के ऊपर एक बार जी.एम. ने बनारस में सारे सांसदों के साथ बैठक की थी। उसमें सभी सांसदों ने इस बात का प्रस्ताव किया कि अगर आपके पास संसाधन का अभाव है तो सांसद निधि से वह बनाया जा सकता है बशर्ते वहां के दो लोगों को नियुक्त करने का जिम्मा वहां के सांसद के ऊपर छोड़ दिया जाए। वे अपने तरीके से वहां के दो लोगों की नियुक्ति कर देंगे। एक तो सांसद निधि से आपका फाटक बन जाएगा और दो लोगों को रोज़ी-रोटी भी मिल जाएगी। अगर यह सहमति बनती है तो मैं समझता हूँ कि पूरा सदन इसके लिए तैयार हो सकता है क्योंकि यह मामला सारे लोगों के क्षेत्रों से जुड़ा है। ...*(व्यवधान)*

MR. CHAIRMAN : Please address the Chair.

श्री दारा सिंह चौहान : सभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी के संज्ञान में यह बात लाना चाहता हूँ कि रेलवे के किनारे बहुत ऐसे गांव हैं जहां रेलवे स्टेशन या हॉल्ट तो है, मगर वहां तक पहुंचने के लिए कोई रास्ता ही नहीं है। वहां किनारे का कोई अगर छोटा-सा रास्ता है, अगर कोई सांसद, विधायक, या वहां के गांव के लोग श्रम से कोई रास्ता बनाते हैं तो हर तीन-चार महीने के बाद आपका विभाग उस रास्ते तो तहस-नहस कर देता है, उसे तोड़-फोड़ देता है। वहां तक जाने की कोई अस्थायी व्यवस्था ही हो जाए। ...*(व्यवधान)*

MR. CHAIRMAN: No cross talk. Please address the Chair.

श्री दारा सिंह चौहान : महोदय, मैं समझता हूँ कि वहां तक जाने की कोई व्यवस्था हो, माननीय रेल मंत्री जी को इस पर भी ध्यान देना चाहिए। अगर सांसदों को इसकी अनुमति मिल जाए तो वे अपने पैसे से वहां तक जाने के लिए रास्ते को बनवा सकते हैं, चूंकि यह ज़मीन रेलवे की है और वह बेकार पड़ी है। मैं समझता हूँ कि रास्ता बन जाने से रेलवे को ही फायदा है, क्योंकि आप बिजनेस कर रहे हैं। अगर लोग वहां तक नहीं पहुंचेंगे तो फिर वे दूसरी सवारी से अपने गंतव्य तक चले जाते हैं।

महोदय, सफाई के बारे में हमारे माननीय सदस्यों ने बात की। मैं चाहता हूँ कि उस पर ध्यान देने की जरूरत है। सुरक्षा पर भी ध्यान देने की जरूरत है।

महोदय, मैं जहां से आता हूँ, पूर्वांचल का मऊ, जो हमारे संसदीय क्षेत्र का मुख्यालय है, जिला है, वह रेलवे के क्षेत्र में काफी पिछड़ा हुआ था। एक और बात मैं माननीय रेल मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि ममता दीदी जब रेल मंत्री थीं, अब मुख्यमंत्री हैं तो उन्होंने ही वहां टर्मिनल बनाने के बारे में पहली बार घोषणा की। मैं समझता हूँ कि आपके प्रयास से उस काम में कुछ बात आगे बढ़ रही है। मऊ, जो पूर्वांचल का सबसे बड़ा केन्द्र है, बुनकरों का सबसे बड़ा इलाका है, वहां टर्मिनल बनाने की घोषणा ममता दीदी ने की थी। उस पर काम भी हो रहा है, सारी रिपोर्टें भी आ गयी हैं। उसका बजट भी, जहां तक मैं समझता हूँ, करीब 64 करोड़ रुपए का बन गया है तो मैं चाहता हूँ कि कम से कम वहां कुछ काम शुरू हो जाए।

वहां कुछ पैसा पहले चला जाए ताकि टर्मिनल का काम वहां शुरू हो जाए, क्योंकि सौ किलोमीटर के रेडियस में वह पूर्वांचल का बहुत बड़ा इलाका है। अगर किसी को कोलकाता, मुंबई या साउथ में जाना है तो वह या तो गोरखपुर, बनारस से ट्रेन पकड़ता है या मुगलसराय जाता है। मैं समझता हूँ कि मऊ टर्मिनल बन जाने से पूर्वांचल का बहुत भला और विकास होगा। अभी ओवर ब्रिज और अंडर ब्रिज की बात हो रही थी। मैंने कहा था कि मऊ बुनकरों का इलाका है। मैं आपको बधाई दूंगा, मैंने आपसे कहा और आपने वहां एक बुकिंग खिड़की खुलवा दी। बुनकरों की 80 फीसदी आबादी रेलवे के पश्चिम साइड में है और वह रेल फाटक एक दिन में लगभग 48 बार बंद होता है एवं खुलता है। अगर वहां फ्लाई ओवर बन जाए तो ठीक है, अन्यथा आप चाहें तो वहां अंडर ब्रिज बना सकते हैं, इसके लिए मैं आपसे मांग करता हूँ। मैंने पहले भी एक मांग की थी कि जो मऊ मुख्यालय हमारे संसदीय क्षेत्र का है, आजादी के इतने दिनों बाद भी वहां से एक भी ट्रेन दिल्ली के लिए नहीं है। मैंने कई बार इस हाउस में बोला और व्यक्तिगत भी मिल कर आपसे कहा। वहां से कई सांसद हैं। मऊ से दिल्ली आने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है कि हम हाउस में पहुंच सकें। इसलिए मेरी मांग है कि मऊ से मुहम्मदाबाद, आजमगढ़ और शाहगंज से होकर हमें

एक ट्रेन दी जाए, जिससे लोगों को सुविधा हो। अगर रेलवे बिजनेस कर रही है तो ट्रायल के रूप में अगर आप कोई ट्रेन चला देंगे तो आपको सच्चाई का पता चल जाएगा कि कहां से ज्यादा इनकम होने वाली है। मैंने एक बार साऊथ के लिए ट्रेन मांगी थी कि मऊ है, आजमगढ़, मुबारकपुर, जो बनारसी साड़ी के लिए विश्व विख्यात है। वहां से जो सूरत में लोग कारोबार करते हैं, वहां के लिए आपने जो सूरत वाराणसी ट्रेन बढ़ाई, उसके लिए मैं आपको बधाई दूंगा। आपने जो सूरत-वाराणसी ट्रेन को छपरा तक बढ़ा दिया है, उसके लिए मैं आपको बधाई दूंगा। मैं चाहता हूं कि अगर उस ट्रेन को शाहगंज, आजमगढ़, मुहम्मदाबाद होकर मऊ तक ले जाया जाए तो बुनकर सीधे सूरत से जुड़ सकता है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please do not interrupt. You can speak when you have your turn.

श्री दारा सिंह चौहान : माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से दक्षिण-भारत के लिए कहना चाहता हूं, आप इस बात से सहमत होंगे कि दक्षिण-भारत के लिए बहुत सारे लड़के जो जॉब भी करते हैं, कम्प्यूटर एवं इंजीनियरिंग में पढ़ने के लिए नौकरी भी करते हैं। साऊथ के लिए बहुत दिनों से डिमांड हो रही है कि मऊ से लेकर बंगलौर, सिकंदराबाद वाया त्रिवेन्द्रम तक पहुंच जाए तो तीनों राजधानी जुड़ जाएंगी और साऊथ के लोगों का आना-जाना भी हो जाएगा। गरीब नवाज जो ट्रेन है, हमारे घोसी संसदीय क्षेत्र का रसड़ा, जो विधानसभा का मुख्यालय है, वहां के लिए और मुहम्मदाबाद, जो तहसील स्तरीय मुख्यालय है, गरीब नवाज को वहां रोकने के लिए हमने कई बार कहा है, मैं समझता हूं कि उसे वहां पर जरूर रोका जाए। शाहगंज-आजमगढ़ के बीच में आजमगढ़ का जो फ्लाई ओवर काफी दिनों से बन रहा है, वहां बहुत जाम रहता है। मैं समझता हूं कि इस काम को भी तुरंत किया जाए। हमने एक फुट ओवर की बात भी कही थी, डॉ. बलराम यहां नहीं हैं, उन्होंने कई बार इस बात को कहा था। मैं समझता हूं कि फुट ओवर ब्रिज की भी वहां जरूरत है। मुंबई के लिए, वहां से एक गोदान एक्सप्रेस चलती है, वह ट्रेन बहुत ही प्रचलित है। वह काफी अच्छी ट्रेन है और टाइम से भी चल रही है। मैं समझता हूं कि वहां से बहुत सारे लोग मुंबई कमाने के लिए जाते हैं, इसलिए वहां के लिए भी एक ट्रेन की व्यवस्था करें। माननीय गोरखनाथ पांडेय जी भदौही के रहने वाले हैं, उसे कालीन की नगरी कहा जाता है। जहां कालीन बनता है, जहां दुनिया से व्यापार से जुड़े हुए लोग हैं। वहां पर ओवर ब्रिज नहीं है, जब कि वह प्रस्तावित भी है। वहां ओवर ब्रिज न होने के कारण बड़ी दिक्कतें हैं, इसलिए वहां फ्लाई ओवर बनाया जाए।

सभापति महोदय, अंत में मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं, मैं आपको बधाई दूंगा कि आपने अपने बजट भाषण में छपरा से लेकर शाहगंज तक दोहरीकरण और विद्युतीकरण का किया है, मैं समझता हूं कि उसे तुरंत शुरू कराया जाए। दोहरीघाट से इंदारा तक 32 किलोमीटर आमान परिवर्तन के

लिए आपने जो प्लानिंग कमीशन में भेजा है, उसका भी जल्दी से जल्दी काम शुरू हो जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्रीमती मीना सिंह (आरा): महोदय, यदि अनुमति हो तो मैं यहां से बोलूँ?

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You can speak from here; but first you have to seek permission. You may continue.

श्रीमती मीना सिंह : सौरी। महोदय, मैं आपका आभार प्रकट करती हूँ कि आपने मुझे वर्ष 2012-13 की रेलवे की अनुदानों की मांगों पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है।

मैंने जब रेल बजट पर चर्चा हो रही थी तो उसमें भी भाग लिया था। मैंने माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष अपने क्षेत्र से सम्बन्धित कुछ समस्याएं रखी थीं एवं रेल मंत्री जी को बताया था कि हमारे क्षेत्र की जो समस्याएं हैं, उनके लिए रेलवे को कोई अतिरिक्त धन खर्च करने की जरूरत नहीं है। मैं बेहद दुख के साथ आपको बता रही हूँ कि रेल बजट पर हुई चर्चा का जवाब देने के लिए जब माननीय रेल मंत्री जी खड़े हुए तो मेरे द्वारा उठाये गये किसी भी बिन्दु का उन्होंने जवाब नहीं दिया।

मैंने रेल मंत्री जी से आग्रह किया था कि पटना से मुगलसराय के बीच आरा रेलवे स्टेशन राजस्व एवं यात्री संख्या के मामले में सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन है, परन्तु वहां कोई महत्वपूर्ण ट्रेन नहीं रुकती है। मैंने मुख्य रूप से रेल मंत्री जी से कुछ ट्रेनों के ठहराव की मांग आरा, बिनिया एवं बनाही रेलवे स्टेशनों पर की थी। मैं यह नहीं समझ पा रही हूँ कि मेरी मांग कौन सी ऐसी मुश्किल थी, इससे कौन सा ऐसा वित्तीय भार रेलवे पर पड़ रहा था कि मंत्री जी ने मेरी मांग को अनुसुना कर दिया। इसका परिणाम यह हुआ कि रेल बजट के बाद वहां के नागरिकों ने बिनिया रेलवे स्टेशन पर आमरण अनशन शुरू कर दिया। इस संदर्भ में मैंने रेल मंत्री तथा रेल बोर्ड के चेयरमैन से बात की तथा इन दोनों लोगों के आश्वासन पर मैंने स्वयं अनशन पर जाकर वहां के ए.डी.आर.एम. के समक्ष नागरिकों के अनशन को समाप्त करवाया था। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि इससे हमारी प्रतिष्ठा दांव पर लगी हुई है।

रेल बजट में मैंने कई ट्रेनों के ठहराव की मांग की थी। मैंने अपने क्षेत्र के लोगों को आश्वासन दिया है कि गाड़ी संख्या 12367-12368 विक्रमशिला एक्सप्रेस, गाड़ी संख्या 12369-12370 पटना-हरिद्वार एक्सप्रेस तथा गाड़ी संख्या 12791-12792 पटना-सिकन्दराबाद का ठहराव आरा में तथा गाड़ी संख्या 12569-12570 गरीब रथ, गाड़ी संख्या 12391-12392 श्रमजीवी एक्सप्रेस का ठहराव बिनिया में तथा विभूति एक्सप्रेस का ठहराव बनाही में अवश्य किया जाये। मैंने इन ट्रेनों के ठहराव का आश्वासन रेल मंत्री जी एवं रेल बोर्ड के चेयरमैन के आश्वासन के आधार पर अपने क्षेत्र की जनता को दे दिया है। अतः मेरी मांग है कि इन ट्रेनों का ठहराव यथाशीघ्र करवाया जाये।

एक-दो बातों का जिक्र मैं और करना चाहूंगी। भारत वैगन एवं इंजीनियरिंग कम्पनी लि., मुजफ्फरपुर एवं मोकामा के कर्मचारियों की दुर्दशा की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहती हूं। वर्ष 2008 से ही यह कम्पनी रेलवे के अधीन है, परन्तु आज तक इस कम्पनी के कर्मचारियों को पुनरीक्षित वेतन का लाभ नहीं मिल पाया है।

जबकि वर्ष 2010 में पश्चिम बंगाल की दो अन्य वैगन बनाने वाली कंपनी ब्रेथवेट और बर्न स्टैंडर्ड कंपनी का अधिग्रहण रेल मंत्रालय द्वारा किया गया है। वहां के कर्मचारियों को पुनरीक्षित वेतन का लाभ मिल रहा है। महोदय, पश्चिम बंगाल के हमारे कामगार भाइयों को लाभ मिले, यह खुशी की बात है, परंतु बिहार के कामगारों के साथ अन्याय हो, यह कहीं से भी उचित नहीं है। इस संदर्भ में बिहार के लोकप्रिय मुख्यमंत्री श्री नीतीश कुमार ने भी रेल मंत्री को पत्र लिखकर बिहार की एकमात्र वैगन बनाने वाली कंपनी एवं इसके कामगारों की दशा सुधारने का आग्रह किया है। मेरी मांग है कि यथाशीघ्र इस कंपनी को आर्थिक सहयोग एवं कर्मचारियों को उनका उचित लाभ दिया जाए।

महोदय, मैं अंत में एक बात और कहना चाहूंगी कि जब मैं अनशन समाप्त कराने गयी थी, तो वहां के रेलवे के अधिकारियों के समक्ष वहां की जनता ने मुझे बताया कि आरपीएफ के जवानों की मिलीभगत से ट्रेनों में एवं स्टेशनों पर यात्रियों के साथ लूटपाट की जा रही है और रेलवे के आरक्षण क्लर्क की मिलीभगत से वहां टिकटों की कालाबाजारी हो रही है। मेरी मांग है कि इस पर अविलंब रोक लगायी जाए और दोषियों को सजा दिलायी जाए। मंत्री महोदय से मैं एक बार कहूंगी कि मेरी इस बात को ध्यान से सुनें कि रेलवे के आरक्षण क्लर्क की मिलीभगत से वहां टिकटों की कालाबाजारी हो रही है। मेरी मांग है कि इस पर अविलंब रोक लगायी जाए तथा दोषियों को सजा दिलायी जाए। मैं पुनः आभार प्रकट करती हूं कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण चर्चा में भाग लेने का मौका दिया। आशा है कि रेल मंत्री जी मेरी वाजिब मांग पर अवश्य ध्यान देंगे और जो टिकट एमपी लोगों के द्वारा हैं, उन पर ध्यान देंगे।


DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Thank you, Chairman, Sir. I rise to participate in the discussion on Demands for Grants (Railways), 2012-13. During the discussion on Railway Budget we observed that the Budget presented last year was anti-people and directionless. However, I must appreciate one point. My esteemed colleague, the then Railway Minister, Shri Dinesh Trivedi, really revealed the actual financial state of affairs of the Railways. He commented that the Railway Department is in the ICU. This comment is sufficient enough to understand the financial health of the Railways today. He simultaneously put forward the remedy for all these ailments but that I would say is totally directionless or totally ineffective.

The economic health of Railways can be judged from its operating ratio which is gradually on the rise. It has risen to 95 per cent in the year 2011-12. This really is the grim situation prevailing in the Railways. For that, we cannot blame a particular Minister. But it is the outcome of several years of the mismanagement in the Railway Department.

I appreciate the new Minister, Shri Mukul Roy. In his reply, he assured the House that the burden on the common people in terms of passenger fares will be curtailed. He is not accepting it and withdrawn that proposal. It is official. But on the other side, the main burden on the people was imposed on 6th March this year in terms of freight rate adjustment. There is 20 per cent hike in the freight rates, especially, on essential commodities like coal, fertilizer, coal, food grains, steel, cement, etc. This was the real burden. Already, people are over-burdened. There is high inflationary pressure on people due to the mismanagement of total economy in our country and with this proposal additional burden has been imposed. Our present Railway Minister is very much silent on this issue. Is it his real concern for the common people? Why is he silent on this hidden part of the burden which was imposed? There is much more burden which was imposed in terms of freight rate hike. It is to be considered.

Again, there is another important danger lying. It is fuel adjustment component to passenger fares. It is because nowadays petroleum products are decontrolled. We have been heard that diesel will also be decontrolled. Then, the prices of diesel will be hiked. It is on the agenda of the Government. That is why, again there will be burden on the common passengers by fuel adjustment component to passenger fares. I urge upon the Minister to delete this provision from his proposal.

My next point is regarding inefficiency of the Railways. It has been seen clearly. They have missed their freight loading target in the last financial year by 23 million tonnes, when there is a GDP growth of seven to eight per cent. But at this point of time, freight loading has fallen by 23 million tonnes. It is a major shortfall in the economy. It is over Rs. 2000 crore in gross deficit receipts for the last Budget year. It is the indication of their mismanagement of the economic situation in the Railways.

As far as the safety part is concerned, many of the hon. Members have pointed out this issue. It was deliberated in detail. But the main concern is the manning of unmanned railway crossings. Thousands of level crossings are unmanned in this country for the last so many years which are responsible for around 40 per cent Railway accidents. Around 70 per cent to 80 per cent casualties are due to accidents occurring at the unmanned level crossings. Therefore, the most priority area of the Railways should be to improve the safety and security part but it has not yet been given due priority in the Railway Budget. The progress is not at all satisfactory. 

There are about 427 Railway projects which are going on for years together. They relate to doubling of railway line, conversion of gauge sections, railway electrification programme, track renewal programme, improvement of signalling system, etc. But everywhere the achievement is far beyond the targets. If the Railways move in this way, it cannot achieve its ambitious targets. The

Minister has proposed that the Railways will have zero tolerance, zero accidents and zero loss of land which are highly ambitious targets.

The ambitious projects like freight corridor, model stations, multi-functional centres, hospitals, medical colleges, nursing training centres, etc. have been proposed in the earlier budgets. All these projects were proposed under PPP mode. But what is the fate of PPP? In the last three consecutive years, very little achievement is there under PPP mode. The Standing Committee on Railways unanimously commented that the Railways Department should not go for PPP mode and that they should search for other alternative avenues to generate their internal resources to complete all these projects. Presently, these projects require about Rs.1 lakh crore. That should be given due attention by the Railways. The Railways should not do populism and the Railways should not be taken as a ladder for political achievement. That is the most dangerous game which is being played these days with this important Department of Railways which is our pride public sector enterprise.

So, with these words, I oppose these Demands.

SHRI GANESHRAO NAGORAO DUDHGAONKAR (PARBHANI): Mr. Chairman, Sir, with your kind permission, I draw the attention of hon. Minister towards the major pending issues which have already been announced in the Railway Budget.

I am very much pleased that the Railway Department has announced doubling of Parbhani-Mudkhed rail line in the Railway Budget of 2011-2012. I would request the hon. Minister to make provision for sufficient funds for this project so that the work could be expedited and the actual work could be started.

Sir, my second request would be to expedite the matter of setting up of a multi-speciality hospital at Purna junction. As per an MoU signed with the Ministry of Health, setting up of a multi-speciality hospital was announced in the Railway Budget of 2010-11. After a lot of persuasion, the South Central Railway earmarked 26 acres of land at Purna Junction for setting up of this multi-speciality hospital. But due to non-availability of funds, actual work has not yet started. I would, therefore, like to request the hon. Minister of Railways and also the hon. Minister of Health to look into the matter personally and provide sufficient funds for implementation of this scheme.

Thirdly, I would like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that Parbhani (Jn), Purna (Jn) and Jalna are included in the list of Adarsh stations. The modernisation of these stations needs to be expedited. At the same time I would also like to bring to the notice of the hon. Minister that the station building of Parbhani (Jn) is very old. Therefore, I would like to request the hon. Minister to give sanction for construction of a new station building with desirable passenger amenities at Parbhani (Jn.)

Sir, I would like to emphasise on the fact that injustice is being done to my region at Purna (Jn) where a steam loco shed was located as it was a central place to the then MG rail line. Now, I came to know that such steam loco sheds were also there at places like Kazipeth, Lalaguda, Guntkal, Gutty in South Central Railway but they were subsequently converted to diesel and electric loco sheds.

On the contrary, the steam loco shed at Purna (Jn), Jalna, Manmad (Jn), Parli (Jn) and Akola were abolished and no new diesel loco shed were constructed there. This is an injustice to the region because these lines are diesel locomotive lines. The present diesel loco shed at Kazipeth, Lalaguda, Guntkal and Guty are in the zone of electrified lines and far away, about 350 kilometres, from the Nanded Division.

Sir, I would also like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that the Railways have earned about Rs. 203 crore per year from coal transportation on only Pimpalkuti to Parli track (near about 409 kilometres) This was mentioned by the then Railway Minister in the Budget speech of 2011-12. Under the (R2CI) Rail Connectivity from Coal and Ore Mines programme, I demand electrification of these two railway lines -- namely, Pimpalkuti to Parli and Parbhani to Manmad – from coal mines to thermal power on priority basis.

Sir, Parbhani is a railway junction and hub of religion. Passengers and pilgrims alight here. Therefore, I would like to request the hon. Minister to include Parbhani (Jn) in the list of stations for Rail Business with Ministry of Tourism for the convenience of the pilgrims. I would also like to bring to the notice of the hon. Minister that on an average 30,000 to 50,000 passengers per day alight and board trains at Parbhani Railway Station. The famous holy places near Parbhani are Aundha-Nagnath; Parli-Vaijnath; Pathri, the birth place of Shirdi's Saibaba etc.

As per the MoU with the Ministry of Human Resource Development, a Polytechnic/Engineering College/Kendriya Vidyalaya was to be established at Purna (Jn) because a large number of railway employees live there and land also is available there.

Sir, in regard to upgradation of stations, I would like to submit that, Gangakhed and Pokharni (Narsingh) railway stations should be upgraded and at the same time there should be provision made for block stations at Singnapur, Dhondi (Dist. Parbhani) and Paradgaon (Dist. Jalna) railway stations in the Nanded Division. Provisions of PRS should also be made at Mantha,

Ghanasawangi (Dist. Jalna), Palam and Sonepath (Dist. Parbhani) because these *taluka* places are far away from the nearest rail heads. I would also like to request for making a provision for jumbo-rake at Purna (Jn) and also provide for a ROB at Marathwada Agriculture University, Parbhani, Manwat Road, Sailu and Partur. The hon. Minister may also consider expediting the gauge conversion of the Akola-Khandwa and Parli-Beed-Nagar railway lines.

I request you to start a new train or a special train from Nanded to Mumbai via Manmad or Akola to Mumbai via Hingali Parbhani. I also want the Garibrath to run from Secunderabad to Mumbai via Manmad.

I would also request you to start a DEMU from Jalna-Nagarsol, Chennai-Shirdi Express via Bangalore and Amravati-Tirupati Express as early as possible and as announced in the Railway Budget. At the same time, extension may be given to the following trains. The Nanded-Pune Express should run daily and the same should be extended to Mumbai. The Miraj-Parli passenger train should be extended upto Parbhani Junction or Purna Junction. The Shatabdi Express Mumbai to Aurangabad should be extended upto Purna Junction.

श्री नामा नागेश्वर राव (खम्माम): चेयरमैन साहब, रेलवे की रिक्वायरमेंट्स ह्युज रिक्वायरमेंट्स हैं, जिस तरह से रेलवे चल रही है, जिस तरह से सरकार इसके ऊपर ध्यान नहीं दे रही है, आने वाले समय में इसके ऊपर और भी भार पड़ेगा, जिससे अल्टीमेटली रेलवे को प्रॉब्लम्स होने के चांसेज हैं। रेलवे सिर्फ आप कमाओ और आप खाओ से नहीं चलेगा, जब कॉमन पीपल के लिए जब रेलवे सर्विसेज यूज कर रहे हैं, तो सरकार का पूरा सपोर्ट होना चाहिए और जब तक उसको जनरल बजट से ह्युज सपोर्ट नहीं मिलेगा, तब तक जितनी भी डिमाण्ड्स हैं, उनको फुलफिल नहीं कर सकते हैं। मैं अपनी कांस्टीट्यूटेंसी का एग्जाम्पल देना चाहूंगा। वहां 40 साल से एक रेलवे लाइन - भद्राचलम से कोवूर रेलवे लाइन की बात हो रही है। बचपन में हम उसकी बात सुनते थे, फाइनली मैंने एमपी बनने के बाद 120 लेटर्स रेलवे को तीन साल में लिखे हैं, 18 बार मैं मिनिस्टर्स से जाकर मिला, अभी नए मिनिस्टर से नहीं मिला हूं, अब उनसे बजट के लिए मिलूंगा। ममता जी से, मुनियप्पा जी से, त्रिवेदी जी से मिलने के बाद वह रेलवे लाइन अभी सैंक्शन हुई है। सैंक्शन होने के बाद भी बजट में उसके लिए सिर्फ एक लाख रुपये का प्रॉविजन रखा गया है। उसकी प्रोजेक्ट कास्ट 950 करोड़ रुपये है, लेकिन उसके लिए बजट में एक लाख रुपये का प्रॉविजन किया गया है। 40 साल से लोगों में इंतजार है, अभी तीन साल में एज ए मेंबर ऑफ पार्लियामेंट, इतना पीछे पड़ने के बाद यह हालत हुई है। रेलवे लाइन्स में आंध्र प्रदेश के साथ बहुत अन्याय हो रहा है। यहां के 16 एग्जिस्टिंग प्रोजेक्ट्स में से कुछ प्रोजेक्ट्स 20 साल पहले शुरू हुए थे, जैसे एक प्रोजेक्ट वर्ष 1993-94 में शुरू हुआ है, जिसकी प्रोजेक्ट कॉस्ट 726 करोड़ रुपये है, अभी तक उसमें 460 करोड़ खर्च किए हैं, लेकिन 20 साल हो गए हैं और जैसी अभी स्थिति है, उस प्रोजेक्ट को कंप्लीट करने में 20 साल और लगेंगे। जब तक रेलवे रिफॉर्म्स नहीं लाएंगे, सरकार उस पर गंभीरता से विचार नहीं करेगी, तो इसको सुधारने में बहुत दिक्कत होगी। मैं मिनिस्टर साहब से यही डिमाण्ड करना चाहता हूं कि आंध्र प्रदेश के पेंडिंग प्रोजेक्ट्स के लिए बजट में जो भी एलॉटमेंट दी है, वह बहुत कम है, उसके हिसाब से एग्जिस्टिंग प्रोजेक्ट्स को कंप्लीट होने में अभी 20 साल लगेंगे। इस बजट में दो प्रोजेक्ट्स दिए हैं, जिनमें से एक प्रोजेक्ट के बारे में मैंने बता दिया है कि एक लाख रुपये रखा गया है। उसको कम से कम 100 करोड़ रुपये दे दें। मैं मुकुल राय साहब से कहूंगा कि यह इकोनॉमिकल एंड सोशल डिजायरेबल प्रोजेक्ट है, इकोनॉमिकली वायबल प्रोजेक्ट है, इसकी आरओआर परसेंटेज 27 है। मैं आपसे यही रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि इसके लिए कम से कम 100 करोड़ रुपये देकर इसकी फाउंडेशन स्टोन कोतागदुम (भद्राचलम रोड) में डालने के लिए वहां आइए।



मैं आपसे प्रार्थना करना चाहता हूँ कि इसमें 100 करोड़ रुपये का स्पेशल फंड एलोकेशन दे कर फाउंडेशन स्टोन रखिए। यह एसटी पापुलेटिड एरिया है और बैकवर्ड एरिया है।


इसी तरह से खम्माम कान्सटीटयन्सी में 20 लाख जनसंख्या रहती है। खम्माम डिस्ट्रिक्ट से एक विशेष ट्रेन हैदराबाद के लिए जरूरत है। इसके साथ गुजरात कच्छ में आंध्र के बहुत लोग रहते हैं। वहां से हैदराबाद के लिए एक ट्रेन दे दीजिए। हमारे संसदीय क्षेत्र में सारधी नगर में आरओबी के लिए म्यूनिसिपलिटी ने 52 लाख रुपये तीन साल पहले डिपोजिट किए हैं। इस बारे में मैं मुनियप्पा साहब से भी मिला हूँ। लोग सोचते हैं कि एमपी कुछ नहीं कर रहा है। मैंने 120 लैटर लिखे हैं और 18 बार मुलाकात की है। 52 लाख रुपये डिपोजिट होने के बाद भी आर यू बी शुरू नहीं हुआ है।

इसी तरह से भद्राचलम से सत्तपल्ली में रेलवे लाइन के लिए सिगरोना कोलरीज़ डिपोजिट करने के लिए तैयार हैं, लेकिन इसके लिए आपसी सहयोग की कमी है। मैं मिनिस्टर साहब को कहना चाहता हूँ कि आप राज्य सरकार और रेलवे के आपसी सहयोग के लिए कमेटी का निर्माण कीजिए। मेरा कहना है कि एमपीज का विजिलेंस और मोनिटरिंग की जो मीटिंग होती है, उसमें रेलवे के एक अधिकारी को मीटिंग में जरूर भेजें। इससे लोकल इश्यु डिस्कस कर सकते हैं। छह महीने में एक बार रेलवे के जीएम से जरूर मीटिंग होनी चाहिए।

महोदय, हमारा डिस्ट्रिक्ट बैकवर्ड एरिया है और एससी तथा एसटी की जनसंख्या ज्यादा है। इस बात को ध्यान में रखते हुए जो हमारी डिमांड्स हैं, उसके साथ आंध्र प्रदेश की डिमांड्स को फुलफिल करें।

श्री लालू प्रसाद (सारण): महोदय, भारतीय रेल की डिमांड्स का मैं समर्थन करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि मंत्री जी और मंत्रालय के आफिसर्स को इन्हें केवल नोट ही नहीं करना चाहिए। रेल हमारे देश की लाइफ लाइन है। इससे देश के करोड़ों लोग रोज सफर करते हैं। रेल की आज जो दुर्गति है या यात्रियों की जो दुर्गति है क्योंकि यात्रियों को कहीं भी रिजर्वेशन नहीं मिलता है। गाड़ियां की संख्या बढ़ी है और यहां आश्वासन भी दिया जाता है कि स्थिति बेहतर की जाएगी। माननीय मुकुल जी आए हैं, उनसे हमें बहुत उम्मीदें हैं। ट्युज कंजेशन है। हम जिसे अपना अर्निंग हब कहते हैं, जर्सी काओ, गुड्स ट्रेन, इसे हम लूप लाइन में डाल देते हैं। हमें नुकसान होता है कि माल समय पर नहीं पहुंच पाता है। ट्युज कंजेशन के कारण हर पांच-दस मिनट में गाड़ी को क्रास करना पड़ता है। गाड़ी में रिजर्वेशन की बहुत दिक्कत आ रही है। हर गाड़ी फुल दिखाई जाती है। जालसाजी हो रही है। इसे ठीक करने की जरूरत है। विगत दिनों में एमपीज को भी दिक्कत हुई है। एमपीज के पास लोग आते हैं कि रिजर्वेशन करा दीजिए, लेकिन रिजर्वेशन नहीं हो पा रहा है। आप इसे ठीक करना पड़ेगा। पहले के मंत्री गए हैं और आप आए हैं, आप अच्छे मंत्री हैं। लेकिन बिना पैसे के आप कैसे इसमें सुधार करेंगे?

16.00 hrs.

अपने कार्यकाल में निकालकर देखिएगा। आप लोगों ने व्हाइट पेपर भी निकाला था। सारा खर्चा काटकर 90000 करोड़ रुपये का सरप्लस दिया था और यह रिकार्ड में बात है। ममता जी ने भी इस बात को स्वीकार किया था कि यह फिगर सही है। फिगर गलत नहीं है। इसीलिए हमने 5 साल तक भाड़ा नहीं बढ़ाया। हमने भारत सरकार के सामने या  कमीशन के सामने हाथ नहीं फैलाया। हमसे पहले भी डिवीडेंड नहीं दिया जाता था। हमने डिवीडेंड लोगों को दिया, सारा काम करके सारे देश के लोग जानते हैं कि हमने सरप्लस दिया। इसकी चर्चा देश भर में हुई। फिर यह हुआ कि कमाई कैसे होगी? 80 प्रतिशत इस देश का माल सड़क मार्ग से जा रहा है। जिस सड़क मार्ग पर हम अरबों रुपया खर्च कर रहे हैं और वहीं पर दुर्घटनाएं हो रही हैं, रन-ओवर हो रहा है, लोग मर रहे हैं। देश के लोग 80 प्रतिशत गुड्स को ट्रेन से ले जाना चाहते हैं। इसीलिए मैंने यह ऐलान किया था कि ये डेडीकेटेड फ्रैंट कोरीडोर लुधियाना-हावड़ा कवरिंग ऑल पोर्ट्स ऑफ दि कोलकाता एंड हल्दिया और ईस्टर्न कोरीडोर में अपने खर्च से हमने किया और यह पैसा भी नहीं मांगा और यह काम भी हम लोगों ने शुरू कराया था। अब पता नहीं कि उसका क्या स्टेटस है? माननीय मंत्री जी इसको रिव्यू करके देखेंगे। इसलिए आप बेसिक बात पर ध्यान दीजिए। डेडीकेटेड फ्रैंट कोरीडोर का और ईस्टर्न कोरीडोर दिल्ली से मुंबई तक का काम यह दूसरे फेज में था, जायका के समर्थन से, जापान के समर्थन से, वहां के प्रधान मंत्री और अपने देश के प्रधान मंत्री की बात हुई कि बहुत कम रेट

पर हम फंडिंग करेंगे और फिर हमको फर्दर डेडीकेटेड फ्रैंट कोरीडोर को मुम्बई से चेन्नई होते हुए कलकत्ता में मिलाना था जिससे आन्ध्र वगैरह जगह जो जितनी भी दूर पड़ती है क्योंकि 80 प्रतिशत गुड्स जो सड़क मार्ग से जा रहा है, हर व्यापारी चाहता है कि हम उस गुड्स को ट्रेन से ले जाएं। लेकिन उसकी मजबूरी है लेकिन यदि रेलवे ने यह किया होता तो इसको करने से हमारा रेलवे मालामाल होता, हमको हाथ पसारना नहीं पड़ता और मोंटेक सिंह के यहां नहीं जाना पड़ता तथा भाड़ा बढ़ाने की स्थिति भी नहीं आती। जो अभी बीच में सब काम हुए हैं और रेलवे का अपना अलग बजट है और रेलवे को अपना निर्णय लेना है कि पैसेंजर का क्या भाड़ा हो, गुड्स का क्या भाड़ा हो, यह थर्ड पार्टी कौन एंटर करना चाहती है? रेलवे को इससे बचना चाहिए। बाहर की कोई ऑथोरिटी नहीं आनी चाहिए। जिस दिन बाहर की किसी ऑथोरिटी के सामने बो-डाउन हो जाएंगे, हमारी भारतीय रेलवे बिल्कुल नेस्तनाबूद हो जाएगी।

हमारा देश गरीब है, हम मानते हैं लेकिन यह हमें तय करना है कि हम अपना अर्निंग करें और हम पैसेंजर के ऊपर ज्यादा लोड नहीं दे। आप लोगों ने रोल-बैक किया है, इसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं। ममता जी ने इसमें पहल की। इसलिए हमको डेडीकेटेड फ्रैंट कोरीडोर और यह कलकत्ता, उत्तर प्रदेश और बिहार के साथ कितनी नाइंसाफी है कि यह जो हमारी इलैक्ट्रिफिकेशन योजना थी, यह बाराबंकी से लेकर आगे छपरा से लेकर गोरखपुर होते हुए बरौनी तक और गोवाहाटी तक इसे ले जाना था, ईस्टर्न से लेकर नॉर्थ है, यह इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं है। आपके पास फ्यूल का काम बढ़ रहा है। वन थर्ड आप भारतीय रेल में डीजल कंज्यूम कर रहे हैं। डीजल की चोरी भी हो रही है, जहां से हम रेलवे को सप्लाई करते हैं, जहां डिपो है, एक तरफ जितना टोटल डीजल हम लेते हैं, उसका वन थर्ड भारतीय रेलवे डीजल कंज्यूम करता है। इसलिए विद्युतीकरण कर देने से हमको राहत और अड़चनरहित व्यवस्था मिलती। आपके पास समय बचा हुआ है, आपको इसे गंभीरता से देखना चाहिए। इसे कंटीन्यु करके काम करना चाहिए।

महोदय, इलैक्ट्रिफिकेशन का क्या हुआ? आप ये सब चीजें देखिए। देश का पैसा विदेश में जाता था। हमारा देश गरीब है, यहां बेरोजगार नौजवान हैं। हमने व्हील फैक्ट्री छपरा में सैंक्शन की। मुझे खुशी है कि यह तैयार हो गई है लेकिन इलैक्ट्रिक और डीजल लोको मधेपुरा और मुलहोरा काम बाकी है। डेहरी आन सोन में कपलर्स और बोगी की बात थी जिसमें आप गारबेज बेचेंगे। हमने जमीन ले ली, प्रापर्टी ले ली, वहां कारखाना बना और सारा काम शुरू हुआ। वहां माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय सोनिया जी गए। 400 करोड़ का लोहा और लकड़ी बिक जाएगा, वह पैसा आपके पास आएगा। व्हील फैक्ट्री रेलवे से तैयार हुई लेकिन हम पीपीपी में फंसते जा रहे हैं। यह क्या है? कहां से आएगा? आप हमें और देश को आश्वस्त करते हैं कि पीपीपी में दे दिया। क्या दे दिया? दुनिया में इकोनॉमी बिल्कुल खत्म हो गई है। जब इकोनॉमी

बूम था तब लोग रेलवे में विश्वास करके इन्वेस्टमेंट करना चाहते थे। लेकिन अब कौन आ रहा है? कौन आएगा? अमेरिका या कोई और देश नहीं आने वाला है। पीपीपी को छोड़िए और अपने खर्च से जो काम रह गया है उसे कीजिए। मल्होरा डीजल इंजन बनाने का कारखाना है। क्या हम बाहर से इंजन लेंगे? क्या देश का पैसा विदेश में जाएगा? व्हील विदेश से आता था इसलिए हमने कहा था कि व्हील का कारखाना बनाना है, चक्का बनाने का कारखाना बनाना है फिर यह काम शुरू हुआ। मधेपुरा में इलैक्ट्रिक लोको के बारे में कहा गया कि पीपीपी में दे दिया है। नागेश्वर जी कह रहे थे कि एक लाख रुपया मिला है। मेरा कहना है कि एक लाख रुपया क्या है 50,000 रुपए डालकर नए प्रोजेक्ट को पिन बुक में डाल दिया जाता है ताकि आन गोइंग रहे, जीवित रहे। पैसा कहां है? आपके पास पैसा है नहीं। आप अर्निंग नहीं करेंगे, अपने पैरों पर खड़े नहीं होंगे। भारत सरकार के पास कहां पैसा है? ये कहां से पैसा देंगे? इस तरह से फेंकाफेंकी नहीं होनी चाहिए। कहा जाता है कि वह विभाग नहीं दे रहा है, यह विभाग नहीं दे रहा है। मेरा निवेदन है कि इसे आप गंभीरता से देखें। मैं आलोचना नहीं कर रहा हूं।

महोदय, कहीं से लोगों को रेलवे रिजर्वेशन नहीं मिल रहा है। हवाई सेवा की हालत ठीक नहीं है, भाड़ा बढ़ रहा है। आप मुख्यालय को ठीक कीजिए। मुख्यालय में बैठे हुए लोगों को, ब्यूरोक्रेसी को ठीक कीजिए। इनका कोई कोऑर्डिनेशन नहीं होता है। आपको 24 घंटे मॉनिटरिंग करनी पड़ेगी, इधर उधर नहीं जाना होगा, सोना नहीं होगा, टेलीफोन कान के पास रखना होगा। मोबाइल रखिए लेकिन लैंडलाइन फोन पर ध्यान दीजिए कि कहां की क्या खबर है? कौन एमपी कहां से फोन कर रहा है? कहां क्या समस्या है? कहां एक्सीडेंट हो रहा है?

महोदय, हमने सोनपुर में रेलवे कॉलेज को टेकओवर किया था। आज तक इन्होंने इसे सुलाकर रखा है जबकि सोनपुर में कॉलेज बनाना था। सब कागज आए लेकिन अभी तक आगे बढ़ोत्तरी नहीं हुई है। हम पूरी तरह से सहयोग करेंगे, सबकी रेल है। आप ही की नहीं, हम सब भारतवासियों की रेल है। हम सहयोग करेंगे। मैं इस बात को स्वीकार करता हूं कि हमने बिहार को सेवाएं दी, बंगाल को भी दी, केरल को भी दी। आप उन लोगों से पूछिए, ममता जी से बजट में रायबरेली में कोच फैक्ट्री के बारे में पढ़वा दिया। अभी वहां बना है। अफसर ने कैसे किया कि कपूरथला से बोगी लाकर थोड़ी रेललाइन बिछाकर डिब्बा रख दिया और बोल दिया कि नार्थ में कोच फैक्ट्री से माल तैयार होने लगेगा। आप राज्य मंत्री को भिजवाइए, इनसे कागज दिखवाइए। अफसर लोग दिन भर बैठे रहते हैं, देखते रहते हैं कि मंत्री जी कहां गए, क्या हुआ। आप इन चीजों की समीक्षा कीजिए। एक बात स्पष्ट है कि जितने आन गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं उनके लिए पैसा नहीं है। एक लाख पचास हजार रुपये देकर पिन बुक में डाल दिया जाता है और पिन बुक में वह पिन काम कर रहा है। पोलिटिकल कंसीडरेशन से नई रेल लाइन अनइकोनॉमिक भी होती है। उसे हम

लोग कर देते हैं और यह पहले से भी चला आ रहा है। इसे मुकुल जी आप करें। हमें आपसे काफी उम्मीदें हैं, इसमें हम सबका सहयोग रहेगा। आप माननीय सासंदों को स्टेटवाइज बुलाकर इनकी बात को सुनिये, एक साथ सुनिये और फिर जी.एम. को बोलिये। आजकल मीटिंग क्या होती है, जीएम भी मीटिंग करते हैं, वह बिल्कुल एक फॉर्मलिटी है, भाषण किया, नोट किया, कर देंगे, यह करेंगे वह करेंगे। रेलवे के डेडिकेटेड फ्रेट कारीडोर और जितने कल-कारखाने सैंक्शन हैं, उन कारखानों को समय पर पूरा करिये और बाराबंकी से लेकर गुवाहाटी, बरौनी तक जो इलैक्ट्रिफिकेशन के काम को हम लोगों ने बड़ी तेजी के साथ आगे बढ़ाया था, आज उस पर चील-कौवे घोंसले बना रहे हैं। उसे आप ठीक करिये और पटना में गंगा पर जो पुल बन रहा है, आप उसकी दुर्गति देख लीजिए, अभी तक काम आगे नहीं बढ़ा है। हमने 39 आरओबीज दिये थे, उसमें पटना में कम्पलीट हो गया, उसके लिए हम आपको बधाई देते हैं। बेली रोड पर भी कम्पलीट हुआ, आप इन चीजों को आगे बढ़ाइये। हमारे सारण, छपरा और रोहतास में जितनी रेल लाइने हम लोगों ने दी थीं, पैसा सैंक्शन किया था, वहां एक इंच भी काम नहीं बढ़ रहा है, वहां सारा काम ठप है। आप सत्र के बाद एक दिन बिहार के लोगों की मीटिंग बुला लीजिए, समीक्षा कर लीजिए, पेपर्स निकालिये कहां का क्या काम था, क्या नहीं था, क्या हुआ और क्या नहीं हुआ और उनका स्टेटस क्या है। इसके अलावा आप रोड्स से 80 परसेन्ट गुड्स को उठाइये, आप कैसे उठायेंगे, उसके लिए आपको वेयरहाउसिंग बनाने पड़ेंगे। यह हमने पहले किया था। किसान से लेकर हर जगह किया था। सेना के बाद रेलवे के पास दुनिया की सबसे ज्यादा सरप्लस लैंड है, सब जगह काफी लैंड है। आप वहां पर माल को स्टोर कर सकते हैं, छोटे-मोटे व्यापारी एक डिब्बा माल देते हैं। एक कोच के व्यापारी का जो माल है, उन सबको कलैक्ट करके वेयरहाउसिंग में रखकर उसे निकालिये। यदि माल नहीं कमायेंगे, पैसा नहीं आयेगा तो फिर क्या करियेगा। भोजपुरी में कहावत है “कापर करूं सिंगार पिया मोरा आंधर।” मैं किस पर सिंगार करूं, मेरा पति ब्लाइंड है। इसलिए आप इन सब चीजों को जमा करके हम लोगों से राय लीजिए। हम कोई गलत राय नहीं देंगे। आप नोटिस भी लेते हैं। आप इस काम को आगे बढ़ाइये। आपने जो बजट पेश किया है, हम उसका समर्थन करते हैं और भारत सरकार से मांग करते हैं कि जो जरूरी खर्चा है, वह आपको मिले, आपको पैसा मिले। रेलवे हमारी लाइफ लाइन है, आम आदमी की सवारी है, हम सब लोगों की सवारी है। आप इसमें रिजर्वेशन रैकेट को तोड़िये। आजकल सारा रैकेट चल रहा है, ये लोग जाकर कंप्यूटर में राम सिंह आदि नाम टाइप कर लेते हैं, ये जगह, फलां जगह और लिस्ट टांग देते हैं, आल बुकड, आल बुकड। लेकिन बाद में नकद बुक, नकद बुक करते हैं। आप कभी चुपचाप फुल पैन्ट, टाई वगैरह लगाकर जाइये, यदि आप सरप्राइज विजिट करेंगे तो सब रैकेट पकड़े जायेंगे।

महोदय, कोयला लदकर आ रहा है. ओवरलोड करके ला रहे हैं। ये बगास बनाकर जो स्टोन चिप रेलवे लाइन में लगाते हैं, जहां का स्टोन का टेंडर होता है, वह नहीं लगाता है, वह लगाता नहीं है, बिछा दिया कि हमने इतना बगास फलां लाइन में बिछा दिया। जब हमने पकड़ा कि तुमने इतनी बगास दी, फिर बगास बार-बार क्यों सप्लाई करते हो तो बोला कि सर इतना प्रैशर होता है कि बगास स्टोन पिस जाता है, उसकी डस्ट बन जाती है। हमने कहा कि तोड़कर बताओ, भला बगास कैसे पिस सकता है। इस करप्शन के भारी रैकेट को आपको देखना है। I am very very hopeful that you will become a successful Railway Minister, ताकि आपको सब लोग याद करें। हम लोगों ने एक बुनियाद बना दी थी, एक बेस बना दिया था। सब तरफ इसकी चर्चा हो रही थी, हार्वर्ड से लेकर सारी दुनिया में इसके बारे में सारी बातें हो रही थीं कि भारत की घाटे वाली रेल को मुनाफे में कैसे पहुंचा दिया, किसने यह काम किया है।

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (प्रो. सौगत राय): आप हार्वर्ड में लैक्चर देने के लिए गये थे।

श्री लालू प्रसाद : वहां भारत के लोग पढ़ने जाते थे। हार्वर्ड में, अमरीका में हमारे बच्चे पढ़ने के लिए जाते हैं। हमारी भारतीय रेल की जो कायाकल्प हुई, उस बारे में अमरीका के लोग लालू यादव से पढ़ने के लिए आए। हमने भी पढ़ाया और भारत का झंडा ऊंचा किया। हम सभी जगह गए और उसमें आप सभी लोगों का पूरा सहयोग मिला। भारतीय रेलवे को हम सभी को मिल-जुल कर आगे बढ़ाना है। हमारे इलाके के जो भी प्रोजेक्ट हैं, उन्हें पूरा किया जाए, इस बारे में आपसे टेलिफोन पर भी बात हुई है।



MR. CHAIRMAN : Hon. Members, those who want to lay their written speeches on the Table of the House can do so. Those speeches will be treated as part of the proceedings.

SHRI ARJUN CHARAN SETHI (BHADRAK): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak a few words in the discussion on the Demands for Grants of the Railways for the year 2012-13.

Sir, it is rightly said that the Railway is the lifeline of the nation and the economic recovery of the country depends much on the performance of the Railways and its income. Since time is very much limited, I would like to confine my speech to few projects that are being implemented in the State of Odisha.

16.17 hrs

(Dr. Girija Vyas *in the Chair*)


Sir, in Odisha, there are a few railway lines that are being constructed for the last 20 to 30 years and one of the causes for this is because of the thin spreading of money to different projects. In addition to that, constructions of a number of new lines have been taken up, but adequate money has not been provided to them. As a result of this, cost escalation has taken place in different lines.

Today, in Odisha, there are four or five main projects which are very much required for the economic development of the State. The main project is the line from Kurda Road to Bolangir which is 289 kms. long. If it is constructed immediately, it will connect Coastal Odisha with Western Odisha. As you are aware, Coastal Odisha is not economically advanced. So, the Government of Odisha as well as our hon. Chief Minister of Odisha Naveen Patnaikji has, time and again, requested the Minister of Railways and also the Prime Minister to provide funds immediately to this project so that this line can be constructed connecting Coastal Odisha with Western Odisha.

Similarly, Haridaspur-Paradeep railway line is 8 km. long. It connects Paradeep Port in the East Coast Railway. Then, Lanjigarh Road-Junagarh, Talcher-Banaspani and Talcher-Sambalpur, all these lines are very much essential for the economic development of the State.



As I have stated earlier, time and again the State Government of Odisha has impressed upon the Railway Ministry to provide adequate funds so that this can be taken up and can be completed on time.

There are doubling and gauge conversion projects also. But whatever money has been provided in the current year is very meagre. I do not understand what this has happened. The money that was provided earlier was much more  than whatever has been provided this time. This is very minimal. Our hon. Minister of Railways, Shri Mukul Roy is here and his Deputy, Mr. Muiyappa is also here. I would request them to go into the details of this budget making and to see why so little money has been provided in the Budget.

Moreover, as I have stated earlier, whatever money has been provided in the Demands for Grants for taking up the works will not be implemented fully and that will be re-appropriated to some other projects. This is not only for the current year, but this has been happening previously also. So, I would request the hon. Minister, Shri Mukul Roy, to please look into this. He is our good neighbour and he understands the problems of the State of Odisha and its backwardness. So, unless the Railway lines are constructed on time and in a time bound manner, nothing can be done.

There are a few other projects, as my hon. friend, Shri Mahtab, who is sitting behind me, reminds me of the Barang-Cuttack second line and second rail bridge where only one pier is needed and the RVNL has been entrusted this work, but that has not been completed. On the other hand, it is being lingered. I do not know why. So, I would request the hon. Minister that this work should be expedited and completed on time. I am told that in the interest of the Railways this pier is particularly very much needed.

As I have mentioned earlier, so far as other projects are concerned, I do not understand why the Ministry of Railways has declared that Puri and Bhubaneswar stations will be world class. The declaration was made about two-three years back, but nothing has been started there yet. There is also a doubt whether these

kind of projects can be taken up at all. I would request the hon. Minister to start these projects immediately as Puri is world famous pilgrimage place and Bhubaneswar is the State capital of Odisha. The hon. Minister knows about Puri very well as not only the hon. Minister but so many pilgrims from West Bengal come and visit Puri. It is worth seeing. So, I would request the hon. Minister that the thin spreading up of allocation to different projects should be stopped. The thin spreading up of allocation into different projects creates problems for you as well as it escalates the cost of the project.

I would not like to prolong my speech. I would request the hon. Ministers Mukul Roy *ji* as well as Muniyappa *ji* that no doubt you are very much interested in the development of the Railways in the country, you should especially take care of the interests of the State of Odisha because it is less developed as compared to the other States, specially its neighbouring States.



*SHRI ANAND PRAKASH PARANJPE (KALYAN): The Demands of Suburban Passengers on Main line, CST – Kalyan-Karjat-Khopoli, CST – Kalyan – Kasara, are important and as under.

With only 75 new services on suburban services being introduced in Railway Budget 2012-2013 which includes Central Railways i.e Main line, Harbour and Trans Harbour, Western Railway. More suburban services are needed. During evening peak time, services are needed from Thane-Kalyan-Kasara-Karjat-Khopoli Kalyan Junction as important junction in Mumbai Division of Central Railway connecting Mumbai with the rest of India. A new coaching terminal is needed at Kalyan Junction. With new international airport coming at Navi Mumbai, connectivity from Kalyan-Panvel-Vashi-CST, Kalyan-Vashi-Borivalli-Churchgate. Stop page of Intercity Exp.-CST to Pune at Kalyan in both Up and Down directions pending proposal of ROB's need to be cleared.

- i) Kharigaon between – Kalwa – Mumbra
- ii) Thakurli between Dombivali – Thakurli

Completion of MUTP II faster. More funds needed for Mumbai Division under passenger amenities for works like FOB, ticketing windows, toilets, Drinking Waters, Circulating Area etc. so that these get completed.

Special attention and care is needed for Mumbai, Thane Railway passengers.

15 coaches rakes on CST main line– Kalyan. Last but not least, due to fire and signal failure between Kurla & Vidyavihar on 17th April, to 19th April due to over crowding and signal failure between Nahur and Bhandup, three youths lost their lives namely; i) Prateek Chedda ii) Jatin Wara and Ganesh Kumar Yadhav

I request that one member of the family of each deceased be given a job in Railways.

* Speech was laid on the Table.

***श्री महेश्वर हज़ारी (समस्तीपुर):** मेरे संसदीय क्षेत्र बिहार राज्य के समस्तीपुर में प्रस्तावित रेल लाइन लंबित है । मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से आग्रह करता हूँ कि

1. कुशेश्वर स्थान से खगड़िया
2. बिरौल से हसनपुर
3. कुशेश्वर स्थान से .सहरसा
4. दरभंगा से कुशेश्वर स्थान
5. पटना दिग्घा रेल सह सड़क पुल शीघ्र निर्माण हेतु और अधिक राशि उपलब्ध कराया जाय एवं उपरोक्त सभी योजना में और अधिक राशि उपलब्ध कराया जाए एवं समस्तीपुर में भोला टाकिज गुमटी पर ओवर ब्रीज निर्माण कराया जाए । साथ ही मुक्तापुर में भी ओवर ब्रीज निर्माण कराया जाए ।

* Speech was laid on the Table

*SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI): I stand to participate in the discussion under the Railway Property (Unlawful Possession) Amendment Bill, 2008.

The main aim of the amendment Bill is to equip the Railway Protection Force with requisite powers of investigation and prosecution for offences related to railway property. The Sections 3 and 4 needs to be enlarged through this amendment so as to cover all facets of crime related to the theft of railway property.

The Bill is providing more power to an inquiry officer to punish those who are engaged in confiscation of railway property and theft of railway products. At the outset, I welcome this Bill. The preservation of public property and product of railway department is inevitable and essential. Most of the railway tracks are old and worn out. New tracks are needed to transform in larger part of the railway line.

I express my hearty thanks to our honourable Railway Minister for the sanction of double track project and electrification from Madurai to Kanyakumari through Tirunelveli. I request our Railway Minister to issue early order to survey the track line and acquire the land and other infrastructure.

The unmanned level crossings are closed in many places in broad guage line of Tenkasi – Tirunelveli and Tirunelveli- Kanyakumari line. If it is closed then it is very difficult for the village people to cross from one side to other. In order to avoid this inconvenience, the unmanned level-crossing should be transformed into manned level-crossing. It should not be closed once for all.

In my constituency, the long demand of a new railway station in “Kavalkinaru” area which is situated in Tirunelveli-Kanyakumari railway line near Koodamkulam nuclear power project and ISRO Mahendragiri.

* Speech was laid on the Table

The broad guage line of Tenkasi-Tirunelveli is completed. The trial of fast train was also conducted. But the train services have not commenced to ply in this route. I request our honourable Minister to take immediate steps and give proper directions to Madurai Division of Southern Railway to commence and inaugurate the new broad guage line and also to provide necessary rail engines, carriages and drivers as early as possible.

The Nanguneri railway station between Tirunelveli and Kanyakumari is having more potential and is a prominent centre. So, I request the honourable Minister to make necessary arrangement to stop all the Express and Passenger trains in this important station.

I bring to the immediate knowledge of our honourable Minister that there are two pending Road-Rail overbridge project in Tirunelveli across railway line, i.e. a railway bridge at Kulavanigarpuram and Tchanallur which are already sanctioned. Both State Government and Railway Department have allotted fund. But so far the work has not yet started. I request honourable Minister to give direction to the Railway Board to start the over bridge work immediately.

It is very important to protect the railway property. The old tracks and materials are plundered away by thieves. Stringent punishment is essential. Most of the railway properties are occupied by some anti-social elements and buildings of railways are confiscated in some places. Some malpractices are going on in the department. It must be put to an end to. There must be some regulation.

The scarcity of coaches and engines are an important problem now a days faced by our Railway Department. So, necessary and immediate action, and attention is essential to produce more coaches. Old and damaged coaches should be modified and changed into new ones.

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Madam Chairman, I would like to make some points though I have touched upon the important points during the discussion on the Railway Budget.

We the people of West Bengal are highly privileged as, during the last three years, we got three Railway Cabinet Ministers. The first Cabinet Minister showed the 'Vision 2020'. I must acknowledge her two contributions. One is the 'Vision 2020' and another is the white paper. Today, the former Railway Minister Lalu Prasad *ji* stated that during his tenure the Railways accumulated a surplus of more than Rs. 90,000 crore. But, the first Railway Minister of the UPA II Government negated that concept and she brought out the white paper. So, she is the 'vision Minister'. The second Minister, I must say, is the helpless Minister as he commissioned the Budget but could not even reply the debate. He remarked that whatever may be the vision, the Railways have been put into the ICU, and he wanted to get rid of that. Now, again, there is a new Minister. I congratulate him. I must say that he is a hopeful Minister.

So, my request to the hopeful Minister, through you, Madam, is this. I congratulate him as he withdrew the proposal of the passenger fare hike partially. But this was not the only lacuna. There are several lacunae which have been created by his predecessor. I think he will take the necessary steps, necessary measures to remove all the lacunae which have been presented in the Railway Budget itself.

Coming to the freight rate hike, it was not only the lacuna; it has been made ignoring the Parliament only through administrative measures. I think the new Minister will think over it and remove all these lacunae.

The proposal is there to set up a Committee for fixing the passenger fare hike. I think this sort of apprehension should be removed. I think the earlier assurances, which have been given publicly and in several documents, should be fulfilled. But the state of affairs is such that it is seen in the Railway Ministry that they are practising the theory of 'negation of the negation'. The first Railway

Minister of the UPA II Government is negating the former Railway Minister of UPA I and the second Railway Minister of UPA II Government is negating the immediate former Railway Minister. Now, the new Minister is negating the former Ministers. So, this is the theory of the negation of negation and practising all these things.

I request the present Minister to take up all these points, execute all the points which have been declared much earlier.

What happened about the Scheme of Sukhi Griha Pariwar. Hon. Minister Shri Mukul Roy, is aware of the fact that in Kharagpur, in a public meeting, the former Railway Minister had declared: “I am going to implement the Sukhi Griha Pariwar. Right now I am going to give Rs. 5 crore to the municipality and the Railway, so that nobody from the railway land would be evicted.” You yourself were there. You heard the speech of the former Minister. You heard the assurance given publically to the Kharagpur people. But what happened to that?

I thank you that yesterday you visited the Lalgarh. What happened to the new railway line from Bhadutala to Jhargram through Lalgarh? No work has been started so far. I am from that particular place. What happened to the assurance given for a new railway line from Chandrakona Road via Ghatal to Panskura....
(Interruptions)

MADAM CHAIRMAN : No discussion. Please wind up.

... (Interruptions)

SHRI PRABODH PANDA : What happened to that proposal? Several schemes are there. What happened about the proposal with regard to the Basumati? What happened about the proposal of Burn Standards? What about the proposal of Jhargram-Purulia railway line? The original plan was that the new railway line should be laid from Belda to Kanthi. What happened to that? This is not Belda to Kanthi but now it is Kanthi to Egra. Original proposal was that new railway line should be laid from Digha to Balichak. But what happened to that? Now they

have proposed it from Digha to Egra. All these assurances given earlier should be carried out, followed and implemented as soon as possible.... (*Interruptions*)

MADAM CHAIRMAN: Please wind up.

... (*Interruptions*)

SHRI PRABODH PANDA : I am winding up. I request him to complete all these things.

My last point is this. The former Railway Minister Shri Lalu Prasad Yadav had clearly made the statement that during his tenure the accumulated surplus was Rs. 90,000 crore. Now, the Anil Kakodkar Committee has narrated the dismal picture of Railways. He also wants that an inquiry committee to set up to know the causes and factors behind it; to know as to why the Railway has come to such a dismal stage.

With these words, I conclude.

***डॉ. किरीट प्रेमजीभाई सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम):** अध्यक्ष महोदया, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने की मुझे अनुमति दी ।

इस साल का रेल बजट जिस तरह से प्रस्तुत हुआ वह अपने आप में अभूतपूर्व है । सन् 2012 का रेल बजट एक मंत्री ने प्रस्तुत किया और चर्चा पर जवाब देने पर दूसरे मंत्री आए । मुझे लगता है कि ये घटना का संदेश ठीक नहीं गया है ।

रेल बजट पर भाग लेते हुए सभी सदस्यों ने बहुत सारे सुझाव एवं अपने क्षेत्रों की समस्याएं प्रस्तुत कीं, मगर चर्चा के उत्तर में मंत्री जी ने सिर्फ रेल भाड़े को वापिस लेने के सिवा किसी भी समस्या का जिक्र नहीं किया ।

मैं गुजरात के अहमदाबाद क्षेत्र से प्रतिनिधित्व करता हूँ । रेल मंत्रालय का गुजरात के प्रति अन्याय का रवैया रहा है । इस बजट में गुजरात के रेल प्रश्नों के बारे में कोई ठोस निर्णय नहीं लिया गया है । गुजरात के पास देश में सबसे लंबा समुद्र तट रहा है और कई बंदरगाहों से न सिर्फ गुजरात का बल्कि पूरे देश का दुनिया के साथ व्यापार हो सकता है । मेरी आपसे मांग है कि सभी बंदरगाहों को रेलमार्ग से जोड़ना चाहिए ।

दिल्ली-मुम्बई फ्रंट कोरिडोर के कार्य को अग्रता देनी चाहिए और उसे पूर्ण करने का एक्शन प्लान बनाना चाहिए ।

गुजरात का उत्तर गुजरात क्षेत्र रेल सुविधा से ठीक प्रकार जुड़ा नहीं है । मेरी मांग है कि रणुज, चानस्मा, बरुचराजी और कलोल मार्ग का गेज परिवर्तन करना चाहिए और चानस्मा, एरीज और राधनपुर के बीच नई ब्रोडगेज रेल लाइन का निर्माण करना चाहिए और इस क्षेत्र को अहमदाबाद, गुजरात के अन्य शहरों एवं देश से जोड़ना चाहिए ।

पिछले रेल बजट में अहमदाबाद में रेलवे मेडिकल कॉलेज की घोषणा की गई थी उसे पूर्ण करना चाहिए ।

वेस्टर्न रेलवे का मुख्यालय मुंबई से अहमदाबाद लाने की हमारी पुरानी मांगों को पूर्ण करना चाहिए।

SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI): Thank you, Madam Chairman, on behalf of AIADMK party, I am participating in the discussion on the Demands for Grants for Railway Budget for the year 2012-13.

I am giving below the details of ongoing railway project in Tamil Nadu and request for sufficient financial allocation for the early completion of those railway projects.

The steep hike in freight charges in the present railway budget will cause for increase in prices of essential commodities thus pave the way for higher inflation. The State Government of Tamil Nadu has already submitted for construction of six new railway lines whereas these are not included in the budget.

The gauge conversion from Chennai to Karaikudi via Mayiladuthurai and Tiruvarur (0/0 - 300 kms.) is completed upto Tiruvarur and the trial run is also completed. The next stretch of gauge conversion is to be taken from Tiruvarur-Karaikudi with the sufficient financial allocation. But in the present Budget the gauge conversion is sanctioned from Karaikudi to Pattukottai instead of Tiruvarur-Karaikudi.

I request the hon. Minister of Railways to speed up the gauge conversion from Tiruvarur (301 kms.) and to allocate sufficient funds for the early completion of the project.

In the present budget the survey has been ordered from Karaikal to Peralam to connect the Mayiladuthurai railway line. But there is already an existing railway line from Mayiladuthurai to Tarangambadi which is not in use. Instead of making new survey for a new line, I would request the Minister of Railways to relay the existing railway line which is lying unused from Mayiladuthurai to Tarangambadi.

In order to facilitate the air passengers from Chennai to the different parts of our country, I would request the hon. Minister of Railways to order for stoppage of all express trains for two minutes at the Tirusulam railway station which is just opposite to the Meenambakkam Airport ... (*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): Madam Chairman, last time also we requested the hon. Railway Minister to see that all the trains going from Egmore should stop at Tirusulam station. Even our hon. Home Minister also suggested this. Madam, most of the air passengers are suffering now. Now, they have to go to another ten kilometers. Traffic is also very heavy. Practically, every air traveler is facing this problem. I would request the hon. Minister of Railways to consider the request that has been made by him ... (*Interruptions*)

SHRI O.S. MANIAN : I would request the hon. Minister of Railways to order for stoppage of all express trains for two minutes at the Tirusulam railway station which is just opposite to the Meenambakkam Airport.

All important railway stations or at least the railway stations situated at the Taluk headquarters are to be computerized as early as possible.

The electrification of railway lines from Villupuram-Karaikal, Dindigul-Kanyakumari are to be electrified as the earliest.

All the railway stations in Tamil Nadu are to be provided with all the basic amenities with the extended platforms.

The Gauge conversion from Bangalore to Nagore is already completed and the train service is restored. But the existing train running from Bangalore - Nagore (273) Nagore-Bangalore (274) is not yet restored. I would request the hon. Minister of Railways to restore the train at the earliest.

The gauge conversion work between Salem-Karur is completed. I would request the Hon'ble Minister for inauguration of train service at the earliest. ... (*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI : Madam, this is in my constituency. I would request to consider this demand ... (*Interruptions*)

MADAM CHAIRMAN : You are a very senior Member. You can meet the hon. Minister afterwards also.

SHRI O.S. MANIAN : Let the hon. Railway Minister fix the date for inauguration at the earliest. ... (*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI : Let the hon. Railway Minister come and inaugurate it.
... (*Interruptions*)

SHRI O.S. MANIAN : When there was a meter gauge the trains namely Sengottah Fast Passenger from Sengottah-Chennai(109), Chennai- Thanjavur (110) was under operation. But after the gauge conversion, the train service was stopped creating problem for the poor and middle class people. I would request the Minister of Railways to restore this train service on the converted railway line.

Most of the train accidents are occurring in unmanned level crossings. The Ministry of Railways is to come forward to allocate sufficient funds to provide man power in the said level crossings within a year instead of five years as assured by the hon. Minister.

I would request the hon. Minister of Railways to kindly consider the two new train services namely, daily train from Chennai Central to Jodhpur and daily train from Madurai to Tirupathi (*via* Mayiladuthurai).

The Government should take immediate steps to link Chennai Central Station and Chennai Egmore station.

MRTS railway stations from Beach to Velachery at Chennai are not having proper basic amenities like electricity, platforms, etc. I would request the hon. Railway Minister to take immediate steps for providing necessary basic amenities.

Additional ticket counters may be provided at Guindy, Kodambakkam and Tambaram railway stations at Chennai.

***श्री रतन सिंह (भरतपुर):** भारतीय रेल राष्ट्र की विकास की धुरी है। रेल राष्ट्र को एक सूत्र में बांधती है। गरीब-अमीर, किसान, मजदूर एवं समाज के सभी वर्ग रेल द्वारा आपस में मिलते हैं एवं दूरिया घटती हैं। प्रेम, भाईचारा, सदाचार बढ़ता है।

माननीय मेरे संसदीय क्षेत्र भरतपुर में दो रेलवे ओवर ब्रिज (आरओबी) एलसी 244 एवं एलसी 252 पर पिछले तीन-चार वर्ष से निर्माणाधीन हैं परंतु अभी तक निर्माण कार्य पूरा नहीं हो पा रहा है। परिवहन में अत्यधिक कठिनाइयां हो रही हैं। जनजीवन प्रभावित हो रहा है। माननीय रेल मंत्री जी से सदन के माध्यम से निवेदन है कि इन दोनों ब्रिजेज (आरओबी) को शीघ्र पूरा कराएं।

रेल बजट 2010-2011 में माननीय तत्कालीन रेल मंत्री महोदया ने भरतपुर रेलवे स्टेशन को अपग्रेडेशन टू नेशनल लेवल, सुपर डायग्नोस्टिक सेंटर, सुपर स्पेशलिटी होस्पिटल निर्माण की घोषणा की थी। परंतु अभी तक कोई भी निर्माण कार्य शुरू नहीं हुआ है। मथुरा-अलवर रेलवे लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन भी अभी प्रारंभ नहीं हो सका है। कृपया निर्माण शीघ्र प्रारंभ कराएं।

भरतपुर से डीग-कामां-कोसी रेल मार्ग का सर्वेक्षण स्वीकृत हुआ, बजट 2010-2011 में। सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है। सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदय से निवेदन है कि यह वर्णित निर्माण कार्य शीघ्र पूरा कराएं।

बयाना महत्वपूर्ण व्यापारिक शहर है। जहां से सैंड-स्टोन पूरे देश में जाता है। जन-साधारण, व्यापारी, किसान को सुविधा प्रदान करने हेतु मेवाड़ एक्सप्रेस ट्रेन को बयाना में रोका जाए। हम आभारी होंगे। मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY (GUWAHATI): Madam Chairman, I must congratulate the hon. Railway Minister, Shri Mukul Roy ji. I know that he is a perfect gentleman and also a very sensitive person. So, I am thankful to Kumari Mamata ji also. Shri Mukul ji knows about the North Eastern Region very well as he belongs to West Bengal.

Madam, as my time is limited, I would like to confine my speech only to the North Eastern Region. The North Eastern Region comprises of seven sister States. Now, Sikkim is added to it. So, it comprises of eight States now. It is joined by only 22 kilometres to the rest of the country as it is a landlocked area. Therefore, the development of the railway line is very much essential in the North-East.

Madam, in my career of 26 years as a politician or as an MP, I want to say that I have seen many Railway Ministers coming and going but the development of the North-Eastern Region so far as the railway is concerned, has been very negligible. As a border area, it is surrounded by China, Nepal, Bangladesh and Myanmar. Today the railway line is the lifeline of the country. It is the railway that people travel the most; it is the railway that can help many businesses. It can change the life of the persons; and it can change everything. It can develop tourism too. But I am sorry to say that all the seven States of the North-East including Nagaland, Manipur, Mizoram, Arunachal Pradesh are not yet connected by the railway lines. It is the most unfortunate state of affairs. Same is the position even in Tripura. From the point of defence also, development of the railway lines in the North-Eastern States including Assam is very essential. I want to assert it repeatedly.

Moreover how our region is being neglected, I would tell the House. There is one line, namely, Silchar-Badarpur-Lumding line. It was started 17 years back. But, Mr. Minister, even half of this line has not been completed whereas only 125 kilometres is the distance. Even to complete 125 kilometres line, it has taken 17 long years but till now half of the line has not been completed.

Then, I would like to mention about the Bogibeel Bridge Project. It is a bridge over Brahmaputra to join river Brahmaputra from the side of Tinsukia to Dhamaji and Lakhimpur. They are the remotest districts of Assam. But it has taken nine years on this project and even 50 per cent of the work has not been completed. But during the time of inauguration of this project, it was said that this project would be completed within 10 years. Mr. Minister, I would request earnestly you to please come and visit the Bogibeel site. You will yourself see and feel it because seeing is believing.

My next point is about the recruitment of youth in the railways from the North-Eastern Region. The recruitment of the North-Eastern youth is very negligible in the railways. We always complain about it. Recently, more than 1,000 people have been recruited in the railways and you may yourself see as to how many youth belonging to the North-Eastern Region have been recruited in this list.

I would cite one more example stating how our region is being neglected. The GM of the NF Railways has been made the Member of the Railway Board. Now, the NF Railway is headless; there is no head because the Railway GM has to go to Guwahati once in a month or sometimes twice in a month. So, every work remains standstill there.


Madam, regarding railway line, I would like to say that the double line is urgently necessary. Lalu Prasadji also said about it. Without doubling of lines, the frequency of the rails would be less as also the rail would not be able to move fast. When a train from Mumbai, Pune and Delhi goes to the North-Eastern Region, movement of the train becomes very slow from New Jalpaiguri; it is at a snail's pace.

Therefore, electrification of the lines and doubling of lines are very necessary in the length and breadth of Assam. It is also very urgent for the development of the whole of the North-East.

Madam, due to lack of lines, movement of the goods is carried out through roads by trucks. This movement of trucks creates a lot of hindrance to the people. Secondly, it takes a lot of time also for the goods to reach the destination. So, for the free movement of goods, the number of railway lines should be increased in the different headquarters of the Districts. It is very essential.

Mr. Minister, I would also request you that there should be more passenger trains going through the North-East. Without a sufficient number of trains, which may connect each and every district of Assam, the people cannot have a free movement. So, it is very essential that there are a large number of passenger trains going through our region.

Another point I want to mention here is regarding railway canteen. The quality and quantity of the food being served by the railway canteen is going down. I hope you will surely look into the matter so that people may have good food over there and in good quantity.

Moreover, I want to mention one thing regarding waiting rooms. Recently, I travelled in the train and I found  that presently the waiting rooms are very dirty, and for the women passengers also there should be some special provision. I request you to look into this.

Regarding railway tickets, it is very difficult to get railway tickets. Probably, it may have come to your notice that there is a nexus between the railway officers and the touts and *dalals*. So, it is very difficult to get railway reservation easily. So, please look into this.

MADAM CHAIRMAN : Please conclude.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY : Madam, I simply mention the points. I have a few more points to make.

I want to say here that lot of smuggling is going on in the railway bogies, especially logs in the North-Eastern region. In oil bogies also, you will find lot of pilferage is being done.

Another important point that I want to mention here is regarding eviction. Recently, in the name of Railways, the people, the Bengali people, who have been living there for 60-70 years in a small plot of land where the Railways have got no intention of developing anything, have been given notice for eviction. It is very unfortunate. So, I request that you may please do something so that these people may not again be the victims of this process of eviction.

In the month of July, a huge festival is organized at Maa Kamakhya Temple in Assam. Last year 20-25 lakh people went there.

MADAM CHAIRMAN: Please be short and wind up.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY : Many people could not go there. So, I request you, Sir, to grant a few trains especially from Kolkata, in the third week of July. It is called Ambubasi Mela. The people, who used to take part in that Mela, could not reach there because they had to face a lot of problem in their journey.

My last point is that in my constituency there is a place called Darangiri in Goalpara district. Quality bananas have been produced by the people. The people are ST people, tribal people. So, if any train stops there for one-three minutes, then those people will be highly benefited.

I hope as the Minister is a very nice person, he will do something for the North-Eastern people.

* **श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला (खजुराहो):** मा0 रेल मंत्री जी ने 2012-13 के चालू बजट सत्र में 14 मार्च को रेल बजट पेश किया और आज रेलवे की अनुपूरक मांगों पर सदन चर्चा कर रहा है। देश भर के लोगों को इस बजट से बहुत आशा भी कि इस कड़ी मंहगाई में हर एक गांव को कुछ न कुछ राहत मिले। लेकिन मैं आशा करता हूँ कि अनुपूरक मांगों की चर्चा पर सांसदों द्वारा अपने-अपने संसदीय क्षेत्र की समस्याओं से संबंधित जो मांगे मंत्री महोदय के सामने रखी जायेगी उनको अवश्य पूरा किया जायेगा। भारतीय रेल भारत के गरीब व मध्यमवर्गीय जनता की जीवन रेखा है। जैसे खून का संचालन पूरे शरीर में ठीक तरह से होना आवश्यक है उसी प्रकार देश के कोने-कोने में रेल सुविधा होना आवश्यक है, और तभी देश का विकास संभव है। मंत्री जी ने अपने भाषण में सही कहा है कि "रेल गाड़ी की छुकछुक में ही आम आदमी की धड़कन है। रेल गाड़ी की बरकत में ही, देश की बरकत है।"

हमने और हमारे सांसद साथियों ने गये साल में अपने संसदीय क्षेत्र और अपने-अपने राज्यों के लिए रेल विकास की मांगें रखी थी लेकिन दुर्भाग्य से कहना पड़ता है कि उनमें से एक या दो मांगों को छोड़कर बाकी सब वैसी के वैसी ही पड़ी हैं।

मैं इन अनुपूरक मांगों पर चर्चा के अवसर पर अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ रेलवे संबंधी मांगें, जो कि पिछले काफी समय से लंबित हैं और स्थानीय जनता जिनको पूरा करने के लिए बार-बार अनुरोध करती रही है, आपके सामने रख रहा हूँ और आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय क्षेत्र की जनता की इन मांगों को पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठायेंगे। मेरी मांगें निम्न प्रकार से हैं.....

* Speech was laid on the Table.

1. झांसी से मानिकपुर तक की रेलवे लाईन का विद्युतिकरण कराया जाये ।
2. खजुराहो-उदयपुर एक्सप्रेस ट्रेन का हरपालपुर रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाये ।
3. ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन टाइगर प्रोजेक्ट पन्ना के कारण खजुराहो से पन्ना बनने में यदि किसी प्रकार की कठिनाई आ रही है तो पन्ना को सतना से जोड़ा जाये ।
4. कटनी से बीना पैसेन्जर ट्रेन का जो समय परिवर्तन किया गया है जिसको लेकर लगातार जनआंदोलन, धरने तथा प्रदर्शन हो रहे हैं उसको पूर्ववत् प्रातः 8.00 बजे से कटनी से प्रारम्भ किया जाये ।

श्री संजय निरुपम (मुम्बई उत्तर): महोदय, भारतीय रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के इस विधेयक के समर्थन में मैं खड़ा हुआ हूँ और इसके साथ-साथ मैं अपने नये रेल मंत्री महोदय का भी स्वागत करता हूँ।

इनके सामने इस प्रकार का एक मंडेट है कि भाड़ा नहीं बढ़ाना है और भाड़ा नहीं बढ़ाने के फैसले के साथ-साथ पिछले बजट में जो घोषणाएं हुई थीं, उन घोषणाओं को भी लागू करने में किसी प्रकार की कोताही न बरती जाये, इसका भी ख्याल रखना पड़ेगा। निश्चित तौर पर मैं आगाह करना चाहूंगा कि जो घोषणाएं हुई थीं, विशेषकर नई ट्रेनों के संदर्भ में, नई लाइनों के संदर्भ में, गेज कन्वर्शन के संदर्भ में और माडर्नाइजेशन वगैरह को लेकर जो घोषणाएं हुई थीं, कोशिश करिये कि उन घोषणाओं का ख्याल रखा जाये।

मैं पूरे रेलवे के राष्ट्रीय काम-काज के ऊपर टिप्पणी नहीं कर पाऊंगा, क्योंकि समय कम है, इसलिए मैं सीधे मुम्बई पर आता हूँ, मुम्बई के अपने लोकल ट्रेन के यात्रियों की समस्याओं के ऊपर आता हूँ। मैं पिछले रेल मंत्री जी को बहुत बधाई देना चाहूंगा, जिन्होंने मुम्बई के लिए बहुत सारी ट्रेनों की घोषणाएं की, उन्होंने लगभग 75 नई सेवाओं की घोषणाएं की थीं। ये जो सारी नई सर्विसेज़ हैं, इनमें किसी प्रकार की कटौती न हो, ऐसा मैं विशेष तौर पर आग्रह करूंगा।

मुम्बई में जो लोकल ट्रेनें चलती हैं, वे 1853 से चलने वाली जो ट्रेनें हैं, ये हमारे शहर की लाइफलाइन हैं। लगभग 7.24 मिलियन यात्री, यानि लगभग 72 लाख लोग प्रतिदिन इन ट्रेनों में सफर करते हैं। अगर एक मिनट के लिए भी ट्रेन रुक जायें तो पूरी मुम्बई रुक जाती है। पिछले हफ्ते कुर्ला में एक सिग्नल सिस्टम में आग लग गई। सिग्नल सिस्टम में सैण्ट्रल रूट पर आग लगी, उस कुर्ला में, जहां से लोग ट्रेनों पर बैठकर कल्याण, ठाणे और आगे तक जाते हैं। वी.टी. से ये सेवाएं शुरू होती हैं। लगभग तीन दिनों तक पूरी व्यवस्था बाधित रही। लोग ट्रेनों के ऊपर चढ़कर, विंडो से और डोर से लटक-लटककर गए। उसमें दो-तीन लोग मर भी गए, एक्सीडेंट हुआ। मुझे नहीं समझ में आता है कि इतना बड़ा रेल मंत्रालय है, पांच-पांच, दस-दस हजार करोड़ रुपये सिर्फ मंटीनेंस पर हम लोगों ने प्रावधान कर रखा है, बावजूद इसके एक बार कुर्ला में जब सिग्नल में आग लगती है, तो हमारे पास कोई बैक-अप प्लान नहीं है। मैंने पता लगाने की कोशिश की कि इसका कारण क्या है? कारण यह है कि इसका रेग्युलर मंटीनेंस नहीं होता है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि इस बात का ख्याल रखा जाए कि आने वाले दिनों में जो मुंबई की एक पूरी जीवन-रेखा है, उसके लिए एक बैक-अप की व्यवस्था हो, एक ऐसे डिजास्टर मैनेजमेंट का इंतजाम हो, ताकि पूरी की पूरी व्यवस्था बिगड़े नहीं, खराब न हो।

दूसरी बात, सेफ्टी एक बहुत बड़ा प्रश्न हमारे यहां मुंबई में है, लगभग तीन हजार सात सौ के आसपास प्रतिदिन लोग मरते हैं या तो ट्रेनों के नीचे आ जाते हैं क्रासिंग के समय या दरवाजों से गिर जाते हैं, विंडो से लटके-लटके गिर जाते हैं या छत पर चढ़े रहते हैं। किसी तरह से कोशिश की जाए कि लोगों की जो मरने की संख्या है, उसको नियंत्रित किया जाए। हाल के वर्षों में कुछ प्रयास हुए हैं, लेकिन वे प्रयास बहुत कामयाब नहीं हो रहे हैं। इस बात का ख्याल रखना पड़ेगा कि मुंबई की लोकल ट्रेनों से सफर करने वाले लोग और मुंबई के रेलवे ट्रैक के आसपास रहने वाले लोगों की जिंदगी सुरक्षित रहे।

सीवीएम हमारे यहां एक बड़ा विषय है। उसको लेकर आम यात्रियों में बड़ी चिंता है। इसको हम कहते हैं कूपन वेंडिंग मशीन। कूपन वेंडिंग मशीन रेलवे ने शुरू किया था और लोकल में बहुत लोगों को सुविधा मिल रही थी। अचानक पता चला कि इसको हम फेज आउट कर रहे हैं, इसको हम क्लोज करने जा रहे हैं, वर्ष 2013 तक बंद कर देंगे। मेरे पास लोग आये, उन्होंने अपना रिप्रजेंटेशन भी दिया, मैंने मंत्रालय को, जी.एम. आदि के पास चिट्ठी भी भेजी है। यह पता चला कि हम सीवीएम इसलिए बंद कर रहे हैं क्योंकि जो टिकटिंग सिस्टम है, उससे इसका डायरेक्ट कनेक्शन नहीं है, इसलिए उसकी जगह एटीबीएम देंगे। उसकी जगह जो दूसरी व्यवस्था दे रहे हैं, ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीन से जोड़ेंगे। ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीन अगर आपके टिकटिंग सिस्टम से जुड़ा हुआ है तो सीवीएम सिस्टम क्यों नहीं जुड़ सकता? स्मार्ट कार्ड से टिकट प्रिंटिंग करने की जो व्यवस्था आप बना रहे हैं, इसके बजाय जो व्यवस्था चल रही थी और लोग जिसका लाभ उठा रहे थे, उस सीवीएम सिस्टम को बदलने के बजाय, बंद करने के बजाय मुझे लगता है कि अगर उसे अपने सिस्टम से जोड़कर कान्टीन्यू करें तो आम यात्रियों को जो सुविधा हो रही थी, वह सुविधा आने वाले दिनों में भी मिलेगी।

बहुत वर्षों से एक डिमांड है, अगर आप सेफ्टी की बात करें, लोगों की जिंदगी की सुरक्षा का सवाल जिससे जुड़ा हुआ है, वह है ऑटोमेटिक डोर्स का, दुनिया भर की मेट्रो में ऑटोमेटिक डोर्स होते हैं, जो खुद-ब-खुद डोर्स क्लोज हो जाते हैं। वहां बड़े पैमाने पर दरवाजे पर रॉड पकड़कर लोग खड़े रहते हैं, उससे बचने का एक ही उपाय है कि लोकल ट्रेनों की जो डोर्स हैं, उसको ऑटोमेटिकली क्लोज करने का इंतजाम करें। मैंने सुना है कि वर्ष 2016 की डेड लाइन है इस तरह के डोर्स इंप्लीमेंट करने के लिए, मैं चाहूंगा कि इसके ऊपर ईमानदारी से और निष्ठापूर्वक काम हो और जल्दी से जल्दी इसको पूरा करने का प्रयास किया जाए।

मैडम, नाइन कोच, ट्वेल्फ कोच, फिफ्टीन कोच, पहले नौ कोच की ट्रेनें चलती थीं, मैं बताना चाहूंगा कि उन ट्रेनों में 776 सिटिंग अरेंजमेंट होती हैं, उसके बाद 1,752 स्टैंडिंग होती हैं, इस तरह कुल मिलाकर 2,628 लोग एक रैक में जा सकते हैं, लेकिन रेलवे खुद बताता है कि एवरेज साढ़े चार हजार

लोग उन ट्रेनों में सफर करते हैं। बिल्कुल उसी तरह से जब बारह कोच निकलकर आए तो उन्होंने कहा कि सिटिंग बढ़कर 1,168 सिटिंग हो गयी, स्टैंडिंग बढ़कर 2,336 हो गयी, कुल मिलाकर साढ़े तीन हजार के आसपास लोग जाएंगे, लेकिन उन 12 कोचेज की ट्रेन में लगभग 6 हजार के आसपास लोग, मतलब पशुओं की जिंदगी जीते हुए लोग अपने-अपने घर पहुंचते हैं। ट्रेनों की संख्या बढ़नी चाहिए, ट्रेनों में बैठने की अच्छी व्यवस्था होनी चाहिए और ट्रेनों से लोग लटककर गिर न पाएं, इसके लिए ऑटोमेटिक डोर सिस्टम को जितना जल्दी हो, इंप्लीमेंट करना चाहिए।

तीसरी बात, जो एक महत्वपूर्ण बात है, यह एसी ट्रेन के संदर्भ में है। हमारे यहां लोकल एसी ट्रेन होनी चाहिए, पूरी की पूरी ट्रेन एयर कंडीशंड होनी चाहिए। यह ठीक है कि मुंबई में मेहनत मजदूरी करने वाले बड़े पैमाने पर लोग हैं और उनके जीवन का एक बहुत बड़ा सपोर्ट है, उनको अपने घर से ऑफिस जाना और अपने घर वापस लौटना, इसमें बहुत बड़ा समर्थन और सहयोग मिलता है, लेकिन बड़े पैमाने पर व्हाइट कॉलर लोग भी रहते हैं, ऐसे व्हाइट कॉलर लोगों की अपेक्षा है कि यहां पर एसी लोकल ट्रेन यहां पर इंप्लीमेंट की जाए। इसके लिए लालू जी ने घोषणा की थी कि ग्यारहवें प्लान के अंत तक यानी वर्ष 2012 तक यह इंट्रोड्यूस हो जाएगा। आज तक यह इंट्रोड्यूस नहीं हुआ। अभी वर्ष 2012 चल रहा है। पिछले रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट में बताया था कि 27 करोड़ रूपए के आसपास खर्च करने के बाद इसको डिजाइन करके इंप्लीमेंट किया जाएगा और उस समय टोकन एक लाख रूपए का उसमें एलोकेशन किया था, लेकिन अभी तक यह काम आगे कहां जा रहा है, इस बारे में मैं निश्चित तौर पर जानना चाहूंगा। हमारे यहां जो लोकल ट्रेनें हैं, उसके जो स्टेशंस हैं, उन स्टेशनों पर लेडीज टॉयलेट नहीं होता है, टॉयलेट्स हैं, लेकिन लेडीज टॉयलेट स्पेशियली नहीं है। अगर किसी लेडी को चर्चगेट से बोरीवली आना है और उसे स्टेशन से बस पकड़ कर घर जाना है तो ऐसे में अगर उसे बाथरूम की जरूरत है तो आमतौर पर वहां बाथरूम नहीं होता है। एक-दो स्टेशनों पर बाथरूम बनाया गया है। गैलरी में जो ऑफिसर बैठे हैं एवं जेनरल मैनेजर के सामने भी मैंने यह विषय रखा है।...(व्यवधान) हमने बारबार यह डिमांड की है कि मुंबई के हर लोकल स्टेशनों पर लेडीज टायलेट होना चाहिए। लेडीज के लिए लेडीज स्पेशल ट्रेन दिया सब कुछ दिया लेकिन टायलेट भी होना चाहिए। मैं नए मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि आज तक इस प्रकार की व्यवस्था नहीं हुई है। मैं चाहूंगा कि अगर रेलवे को किसी प्रकार की किल्लत है अगर रिसोर्सेज की कमी है तो हम जैसे एमपीज को बोलें। हम अपने एमपी फंड से लोकल ट्रेन्स के जितने भी स्टेशन्स हैं उन स्टेशनों पर अपने-अपने चुनाव क्षेत्र में लेडीज टायलेट्स का इंतजाम कर सकते हैं।

हमारे यहां एक कुर्ला स्टेशन है। वह तीसरा बड़ा हब है। वह तीसरा बड़ा रेलवे टर्मिनस है। वहां से उत्तर भारत और दक्षिण भारत की ट्रेनें बड़े पैमाने पर जाती हैं। वहां से यूपी और बिहार के लिए लगभग 27 ट्रेनें जाती हैं।

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात संक्षिप्त करें।

श्री संजय निरुपम : मैं संक्षिप्त कर रहा हूं। वहां से लगभग 12-15 ट्रेनें दक्षिण भारत के लिए जाती हैं। उस कुर्ला स्टेशन की दुर्दशा देखने की जरूरत है। मैं कहूंगा कि रेल मंत्री महोदय कभी मुंबई आएँ और कुर्ला स्टेशन देखें। कुर्ला स्टेशन पर सिर्फ एक टायलेट है। मैं गर्मी की हर छुट्टी में वहां विजिट करता हूं। बारबार यही सवाल आता है कि प्लैटफार्म के आस-पास और भी टायलेट्स होने चाहिए। मैं बारबार चिट्ठी देता हूं। मैंने प्रपोजल भेजा है लेकिन वहां से फंड सेंशन नहीं हुआ है। फिर, मैं कहूंगा कि आप चाहें तो मैं एमपी फंड से फंड बना कर दे दूंगा लेकिन मैंने पता लगाने की कोशिश की कि आखिर टायलेट क्यों नहीं बन रहा है? टायलेट इसलिए नहीं बन रहा है कि टायलेट चलाने वाली जो एजेंसी है वह नहीं चाहती है कि कोई उसका कोई कम्पेटीटर तैयार हो। उस एजेंसी को प्रति व्यक्ति दो रुपये टायलेट इस्तेमाल के लिए मिलता है और प्रति व्यक्ति पांच रुपये नहाने के लिए मिलता है। वे दो रुपये के बदले पांच रुपये सिर्फ टायलेट इस्तेमाल के लिए लेते हैं। उसके ऊपर जबर्दस्त भीड़ रहती है। किसी एक एजेंसी का धंधा बढ़ाने के लिए यात्रियों को इतना कष्ट देने का जो प्रावधान है उससे निजात पाने की आवश्यकता है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि कुर्ला स्टेशन के डेवलपमेंट के लिए विशेष रूप से ख्याल रखें जिसे हमने लोकमान्य तिलक टर्मिनस (एलटीटीई) का नाम दिया है उस कुर्ला टर्मिनस का विस्तार होना चाहिए, उसका विकास होना चाहिए। मेरा ऐसा माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है। इन्होंने मुंबई के लोकल ट्रेनों के विकास के लिए मॉडल स्टेशन के लिए कुछ स्टेशन लिए। इसके लिए ममता दीदी ने बोरीवली स्टेशन और मलाड स्टेशन लिया था। बोरीवली स्टेशन का डेवलपमेंट बहुत अच्छे ढंग से नहीं हो पाया। मलाड स्टेशन का डेवलपमेंट अच्छे ढंग से होना चाहिए। इस बार कांदिवली स्टेशन को लिया गया है। कांदिवली स्टेशन का भी डेवलपमेंट होना चाहिए ऐसा मेरा माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है। आखिर में, मैं यह कहना चाहूंगा कि हमारे पूर्व प्रधानमंत्री श्री राजीव जी मुंबई में पैदा हुए थे। उनको हम मुंबई का मूल रहिवासी कह सकते हैं। वहां की जनता की भारी डिमांड है कि राजीव जी के नाम पर मुंबई सेंट्रल स्टेशन का नामकरण किया जाए। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि मुंबई सेंट्रल स्टेशन का नाम राजीव जी के नाम पर हो। इस प्रस्ताव को आगे बढ़ाएं। इस पर चर्चा करें और जितना जल्दी हो इसको अंतिम रूप दें। अंत में, मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि आप नए-नए मंत्री बने हैं, ममता दीदी तो मुंबई बहुत कम आती थीं। आप एक बार मुंबई

आइए। बीच में मैं मुनियप्पा जी को ले गया था और बोरीवली स्टेशन पर यात्रियों के साथ इनकी मीटिंग कराई थी। बड़े पैमाने पर यात्रियों ने अपनी तकलीफें इनके समक्ष रखी थीं। उन तकलीफों को हमने काफी हद तक दूर भी किया। मुनियप्पा जी आपके आने से यात्रियों को राहत मिली लेकिन अभी भी दुःख इतना बड़ा है कि उसको कम होने में थोड़ा वक्त लगेगा। मैंने दो-तीन काम के लिए मंत्री जी को बोला है उन्हें मैं सदन में नहीं रख रहा हूँ लेकिन आने वाले दिनों में व्यक्तिगत तौर पर मिल कर हमारे क्षेत्र के जो रेल यात्री हैं उनके सुविधाओं के लिए आपसे गुजारिश करते हुए कहूंगा कि उन तमाम कामों को पूरा करें। इससे मेरा भला नहीं होगा। इससे आम रेल यात्रियों का भला होगा और रेल यात्रियों का भला करना और उनको सुख-सुविधा देना हर रेल मंत्री का धर्म होता है, फर्ज होता है उस फर्ज को निभाने का आग्रह करता हूँ और अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

17.02 hrs

(Shri Satpal Maharaj *in the Chair*)

***SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI):** We all know that the Railway is a significant mode of transport for poor people and majority of goods. It has been acting as an unavoidable component mixed with the life of common people in the country.

As far as new announcements for Tiruchirappalli constituency concerned, I would like to thank Hon'ble Minister for introduction of new line survey between Thanjavur-Pudukkottai via Gandarvakkottai. Also Hon'ble Minister has announced 84 stations for upgradation as Adarsh station during the year 2012-13. While thanking for selecting Thiruverumbur for upgradation as Adarsh station in my constituency, I am disappointed that only four stations have been selected for upgradation in Tamil Nadu. Therefore, I request Hon'ble Minister to select more stations for upgradation in our state including the religious place Srirangam and historical place Pudukottai in my constituency.

I further thank Hon'ble Minister for announcing new express train daily between Tiruchirappalli-Tirunelveli Intercity Express via Madurai and Virudunagar. But the long demand of introducing express trains or super fast trains from Trichy to Kanyakumari, Pudukkottai to Chennai and a direct train from Trichirappalli to Bangalore are not yet announced. So, this line should also be included for introducing new express train.

Rock Fort express which is also called as Malai Kottai express in Tamil Nadu was early running between Trichirappalli-Chennai –Tiruchirappalli. Since, Tiruchi and Pudukkottai are populous cities and a huge number of people from these cities are benefited due to this Rock Fort express. In view of Gauge conversion this express was extended upto Thanjavur in year 2000, then up to Kumbakonam in 2004. Now the gauge conversion has been completed on the main line Thanjavur and various trains connect Chennai. After restoration of train connectivity on the main line the Rock Fort express should be run on its original line that is between Tiruchirappalli to Chennai and Chennai to Tiruchirappalli

* Speech was laid on the Table.

since people of Tiruchirappalli and Pudukkottai to whom this train has been introduced could not get reservation in Rock Fort Express. I request Hon'ble Minister to take necessary action in this regard.

Likewise in the last Budget speech I requested Hon'ble Minister to include Tiruchirappalli for Duranto Service. Since this city is a populous city with number of industries and trade units, it should not be made as starting point for Duranto service to other cities. I also reiterated during discussion on Supplementary Demands for Grants of Ministry of Railways for the year 2010-11 for constructing Railway Over Bridge at SIRRANGAM Railway line. Frequently there is a heavy traffic from Singaperumal Koil to Government Boy Higher Secondary School. Further, I also demanded the construction of ROB at railway gate between Trichi and Pudukkottai NH-210 near Rasa Vayal level crossing and one in Trichirapalli city near Maris Theatre at Tiruchirappalli on priority basis. I am disappointed that not even a single work has been announced in this Budget also. Hence, I once again urge Hon'ble Minister to consider these lines for construction of Railway Over Bridges. Tiruchirapalli-Dindugul-4 lane road overbridge No.1136 near Tiruchirapalli junction the process for implementing is getting delayed beyond schedule. I urge upon the govt. to expedite as per schedule.

The gauge conversion project from Salem to Karur is already completed. It should be inaugurated at the earliest. The ongoing doubling project from Villupuram to Dindugul is at the estimated cost of 1280 crores. But till now only 210 crores is spent and a meager amount of Rs.60 crores is allotted in this present budget. This project is going very slow due to poor financial allocation. So, I request the government for allocation of more funds in order to complete the doubling project at the earliest. The doubling of railway line from Thanjavur and Ponmalai is also needs sufficient financial allocation.

Golden Railway workshop and 3200 staff quarters are in 225 acres at Golden Rock, Trichirapalli. Nearly 70 percent of the Employees staff quarters are demolished and the said land is lying vacant it is one among the primary railway

workshop in India which was commenced in the year 1918. The workshop is in the heart of Trichirapalli district. Now, the Railway Workshop is involved in wagon production, periodical overhauling of wagons, overhauling of diesel locomotives and steam locomotives. As huge lands are available I urge upon the Railway Ministry to consider, the inception of another Railway Coach Factory at Golden Rock, Trichirapalli on the lines of ICF, Perambur, Chennai. If the Ministry is inclined to implement the above suggestion, lot of employment opportunities will be provided to the unemployed and the Indian Railways will also get sufficient new and modern coaches to meet the present needs of Railways.

I appeal to the Ministry through this House to consider the suggestion and to take suitable action to fulfill our demand. In order to facilitate the air passengers from Chennai to different parts of the country, I request the Hon'ble Minister of Railways to order for stoppage of all express trains for two minutes at Trisoolam Railway Station opposite to Meenambakkam Airport. There is no sufficient staff at Karur Railway Station. I request you to kindly instruct the officials concerned to increase the number of staff. Additional AC coaches and sleeper coaches may be attached in Mangalore express running between Chennai and Mangalore via Trichy and Karur.

To conclude, as earlier Budgets, this year Budget also failed to concentrate many of the long pending demands on South Railways region. As you know, that southern region is significantly contributing a major share for the revenue of Railways. Therefore, it is pertinent to give more importance for projects under Southern Railways. I request the Hon'ble Minister to take initiatives in this regard at least now.

***DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR):** We all know that the Railway is a significant mode of transport for poor people and majority of goods. It has been acting as an unavoidable component mixed with the life of common people in the country.

Likewise in the last Budget speech I requested Hon'ble Minister to include Tiruchirappalli for Duranto Service. Since this city is a populous city with number of industries and trade units, it should be made as starting point for Duranto service to other cities. I also reiterated during discussion on Supplementary Demands for Grants of Ministry of Railways for the year 2010-11 for construction Railway Over Bridge at Srirangam Railway Line. Frequently there is a heavy traffic from Singaperumal Koil to Government Boy Higher Secondary School. Further, I also demanded the construction of ROBs at railway gate in between Trichi and Pudukkottai NH-210 near Rasa Vayal level crossing and one in Trichirapalli City near Maris Theatre at Tiruchirappalli on priority basis. I am disappointed that not even a single work has been announced in this Budget also. Hence, I once again urge Hon'ble Minister to consider these lines for construction of Railway Over Bridges. Tiruchirapalli-Dindugul —4 lane road overbridge No.1136 near Tiruchirapalli junction the process for implementing is getting delayed beyond schedule. I urge upon the Government to expedite as per schedule.

The gauge conversion project from Salem to Karur is already completed. It should be inaugurated at the earliest. The ongoing doubling project from Villupuram to Dindugul is at the estimated cost of 1280 crores. But till now only 210 crores is spent and a meager amount of Rs.60 crores is allotted in this present budget. This project is going very slow due to poor financial allocation. So, I request the government for allocation of more funds in order to complete the doubling project at the earliest. The doubling of railway line from Thanjavur and Ponmalai is also needs sufficient financial allocation.

* Speech was laid on the Table.

Golden Railway workshop and 3200 staff quarters are in 225 acres at Golden Rock, Trichirapalli. Nearly 70 percent of the Employees staff quarters are demolished and the said land is lying vacant it is one among the primary railway workshop in India which was commenced in the year 1918. The workshop is in the heart of Trichirapalli district. Now, the Railway Workshop is involved in wagon production, periodical overhauling of wagons, overhauling of diesel locomotives and steam locomotives. As huge lands are available I urge upon the Railway Ministry to consider, the inception of another Railway Coach Factory at Golden Rock, Trichirapalli on the lines of ICF, Perambur, Chennai. If the Ministry is inclined to implement the above suggestion, lot of employment opportunities will be provided to the unemployed and the Indian Railways will also get sufficient new and modern coaches to meet the present needs of Railways.

I appeal to the Ministry through this House to consider the suggestion and to take suitable action to fulfill our demand. In order to facilitate the air passengers from Chennai to different parts of the country, I request the Hon'ble Minister of Railways to order for stoppage of all express trains for two minutes at Trisoolam Railway Station opposite to Meenambakkam Airport. There is no sufficient staff at Karur Railway Station. I request you to kindly instruct the officials concerned to increase the number of staff. Additional AC coaches and sleeper coaches may be attached in Mangalore express running between Chennai and Mangalore via Trichy and Karur.

To conclude, as earlier Budgets, this year's Budget also failed to concentrate on many of the long pending demands on South Railways region. As you know, that southern region is significantly contributing a major share for the revenue of Railways. Therefore, it is pertinent to give more importance for projects under Southern Railways. I request you the Hon'ble Minister to take initiatives in this regard at least now.

17.00 hrs.

*SHRI SHER SINGH GHUBAYA (FEROZEPUR) : I thank you, Madam Chairperson, for giving me the opportunity to speak on the Demands for Grants (Railways) for the year 2012-2013. I rise to voice the demands of Punjab regarding railways.

Let me first congratulate the Hon. Railway Minister for taking over this new assignment. We hope that he would provide justice to Punjab.

We have been meeting successive Railway Ministers to press for the acceptance of just and genuine demands of Punjab, but to no avail. In the Railway Budget of this year too, not much funds have been granted to Punjab. Neither new trains have been given to Punjab, nor new rail lines have been sanctioned for Punjab.

I urge the Hon. Minister to kindly pay attention to my demands.

Ma'm, the 35 km stretch of Fazilka-Abohar railway line had been sanctioned in 1994 and it was completed in 2011. However, it is a sad state of affairs that no train has started plying on this route till now. We met the Hon. Minister in this regard. We were told that the railway staff is being recruited. I have come to know that more than 50% staff needed for this purpose has already been recruited. But, the railway-service is yet to commence on this route.

May be, the Congressmen in Punjab were hoping against hope that they would start the railway-service on this route once they form the Congress Government in Punjab. However, the Congress was routed in the Assembly elections in Punjab. It is high-time, trains start plying on the route now. In the absence of railway service on this route, the people of the area are suffering. The bus fare on the same route is a whopping Rs.25/- while the train fare is an economical Rs.5/-. Hence, the Government must begin train service on this route at the earliest.

* English translation of the Speech originally delivered in Punjabi.

Secondly, ma'm, the inter-city train plying from Abohar and Sri Ganga Nagar to Delhi comprises of only one A.C. coach. Even other trains coming to Delhi from these areas do not have sufficient A.C. coaches. More A.C. coaches should be added to these trains. It will bring relief to the passengers of the area.

Madam the present Ferozepur-Amritsar route is a long and circuitous route of 125 kms and we have to go via Jalandhar. Amritsar is a historic city and it is the religious and cultural capital of Sikhs. Sikhs travelling from Buddha Sahib, Gujarat to Ferozepur have to take the Jalandhar route to reach Amritsar. If a 25 km stretch is included in the railway network and new railway line is laid, it will significantly reduce the travel time as well as the distance. The people of the area will not be hassled if this is done.

The Ganganagar-Nanded Sahib train plys twice a month. However, it has no other stoppage anywhere in Punjab. If halts of this train are provided at Abohar, Malout, Bathinda and Mansa, then the Sikh pilgrims from these areas will also be able to visit Nanded Sahib.

In Punjab, the Shatabdi trains ply only between Amritsar and Delhi. The Delhi-Ferozepur, Delhi-Fazilka and Delhi-Abohar route needs the introduction of Shatabdi trains. Members of Parliament of the area and others cannot avail the benefits of a Shatabdi train on this route till now. Hence a Ganganagar-Ferozepur-Abohar-Delhi Shatabdi train is the need of the hour.

A new Ludhiana-Delhi Shatabdi train has been introduced recently. If this train is extended upto Ferozepur, then travel on this 150 kms stretch will become better. The passengers will be able to avail better facilities and the railways will also get more revenue.

Also, in my constituency, mostly DMU coaches are plying on various routes. However, their biggest drawback is that these trains do not have any toilet facilities. The passengers, including women and children, find travelling on this 200 kms stretch without toilet facilities, a painful experience. Many passengers have to get down at some station just to avail toilet facilities. They have to again

board another train to reach their destination. Hence, toilet facilities must be provided in these DMU trains.

MR.CHAIRMAN : Please be brief.

SHRI SHER SINGH GHUBAYA : Chairman Sir, Punjab is a densely populated state. Unmanned level crossings in the state have witnesses tragic accidents resulting in the loss of precious human lives. Sometimes, school-vans carrying innocent children are involved in these accidents at these unmanned railway crossings. In the last 2 years, more than 7 children have died on the spot in such tragic accidents. Hence, it is high time that all such unmanned crossings are converted into manned crossings.

MR. CHAIRMAN : Alright. Please wind up. Thank you.

SHRI SHER SINGH GHUBAYA : Chairman Sir, I reiterate that the Shatabdi Express linking Ferozepur, Abohar and Ganganagar to Delhi must be introduced at the earliest.

श्री शरीफुद्दीन शारिक (बारामूला): मेरी रेल मंत्री जी से गुजारिश है और हम आपके बिल की हिमायत करते हैं, इसमें कोई दो राय नहीं है। हमारा लफड़ा बहुत मुक्तसर है। मैं कश्मीर के बारे में थोड़ी सी बात करूंगा जिसे आपने देखा होगा। आपको मालूम होगा कि 18-20 साल पहले जम्मू कश्मीर रेल प्रोजेक्ट शुरू किया गया था। 18 साल गुजरने के बाद आज तक उसमें दिक्कतें हैं। हम स्टैंडिंग कमेटी में भी बात कर रहे हैं, लेकिन टेक्नोलॉजी का जमाना होते हुए जब आप रॉकेट छोड़ते हैं तो वह पांच हजार मील तक चला जाता है तो आप मेरे दो सौ मील कवर नहीं कर सकते। इस पर आप कहेंगे कि इसमें ट्रेन मुश्किल है, बीच में चट्टान आती है। यह बात अब हज़म नहीं हो रही है। आप जानते हैं कि कश्मीर की एक सियासी अहमियत भी है मुल्क के लिए और अपने लिए इंटरनैशनल अहमियत है। इसके साथ-साथ दूर इफतादा इलाका पड़ा हुआ है। उसे देश के साथ मिलाने के लिए जज्बाती तौर पर आपको कुछ रियायतें भी देनी पड़ेंगी और कुछ जरूरी इकदामात भी करने पड़ेंगे।

मुझे याद है कि एक बार मरहूमा मोहतरमा इंदिरा जी ने 60 किलोमीटर की रेलवे लाइन का इफतताह करके कहा था कि पांच साल में इसे ठीक कर लेंगे। बाद में उसे तीस साल लगे थे। मेरी आपसे गुजारिश है कि उधमपुर से रेलवे लाइन को पूरी तौर पर काजीकुंड के साथ मिलाया जाए। मैंने सुना है कि सरकार ने इसके लिए 20 हजार करोड़ रुपये मुखतस किया है। इसके अलावा कश्मीर में उसकी अपनी अहमियत है बेनलअकवामी तौर पर। वैष्णो देवी जी की यात्रा के लिए करोड़ों लोग आते हैं। अमरनाथ की यात्रा के लिए करोड़ों लोग आते हैं। इसके लिए भी ज्यादा जरूरी तौर पर इंतजाम करने हैं। बारामूला से चौकी मन्थार के इलाके को मिलाना पड़ेगा। कुपवाड़ा से लोलाभ के इलाके को मिलाना पड़ेगा। पहलगांव को इसके साथ मिलाना पड़ेगा। शुपियान को मिलाना पड़ेगा और गुरेज के इलाके को मिलाना पड़ेगा। उसके लिए ज्यादा कुछ नहीं तो कम से कम सर्वे शुरू करवाया जाए ताकि यह पता चले कि रेलवे डिपार्टमेंट इस बारे में बहुत संजीदा है।

हमारे पास एक ही इंडस्ट्री है। हम जो वर्ल्ड फेमस सेब पैदा करते हैं, करोड़ों पेटियां, डिब्बे, लाखों टन फ्रूट दसावुर पहुंचाना पड़ता है दिल्ली, मुम्बई और दूसरे शहरों में। खाल उतर जाती है हमारी, जब ट्रक के जरिए आता है, तो उसके दाम सब के सब वहां चले जाते हैं। हमें इसमें भी तरक्की मिलती, अगर आप इस प्रोजेक्ट के लिए खुसखुसी तौर पर तवज्जुह देते। लिहाजा मेरी आपसे गुजारिश है, बाकी देश के बारे में मेरे अन्य साथियों ने बात की है कि कहां क्या जरूरत है, मैं आपकी तवज्जुह चाहता हूं। मैं मंत्री जी को ज्यादा तौर पर मुबारकवाद देता हूं इस विभाग का चार्ज लेने के लिए और उनको तहजीज यह है कि वह अपने आपको अहल साबित कर लें इस ओहदे के लिए, जो ओहदा और जिम्मेदारी उनको दी गयी है। इस



बारे में हमारी तरफ से उनको पूरी कोआपरेशन होगी। पुराने जमाने की एक फिल्म हुआ करती थी, उसमें कहा जाता था - तेरे कूचे में अरमानों की दुनिया लेकर आया हूं, इसीलिए मैं निशात, शालीमार, पहलगाम और गुलमर्ग, इन्हीं जगहों से आप सबको मिलाने लेकर आया हूं।

***SHRI C. RAJENDRAN (CHENNAI SOUTH):** I would like to mention the importance of the Second Phase of MRTS project in South Chennai, which is my constituency. MRTS has proved to be the second lifeline of the people of Chennai, MRTS has gained much popularity and the commuters are on the rise.

In the second phase of this project, it is proposed to be extended from Velacherry to St. Thomas Mount and the target fixed for completion is running behind.

Once completed, it would cover some very important commercial and residential areas of the city. But this five Km elevated stretch cost of the project was estimated to be about Rs.500 crore. But due to inordinate delay, it is expected that the cost would shoot up tremendously.

Since it emerges as one of the key modes of public transport in Chennai, the completion of it would benefit the commuters of suburban areas of Chennai metropolitan, and fetch a lot of revenue for the Railways. Hence, I urge upon the Hon'ble Railway Minister to take steps for the early completion.

To provide additional ticket counters at Guindy, Saidapet, Mambalam, Kodambakkam, Velachery and Perungudi Railway Stations which are situated in the heart of the Chennai city. The MRTS Railway stations in between Chennai Beach and Velachery which are not been properly maintained. I request you to kindly instruct the Railway Authorities to provide proper basic amenities in those Railway stations. I request the Hon'ble Minister of Railways to provide footover bridge with lift facility at Chrompet Railway Station to Bus Terminal. I also request the Minister to raise the height of Platforms in MRTS Railway Stations to facilitate the passengers for easy boarding without any hardship.

It is very much important to lay a service road in between Perungudi and Velachery MRTS Railway Stations. But this work is in slow progress. I request you to kindly speed up the work and to complete this at an early date and to provide reservation counter facility at Velachery MRTS Railway Station.

* Speech was laid on the Table.

“Tambaram Sanitorium” Railway station is in between Chennai beach and Tambaram suburban Railway station. There are two railway stations namely Tambaram and Tambaram Sanitorium which creates confusion among the people of my constituency. Tambaram Sanitorium railway station is situated in Chitlapakkam. Chitlapakkam is a Town panchayat having more than 50 thousand population. There is a demand of the people to rename the Tambaram Sanitorium Railway Station as Chitlapakkam Railway station.

On behalf of the people of Chitlapakkam, I request the Hon’ble Minister to rename the “Tambaram Sanitorium” railway station as “Chitlapakkam” railway station at the earliest.

I am to state that people from Northern part of our country especially from Rajasthan have settled in Chennai for years together and having huge business establishments. Most of them hail from my Parliamentary constituency, South Chennai. They are leaving to their native places frequently for some important family functions. At present there is only one train from Chennai to Jodhpur that also operates once in a week. It is not sufficient to cater the demands of the people from Rajasthan settled in Chennai. They are demanding daily train service from Chennai to Jodhpur.

I, on behalf of my constituency people appeal to the Hon’ble Minister of Railways to have daily trains from Chennai to Jodhpur or at least increase the frequency of the present train No.6125 thrice a week.

I am to state that lot of pilgrims from Chennai are leaving for Shiridi to Dharshan Saibaba Temple which is a great pilgrim centre. The existing train bearing the No.0677 is being operated once in a week from Chennai. This is not sufficient to cater the demands of pilgrims leaving for Shiridi. I request you to kindly operate the train No.0677 twice in a week instead of once in a week.

Mambalam Railway station (T. Nagar) is situated in my South Chennai constituency. Lakhs of people are every day boarding trains from this station to reach several urban areas of Chennai. The senior citizens and physically

challenged persons are finding it very difficult to board the trains through the existing stairs. They are in need of escalators in this Railway Station.

On behalf of my constituency people, I request the Hon'ble Minister of Railways to take immediate steps to provide escalators in Mambalam Railway station in order to facilitate the senior citizens and physically challenged persons.

* **श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल):** भारतीय रेल देश के विकास की वाहिनी है। रेल के बिना किसी भी क्षेत्र के विकास की कल्पना अधूरी प्रतीत होती है । महान वैज्ञानिक जेम्स वाट ने भाप की शक्ति पहचान उससे रेल का इंजन बनाया । लौहपथगामिनी का इतना अच्छा बजट लौह पुरुष ही दे सकते हैं । मैं तो रेल मंत्री जी को लौह पुरुष कहना चाहूंगा जिन्होंने इतना सुविचारित बजट दिया । रेल बजट 2012-13 आर्थिक दृष्टिकोण से ही नहीं अपितु सामाजिक दृष्टिकोण से भी महत्वपूर्ण है । मा० रेल मंत्री जी ने रेलवे की सुरक्षा, संरक्षा एवं आधुनिकीकरण पर इस बजट में जो जोर दिया है उससे भारतीय रेल नेटवर्क, अंतराष्ट्रीय रेल नेटवर्क के समकक्ष खड़ा हो सकेगा । रेल बजट जनता की मनोभावना एवं आकांक्षाओं के अनुरूप है । रेल बजट में हर वर्ग का ध्यान रखा गया है और इसे सर्वमान्य रूप से तैयार किया गया है ।

मुझे विश्वास ही नहीं अपितु पूरा भरोसा है कि यूपीए अध्यक्ष माननीया श्रीमती सोनिया गांधी, प्रधानमंत्री डा० मनमोहन सिंह एवं देश के युवा नेता श्री राहुल गांधी के नेतृत्व में देश में रेलवे का चहुंमुखी विकास होगा और भारत वर्ष के हर नागरिक तक इसका लाभ पहुंचेगा । इनके सक्षम नेतृत्व में भारतीय रेल देश में ही नहीं अपितु विदेशों में भी अपनी ख्याति फैलाएगी ।

मैं विषम भौगोलिक परिस्थितियों वाले उत्तराखण्ड राज्य का प्रतिनिधित्व करता हूँ जो आज भी काफी पिछड़ा हुआ है । रेल बजट में मा० रेल मंत्री जी ने उत्तराखण्ड की ऋषिकेश-डोईवाला व टनकपुर-बागेश्वर लाइन को योजना आयोग के मूल्यांकन के लिए भेजी गई 84 नई परियोजनाओं में सम्मिलित किया है साथ ही 111 नई लाईन सर्वेक्षणों की सूची में हल्द्वानी से चोरगलिया एवं हल्द्वानी से रीठा साहिब को सम्मिलित किया है, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ ।

* Speech was laid on the Table.

रेल मंत्री जी ने 23 नई दोहरीकरण परियोजनाओं की सूची में लक्सर-हरिद्वार के कहीं-कहीं दोहरीकरण के लिए सम्मिलित किया गया है । राज्यों के सहयोग से निष्पादित की जाने वाली 31 परियोजनाओं की सूची में उत्तराखण्ड सरकार के सहयोग से देवबंद (मुजफ्फरनगर-रूड़की) को शामिल किया है । इसी प्रकार अजमेर-हरिद्वार एक्सप्रेस के फेरों में बढौतरी की गई है तथा हावड़ा-लालकुआं एक्सप्रेस को साप्ताहिक रूप से मुगलसराय-वाराणसी-लखनऊ के रास्ते साप्ताहिक रूप से मुगलसराय-वाराणसी-लखनऊ के रास्ते साप्ताहिक रूप से चलाने एवं काठगोदाम-दिल्ली-सरायरोहिल्ला एक्सप्रेस को जोधपुर तक विस्तार देने पर मैं मा. रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ ।

मैं कुछ और प्रस्तावों की ओर मा. मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ यदि उन्हें सम्मिलित कर लिया गया तो भारतीय रेल का भविष्य और उज्जवल होगा:-

रेल बजट 2011-12 में रामनगर से हरिद्वार लिंक एक्सप्रेस की घोषणा की गई थी इसका संचालन शीघ्र प्रारम्भ होना चाहिए । प्रथम एवं तृतीय श्रेणी ज्वार्ट ए.सी. कोच ट्रेन नं० (15013/15014) में दिल्ली से रामनगर के बीच लगवाएं जायें जिससे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से गढ़वाल एवं कुमाऊं जाने वाले बहुसंख्यक यात्रियों को लाभ होगा ।

प्रातः रामनगर से चलकर दोपहर में दिल्ली पहुंचने वाली एवं दोपहर में दिल्ली से चलकर शाम को रामनगर पहुंचने वाली उत्तर संपर्क क्रांति एक्सप्रेस में (15035-15036) ए.सी. चेयर कार का कोच लगना चाहिए । चूंकि यह गाड़ी दिन-दिन की है इसलिए इसमें तृतीय श्रेणी ए.सी. स्लीपर कोच की ऐसी कोई विशेष आवश्यकता है । रामनगर से देहरादून तक भी सीधा रेल संपर्क होना चाहिए ।

कोटद्वार के लिए दोहरी रेल लाइन होनी चाहिए । हरिद्वार से देहरादून तक भी डबल ट्रैक बनाया जाना चाहिए । आई.आर.सी.टी.सी. एवं उत्तराखंड सरकार के मध्य टूरिज्म पैकेज होना चाहिए ।

पर्यटकों एवं दूरदराज के क्षेत्रों की जनता की सुविधा के लिए उत्तराखंड में ज्यादा आरक्षण केन्द्र खोलने की आवश्यकता है क्योंकि बहुत बड़ी संख्या में पूरे वर्ष ही पर्यटकों का आवागमन बना रहता है । रामनगर, काठगोदाम एवं कोटद्वारा से मुम्बई तक सीधी सुपरफास्ट ट्रेन होनी चाहिए ।

बीमार यात्रियों के लिए हल्के भोजन जैसे दलिया, खिचड़ी आदि प्रदान करने के लिए भी रेलवे को सकारात्मक सोचना चाहिए । आजकल देश में Diabetes के मरीजों की संख्या काफी अधिक है, ऐसे में उन्हें Sugar Free खाद्य उपलब्ध करवाने के बारे में भी रेलवे को विचार करना चाहिए ।

रामनगर व ऋषिकेश रेलवे स्टेशन जिनको कि मल्टी फंक्शनल स्टेशन के रूप में विकसित किया जाना प्रस्तावित है इनके लिए पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप की अनुपातिक व्यवस्था क्या है और इसकी जानकारी सार्वजनिक कर पब्लिक को दी जानी चाहिए और इनको मल्टी फंक्शनल स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए कार्यवाही शीघ्र प्रारम्भ करनी चाहिए ।

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

कोटद्वार के लिए दोहरी रेल लाइन होनी चाहिए । हरिद्वार से देहरादून तक भी डबल ट्रेक बनाया जाना चाहिए । कोटद्वार, ऋषिकेश एवं रामनगर में माल यातायात टर्मिनल बनने चाहिए । व्यापार की दृष्टि से ये तीनों ही उत्तराखंड के प्रमुख शहर हैं ।

नजीबाबाद जंक्शन रेल मार्ग उत्तराखंड का मुख्य द्वार है जहां से उत्तराखंड व उत्तर प्रदेश के भारतीय सेना में कार्यरत हजारों सैनिक, व्यापारी एवं अन्य लोग प्रतिदिन रेल द्वारा यात्रा करते हैं । 12331 - 12332 हिमगिरी एक्सप्रेस, 15653 - 15654 अमरनाथ एक्सप्रेस, 15651 - 15652 लोहित एक्सप्रेस, 12327 - 12328 उपासना एक्सप्रेस एवं 15097 - 15098 जम्मू बरौनी एक्सप्रेस गाड़ियों का नजीबाबाद जंक्शन जैसे मुख्य मार्ग पर स्टापेज न होने से यात्रियों को असुविधाओं का सामना करना पड़ता है । इसलिए नजीबाबाद जंक्शन में इन गाड़ियों का भी स्टापेज बनाया जाए ।

सर्दियों के मौसम में तथा धने कोहरे से रेल गाड़ियां 8-9 घंटे तक लेट हो जाती हैं, यात्रियों को भोजन उपलब्ध करवाने के लिए रेलवे को चाहिए कि वह छोटे स्टेशनों पर भी भोजन की उपलब्धता तथा छोटे बच्चों के लिए दूध सुनिश्चित करे जिससे गाड़ी के लेट होने पर भी यात्रियों को भोजन तथा बच्चों को दूध उपलब्ध हो सके । केदारनाथ, गवालदम और कर्णप्रयाग में प्रस्तावित कम्प्यूटराईज्ड रेल आरक्षण केन्द्र शीघ्र खोले जाने चाहिए । अंतर्राष्ट्रीय रेल संपर्क को बढ़ाने के लिए और प्रयास करने चाहिए कोलकाता से थाईलैण्ड वाया मयंम्मार, बंगलादेश तक रेल संपर्क होना चाहिए जिससे पर्यटन एवं व्यापार में वृद्धि होगी ।

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

खाने की गुणवत्ता में सुधार के लिए रेलवे को पी.पी.पी. मोड अपनाना चाहिए, हल्दीराम, बीकानेर जैसे प्रसिद्ध ब्रांडस के साथ रेलवे को जोड़ना चाहिए ।

पैलेस ऑन व्हील्स की तर्ज पर ताजमहल तक एक गाड़ी चलनी चाहिए बल्कि मैं तो यह कहना चाहूंगा कि ताज महल के पास तक एक अलग रेल कॉरिडोर बनाया जाये जिससे सुबह पर्यटक जाकर शाम तक वापिस लौट आये इससे पर्यटन को तो बढ़ाया मिलेगा साथ ही रेल की आमदनी में भी वृद्धि होगी ।

मैंने पूर्व में भी इस सदन को यह जानकारी दी थी कि जब मैं रेल राज्य मंत्री था, तब हम लोगों ने बायलोजिकल टायलेट्स का राष्ट्र हित में रिसर्च प्रारम्भ किया था । इन टायलेट्स के रेल के साथ जुड़ जाने से किसी भी प्रकार की गंदगी रेलवे स्टेशनों पर नहीं फैलेगी और गंदगी एक टैंक के अंदर कंटेन हो जायेगी, जिसे वैक्यूम के जरिए निकाला जा सकता है । यदि यह बायलोजिकल टायलेट्स बन जाये तो रेलवे ट्रैक व स्टेशनों से गंदगी समाप्त हो जायेगी और अंतर्राष्ट्रीय क्षेत्र में भारत आगे बढ़ेगा । डी.आर.डी.ओ. के साथ मिलकर सरकार इस संबंध में जो कार्यवाही कर रही है, उसमें तेजी लाकर सरकार इसे शीघ्र ही रेलवे में लागू करे ।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि विभिन्न देशों के रेल नेटवर्क का अध्ययन कर भारत में भी तेज गति की ट्रेनें चलनी चाहिए । विश्व में सबसे तेज गति की रेल जापान में चलती है जो कि 581 कि. मी. प्रति घंटे की रफ्तार से चलती है । इस रेल का विकास जापान रेलवे ने Magnetic Levitation Train System के आधार पर किया है । चीन ने भी तेज गति की रेल श्रृंखला में 574.8 कि.मी. प्रति घंटे की रफ्तार से बुलेट ट्रेन का विकास किया है, जो सफलतापूर्वक चल रही है ।

मैं यूपीए अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी, मा. प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह, मा. रेल मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी एवं मा. रेल राज्य मंत्री श्री के.एच. मुनियप्पा तथा श्री भरत

सिंह सोलंकी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने 125 किलोमीटर लंबे ऋषिकेश से कर्णप्रयाग रेलवे लाईन के निर्माण का शिलान्यास किया । मेरा उनसे आग्रह है कि वह इसका निर्माण कार्य को शीघ्र शुरू करवाएं क्योंकि यह रेल सामाजिक, पर्यटन एवं सामरिक रूप से महत्वपूर्ण है ।

अंत में मैं रेल अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ ।

SHRI NARAHARI MAHATO (PURULIA): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for giving me a chance to participate in the discussion on the Demands for Grants (Railways) for 2012-13. Many hon. Members of this august House have participated in the discussion today on the Demands for Grants (Railways) for 2012-13. They have illustrated that there are many lacunae in the development of railways. They should be overcome because railways is the lifeline of the nation.

What have we seen in the last five years in terms of development of railways? If we look at the infrastructure, new facilities, doubling of railway lines, gauge conversion, signaling, welfare and many other things, the Railways has not contributed much and it is a very peculiar position.

I shall now point out some of the demands pertaining to my Constituency, Purulia District, in West Bengal. From the point of railway network, it is an underdeveloped district. From Ranchi to Purulia, the distance is only 122 kilometres. Ranchi, as you know, is the Capital of Jharkhand. Earlier, Purulia was in then undivided Bihar. It became a part of West Bengal on 1st November, 1956. From Ranchi to Purulia, the distance is only 122 kilometres. Out of this stretch of 122 kilometres, 88 kilometres have been converted into double line, and only 34 kilometres remain single line. This is disadvantageous for running of the trains and also the poor people from Purulia are facing various problems and difficulties while traveling to Bokaro Steel Plant, Ranchi, Asansol, Durgapur and Tatanagar. In the discussions on the Railway Budget, I have noticed that two hon. Members mentioned that it should be converted into double line. Today, I wish to demand that the remaining line should be converted into double line.

My second point is that Adra Railway Station falls under S.E. Railway Division. In my constituency, there is a need to construct an overbridge near Adra Railway Station. There are two Higher Secondary Schools there for boys and girls. There are nearly 2,500 students who study in each School. Thus, nearly 5,000 students cross that railway line every day.

More than 10,000 students go up and down by crossing the line. It is very difficult, at the school time and at the examination time, to cross the railway line. So, there should be an over-bridge near Adra Railway Station. In Adra Divisional Railway Office, there is a Railway Hospital. The Class IV staff, gangmen and other staff take admission into the hospital. Then, they are referred to Calcutta Garden Reach Hospital. There is insufficient infrastructure. In that hospital, there is insufficient doctor, insufficient medicine. So, my humble request to Railway Minister through you Sir, is to look into the Railway Hospital for the welfare of the Group D employees and for the local employees especially for those who work in Adra Railway Division.

Sir, a halt station has been sanctioned. Three years ago, a University has been established in Purulia District, namely, Sidho Kanha Birsha University. Near the University, a halt station has been sanctioned but the work has not yet started. So, my humble submission to hon. Minister through you Sir, is to implement the work of new Purulia halt station. Sir, I also wrote to him that there is no Rajdhani stoppage. So, I requested for the Ranchi Rajdhani Express which passes through a part of the district. My humble submission is for stoppage of Ranchi Rajdhani Express either at Muri or at Jhalda station.

Lastly, an Express train comes to Delhi from Purulia. There was reservation in Purulia station which is the district headquarters but it has been withdrawn. The poor people are facing a lot of difficulties to come to Delhi for the better treatment or for any other purposes. So, the reservation quota which was introduced before, it should be continued on.

Lastly, there are many obstacles, deficiencies and lacunae in regard to this matter which should be improved. We are saying that Railways are the lifeline for the nation and it should be continued.

17.18 hrs.

**BUSINESS ADVISORY COMMITTEE
36th Report**

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF
WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): I beg to present the
Thirty-sixth Report of the Business Advisory Committee.

17.19 hrs.**DEMANDS FOR GRANTS(RAILWAYS), 2012-13....Contd.**

*SHRI PRASANTA KUMAR MAJUMDAR (BALURGHAT) : Respected Chairman Sir, 65 years have passed since our independence – In the beginning the district of Dinajpur in West Bengal was devoid of any railway connectivity. People of the region had fought a long battle to get railway lines constructed there. In the later years, late Barkat Saheb and recently Hon. Mamata Banerjee did a lot to help this place get its due in as far as railways is concerned. On one hand, the common people played a commendable role and on the other, these leaders did well to support the cause.

But still there are many problems. People want direct connectivity with the capital city of the state, Kolkata. But what is the ground reality? One train starts at 5 am in the morning, only thrice a week, for Kolkata. But it is very difficult for the passengers coming from nearby villages to catch that train so early. Again at 10.30 pm it returns from Kolkata. That too is a very odd hour. Thus through you, I would like to request Hon. Railway Minister to reschedule the train so that it helps the passengers concerned. There is another train in the evening called link rail that connects Malda with Gaur. The starting time of this train is 5.05 am but it never comes before 7 am because a single train comes to Balurghat via Siliguri from Jangalmahal. At Balurghat one engine is connected and then it moves ahead. There is no surety that it would reach in time because there may be so many problems midway. Everyday it runs late as a result of which by the time passengers reach Malda, Gaur Express already leaves the station. No other train wants to pick up the passengers who are left out. Thus my request would be to either extend the Gaur Express or introduce a new train from Kolkata to Balurghat.

The conditions of the platform are also very poor in many places. In Gangarampur, the passengers face a lot of hardships while boarding the trains, particularly aged people face more problems. The platform floors are not

* English translation of the Speech originally delivered in Bengali.

cemented. If the rail department does not have funds then I can very humbly submit that a part of my MPLADS fund can be utilized for the purpose, to raise the level of the platform.

Thirdly, the railway line must be extended from Balurghat upto Hili, so that the North-Eastern states of the country, Guwahati of Assam, Manipur, Agartala of Tripura are reached in less time. Bangladesh is only 250 km to 300 km. from this point. Hili has an India Bangladesh border check point. Hili is divided into two parts. One part falls under Balurghat, West Bengal and the other part is in Hakimpur in Dinajpur district of Bangladesh. In the Bangladesh part of Hili there is good rail way network which goes upto Dhaka. If we connect both the parts of Hili, we can cut short the distance of approximately 300 km to reach Agartala. So the train can run through that region. In future it will lead do better cooperation between the countries. Bangladesh will come classes to the North Eastern states like Tripura. Moreover trade and commerce will flourish in the entire region due to better connectivity. The goods manufactured in India as well as in Bangladesh can be transported to countries like Bhutan and Nepal while products from those nations can be imported to our country. With more and more trading activities, ties among all these countries will be strengthened and many perennial problems can be solved. Both India and Bangladesh will develop nationally as well as internationally. If that happens then it would be very easy to reach, the North Eastern states from Delhi too. The areas of Bengal and Bihar through which the train will pass can also develop vigorously. Hon. Railway Minister is aware of the needs of my constituency very well. He has visited the area. Thus my request to him is to help the region progress and the only way to do so is to extend the rail network upto Hili. In this age of globalization if the railway connectivity is improved, people of the country will prosper all the more. The North Eastern states will become easily accessible.

I have another issue to raise. Few days back I had received a letter from the railway officials of New Jalpaiguri. It said that we were welcome to attend the

meeting that was to be held in February to raise our concerns and grievances, if any. But the meeting was never held. Thus I urge upon the Minister to hold such meetings regularly so that we can express our views and give suggestions for the betterment of rail services.

I would like to congratulate him for reducing the passenger fares but want to oppose the hike in freight charges. Today price rise is rampant. People are facing great difficulties and are reeling under increased burden of living. If freight charge increases, it pushes up prices of essential commodities which is not favour of the common people. So if freight rates are lowered, it can help them a lot because low freight charge will arrest escalation of prices and lead to overall prosperity. The Minister should pay need to this aspect for the benefit of the train passengers and the people at large.

With these words, I thank you for allowing me to participate in this discussion.

डॉ. संजीव गणेश नाईक (ठाणे): सभापति जी, नये मंत्री जी मुकुल राय साहब तो सदन में नहीं हैं लेकिन हमारे सोलंकी साहब और मुनियप्पा साहब हैं, वे इस बात को ठीक ढंग से नोट कर लेंगे क्योंकि पिछले तीन साल से हम इस बात को सदन में रख रहे हैं। मेरे ख्याल से हमारे सभी सहयोगी इस बात को सदन में बहुत समय से रख रहे हैं। अभी वे कितने खुश हैं, कितने नहीं हैं, यह बात वे अपने अपने भाषण में बताएंगे लेकिन मैं अभी अपने संसदीय क्षेत्र ठाणे के बारे में कहना चाहूंगा। अभी छत्रपति शिवाजी टर्मिनल जिसे उस वक्त विक्टोरिया टर्मिनल कहा जाता था, वहां से ठाणे 1853 में सबसे पहली रेलवे चली। अभी तक वह स्टेशन बहुत तकलीफों से गुजर रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि ठाणे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन पिछले बजट सत्र में ममता दीदी ने डिक्लेअर किया था लेकिन उसके बारे में क्या हो रहा है, होने वाला है या नहीं होने वाला है, कुछ पता नहीं चल रहा है। एक बार बता दीजिए जिससे हम वहां के लोगों को बताएं कि होने वाला है और अगर नहीं होने वाला है तो नहीं होने वाला हम बता देंगे। लेकिन हम कब तक लोगों को दिलासा देते रहेंगे? इस बारे में माननीय मंत्री जी हमें जरूर कुछ बताएं।

ठाणा स्टेशन मुम्बई के बाद सबसे बड़ा स्टेशन है। संजय निरुपम जी ने कहा कि मुम्बई के बाद ठाणा स्टेशन है जहां सेंट्रल से जुड़कर नार्थ और साउथ में रेल जाती है। पिछले सालों से बहुत डिमांड है कि यहां स्टापेज होना चाहिए लेकिन टेक्नीकल कारण बताकर नहीं दिया जाता है। मैं विनती करता हूं कि यह हो सकता है इसलिए आप इस पर जरूर गौर करें। खास तौर से साउथ और नार्थ में जाने वाली ट्रेनों के बारे में सोलंकी साहब ने कोशिश की है कि रेल गुजरात, राजस्थान में जाए। यहां स्टापेज नहीं मिल रहा है, मेरी विनती है कि इस पर गौर करें।


महोदय, हमने रेल विभाग से निवेदन किया था कि ठाणा और मुल्लुर स्टेशन के बीच कोपरी एक्स्टेंशन आफ स्टेशन कर दीजिए। आप या तो मुल्लुर का एक्सटेंशन कर दीजिए या ठाणा का एक्सटेंशन कर दीजिए क्योंकि बीच में एक स्टेशन होना बहुत जरूरी है। मैं विनती करता हूं कि कोपरी स्टेशन के बारे में लोकल कारपोरेशन इस बारे में सर्वे कर रही है और यह रेलवे की भी मदद करना चाहती है। यह शहर 35 लाख आबादी का है और यहां एक ही स्टेशन है। मेरी रिक्वेस्ट है कि इस पर जरूर गौर करें।

महोदय, भेन्द्र और मीरा रोड, दो स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन डिक्लेयर किया गया। मेरे ख्याल से सभी सांसद जानना चाहते हैं कि आदर्श रेलवे स्टेशन क्या होता है, इसकी क्या डेफिनेशन है? अभी तक यह किसी को पता नहीं है। मैं चाहता हूं कि आप इस पर ध्यान दें।

मुम्बई में लोकल ट्रेन चलती है। आपने नौ डिब्बे किए, 12 किए। मुम्बई में जिस तरह से आबादी बढ़ रही है, मेरा निवेदन है कि सभी लोकल ट्रेन 15 डिब्बे की होनी चाहिए। पिछले कुछ दिनों मुम्बई में

हादसा हुआ और उससे मुम्बई की आवाजाही ठप्प हो गई थी। ऐसे वक्त में जनता की अपेक्षा थी कि मंत्री जी आएँ या चेयरमैन आफ रेलवे आएँ। वहां आकर कोई पूछे कि क्या दिक्कत है लेकिन कोई नहीं आया। यह हमारे लिए बहुत दुख की बात है। हम लोगों को फेस नहीं कर पा रहे हैं। हम उन्हें कैसे कहें कि यह देश की आर्थिक राजधानी है और यहां कोई भी नहीं आया। मैं चाहता हूं कि आप आइए और देखिए कि डिजास्टर मैनेजमेंट नाम की कोई चीज हमारे देश में है या नहीं। वहां एक जगह आग लग गई, फायर फाइटिंग के लिए सब लोग आए और चार-पांच दिन रेल नहीं चली जिसके कारण लाखों लोगों को बड़ी तकलीफ से गुजरना पड़ा। आपने देखा होगा कि ट्रेन में भर कर लोग जा रहे हैं जिसकी वजह से चार लोग मर गए। मैं चाहता हूं कि इस पर सरकार गौर करे। माननीय मंत्री जी आप संसद सत्र के बाद भी आ सकते हैं।

महोदय, मुम्बई में नार्थ, ईस्ट, साउथ वेस्ट से लोग आते हैं। अब यहां सैकिंड जनरेशन है लेकिन छुट्टी वाले दिन रिजर्वेशन नहीं मिलता है क्योंकि ट्रेन कम चलती हैं। रेल विभाग ने हुए डीसी टु एसी किया है, आबादी बढ़ रही है इसलिए इस चीज को ध्यान में रखकर नई ट्रेनें देंगे तो निश्चित रूप से मुम्बई, ठाणा, नबीमुम्बई, मीरा रोड और भेन्द्र के लोगों को फायदा होगा। हम पिछले दो साल से जो चीज मांग रहे हैं वह अभी तक पूरी नहीं हो पा रही हैं। इस साल बजट में सरकार ने बहुत अच्छे प्रावधान किए हैं। हमें उम्मीद है कि इसे ध्यान में रखकर सरकार इस पर गौर करेगी। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण (साबरकांठा): महोदय, आपने मुझे डिमांड्स फार ग्रांट्स आन रेलवे पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। आप जानते हैं कि रेलवे विकास की धरोहर है। जहाँ रेल गुजरती है वहाँ विकास पनपता है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र साबरकांठा की बात कहता हूँ, यहाँ रेलवे की सुविधा नहीं के बराबर है। यह क्षेत्र आदिवासी, दलित और आर्थिक रूप से पिछड़े लोगों का क्षेत्र है। अपर्याप्त रेलवे सुविधा के कारण इस क्षेत्र का विकास नहीं हुआ है। मैं आपको उदाहरण देना चाहता हूँ कि हमें 11 साल आंदोलन के बाद एक ब्रॉडगेज रेलवे लाइन मोड़ासा से नडियाड मिली। यहाँ दिन में एक बार ट्रेन आती है। रात को 10 बजे आती है और सुबह 6 बजे चली जाती है। और मोड़ासा से नडियाड का अंतर 104 किलोमीटर है। उसे तय करने में वह चार घंटे लगाती है। यानी लगभग 25 किलोमीटर प्रति घंटा का समय लगता है। उस गाड़ी में बैठने के लिए कौन तैयार होगा, उसके बजाय यदि हम ट्रैक्टर में बैठकर जाएंगे तो पहले पहुंच जायेंगे, हमारी ऐसी स्थिति है। हम आपके माध्यम से कहना चाहते हैं कि हम पिछड़े हैं, बिछड़े हैं तो क्या हमें विकास का अधिकार नहीं है। हमें रेलवे की सुविधा मिलनी चाहिए। आज हमारे संसदीय क्षेत्र में गुड्स फैसिलिटी के लिए जो रैक पाइंट होता है, वैसा एक भी  नहीं है। पहले जो हिममतनगर में था, उसे भी आज बंद कर दिया गया है। उसकी वजह से किसान परेशान हैं, कृषि प्रभावित हो रही है, समय पर खाद नहीं मिल रही है और इसकी वजह से किसान आंदोलन करते हैं। लेकिन कोई फायदा नहीं हो रहा है। यहाँ आदरणीय रेल मंत्री, श्री भरतसिंह सोलंकी जी बैठे हैं।

सभापति महोदय : आपके गुजरात के हैं।

श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण : वह हमारे क्षेत्र से बहुत परिचित हैं।

सभापति महोदय : वह आपकी व्यथा को सुनेंगे और उसका समाधान ढूँढ़ेंगे।

श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण : मैं आपसे विनती करता हूँ कि आप हमारी मांगों पर ध्यान दें।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि जो मानवरहित समपार हैं, आप उन्हें जो बंद करने का निर्णय कर रहे हैं, उसमें आपको कुछ ऑप्शन जरूर देना चाहिए। बिना कलक्टर की मंजूरी, बिना गांव पंचायत की मंजूरी, गांव वालों को विश्वास में लिये बिना या उन्हें कोई ऑप्शन दिये बिना यदि आप समपार बंद करते हैं तो उसकी वजह से किसानों और महिलाओं को बहुत ज्यादा तकलीफ होती है। हमारे यहाँ हिममतनगर और खेडबड़ा के बीच 121-सी मानवरहित समपार है, जिसे आपने बंद कर दिया। उसकी वजह से वहाँ के पांच-छः गांवों के किसान हैरान और परेशान हो रहे हैं। इसे लेकर बीच में जनांदोलन भी हुआ। मैं जब इस बारे में अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड को मिला तो उन्होंने कहा कि यदि आपके कलक्टर लिखकर देंगे कि इसे खोल दिया जाएगा तो हम खोल देंगे। अब वहाँ के कलक्टर ने भी लिखकर दे दिया है कि इसे खोलने की जरूरत है।

लेकिन उसके बाद भी कोई परिणाम नहीं निकला है। आज मैं आदरणीय रेल मंत्री जी से रिक्वेस्ट करता हूँ कि इस मसले को आप देखें और हमारी इस समस्या का समाधान करें।

इसके अलावा हिम्मतनगर-खेड़बड़ा जो रेल लाइन है, उसे अम्बा जी और आबूरोड तक बढ़ाया जाए, चूंकि हमारे यहां अम्बाजी शक्तिपीठ हैं। वहां हर साल लाखों यात्री आते हैं। यदि वह सुविधा मिल जाए तो जो हमारा ट्राइबल एरिया है, उन्हें ट्रेन का लाभ मिलेगा। क्योंकि वहां आज भी कई ऐसे लोग हैं, जो कभी ट्रेन में बैठे नहीं हैं, जिन्होंने ट्रेन देखी तक नहीं है। ऐसा हमारा इलाका है।

इसके अलावा मोड़ासा-शाभलाजी रेलवे स्टेशन की कनेक्टिविटी का काम शुरू किया जाए और मोड़ासा हमारे क्षेत्र से न मुम्बई जाने की कोई सुविधा है और न दिल्ली जाने की कोई सुविधा है और जो एक ट्रेन मोड़ासा-नडियाड है, यदि उसकी समय सारणी में बदलाव किया जाए और नडियाड से हमें मुम्बई जाने की कोई कनेक्टिविटी मिल जाए तो काफी फायदा होगा। हम चाहते हैं कि आप हमारी इस मांग पर गौर करें।


इसके अलावा मैं कहना चाहता हूँ कि जब भी हम किसी रेल की मांग करते हैं तो माननीय मंत्री जी कहते हैं कि हमारे पास धनराशि की कमी है। यदि ऐसा है तो पीपीपी मोड पर कोई ट्रेन चलाने के बारे में सोचा जाए या प्राइवेट रेल भी शुरू की जाए। इसके लिए चाहे आपको कुछ भी करना पड़े, लेकिन आप हमारे क्षेत्र का विकास जरूर करें। दिल्ली-अहमदाबाद राजधानी एक ट्रेन है, उसमें पेन्ट्री कार की सुविधा नहीं है। कृपया उसे उस ट्रेन में लगाया जाए।

महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

SHRI MANICKA TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Mr. Chairman, Sir, I stand here to support the Grants which have been demanded by the hon. Minister of Railways.

While doing so, I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister the importance of Tamil Nadu as the coastal State and the railway infrastructure in Tamil Nadu, that plays a major role.

After 1950, when the Integral Coach Factory in Perambur was set up, there is not even a single coach factory that was set up in Tamil Nadu for the past 60 years. Year after year, there have been demands in the House that Tamil Nadu should be given its due share in the Railway infrastructure. But for the past three years, we have been hearing the same words from the Ministers. The very important freight corridor project has not been announced; the Mumbai-Delhi and Ludhiana-Kolkata corridors which are going to attract very massive investment in that region are scheduled to be completed in 2016. The then Railway Minister had assured that Chennai will be made as a nodal point for linking Bengaluru, Kolkata and Mumbai. Not even small works have started there. Making Chennai as a nodal point will create a lot of opportunities for the Southern States which will have their due shares.

When we speak of gauge conversion, Madurai to Kanyakumari section is not at all looked after. Railways usually neglect that area for gauge conversion. Year after year we hear that Virudhunagar-Manamadurai gauge conversion will be completed but  deadline after deadline is being shifted. We would like the two important projects; Podanur-Pollachi in Coimbatore-Dindigul section and Tiruvarur-Karaikudi, to be completed as early as possible. Manamadurai-Virudhunagar project also has to be completed as early as possible. In this year's Budget speech the hon. Minister assured that this project will be completed.

We speak of Madurai, particularly Madurai Meenakshi, to be developed as a hub in the Southern part of Tamil Nadu. As you know, it is a great temple town. But Madurai does not get that much of attention from the Railways. We would

request the Government to give Madurai its due share, particularly Tuticorin-Chennai, Madurai-Chennai and Madurai-Kanyakumari sections are to be given more importance in the years to come.

Creating container terminals and inland freight stations at Virudhunagar and Radhakrishnapuram will encourage more industrial activities in the Southern part of Tamil Nadu.

I would like to make a few requests which we have taken up with the Railway administration. One such very small but important thing is having water facilities at the railway stations. Smaller works are not being taken up at small stations. I do not want to waste the time of the House by mentioning those kinds of work. It is important to understand that when a public representative takes the railway officials to the place and he is assured that in six months' time the work such as creating water facility or putting up lights or roofs at the stations, will be completed but nothing happens after six months, it gives a very wrong impression of handling of their work. Railway does not end in Delhi, Chennai, Mumbai or Kolkata. It has a lot of stations which need to be taken care of. A lot of passengers travelling in rural areas also need to be given that kind of importance. Drinking water facility is not provided at major small stations.

With this, I would like to make two-three important requests to the Minister.

- Introduction of New Express Train from Sengottai to Mysore *via* Madurai-Dindigul, Karur, Namakkal and Salem.
- Introduction of a Passenger Train from Kanyakumari to Madurai
- Tirunelveli-Bangalore day time Express Train.
- Tuticorin-Chennai day time Express Train
- Vivek Express, which runs from Kanyakumari to Delhi, to be made as a Daily Express.
- Train which runs from Nagercoil to Bangalore be made as a Daily Express.

There are still a lot of requests to be made.

Since, there is not much time available, I will only mention two or three important things. There is Sivakasi town, which is famous for its small scale industries. It needs to be connected with Coimbatore by a daily passenger train. The Shencottai-Madurai passenger train may be extended up to Coimbatore. The lines of Trichy-Shencottai, Shencottai-Erode and Shencottai-Bangalore have to be connected. Rameshwaram-Shencottai has to be connected with daily train. The broad gauge conversion between Tirunelveli-Tenkasi and Shencottai-Punnalur lines need to be completed as early as possible.

Now, I would like to thank you and the hon. Minister for giving me this opportunity.

SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM): Sir. I take this opportunity to draw the attention of the Minister to some of the problems faced by the Keralites, who are living in Delhi every year as also some of the issues being faced by the people of my constituency.

With the closure of schools and colleges for summer vacations, thousands of Malayali families travel from Delhi to Kerala. The only mode of transport they could choose is the Railways. There are other modes of transport but they are expensive. These people who want to travel with their families face huge problem regarding reservation. They find that even the scheduled trains as well as trains like Duranto and Millennium carry a waiting list of around 300 in all the classes till the end of July.

The present berth capacity of trains running daily between Delhi and Kerala or biweekly is not adequate even to cater to the lean season. During the off season itself, the Keralites going from Delhi to Kerala are not able to get the reservation. Then, we can imagine the situation during the summer vacation. This problem is being faced not only by about 30 lakhs Malayalis who are living here and go to Kerala once a year but also the Government and the public sector employees who want to go to Kerala for summer vacation on LTC. There are unscrupulous travel agents, who are exploiting the situation and squeezing a lot of money from these people.

There are special trains, which have been allotted to North, East and West areas but no special trains have been allotted to Kerala during the summer vacations. I feel that it is a step-motherly treatment towards the State of Kerala. So, my request to the Minister is that special trains should be allotted during the summer vacations as there are about 30 lakh Keralites who go to their home State of Kerala.

I would like to draw your attention to one more aspect. There are a lot of projects which have been announced, especially, concerning my constituency, namely, Kottayam, in the Railway Budget of 2011-12. I am grateful to you for

this, but none of these projects could be started. For example, there are about seven railway stations which were declared *Aadarsh* stations. After the declaration, tenders were called and they were also awarded but the work could not start due to lack of money. There is a total mismatch between the money and the proposed projects. A lot of projects have been announced but the money for those projects have not been allotted at all.

I am grateful to you for one more thing. An announcement was made for one pilgrim shelter in Kottayam railway station. Its estimated cost is about Rs. 72 lakhs and the Division was asked to construct it. The money allotted for the total Division is around Rs.6 crore to Rs.7 crore so I think they will not be able to do a single work of Rs.72 lakh. This work has to be completed within three months' time before the next Sabarimala pilgrimage season starts. My only request is that specific funds should be allotted for the construction of this pilgrimage shelter because crores and crores of pilgrims stop in Kottayam and then go to Sabarimala by road.



As regards multi-functional complex, the announcement was made during 2010. It was a good proposal but it has not yet started. I would request the Minister to tell us whether this will be started or not. If there is any technical problem, you tell it to the people or to this august House that due to some technical problem you are going to shelve this proposal. Otherwise, people would remain in dark.

Regarding doubling work, as you know, the Railways get maximum revenue from Kottayam Railway Station in Kerala. The maximum traffic is from Ernakulam to Kayamkulam, *i.e.*, Ernakulam, Etamannur, Kottayam, Changnacherry, Thiruvalla, Kayamkulam, etc. This route has the maximum traffic. But we are not able to do doubling on this route mainly because of lack of money as also due to land problem. The land has become so limited and so precious that no one would like to part with the land in this thickly populated area. The traffic is very heavy in this area. My request would be to have an automatic

switching system in this area. In the long run, it will benefit the Railways and the people of Kerala.

With these few words, I support the Demands for Grants of Railways.

DR. TARUN MANDAL (JAYNAGAR): Sir, I rise to support the Demands for Grants of Railways for 2012-13. While supporting the Demands, I would like to request the Railway Minister to give proper attention for quick redressal of some of the problems of my area and also in general of the Railways.

Sir, I hail from an area called Sundarbans, South 24 Parganas District of West Bengal which is a world heritage site. It contains two very important pilgrimage sites – Ghutiari Sharif and Ganga Sagar. The southern section of the Eastern Railway runs trains in that sector but they are very inadequate in number. I would request the Railway Minister to increase the frequency of trains as also increase the number of coaches in the trains. He should add, at least, one more ladies compartment in each 12-coach train. Earlier it was a thinking that the local trains which run more than 100 kilometres, at least, toilets should be added in those trains. Therefore, this demand should be considered.

Then, due to the development of some tracks in some particular divisions the distance between the platforms and the Railway coach has increased which is causing frequent accidents. So, that should be rectified immediately to prevent more accidents. The level crossings which are unmanned should be converted into manned level crossings immediately in my area.

I would give special thanks to the Ministry of Railways as also the Railway Minister for taking up some projects particularly in the Sundarbans areas. They are extension of railway line up to Goshaba, Basanti, Kultoli, etc. I would request that this work should be completed as early as possible.

As regards recruitment, I have heard that 1.54 lakh jobs are still remaining vacant in the Railways. Many of the unemployed youths from my Constituency are applying for these jobs. The Railways being one of the largest Government industries, it can employ a large number of unemployed youths not only of my constituency but also of the entire country. Therefore, it should be properly looked into.

A large number of people from West Bengal goes to Kerala to find employment as skilled and unskilled workers. So, the Thiruvananthapuram – Howrah Express which now runs bi-weekly should be made regular, or some new trains should be introduced for that line. In the Benaras Division, I would like to mention that in two trains, namely, the Sadbhavna Express and Shramjeevi Express, a stoppage in the Srikrishna Nagar station should be given, because it falls in the Badlapur Sub-Division which is a very important Sub-Division in the district.

There is a long pending work of broad gauge conversion in the Lumding-Silchar-Agartala Division in the North Eastern Region. That should be immediately done to give relief to the local commuters from their difficulties.

Corruption is an area in the Railway, if it can be prevented and contained then a lot of revenue can be saved and funds also can be generated and there would be no need for increase in the fares of the Railways. Safety and security is an area of concern for the Railways because it is the lifeline of India. So, in that respect, particularly renovation and over-hauling of the existing tracks and the old bridges should immediately be done by the Railways.

I hope, the hon. Railway Minister would take into account all these points and also take proper action.

-श्री रामकिशुन (चन्दौली): महोदय, वर्ष 2012-13 की रेलवे की अनुदान की मांगों पर बोलने के लिए आपने मुझे अवसर प्रदान किया है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पिछले बजट में पूर्व रेल मंत्री ममता बैनर्जी जी ने घोषणा की थी कि जनपद चन्दौली में रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाएगा। एक साल हो गया है, लेकिन उस पर किसी प्रकार का काम शुरू नहीं हुआ है। जनपद चन्दौली तीन-चार रेलवे लाइनों से घिरा हुआ है। कई ओवर ब्रिज बनाए जाने हैं। चन्दौली मुख्यालय है, सैयद राजा के पास है और मटकुट्टा रेलवे फाटक पर घंटों जाम होता है। इसी प्रकार वाराणसी जनपद में भी करिअप्पा मार्ग, जो बहुत महत्वपूर्ण मार्ग है, वहां ओवर ब्रिज नहीं है। गाजीपुर और वाराणसी मार्ग पर आसापुर चौराहे के रेलवे फाटक पर बनाया जाना है। वहां घंटों जाम रहता है। दूसरा वहां कजाकपुरा मोड़ है, जहां बनारस रेलवे लाइन गाजीपुर जाती है। वहां दो-दो घंटे जाम लग जाता है। यहां ओवर ब्रिज बनाए जाने की जरूरत है। वाराणसी सांस्कृतिक, धार्मिक राजधानी है और बड़ी संख्या में लोग आते हैं। जाम में पर्यटक फंस जाते हैं और दूसरी तरह की भी कई परेशानियां होती हैं। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पूर्वांचल का महत्वपूर्ण शहर है। उसके जाम की समस्या को देख कर जो ओवर ब्रिज प्रस्तावित हैं, उन्हें बनाने का काम शुरू किया जाए।

दूसरा मुगलसराय रेलवे स्टेशन के बारे में है। 13 हजार रेलवे कर्मचारी हैं मुगलसराय रेलवे स्टेशन पर और आधा दर्जन से ज्यादा रेलवे कॉलोनियां हैं और उनके पार्क, उनके बच्चों का स्कूल और कॉलेज जर्जर और क्षतिग्रस्त अवस्था में हैं। पिछली बरसात के दिनों में पानी रेलवे की कॉलोनियों में भर गया था। उसको ठीक करवाने का काम किया जाना चाहिए। आपके एक रेलवे के स्कूल में इंटर कॉलेज चलता है, जहां सीबीएससी की मान्यता नहीं रहने से वह यूपी बोर्ड का विद्यालय है। हम चाहेंगे कि उसे सीबीएससी की मान्यता मिले और एक डिग्री कॉलेज जहां रेलवे इम्प्लायी इतनी बड़ी संख्या में हैं, उसको डिग्री कॉलेज बनाने का काम करें।

रेलवे का एक 50 बैड का अस्पताल है। उसका आधुनीकीकरण करवाने की जरूरत है। जब कोई रेल इम्प्लायी गंभीर बीमारी से परेशान हो जाता है तो उसको लिलूवा हावड़ा जाना पड़ता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि उस अस्पताल का आधुनीकीकरण किया जाए।

सभापति महोदय, एक बात किसानों से जुड़ी है। चंदौली में अक्सर खाद की कमी हो जाती है। कमी इसलिए होती है कि खाद का जो रैक प्वाइंट है, वह बनारस में उतरता है और बनारस से विभिन्न जनपदों में खाद जाती है। चंदौली में पहले से ही माल गोदाम है, मुगलसराय, व्यास नगर में है।



अगर वहां खाद का एक रेक प्वायंट बन जाए और किसानों को वहीं से खाद मिलने लगे तो बनारस में जो जाम हो जाता है, उस जाम से हम बच जाएंगे और किसानों को खाद आसानी से मिल सकती है।

मुगलसराय में चार रेलवे लाईनें हैं- मुगलसराय-गया रेलवे लाईन, मुगलसराय-पटना रेलवे लाईन, मुगलसराय-बनारस रेलवे लाईन, मुगलसराय-मिर्ज़ापुर रेलवे लाईन। इस तरह हमारा जनपद चार-पांच भागों में बंटा हुआ है। उस पर बहुत-से मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग हैं। कुछ क्रॉसिंग ऐसी हैं जिनसे बड़ी संख्या में लोग आते-जाते हैं। मानव रहित होने से वहां दर्जनों दुर्घटनाएं हुई हैं। हृदयपुर गांव है, सहरोइयां गांव है, इसके अलावे और कई ऐसे गांव हैं जहां इसकी जरूरत है। जहां सड़कें बन गयी हैं वहां मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग के स्थान पर ओवरब्रिज बनाया जाए।

सभापति महोदय : अब संक्षिप्त करें।

श्री रामकिशुन : सभापति महोदय, मैं बस दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर लूंगा। चौथी बात है, जनपद मुख्यालय में ट्रेनों का ठहराव। हमारा जनपद बने सत्रह वर्ष हो गए। पर, वहां कोई ट्रेन नहीं रुकती है। सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से चाहता हूं कि जो लोकल ट्रेनें चलती हैं, उन्हें जिला मुख्यालय पर रोक दें। जिला मुख्यालय में कलक्टर, एस.पी. बैठते हैं। हमारा जनपद नक्सल प्रभावित है। अगर उसको आप नहीं बनाते हैं तो निश्चित तौर पर वहां के लोगों को, अस्पताल जाने वाले लोगों को दिक्कत होती है। इसलिए मैं आपके माध्यम से चाहता हूं कि जिला मुख्यालय पर ट्रेनों का ठहराव हो।

सभापति महोदय : संक्षिप्त करें।

श्री रामकिशुन : सभापति महोदय, मैं एक बात और संक्षेप में कहना चाहता हूं कि आपकी रेलवे की सैंकड़ों एकड़ जमीन खाली पड़ी है। जब मुगलसराय रेलवे लाईन का निर्माण हो रहा था तो सैयद राजा रेलवे स्टेशन के पास रेलवे की 140 एकड़ जमीन खाली पड़ी हुई है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय से कहना चाहता हूं कि उस जमीन को खाली पड़े हुए 50 वर्षों से ज्यादा हो गया। मैं चाहता हूं कि या तो आप राज्य सरकार को जमीन दे दें। राज्य सरकार उस पर एम्स बना दे, अस्पताल बना दे या फिर केन्द्र सरकार को जमीन उपलब्ध करा दें या आप स्वयं उस पर यदि रेलवे का कोई छोटा-मोटा कारखाना बनाना चाहते हैं तो देने का काम करें।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि आजकल आप रेलवे स्टेशनों को ठेकेदारों को देना चाहते हैं। इससे बहुत ही गंभीर संकट पैदा होगा।

सभापति महोदय : संक्षिप्त करें। अब आपका समय पूरा हो गया।

श्री रामकिशुन : सभापति महोदय, बस अब दो प्वायंट है। उसे सुन लें। एक तुलसी आश्रम है। तुलसीदास जी के नाम पर उस स्टेशन का नाम रखा गया। उस स्टेशन के टिकट वितरण और टिकट संग्रह का काम आप ठेकेदारों को दे देंगे। महोदय, वहां प्रवचन होता है। बड़े पैमाने पर वहां धार्मिक कार्यक्रम आयोजित होते हैं। ऐसे स्टेशन को आप ठेकेदारों को देना चाहते हैं, यह बहुत ही गलत है।

अन्त में, मैं कहूंगा कि उत्तर प्रदेश से, बिहार से और तमाम पूर्वी भारत के लोग फ़रीदाबाद में काम करते हैं, व्यापार करते हैं। फ़रीदाबाद में कम से कम पूर्वी और उत्तर भारत के लोग लाखों की संख्या में रहते हैं। उन्हें फ़रीदाबाद से पूर्व की ओर जाने के लिए कोई गाड़ी नहीं मिलती है। फ़रीदाबाद एन.सी.आर. के अंतर्गत आता है। वहां के लोगों ने वहां पूर्वांचल महाकुम्भ नाम से एक सभा की थी। इसमें उनकी मांग है कि फ़रीदाबाद से एक गाड़ी पूर्व के लिए, मुगलसराय के लिए, बनारस के लिए, गोरखपुर के लिए, बिहार के पटना के लिए चलाने का काम करें।

आपने बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं अनुदान की मांगों का पुरज़ोर समर्थन करता हूं।

श्री धनंजय सिंह (जौनपुर): माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेलवे अनुदान मांगों पर अपनी बात रखने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को पद ग्रहण करने के लिए बधाई देता हूँ। मैं बहुत संक्षेप में बातें करना चाहूंगा। वैसे भी मैं देख रहा हूँ कि आप समय बहुत कम दे रहे हैं। मैं अपनी क्षेत्रीय समस्याओं, अपने जनपद से संबंधित कुछ विषयों पर आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा।

माननीय सभापति महोदय जी, हमारा जनपद लगभग 50 लाख की आबादी वाला जनपद है। हमारे जिले से कई प्रमुख मेल, एक्सप्रेस ट्रेनें गुजरती हैं, पर वे जिला मुख्यालय पर ठहरती नहीं हैं। मेल, एक्सप्रेस ट्रेनों के जिलों पर, जिलों के मुख्यालय पर ठहराव के मानक बनाए गए थे। मैं माननीय मंत्री जी से कम से कम यह जरूर चाहूंगा कि जो ठहराव के मानक बनाए गए थे, उस आधार पर हमारे जिले से जो भी मेल और एक्सप्रेस ट्रेनें गुजरती हैं, उसको जिला मुख्यालय पर अवश्य रुकने का प्रबन्ध सुनिश्चित किया जाए। हमारे शहर में दो स्टेशन हैं- एक जौनपुर सिटी स्टेशन, और जौनपुर जंक्शन। दोनों से बहुत-सी प्रमुख ट्रेनें गुजरती हैं और वहां डबल लाईन भी हैं।

18.00 hrs.

मैं चाहूंगा कि दोनों स्टेशनों को अपग्रेड किया जाए। हमारे यहां पांच रेलवे ओवर ब्रिज की बहुत ही महत्वपूर्ण आवश्यकता है। इस संदर्भ में मैंने माननीय मंत्री जी से भी और इनसे पहले ममता जी थी, उनको भी मैंने पत्र लिख कर कई बार आग्रह किया था। इस सदन के अंदर भी मैंने कहा था।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, it is six o'clock now. I have four more hon. Members to speak on the Demands for Grants (Railways). If the House agrees, the time of the House may be extended by half an hour.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

MR. CHAIRMAN: The time of the House is extended by half an hour.

18.01 hrs.

(Dr. M. Thambidurai *in the Chair*)

श्री धनंजय सिंह : हमारे जनपद में पांच रेलवे ओवर ब्रिज बनने हैं। अभी उत्तर प्रदेश की नवगठित सरकार ने कहा है कि जो भी रेलवे ओवर ब्रिज के प्रोजेक्ट पैडिंग हैं, उन पर अगर रेल मंत्रालय पैसा देता है तो उसे पैसा देकर बनवाने के लिए तुरंत अग्रिम कार्यवाही करेंगे। हमारे जिले में चार रेलवे ओवर ब्रिज बनने हैं। उसमें एक जौनपुर सिटी रेलवे क्रॉसिंग, जो लुम्बिनी-दुद्धी मार्ग पर स्थित है, जिसमें हमारा विंध्याचल धाम भी है। उस पर बहुत ज्यादा आवागमन है। ये स्टेट हाइवे हैं और नेशनल हाइवे के लिए भी प्रपोजल है। इस

पर ओवर ब्रिज बनना अत्यंत आवश्यक है, क्योंकि हमारा पूरा शहर जाम हो जाता है। एन.एच. 231 पर जगदीशपुर रेलवे क्रॉसिंग है, बनारस और जौनपुर के एन.एच. 231 पर बहुत ज्यादा आवागमन है। इसलिए यहां भी बहुत ज्यादा जाम की समस्या होती है। मुनियप्पा जी, रेल राज्य मंत्री यहां पर बैठे हुए हैं। ये हमारे यहां चुनाव के दरम्यान गए भी थे और वहां पर कुछ घोषणाएं भी की थीं। आप यहां पर उपस्थित हैं, अपनी घोषणाओं पर ध्यान देते हुए एन.एच. 231 पर जगदीशपुर रेलवे क्रॉसिंग, एन.एच. 231 पर ही नई गंज रेलवे क्रॉसिंग और जौनपुर-शाहगंज मार्ग के चौकियाँ बाई पास पर एन.आर. और एन.ई.आर. दोनों रेलवे क्रॉसिंग वहां पर हैं। आप वहां से बॉय रोड भी गुजरे थे। वहां पर एक ही ओवर ब्रिज से दोनों रेलवे लाइनों को जोड़ा जा सकता है। जौनपुर-इलाहाबाद पर एक मुंगराबाद शाहपुर हमारा बहुत बड़ा कस्बा है, वहां पर भी एक रेलवे ओवर ब्रिज की अत्यंत आवश्यकता है। हमारे जिले में जो मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग है, उसकी लखनऊ से बनारस तक डबल लाइन हो गई है और उस पर इलैक्ट्रीफिकेशन का काम भी हो रहा है। जितने भी मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग्स हैं, वहां पर एक्सीडेंट्स बढ़ जाएंगे। इनका सर्वे करा लिया जाए, जहां पर आवागमन अधिक है, उन रेलवे क्रॉसिंग्स को फाटक युक्त किया जाए और वहां पर मानव की व्यवस्था की जाए। हमारी एक बहुत महत्वपूर्ण मांग है, जिसके लिए हम कई बार सदन में कह चुके हैं। जौनपुर से लगभग चार लाख की आबादी जौनपुर से मुंबई और आसपास के इलाके में रहती है। जौनपुर से मुंबई के लिए एक स्पेशल ट्रेन अगर चलाई जाए तो हमारे क्षेत्र के वासियों के लिए आपकी बहुत ही कृपा होगी। निश्चित रूप से मैं आपसे कहूंगा कि उससे रेवेन्यू लॉस नहीं होगा, रेल विभाग को उससे रेवेन्यू बढ़ेगा ही, घटेगा नहीं।

हमारे यहां एक खेता सरॉय जंक्शन है। हाल ही में रेल मंत्री जी से आग्रह करके पीआरएस सिस्टम के लिए कहा गया था। ममता जी ने सदन के अंदर इसकी घोषणा की थी कि सांसद अपने संसदीय क्षेत्र में एक पीआरएस सिस्टम कर सकते हैं। हम लोगों ने खेता सरॉय के लिए कहा था। मैं चाहूंगा कि खेता सरॉय रेलवे स्टेशन को बेहतर बनाया जाए, उसे अपग्रेड भी किया जाए। वहां पर पहले एक दून एक्सप्रेस 13009 अप रूकती थी, डाउन रूकती है, 9 अप रूकनी बंद हो गई है। मैंने रेल मंत्री जी को पत्र लिख कर भी दिया था कि आप वहां उसे रूकवा दें, क्योंकि वहां कम से कम दस से बीस लाख रुपए का व्यवसाय प्रभावित हुआ है। वहां पर 9अप रोकने की व्यवस्था कराएं। वहां पर गोदान एक्सप्रेस 11055/59अप है। गोदान एक्सप्रेस 11060/56डाउन है, इसे रोका जाए। जनता एक्सप्रेस 13039/14236 डाउन को भी रोका जाए। बरेली पैसेंजर 14266 के लिए भी कुछ व्यवस्था की जाए, क्योंकि वहां दो लाख की आबादी प्रभावित होती है। जिला मुख्यालय वहां से लगभग तीस किलोमीटर की दूरी पर है। साबरमती एक्सप्रेस भी रोकने की

बात है। मैं आपसे कहूंगा कि वहां पर किसी भी प्रकार का कोई राजस्व नुकसान नहीं होने वाला है। हमारे संज्ञान में एक बात बार-बार आती है, क्योंकि हमारे यहां बहुत दूर से लोग आते हैं, वहां पर जहरखुराने की शिकायत बहुत आती है। जहरखुराने की शिकायत ठीक है, वहां पर घटनाएं होती हैं। मेरा यह कहना है कि जब रिकवरी हो जाती है, इस गिरोह के लोग पकड़े जाते हैं, माल बरामद हो जाता है, उसमें कई लोग भुक्तभोगी होते हैं। मेरा आपसे आग्रह है कि ऐसे मामलों का त्वरित निस्तारण कराया जाए, क्योंकि उनका सामान जो लोग लेकर आते हैं, वे सारा बाहर पड़ा हुआ खराब होता रहता है। वह खराब न होने पाये और उसको तुरन्त निस्तारित करके वापस कर दिया जाये। इस सम्बन्ध में जी.आर.पी. के लिए निर्देश जारी करने की कृपा करें।

निश्चित तौर पर मैंने जो मांगें रखी हैं, मैं माननीय मंत्री जी को आपके माध्यम से रिटिन में दे देना चाहता हूं, इन पर जरूर अमल किया जाये। मुनियप्पा जी हमारे जिले में 2-3 बार गये हैं, इन्होंने जरूर कुछ घोषणाएं की हैं। मैं उनसे जरूर चाहूंगा कि इस सम्बन्ध में कुछ करें।

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER (PONNANI): Mr. Chairman, Sir thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion.

I would like to raise a very important burning issue pertaining to my constituency and district Malappuram in Kerala. It is the biggest district in Kerala. There were two unloading points of food supplies of the Railways to the FCI. One was in my constituency, Kuttipuram and the other one was Angadipuram. The Railways raised a kind of technical problem in unloading at two points. They have stopped it and because of that the entire district suffered and the food supply was adversely affected. People were making a lot of hue and cry on that. The situation was aggravated. In the last season, the hon. Minister of State in the Ministry of Railways and the hon. Minister in-charge of FCI, Shri K.V. Thomas, had some discussions. They took a decision to maintain the *status quo*. Again, unloading started and two-three wagons came. Today, I got information that they have again stopped it. I realize that Railways may have their technical problem. I have full confidence that the hon. Minister of State in the Ministry of Railways, Shri Muniyappaji, will give a sympathetic listening and he will take speedy action. I would humbly request the hon. Minister to maintain the *status quo*. If that is not done then the poor people, who are depending on the ration, will suffer like anything. This is my humble submission to the hon. Minister. The hon. Minister should take appropriate action. I would even suggest that a high-level meeting in the presence of the hon. Minister of Railways and the Minister in-charge of FCI may kindly be arranged so that we can take a final decision on that. We had an interim discussion on this. Finally, it was agreed that the nearby station, viz., Thirunnavaya, would be expanded and the FCI godown will be constructed on a war footing level. So, on that also, I would request that a time-bound action may kindly be taken to ensure that also so that we can make a permanent settlement.

Sir, I do not want to take much time of the House. As far as Kerala is concerned, we are having our genuine grievances. Unfortunately, things are

moving in a very slow manner. In the Railways, we have introduced many types of things like high speed trains, mail express and many other things. As far as development projects are concerned, it is still like the old passenger train. We have to make that also in a speedy manner.

Sir, the hon. Minister has announced very good things. UPA Government I and II have made a lot of good announcements. The people appreciated the Railway Budget also. But, unfortunately, things are not moving in a fast manner. They are dead slow. The people were appreciating the Railway Budget. However, as far as passengers amenities are concerned, nothing has been done. So, I would request the hon. Minister to take emergent action to fulfill the promises made by him. If promises are not fulfilled, then it will adversely affect the credibility of the Government. I hope that the Government will realize this as far as Kerala State is concerned.

Sir, the hon. Minister knows it fully well and he has been to Kerala. He knows the persons of Kerala and he realizes our difficulties. Our reasonable requests like Special Zone, timely completion of the Palakkad Coach Factory, completion of Cherthala Wagon Factory and high-speed rail corridor project will be considered sympathetically by the hon. Minister. I hope the Government will take proper action in all these kinds of things.

Sir, now, I would like to say something about stoppage of trains. In the last Budget also the hon. Minister had said that there were some difficulties and MPs should not press for that. This is a burning issue as far as all the MPs are concerned. Now, three years are over for the present UPA-II Government and only two years are remaining. I would humbly request you that at least have discussions with the MPs. You may not be in a position to consider all the demands. We may make so many demands. But, at least to satisfy our voters, the people, kindly allow a few stoppages as per our request.

Mr. Minister, you may have your own difficulties. But, as the people's representatives, we are also having the difficulties. The hon. Minister Shri



Muniappa, a seasoned politician, can very well understand our difficulties. So, I humbly request you to convene a meeting of all the Members of Parliament individually in this regard and consider what best you can do in this regard. We are not insisting on everything. All of our demands need not be considered but take a lenient view on that also. I am having full confidence that the Government will consider our request.

With this hope, I conclude my speech.

SHRI CHARLES DIAS (NOMINATED): Mr. Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me an opportunity to speak on this subject.

Sir, first of all, I would like to bring to the kind notice of our hon. Railway Minister the pathetic condition of the Ernakulam Railway Junction Station. This station has been included in the list for raising it to “World Standard” station. This Railway Station really lacks the basic amenities. The passengers’ lobby is shabby. There are not even enough toilet facilities. There is not even waiting room. People are stranded here and there. Two years back, a lady, who was trying to go to bath room, went to the tracks for bathing under the taps and she died there. It is because of lack of facilities that these kinds of happenings are taking place.

Regarding emergency quota release, the Members of Parliament from Kerala have given a memorandum to the hon. Minister. There is an Area Manager’s Office at Ernakulam. So far, the emergency quotas were released from that Station. But, recently, there was some problem taking place. The passengers, who need emergency tickets for many chartered trains or trains passing through Ernakulam Railway Junction Station, are asked to fax their request to Thiruvananthapuram Divisional Office. The poor people want to go to hospitals. There are many patients who want to go to hospitals in Thiruvananthapuram and other places. They have to go to the FAX centre to send their request. This has created a lot of difficulties for them.

Then, there is one more thing. Just now, my friend Shri Basheer has raised that issue regarding stoppage of trains. Nearby Ernakulam, there is another place called Tripunithura. It is a municipality. Lakhs of industries are concentrated in that area. Only two passenger trains are stopped there. Thousands of passengers every day are forced to come to Ernakulam Railway Junction Station to catch their daily trains for commuting. This has created a lot of difficulties for them. It is a long-pending demand of the people from that area to allow stoppage in that municipal area of Tripunithura.

From Kerala, there are thousands of passengers who are traveling to Bangalore. Now, they are depending on buses. It is our long-pending demand that one more daily train has to be started from Thiruvananthapuram to Bengaluru.

Regarding doubling, I would like to mention that the Thiruvananthapuram-Ernakulam stretch has a distance of 230 kms. Now, it takes five hours to cover this distance. If the doubling work is completed, it can be covered within three to three-and-a-half hours. The trains are stranded here and there. So, the doubling work between these stations has to be completed soon.

Sir, with these words, I support the Demands for Grants for 2012-13.

डॉ. राजन सुशान्त (कांगड़ा): महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं एक पर्वतीय राज्य से आता हूँ। मैंने कई बार अपने राज्य हिमाचल प्रदेश की रेलवे से संबंधित समस्याओं को इस माननीय सदन में उठाया है, लेकिन मैं गहरे अफसोस के साथ कह रहा हूँ कि रेल मंत्रालय ने हमारी मांगों की ओर बिल्कुल भी ध्यान नहीं दिया है। हिमाचल प्रदेश की लगभग 200 किलोमीटर सीमा तिब्बत और चीन के साथ लगती है। आज मैं समझता हूँ कि भारत को सबसे ज्यादा खतरा है तो वह चीन से है। चीन बिल्कुल तैयारी में तिब्बत के पास हमारे पड़ोस में बैठा है। जब भी वह आक्रमण करेगा तो आधे घंटे के अंदर वह हिमाचल प्रदेश की सीमा में घुस जायेगा। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि भारत की सुरक्षा की दृष्टि से जहाँ अरुणाचल प्रदेश, उत्तरांचल, जम्मू-कश्मीर को मजबूत करना जरूरी है, वहीं हिमाचल प्रदेश को भी मजबूत करना जरूरी है।

मेरी मांग है कि सुरक्षा की दृष्टि से चार रेल लाइनें बहुत जल्दी बिछाई जाए। पहले तो पठानकोट-जोगिन्द्रनगर रेल लाइन को ब्राडगेज करना होगा और इसको मण्डी, कुल्लु से लाहौलस्पिति, तिब्बत की सीमा तक ले जाना होगा। दूसरा, कालका से शिमला रेल लाइन को ब्राडगेज करना होगा और इसको रामपुर, किन्नौर से तिब्बत की सीमा तक ले जाना होगा। तीसरा, चण्डीगढ़ से बिलासपुर और मण्डी को जोड़ना होगा। चौथा, पठानकोट से नूरपुर, चम्बा, पांगी लाहौलस्पिति और तिब्बत की सीमा तक ले जाना अतिआवश्यक होगा।

इसके साथ ही सभापति महोदय जी पर्यटन, जन-सुविधा और औद्योगिकरण की दृष्टि से भी मैं और चार लाइनों की मांग बड़े समय से कर रहा हूँ।

नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन को तलवाड़ा से स्थाणा, खटियाड़, घमेटा, फतेहपुर, रैहन, राजातालाब से जसूर तक बनाया जाए।

चण्डीगढ़ से बड्डी, बरोटीवाला, पौण्टासाहिब, देहरादून रेल लाइन बनाई जाए।

चण्डीगढ़ से बिलासपुर, हमीरपुर, ज्वालाजी लाइन बनाएं।


नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन में एक लाइन उना से हमीरपुर, ज्वालाजी और दूसरी लाइन अम्ब से नादौन, ज्वालाजी बनाएं।

इसके साथ-साथ हमारे इसी लाइन पर रेलवे फाटक और रेलवे पुलों की मांग हम बड़े समय से कर रहे हैं। मुख्यतौर पर, कण्डवाल, तलाड़ा, गुरियाल, लाड़थ, मारण्डा, पंचरूखी क्षेत्र और तरेहल में मैं मांग कर रहा हूँ कि रेलवे पुल और रेल क्रासिंग दें। इसीतरह से सभापति महोदय जी हमारे इस रेल लाइन पर पहाड़ी रेल लाइन है। रेलगाड़ियां बहुत पुरानी हैं। कई के इंजन खराब हो चुके हैं। मेरी प्रार्थना है कि इंजन

बदल कर इसमें सात नई रेल गाड़ियां चलाई जाएं। पठानकोट स्टेशन पर हिमाचल प्रदेश के यात्रियों के लिए टिकट विंडो खोली जाए। हमारा पहाड़ी राज्य है। वहां जंगल भी बहुत हैं इसलिए जिला कांगड़ा और चम्बा में एक रेल कोच फैक्ट्री दी जाए। सभी स्टेशनों पर सभी सुविधाएं दी जाएं। अभी रेल मंत्री जी नए-नए आए हैं उनसे मेरी प्रार्थना है कि आप निश्चित तौर पर इस पहाड़ी राज्य को रेलवे के नेटवर्क से जोड़ कर हमारा उपकार करें।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सभापति महोदय रेल मंत्री महोदय ने जो डिमांड प्रस्तुत किया है जो बारहवीं योजना के प्रथम वर्ष के लिए है। बारहवीं योजना के शुरुआत में इस तरह की डिमांड, देश में सवाल उठा रहे हैं, हिमाचल प्रदेश को जोड़ने का, तिब्बत की सीमा पर रेल लाइन पहुंचाने का, जम्मू-कश्मीर के लिए माननीय सदस्य बोल रहे थे और नार्थ-ईस्ट के जो सात सिस्टर स्टेट्स हैं-अरुणाचल प्रदेश, नागालैंड, मेघालय, मणिपुर, मिजोरम सबकी राजधानियों को जोड़ने के लिए। हम यह सपना देखते हैं कि ये कब जुटेंगे। जो डिमांड आप लाए हैं उसमें कहां प्रावधान है? यह हम जानना चाहते हैं। हम सपना देखते हैं दिल्ली से कोलकाता, दिल्ली से चेन्नई, दिल्ली से मुंबई, शाम में खाना खा कर दूरन्तों ट्रेन में सो जाएं और सुबह इडली, ढोसा, मछली खाने के लिए कोलकाता में पहुंचे। यह कब होने वाला है। हिन्दुस्तान के लोग इस तरह का नक्शा देखना चाहते हैं। अभी हाल में हमने सुना कि अनिल काकोदकर कमेटी और पितरौदा कमेटी इसकी रिपोर्ट में जो पांच मुल समस्याएं हैं और समाधान के लिए यह भी है कि सुरक्षा का क्या होगा? जो अनमैन्ड गुमटियां हैं उन पर कब तक काम होगा? जब तक काम नहीं मिलो तब तक यहां के लोगों को ऐक्सिडेंट से मुक्ति नहीं मिल सकती है। बहुत ज्यादा खतरा और दुर्घटनाएं हो रही हैं। हमारा सवाल लंबित है। इस पर हम जानना चाहेंगे कि साठ हजार करोड़ रुपये या इकसठ हजार करोड़ रुपये की डिमांड से क्या होने वाला है? इनको बजटरी सपोर्ट ज्यादा दी जाए क्योंकि माननीय सदस्य अपने क्षेत्र में रेल लाइन जनता को दिखाना चाहते हैं। हम चाहते हैं कि स्टेशनों का आधुनिकीकरण हो।

हम चाहते हैं कि ज्यादा लोगों को दुरंतो गाड़ियां उपलब्ध हों। देश में रेल का विस्तार हो और पैसेंजर्स की ज्यादा सुरक्षा हो, इस सबके लिए हमारा समर्थन है।

माननीय मंत्री जी ने ऐलान किया कि इन्होंने निगरानी तंत्र बनाया है। चालू योजनाएं जल्दी-जल्दी लागू हों, यह देखा जाएगा। हम सवाल उठाते हैं कि पटना में एक सेतु बन रहा है। उस समय के प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी ने उसका शिलान्यास किया था। उसे कितने वर्ष हो  वह कब पूरा होगा? अभी वहां जो महात्मा गांधी सेतु पुल है, वह बूढ़ा हो गया है। वह कब टूट जाएगा, पता नहीं। उस पर गाड़ियों का जाम लगा रहता है। परसों अखबार में आया था कि वहां महाजाम हो गया। रेल कम रोड ब्रिज कब बनेगा। पटना के पुल के कुछ पाया बन गए हैं। उसकी उपेक्षा क्यों हो रही है? जब तक वह पुल नहीं बनेगा, उत्तर बिहार, दक्षिण बिहार की लाइफ लाइन खत्म हो जाने वाली है। हाहाकार मचेगा। भारत सरकार इसे गंभीरता से नहीं ले रही है। राज्य सरकार भारत सरकार और भारत सरकार राज्य सरकार को कहती है। लेकिन जब पुल टूटेगा तो हाहाकार मचेगा। इससे उत्तर बिहार, दक्षिण बिहार का कनेक्शन खत्म हो जाएगा। पटना में दीघा घाट में जो सेतु बन रहा है, रेल कम रोड ब्रिज कब पूरा होगा, कैसे होगा, हम

इस बारे में हर सेशन में सवाल करते हैं। यह कहा गया कि वह वर्ष 2012 में पूरा होगा, लेकिन अब सुनते हैं कि वह वर्ष 2013 में नहीं 2014 में पूरा होगा। देर होने से कुछ योजनाओं के दाम सौ फीसदी बढ़ गए। समय पर परियोजना पूरी नहीं होने से लोगों की तकलीफ में वृद्धि तो होती ही है, लेकिन उसके दाम भी बढ़ते जाते हैं, रिवाइज़्ड एस्टीमेट बढ़ता जाता है। इसके लिए कौन जवाबदेह है? मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी साफ करें कि पटना में गंगा नदी में जो पुल बनना है, वह कब पूरा होगा। इसी तरह हाजीपुर-सुगौली-वैशाली को जोड़ने के लिए रेल लाइन, छपरा-मुजफ्फरपुर रेल लाइन, मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी रेल लाइन का अटल जी ने वर्ष 2004 में शिलान्यास किया था। आठ वर्ष हो गए, उसे थोड़ा-थोड़ा करके बढ़ाया जा रहा है। क्या उसे सौ वर्ष में पूरा करेंगे? 134 किलोमीटर, 300 करोड़ की रेल लाइन कब पूरी होगी। वह क्यों नहीं पूरी हो रही है?

अभी नामा नागेश्वर राव बोल रहे थे कि एक लाख रुपये का आवंटन होता है। इस तरह वह कितने वर्ष में पूरा होगा। हम देखना चाहते हैं कि हाजीपुर-सुगौली-वैशाली, छपरा-मुजफ्फरपुर, मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी पर रेल चले।

नेशनल रीहैबिलिटेशन एंड रीसेटलमेंट पॉलिसी, 2007 को भारत सरकार ने स्वीकार किया है, रेलवे ने भी स्वीकार किया है कि जिस किसान की जमीन जाएगी, उसके परिवार के एक सदस्य को रेलवे की तरफ से नौकरी मिलेगी। वह क्यों नहीं लागू हो रहा है? आपने इसे स्वीकार किया है, लेकिन जब सरजमीं पर किसानों को लाभ होने वाला है तो उनकी जमीन औने-पौने भाव पर ले लेंगे। उन्हें नौकरी देने का प्रोवीजन किया गया है। आप बताएं कि हाजीपुर-सुगौली और मुजफ्फरपुर-छपरा रेल लाइन में कितने किसानों की जमीन गई है। मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी कितने किसानों की जमीन गई है। आपने मांग की है कि नौकरी के लिए दरखास्त दीजिए। कितनी दरखास्तें आईं, कितने लोगों को नौकरी मिली, यह हम जानना चाहते हैं। सरकार बताए कि वह रेल लाइन कब पूरी होगी और जिन किसानों की जमीनें गई हैं, उन्हें कब नौकरी मिलेगी।

हमारे इलाके में हाजीपुर से मुजफ्फरपुर रेल लाइन है। बीच में नया हाल्ट हुआ है जिसका नाम बेनीपट्टी पीड़ापुर। मुजफ्फरपुर से मोतीपुर के बीच एक स्टेशन नरियार है। यह दोनों अभी हॉल्ट ही हैं।



इसे कितने वर्ष हो गये? यह स्टेशन का दर्जा कब प्राप्त करेगा? नरियार-हाजीपुर, मुजफ्फरपुर और मोतिहारी के बीच और मुजफ्फरपुर से हाजीपुर के बीच बेनीपट्टी पीड़ापुर कब हॉल्ट बनेगा? हमने इस बारे में कई बार लिखा-पढ़ी की है, सवाल उठाया है, लेकिन उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई है। मोतिपुर से महाबल के बीच मोहम्मदपुर बलमी नया हॉल्ट स्टेशन बनाने के लिए सब लिखा-पढ़ी, सर्वे आदि सारी औपचारिकताएं पूरी हो गयी हैं, लेकिन अभी तक उसका नामो-निशान नहीं हुआ है। हम जानना चाहते हैं कि उसकी कब शुरुआत होगी। पिपराहा स्टेशन के एक तरफ गुमटी है और दूसरी तरफ है ही नहीं। ऐसा कहीं अंधेर हुआ है। इस तरफ, उस तरफ आने-जाने के लिए सड़कें हैं, लेकिन गुमटी नहीं है। वहां आर-पार करने के लिए गाड़ियों का प्रबंध नहीं है। इसलिए पिपराहा स्टेशन के पश्चिम साईं और वीरपुर गांव में आर-पार जाने के लिए एक सम्पर्क का प्रबंध होना चाहिए। यह वहां के लोगों की बहुत जबरदस्त मांग है। इसके साथ-साथ मोतिपुर रेलवे स्टेशन है जहां न पानी है, न पाखाना है और न ही रोशनी है। इसके साथ-साथ वहां प्लेफार्म काफी नीचा हो गया है। वह पुराने डिजाइन का है और भारी लाइन होने से गाड़ी काफी ऊंची हो गयी है। उस पर चढ़ने में लोगों को काफी परेशानी होती है। निचले प्लेटफार्म से लोग कैसे चढ़ेंगे और उतरेंगे? वहां एक्सीडेंट का खतरा है। इसलिए हम जानना चाहते हैं कि वह स्टेशन नये हिसाब से कैसे बनेगा? पानी, पाखाना, प्रकाश, प्रतीक्षालय आदि की व्यवस्था कैसे होगी? इतना ही नहीं, ट्रेनों का ठहराव, कांटी स्टेशन पर, मोतिपुर स्टेशन पर रेलवे ओवरब्रिज बनना चाहिए, लोग इसकी मांग कर रहे हैं। कांटीपुर में इंटरसिटी ट्रेन चलती है। लोग कहते हैं कि उसका ठहराव नहीं है। वहां थर्मल पावर प्लांट है, बहुत जागरूक जगह है, लेकिन वहां इंटरसिटी ट्रेन रुकती नहीं है। मोतिपुर में भी लोग कई ट्रेनों के ठहराव की मांग कर रहे हैं। वहां सप्त क्रांति रुकती है। ...(व्यवधान) अन्य गाड़ियां नहीं रुकती हैं। ...(व्यवधान)

मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please wind up. We have to complete by 6.30 p.m.

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): मैं अंतिम बात कह रहा हूं। मुजफ्फरपुर से दिल्ली एक और ट्रेन वैशाली और सप्त क्रांति की तरह होनी चाहिए। मुजफ्फरपुर से वैशाली अच्छी ट्रेन है। सप्त क्रांति भी अच्छी ट्रेन है, लेकिन मुजफ्फरपुर से दिल्ली के लिए एक और दुरंतो गाड़ी की मांग है। वहां ट्रेनों की बड़ी कमी है। शिगनापुर में शनि देवता हैं। मैं शिरडी में साईं बाबा के मंदिर में गया था। वहां लोग कहते हैं कि रेल लाइन को शिगनापुर से जोड़ा जाये। इससे सभी तरफ शांति होगी, नहीं तो एक्सीडेंट होगा। शिगनापुर में शानिचराय देवता का स्थान है। उसे रेल लाइन से जोड़ना चाहिए। शिरडी से शिगनापुर और शिगनापुर से पुणे तक रेल लाइन बननी चाहिए। इसका आप सर्वेक्षण शुरू कराइये। मुजफ्फरपुर से जसवंतपुर और मुजफ्फरपुर से विशाखापट्टनम सप्ताह में एक दिन गाड़ी है, उसे दो दिन किया जाये।

आप ट्रेन की आवाजाही देखिये कि तीन महीने पहले ही सप्ताहिक गाड़ियों में जगह भर जाती है। उसे दोहरा दिया जाये जिससे दूर के यात्री जो उत्तर, दक्षिण भारत पढ़ने जाते हैं, उन्हें लाभ होगा, आने-जाने में सहूलियत होगी।

रेल का विस्तार हो और उपेक्षित क्षेत्र में रेल लाइन और रेलों की सुविधा, रेल की संरक्षा और सुरक्षा-व्यवस्था मजबूत हो, इसका हम समर्थन करते हैं। माननीय सदस्य जो सवाल उठा रहे हैं, उसका जवाब भी तो आप दीजिए कि हम विचार कर रहे हैं, देख रहे हैं। वहां काम क्या होगा, यह हम देखेंगे। माननीय सदस्यों ने जो सवाल उठाया है, उसका लिखित में आप जवाब भेजिये।

इन्हीं शब्दों के साथ डिमांड पास हो। मैं रेल के विस्तार के लिए आपको शुभकामनाएं देता हूं।

MR. CHAIRMAN: The discussion on the Demands for Grants (Railways) is over and the reply of the hon. Minister will be given tomorrow.

The House stands adjourned to meet tomorrow the 26th April 2012 at 11 a.m.

18.29 hrs

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock
on Thursday, April 26, 2012/Vaisakha 6, 1934 (Saka).*

