

**14.25 hrs**

**Title:** General discussion on the Budget (Railways)- 2003-2004, Demands for Grants on Account (Railways)- 2003-2004, Grants on Account (Railways)- 2003-2004, Supplementary Demand for Grants (Railways)- 2002-2003 and Demands for Excess Grants (Railways) for 2000-2001. (Not concluded)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now the House will start the discussion on Railway Budget. The balance time is four hours and eleven minutes.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): I think, that includes my reply also.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes; you have got to include your reply also. Now Shri Sontosh Mohan Dev.

SHRI SONTOSH MOHAN DEV (SILCHAR): Hon. Mr. Deputy-Speaker, Sir, I convey my thanks to you for giving me a chance to speak. At the very outset, I must convey my thanks to the Minister of Railways for giving a good Railway Budget and also for providing opportunity for getting jobs for 20,000 people in his Ministry. ...(*Interruptions*)

For his good, I can say one thing before I start my original speech. Recently, one of the astrologers, on whom I believe very much, visited me in my constituency. He said: "You can tell the Minister of Railways that this time his horoscope is good. There will be less accidents in the Ministry of Railways." So, you can take it as a message from that astrologer, and there will be less accidents this time.

I am from North-East, he is from Eastern India. There is no difference between Eastern India and the North-East because from the point of view of economic development, there is a variation in degree only. Otherwise, we are equally backward. I come from Barak Valley which consists of Cachar, Karimganj and Hailakandi districts. You have visited and seen that area. I am connected by a metre-gauge line from Lumding to Badarpur. It was constructed in the year 1899 by the Britishers and completed in 1903. It has got 37 tunnels and 565 bridges. One of the bridges, the Cyang vi-duck bridge, which was constructed, is still a vintage in the history of Indian Railways and also in the history of Railways in Asia. You will be surprised to know that after Independence, there have been various demands from the people of that area. This line serves not only the Barak Valley, that is, Cachar, Karimganj and Silchar, but also the people of Tripura, Manipur as well as Mizoram. We have been demanding that it should be strengthened and the metre-gauge line should be converted into broad-gauge. Unfortunately, it was not agreed to, till the United Front Government came into power in Delhi. Shri H.D. Deve Gowda and Shri Ram Vilas Paswan sanctioned this project. Not only that, they also went and inaugurated it. You were also a part and parcel of that United Front Government. But you were not there. It was bad luck for you.

Though this line had been given, but its development is very tardy. During the course of last so many years, a total of roughly Rs. 270 crore have been given in batches of, say, Rs. 30 crore, Rs. 50 crore, Rs. 60 crore or like that. In this year's Budget also, a meagre amount of Rs. 70 crore has been provided. It is a very sad thing. Under the BJP-led NDA Government, whenever any issue comes before the Parliament about the North-East or whenever any debate takes place in this House or the other House or whenever any leader goes to the North-East, he would profusely try to console the people of the North-East, saying: "It is a backward area. We have taken a special package. Ten per cent of the Budget is provided by the North-East."

Recently, the hon. Prime Minister announced Rs. 15,000 crore for Mega Railway Project for the development of infrastructure, and included some projects in the Kashmir area. I welcome this step. This is a right step at the right time. It should have been done long before. But what is the difference between the Kashmir area and the North-Eastern area, I need not explain it to this House. From the point of view of backwardness and economic development, we need more infrastructure. We need conversion of broad gauge line from meter gauge. This particular line, which is hundred years old, has lost its life span. Any time, it will collapse.

Mr. Deputy-Speaker Sir, every year, for three to four months, the line is blocked because of landslides or there is some damage here or there or to some tunnel or the other. In spite of assurances from various hon. Ministers, during our Government's time, I must agree, nothing had been done. I wrote a letter to the hon. Prime Minister stating that either from the non-lapsable fund or from the special fund that is there for the mega projects, something has to be done for this particular project. Unfortunately, nothing has been done.

The reply, that has come to a Starred Question is in negative. It has been reflected in the Railway Budget also. In that declaration of the Prime Minister, a sum of Rs. 763 crore was kept apart for completion of last line projects. I understand from the sources that even now the Railway Minister is deprived of that amount. I do not blame the Railway Minister. I blame those who are in the policy making or decision making. They must strengthen the Railway Ministry by providing some funds so that not only my area but other areas also where such projects are there, which are lifeline project areas, must be given some special incentives so that these lines are extended. I strongly

believe that Shri Nitish Kumar will take up this issue with the appropriate authority and convey our feelings. Unless this is done, this will give a wrong message to the people of North-Eastern region specially.

I am really glad when the Prime Minister went there and opened a bridge on Brahmaputra namely Bhogi Bhal. There he assured that this particular bridge will be taken care of and funds will be no constraint. But for this particular line, which serves Tripura, Barrak Valley, Mizoram and Manipur, we need some help.

Meanwhile, I have told the hon. Railway Minister in a meeting that probably he has not taken it up seriously. If it goes on with this Rs.70 crore or Rs.80 crore only, it will take 35 years to complete. So, what next? When the project for conversion from Lumding to Silcher has been taken, he has discontinued the metre gauge from Guwahati to Lumding. So, the passengers going to these areas have to make a transhipment in Lumding. Not only that, our goods movement is also being transhipped in Lumding. I will request the hon. Minister - this is a small thing for him - that let the train from Guwahati leave on a metre gauge line. There is enough opportunity. I have spoken to the Railway authorities there. The old line was there and it can be re-laid and we should have a through-train from Guwahati to Silchar or Karimganj or Dharmanagar, whereby some problems, which we are facing in transhipment at Lumding, will be solved. Meanwhile they can go on doing the work.

The engineers who are working on this line particularly are subject to terrorist threats. They are being attacked now and then. My hats off to the Railway staff, engineers and the officers who are working on this line. So long, whatever money has been given, it has been properly utilised. Progress of the work is good, and many phases have been completed.

Meanwhile the amenities for the passengers in trains, namely, Barrak Express, Cachasr Express should be improved. As far as coaches are concerned, I was told by the hon. Minister that they have placed orders for some coaches for the metre gauge line. If they are available, they should be given to this area. Recently, a group of tourists from South went there and met me incidentally in a function. They said that it is really a shame on me that I being the Member of Parliament from this area, have not been able to provide better coaches, better facilities, catering arrangements, etc. in these two trains. That particular aspect may also kindly be looked into.

I will very humbly request the hon. Minister that the projects that have been started now are taken up. They must not be stopped. Once you stop them, they will be in dead-letter box. We must see that these projects go on and more work is done.

Now, I come to the point about the opportunity of our boys getting work. I still remember that one day, we were in a TV serial, 'Talk to the Chief Minister'. He was telling that there was an undue practice of getting the work done by the local contractors. If any local contractor takes the work or under threat they are trying to take it, you stop them. But it must be restricted to the contractors of the North-Eastern Region. We are not becoming parochial because very little scope for us is there. The only opportunity for our boys and for our qualified unemployed engineers to do work is getting the work for ONGC, Assam Oil and Railways. Mr. Minister, you started it but some of the Railway members have given you some advice. I understand that they are saying that some *goondas* try to control the contract. If *goondas* try to take control, then you take harsh measures against them. But the tender should be limited to the North-Western Frontier Railway, that is up to Aliduarpur. It should no go beyond that. You are getting contractors from AP and other States. They have got scope in their areas but we have no other scope in other areas. I request the hon. Railway Minister very humbly to see this particular aspect and take proper action.

There is another demand from our people. There is a line going from New Goalpara to Man Cochhar. This line was assured by the previous Minister and this comes under the linguistic and regions minority area. This needs conversion. It is hardly 30 or 40 kilometres. It is connecting Guwahati. This particular work should be taken up.

Before concluding, I must convey my thanks to the hon. Deputy-Speaker for giving me a chance. I know that time is very short. I will not stretch it more.

Lastly, I hope that the hon. Railway Minister will consider my appeal and he, as a very active Minister, will take action as early as possible. Otherwise, the saffron position in my area will not be bright next time and people will answer in the ballot box.

We cannot take bullets. Our area is known as 'island of peace'. Shrimati Indira Gandhi termed it and we are in the national streamline. We do not believe in parochialism. We are an exception in the North-Eastern Region but we should be rewarded. There are people who go and tell people to take arms and only then they will be rewarded. But I say: 'No. It is not arms, it is the good behaviour. A reasonable and good citizen will always be rewarded by the Central Government.' I would like to request not only the Railway Minister but also the Railway Board, the hon. Prime Minister and the Finance Minister to look into our demands and help us.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I thank you for confining your speech within the allotted time.

There are hon. Members who want to lay their speeches. I call the following hon. Members to lay their speeches.

1. Shri Girdhari Lal Bhargava
2. Shri Varkala Radhakrishnan
3. Shri Chandra Vijaya Singh
4. Shri Virendra Kumar
5. Shri Vinay Kumar Sorake
6. Shri Vilas Muttemwar.

...(Interruptions)

श्री रामजीलाल सुमन : उपाध्यक्ष महोदय, क्या यह स्पीच कल भी दे सकते हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह आज ही खत्म होना है इसीलिए आप आज शाम तक अपनी स्पीच दे दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री रामजीलाल सुमन : उपाध्यक्ष महोदय, कल ग्यारह बजे तक हम अपनी स्पीच दे देंगे। अब (व्यवधान)

SHRI VILAS MUTTEMWAR (NAGPUR): Sir, our only request is that it should come on record. ... (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: It will come on record. It will be a part of the record. Your speech will be there.

\* श्री गिरधारी लाल भार्गव ( जयपुर): महोदय, जयपुर राजस्थान की राजधानी के साथ साथ अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर एक महत्वपूर्ण पर्यटन केन्द्र बन चुका है। दिल्ली-आगरा-जयपुर को भारत का पर्यटन की दृष्टि से गोल्डन ट्राइंगिल कहा जाता है। जयपुर का पूरे देश से व्यापारिक संबंधों के कारण सीधे रेल द्वारा जुड़ा होना भारतीय विदेशी पर्यटकों के लिए बहुत आवश्यक है। जयपुर से ताजमहल की नगरी आगरा करीब 240 किलोमीटर दूर स्थित है।

बांदीकुई-आगराफोर्ट के गेज परिवर्तन का कार्य चल रहा है। यिदि इस गेज परिवर्तन हेतु अधिक वित्तीय व्यवस्था की जाये तो यह मार्ग शीघ्र पूरा हो जायेगा तथा समय, श्रम, धन की बचत होगी। राजस्थान व पूर्वी राज्य के शहर जेसे कोलकाता, गुवाहाटी, भुवनेश्वर इत्यादि के बीच अच्छे व्यापारिक व पर्यटक संबंध हैं। बांदीकुई-आगराफोर्ट मार्ग के गेज परिवर्तन का कार्य पूरा हो जाने से वर्तमान में काफी लंबे मार्ग के स्थान पर छोटा मार्ग उपलब्ध हो जायेगा। अतः मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्ति करना चाहूँगा तथा निवेदन करूँगा कि इस खण्ड के आमान परिवर्तन हेतु पर्याप्त धनराशि का प्रावधान करें ताकि कार्य अगले एक साल में या जल्दी से जल्दी पूरा हो सके। आपने जयपुर में जोनल कार्यालय के उद्घाटन के अवसर पर आगरा-बांदीकुई लाईन को इस बजट में पूरा करने को कहा था और आश्वासन दिया था।

जैसाकि विदित है कि बांदीकुई-आगरा आगराफोर्ट का खण्ड नवनिर्मित मण्डल रेल प्रबंधक आगरा फोर्ट की परिधि में आ जाने के कारण इस खण्ड के आमान परिवर्तन का कार्य उत्तर पश्चिम रेलवे के मार्ग दर्शन के अन्तर्गत किया जावे। इस स्थिति में आमान परिवर्तन का कार्य आगरा मण्डल को न देकर उत्तर पश्चिम रेलवे के अन्तर्गत करवाया जावे। इससे यह कार्य शीघ्रताशीघ्र पूरा किया जा सकेगा।

पूर्व में मेरे प्रतिवेदन पर रेल मंत्रालय द्वारा जयपुर से चेन्नई और जयपुर से बंगलौर, एर्नाकुलम, दुर्ग, ( साप्ताहिक ), गोहाटी ( साप्ताहिक ), मुम्बई ( बांद्रा ), सप्ताह में तीन बार चलायी गयी एवं इस बजट में जयपुर से सियालदाह ( साप्ताहिक ) और जयपुर से उदयपुर की घोणा की गयी है।

इसके लिए मैं मंत्रालय का आभारी हूँ, किंतु यात्रियों की भारी भीड़ को ध्यान में रखते हुए जयपुर से निम्नलिखित शहरों के लिए गाड़ियां चलाने की जरूरत है।

जयपुर-हरिद्वार के मध्य एक गाड़ी चलाने की सख्त जरूरत है। इसके लिए 4041/4042 दिल्ली-मसूरी एक्सप्रेस को भी जयपुर तक बढ़ाया जा सकता है। जनता की मांग है, अजमेर-जयपुर से रात को

चलकर यह गाड़ी सुबह हरिद्वार/देहरादून पहुँचे तथा देहरादून/हरिद्वार से शाम को चलकर रात्रिकालीन सेवा के रूप में सुबह जयपुर-अजमेर पहुँचे, इससे पुकर - हरिद्वार का सीधा संबंध हो सकेगा राजस्थान की जनता जिस कार्य से हरिद्वार जाती है, उसकी भावनाओं की भी पूर्ति होगी।

जयपुर-चंडीगढ़-कालका के मध्य एक यात्री एक्सप्रेस सेवा । जयपुर-आगरा के मध्य एक सुपरफास्ट रेल सेवा वाया अलवर मथुरा होकर चलायी जाये। 2980/2919 जयपुर-बांदा सुपरफास्ट एक्सप्रेस को पूना तक बढ़ाया जाये। अजमेर-दिल्ली के मध्य एक यात्री सेवा दिन में 9903/9904 के पथ पर चलाया जावे। इस समय जयपुर-दिल्ली के मध्य दिन के समय में कोई रेल सेवा उपलब्ध नहीं है। जयपुर-त्रिवेन्द्रम-कन्याकुमारी के बीच एक सुपरफास्ट रेल सेवा ( बॉय वीकली )

4760/4759 जोधपुर-दिल्ली सरायरोहिल्ला इंटरसिटी एक्सप्रेस को दिल्ली जंक्शन तक ले जाये और जयपुर से प्रस्थान का समय सुबह 06.00 बजे किया जाये। पूर्व में इस गाड़ी का प्रस्थान समय 06.00 बजे था तथा यह गाड़ी दिल्ली जंक्शन तक जाया करती थी। इस बदलाव के कारण जनता में भारी रो दूँगा है और यात्री यातायात कम होने से रेल की आय में कमी हुयी है। आपने रेलवे सलाहकार समिति की बैठक में मेरी मांग पर सरायरोहिल्ला के स्थान पर दिल्ली जंक्शन तक गाड़ी जाने की मांग स्वीकार की थी। जयपुर से गोरखपुर तक गाड़ी चलायी जाये।

पहले जयपुर बांद्रा एक्सप्रेस जयपुर से सुबह 0700 बजे चलकर 0940 बजे अजमेर पहुँचती थी उस समय दैनिक यात्री इस गाड़ी से अजमेर जाते थे। अब यह गाड़ी 24 कोच की हो गयी है एवं इसका प्रस्थान समय जयपुर से 0840 कर दिया गया है अब यह गाड़ी अजमेर 1115 पर अजमेर पहुँचती है इस कारण दैनिक यात्रियों को अजमेर में अपने कार्यालय में समय से पहुँचने में बहुत परेशानी हो रही है। आपसे निवेदन है कि जयपुर अजमेर के मध्य एक नयी कम्प्यूटर गाड़ी चलाये जो जयपुर से सुबह 0700 बजे चलकर अजमेर 0940 तक पहुँचे, इससे दैनिक यात्रियों को बहुत सुविधा होगी एवं रेलवे की आय भी बढ़ेगी।

इस क्षेत्र के रेल यात्रियों की भारी मांग को देखते हुए निम्नलिखित गाड़ियों की फेरों को बढ़ाने की आवश्यकता है। 2968/2667 जयपुर-चैन्नई एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाने की बहुप्रतिक्षित मांग के लिए मैं जनता की पूर्जोर मांग को ध्यान में रखते हुए पूरा करने की अपेक्षा करता हूँ। 4312/4311 न्यु भुज-बरेली एक्सप्रेस जो कि सप्ताह में दो बार चलती है, इस गाड़ी को प्रतिदिन चलाने की सख्त जरूरत है। 2978/2977 जयपुर-एरनाकुलम सुपरफास्ट साप्ताहिक एक्सप्रेस को सप्ताह में कम से कम तीन बार चलाने की आवश्यकता है।

इस क्षेत्र के रेल यात्रियों की भारी मांग के अनुसार कुछ गाड़ियों को निम्नलिखित स्टेशनों पर रोकने की जरूरत है। 2916/2915 दिल्ली अहमदाबाद सुपरफास्ट आश्रम एक्सप्रेस एवं 9265/9266 ओखा देहरादून एक्सप्रेस (साप्ताहिक) को फुलेरा, किशनगढ़ में ठहराव की जरूरत है। 4312/4311 न्यू भुज-बरेली एक्सप्रेस (बॉय वीकली) को खैरथल, दौसा, राजगढ़ में ठहराव की जरूरत है। 2466/2465 जोधपुर-सवाईमाधोपुर इंटरसिटी इस गाड़ी को जयपुर-सवाईमाधोपुर के मध्य सवारी गाड़ी के रूप में चलाया जाये एवं 9263/9264 पोरबंदर-दिल्ली, 9265/66 ओखा-देहरादून को दुर्गापुरा, संगानेर, निवाई बनस्थली, ईसरदा, चौथ का बरवाडा, बांदीकुर्ई में ठहराव की जरूरत है।

रेलवे के विकास की गति को देखते हुए आने वाले सालों में माल यातायात का काफी दबाव रहेगा, इसके लिए अभी से प्रयास करने होंगे। जयपुर-फुलेरा रेल मार्ग पर अभी काफी गाड़ियां चलती हैं। इससे शताब्दी जैसी रेलगाड़ी की गति पर अंतर पड़ता है। यदि दिल्ली-अजमेर शताब्दी की गति बढ़ाने के प्रयास किये जायें तथा फुलेरा-जयपुर रेल मार्ग को बड़ी लाईन का दोहरा मार्ग बनाया जाये तो आर्थिक दृष्टि से फायदा होगा तथा समय की बचत व लदान क्षमता बढ़ेगी। जयपुर में रेलवे फाटकों की संख्या को ध्यान में रखते हुए मालगाड़ियों के लिए रेलवे बाइपास की आवश्यकता है ताकि जयपुर रेलवे स्टेशन पर माल गाड़ियां नहीं आयें तथा यात्री गाड़ियां व माल गाड़ियों के समय व श्रम की बचत हो। इससे जयपुर वासियों को फाटकों की समस्या से निजात मिलेगी।

गाड़ी सं 4860/4859 इंटरसिटी एक्सप्रेस जोधपुर-जयपुर-दिल्ली गाड़ी को दिनांक 1 जुलाई से सरायरोहिल्ला तक किया गया है इसके कारण दिल्ली जाने वालों को बहुत बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ेगा। दिल्ली जाने वाले अधिकतर यात्रियों को दिल्ली में चांदनी चौक, खारी बाजार, सदर बाजार, दरियांगंज, सुप्रीम कोर्ट, पटियाला हाउस, हाईकोर्ट व कन्द्रीय सचिवालय जाना पड़ता है अगर यह गाड़ी सरायरोहिल्ला तक की जाती है तो दिल्ली जाने वालों को परेशानी का सामना करना पड़ेगा। अतः इस गाड़ी को दिल्ली तक ले जाया जाये जिससे यात्रियों को सुविधा हो सके।

कोल डिवीजन को जयपुर स्थित उत्तरी-पश्चिमी जोनल कार्यालय के साथ जोड़ा जाये। जयपुर-दिल्ली के मध्य दिन के समय कोई गाड़ी नहीं है, जो सांयकाल तक दिल्ली पहुंच सके, जहां से सायंकाल 7 बजे के बाद अन्य स्थानों को जाने वाली गाड़ियां मिल सकें।

\* Speech laid on the Table.

**\*SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL):** Sir, while welcoming the proposals in regard to the development of railways as a whole, I will be failing in my duty if do not point out the discrimination against the Southern states, Kerala in particular. The funds allotted for the year in respect of on going works are quite insufficient. The provision for rail doubling is quite unsatisfactory. In the matter of electrification also there is no improvement.

The railway bridges across the rivers in Kerala are century old. There is no attempt to replace the old bridges on a time bound basis. The people are always demanding for new level crossing because of the doubling process. The unmanned level crossing is highly dangerous. The railway administration should take immediate steps for sanctioning new railway level crossings.

In the matter of foot over bridges, a number of requests have come up from constituency. There are requests from Varkala, Chirayinkelil and Kazhakootam. The demands are just and reasonable. I hope the railway administration will take urgent steps for opening foot over bridges in these stations. Most of the railway stations in my constituency are outdated. They require immediate re-modeling. The public conveniences in these stations are inadequate. Urgent steps will have to be taken in providing these amenities.

Regarding the stoppage of trains, there has been lot of complaints from the public. There is a general feeling that all intermediate stations between Kollam and Trivandrum are neglected.

Varkala is an international tourists centre. Tourists from all over the world visit the place every year. It is also a major pilgrim centre in South India where the greatest social reformer Sree Narayana Guru Samadhi is situated. Lakhs of people visit the place every year from all over India. It is very regretted that some long distance trains do not have a stop at Varkala. In many high level meetings, it

has been decided to provide stops at Varala for all the trains. But the decision has not implemented so far. I take this opportunity to ask the railway administration for the implementation of stoppage of trains at Varkala without further delay. The details were given in the conferences held previously by the General Manager Southern Railways and in the conference of Kerala MPs convened by the Hon'ble Railway Minister, those decisions are still pending. There is a long-standing demand for providing a stop for Day Express at Chirayinkelil. It was formally agreed at the conference. The decision has also not yet implemented. I ask the Railway Ministry for immediate action this matter.

Passenger amenities are also inadequate in many ways. The latrine facilities are deplorable. It will have to be improved without further delay. Parking facilities are also quite inadequate. The coaches provided are outdated. Some of the shuttle service trains are provided with coaches, in which passenger traffic is not possible when it is raining. The electric fittings are obsolete. It is also risky to travel during night that there is no light inside the compartments.

The safety measures provided are also risky. The most pitiable conditions are created by the inordinate delay in the matter of running of trains. People will have to wait for hours in the platform to catch a train for their destination. This is a deplorable situation. I ask the Railway Administration to take prompt action in the running of trains as per schedule. There are some other grievances which are to be redressed without delay.

With these words I conclude.

\* Speech laid on the Table.

\* SHRI CHANDRA VIJAY SINGH (MORADABAD) : Firstly I wish to congratulate the Hon. Railway Minister for a public-friendly budget and for resisting the temptation to increase passengers and freight fares.

There is little doubt that he is among the better Railway Minister we have and that view cuts across the party lines.

What surprises me, however, is that MORADABAD Division stands ignored in his generous dispensation. And this is a town that earns valuable foreign exchange to the tune of 2000 crores annually for India.

We make many demands on that score, unfortunately most go ignored, much to our disgust. We were hoping for a better deal from the Railway Minister. Our long-standing demand for creation of a High Court Bench in West UP, draws the most embarrassed silence. This still requires lakhs of litigants to commute to Allahabad High Court, hundreds of miles away. The Rail Minister can help those lakhs of commuters if he extends the Triveni Express, from Allahabad to Bareilly, by just 50 odd kilometers to reach Moradabad. We promise him good business, and commercial viability.

For strategic reasons, connectivity of the Hill areas, to Central India is important. If an express train from Agra to Dehradun, via Aligarh, Chandausi & Moradabad is considered, it will help in times of troop movement and millions will benefit in peacetime.

The Bareilly-Dadar Express should be routed through Chandausi, as this will provide relief to Moradabad & Badaun districts.

Likewise, Sir, the duplicate Punjab Mail, Train No. 3050 (Howrah-Amritsar) can easily be re-routed to pass through Chandausi, which again, will help passengers from Badaun & Sambhal.

Train Nos. 429/431/434 of NER should halt at Jalpur station on the Ramnagar Route. Your officials erroneously informed you that the distance between Jalpur Halt and the nearest station is merely one Kilometer, when, in fact, it is ten Kms, as has been borne out in the Station Masters report I hand over to you.

No provision has been made for manned/unmanned crossings in our Division, and I lose many constituents annually, killed on your tracks, as a consequence. Hakimpur, Govindnagar are two where the need is great - for either manned or unmanned crossings.

Post-Independence, half of Moradabad has gone across the present Rail Line and station, and has, quite appropriately, been called "Line Paar", and the requirement for a second entry, platform, overbridge and ticket counter is very pressing.

Raja-ka-Sahaspur Junction, in Moradabad Division, has an old link to Sambhal, with only one erratic train plying. We have often requested for the starting of a Rail Bus on that route. Shri Mulayam Singh Yadav representing Sambhal Parliamentary Constituency should not come in the way of granting us a rail bus.

Lastly, Sir, on a national level, do provide your passengers relief from the early morning vision from trains throughout the country, of seeing their fellow countrymen, in various stages of undress, going about their ablutions - in Full Monty style. Provide them privacy and your passengers relief, from this daily odious spectacle.

\* Speech laid on the Table

\* श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर): महोदय, माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है रेल सुविधाओं के विस्तार की दृष्टि से काफी प्रगतिशील बजट है। इसमें यहां एक ओर यात्रियों का किराया नहीं बढ़ाने की सुविधा दी है वहीं दूसरी ओर कई महत्वपूर्ण शताब्दी गाड़ियों के किराये में कटौती की गयी है। इससे आम आदमी भी लाभान्वित होगा तथा ज्यादा संख्या में रेल यात्री इन गाड़ियों का यात्रा का लाभ ले सकेंगे। इसके साथ ही माल भाड़े में द्वितीय करके रेल मंत्रालय ने व्यापार को और भी ज्यादा सुगम बनाने का प्रयास किया है। इसके लिए माननीय मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देते हैं। पिछले दिनों भोपाल मंडल के द्वारा दिल्ली किशनगंज के लिए सीधी तेज गति की विशेष माल परिवहन सेवा प्रारंभ की गयी थी, जिसे गतिमान सेवा का नाम दिया गया था। व्यापारियों द्वारा इस गतिमान सेवा का हृदय से स्वागत किया गया था। इस तरह की सेवायें सारे देश में प्रारंभ किये जाने से व्यापारी बड़ी संख्या में लाभान्वित होंगे तथा माल कम समय में शीघ्र अपेक्षित स्थानों पर पहुंच सकेंगा।

बीना कटनी प्रखंड पर मेरे संसदीय क्षेत्र से होकर जाने वाली जबलपुर-कोटा एक्सप्रेस की घोषणा मंत्री जी द्वारा की गयी है, उसके लिए मैं अपनी ओर से क्षेत्र की जनता की ओर से धन्यवाद देता हूं साथ ही अपने क्षेत्र की कुछ प्रमुख रेल समस्याओं की ओर ध्यान भी दिलाना चाहता हूं।

गत वर्ष के रेल बजट में घोषित की गयी भोपाल-हावड़ा एक्सप्रेस जो कि साप्ताहिक गाड़ी है इसे सप्ताह में कम से कम चार दिन चलाया जाना चाहिए। इन्दौर से हावड़ा जाने वाली क्षिप्रा एक्सप्रेस को सागर दमोह विदेश एवं सतना होकर के रेल यात्रियों द्वारा सप्ताह में सातों दिन इसके नियमित किये जाने की मांग लम्बे समय से की

जा रही है। इस गाड़ी के राजस्व आंकड़े इस बात को बतलाते हैं कि उन्हें पूरे साल काफी लाभ देने वाली गाड़ी है जो कभी खाली नहीं जाती है। जैन समाज के तीर्थ्यात्री इस गाड़ी से बिहार यात्रा करते हैं। अतः क्षिप्रा एक्सप्रेस को सप्ताह में सातों दिन चलाया जाना चाहिए। गाड़ी संख्या 8235/8236 भोपाल बिलासपुर को दुर्ग तक बढ़ाकर इसे फास्ट पैसेंजर के रूप में चलाया जाना चाहिए। गाड़ी संख्या 189/190 कोटा दमोह को जयपुर-जबलपुर को फास्ट पैसेंजर बनाकर चलाया जाना चाहिए। बीना कटनी गाड़ी संख्या 1504/1505 बीना-चोपन तक चलाया जाना चाहिए। गाड़ी संख्या 407/408 चिरमिरी-दमोह को चिरमिरी सागर तक चलाया जाना चाहिए। गाड़ी संख्या 1271/1272 बीना-इटारसी एक्सप्रेस को बीना नागपुर तक चलाया जाना चाहिए।

गाड़ी संख्या 2411/2412 जबलपुर-निजामुद्दीन गौड़वाना एक्सप्रेस को पूरी गाड़ी के रूप में निजामुद्दीन तक चलाया जाना चाहिए। यह गाड़ी अभी आधा जबलपुर से तथा आधी भुसावल-बिलासपुर से आती है जो कि बीना में लिंक होती है जबकि जबलपुर से बीना तक के लिए यात्रियों को कम डिब्बे होने के कारण आरक्षण कराने पर भी गाड़ी में चढ़ने में काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है तथा सागर आर्मी का बड़ा केन्द्र होने के कारण सैनिक भी बड़ी संख्या में यहां से दिल्ली जाते हैं। अतः रेल यात्रियों की संख्या को देखते हुए इस गाड़ी को पूरी गाड़ी के रूप में चलाया जाना नितान्त आवश्यक है।

कटनी से नागदा उज्जेन, सागर से शहडोल बुद्धार तथा दमोह से झांसी एवं सागर जबलपुर शटल सेवायें शुरू की जानी चाहिए। जिससे कम दूरी वाले रेल यात्रियों को यात्रा करना सुविधाजनक हो सकेगा।

सागर से लखनऊ रेल सेवा के लिए 8235 भोपाल बिलासपुर में चार बोगियां जोड़ी जायें, जो कि कटनी से पृथक कर जबलपुर लखनऊ-चित्रकूट एक्सप्रेस में जोड़ दी जायें। वापिसी में यह बोगियां कटनी में पृथक कर 8236 बिलासपुर भोपाल में जोड़ दी जायें।

मकरोनिया स्टेशन सागर का महत्वपूर्ण उपनगरीय स्टेशन है। यहां पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का दो मिनट का स्टॉपेज किया जाना नितान्त आवश्यक है। इसके साथ ही मकरोनिया स्टेशन पर फुटपाथ ओवरब्रिज बनाया जाना आवश्यक है क्योंकि यहां अक्सर मालगाड़ियां खड़ी रहती हैं, जिससे एक नम्बर प्लेटफार्म से दो नंबर प्लेटफार्म पर जाने के लिए रेल यात्रियों को मालगाड़ियों के नीचे से जाना पड़ता है। कई दुर्घटनायें भी यहां पर घटित हो चुकी हैं।

मकरोनिया स्टेशन के नजदीक मुम्बई कैबिन के पास से होकर जाने वाले राट्रीय राजमार्ग 86 पर शीघ्र ही रेल ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिए। गनेशगंज (शाहपुर) स्टेशन पर उत्कल कालिंगा एक्सप्रेस का स्टॉपेज, जो कि पूर्व में था, इसे पुनः प्रारंभ किया जाना चाहिए तथा गनेशगंज स्टेशन पर फुटपाथ ओवरब्रिज बनाये जाने की नितान्त आवश्यकता है।

जरुबाखेड़ा स्टेशन से बड़ी संख्या में जैन समाज के धर्मावलम्बी शिखर जी की तीर्थ्यात्रा करने बिहार जाते हैं अतः क्षिप्रा एक्सप्रेस एवं गौड़वाना एक्सप्रेस के स्टॉपेज की मांग जैन समाज के द्वारा लम्बे समय से की जा रही है। अतः लगातार मांग को देखते हुए स्टॉपेज दिया जाना आवश्यक है। जरुबाखेड़ा स्टेशन पर एक नंबर प्लेटफार्म के बीच मालगाड़ियां खड़ी रहने से यात्रियों को मालगाड़ियों के नीचे से होकर जाना पड़ता है। कई दुर्घटनायें भी यहां पर घटित हो चुकी हैं। यहां पर लम्बे समय से फुटपाथ एवं रेल ओवरब्रिज की मांग यात्रियों द्वारा की जा रही है। अतः जरुबाखेड़ा स्टेशन पर फुटपाथ एवं ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिए।

डांगीडहर स्टेशन को विकसित कर यहां पर रेलवे बुकिंग की सुविधा दी जानी चाहिए तथा टिकट घर भी प्रारंभ किया जाना चाहिए। अभी इसी स्टेशन पर पैसेंजर गाड़ी खड़ी होती है किंतु टिकट नहीं दिया जाता है।

बीना से गुना लाइन पर आनंदपुर द्रस्ट एक प्रसिद्ध तीर्थस्थल है। यहां पर सारे देश एवं विदेश से बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आना जाना होता है। यहां पर जाने के लिए बीना में साल में चार बार गोवा पुपक गाड़ियों का सीमित दिनों के लिए स्टॉपेज किया जाता है। कर्नाटका एक्सप्रेस का स्टॉपेज रेल मंत्री जी द्वारा कर दिया गया, उसके लिए हम धन्यवाद देते हैं तथा गोवा पुपक का ठहराव भी बीना में शीघ्र किया जाना आवश्यक है।

मंडीबामोरा अनाज की प्रमुख मंडी है। मंडी बामोरा से बड़ी संख्या में जैन समाज के धर्मावलम्बी शिखर जी की तीर्थ्यात्रा करने बिहार जाते हैं तथा जिला मुख्यालय सागर भी आते हैं। यहां पर लम्बे समय से क्षिप्रा एक्सप्रेस का स्टॉपेज किये जाने की मांग की जा रही है। अतः क्षिप्रा एक्सप्रेस का मंडी बामोरा में स्टॉपेज किया जाना चाहिए।

सागर से बीना की तरफ जाने के लिए दोपहर में 12.00 बजे बिलासपुर गाड़ी जाने के बाद रात्री को 7.15 बजे जाने वाली शटल के बीच में कोई गाड़ी उपलब्ध नहीं होती है। इसी तरह सागर से कटनी की तरफ जाने वाली दोपहर में जाने वाली भोपाल बिलासपुर गाड़ी जो कि लगभग 1.00 बजे सागर से कटनी की तरफ जाती है इसके बाद रात्रि में 8.15 बजे से पहले कोई गाड़ी उपलब्ध नहीं है। अतः बीच के समय में दोनों तरफ से एक पैसेंजर गाड़ी की सुविधा प्रारंभ की जानी चाहिए। जबलपुर से भोपाल जाने वाली जनशताब्दी एक्सप्रेस इटारसी मार्ग से आशानुरूप राजस्व प्राप्त नहीं कर पा रही है। अतः जबलपुर कटनी दमोह सागर बीना इस क्षेत्र के रेल यात्रियों की मांग पर जनशताब्दी एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन जबलपुर कटनी बीना मार्ग से चलाया जाना चाहिए।

प्रत्येक एक्सप्रेस गाड़ी में सामान्य बोगियों की संख्या बढ़ायी जानी चाहिए, जिससे कि बगैर आरक्षण रेल यात्रा करने वाले यात्रियों को स्थान उपलब्ध हो सके। सागर, सींग का मुख्यालय एवं मध्य प्रदेश के सबसे पुराने विश्वविद्यालय का गौरव रखता है। इसके साथ ही यह महत्वपूर्ण व्यापारिक केंद्र है। अतः सागर स्टेशन को आदर्श स्टेशन का दर्जा देकर आधुनिकतम बनाया जाना चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र का बीना स्टेशन दिल्ली इटारसी रेल लाइन का महत्वपूर्ण स्टेशन है। बीना स्टेशन के नजदीक झांसी रेलवे फाटक अत्यधिक व्यस्त रहने वाली रेल लाइन पर स्थित होने के कारण रेलवे फाटक अधिकांश समय बंद रहता है। कुछ मिनटों के लिए गाड़ी आने पर खोला जाता है फिर तुरंत बंद कर दिया जाता है। कई बार आधे बस ट्रक ही निकल पाते हैं आधे फाटक बंद होने से खड़े रह जाते हैं। अतः नागरिकों की असुविधा को देखते हुए बीना में झांसी फाटक पर शीघ्र ही रेलवे ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिए।

\* Speech was laid on the Table

\*SHRI VINAY KUMAR SORAKE (UDUPI) : The Railway Budget – 2003 now under deliberation is nothing more than an Annual Report and Statement of Accounts of the Ministry of Railways.

But the Hon'ble Minister has cleverly used this occasion to announce a high-sounding project Rashtriya Rail Vikas Yojana launched by the Prime Minister and also introduction of new trains on routes already saturated with heavy traffic.

If the Government has the will to utilise the sources sensibly for improvement in rail services and amenities, the travelling public will not grudge paying more. But the Minister has failed to tap sources of mobilisation of funds by not announcing any hike in fares or freight. Budgetary support is also declining steeply over the years. It is not known how the Railways is going to take up on-going projects of gauge conversion for which very little funds have been allotted.

My constituency falls under rail network of Konkan Railway Corporation. In the last year's Budget speech the Minister had praised Konkan for its efficiency and operations but the Centre seems to mete out step-motherly treatment to KRC.

The formation of new zone (South Western) based at Hubli has been welcomed by the people of Karnataka. The existing Mysore Division of Southern Railway has now been transferred to SW Railway. But strangely, the Mangalore (Kankanady) station is still left within the jurisdiction of Pallakkad Division of Southern Railway. It would in order to include Mangalore (Kandanady) station in the SW zone by divesting it from Palakkad jurisdiction for better administrative and operating efficiency.

Udupi is an important station in Dakshin Kannada serving a large population. Udupi is also a commercial, trading and religious place drawing

pilgrims and tourists from all over India and abroad. It generates enough passenger revenue – perhaps more than that of Mangalore (Kandanady) yet there are no facilities as retiring rooms, waiting rooms, baths/laboratories (toilets) to cater to large number of passengers alighting here. The same condition applies to other stations on the route like Surathkal and Kundapura etc.

There has been a long-standing demand from the public for providing stoppage for Nizamuddin-Trivandrum Rajdhani Express trains at Udupi. The Konkan Railway Corporation has also endorsed the need for such a stop-over at Udupi. So is the demand for providing stoppage for Mangala Express at Kundapura another important station from where lot of passengers board the train. The timings of important mail/express trains both at Kundapura and Udupi/Mangalore are inconvenient as presently trains pass through the area during mid-night. For the convenience of travelling public especially women and children, the timings should be changed to early morning or late evenings.

For both Mangala and Rajadhani trains, Mangalore (Kankanady) and Udupi are intermediate stations with less reservation quota. Considering the large number of passengers boarding the trains here, quota for both AC class and Second Sleeper should be increased.

Another issue I want to take up is the construction of over-bridges and under-bridges at railway level crossings on Konkan route. Presently lot of time and fuel is wasted due to blockade of level crossings frequently. There is also a provision to utilise a part of Central Road Fund by railways for providing such overbridges/underbridges.

Most of stations on the Konkan route in my region lack amenities like platform shelter etc. Many commercial and other financial institutions like banks etc. are willing to provide such shelters for use by railway passengers as donations. I would request the railway authorities to utilise such public assistance and involve the locals representing trade, commerce and banking in such activities. Many banks and commercial institutions in the area are willing to sponsor such public amenities in railway station premises.

Provision of basic amenities at Udupi, which draws a large number of tourists and pilgrims every day, like more licensed porters and pre-paid auto-rickshaw stand etc. should be considered.

Number of such demands from the public has been given to Konkan Railway Officials for improvement of station premises and amenities at Tokur, Surathka, Mulki, Padubidri, Barkur, Kundapura, Senapura, Bijoor, Shiroor etc. and I request the Minister for making adequate provisions in this regard.

My region lacks in connectivity through Superfast trains like Shatabdi etc. Presently there is a Shatabdi train running upto Madgaon (on Konkan route) and this should be extended to Mangalore for earning better passenger revenue. Further to serve the common man, a passenger train between Karwar to Mangalore should also be introduced mostly for use of daily commuters, which will lessen dependence on already crowded buses. Kollur Mookambika Temple (Railway Station : Kundapura) draws a large number of pilgrims daily from adjoining States

like Kerala, Tamil Nadu and Andhra Pradesh and existing trains cannot handle such rush. It is, therefore, demanded that a new train to and from Kundapura to Kerala side and Northwards be introduced to serve the pilgrims.

Hassan-Mangalore rail link (meter gauge) used to serve my region to limited extent. In the wake of gauge conversion, the same was dismantled. In other sectors in India the gauge conversion was done without dismantling the existing track causing no interruption to existing services. But some forces of gauge project diverted elsewhere as they want to keep the Dakshina Kannada region, remove and unconnected. It is almost eight years, the work at Mangalore-Hassan link is stalled for want of funds, I request that adequate funds be provided for completion of this vital link to avoid project cost escalation.

Dakshina Kannada region has contributed immensely through manpower and land for the establishment of Konkan railways. Many families have given away their meagre landholdings at meagre compensation for laying the track but in the matter of employment and licences for platform vending etc. they are not being compensated adequately. I request that a member from each displaced family be considered for employment in Konkan Railways as also opportunities to earn a living through vending in railway stations on the route. The completion of Hassan-Mangalore link provide a boost for the development of New Mangalore Port by moving cargo from producing centres such as Coffee, Rubber and other plantation crops. Further this link will provide as easy flow for petro products from MRPL to Bangalore and other urban areas. Because of emerging Special Economic Zones and export oriented technology parks, it would be in order to provide them connectivity to Mangalore port via the Hassan-Mangalore link.

\* Speech was laid on the Table.

\* SHRI VILAS MUTTEMWAR (NAGPUR): Sir, I am grateful to you and to my Leader Smt. Sonia Gandhiji to give me this opportunity to participate the debate on the Railway Budget for 2003-2004.

Sir, it is indeed a matter of national pride that we have a rail system, largest in the world, run more than 13500 trains across 7000 stations every day with 63000 km. route and a little less than two million work force. Besides, rendering service to enable perform journeys catering varied needs – employment, business, profession, meeting kith and kin, pleasure trips and long cherished pilgrimages – rails are a most powerful means to instil in the people a sense of national belonging. Particularly for the poor people this is the most accessible mode. Thus, this public utility service has to be efficient, economical, safe and friendly to the travelling public.

I am sorry that I find myself unable to persuade to say that the Budget presented to this August House would achieve any worthwhile objectives. In fact, my good friend Nitish ji has greatly disappointed me by presenting lifeless budget. The Railway Minister has miserably failed to genuinely grapple with the burgeoning commercial challenges. Perhaps it would be better if we learnt from our own experience and prevented the railways from being derailed by half hearted measures.

It is for the first time in history the railways anticipated a decline of 2.8% in the number of passengers carried in 2002-03 over 2001-02. Significantly, the decline is projected to be steep 2.7% of the most popular class ordinary second class travel. It is hard to reconcile this decline with the growing prosperity and an increasing population.

There has been steady decline in contributions from internal resources of the railways to the annual plan expenditure resulting in increased reliance on borrowings from the market. This is bound to land the railways in debt trap According to the "action plan for the revival of railways if borrowings continued at this rate the lease payment liability might go up to a high level of Rs. 6000 crores a year for market borrowing of Rs. 3000 crores." Nobody would grudge the railways by resorting to borrowings by way of bonds and fixed deposits for the development of infrastructure and arrest consolidations including modernisation but the spending need to be planned and purposeful capable of delivering the desired results.

In view of the existing trend of privatising every sector of the government, government might be thinking of privatising this gigantic organisation also. I know that many people may be interested to invest in the railways but this has to be done very carefully.

We have had already long years of poor growth and high poverty ratio. There is huge investment backlog for the railways which according to an expert is Rs. 50,000 crores. The projection of internal resources of the railways present a dismal picture. What the expert group headed by Rakesh Mohan observed "*the economics of the Indian Railways is now extremely vulnerable with its ability to invest adequately in providing efficient and cost competitive services in question*," Indian Railways is fundamentally a commercial entity which needs to achieve independent self sustaining financial viability. It cannot be expected to make un-remunerative business decisions unless it is directly and fully compensated.

The financial crunch being faced by the railways would effect the development works. Though the operating ratio of the railways has been increased optimally but no worthwhile efforts have been made to bring down the expenditure.

The Standing Committee on Railways too have commented adversely in its various reports about the functioning of the railways in lackadaisical manner. The Committee in one of its report felt that "*there is scope to plug the leakage of revenue from ticket-less travelling, the menace of touts, un-booked luggage and booked luggage showing less weight, the diversion of funds from one project to another.*"

Pilferage of resources and waste going on merrily in Railways in more than one way must stop. Ticket-less travelling and manipulations in goods booking with the support of Railway staff for considerations continue to cause enormous loss of revenue. How come tout system flourishes despite computerisation. While reservation counters display long waiting lists, instantaneous reservations is possible through touts and obliging staff. This is only one example of complain. There are many more and I think Hon'ble Railway Minister is aware of them and the need is to send the message of toughness across the administration at all levels.

I think with suitable alertness and vigilance it should not be much difficult to make the railway administration efficient and corruption free.

The top heavy administration of railways seems to be pursuing the same old system, enjoying privileges and perks with a life style of Britishers. There has been lot of unproductive expenditure on this account. Railways should take appropriate steps to utilise these funds on capital infrastructure and maintenance.

There is another source inadequately tapped and that is large area of land owned by the Railways at different places. Mumbai is having plenty of railway land vacant nearby its stations which have remained unutilised for number of years. Mumbai being the commercial capital of the country, its stations should be further developed and modernised so as to provide better facilities to the people. The surplus land could be disposed off which could earn crores of rupees and utilised for developmental purposes.

The disposal off railway properties which include large land all over the country has got to be saved from encroachment and usurpation. This needs immediate attention of the Government which is absolutely necessary. Funds earned out of it should be spent on commercial building activity, expansion of railways and introduction of new technology and efficiency. Wherever land is required to further expansion of railways it ought to be retained and protected against encroachment and usurpation.

The Controller and Auditor General of India (CAG) in its report for 1998-99 says, "at the Railways Board level, there is no indication of any effort to monitor siding management". At the levels of zonal railways and divisions too, there are no financial nodal authorities where complete records on siding management, covering different aspects such as ownership of land used for assisted sidings, execution of agreements, opening/closure of sidings revision and recovery of charges, inspection, etc. are maintained.

The Moti Bagh Workshop was established as far back as 1879 and was assigned POH of narrow gauge diesel locomotives, coaches and goods stock including manufacturing coaches for narrow gauge track. However, with the adoption of uni gauge policy, this workshop needs some changes so as to make it fit for BG coach POH work etc. This could also obviate the chances of reducing the staff drastically. The reduction in the staff has created lot of resentment amongst the staff working there for over number of years. This staff has gained tremendous experience in the POH of narrow gauge diesel locomotive coaches etc. Their expertise can be extensively utilised for augmentation of the infrastructure facilities for BG coach POH work in the Moti Bagh Workshop, Nagpur. With a little more investment, the infrastructure can easily be created for its upgradation from narrow gauge to broad gauge.

I would, therefore, urge upon the Government to retain this workshop at Nagpur and to provide the necessary funds for its upgradation, renovation and retention at Nagpur itself.

The prevailing conditions at most of the railway stations is really pathetic. These are not being properly cleaned, provided with the basic dire necessities, insecure conditions, lacking of reservation facilities, inadequate waiting & cloak rooms, poor arrangement for refreshment, poor condition of public utility services etc. This need to be looked into as the money generated by the railways has to be utilised to some extent for providing better facilities to the travelling public.

Ajani is located in the heart of the Nagpur city and could easily cater to the needs of majority of the people in the city if this station is properly developed so as to reduce the pressure on the existing Nagpur railway station. There is plenty of land available for its proper development without any financial liability on the railways. This station could be developed on Built, Operate and Transfer (BOT) basis.

In priorities for resource utilisation, the guiding principle should be the consolidation of existing lines consistent with consideration of safety and passenger amenities. New lines should be undertaken, particularly those which are not viable, only for over riding national interest of unity and security.

It is tragic to note that there is no decline in the number of both major and minor railway accidents during the last year involving large number of causalities and loss of rail property has increased during the last year. quite a large number of innocent citizens have lost their lives by these tragic accidents.

The cost of damage to railway track and rolling stock and interruptions through communication on account of train accidents also increased considerably during the last year. All this can't be wished away as the outcome of human error or systematic failure. It is only appropriate to laud and reward the services of dedicated and honest railway staff but it is equally, if not, more important to punish those who are inefficient or corrupt or both.

Privatisation should not be considered and adopted as a fashion, as it would render work force surplus and result in demoralisation. Instead there should be perceptible improvement in efficiency and the standard of service and checking pilferages through different means at all levels. This needs to be plugged to conserve resources.

Sir, let me reiterate our suggestions made year after year regarding Vidarbha region to the Hon'ble Railway Minister regarding establishment of "*Goods Truck Transport Hub Through Railway Wagon At Nagpur*" which apart from benefiting the region will also give a boost to the Railway in getting more revenue. Unequivocally, Nagpur is centrally located and most suitable place which is the geographical capital of the country, second capital of Maharashtra and second greenest city, it has good ancillary infrastructure, road and rail connections. Not only that, country's zero mile starts from Nagpur and nearly 100 cities of our country are directly connected with Nagpur.

Therefore, Nagpur should be the base station of this proposal. The route may be Delhi-Nagpur, Bangalore-Mumbai, Mumbai-Delhi and Delhi-Cuttack. Railway should arrange wagon like open with modification for two trucks loading in a wagon. So 100 trucks in 50 wagons rake in one route with electric engine pulling can be transported at a time. Fortunately, Nagpur is on Central and South Eastern Railway line having their Divisional Offices.

The main purposes of truck loading in wagon will be reduction in diesel consumption. It will reduce the congestion on the roads as well as on national highways. The truck loading in wagon will also help the industries, traders, transporters etc. to despatch the goods by the consignor in a good condition.

The following proposals are pending with the Government for a long time. We have been regularly appealing the Hon'ble Railway Ministers to kindly consider them favourably so that these proposals are implemented as early as possible.

1. Construction of railway Under Bridge on Mumbai-Howrah rail route at Kamptee Area (Nagpur).
2. Requirement of Ring Rail facility at Nagpur.
3. Shifting of Central Railway Office from Mumbai to Nagpur.

Sir, I once again emphasised the need for early sanctioning of our pending proposals so that the Maharashtra is in a position to develop and give a lead in economic development of the country.

It is most unfortunate to point out that Vidarbha region has received step motherly treatment at the hands of my friend Mr. Nitish Kumar. The budget proposed to introduce new Shatabdi Express trains but it is disheartening to find that no new train passes through the centrally located Vidarbha region. On the other hand the budget does not give any incentives for this region and has treated Vidarbha as a neglected region. Vidarbha has been persistently demanding efficient passenger and goods trains network in the region because the rail lines from east to west and north to south converge in the region. Nagpur and Wardha are such junctions from where accessibility to all the four corners of the country is possible through rail lines but this fact has also been blissfully ignored.

More than 50 Express Trains pass through Nagpur city every day. Inspite of this, it is highly surprising that only 2 daily trains originate and terminate from at Nagpur, the second capital of Maharashtra, as a pointer to the inserting negligence which about 35 lakh population of Nagpur city have witnessed in 50 years.

The freight has sought to be rationalised but the burden would be on the common man. Similarly, in a bid to rationalise the passenger fares the lower class fare has been increased between 10% - 15% while the AC Class fare has been brought down. Even the monthly railway ticket facility, mostly availed of by salary and middle income group people, has not spared from the fare hike.

During the previous years budget, the Railway Minister propose to upgrade prominent railway stations to "model railway stations" and Nagpur is one of them. But nothing worthwhile has so far been done to implement this decision. There are insufficient reservation counters at Nagpur railway station and with a view to meet the demand more reservation terminals/counters are required to be open immediately in the city. Further, the quota of berths allotted for the users from Nagpur is very low and requires to be increased suitably.

I vehemently plead with the Railway Minister to urgently and sympathetically consider the introduction of direct

trains originating from Nagpur to New Delhi, Howrah, Chennai, Lucknow, Hyderabad and Aurangabad. This work apart from giving much needed relief to the passengers will also augment the earnings of the railways.

Frequency of existing weekly/Bi/Tri weekly trains from Howrah, Gaya, Happa, Pune, Jaipur-Chennai and Kurla Deluxe trains may also be further increased.

Tens of millions of people daily use the services of this monolithic organisation. Railways provide direct and indirect employment to millions of people of Indian and obviously, therefore, any problem are dislocation in the smooth working of this organisation causes serious concern and dislocation in the day to day schedule of the citizens.

Though some steps have been taken by the Indian Railways from time to time to improve the services but unfortunately people are far from satisfied and the Railways have to except the blame for its failure to deliver the goods to the people expectations. It is therefore, highly incumbent upon the authorities to make consulted efforts to understand the problems of the people and to solve them.

Privatisation and modernisation are no panacea for ills like this which can be removed by ushering the larger work force into a new work culture of dedication and honesty.

\* Speech was laid on the Table.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, there are as many as 57 hon. Members to speak. You can understand the difficulty. So, I request all of you to please confine your speeches to the time allotted.

Shri Prabhat Samantray.

SHRI PRABHAT SAMANTRAY (KENDRAPARA): Thank you, Sir.

This is probably for the first time that I have seen hon. Members from across party lines congratulating hon. Minister of Railways for presenting a good Budget.

This is not only a good Budget but will also work towards achieving the objectives set last year by the hon. Minister in his Budget Speech by formulating a new policy of allotment of funds. For that also, I join other hon. Members in thanking and congratulating the hon. Minister of Railways.

It has also been said that this Budget is meant for the people. I should say, this is a Budget where the Minister of Railways has put people before politics. It is for the first time that a Budget has been prepared keeping in mind the interests and welfare of the passengers and commuters in our trains. This is a Budget intended to enhance the revenue for the Railways and also to provide new trains and facilities. So, it could be called a 'People's Budget'.

It is probably the first time that the Railway Budget has changed track towards a new dimension. This has been achieved only now since the British days. We had inherited 55,000 route-kilometres from the British *raj* and by the year 2000 it had gone up to only 63,000 route-kilometres, which is only a negligible improvement.

In the earlier Railway Budgets, funds were allocated and new tracks were considered on individual influence and considering the political party in power. This Budget is a clear departure in that direction. It is not influenced by politics or by the party in power but it has taken into account only the interest of the Railways. So, I thank the hon. Minister of Railways for giving a new culture and a new dimension to the railway system and its management.

The mobilisation of resources was a problem for Railways, for its improvement. I believe, it has been suggested by various hon. Members that unless more resources are found, the railway system cannot be updated or improved.

We know that about one crore people are travelling by train every day all over the country. To manage their welfare as well as to earn profits is not a small thing. The mess created in the earlier years needs to be rectified and that cannot be done in a day. Since the last year, a policy decision has been taken and the Budget this year is on the right track, giving a new look.

There have been trade enquiries from European Union and other World Trade Organisation for investing here in our Railways. I have my apprehension whether the hon. Minister has privatisation in mind. I need to be apprised in what way the privatisation would be done in the railway system.

We have introduced privatisation in the railway system, that is, in catering, supply of bedrolls, etc. It needs to be reappraised because the functioning of the catering system and functioning of all these supplies for the passengers who are in the train is not that good as has been promised to the people. I believe, it is more deteriorating than it

was earlier through the railway system itself.

Another thing that I would like to say is about the resource mobilisation, particularly land acquisition. About 25,000 acres of surplus land is with the Railways, which needs to be properly managed. If it could be leased out on commercial basis, then it will generate about Rs. 2,63,000 crore.

I have information with me that in Railway Zones, in North Frontier and in the Northern Railway system, railway lands have not only been encroached but also a lot of cinema halls have been constructed over them. It gives me an impression as if the railway officers therein have never looked to all these things. So, it needs a proper handling and that could alone give a lot of revenue for the Railways.

Though the freight charges have not been increased this time, yet the freight that has been fixed earlier has been fixed on considerations. We have analysed it. The lobbies which could manipulate and influence to have the freight charges in the railway system, have done it. It has been rationalised slowly. For example, wood-timber and firewood has been equalised with the manufacturing of paper. The present freight structure helps large and prime timber merchants and rayon pulp manufacturers. It has been equalised last year. What happens by doing so? The *janata* notebook, which was provided through the Janata Government of 1978, has been closed because the paper manufacturers have enhanced their prices and it needs to be looked into. This type of freight charges on the instruction of an individual industry kills the Railways' interest. I think, the hon. Minister of Railways does not have the scope to look into each and every charge that has been levied against each and every freight. So, if that is rationalised properly, then it will improve the freight consignment in the railway system.

I was telling that we have inherited about 53,000 route kilometres from the British time. We have reached only upto 63,140 route kilometres by 2002. So, it is not a very good achievement. It is a very negligible improvement in the route kilometres looking to the hundred crore people of this country. The railway system is the cheapest mode of transportation for the public commuters as well as in respect of freight movement. So, they should rise to the occasion to provide more and more route kilometres so that our necessity can be fulfilled.

Here I would like to draw the attention of the hon. Minister that in Orissa we are having 2,309 route kilometres. It was probably linking West Bengal and Chennai during the Second World War time. During the British time, only 1,400 route kilometres were there.

Though we had some route kilometres in Orissa region after Independence, I would say that comparing to our neighbouring States of Bihar and West Bengal, it is negligible. The national route kilometres is 19 per cent and that of Orissa is 14.4 per cent whereas in the case of Bihar it is 30 per cent, and 43.1 per cent in the case of West Bengal. Considering this, Orissa needs to be looked after.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Prabhat Samantray, you have already exceeded the time allotted. Please conclude.

SHRI PRABHAT SAMANTRAY : Please give me a couple of minutes more.

In the system of South Eastern Railway, the revenue generation and contribution from Orissa alone is about 30 per cent. Considering this, I shall expect, and hopefully so, that the hon. Minister of Railways will consider the problems of the Railway system in Orissa this year and he will look into these problems.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to one aspect on Paradip-Haridaspur railway line and the Daitari-Bansapani railway system and the second bridge on Mohanadi Birupa. This is a conglomeration of the project and unless either one is completed, the whole system cannot give the returns that are expected from the railway system. Moreover, the minerals that are exported through Paradip port and the coal imported for the steel plant through Paradip port are inter-linked with this. The present cost per tonne is Rs. 500 through this system. If we have this Daitari-Banspani line and Paradip-Haridaspur line and the second bridge on Mohanadi Birupa, the cost will be reduced to half – that is Rs. 250 per tonne. That enhances the potential of the export and import and the cost reduction for the entire commodities. Therefore, I would urge upon the hon. Minister of Railways regarding the allocation. I would not be saying that the allocation made is not sufficient but I would be saying that to complete this project, it needs more allocation so that immediate returns on the investments made will be coming back to the Railways and the national exchequer.

Sir, I do not know what this abbreviation DEPRVN stands for through which the hon. Minister has allocated about Rs. 110 crore to the Orissa region. It does not exist in the documents.

SHRI NITISH KUMAR: It is on Rail Vikas Nigam. It is there in the records.

SHRI PRABHAT SAMANTRAY : Thank you. So, it is a capital fund also. I had my apprehension because last year the BOLT scheme was a failure. I was apprehending that probably it is a system that we have managed there.

The sanction of estimates for Haridaspur-Paradip BG line is yet to be done by the Railway Board. It is pending. I would submit that there has not been a re-appraisal for all the financial allocations that have been sanctioned for the projects in the whole of the country. But this is the only case in 2001 where the sanctioned railway projects for Orissa have been put to re-appraisal. We are yet to understand as to why this has been done. I would like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that this has been re-appraised and for a major project for that region, you yourself have laid the foundation; but the estimate for that is yet to be sanctioned by the Railway Board.

While concluding, I would submit that Lanjigara Road-Junagada line also needs to be further allocated more funds to complete that work. The gauge conversion for Rupsa-Bangiri Poshi and Naupada-Gunupur and the new line up to Rayagada from Gunupur need to be considered by the hon. Minister. You have sanctioned the PRS at Kendrapara which is yet to be commissioned. Your sanction letter, given one-and-a-half years ago is yet to be executed. Though this House has been provided with the information, your Divisional Railway Manager is yet to take it up.

I will be concluding my speech. The Cuttack-Barangarh line needs your attention for further allocation of funds. You have given a token allocation of Rs. 10,00000 (ten lakh). The second line for Cuttack needs further enhancement in allocation.

Sir, the frequency of Puri-Ahmedabad Express needs to be looked into. Now we have a weekly train to Ahmedabad. A large number of workers are going to Ahmedabad and Surat for their livelihood.

I shall urge upon the hon. Railway Minister that its frequency should be increased to three days on this route so that people going for work can have a scope to travel frequently and more so, a stoppage at Baragarh on that line is also needed. I shall also urge upon you that starting one train from Paradip Port to Howrah should also be considered.

I shall again give very many thanks to hon. Railway Minister on behalf of my party BJD and on behalf of the people of Orissa, for looking into and considering our problems. With these words, I conclude my speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Nepal Chandra Das is to lay his speech.

SHRI NEPAL CHANDRA DAS (KARIMGANJ): Sir, I lay my speech on the Table of the House.

\* Mr. Speaker, Sir, I stand for raising some vital problems in my constituency and problem of the people of South Assam, Manipur, Tripura, Mizoram, etc. which have already raised in Parliament earlier and also raised in some meetings held by the Hon. Railway Minister with North East MPs. Today again, I am going to repeat the following demands for his kind attention to solve them sympathetically because I did not find in his Budget after going through it and feeling depression. That is why I would like to recall him again to fulfil the following demands at the earliest :

1. For completion of B.G. line from Lumding to Silchar speedily, approximately estimated cost of project is about Rs.1500 crores. But you are allotting very small amount in every year. I would like to ask the Hon. Railway Minister how many years will be taken by providing such amount in every year for completion of this B.G. Line? The people of entire South Assam, Manipur, Mizoram, Tripura are suffering badly for comfortable train journey and unable to carry their essential commodities through the cheapest train route and compelled to bear higher cost for carrying their goods through road transport. Similarly, H.P.C., Cachar Paper Mill also is bearing excess cost for carrying their finished products for using road transportation, resulting which their production cost is being increased and they are incurring heavy loss for non-availability of train transportation. So, you are fervently requested to increase yearly allocation for completion of the project without wasting time further.

2. In your Railway Budget Speech, you had mentioned that you have created eight new Railway Divisions but Badarpur Junction is not included within these eight. It is long-standing demand of Barak Valley people to set up a Railway Division at Badarpur Junction which Division is covering Badarpur-Manipur via Silchar, Badarpur-Agartala, Katakhali-Bhairabi and Baraigram-Dullarcherra Railway routes. So in length of the Railway routes, there is sufficient justification to create a Railway Division at Badarpur. For a Railway Division at Badarpur, the entire Barak valley people have been agitating by staging Rasta Roku and Rail Roku but they have been totally deprived from your Budget provision. So you are fervently requested for inclusion Badarpur Junction as Railway Division with your eight Divisions.

3. Some new Stations on Katakhali-Bhairabi route from Lala Bazar to Bhairabi are functioning on commission basis by engaging a person instead of engaging permanent posting of Assistant Station Masters with the result the Railway is unable to collect proper revenue from the train travellers because the passengers taking advantage of the situation, are paying less amount to the commission agent without purchasing valid tickets, so you are requested to provide permanent staff to fill the posts for better revenue earnings by the Railways. In this Railway route, Katlicherra station may be upgraded from class 'A' category to class 'B' for goods booking facility because Katlicherra market is one of the big markets of Hailakandi District and so many wholesellers come to purchase

various raw goods from various places of Barak valley and they are deprived to carry their goods through train for non-availability of booking facility and are compelled to carry their goods through road transport at high cost.

4. Gauge conversion work for Katakhal-Bhairabi route is not yet started till date. As per your Budget, its estimate cost is Rs. 88.70 crores. Its survey work has been completed in 1998. Now I found in your Budget that your sanction is Rs.1.00 crore in 2002-2003 and Rs. 1.00 crore in 2003-2004. But no work has been executed so far in the last year. If you allocate of Rs.1.00 crore in every year for this project, then about ten years is required for completion of gauge conversion work from Katakhal to Bhairabi. So you are requested to increase the yearly allocation for completion of work within short period.

5. It is learnt from the local newspaper publication that you are going to close Suprakandi, Bazarghat and Ratalaru Stations and Suprakandi Station has already been locked out by the General Manager, N.F. Railway which are situated in my parliamentary constituency as well as unfortunately the area of Samta Party MLA. For this act, serious repercussion amongst the local people has been brought out and already started agitation against and such decision made by Railway authority. So your intervention in this regard is solicited immediately for withdrawing the order of the General Manger, N.F. Railway, Maligaon.

6. My long-pending demand was for giving a train at least weekly or bi-weekly from Guwahati to Delhi via Josphidhi considering inconvenience of Satsangi devotees of North East along with other passengers for going to Deoghar and Baidyanath comfortably. Every day there are so many Satsangi devotees and others tourists are going to Deoghar and Baidynath from N.E. States. So, I shall be highly glad if you kindly provide a train at least bi-weekly from Guwahati to Delhi via Josphidhi.

7. Gauge conversion for Badarpur-Kumarghat route as announced by Km. Mamata Benerjee when she was Minister of Railways, has been sanctioned from Badarpur to Baraigram but till date no work has been executed so far. Now I have found in your this year's Budget that no any allocation has been made for this particular gauge conversion work and you have allotted Rs. 75.00 crores from B.G. Line from Lumding to Silchar alignment between Migrendisa – Dittockchera with modification for extension Badarpur-Baraigram, Badarpur-Baraigram is a small portion of Badarpur-Kumarghat Railway route. So you are requested to look into it so that gauge conversion work from Badarpur-Kumarghat route may be created as separate scheme and its allotment should be given separately.

\* Speech was laid on the Table.

**श्री मास्करराव पाटील (नांदेड़) :** महोदय, मैं रेल बजट 2003-2004 पर अपने विचार रखना चाहता हूँ। समय की मर्यादा देखते हुए मैं अपने विचार अपने क्षेत्र तक ही सीमित रखना चाहूँगा।

महोदय, मैं महाराट के मराठवाडा रीजन से सांसद हूँ। हमारा मराठवाडा इलाका पहले निजाम की स्टेट में होता था। रेल के विकास के क्षेत्र में यह बहुत ही पिछड़ा हुआ इलाका है। देश स्वतंत्र होने के बाद मराठवाडा में जो 8 जिले आते हैं, उसमें अभी तक एक किलोमीटर भी नई रेल लाइन नहीं बिछाई गई। यह मराठवाडा के साथ बहुत बड़ा अन्याय है।

मैं अपने इलाके के कुछ महत्वपूर्ण प्रश्नों की तरफ रेल मंत्री नीतीश जी का ध्यान आकृट करना चाहूँगा। आदरणीय नीतीश जी से मेरा आग्रह है कि हमारा जो नांदेड़ का रेल डिविजन है जो साउथ सेन्ट्रल रेलवे से जुड़ा हुआ है, हमारी बहुत पुरानी मांग है कि इसको सेन्ट्रल ज़ोन से जोड़ा जाए। मैं इसके बारे में कई बार नीतीश जी को कह चुका हूँ। मुझे आपको याद दिलाना होगा कि पिछले सत्र में भी इसके बारे में मैंने इस महान सदन में कहा था और उसके जवाब में आपने कहा था कि यह जल्दी से जल्दी किया जाएगा। मैं आपको यह भी याद दिलाना चाहता हूँ कि मैं और हमारे कुछ और सांसद भाई शिरडी में आपसे मिले थे और शिरडी के पवित्र मंदिर में भी आपने प्रैस के सामने हमें आश्वासन दिया था कि यह जल्दी से जल्दी किया जाएगा। नीतीश जी के प्रति हमारे दिल में बड़ा आदर है। ये दूसरे मंत्रियों के जैसे नहीं हैं जो आश्वासन देते हैं मगर उनका पालन नहीं करते। मुझे बड़ा भरोसा था कि इस बजट में इसका उल्लेख मंत्री जी करेंगे। मुझे आशा है कि इसका उल्लेख ज़रूर वे अपने बजट के उत्तर में करेंगे। इसके लिए अलग से कोई इकोनॉमिक बर्डन रेलवे पर नहीं पड़ेगा। खाली रेलवे डिविजन नांदेड़ साउथ सेन्ट्रल रेलवे से निकालकर सेन्ट्रल रेलवे में जोड़ा है। इसको जोड़ते समय एक ही बात करनी है कि हमारे नांदेड़ डिविजन में मुद्खेड़ से धर्मावार तक की जो 30 किलोमीटर की लाइन है और परमी-उद्गीर की जो हमारे मराठवाडा में आने वाली लाइन है, वह हमें नांदेड़ डिविजन में जोड़नी पड़ेगी और नांदेड़ डिविजन सेन्ट्रल ज़ोन से जोड़ा जाए यही मेरी पहली मांग है।

मैं नीतीश जी का आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने 4 जुलाई, 2002 को देश में ज़ोन निर्माण किये। ज़ोन निर्माण करते वक्त आपने कुछ नये डिविजन भी बनाए। मैं इसके लिए आपको खास धन्यवाद देता हूँ कि राजस्थान के लिए आपने जयपुर में ज़ोन बनाया। उत्तर प्रदेश में गोरखपुर और इलाहाबाद में ज़ोन बनाया। आपने बिहार राज्य में नया जोन हाजीपुर में बनाया जिसके लिए हम आपका स्वागत करते हैं।

## 15.00 hrs.

उपाध्यक्ष महोदय, हमारा महाराट बहुत ही प्रगतिशील प्रान्त है, मगर दुर्भाग्य की बात है कि महाराट में कोई नया जोन नहीं बनाया गया है। आज महाराट पांच जोनों में बंटा हुआ है। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि महाराट पांच जोनों में विभक्त है। सेंट्रल ज़ोन, जिसमें महाराट का 35 प्रतिशत इलाका आता है, साउथ सेंट्रल ज़ोन जो सिकन्द्राबाद (आंध्र प्रदेश) में है, उसमें हमारे महाराट का 32 प्रतिशत इलाका आता है, तीसरा कोंकण ज़ोन, जिसमें महाराट का 10 प्रतिशत इलाका आता है, चौथा वैस्टर्न ज़ोन जिसमें 9 प्रतिशत इलाका आता है और पांचवां दक्षिण पूर्व ज़ोन, जिसमें महाराट का 10 प्रतिशत इलाका आता है। महाराट के लोगों की आपसे अपील है कि आपने जैसे बिहार के लिए हाजीपुर ज़ोन बनाया है, उत्तर प्रदेश के लिए दो ज़ोन बनाए हैं, वैसे ही महाराट के लिए भी एक अलग ज़ोन बनाया जाए। यह हमारे

महाराट्र की जनता की बहुत पुरानी एवं महत्वपूर्ण मांग है। अभी हमारे सदन के अध्यक्ष श्री मनोहर जोशी जी, जो शिव सेना के नेता हैं और महाराट्र के मुख्य मंत्री तथा केन्द्र में मंत्री रह चुके हैं, यहां आसन में उपस्थित नहीं हैं, अन्यथा मुझे भरोसा था कि वे भी मेरी इस मांग की रेल मंत्री से पुरजोर सिफारिश और गुजारिश करते। मैं आपसे दर्खास्त करता हूं कि महाराट्र के लिए अलग से जोन बनाया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारी दूसरी मांग, जो बहुत ही पुरानी मांग है मुतखेड़ से अदिलाबाद रेलवे लाइन की है। इसका काम आपके मंत्रित्व काल में शुरू हुआ और आप वासन दिया गया था कि 1998 में पूरा हो जाएगा, लेकिन जिस तरह से बजट आबंटित किया गया है और जिस धीरी गति से काम चल रहा है, उसे देखते हुए मुझे लगता है कि उसे पूरा होने में बहुत समय लगेगा। इसलिए मेरी आपसे दर्खास्त है कि आप इस रेल लाइन के लिए ज्यादा से ज्यादा बजट आबंटित करें और इस रेलवे लाइन को शीघ्रतिशीघ्र पूरा किया जाए।

महोदय, तीसरी हमारी मांग पूर्णा-अकोला-खंडवा रेल लाइन की है। इसका भी आपने कुछ काम शुरू किया है, लेकिन बजट बहुत कम आबंटित किया गया है। इस हेतु अधिक बजट आबंटित करना पड़ेगा और इस रेलवे लाइन को भी दो साल में पूरा करना पड़ेगा।

चौथी मांग हमारी उदगीर-देगलू-बोधन रेलवे लाइन की है। इसके बारे में कहते हैं 70 साल पूर्व निजाम किंग के समय में इस रेलवे लाइन का सर्वेक्षण हुआ था। बोधन-बिरवोसी-नरसी-मुखड़-लातुर रोड रेलवे लाइन का सर्वेक्षण करने का आश्वासन दिया गया था। मेरी दर्खास्त है कि जो आश्वासन दिया गया है उसका पालन होना चाहिए।

हमारी चौथी मांग मुतखेड़-कंगार-लातुर रोड रेलवे लाइन की है। यह वर्ष 2001 में मंजूर हुई थी, लेकिन रेलवे ने अभी तक इस पर काम शुरू नहीं किया है। मैं आपसे दर्खास्त करता कि रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को निर्देशित किया जाए कि इस लाइन की मंजूरी चूंकि पहले ही दी जा चुकी है इसलिए इसका काम जल्दी से जल्दी प्रारम्भ किया जाए।

पांचवीं हमारी मांग धर्मावार-काडलावाड़ी-बिरवोसी लाइन की है। इसके बारे में अनेक बार सदन में चर्चा हो चुकी है। इसके लिए भी और बजट का आबंटन होना चाहिए।

सर हमारी छठवीं मांग परमी-बिंड और अहमदनगर रेलवे लाइन की है। इसके लिए भी जल्दी से जल्दी धन आबंटित किया जाए।

महोदय, सच खंड एक्सप्रैस नांदेड़ से अमृतसर के बीच में चलती है। नांदेड़ में गुरु गोविन्द सिंह जी का गुरुद्वारा है जहां हमारे सिख भाई बड़ी संख्या में आते हैं। वह सप्ताह में पांच दिन चलती है। मेरी दर्खास्त है कि उसे सप्ताह में पूरे सात दिन चलाया जाए। यह बहुत ही जरूरी है।

महोदय, मंत्री जी ने मुम्बई में हरी झंडी दिखा कर नन्दीग्राम एक्सप्रैस को रखाना किया था। इसके लिए मैंने पहले भी आपका आभार व्यक्त किया था और अब भी आपका आभार मानता हूं। यह ट्रेन कुर्ला टर्मिनल तक जाती है। जब आपने मुम्बई में इस रेल को हरी झंडी दिखाई थी, तब आपने हमसे वायदा किया था कि इसे छत्रपति शिवाजी टर्मिनल तक नहीं गई है। हमारी प्रारम्भ से ही यह मांग रही है कि नन्दीग्राम एक्सप्रैस छत्रपति शिवाजी टर्मिनल तक चलाया जाए। मेरी दर्खास्त है कि इसे छत्रपति शिवाजी टर्मिनल तक चलाया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, वर्ष 2008 में हमारे नांदेड़ में सिख भाइयों का एक बहुत बड़ा पर्व होने वाला है। गुरु ग्रन्थ साहब के 300 वर्ष पूर्ण होने के उपलक्ष्य में वहां लगभग 25 लाख सिख धर्म अनुयायी देश-विदेश से पहुंचने वाले हैं। इसलिए मेरा आग्रह है कि माकटेकडी पर एक नए रेलवे स्टेशन का निर्माण किया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी से मैं बड़ी गम्भीरता और जिम्मेदारी के साथ एक बात कहना चाहता हूं कि हमारा नांदेड़ रेलवे डिवीजन साउथ जोन में है, जिसे सेंट्रल जोन से जोड़ने की हम मांग करते हैं, इसी कारण साउथ सेंट्रल रेलवे के ऑफीसर बहुत नाराज हैं। आज हमारे नांदेड़ डिवीजन में 90 प्रतिशत तेलुगु स्पीकिंग लोग हैं ये नहीं हैं चाहते कि हमारा नांदेड़ डिवीजन सेंट्रल रेलवे से जोड़ा जाए। बड़ी साजिश के साथ इन अफसरों ने जो ट्रेन शुरू की, जैसे नन्दीग्राम एक्सप्रैस, पूरी एक्सप्रैस और महाराट्र एक्सप्रैस, इन सब का समय इन्होंने ऐसा गलत रखा हुआ है कि जो पैसेंजर्स के लिए बहुत ही इनकंविनिएंट है, मैं ऐसा मानता हूं। मैंने यह बात वहां के लोकल अधिकारी से भी कि कि यह बड़ी साजिश है। अगर टाइमिंग्स ठीक नहीं होंगे तो पैसेंजर्स नहीं मिलेंगे। और यह अफसर रेलवोर्ड को रिपोर्ट करेंगे कि यह ट्रेन इकानानिकली वायवल नहीं है। मैंने रेलवे बोर्ड के बड़े आफिसरों के सामने भी यह बात रखने की कोशिश की। मैं आपसे दरखास्त करता हूं कि यह जो बड़ी साजिश चल रही है, इसके बारे में आपको उहौं सूचित करना पड़ेगा। आपने हमारी जितनी ट्रेनें शुरू की हैं, उनमें से कोई भी ट्रेन बंद न हो, इस तरफ आपको ध्यान देना पड़ेगा। हम चाहते हैं कि आने वाले रेल बजट में रेलवे डिवीजन नांदेड़, सेंट्रल जोन को जोड़ने के बारे में आप कुछ कहेंगे। परसों एक मीटिंग हुई थी उसमें कांग्रेस, शिवसेना, बीजेपी और समता दल के लोग थे। वहां मराठवाड़ा इलाके के कार्यकर्ता भी उपस्थित थे। इन सब लोगों ने वहां ऐलान किया। मैं आपको यहां कोई धमकी नहीं दे रहा हूं। मैं बड़ी विनम्रता के साथ कहना चाहता हूं कि वहां सभी पक्ष के लोगों ने ऐलान किया कि अगर नांदेड़ रेलवे डिवीजन, सेंट्रल जोन को जोड़ नहीं जाता, क्योंकि मराठवाड़ा महाराट्र का इलाका है। उसे जैसे आंग्रे प्रदेश से जोड़ा गया है, अगर उसी तरह इसे नहीं जोड़ा जाता तो एक अप्रैल से बहुत बड़ा आंदोलन मराठवाड़ा में करने का उन्होंने ऐलान किया है कि रेल रोको आंदोलन होगा। विंग्टी (व्यवधान)

**श्री नीतीश कुमार :** नन्दीग्राम का किया है।

**श्री भास्करराव पाटील :** उसके लिए मैंने आपका अभिनंदन किया है। मैं आपसे कोई बात छिपाना नहीं चाहता हूं क्योंकि मैं उस इलाके का सांसद हूं इसलिए आपके सामने अपनी बात रखना चाहता हूं। रेल मंत्री जी से मेरी पुरजोर दरखास्त है, नांदेड़ रेलवे डिवीजन, सेंट्रल जोन में जोड़ने के लिए कोई इकोनोमिकली बर्डन भी नहीं है। अगर आप अपनी बजट स्पीच के रिप्लाई में ऐलान करते हैं तो हमारे मराठवाड़ा का पूरा इलाका, महाराट्र आपके रेलवे बजट का बहुत ही स्वागत करेगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Now, Shri Denzil B. Atkinson will lay his speech.

All those hon. Members who want to lay their speeches can state so, and lay their speeches on the Table.

**SHRI DENZIL B. ATKINSON (NOMINATED):** Sir, I lay my speech.

\* Sir, on behalf of the Anglo-Indian community, my colleague and I welcome the Railway Budget presented By Shri Nitish Kumar, Minister for Railway on behalf of the National Democratic Alliance Government led by Prime Minister, Shri Atal Behari Vajpayee. Perhaps, there has not been a better Railway Budget presentation for the people of India.

Sir, I do not desire to go into the pros and cons of the Budget and take up the valuable time of the House. I am here to plead on behalf of the Anglo-Indians in the country following the National Railway Convention of Anglo-Indians held at Chennai on January 18 and 19, 2003 to commemorate 150 years of Indian Railways, presided over by my colleague, Dr. Beatrix D'Souza. Both Hon'ble Ministers of State, Shri Bandaru Dattatreya and Shri A.K. Moorthy were Chief Guests on the two days and the Community were disappointed not to have your presence. Other pressing issues kept you away and this was realized and for which we do not fault you.

Both Ministers, I am confident, were astonished to take note of the huge turn out at the Perambur Railway Institute the largest Railway Institute any where in the country and more specifically the centre for most Anglo-Indian functions around the area. I am not going into what discussions and debates took place at the convention. I am here, as I said earlier, to plead on behalf of the community. Before I make my prayer, let me bring before this 'August House a few of the heroic deeds of Anglo-Indians who served on Indian Railways.

It is well known that railway quarters adjacent to every major junction and loco shed were mainly occupied by Anglo-Indians. This was due to the fact that very large numbers of the small community were either drivers, firemen, ticket collectors, guards or fitters, Stations Masters etc. it would take quite some time to reflect on the heroic deeds of each of them, hence I shall just speak about some of the more important ones.

I do not speak about the films 'Bhowani Junction' or 'Julie' which chose to screen Anglo-Indians working on the Railways. What these films failed to bring to the notice of the public are the daring achievements by this small community. Where no man dared to enter, the Anglo-Indians just walked in: laying railway lines in such areas infested with poisonous snakes and some wild animals; during the 1960 nation wide railway strike, every Anglo-Indian railway employee was at his or her post, performing duty without fear. I relate a few incidents where the Anglo-Indian driver, risking his own life, saved all passengers on their train.

A Mr. DeMonte, who received praises from all his superiors for his safety and punctuality while driving the 1 Dn Mangalore Express, DeMonte complained of chest pain. He ended his last trip with his hand on the brake lever, by sheer will power. The moment he stepped out of the foot-plate, he collapsed and was declared dead on arrival at the hospital. But he saved the lives of all the passengers on the train. This had been noted by a serving General Manager on the Southern Railways, Mr. V. Anand.

Johanns, who was awarded the Ashoka Chakra, while driving got the firebox of the locomotive blow back and he took the full blast of the terrific heat as it surged out of the furnace. His assistants leapt clear, leaving him alone. Badly burnt and now totally blind, he realized that if the train went on it must crash, killing all the passengers. With flesh sliding off his bones, his whole body was on fire, yet his hands or whatever remained of them, reached blindly out and brought the vacuum brake down and the train groaned to a halt. Doing the driver's duty to inform the guard he clambered out to do this. He did not reach a hospital alive.

Another Ashok Chakra awardee, Percy Carroll, driving the Bombay Mail was picking up speed outside his home station on being given the all-clear signal. Suddenly he spotted an obstruction on the line, caused by the collision of two goods trains. He knew that death was imminent, not only for himself but for everyone on the train: he forced his mates to jump off and said that he would save the train. And that he did. He brought down the vacuum but it was a fraction too late for the intrepid driver. The engine carried on by its own momentum leaped the rails and spilled over on the embankment. Carroll was pinned under it, his leg crushed beneath steel – later amputated and he fought two days for his life. He died in extreme suffering but with knowledge that all the passengers and his crew mates were safe. Thousands of people attended his funeral regardless of caste and creed. I could relate the courage of others such as Driver Lloyd Clements in 1960 during the devastating Orissa floods; the dare of driver Basil James in whose memory stands James Bridge on the Bilaspur section of the South Eastern Railway; three McFarlene brothers all on the Postal Express lost their lives across the Mangapatnam Bridge on the Madras-Bombay Line section. Even today every inspecting official and railway man passing the bridge usually stop for a short while to offer a floral tribute and silent prayer. Some others who triumphed in their assignments were shunter Charles Cantopher, guard Brian Edwards; fireman George Mantell. Stories of unsung Anglo-Indian railway men could fill a volume on the shelves of 'Forgotten Railway-men'

Sir, indeed there are quite a good number of such railway men who laid down their lives while saving the passengers on their trains. But considering the numbers from the Anglo-Indian community on the railways, let me say that these employees were fated to be involved in unforeseen accidents yet stood their posts in the face of death.

I do not wish to speak on the several Anglo-Indian railway sportsmen who excelled chiefly in our national game, hockey. No Anglo-Indian became a rich man out of long years of service put in on the railways. Hundreds spent years away from their families in the wilds, many died. But today with a job reservation quota based on caste our young people find it impossible to enter the railways. Can a nation forget the Contribution of this microscopic

community to Indian Railways.

Sir, through you, I plead with the Government and the Minister of Railways to provide a quota, however small, for this brave community.

\* Speech was laid on the Table.

**डॉ. (श्रीमती) सुधा यादव (महेन्द्रगढ़) :** उपाध्यक्ष महोदय, धन्यवाद। रेल मंत्री जी ने लोगों के हित को ध्यान में रखते हुए जो बजट रखा है, इसके लिए मैं उनका आभार व्यक्त करना चाहता हूं। इस बजट में भविट में आने वाली चुनौतियों का सामना कैसे करें, कुशल प्रबंधन कैसे हो, बेहतर परिणाम कैसे निकले, यात्री सुरक्षा कैसे हो, इन सब का उल्लेख किया गया है। मैं इस बात का भी धन्यवाद देना चाहूंगी कि 15 अगस्त, 2002 को प्रधानमंत्री जी द्वारा घोषित राष्ट्रीय रेल विकास योजना प्रारम्भ हो गई है, जिसके अंतर्गत स्वर्णिम चतुर्भुज योजना में कैसे मजबूती लाई जाए। बंदरगाहों के साथ कैसे दुत रेल मार्ग को जोड़ा जाए। चार महासेतु के निर्माण का जो उल्लेख किया है, मुझे लगता है कि इससे समूचे देश का विकास होगा। यात्री, परिवहन में घाटे के बाद भी रेल मंत्री जी ने यात्रियों पर बोझ नहीं डाला है, माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है। जनसुविधाएं देने के लिए उन्होंने जो संकल्प और कर्तव्य को दोहराया है - चाहे वरिठ नागरिक हों, कैंसर के रोगी हों, हृदयशल्प चिकित्सा वाले लोग हों, गुर्दे की खराबी वाले लोगों को जो सुविधाएं मिलती थी, उनका विस्तार किया गया है। पत्रकारों को भी जो सुविधाएं मिलती थीं, उनका भी फैसला किया गया है। पिछले वर्ष आम जनता की सुविधा के लिए विभिन्न क्षेत्रों में जनशताब्दी गाड़ियां जो चलाई गई थीं, उनमें बी सुविधाएं बढ़ाये जाने की बात कही गई है। एक महत्वपूर्ण बात है कि बायोडीजल को प्रोत्साहन देने के लिए इंडियन ऑयल के साथ आपने जो प्रस्ताव रखा है, वह बहुत सराहनीय है। इससे पर्यावरण के साथ-साथ दूरगामी चुनौतियों का भी हम सामना करने में सफल और सक्षम होंगे। मैं धन्यवाद करना चाहूंगी कि पहली बार श्रीनगर घाटी के लिए रेलवे द्वारा परियोजना चालू की गई है। यह राष्ट्रीय हित के अनुकूल है और यह एक ऐतिहासिक कार्य है। इसके लिए यह सरकार बधाई की पात्र है।

आदरणीय मंत्री जी ने यह बजट बहुत ही व्यावहारिक, व्यापारिक दृष्टि से उचित और न्यायसंगत बनाने की कोशिश की है। पूरे बजट में आपने आम जनता को सुविधाएं देने का ध्यान रखा है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगी कि आपने बहुत सी नई योजनाओं को लागू किया है, नई रेलगाड़ियां चलाने की बात की है, आमान-परिवर्तन की बात की है। लेकिन जनप्रतिनिधि होने के नाते जनता की जो मांगें हैं, वे भी मैं आपके सामने रखना चाहूंगी।

**15.00 hrs.**

**( Shri Devendra Prasad Yadav in the Chair)**

जैसा कि मैंने कहा है कि आपने इस बजट को न्यायसंगत बनाने की बात कही है, और भी बहुत से माननीय सदस्यों ने इस बात को स्वीकारा भी है। लेकिन मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकृत करना चाहूंगी कि रेल बजट बनाते समय आप हरियाणा को भूल गये हैं और अगर आप पिछले 2-3 वर्षों के बजट को देखें तो हरियाणा का नाम उसमें कभी नहीं आया है। अनेक बार आपका हरियाणा में आना हुआ। विभिन्न मंचों पर जनता के सम्मुख आपने जो बातें वहां पर रखी थीं, हम सोचते थे कि वे इस बजट में आएंगी, लेकिन वे बातें इसमें नहीं आ पाई हैं। जिस क्षेत्र से मैं आती हूं वह राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में आता है। रेवाड़ी दिल्ली के बीच में अनेक बार डी.एम.यू. की मांग की गई है। विभिन्न दैनिक यात्री प्रतिदिन यहां पर रोजगार के लिए आते हैं, व्यापारी वर्ग यहां पर आता है। जब आपका रिवाड़ी में आना हुआ, उस समय आपने एक घोणा की थी कि बड़ी लाइन के ऊपर रेलमार्ग बहुत व्यस्त है, छोटी लाइन के ऊपर देश की पहली डी.एम.यू. ट्रेन को हम चलाएंगे। वह ट्रेन भी वहां पर आ गई है, उसका कार्य भी शुरू हो गया है, लेकिन मालूम चला है कि आप उसे देश के किसी और हिस्से में ले कर जा रहे हैं। आप जनता की भावनाओं से अवगत हैं। मैं निवेदन करना चाहूंगी कि जो घोणा आपने रिवाड़ी के मंच पर जनता के बीच में की थी, उस घोणा को ध्यान में रखते हुए इसे आप वहां पर चलाने की बात करें।

यात्रियों की संख्या में जो कमी हो रही है, इसके अनेक कारण हो सकते हैं, लेकिन एक उदाहरण में इस विषय में आपको देना चाहूंगी। रेल मंत्रालय के अनुसार दिल्ली रिवाड़ी के बीच में बड़ी लाइन के ऊपर एक डी.एम.यू. ट्रेन चलाई गई है। मुझे इस बात की जानकारी नहीं है और जनता भी इस बात से अवगत नहीं है, क्योंकि वहां पर पहले जो एक कालिन्दी एक्सप्रेस के नाम से ट्रेन चलती थी, उसे बन्द कर दिया गया। नये रंग के डिब्बे और इंजन के साथ उसी समय पर ट्रेन को चलाया गया है। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में दिल्ली रिवाड़ी, फरीदाबाद दिल्ली, सोनीपत दिल्ली, गण्डियाबाद दिल्ली, मेरठ दिल्ली रूटों पर प्रतिदिन हजारों लोग यहां पर रोजगार के लिए आते हैं और यदि सबसे हम दिल्ली से रिवाड़ी की तरफ ट्रेन चलाएंगे तो मुझे नहीं लगता है कि वह तर्कसंगत बात होगी। उनके समय को इस तरह से तय किया जाना चाहिए कि आने जाने वाले लोगों को आसानी से सुविधा मिल सके।

दूसरी बात में कहना चाहती हूं कि बहुत से स्थान देश में ऐसे हैं, जहां पर ऊपरीगामी पुलोंकी आवश्यकता है। राज्य सरकारों के पास संसाधन न होने के कारण, उनकी सहयोग न मिलने के कारण बहुत से ऐसे पुल हैं, जिनकी आवश्यकता है, लेकिन पूरे नहीं हो पाये हैं। इस मद में आपके पास धनराशि रहती है। मेरी आपसे मांग है कि कुछ ऐसे महत्वपूर्ण पुलों के लिए नियमों में कुछ संशोधन करें और इस तरह की व्यवस्था करें कि जो स्टेट हाईवे जे के ऊपर पुल हैं, या जहां से बहुत अधिक यातायात जिन स्थानों पर है, वहां पर ऊपरीगामी पुलों को बनाने में आपकी तरफ से अधिक सहयोग हो सके।

दूसरा महत्वपूर्ण बात यह है कि हरियाणा के विभिन्न मंचों पर रेवाड़ी-रोहतक लाइन को स्वीकृत किया गया था। मेरी जानकारी के अनुसार आपने उसे आगे भी भेजा है लेकिन हरियाणा के लोगों को यह देखकर दुख हुआ कि इस बजट में उसका कोई प्रावधान नहीं किया गया है। मैं आपसे निवेदन करूंगी कि आप जब इस पर जवाब देंगे तब इन मांगों को जरूर ध्यान में रखेंगे। इसके अलावा जनता द्वारा जो मांगें की गयी हैं, वे भी उनको देंगे।

मैं आपको याद दिलाना चाहती हूं कि रेवाड़ी छोटी लाइन का सबसे बड़ा जंक्शन है। विकास की दर बहुत तेज होती गयी। चारों तरफ हमने विकास की बातें की लेकिन इस सबसे बड़े जंक्शन को हम भूलते चले गये। मेरा कहना है कि चारों दिशाओं से ट्रेनें निकलती हैं जबकि देश की राजधानी दिल्ली से 100 किलोमीटर के दायरे में आज भी छोटी लाइन है। यह एक ऐसा क्षेत्र है जो प्रदेश की राजधानी से रेलवे लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है। यह देश की राजधानी से रेलवे लाइन से जुड़ा हुआ है लेकिन वहां ट्रेन का ठहराव न होने के कारण हम उसे जुड़ा हुआ नहीं मानते हैं।

मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी कि जो त्रुटियां हरियाणा के बारे में रह गयी हैं, उसे आप इस बजट में अवश्य सुधारेंगे। हरियाणा वह प्रदेश है जो देश की राजधानी को तीन तरफ से घेरे हुए हैं। सुरक्षा की दृष्टि से हम सहयोग देते हैं। इसके अलावा अन्य दृष्टियों से भी हम सहयोग देते हैं। जब वहां के लिए रेल की बात की जाती है तो सब यह कहते हैं कि वहां तो सड़क मार्ग से पहुंच सकते हैं। मेरा कहना है कि दैनिक यात्रियों की सुविधा के लिए आपको रेल मार्ग को दुरस्त करने की आवश्यकता है।

गुडगांव आज विश्व के मानचित्र पर है। वहां पर बहुत बड़ी-बड़ी कम्पनियां आ गयी हैं। गुडगांव दिल्ली के बीच विद्युतीकरण की बात की गई थी। पिछले बजट में भी उसके बारे में कहा गया था लेकिन आपने जो धनराशि आबंटित की है, उसको यदि हमें देखें तो उससे कई वर्षों तक यह कार्य पूरा होने की संभावना नहीं है। इसलिए इस राशि को बढ़ाया जाये।

आज नैशनल हाईवे के ऊपर काम शुरू है। एक्सप्रेस हाईवे भी बनाये जा रहे हैं। ऐसी स्थिति में गुडगांव से दिल्ली के बीच आवागमन बहुत कठिन हो गया है। इस कठिनता को रेल मार्ग के द्वारा आप दुरस्त करेंगे, ऐसी मैं आपसे अपेक्षा करती हूं।

अंत में मैं इस सुन्दर बजट, एक व्यावहारिक और व्यापारिक दृष्टि से उचित बजट तथा जनसाधारण के लिए जो बजट बनाया गया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद करती हूं।

**समाप्ति महोदय :** श्री पी.एस. गढ़वी, आप अपनी स्पीच ले करना चाहते हैं तो उसे ले कर दीजिए।

**\*SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH) :** I support Railway Budget and congratulate Hon. Nistish Kumarji for presenting people's friendly and at the same time, growth oriented Railway Budget.

Sir, in this Budget Railway Minister has particularly taken care for passengers and goods traffic. In our country, Railways is still the only communication network for poor and middle class people for short and long distance journey. Without Railway we cannot think of India's development and if we want to continue this development motion then it is very much necessary to strengthen railway as much as we can. Keeping this in mind Railway Minister has brought such good Budget.

I express my gratitude to Hon. Prime Minister and Railway Minister for giving us broad gauge railway facility upto Bhuj in my constituency, i.e. Kutch district which is much underdeveloped and a border district. I also thank Hon. Railway Minister for increasing frequency of Hazrat Alla Express, direct train from Delhi to Naya Bhuj from two to four train in a week.

Sir, looking to heavy traffic of defence personnel, I request Hon. Railway Minister to make this train daily which will also be much useful to passengers travelling to North India from my Constituency. Sir, I would like to invite the attention of Hon. Railway Minister that as he knows that Gujarat is producing more than 70% of salt in our country, and out of which more than 60% of salt is produced in my constituency, i.e. Kutch. In my constituency, we are not having any industry worth its name. Main salt producing district in Gujarat are Kutch, Rajkot, Surendranagar, Jamnagar, Bhavnagar and Banaskantha. Main source of

earning for people in my constituency is working in salt producing units, because agriculture activities has suffered very heavily there due to continuous drought as we are facing consequently third year of drought.

Sir, in my constituency alone, more than 35000 poor agricultural and other labourers are dependant on salt producing units. But due to unbearable 135% hike of Railway freight on edible salt most of the salt units are on the verge of closure and labourers are facing threat of unemployment and starvation. Many submissions and representations have been submitted to Prime Minister, Dy. Prime Minister, Commerce Minister, Hon'ble Railway Minister, Chairman Railway Board, Member Traffic, Chief Minister of Gujarat State.

People concerned with salt industries are agitating this issue since last one year. They have staged agitations but I am sorry to say that in this Railway Budget demand of review of unprecedented hike in railway freight on edible salt has not been considered.

I would like to invite attention of Hon. Railway Minister towards Paras 88 and 89 of his speech on last year's Railway Budget for the year 2000-2003 on 26.02.2002 in which he had stated that while rationalizing the freight structure, he reduced number of classes from 59 to 32, for various commodities and he announced that edible salt, gur-shakkar, foodgrains, organic manures etc. were proposed to be carried at the lowest class 90.

Sir, in his speech he had also mentioned that such increase in Railway freight on edible salt and other commodities which were covered under class 90 would not materially affect the common man. But, Sir, I am sorry to say that unprecedented and unbearable 135% hike in Railway freight on edible salt has adversely and very badly affected the salt producers of Gujarat State and more than 1 lakh poor labourers who are getting directly and indirectly their livelihood from salt industry.

Sir, due to this unprecedented 135% hike in Railway freight on edible salt, this salt industry in Gujarat is facing threat of closure and in turn more than one lakh poor labourers connected with this industry are under constant threat of losing their jobs. Sir, due to consequent third year of drought in many parts of salt producing units in Gujarat, these labourers have already lost their jobs and they are facing starvation situation. Sir, I fail to understand any logic or reason as how the salt which is the cheapest and very common edible commodity for everyone can be equated with the costlier edible items, viz. Gur, shakkar, foodgrains, pulse organic manures etc. In the transportation of salt by train, this commodity normally being loaded and transported in full racks and thus, thousands of racks are required to transport salt. Thus, movement of salt being measured in lakhs of tonnes while all other commodities which fall under class 90 cannot be said to be transported in lakhs of tonnes.

Secondly, when any trader desires to transport salt by racks, he has to give undertaking to the Railway that he would not put any claim for loss from railway and railway authorities also insist such undertakings from salt

transporters. While, in other commodities, namely, gur, shakkar, foodgrains, etc., Railway also takes responsibility of any loss incurred during transit.

From my constituency alone, average daily three racks of salt being transported to North-east and Assam, West Bengal, etc. So, edible commodity like salt cannot be equated with costlier edible items, namely, gur, shakkar, foodgrains, etc.

Sir, this problem has assumed very much seriousness for my constituency in Kutch District and the same deserves to be resolved before it goes beyond control.

Further, I urge Railway Minister through you, Sir, to allow us one more Direct fast train between Naya-Bhuj to Mumabi because at present all trains between Mumbai and Naya Bhuj are going full and always having long waiting list.

Sir, more than 6 to 7 lakh Kutch people from my constituency are settled in Mumbai for their business. Sir, I request Hon. Railway Minister to take up gauge conversion project between Naya-Bhuj and Naliya because near Naliya our air force is having one of the most important air force base. Therefore, from defence point of view, this project assumes much importance and top priority.

I express my thanks to Hon. Prime Minister, Railway Minister and Government of India for giving top priority and starting construction of very important gauge conversion project between Palanpur and Gandhidham. Sir, when this will be completed, it will certainly help shorten the distance between our capital Delhi and major Port Kandla.

Lastly, I request through you, Sir, to Railway Minister to consider the most genuine demand of review of the unprecedented 135% hike in railway freight on edible salt and restore this freight as it was existing prior to last year's Railway Budget.

\* Speech was laid on the Table.

**\*श्री रामपाल सिंह ( डुमरियागंज):** महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। यह बजट माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार ने रेल के महत्व को देखते हुए बनाया है क्योंकि अधिकतर गरीब लोग रेल यात्रा करते हैं और रेल से ही अपना माल ले जाना सस्ता और बेहतर समझते हैं। इस बजट के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं और धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने इस बजट में रेल का किराया और मालभाड़ा नहीं बढ़ाया है।

मैं लोक सभा में 1991 में आया हूं। तब से गोरखपुर-गोंडा लूप लाइन के अमान परिवर्तन के लिए प्रयत्नशील था। यह रेल बजट के वर्ष 1997-98 में ले लिया गया था लेकिन इस लाइन पर काम नहीं शुरू हो पा रहा था। माननीय रेल मंत्री जी ने गत वर्ष 7 जून को इस रेलवे लाइन के अमान परिवर्तन का शिलान्यास हमारे संसदीय जनपद सिद्धार्थनगर में जाकर किया और साथ ही कार्य प्रारंभ हो गया, इसके लिए मैं विशेष रूप से माननीय रेल मंदी जी का आभारी हूं क्योंकि अभी तक हमारे संसदीय जनपद सिद्धार्थनगर में कोई ट्रेन, जब तक इसका परिवर्तन न हो जाए, सीधे लखनऊ, मुम्बई, कोलकाता तक नहीं थी। अभी तक अमान परिवर्तन न होने के कारण यह जिला उद्योगविहीन था और कोई कल-कारखाने नहीं लगे। यहां तक कि इस जिले का सीमेंट, लोहा, खाद बस्ती जिले से ट्रक से आता था।

अमान परिवर्तन हो जाने के बाद, चूंकि यह जनपद नेपाल से जुड़ा हुआ है, जहां से सेंकड़ों बस सोनली से दिल्ली के लिए चलती हैं, वे यात्री भी ट्रेन सुविधा के बाद चलने लगेंगे। बौद्ध धर्म के विदेश अनेक पर्यटक बौद्ध धर्म के स्थलों को देखने के लिए कपिलवस्तु, लुम्बिनी प्रत्येक साल लाखों की संख्या में आते हैं। जैसाकि रेल मंत्री ने हाल ही में नौगढ़ स्टेशन से लुम्बिनी तक लाइन बिछाने के लिए सर्वे करने का आदेश दे दिया है। इससे लुम्बिनी बौद्ध सर्किट से जुड़ जायेगा और यहां से ट्रेनें देश के महानगरों के लिए सीधे चलने लगेंगी, जिससे पर्यटन के विकास में भी योगदान होगा। इस लाइन के बनने से इस क्षेत्र में उद्योग धंधे लगने शुरू हो जायेंगे और क्षेत्र का विकास होगा।

इस बजट की कुछ विशेषतायें निम्नलिखित हैं।

इस बजट में ग्रुप डी के 20000 पदों के भेरे जाने की बात कही गयी है, जिससे लोगों को रोजगार मिलेगा। इस बजट में विशेष रूप से रेलवे सुरक्षा की ओर ध्यान दिया गया है, जिससे दुर्घटनायें कम होंगी।

775 किलोमीटर अमान परिवर्तन का प्रस्ताव है। 50 गाड़ियों का फेरा बढ़ाया गया है। 24 गाड़ियों का विस्तार किया गया है। राजधानी और शताब्दी जैसे ट्रेनों का किराया कम किया गया है। माल भाड़े के मामले में मुख्य महाप्रबंधक को यह अधिकार दिया गया है कि इसमें वह परिवर्तन भी कर सकता है।

अतः आपके माध्यम से रेलमंत्री जी से मांग है कि इस रेल लाइन का अमान परिवर्तन का काम शीघ्र कराया जाये जिससे जनता को अधिक से अधिक फायदा मिल सके और अमान परिवर्तन में जो सरकार का धन लग रहा है, उसकी भरपायी हो सके तथा गोरखपुर गोंडा के लिए एक अतिरिक्त रास्ता मिल जाये। गोंडा गोरखपुर के लाइन का दोहरीकरण अभी तक नहीं हुआ, उसके लिए एक मार्ग मिल जाये।

नौगढ़ से लुम्बिनी को रेलवे लाइन से जोड़ने का काम किया जाये, जिससे अन्य देशों जैसे जापान मैत्री संघ से भी धन मिल जायेगा और कार्य शीघ्र पूरा होगा।

जिला मुख्यालय का सिद्धार्थनगर बीच में रेलवे लाइन होने के कारण दो भागों में बंटा हुआ है। यहां पर रेलवे फाटक बंद होने के कारण लोगों को भारी परेशानी होती है। यहां ओवर ब्रिज बनाया जाये।

जनपद सिद्धार्थनगर में रेलवे स्टेशन पर शहर की तरफ से प्लेटफार्म तक जाने के लिए रास्ता बनाया जाये और दूसरे तरफ को भी प्लेटफार्म से जोड़ा जाये जिससे फाटक बंद होने पर गाड़ी पकड़ने में लोगों को सहृलियत हो सके।

बस्ती रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म नं01 पर वैशाली जैसी ट्रेन नहीं आती है क्योंकि प्लेटफार्म छोटा है और ट्रेन लम्बी है। इस कार्य के लिए पहले भी मैंने रेल मंत्री महोदय

को कई पत्र लिखे हैं, क्योंकि वृद्ध एवं दिल के मरीजों को पुल पर से होकर वैशाली पकड़ने के लिए जाना होता है, जिससे बहुत कठिनाइ होती है। हमें बताया गया था कि इसे शीघ्र किया जायेगा लेकिन अभी तक नहीं हुआ। इसको अविलंब कराया जाये, जिससे वैशाली जैसी महत्वपूर्ण ट्रेन प्लेटफार्म नं० एक पर रुक सके।

\*Speech was laid on the Table.

SHRI K. MALAISAMY (RAMANATHAPURAM): Sir, keeping the time constraint of the chair and paucity of time, I am inclined to make my presentation as briefly as possible.

While doing so, I would divide my presentation into three parts. (i) what has been committed in the Budget; (ii) what has been omitted in the Budget and (iii) what could have been done in the Budget.

These are the three areas in which I will dilate and divulge, for the consideration of the hon. Minister. In this context, I am reminded of the famous couplet of *Thirukkural*, which is more than 2,000 years old, namely:

*"Gunam Nadi Kuttram Nadi Avattrul*

*Migainadi Mikka Kollal.* "

That means, to assess or to make a decision, one should gauge the pluses and minuses of any issue and lean towards what is more. In pursuance of that process, I like to analyse the Budget of the hon. Railway Minister Shri Nitish Kumarji. It has got the highlights and hits on the one side and at the same time, it has got some misses, pits and depressions on the other. That is why, some of the hon. Members, who spoke earlier to me, have hailed the Budget and some others have wailed the Budget.

It is true that the Railway Minister has hit the headlines for more than one reason. To start with, he has not touched the fare structure of passenger fare and the freight rates. Secondly, he has offered discounts. Thirdly, he has kept in mind the regional aspirations by introducing as many as 50 new express trains. He has increased the frequency of 13 trains, and has extended as many as 24 trains. In this way he is able to meet the aspirations of the regional people.

He has declared this year as the 'customer satisfaction year'. Not only that, he has rationalised the fare structure and the freight structure. He has given concessions to various categories of patients which have been ailing. He has not forgotten the senior citizens and has reduced the minimum age for availing benefit. So, I hasten to join my other colleagues who have appreciated the Budget.

But after a critical analysis and an in-depth study of the Budget, I could see that between the balance of the expectation of the people on the one side, and the needs of the organisation on the other, the Minister of Railways has rightly – as any other Minister of Railways could do – preferred to pamper the public or the common people. In that process, knowingly or unwittingly what has been done is that a great injustice has been done to the institution, namely, the Railways. What I am trying to say is that the financial health and wealth of the Railways would receive a set back by showing this kind of gesture. Not only that, it is not an objective business proposition also. What had been tried last year to set right the imbalance between the freight charges and passenger fares, has now been discontinued. With the result, the net accrual of the revenue for the Railways will come down. You will be surprised to hear that last year the accrual was 36.4 per cent. As against this, now the net accrual is only 10.8 per cent. This does not speak well of the Railways' future.

Coming to another issue, while making a Budget, they will normally make a lot of assumptions. But as far as possible the assumptions should be realistic and should achievable. What has been assumed here is that there is a decline in the number of passengers. I am not able to understand this observation. How could be number of passengers come down when the population is increasing like anything and the prosperity is increasing? So, how could there be a decrease of 2.8 per cent in the number of passengers? If there is going to be a decrease in the number of passengers, will it not warrant a re-look whether your rationalisation is in order? This is the point I want to make.

I am happy to see that you have not increased the freight charges and the passenger fares. But it should not be a

total non-hike affair.

On the other hand you could have been selective in the non like on making concessions in fares for the short distance trains as the bus operators could be the competitors for the Railways. Depending upon the competition on the short distance travel, you could have made the concessions. In case of long-distance trains the Railways could have got a reasonable increase and that would have helped in increasing the revenue of the Railways.

Now, coming to the passenger traffic, it has been projected that there will be a decrease in the travelling public. But 50 new trains are being proposed to be introduced and the frequency increased and a few trains extended. If that be the case, how do you feel that it is going to be remunerative? The travelling public, according to you, is going to come down and then, what is the use of introducing more and more trains? In that event, the losses for the Railways would go up and losses would accumulate. This would aggravate the situation.

Sir, I am not against growth of employment. Growth of employment is most welcome as far as I am personally concerned. But your philosophy and policy now is different from your earlier stand of down sizing manpower. The Railways propose to recruit as many as 20,000 people in the fourth grade and 3500 people in the RPF. That means it is going to be a permanent commitment for the Railways. What would happen if so many people are recruited? By recruiting 20,000 plus 3,500 people, the Railways are not going to increase the profitability. Nor to increase the operational efficiency. You are going to recruit them for the purposes of ensuring safety and such other things. It is certainly a permanent commitment for the Railways. Instead of going in for fresh recruitment, the Railways could think of re-deployment of some surplus persons from elsewhere and they could be better utilised. This is my suggestion. The Railways could think of considering this.

Sir, it is with a very great agony and anguish and also with all seriousness I would like to submit to the hon. Minister that there has been a notable omission in the Railway Budget as far as the State of Tamil Nadu is concerned. The sanctioning of a Division for Salem has been much talked about but nothing has been done. The Railway Minister has proposed the introduction of a number of new trains but there are no trains for the southern districts of Tamil Nadu. There has also been no mention about the electrification of the Villivakkam – Annanagar sector. Above all, the total expenditure of the Railways on development also has come down.

MR. CHAIRMAN : Please conclude now. One more Member from your party also wants to speak.

SHRI K. MALAISAMY : Sir, other Members have been allowed 20 to 30 minutes. I have just started. One should be considerate. I am sorry to say that the Chair should be considerate. I need another five to seven minutes.

Sir, this is not the first occasion that I am saying this. I made this representation several times to the hon. Railway Minister. We all Members of Parliament from the State of Tamil Nadu went and presented our case before the Railway Minister. Though there is a Minister of State for Railways from the State of Tamil Nadu who has been very active and is making an all-out effort to go all around the places, yet he does not have enough resources. What can he do when he does not have the resources? The Railway Ministry should allocate more funds to him so that he can work more actively. He cannot do anything if he does not have enough resources.

Sir, to be honest, nothing has been done in terms of new lines and conversion of meter gauge lines into broad gauge lines. In T.N., several projects have been sanctioned some five years back. But the Railways have allocated meagre sums like rupees five crore or rupees two crore for projects wanting hundreds of crores. Against a project cost of Rs. 250 crore, if a sum of rupees five crore or rupees two crore is sanctioned, then would it not take 25 years to complete that project? I am very particular about the broad gauge conversion of railway lines. A great regional imbalance is there in this regard as far as the State of Tamil Nadu is concerned. In all other parts of the country, nearly 80 per cent of all meter gauge lines have been converted into broad gauge lines. Whereas in Tamil Nadu, eighty per cent of meter gauge lines are yet to be converted to broad gauge lines. You are not the only Railway Minister responsible for this anomaly. It is a legacy carried over for several years. At least you could, in your tenure, think of setting right the imbalance, to do something concrete by allocating the finances in large measure, so that this kind of imbalance is removed.

To cite a striking example, the President of India, His Excellency Dr. Abdul Kalam, hails from Rameswaram. Suppose he wants to go by rail from Delhi to Rameswaram, he cannot go because Rameswaram is not connected by broad gauge at all. From Chennai one cannot go straight to Rameswaram by B.G.. There are two on going projects here –(i) Madurai (Manamadurai) to Rameswaram (ii) Tiruchi to Manamadurai . Both these lines have to be completed. Kindly think of whether the native place of the President of India and the famous pilgrim centre is connected by broad gauge soon.

Coming to another general issue again, you are going to lose about 30 per cent of freight to roads. That means, roads are going to take 30 per cent of your business. If that be the case, what is your policy initiative and what is your action plan to see that this 30 per cent business is not lost to roads?

My task will not be complete unless I give some concrete suggestions for the improvement and the generation of railway funds. As far as the Railways are concerned, can you think of diversification measures by laying fibre optic telephones along with railway track? This is one of the very important areas that you can think of getting some substantial revenue. Secondly, you have got lot of surplus lands at umpteen number of places. You can think of commercialisation of this kind of surplus land in order to earn some income. You can also think of exploiting the export market for your locomotives and wagons. You can ensure transparency and accountability in the functioning of bureaucracy. I am told that the number of ticketless passengers are in plenty. You can think of launching some special drive to curb this trend.

Finally, when I came from my house to the Parliament today, I could see a Delhi Police vehicle bearing a slogan 'With you - For you - Always'. This is a very good concept that they have developed. I would like to know whether you are also with the public - for the public – always is it going to be always or only till the elections. Yours is a service organisation. Please see whether it is an equitable service, whether it is an adequate service; whether it is a timely service, whether it is continuous service, whether it is an efficient service and whether it is an economic service. Let me now conclude.

**समाप्ति महोदय :** माननीय भूरिया जी, आपने अपना भाण सभा पटल पर रखने की अनुमति मांगी थी। आप अपना भाण सभा पटल पर रख सकते हैं।

**श्री कांतिलाल भूरिया (झावुआ) :** मैं अपना भाण सभा पटल पर रख रहा हूं।

**\*श्री सुरेश चन्द्रेल (हमीरपुर, हि.प्र.):** महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर अपनी बात कहने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको कोटिशः धन्यवाद देता हूं।

इस वर्ग रेल मंत्री महोदय ने किसी भी वर्ग पर किसी भी प्रकार का बोझ नहीं डाला है बल्कि अनेक रियायतें दी हैं, जिससे सभी वर्ग के लोगों को लाभ मिलेगा। आज देश का हर वर्ग रेल बजट से प्रसन्न है।

महोदय, मंत्री जी ने वरिठ नागरिकों को रियायती दर पर टिकट की उम्र 65 वर्ष से पांच वर्ष कम करके 60 साल कर दी है। बीमार व्यक्तियों को लाने ले जाने पर किए एं में छूट दी है, पत्रकारों को छूट दी है पैट्रोलियम पदार्थों में बहुत सारी चीजों के मालभाड़े में वृद्धि न करने, बहुत सी नयी गाड़ियों का आना-जाना प्रारंभ करने और दूरी बढ़ाना, समाचारपत्रों के भाड़े में कमी के साथ साथ पत्रकारों को भी सहायता प्रदान की है।

महोदय, सबसे महत्वपूर्ण बात कश्मीर को रेल से जोड़ने का चरणबद्ध तरीके से शीघ्र निर्माण करने का जो संकल्प व्यक्त कया है, वह सराहनीय है।

महोदय, जैसाकि मंत्री महोदय को विदित है हिमाचल प्रदेश में आजादी के 50 वर्षों में रेलवे के क्षेत्र में अत्यंत च्यून विस्तार हुआ है, जिसे शून्य माना जाए, तो कोई अतिश्योक्ति नहीं होगी। यदि विगत सालों में पूरे देश में रेलवे के विस्तार हेतु व्यय किए गए धन का हिमाचल लगाया जाये तो हिमाचल प्रदेश का अर्थों का हिस्सा बनता है, जिसमें से मात्र कुछ करोड़ रुपए ही हिमाचल प्रदेश में व्यय किए गए हैं। हिमाचल प्रदेश के साथ रेलों के मामले में हुए अन्याय को दूर करने एवं बहुत कम खर्च में ज्यादा से ज्यादा रेल सुविधायें उपलब्ध कराने की दृष्टि से मैं निम्नलिखित बिन्दुओं को माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं।

हिमाचल प्रदेश में ऊना से नंगल तक लगभग 80 किलोमीटर बड़ी रेल लाइन निर्माण का निर्णय 1973 में हुआ और उस पर उसी समय कार्य प्रारंभ कर दिया गया था और अभी तक मात्र 16 किलोमीटर ट्रैक बना है। इस हेतु वर्ष 1998-99 में सात करोड़ रुपए एवं 1999-2000 में आठ करोड़ रुपए का आबंटन हुआ है। ऊना से चुरबू तक रेल लाइन बनाने का कार्य प्रगति पर है किंतु निर्माण कार्य कम धन आबंटन के कारण बहुत धीमी गति से चल रहा है। अब तक लगभग 25 साल में केवल 16 किलोमीटर रेल बनी है।

यदि धन आबंटन की यही गति रही, तो इसे बनने में 100 वर्ष लग जायेंगे। इसलिए मेरा आग्रह है कि इस लाइन के निर्माण कार्य को शीघ्र पूरा करने हेतु तुरंत अधिकाधिक आवंटित किया जाये ताकि निर्माण कार्य शीघ्र पूर्ण हो सके और इस लाइन से जनता को लाभ मिल सके तथा रेलवे के राजस्व में बढ़ोत्तरी हो सके।

इस साल भी इस रेल लाइन हेतु बजट में 12 करोड़ का प्रावधान किया गया है, जो ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। मेरा आग्रह है कि इसको कम से कम दुगना अवश्य किया जाये।

बिलासपुर-भानुपल्ली रेल लाइन का निर्माण प्रारंभ करना- इस रेल लाइन के निर्माण हेतु पहले प्रदेश सरकार एवं सीमेंट कंपनियों तथा रेल मंत्रालय के सहयोग से एक सतलुज वैली रेलवे कार्पोरेशन की स्थापना की गयी थी, जिसका अस्तित्व अब समाप्त हो गया है। इस रेलवे लाइन का सर्वेक्षण इरकॉन ने किया था और इसका निर्माण अब रेल मंत्रालय को करना है। इस हेतु सहयोग करने के लिए प्रदेश सरकार तैयार है। बिलासपुर के आसपास बहुत सारा सीमेंट का पत्थर उपलब्ध है, जिसके कारण उस क्षेत्र में ए.सी.सी. सीमेंट एवं अम्बूजा सीमेंट की फैक्ट्रियां स्थापित हो चुकी हैं तथा निजी क्षेत्र में अन्य अनेक फैक्ट्रियां स्थापित होने की प्रक्रिया में हैं। मेरा आग्रह है कि इस रेल लाइन के निर्माण हेतु इस साल के बजट में अवश्य समुचित धन का प्रावधान कर कार्य प्रारंभ करना चाहिए।

महोदय, कालका से केवल 40 किलोमीटर नालागढ़ है जो लगभग मैदानी भाग है। इसमें हिमाचल प्रदेश का बड़ी औद्योगिक क्षेत्र है, जिसमें बहुत बड़ी संख्या में उद्योग लगे हैं यदि कालका से नालागढ़ के जरिये बड़ी औद्योगिक क्षेत्र को रेल मार्ग से जोड़ दिया जाता है, तो इससे रेलवे को बहुत आय हो सकती है और हिमाचल के निचले क्षेत्र में रेलवे की बहुत बड़ी सुविधा उपलब्ध हो सकती है। उद्योगों को माल ढुलाई में सुविधा हो सकती है।

जैसाकि आपको विदित ही है कि हिमाचल प्रदेश देवी-देवताओं की प्राचीन एवं पुरातन ऐतिहासिक भूमि रही है। ज्वाला देवी के दर्शनों के लिए हर साल लाखों की संख्या में देश विदेश से यात्री आते हैं, लेकिन रेल सुविधा के अभाव में भारी कठिनाई अनुभव करते हैं। पठानकोट से जोगेन्द्र नगर तक नैरोगेज रेलवे लाइन पहले से मौजूद है। यदि इस रेलवे लाइन से 16 किलोमीटर दूर रानीताल होते हुए ज्वाला देवी के जग प्रसिद्ध पठानकोट से जोगेन्द्रनगर तक नैरोगेज रेलवे लाइन मौजूद है। यदि इस रेलवे लाइन से तीर्थस्थल को जोड़ दिया जाये तो रेलवे को आय के साथ साथ भर के यात्रियों के लिए यह रेल लाइन देवी वरदान साबित होगी। इसी प्रकार ज्वालामुखी से द्योतसिद्ध नामक अत्यंत प्राचीन देवस्थान को रेल से जोड़ दिया जाता है तो यह हिमाचल के साथ ही देश भर से आने वाले दर्शनार्थियों के लिए अत्यंत लाभकारी सिद्ध होगा। बीमार एवं वृद्ध यात्री भी जो सड़क मार्ग से यात्रा करने में कठिनाई महसूस करते हैं वे रेल से आ-जा सकेंगे।

जिला बिलासपुर में श्री नैना देवी जी भी एक अत्यंत प्राचीन देवी का स्थान है, जहां लाखों की संख्या में तीर्थयात्री हर साल दर्शनों हेतु आते हैं। मात्र 15-20 किलोमीटर रेल लाइन निर्माण से इस स्थान को सुगमता से आनन्दपुर साहब से जोड़ा जा सकता है। ज्यालामुखी एवं श्री नैना देवी जी में एक साल में लगभग 8 लाख यात्री दर्शनों हेतु आते हैं। अत्यंत कम खर्च में रेलवे को बहुत राजस्व की प्राप्ति हो सकती है और हिमाचल को रेल की सुविधा उपलब्ध हो सकती है।

इस बारे में मेरा सुझाव है कि ऊना से कुछ कोच हिमाचल एक्सप्रेस में जोड़कर अम्बाला तक लाए जाएं और अम्बाला से हरिद्वार जाने वाली रेल में उन्हें जोड़ दिया जाए, तो रेलवे के माध्यम से हिमाचल प्रदेश के लोगों को हरिद्वार तक जाने-आने की सुविधा सरलता से उपलब्ध करायी जा सकती है। मेरा यह सुझाव अत्यंत उपयोगी एवं महत्वपूर्ण है, लेकिन इसे पता नहीं किन कारणों से रेलवे बोर्ड ने अस्वीकार कर दिया है। मेरा आग्रह है कि इस पर पुनः विचार किया जाए। हिमाचल प्रदेश के लोग अपने परिजनों की मृत्यु के उपरांत उनके क्रियाकर्म एवं अस्थि विसर्जन हेतु बहुत बड़ी संख्या में हरिद्वार आते जाते हैं, लेकिन रेल मार्ग के अभाव में भारी कठिनाई महसूस करते हैं। अतः इस प्रस्ताव को तत्काल स्वीकार किया जाये।

महोदय, पांवटा साहिब, जिला सिरमौर-हि.प्र. अत्यंत प्राचीन, प्रसिद्ध एवं पुण्य सिख तीर्थयात्री धाम है, जहां देश भर से लाखों सिख पर्यट दर्शनार्थ आते हैं। यह स्थान गुरु गोविन्द सिंह जी की तपःस्थली रहा है। यदि यहां रेलवे के आरक्षण की सुविधा उपलब्ध हो जाती है तो वृद्ध तीर्थयात्रियों को तीर्थस्थान में दर्शन करने में सुविधा एवं सहायता उपलब्ध होगी।

स्थानीय नागरिकों की बहुत पुरानी मांग है कि जम्मू-हरिद्वार रेल लाइन का ठहराव दसुआ में दिया जाये।

कांगड़ा वैली छोटी रेल लाइन पर ग्राम त्रिप्पल के निकट रेलवे क्रांसिंग पर गेट बनाया जाये। रेल लाइन के दोनों ओर ग्राम हैं, जिनमें हजारों की संख्या में परिवार रहते हैं। रेलवे क्रांसिंग पर गेट नहीं होने के कारण ग्रामवासियों को अपना भारी सामान लाने ले जाने में भारी परेशानी होती है। इसलिए गेट बनाया जाना नितांत आवश्यक है।

पठानकोट-जोगेन्द्र नगर नैरोगेज रेल खंड पर नन्दपुर भटोली पर रेलवे क्रांसिंग बनाया जाये। इस बारे में इससे पूर्व में भी विगत अनेक सालों से आग्रह करता रहा हूं कि रेल लाइन के दोनों ओर के ग्रामों में बड़ी संख्या में ग्रामवासी निवास करते हैं, जिन्हें अपने घरों का सामान ले जाने में रेलवे क्रांसिंग नहीं होने के कारण भारी कठिनाई होती है, इसलिए रेलवे क्रांसिंग दिया जाये, लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि रेल मंत्रालय सदैव धन की कमी का बहाना बनाकर और प्रदेश सरकार द्वारा धन जमा कराने की बात कह कर ग्रामवासियों की न्यायोचित प्रार्थना की अभी तक अनदेखी करता रहा है।

महोदय, अंत में, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे अपनी बात कहने का अवसर दिया। मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं और मंत्री जी से प्रार्थना तथा आशा करता हूं कि मेरे द्वारा उपर्युक्त जिन समस्याओं की ओर ध्यान आकर्ति किया गया है, उनके समाधान हेतु वे तत्काल कार्रवाई करेंगे।

\* Speech was Laid on the Table.

**\*SHRI SANAT KUMAR MANDAL(JOYNAGAR):** Sir, I rise to speak on the Rail Budget for 2003-04. The Hon'ble Rail Minister Sri Nitish Kumarji has presented a very clever budget. He has not forgotten electoral politics. The coming assembly elections later this year are foremost in his mind. This can be said at best an election-oriented budget. He has not increased the rail fares and freight. This is a very welcome step. At least in view of the elections the common man would not be further burdened.

Sir, we have seen in the recent days rail accidents are on the increase. The rail tracks are very old. They need renewal. Funds are necessary for their renovation and maintenance. The passengers' security should be given top priority. Of course, the minister, who is a well-meaning person, is concerned about the increasing accidents. But he is doing very little. He has allocated some funds for the passengers' safety. But this is not enough. The Rail Minister should see that the passengers' safety under no circumstances is jeopardised.

While not compromising with passengers' safety efforts should be made for increasing the rail network. There have been repeated demands to complete the ongoing rail projects in various parts of the country. But they linger on. It takes not less than ten years for the completion of the rail projects. I shall deal with them in the subsequent parts of speech how the ongoing rail projects have been delayed. This happens not only in my constituency but throughout the country. Meanwhile the cost escalates. As a result the government has to allocate more money. The government should see that the projects completed as early as possible. This is essential.

Secondly the punctuality of trains. On the punctuality of trains the less said is better. The trains always run late. This causes hardships to the passengers. This should be avoided at any cost. Government should give emphasis on punctuality, cleanliness and security. These three are utmost important for the Railways.

Now, Sir I will focus my attention on cleanliness aspect. The toilets in the trains are very dirty. Even conditions of the toilets in the AC class no better. About the platforms and stations everyone know the conditions. Even the stations at metropolitan cities are no better. Instructions should be given to maintain the cleanliness at the stations. An operation cleanliness drive should be launched for the purpose – Even the passengers should be made aware of the maintenance of cleanliness at the rail stations and platforms.

Complaints have many times received about the quality of food served in the sleeper class. The amount the catering staff charge is not proportionate with the quality of foods. Therefore the Rail Ministry should take measures for improving the quality of foods so that they are satisfied with food. There is another demand for providing a doctor in the long distance trains. This is important. Sometimes if a passenger is taken ill there is no one to attend to him. We have to see this aspect is not neglected.

Now, Sir, I turn my attention to some of the problems and demands of my area Sundarbans.

Sir, I now turn my attention towards some of the problems of the Railway passengers in Sealdah.

I regret to say that once again the Railway Minister has done total injustice to this region. I now give two specific examples. For doubling of Sonarpur – Canning (Phase I) the Railway Minister has allocated only Rs. 1 crore for the year 2003-04. Last year's budget he has given the same amount. Similarly for the Baraipur - Laxmikantapur the Railway Minister has again allocated Rs. 1 crore. Sir, these doubling projects are of utmost importance. But they are being neglected. At such a rate the two projects would take ten years for completion.

Before the Rail Minister presented his budget I had written to the Rail Minister about the various problems of the Sundarban areas. The Minister is aware that Canning Rail Station is called the gateway to Sundarbans. But there is no reservation facility for the long distance trains at Canning. A large number of tourists come to Sundarbans. But there is no waiting room at the Canning Station. There are no toilet facilities at the station. Even the security problem is there. There are dangers from anti-social elements. I had indicated to this the Minister several times. But not any action has been taken on a single issue.

This type of attitude towards the problem of the Sundarbans would certainly be counterproductive. I hope the Minister will take some corrective measures during the course of his reply. With this I conclude my speech and thank you for giving me this opportunity.

\*Speech was laid on the Table.

\***श्री कांतिलाल भूरिया (झाबुआ):** महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र झाबुआ-रतलाम से गुजरने वाली एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेल लाइन, जो कि मकसी-दाहोद के नाम से जानी जाती है, जिसकी लम्बाई 316 किलोमीटर है, उसको बिछाने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा सर्वेक्षण कराया गया था। तत्पश्चात रेल मंत्रालय द्वारा विभिन्न वित्तीय वर्ग में छोटी छोटी धनराशियों का आवंटन किया जाता रहा है। इस लाइन के निर्माण से झाबुआ एवं आसपास के आदिवासी बाहुलय क्षेत्रों में औद्योगिकीरण एवं रोजगार के अवसर बढ़ेंगे। रेल लाइन के निर्माण से मध्य प्रदेश, राजस्थान एवं गुजरात राज्य के आदिवासी जिलों के लोगों को रेल सुविधा प्राप्त होगी एवं इस क्षेत्र में विकास एवं रोजगार के साधन उपलब्ध होने से एक नया युग प्रारंभ होगा। इस रेल लाइन के दाहोद, इन्दौर और देवास-मकसी सेक्षण पर कार्य चरणबद्ध आधार पर किया जा रहा है। लेकिन कार्य को पूरा किए जाने हेतु समुचित धनराशि का प्रत्येक वर्ग के रेल बजअ में प्रावधान नहीं किए जाने से रेल मंत्रालय द्वारा की गयी घोषणा कि एक दो सालों में यह काम पूरा कर लिया जाएगा। संभव नहीं हो पा रहा है। 2003-2004 के बजट में मात्र 20 करोड़ की धनराशि आवंटित किए जाने से सरकार की नियत पर इस रेल लाइन को शीघ्र ही पूरा किए जाने हेतु शक पैदा हो रहा है। दाहोद, इन्दौर और देवास-मकसी लाइन पर काम चरणबद्ध आधार पर किए जाने का रेल मंत्रालय द्वारा बार बार उल्लेख किया गया है लेकिन इस लाइन के बीच का हिस्सा जो कि इन्दौर, धार, सरदारपुर, झाबुआ से होकर गुजरता है, के बारे में कोई भी जानकारी उपलब्ध नहीं करायी गयी है। इस बीच के हिस्से पर मंत्रालय द्वारा रेल लाइन के निर्माण की कार्यवाही कब प्रारंभ की जायेगी। इस रेल लाइन की प्रस्तावित लागत (पिंक बुक 1998-1999 के अनुसार) 297.14 करोड़ थी। इतनी धीमी गति से इस रेल लाइन को पूरा करने से वर्तमान में इसकी अनुमानित लागत 900 करोड़ तक जा पहुंची है, जो कि प्रस्तावित लागत तिगुनी से भी अधिक हो चुकी है। 1999-2000 के अंत तक अनुमानित खर्च मात्र 21.09 करोड़ ही है। बड़े आश्चर्य का विषय है कि वर्ष 2000-2001 के लिए मात्र 10 करोड़ रुपये का बजट का प्रावधान एवं वर्ष 2002-2003 में मात्र 20 करोड़ एवं वर्ष 200-2004 में मात्र 20 करोड़ का प्रावधान उंट के मुंह में जीरे वाली कहावत को ही चरितार्थ करता है।

महोदय, दिनांक 19 फरवरी, 2003 को मैंने माननीय प्रधानमंत्री जी से स्वयं मुलाकात कर उन्हें इस तथ्य से अवगत कराते हुए मकसी-गोधरा लाइन के शीघ्र निर्माण हेतु इस रेल बजट में 200 करोड़ रुपए का प्रावधान किए जाने हेतु आग्रह किया था। माननीय प्रधानमंत्री जी द्वारा आश्वासन दिया गया था कि इस रेल बजट में उपरोक्त रेल लाइन के लिए पर्याप्त बजट का प्रावधान किए जाने हेतु समुचित कार्यवाही की जायेगी। बड़े दुख का विषय है कि मकसी-गोधरा रेल लाइन के बीच का हिस्सा दाहोद, झाबुआ, धार एवं सरदारपुर इन्दौर पर रेल लाइन बिछाने का कार्य नाममात्र के लिए भी प्रारंभ नहीं किया जाना इस आदिवासी इलाके साथ घोर उपेक्षा का परिचायक है। केन्द्र सरकार की इच्छाशक्ति आदिवासी इलाकों में विकास किए जाने हेतु दृढ़ नहीं होने से आदिवासियों को रेल सुविधायें दिए जाने से वंचित रखा जा रहा है।

मेरे संसदीय क्षेत्र झाबुआ-रतलाम का मेघनगर रेलवे स्टेशन मुम्बई-दिल्ली रेल लाइन के बीचोंबीच स्थित है। इस रेलवे स्टेशन पर मध्य प्रदेश, राजस्थान एवं गुजरात राज्यों के झाबुआ, बांसवाड़ा, पंचमहल जिलों से यात्री आते हैं एवं अपने गंतव्य स्थान की ओर आगमन-प्रस्थान करते हैं। इस प्रकार इस स्टेशन पर यात्रियों की काफी भीड़ रहती है। जनजातिय बाहुल्य जिला झाबुआ में मेघनगर ही एकमात्र बड़ा स्टेशन है। लेकिन रेलवे स्टेशन पर वर्तमान में जो प्लेटफार्म बना हुआ है वह यात्रियों को सुविधा प्रदान करने के लिए पर्याप्त नहीं है। ओवरहेड शेड काफी छोटा होने के कारण यात्रियों को गर्मी, बरसात एवं ठंड के महीने में अत्यधिक परेशानियों का सामना करना पड़ता है। ग्रीम ऋतु में पेयजल की समुचित व्यवस्था नहीं होने के कारण रेलवे स्टेशन पर यात्रियों को पेयजल उपलब्ध नहीं होने से भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। मेघ नगर रेलवे स्टेशन पर ओवरहेड शेड का विस्तार अत्यंत आवश्यक है एवं पेयजल की गंभीर समस्या को भी नजरअंदाज नहीं किया जा सकता है। अतः इसके लिए भी समुचित व्यवस्था रेलवे स्टेशन पर की जाना अत्यंत अवश्यक है।

फैजाबाद से अहमदाबाद साबरमती एक्सप्रेस ट्रेन को थांदला रोड रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की सुविधाओं के लिए रोका जाना अत्यंत आवश्यक है। इस स्टेशन से पर्याप्त मात्रा में यात्री उपलब्ध है।

मैमू गाड़ी बड़ोदा से दाहोद तक चलती है इस गाड़ी को रतलाम तक बढ़ाया जाना यात्रियों की सुविधा के लिए अत्यंत आवश्यक है। एक और अन्य मैमू गाड़ी वर्तमान में दाहोद से उज्जैन तक चलती है यदि इस गाड़ी को उज्जैन से भोपाल तक और बढ़ा दिया जाता है तो मेरे संसदीय क्षेत्र के यात्रियों को सुविधायें प्राप्त होंगी।

गोरखपुर-बांद्रा अवध एक्सप्रेस को बामनिया रोड पर यात्रियों की सुविधा के लिए ठहराव देना आवश्यक है। इस स्टेशन से पर्याप्त मात्रा में यात्री उपलब्ध है। इन्दौर से बांद्रा अवन्तिका सुपर फास्ट गाड़ी को थांदला स्टेशन पर ठहराव देने की आवश्यकता है। इस स्टेशन से बांद्रा तक एवं बीच के स्टेशन तक पर्याप्त मात्रा में यात्री उपलब्ध हैं।

रतलाम से भोपाल के लिए राजकोट एक्सप्रेस के अलावा कोई ट्रेन नहीं है पूर्व में वे रात्रि में गाड़ी नं 111 एवं 112 रतलाम से भोपाल के बीच चलती थी परन्तु किसी कारणवश ये बंद हो गयी हैं, अतः इस ट्रेक पर नयी ट्रेन चलायी जावे या दाहोद उज्जैन मेमू ट्रेन जो उज्जैन में करीब 8-9 घंटे खड़ी रहती हैं, उसे सुपरफास्ट बनाकर भोपाल तक किया जाये।

रत्नाम मथुरा पैसेंजर ट्रेन को दाहोद तक बढ़ाया जावे। ट्रेन नं० 281-282 कोटा आगरा ट्रेन जो करीब 13-14 घंटे तक कोटा में खड़ी रहती हैं इसे रत्नाम तक बढ़ाया जाये।

एक्सप्रेस/मेल यात्री गाड़ियों में दिन के समय शयनयान में यात्रियों को 100-120 कि.मी. की यात्रा के लिए बैठक आरक्षण सुविधा दी जाये।

रावटी, बामनिया आदि छोटे स्टेशनों पर प्लेटफार्म की हालत बहुत ऊबड़-खाबड़ है तथा लाइट की व्यवस्था भी बहुत ही कम रहती है इसे बढ़ाया जावे, पानी की सुविधा भी उपलब्ध करायी जावे।

रत्नाम प्लेटफार्म नं० 1,2,5 एवं 6 पर सुलभ शौचालय की सुविधा नहीं है, जिससे विशेषर माहिलाओं को बहुत असुविधा होती है। अतः प्लेटफार्म पर सुलभ शौचालय की व्यवस्था की जावे।

रत्नाम में लाखों रुपए की लागत से बने हुए नए माल गोदाम को तुरंत चालू किया जाये। रत्नाम में रेलवे कालोनी की तरफ एक नया प्लेटफार्म और बनाया जावे, जिससे गाड़ियों के परिचालन में सुविधा हो।

नीमच इन्डौर ब्राडगेज लाइन का काम शीघ्रता से पूरा किया जावे। झाबुआ शहर में आरक्षण केन्द्र खोला जावे।

इन्डौर, जो कि मध्य प्रदेश का एक प्रमुख औद्योगिक केन्द्र है एवं जनसंख्या की दृष्टि से प्रदेश का सबसे बड़ा राज्य है। वहां से वर्तमान में बांद्रा के लिए अविन्तका सुपरफास्ट गाड़ी उपलब्ध है। इन्डौर से बांद्रा तक यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या अत्यधिक होने के कारण एवं इस ट्रेन से पर्याप्त शायिकाएं उपलब्ध नहीं होने के कारण यात्रियों को भारी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है एवं यह पाया गया है कि यह एकमात्र गाड़ी जो कि बांद्रा तक वर्तमान में उपलब्ध है। प्रतीक्षा सूची के यात्रियों की संख्या को देखते हुए पर्याप्त नहीं है। अतः इन्डौर से बांद्रा तक यात्रा करने वाले शो बच जाने वाले यात्रियों के लिए एक और गाड़ी चलाया जाना अतिआवश्यक है। इन्डौर-बांद्रा के बीच में एक और एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाती है तो इन्डौर के यात्रियों को सुविधा उपलब्ध अवश्य होगी एवं रेल मंत्रालय को भी अधिक राजस्व की प्राप्ति होगी।

अमृतसर-मुम्बई-फ्रंटियर मेल को मेघनगर रेलवे स्टेशन पर रोकना आवश्यक है। इस ट्रेन के लिए मेघनगर रेलवे स्टेशन से पर्याप्त मात्रा में यात्री उपलब्ध है।

जम्मूतीरी से मुम्बई सुपर फास्ट गाड़ी को मेघनगर रेलवे स्टेशन पर ठहराव देने की आवश्यकता है। इस गाड़ी में यात्रा करने हेतु पर्याप्त मात्रा में यात्री मेघनगर रेलवे स्टेशन से उपलब्ध है।

हजरत निजामुद्दीन त्रिवेन्द्रम गाड़ी नं० 2431-2432 एक्सप्रेस को रत्नाम स्टेशन पर ठहराव देना अतिआवश्यक है। क्योंकि यह रेलवे स्टेशन नयी दिल्ली-मुम्बई मुख्य रेल मार्ग के बीच का एक प्रमुख स्टेशन है।

\* speech was laid on the Table.

DR. NITISH SENGUPTA (CONTAI): Thank you Mr. Chairman for giving me this opportunity. Let me first of all express the deep sense of disappointment of the people of Contai and Egra whom I have the honour to represent in this House. For years, they were looking forward to completion of Tamluk-Digha project. In this Budget, what happened was contrary to the promise made by the Railway Minister himself that trains will ply up to Contai by March this year and up to Digha by March next year, that is, 2004. The first date has been postponed by another three months and it is not known as to when this will be completed. There are a lot of contractual problems. Sir, this is a problem essentially for the Railways to solve. But there is no reference to Digha at all. One wishes that the hon. Minister should have indicated in the Budget as to when the long delayed project is expected to be completed. Otherwise, I will not be doing justice to the people whom I have the honour to represent. In fact, they have a deep sense of betrayal.

There has been a lot of talk of safety and security. But to my mind, the hon. Minister has not given adequate attention to the question of safety and security. In fact, that has been derailed in the Budget. There are some references but the White Paper does not indicate where the funds have to come from.

There is a talk about the famous Rs. 13,000 crore. There is the question of cess. But for how long can cess be levied? Sir, the question of accident has practically become a folklore in the Indian Railways with the result that, today, we have come to a situation where sometimes people are afraid of boarding the trains. We have to get out of this situation. It is very difficult to create a good image but very easy to lose it. Bad image is something which you get very easily but is difficult to lose. Somehow or the other the Railways, in the last several years, and specially after the Rafiganj disaster, has acquired a kind of folklore of lack of safety and security and so on and so forth. It will take a long time before the Railways can recover from the shock and once again get back to the proper image which, as I said, is very difficult to get but easy to lose.

There are a lot of figures, which has been given. But I am afraid that many of them are make-believe figures which are without any reference to reality. According to the figures given, the passenger fare for 2003-04 has been estimated at Rs. 13,620 crores as against Rs. 12,730 crore in the last Revised Estimates. Again, according to a statement made by the Chairman of the Railway Board, the Railways have lost about Rs. 720 crore in the passenger traffic last year because of the fares have been hiked too high. If that is possible, how is the Minister expecting, in the next year's Budget, the passenger earnings to go up substantially? To my mind, that is not going to happen.

Coming to freight, once again it is a fact that the Railways have lost goods traffic from roughly 80 per cent which they accounted for two to three decades ago to about 20 per cent today. It will be a long haul before they can

recover that lost goods traffic. It will take a very long time. But there is no serious approach. There is no marketing approach in the entire approach of the Railways. It is not just enough to say that we will have so much of goods traffic. The Railway officials have to learn to go out of their offices to the market places to seek goods traffic which is not forthcoming. Unless they can assure of door-to-door delivery - it is not possible to do that - the Railways will continue to lose big chunk of traffic.

Now, the Minister's speech has a lot of references to the magic effect that will be there by the Golden Triangle. Sir, when the Golden Triangle of the Prime Minister's famous scheme really comes into effect, to my mind, it is going to take away a lot of traffic from the Railways. Railways are going to lose and a lot of strategic thinking is necessary to see how Railways can meet this competition.

A lot of passengers are taken away by air traffic now. It is happening with tremendous concessions which have been given by the airlines. Now, what is the long-term planning to take back the passenger traffic from the airlines to the Railways? All these things need to be given a lot of thought.

Now, the Lufthansa runs a railway between Bonn and Frankfurt because they are not just content with running the Airlines. I think the time has come when the Railways should also think of operating some coaches and buses to supplement the inadequacies which exist in the railway network system. There is no reason why they should not do that. They have to be flexible.

Shri Nitish Kumar, in his first incarnation, took a very good step when he appointed the Rakesh Mohan Committee. It has been one of the real and solid attempts at infusing some modern management techniques into this antiquated railway network system. But unfortunately Rakesh Mohan Committee's one recommendation advising caution against further frittering away with the zonal system became a kind of an obsession. With the result that Shri Nitish Kumar, in his second incarnation, refused to touch all other salient recommendations of the Rakesh Mohan committee. A golden opportunity has been lost where a group of real management experts - I am talking as a teacher of management myself - went into this antiquated railway system and made some very solid and scientific recommendations. But they were not touched at all just because of this confusion over the zonal re-arrangement system.

Mr. Chairman, Sir, the Railways have to learn a lot and do a lot. It is much too colonial and it is much too feudal. It started in the private sector in the colonial times. Many people do not remember that. It made a tremendous amount of contribution to India's economy. In the entire industrialisation process really Railways were the forerunners. At a time when people were much poorer, it fixed up a fare system and freight system, recovered the money and repaid the money to the shareholders. Afterwards, as a result of the expiry of the lease, the system came back to the Government.

Mr. Chairman, we talk about BOT, Build-Operate-Transfer, because the World Bank and the Asian Development Bank tell us. But in India, in a way, Indian Railways were the first example of BOT in history. We seem to forget sometimes our own tradition. The colonial Government treated railways as a colonial system, then it also acquired some feudal tradition. A lot of things need to be changed. It has to be modern.

One of the things I would strongly recommend to the Minister is that he should give a serious thought as to why the Railway Board should continue at all. To my mind, it has outlived its utility. It is just a fifth wheel which does not serve any purpose. It is time the Government overcome this dichotomy and convert the Railway Ministry into a proper and full-fledged Ministry. In fact, I would say that there is no need for a separate Railway Budget. Easily, the Railway Budget could be made into a part of the General Budget and zonal Railways can be made independent corporate entities or companies, maybe with a sort of holding company under a kind of full-fledged Ministry. We would not then have to go into all these complaints about the railway system, how much general revenue should support the system, how much dividends etc. These are all impractical and these are all unrealistic. We have no time to waste time on this kind of inane debates and theoretical exercises. I think this point should be given utmost thought that the time has come when, like the Ministry of Defence or the Ministry of Steel, the Railways should also be converted into a regular Ministry with a Minister and a Principal Secretary and maybe a few other Secretaries. The other things should be corporatised.

MR. CHAIRMAN : Hon. Member, please conclude.

DR.. NITISH SENGUPTA : I will conclude. These issues are not usually mentioned. These are all hard realities. Sometimes it is necessary to address ourselves to these realities. Mr. Chairman, my chain of thought has been disturbed. So, I thank you very much. I conclude.

**श्री रामानन्द सिंह (सतना) :** महोदय, मैं अपना लिखित भाषण सभा पटल पर रखता हूँ।

**SHRI MADHAB RAJBANGSHI (MANGALDOI):** Sir, I would also like to lay my speech on the Table of the House.

**सभापति महोदय :** लिखित भाषण का यह क्रम जारी रहे तो अच्छा है क्योंकि अभी 90 माननीय सदस्य बोलने के लिए प्रतीक्षा सूची में हैं। पांच मिनट से ज्यादा समय बोलने के लिए न लें। अगर पांच मिनट भी लेंगे तो भी 11 बज जाएंगे। इसलिए हम चाहते हैं कि माननीय सदस्य कम से कम समय बोलने के लिए लें और ज्यादा माननीय सदस्य अपना भाषण सभा के पटल पर रख दें तो समय में कटौती होगी।

जो भी माननीय सदस्य अपना भाषण सभा के पटल पर रखना चाहते हैं, हम उनसे अनुरोध करते हैं कि वे अपना भाषण सभा पटल पर रख दें।

**श्री अली मोहम्मद नायक (अनन्तनाग) :** सभापति महोदय, जो छोटी पार्टियां हैं, उनको भी अपनी बात कहने का मौका मिलना चाहिए।

**श्री सईदुज्जमा (मुजफ्फरनगर) :** सभापति महोदय, हम भी अपनी बात कहना चाहते हैं। हमें भी बोलने की इजाजत दी जाए।

**सभापति महोदय :** आपको मौका जरूर मिलेगा। कृपया बैठिए।

\* **श्री रामानन्द सिंह (सतना):** महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह समूचे देश को ध्यान में रखकर बनाया गया है। उत्तर से दक्षिण, पूर्व से पश्चिम पूरे देश को रेल सुविधायें देने का माननीय रेल मंत्री ने विचार किया है। इस रेल बजट का पूरे सदन ने प्रायः सभी दलों के सदस्यों ने मोटे तौर पर स्वागत किया है। मैं भी स्वागत करता हूँ। मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को भी बधाई देंगा कि उन्होंने रेल के विकास हेतु विशेष जम्मू कश्मीर एवं चतुर्भुज राष्ट्रीय राजमार्गों एवं बंदरगाहों को रेलवे से जोड़ने हेतु उदारतापूर्वक योजन मद से राशि उपलब्ध करायी।

महोदय, माननीय रेल मंत्री ने बृद्धों, अपंगों तथा पत्रकारों को जो रेल सुविधायें दी, उसके लिए उन्हें बधाई। सुरक्षा पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है। पुराने पुलों को बदलने, सिंगल बदलने व अमान परिवर्तन तथा सवारी डिब्बों की मरम्मत व सुधार पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। इन मदों का प्रावधान अभी बजट में अपर्याप्त है।

मैं रीवा से नयी दिल्ली हेतु नयी रेल चलाने हेतु माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। उन्होंने हमारी मांग को मंजूर कर बिन्द्य संभाग को दिल्ली से सीधे जोड़कर बड़ी मदद की है। राजकोट एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन चलाने का माननीय रेल मंत्री जी का सतना में दिये गये आश्वासन की क्षेत्रीय जनता प्रतीक्षा कर रही है। सतना रेलवे स्टेशन में स्टेशन के पीछे धवारी की दिशा में बुकिंग ऑफिस की भी हम प्रतीक्षा कर रहे हैं। तीसरे प्लेटफार्म का निर्णय हो रहा है। कामयानी एक्सप्रेस को जैतवारा स्टेशन में भी रोका जाये तथा महाकौशल एक्सप्रेस को उंचेहारा स्टेशन में जनहित में स्टापेज दिया जाये।

चौपन पैसेंजर जो अभी कटनी तक जाती है व 10 घंटे खड़ी रहती है, उसे सतना तक भेजा जावे। सतना, मैहर, कुथेही, जैतवारा, वितहरा रेलवे स्टेशनों में पेयजल व सफाई की व्यवस्था ठीक से करायी जाये। ललितपुर, सिगरौली रेल लाइन को 5 साल के अंदर पूरा कराया जाये ताकि विन्द्य संभाग के पन्ना, छत्तरपुर टीकमगढ़, सतना, रीवा सीधी जिलों को रेल सुविधा उपलब्ध हो सके।

\* Speech was laid on the Table.

**DR. MAHENDRA SINGH PAL (NAINITAL):** Am I allowed to lay my speech on the Table of the House?

**MR. CHAIRMAN :** Yes, Dr. Mahendra Singh Pal, please lay your speech on the Table of the House.

\* **डॉ महेन्द्र सिंह पाल :** महोदय, वर्ष 1996-97 के रेल बजट अनुसार रामनगर से जसपुर, कालागढ़ होते हुए कोटद्वार-हरिद्वार तथा इधर से इसे टनकपुर वाया किंचा-सितारांग एवं नानकमत्ता टनकपुर जोड़ने हेतु एक सर्वे किया जा चुका है। इस लाइन के बन जाने से उत्तरांचल के तीनों क्षेत्र कुमाऊँ, गढ़वाल एवं तराई इससे जुड़ जायेगा। ज्ञात जो आज भी देहरादून से नैनीताल जाने के लिए रोड द्वारा भी जाने के उत्तर प्रदेश के मार्गों का उपयोग करना पड़ता है। (रामनगर कालागढ़ के 10-12 किलोमीटर क्षेत्र जो कि कोर्बेट पार्क के अन्तर्गत पड़ता है, इसके मैट्रो रेल की तरह की योजना विकसित की जा सकती है।) उत्तरांचल राज्य को विशेष राज्य का दर्जा प्राप्त है अतः राज्य हित में इस रेल मार्ग का निर्माण अत्यंत ही लाभकारी होगा। नानकमत्ता अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति का गुरुद्वारा है।

लालकुआं से नानकमत्ता तक 55 किमी रेल मार्ग एवं टनकपुर तक समाहित किया जाये। जम्मू तवी से काठगोदाम हेतु नयी ट्रेन जिसमें कोटद्वार एवं रामनगर से कोच जोड़े जाने हेतु। रामनगर से दिल्ली सीधी ट्रेन जैसा कि कोटद्वार दिल्ली हेतु चलायी गयी है, जिसमें एसी के तीनों प्रकार के कोच हों, पर्टिटन दृष्टिकोण - नेशनल कॉर्बेट पार्क तथा नए राज्य के परियोग्य में भी हितकरा। हरिद्वार में महाकुंभ के परियोग्य में हरिद्वार, ऋषीकेश, काठगोदाम, रामनगर आदि रेलवे स्टेशनों के उच्चीकरण एवं इनमें व्यापक सुधार, जिससे कुंभ की भीड़ को हैंडल किया जा सके। उत्तरांचल के पर्वतीय जिला मुख्यालयों एवं मुख्य पर्यटक स्थलों पर कम्पयूटीकूर आस्कण की सुवधा। टनकपुर एवं रामनगर के मध्य बेहतर रेल सुविधायें उपलब्ध कराने तथा रामनगर स्टेशन पर ए.सी वर्कशॉप एवं इसके उच्चीकरण किए जाने हेतु। सन 2004 में अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति का महाकुंभ हरिद्वार में होने जा रहा है, इस परियोग्य में रेल बजट में कोई भी नयी योजना सम्मिलित नहीं की गयी है। इसके लिए माननीय मुख्यमंत्री उत्तरांचल स्वयं व्यक्तिगत रूप से बजट से तीन महीने पूर्व माननीय रेल मंत्री जी से भेंज की थी, जिसमें रेल मंत्री जी ने स्वयं उपरोक्त बिंदुओं पर आश्वासन भी दिया था। लालकुआ-लखनऊ छोटी लाईन को अतिशीघ्र बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये। जिला बागेश्वर से टनकपुर रेल लाइन जो विद्रिश काल में सर्वे की गयी थी अतिशीघ्र नये सिरे से सर्वे कर कार्यरूप में परिवर्तित करने हेतु बजट में धन का प्रावधान किया जाये। टनकपुर से जिला पिथौडागढ़ के जौलाजीवी स्थान तक रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वे आदि की कार्रवाई होना अतिआवश्यक है। अतः अतिशीघ्र सर्वे किया जाये।

इन योजनाओं के लिए योजना आयोग को उत्तरांचल के लिए धन की व्यवस्था करना चाहिए। मैं प्रधानमंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि योजना आयोग को निर्देशित करें।

दिल्ली-काठगोदाम शताब्दी एक्सप्रेस स्थायी रूप से चलायी जाये। उत्तरी जोन तथा पूर्वी जोन को मिला कर उत्तरांचल प्रदेश का एक जोन बनाकर उसका नाम उत्तरांचल जोन रखा जाये तथा हरिद्वार से चलने वाली रेलों को लक्सर से चलाया जाये।

महोदय, उत्तरांचल सरकार के मुख्यमंत्री माननीय नारायण दत्त तिवारी जी ने उससे पूर्व में रेलवे मंत्री जी ममता जी को पत्र लिख कर पूरे उत्तरांचल की रेल की आवश्यकताओं की ध्यान दिलाया था।

The new State of Uttaranchal has come into existence on the map of India and Ministry of Railway will be examining

the overall Railway allocation for this new State. I am sure you will be announcing your first package for this newly formed State. You may kindly recall that I had discussion with you on many occasions as well as my several correspondence for clearance of various proposals pending in the Ministry. As you know very well that the major landscape (about 70%) of Uttaranchal is hilly which includes very remote apline and International border area where no Railway network is available as on today. Only in the plain/Tarai area of this new State has Railway lines viz. Hardwar, Rishikesh, Dehradun, Kotdwara, Ramnagar, Haldwani, Kathgodam, Tanakpur and Khatima and which are connected from the railway line of adjoining districts of U.P., i.e. Saharanpur, Mujaffarnagar, Najimabad, Moradabad, Rampur and Pilibhit. The Ministry of Railways has already conducted survey as per announcement made in the 1996-97 Rail Budget for a new railway line between Ramnagar/Jaspur/Kalagarh – Kotdwara – Hardwar and connecting it with Tanakpur via Kichha, Sitarganj and Nanakmatta. This line will not only integrate the whole of Uttaranchal but also reduce the distance between Kumaon and Garhwal/Hardwar/Tarai region. This will require early implementation. In addition to this the following proposals have also been announced in the annual Budget of the Railways and allocation of sufficient Budgetary provisions for completion of these projects in the forthcoming financial year may kindly be made.

The Bareilly-Lalkuan meter gauge conversion into broad-gauge was announced in the year 1987-88 but this project is still pending due to insufficient budgetary provisions made in the annual Rail Budgets in the past and now it is held up due to the pending clearance of Planning Commission. I hope with your personal intervention, this long pending project will get place in the forthcoming Railway Budget. This line has to be extended up to Pilibhit-Tanakpur segment to facilitate the speedy construction of the Mega Indo-Nepal Project of Pancheshwar Puniagiri and Dhauliganga.

Proposal announced in Railway Budget 1998-99 regarding laying of new broad gauge between Kichha to Khatima via Sitarganj and Nanakmatta (Nanakmatta is a very renowned and historical holy place of Sikh which is visited by millions of pilgrims from round the world) requires urgent implementation so as to connect this holy place with the rest of the country.

The other important proposals which are pending for action are :-

1. Running of a new train to link Dehradun to Kathgodam with coaches for Ramnagar and Tanakpur, temporary Capital of Uttaranchal is located at Dehradun, and the new High Court at Nainital and therefore, these regions require constant Railway connectivity.
2. Computerisation of all major Stations in the Uttaranchal like Kotdwara, Haldwani, Kathgodam, Ramnagar, Kashipur, Rudrapur, Lalkuan, Khatima and Tanakpur Stations.
3. The AC 1st and 2nd tier coach in the Ranikhet Express Train in the Ranikhet Express train in the Ramnagar-Delhi sector is pending due to non-availability of workshop facilities for AC coaches at the Ramnagar Workshop, which requires urgent and speedy completion.
4. Proposals regarding introduction of a regular Shatabdi express instead of Summer Shatabdi presently running in the Kathgodam New Delhi sector may be announced in the forthcoming Rail Budget.
5. Running of a new train from Ramnagar/Haldwani/Lalkuan to Delhi starting in the afternoon hours and starting in the morning from Delhi to these destination and the same facility for Kotdwara – Delhi – Kotdwara Sector. This will not only facilitate to the local passengers but also to the tourists and other business/farmer community as well. You will appreciate that the New Uttaranchal State requires support from various quarters to become self sufficient and stand on its own in the near future. The major revenue resources in this State would be through the promotion of Tourism industry. For this, smooth and safe transportation facilities will be the basic need and the vital role to play in this regard is of the Railways. I hope you would kindly, keeping in view the various priorities of this newly born State, announce special package in your forthcoming Rail Budget speech and include the above mentioned projects.

Dear Sir, our C.M., Hon. N.D. Tiwari, is doing his best to give the good direction to the State of Uttaranchal. But without your help, Central Government as well as Railway Ministry the hopes of Uttaranchal people cannot be achieved. I hope so. Moreover, Uttaranchal should have new capital.

महोदय, उत्तरांचल नया राज्य है। 60 प्रतिशत जंगल, वन तथा खड़ी सनचुरी कई वन बिहार हैं। अगर उपरोक्त कार्यवाही रेल मंत्रालय द्वारा किया जाये तो उत्तरांचल में पर्यटन रोजगार व संसार का सबसे बड़ा सांस्कृतिक पर्यटन विकसित होगा तथा उत्तरांचल के वनों, पानी, नदियों तथा शिक्षा का तथा जन का सत उपयोग होगा।

महोदय, उत्तरांचल में पर्यटन के विकास के लिए हिमाचल प्रदेश की तरह जैसा शिमला की तर्ज में रेल लाईन बनायी जानी चाहिए।

\* Speech was laid on the Table.

\*SHRI HOLKHOMANG HAOKIP (OUTER MANIPUR): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this chance.

At the outset, I would like to say that the Railway Budget is very nice. I like it very much but I cannot support it because Manipur is nowhere in the Railway Budget. I am from Manipur. It is nowhere in the Railway Budget.

I would like to draw your kind attention to certain things. I will be very short in making my speech. I would like to speak in the Manipuri language.

\* Mr Chairman Sir, thank you very much for giving me this chance. Railway Budget is very nice and I like it very much. But I cannot support it because Manipur was nowhere. I am from Manipur Sir. Manipur was nowhere in the Railway Budget. To draw your kind attention I will be very short Sir. And I will speak in Manipuri language. Sir, in Manipur there is no railway. If there is no train at least you can bring a coach at Imphal city so that we can see it. Our children and people from rural areas never see a train, they saw it only in TV. In fact there is no railway and no train in Manipur. So we feel very sorry and we are suffering too.

Already sanctioned line between Diphu and Karong was inaugurated by the Union Railway Minister. After the inauguration the survey and estimate work was also completed. Now they have left it completely. It is not there now. This railway line is no more. I would like to request you to do something for those people who have not seen train. They are suffering like anything due to lack of train services. Therefore a train connection should be given for them at the earliest.

Sir, first of all I would like to bring to the notice of this House that non-lapseable 10 percent of the budgetary allocation of this Ministry is not being earmarked for North East. All other Ministries and Departments are allocating 10 percent of their Budget to the North East. But the Railway Ministry is not doing so. It is the program of the NDA Government to provide 10 percent of the Budget to the North East. This is an aberration on the part of the Railway Ministry. I urge upon the Ministry to allocate 10 percent of its Budget to the North East as early as possible.

Secondly Sir, railway line is extended up to Jiribam, that is the border of Manipur. But there is no platform. It is wonderful. No platform, but railway! Railway line has touched the corner-most part of Manipur.

Now I want to know whether the Diphu-Karong line has been cancelled or not. Is it still alive?

Sir this year's plan outlay of the Ministry is Rs 12,918 crore. Whether 10 percent of it is actually earmarked for North East or not? Is it actually going to the non-lapseable fund of North East? We have serious doubts. If the Government is not following its own policy, what can we say.

There was a ticketing booth/counter at Imphal. It is no more now. It is completely defunct. Now we have to go to Guwahati to book the train ticket. We have to go from Imphal to Guwahati to get our ticket. That is why I would like to request the Railway Minister that ticket booking facility should be reopened at Imphal. Please revive it very soon. Then Sir, they are claiming that Manipur is in the railway map of India. It is not so. Indian Railways have completed 150 years. But we have not seen a single railway line in Manipur. We are not touched by the national rail network. In fact we have no facilities.

Rail line is likely to reach Srinagar or Kashmir valley very shortly due to the initiative of the Government. Then what about State capitals of the North East like Aizawl, Kohima, Gangtok (Sikkim), Imphal, etc. They should also be provided a railway head and train services. This is our earnest request.

North East has become 'far east'! In the absence of railways North East certainly becomes 'far east'. Therefore there is hardly any progress and substantial development in this region. The line between Lumding and Silcher is yet to be completed. It is a very very important railway line.

Lastly, what I want to say is that kindly remember, kindly see us, kindly remember and think about us, about North East where no railway line has gone. I will request the Railway Minister to reach at least as I said, one coach, one bogie of rail at Imphal so that we may see railways. That is why the North East still remains as a remote part in the absence of railways. We come to Guwahati by bus. It takes one night and one day completely to reach Guwahati. If railway line is there it would be a great relief. Sir, I do not know what is railway, and I must know it and we must know it. We must be provided the facility.

\* English Translation of the speech originally delivered in Manipuri.

\*SHRI MADHAB RAJBANGSHI (MANGALDOI):

I would like to express my views on the Railway Budget placed by the Hon'ble Minister Shri Nitish Kumarji on 27<sup>th</sup> February, 2003.

Sir, I would like to thank the Hon'ble Railway Minister Shri Nitish Kumarji for declaring in the House, that Rangia

Rail Division will starts functioning from 1st April, 2003. It was a long pending demand of the people of Assam which has been fulfilled by Shri Nitish Kumarji.

Sir, I would like to raise my demand again that the Rangia Mokokseleng Gauge Conversion survey work has not yet been completed inspite of protracted demand. The Hon'ble Railway Minister has completely ignored the demand in the Railway Budget speech about the completion of the survey work and thereafter gauge conversion. I again demand, that the gauge conversion work should be undertaken without any further delay.

Sir, last year I propose for a new Railway line and for the survey of Baihata, Routa Via Kharupetia Line, but the survey work has not yet started, I again demand for undertaken the survey work on this proposed line without any further delay.

Sir, The conditions of Railway Stations viz Nalbari, Rangia, Baihata, Charlai, Gureswar, Kharabari, Tangla, Harisingha, Udalguri, Mazbat, is in a very deplorable conditions, no provision of basic amenities for the passengers is existed, No light provision and other infrastructure, such as toilet, drinking water, waiting room for the facility of the passengers. I strongly demand to provide all basic amenities to the passengers of all class.

Sir, since past it is seen, that the Ministry of Railways, as well as, the Railway Board has ignored or neglected the N.F.Railways in all respect, inspite of the protected demands from various corners, not a single local youth has given

employment whereas outsiders are given preference in appointments in N.F. Railways. This step motherly treatment with the local un-employed youth is a matter of great concern and time is not far, to start a massive agitation against the N.F. Railway Recruitment Borad.

Sir, In the past, I have requested the Hon'ble Minister in person as well as in written to give proper attention in order to eliminate the poverty of this area, but all in vain. I again demand for giving special package to the candidates of North East Region and stop discrimination at all level.

Sir, Assam is a rich state with resources, but inhabitted by poor people, as the Central Government miserably failed to install industries in this region, and ignored the interest of the North East Region, which resulted poverty. The Financial position of the State Government is worst. All the MP's from Assam have requested time and again for the instalation of a coach factory in all, at Rangia or Tinsukhia, so that skilled, and educated un-employed youth of this region could be adjusted, but the Hon'ble Railway Minister ignored the demand and not a single word is said in the budget speech. I again demand for the instalation of a coach factory in Assam without any further delay as the raw material required is available in abundance on cheaper rate including the labour.

Sir, I would like to invite the attention of the Hon'ble Railway Minister with regards to lack of basic amenities in the trains viz Brahmaputra Express, N.E. Express and Avadh Express are very deplorable even from their starting point Tinsukhia and Guwahati. I strongly demand to provide basic amenities for the benefit of the passengers.

\* Speech was laid on the Table

\***श्री राम टहल चौधरी (रांची) :** महोदय, इस सरकार ने जो रेल बजट पेश किया है जिसको देखने के बाद ऐसा लगता है कि आजादी के बाद पहली बार ऐसा बजट लोगों को मिला है। इसकी प्रशंसा देश में ही नहीं अपितु पूरे विश्व में हो रही है। पहली बार कोई मालभाड़ा नहीं बढ़ाया, यात्री किराया नहीं बढ़ाया बल्कि किराया कम ही किया। इसके बावजूद 50 नई रेल गाड़ियां को चलाना एवं 13 लोकप्रिय रेल सेवाओं की फैरी की संख्या बढ़ाई गई और 24 रेल गाड़ियों का विस्तार किया गया। विपक्ष बताये कि ऐसा बजट उन्होंने कभी बनाया है? इस बजट को देखकर विपक्ष हक्का-बक्का हो गया। वे टी. वी. पर उसे चुनावी बजट कहकर आलोचना करने का प्रयास कर रहे थे। देश में अभी भी कई रेल गाड़ियां टूस-टूस कर भरी होती हैं और पन्द्रह दिन पहले ही पूरी गाड़ी का आरक्षण हो जाता है। लोगों को अपना माल एक स्थान से दूसरे स्थान पर रखवाने के लिए महीनों इंतजार करना पड़ता है।

माननीय रेल मंत्री जी ने इन सब दिक्कतों को देखकर ही इस रेल बजट को तैयार किया है जिसे सब वर्ग के लोगों ने हितकारी बताया है। इस बजट से अर्थव्यवस्था में तेजी आयेगी और अन्य सुधार करने के नये रास्ते खुलेंगे। सरकार ने बिना भाड़ा बढ़ाये रेल विकास की लम्बी चौड़ी योजना बनाई है और उसको बढ़ावा देने हेतु सदन को यह बजट पास करना चाहिए जिससे रेल मंत्री उत्साहित हो सकें और अगला बजट इससे अच्छा बन सके।

अगले वर्ष इस सरकार ने रेल ग्राहक सुविधा वर्ग बनाने का निर्णय किया है जिसमें यात्रा को और अधिक सुखद बनाने हेतु कदम उठाये जायेंगे। रेल आरक्षण से रेल टिकट को रद्द कराने में यात्रियों को कई दिक्कत उठानी पड़ती है। इन दिक्कतों को इस सरकार ने ध्यान में रखा है और रिफंड आदि सुविधा की घोषणा की है। हमें पूरा विश्वास है कि अगले वर्ष तक भारतीय रेलवे ग्राहकों की प्रत्येक दिक्कतों का समाधान अपने स्तर पर करेगी जिससे रेल ग्राहकों को कोई दिक्कत न हो और किसी प्रकार की असुविधा न हो।

रेल किसी भी देश के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। विकास कार्यों में परिवहन दिक्कत जो आती है, उसका रेलवे अचूक तरह से समाधान कर सकती है। रेलवे को ऐसे क्षेत्रों में काम करना चाहिए जो औद्योगिक क्षेत्र से पिछड़े हैं। रेल सेवा के माध्यम से पिछड़े क्षेत्रों का विकास करने में हम अचूक सहायता कर सकते हैं।

जहां पर अभी रेल सेवा नहीं है वहां पर रेलवे को अपना विस्तार करना चाहिए। इससे हम रेलवे के लिए अतिरिक्त राजस्व भी कमा सकते हैं और विकास भी कर सकते हैं।

इस 2003-2004 वर्ष बजट के लिए योजना पर 10607 करोड़ एवं रेल सुरक्षा पर 2311 करोड़ पर किया जायेगा। जो कुल मिलाकर 12918 करोड़ रुपये का खर्च होगा। रेलवे ने 2002-2004 में 43445 करोड़ रुपये की सकल आय का अनुमान लगाया है और आशा व्यक्त की है। इस बजट से 3533 करोड़ रुपये का लाभ मिलेगा। अर्थात् जो सदैव घाटा का बजट पेश किया जाता है। अबके लाभ वाला बजट पेश हुआ है। पिछले दो सालों में रेल दुर्घटनाएं हुई हैं जिससे रेल को काफी क्षति हुई है और राजस्व का काफी भाग इस पर खर्च हुआ है। इसके लिए हमें रेल पटरियों एवं पुलों की दयनीय हालतों का सर्व करवाकर इसकी दूरस्त मरम्मत किया जाना अति आवश्यक है।

इस बजट में कई सुविधाओं पर ध्यान दिया है। वरिठ नागरिकों की उम्र 65 से घटाकर 60 वर्ष की गई है और केंसर, थैलीसीमिया एवं हार्ट सर्जरी को स्लीपर क्लास में 75 प्रतिशत छूट पहले वातानुकूल दर्जे में और दूसरे वातानुकूल दर्जे में 50 प्रतिशत की छूट दी है और राजधानी में 30 प्रतिशत छूट देने की घोषणा की है। जो मानवीय आधार पर उचित है। साथ ही ऐसे बीमार व्यक्तियों की प्राथमिकताओं के आधार पर आरक्षण भी उपलब्ध करवाने की व्यवस्था भी करनी चाहिए।

इस बजट में आम आदमी पर कोई बोझ नहीं पड़ा है इसलिए विपक्ष आलोचना कर रहा है। पहले के बजट में कुछ न कुछ बढ़ोत्तरी कियाये या माल भाड़े में होती रही है लेकिन इस बार कियाये नहीं बढ़े हैं इसलिए विपक्ष हक्का-बक्का है कि कियाये क्यों नहीं बढ़े।

रेल यात्रियों में तीन प्रतिशत की कमी हुई है। इसके लिए रेलवे को प्रयास करने चाहिए कि यात्रियों की संख्या बढ़े। इसके लिए सुविधा की तरफ ध्यान देंगे और ग्राहकों की दिक्कतों की ओर ध्यान देना होगा। इसके लिए सरकार ने इस बजट में प्रावधान किये हैं और सरकार इसमें सफल भी होगी, ऐसा मेरा विश्वास है। इसके लिए हमें सुरक्षा पर भी ध्यान देना होगा क्योंकि यात्री सुविधा की अपेक्षा अपनी जान की फिक्र ज्यादा करता है। इसके लिए सरकार ऐसे कर्मचारियों एवं अधिकारियों का पता भी लगाना होगा जो ग्राहकों की दिक्कतों पर ध्यान नहीं देते हैं। कर्मचारी लोग ग्राहकों के साथ अच्छे ढंग से पेश आये, इसके लिए भी सरकार को सोचना होगा।

प्रटाचार रेलवे में भी है जिसके कारण रेलवे अपनी सम्पत्ति का पूरा फायदा नहीं उठा पा रही है

और जो राजस्व रेलवे को मिलना चाहिए, वह नहीं मिल रहा है। रेल परियोजनाएं अधिकतर धन की कमी से प्रभावित हैं और कई परियोजनाएं बड़ी देरी से चल रही हैं और उनकी लागत भी बढ़ रही है। भ्रट अधिकारियों एवं कर्मचारियों के खिलाफ सख्त सख्त कदम उठाने चाहिए।

देश में पूर्व सरकारों ने ऐसी रेल सेवाएं चलाई हैं और कई ऐसी परियोजनाएं शुरू की हैं जो रेलवे को लाभ नहीं पहुंचा रही हैं। इसके लिए सरकार को नये सिरे से सोचना होगा। यह ठीक है कि रेलवे का कर्तव्य सामाजिक कल्याण का है परन्तु इन सेवाओं से थोड़ा बहुत लाभ होना चाहिए। कुछ जन्मशताब्दी रेल सेवाओं में छः-छः यात्री होते हैं। रेलवे को इस तरफ भी ध्यान होगा जिससे रेलवे को लाभ होते रहे हैं, सामाजिक कल्याण भी होता रहे हैं। देखा यह गया है कि जो नई रेल गाड़ियां चलाई जाती हैं, उनका सर्वक्षण होता नहीं है और होता भी है तो वह ठीक तरह से नहीं होता है। जिसके कारण रेलवे को हानि और घाटा हो रहा है।

कुछ लोगों का कहना है कि इन नई रेल गाड़ियों के चलने से, फेरों में बढ़ोत्तरी करने और उनके बढ़ाने से पटरियों पर भार बढ़ेगा और उनके रख-रखाव की समस्या बढ़ेगी। परन्तु इस सरकार ने इन रेल लाइनों का इट्टतम प्रयोग करने की दिशा में कदम उठाये हैं। इससे रेलवे को अतिरिक्त राजस्व भी मिलेगा। सरकार ने यात्री यातायात में तीन फीसदी बढ़ोत्तरी का भरोसा दिलाया है। इससे 890 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय मिलेगी। यह बजट रेल सम्पत्ति का पूरा उपयोग करने की ओर दर्शाता है। यह भरोसा पूरा-पूरा मिले, इसके लिए सरकार को सख्ती से कदम उठाने होंगे अन्यथा कर्मचारियों की लापरवाही और भ्रट आचारण इसमें आड़े आ सकता है।

पिछले साल रेलवे बजट पर सरकार की मोहर भी नहीं लगी थी और गुजरात में गोधरा कांड हो गया जिससे रेलवे को बहुत ही नुकसासन उठाना पड़ा है। दो महीने तक पश्चिम रेलवे और मध्य पश्चिम रेलवे को बहुत मरम्मत और पुनर्वास कार्यों पर बहुत धनराशि खर्च करनी पड़ी। गोधरा कांड नहीं होता तो आज रेलवे का बजट और भी अच्छा होता।

गर्भियों के समय बहुत से लोगों को आख्यान नहीं मिल पाता है। इसके लिए सरकार ने कई अतिरिक्त गाड़ियों की व्यवस्था गर्भियों के लिए की है। देखा यह गया है कि यह रेल गाड़ियां अपने समय पर अपने गन्तव्य स्थान नहीं पहुंचती हैं। सरकार को ऐसे प्रयास करने होंगे जिससे यह अतिरिक्त गाड़ियां अपने समय पर पहुंचें।

रेलवे को आय 63 प्रतिशत माल भाड़े से मिलती है। माल भाड़े का कार्यों में आधुनिक उपकरण लगाने चाहिए और कम्प्यूटर इत्यादि का उपयोग किया जाये जिससे व्यापारियों का माल समय पर बिना किसी दिक्कत के उहँ मिल भी जाये। माल भाड़े के कार्यों को आधुनिक बनाकर इसको सुविधा वाला बनाया जा सकता है। यात्रियों से 29 प्रतिशत रेल आय प्राप्त होती है। इसका भी किराया कम करके तथा और अधिक सुविधा बनाकर इसको बढ़ाया जा सकता है। रेल मंत्री जी ने इन दोनों कार्यों को बखूबी से निभाया है और वे धन्यवाद के पात्र हैं। सरकार को इसका ध्यान रखना होगा कि उसके पास जो बेकार की भूमि पड़ी है, उसका वाणिज्यिक उपयोग करे जिससे अतिरिक्त आय प्राप्त हो सके। इसके अलावा प्लेटफार्मों पर दुकानें बनाकर भी अपनी आय बढ़ा सकते हैं।

रेलवे को अपने खर्च का 33 प्रतिशत कर्मचारियों के वेतन पर खर्च किया जाता है। कर्मचारियों एवं अधिकारियों का उपयोग इस प्रकार से किया जाये कि उनका उपयोग अच्छे ढंग से किया जा सके। देश की सुरक्षा के लिए 3500 सिपाहियों को रोजगार दिया जायेगा और 20000 लोगों को रोजगार उपलब्ध करवाया जायेगा। अनुभव बताते हैं कि उच्च अधिकारियों द्वारा मानव संसाधनों का उपयोग ठीक ढंग से नहीं किया जाता है जिसको नियंत्रण करना जरूरी है। रेलवे के संचालन खर्च में इस साल तीन हजार करोड़ रुपये की वृद्धि हुई है। इस प्रकार की वृद्धि पर नियंत्रण करना चाहिए। नहीं तो रेलवे निवेश के लिए और परियोजनाओं के लिए धनराशि कहां से लाई जायेगी।

रेलों के सही संचालन हेतु पटरियों एवं पुलों का मजबूत होना अति आवश्यक है अन्यथा दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी गति से जायेगी। रेल पटरियों का न बीकरण और दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण भी नये सिरे से ध्यान देना होगा जिससे रेलवे की गति को तेज किया जा सके। देश में जो 225 किलोमीटर की नई लाइनें बिछाने का प्रस्ताव है, वह कम है। इसको और बढ़ाना चाहिए और जहां पर रेलवे लाइन नहीं है वहां रेलवे लाइन बिछाये जायें। इसके अलावा लम्बी सेवाओं को कम दूरी के मार्ग से चलाना चाहिए जिससे लम्बी दूरी की यात्रा कम समय और कम किराये पर पूरी की जा सके। साथ ही इस रेल बजट में 375 मार्ग किलोमीटर पर विद्युतीकरण किये जाने का विचार है। 5400 लाइनों को नया बनाया जायेगा और देश के दयनीय 745 पुलों का जीर्णोद्धार किया जायेगा, जो समय की मांग है।

रेल दुर्घटनाओं पर श्वेत पत्र जारी किये जाने का प्रस्ताव है। उससे कई फायदे हैं। इससे एक और नौकरशाहों की पोल खुलेगी और लोगों को दुर्घटनाओं की जानकारी अच्छे ढंग से मिलेगी जिससे जनता भी इन दुर्घटनाओं को रोकने के प्रति जागरूक होगी और अपने आपको इसकी भागीदारी में बदलने का प्रयास करेगी। इससे उनका भी सहयोग मिलेगा।

रेलवे के भीतरी ढांचों में परिवर्तन किये जाने की आवश्यकता है जिससे धायलों की संख्या और मृतकों की संख्या कम की जा सके। इसके अलावा चोरी और डकैती

की घटनाओं को भी कम किया जा सके।

इस सरकार ने रसोई गैस, डीजल, पेट्रोल तथा सीमेंट के माल भाड़े के ढांचे को युक्तिसंगत बनाने का प्रयास किया है जिससे दुलाई पर इनकी परिवहन लागत को कम करके इनकी कीमतों को कम करने के अवसर मिलेंगे। अब के जनरल बजट में इन्हीं की कीमतें बढ़ी हैं। रेलवे बजट इसकी भरपाई कर रहा है।

इस बजट में छूट ही छूट है। वरिष्ठ नागरिकों को छूट, बीमार व्यक्तियों को छूट, 15 जुलाई से 15 सितम्बर के बीच गैर व्यस्त समय में दस प्रतिशत की छूट, शताब्दी एक्सप्रेस में 29 प्रतिशत की छूट, राजधानी और राजधानी में 22 प्रतिशत की छूट और मालभाड़े में 4 से 5 पाइंट पर 9 प्रतिशत की छूट लगती है। रेलवे में सेल लगी है। इन कटौतियों से मालभाड़े में 5 प्रतिशत की बढ़ोतरी होगी और उससे 4 पाइंट 3 प्रतिशत की वृद्धि होगी। उससे 235 करोड़ रुपये का फायदे भी सोचा गया है। उच्च श्रेणी के किरायों में छूट से इनकी संख्या में 16 प्रतिशत की वृद्धि होगी। इन सबका फायदा यह होगा कि रेलवे में

रोजगार के अवसर बढ़ेंगे। इससे रेलवे की आय भी बढ़ेगी। इस तरह से यह बजट सार्वजनिक सेवा वाला बजट है। देश के लोगों को जानकारी देने वाले पत्रकार भी इस बजट से लाभान्वित हुए। उन्हें अब 30 हजार किलोमीटर पर 50 प्रतिशत की छूट मिलेगी। पार्सल दरों में कटोती भी इस बजट की विशेषताएँ हैं। इसके अलावा पार्सल गाड़ियों की संख्या दुगुनी की यानी 5 रसे बढ़ाकर 11 कर दी गई है। इन गाड़ियों में दस ऐसे डिब्बे भी लगाये हैं जो पूरी तरह कॉल्ड स्टोरेज टाइप के होंगे। इससे फल-सज्जियां आदि खराब नहीं होंगे।

इस समय देश में कई अलाभप्रद रेलवे लाइन विद्यमान हैं जिनकी संख्या 115 है जो कि भारी घाटे में चल रही हैं। इन पर 434 करोड़ रुपये का घाटा हो रहा है। कई लोगों ने इन अलाभप्रद रेल सेवाओं को बन्द करने की वकालत की है। हमें नहीं भूलना चाहिए कि रेलवे एक सार्वजनिक उपयोग की सेवा है जहां पर लाभ नहीं हो रहा है। उसे लाभप्रद बनाने का प्रयास किये जाने चाहिए।

पहली बार इस सरकार ने रेलवे के चतुर्थ क्षेणी के कर्मचारियों की लिखित परीक्षा में स्थानीय भाषा को माध्यम बनाया है। इससे स्थानीय लोगों को प्रोत्साहन मिलेगा। सदन का सुझाव यह भी होना चाहिए कि उच्च अधिकारियों की परीक्षा में स्थानीय भाषा को बनाया जाना चाहिए।

रेल दुर्घटनाओं को रोकने हेतु टक्कर रोधी बनाने हेतु 1750 किलोमीटर पर इसका उपयोग किया जायेगा। आशा है कि हम दुर्घटनाओं को रोकने में सफल होंगे।

इस बजट में कई बातें बहुत ही महत्वपूर्ण स्थान हैं जैसे रेलवे मार्ग को बन्दगाहों से जोड़ने का कार्य। इससे परिवहन और माल ढोने में समय की बचत होगी और लागत भी घटेगी। इस बजट से अनारक्षित रेल प्रणाली की शुरुआत की है।

विषयक ने जब इस बजट पर नाटकीय ढंग से टिप्पणियां कीं जैसे यह चुनावी बजट है, अनुभवहीन आदि इसकी कमियां को बता रहा था तो लोग उनकी टिप्पणियों पर हँस रहे थे। रेल मंत्री जी ने 28 पेज का बजट बिना रुके पढ़ा और हमें आशा है कि रेल विकास बिना रोके होगा।

देखा यह गया है कि रेल में और रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों और रेल लाइनों पर काफी गन्दगी होती है जिसके कारण लोगों को सुखद यात्रा करने में दिक्कत होती है। सराकर को इस ओर ध्यान देना होगा। विकास में सफाई का योगदान होता है। सरकार ने अपरेशन स्वच्छता शुरू किये जाने पर यह सदन सराहना करता है।

अंत में मैं माननीय रेलवे मंत्री को बधाई देता हूं कि झारखंड में भी आपने रेलवे सुविधा जनता की मांग को देखते हुए पूरी की है। जो आपने कहा, उसे पूरा किया। इसके लिए झारखंड की जनता की ओर से मैं आपको बधाई देता हूं। आपने रांची से दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस दो दिन, रांची से मुख्य एक्सप्रेस वाया राउरकेला रांची से बंगलौर, रांची में डी.आर.एम. कार्यालय आदि अनेकों सुविधायें दी हैं। इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं। रांची दिल्ली राजधानी को रांची से रविवार को एवं दिल्ली से शुक्रवार को चलाने की मैं मांग करता हूं। साथ-साथ प्राथमिकता के आधार पर जल्दी चलाने का आग्रह भी करता हूं। रांची लोहरदंगा लाइन का दोहरीकरण का काम एवं चेरी तक विस्तार का काम धीमी गति से चल रहा है, उसे तेजी से कराने की मांग करता हूं। इसके साथ-साथ रांची कोडरमा वाया हजारीबाग रेलवे का कार्य तेजी से कराने की मांग करता हूं। आप के द्वारा रांची को रेलवे सुविधायें दी गई हैं, उसे शीघ्र चालू करने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, मैं इस बजट का जो कि देश हित और जनहित के लिए रेलवे मंत्री जी द्वारा लाया गया है, उसके लिए बधाई देता हूं। इसके साथ-साथ प्रधान मंत्री जी को भी मैं बधाई देता हूं जिनकी प्रेरणा से इस तरह का रेलवे बजट लाया गया है।

\*Speech was laid on the Table.

\* SHRI DIP GOGOI(KALIABOR):

Sir, At the very outset I would like to extend my hearty thanks to Shri Nitish Kumarji, the honourable Railway Minister for the inclusion of Bogibeel bridge over the Brahmaputra in the current budget; and also inclusion of regional language in the written examination of Railway Recruiting Board for the selection of candidates to 'D' category of staff to be employed in the railways. This will definitely help the unemployed youths seeking jobs in the railway.

Sir, the services of railway was introduced in Assam more than 100 years back by the British basically to carry Tea, Oil and Coal from Upper Assam. The service was extended to Tinsukia, Digboi, Margherita and Lido. Assam was very much involved in the second world war. The railway played a great role to carry soldiers, ammunitions, labourers and other essential commodities. The Stelwell Road from Ledo to Wanting in the province of Yunan of China, a distance of more than 900 miles was built during the second world war. There is an Air Base in Dinjan near Digboi, from where thousands of air sorties were made during the war of Kunming of China to carry ammunitions and oil over the great Himalayas in a perilous condition.

Sir, now through your goodself, I wish to draw the attention of the Honourable Railway Minister for the following subjects. I am sorry to say that the assurance given by the Railway Minister in black & white for the re introduction of Rail Bus from Haiborgaon to Moirabari and between Senchoa to Silghat is yet to commence. Here it may be mentioned that Railway Minister has given an assurance to introduce above Rail Bus service vide letter No. 96/Chg.II/16/NF/19 dt. 25.9.98. Subsequently the Railway Minister Shri Nitish Kumar informed Shri Tarun Gogoi, the then Member of Parliament on 25.9.98 that Indian Railways had placed order for the manufacture of two 4

wheeler Rail Buses.

Sir, As you know that Assam is a backward state and communication facilities like road and railways are in bad shape. Instead of extending more railway facilities , the decision of withdrawal of existing facilities for last 100 years has been resented very much by the people of Assam.

Sir, I therefore request you kindly to take sympathetic view and issue necessary instructions to implement the assurance given by the Railway Ministry by introducing Rail Bus services from Haiborgaon to Moirabari and between Senchoa to Sigghat at an early date, please.

Sir, the railway service presently in existence between Guwahati and Dimapur can be extended to Mariani, whereby both the districts of Golaghat and Jorhat will be covered.

\* Speech was laid on the Table

\***श्री सईदुज्जमा (मुज्जफरनगर):** महोदय में माननीयमंत्री जी का ध्यान उत्तर प्रदेश के जिला मुज्जफरनगर की जनता की रेल से संबंधित समस्याओं की ओर आकर्ति करना चाहता हूं। आशा है कि रेल विभाग आवश्यक कार्यवाही करेगा।

महोदय, मेरठ छावनी से मुज्जफरनगर टपरी तक डबल लाइन जल्दी से जल्दी बनवाने का अनुरोध किया था। अब फिर आपके माध्यम से जनता की मांगों का ध्यान रखते हुए रेल विभाग को जल्दी ही डबल लाइन का काम शुरू करना चाहिए।

रेलवे गेट नं० 53 बी० नयी मंडी के पास जिस पर शहर का बहुत ज्यादा ट्रैफिक है और कभी कभी दुर्घटनायें भी होती रहती हैं तथा गेट बंद होने पर काफी विलंब भी होता है। अतः रेलवे लाइन के ऊपर सड़क यातायात के लिए पुल बनना अति आवश्यक है।

वर्तमान में जो टिकट एजेंसी बनी है, जनता को उससे ज्यादा लाभ नहीं है क्योंकि यह रेलवे स्टेशन के पास बनी हुयी है। अतः टिकट एजेंसी शिव चौक या बड़ी डाकखाने या झांसी रानी के पास होनी चाहिए।

जनता के लिए आरक्षण की पर्याप्त सुविधा नहीं है क्योंकि दूसरा काउंटर 2 बजे से बंद हो जात है। अतः सुबह 8 बजे से रात 20 बजे तक दोनों काउंटर चलने चाहिए।

रेलवे स्टेशन पर खानपान की व्यवस्था में सुधार की काफी आवश्यकता है। एक गाड़ी मुज्जफरनगर से दिल्ली के लिए चलायी जाये। मुज्जफरनगर एशिया की सबसे बड़ी गुड़ मण्डी है। इसलिये जन शताब्दी का स्टोपेज होना चाहिए।

\* Speech was laid on the Table

**श्री नवल किशोर राय (सीतामढ़ी) :** महोदय, मैं वर्ष 2003 और 2004 रेल बजट का स्वागत करता हूं। सर्वत्र इस बजट का स्वागत हुआ है और स्वागत होने का कारण यह है कि यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है। मेट्रोपोलिटन शहरों को जोड़ने वाली राजधानी शताब्दी एवं जो अन्य गाड़ियां हैं, उनके किराए को युक्तिसंगत बनाया गया है, कम किया गया है। हवाई यात्रा की तुलना के हिसाब से कम किया गया है। इन कारणों से पैट्रोलियम पदार्थ का पूरे विश्व में दाम बढ़ातरी हो रही है। हमारे देश में कई बार बढ़ातरी हुई, जिसके कारण काफी कोलाहल है। रेल मंत्री जी ने इस बजट में पैट्रोलियम पदार्थ के किराए में साढ़े सात फीसदी से साढ़े दस फीसदी तक किराए कम करके करोड़ों उपभोक्ताओं को लाभ पहुंचाने का अहम फैसला लिया है। इतना ही नहीं सुरक्षा एवं संस्करण की दृष्टि से 3500 कांस्टेबलों की नियुक्ति, 20,000 से अधिक ग्रुप डी के कर्मचारियों की नियुक्ति का फैसला इस माहौल में बजट में लिया गया है। जब चारों तरफ विनिवेश के कारण नौकरी जा रही है, छंटनी का काम हो रहा है। इसलिए रोजगार की दृष्टि से भी यह स्वागत योग्य कदम है। पत्रकारों को सुविधाएं दी गई हैं, वरिठ नागरिकों की सुविधाएं और बढ़ाई गई हैं, रोगियों के लिए भी सुविधाएं बढ़ाई गई हैं। इसलिए यह बजट शानदार कहा जाएगा। रोगियों के लिए भी सुविधा बढ़ाई गई है, इसलिए यह बजट शानदार कहा जायेगा। चौतरफा इसका स्वागत हुआ है। स्वागत ही नहीं हुआ है, आलोचना के शब्द नहीं मिले हैं तो चुनावी बजट कहा है, इसलिए मैं अपनी ओर से, अपनी पार्टी की ओर से माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय नीतीश कुमार जी ने जो यह शानदार बजट लाये हैं, इस बजट का स्वागत करता हूं और उन्हें धन्यवाद देता हूं।

मैं यहां पर यह उल्लेख भी करना चाहता हूं कि जब माननीय मंत्री जी अपना बजट भाण दे रहे थे तो उन्होंने स्वीकार किया कि पिछले दिनों तीन फीसदी यात्रियों की संख्या में कमी आई है। उसमें और सुधार करने के लिए कई कदम भी उठाये गये हैं। 50 जोड़ी नई रेलगाड़ियों का परिचालन शुरू करने का प्रस्ताव है, इसका हम बहुत स्वागत करते हैं।

मेट्रोपोलिटन शहरों को जोड़ने वाली जो भी गाड़ियां हैं, सुपरफास्ट राजधानी, शताब्दी गाड़ियां हैं, उनके भाड़े को कम किया गया है। यह भी हवाई यात्रा से जोड़कर समुचित बनाया गया है, इसका हम स्वागत करते हैं। इससे उन यात्रियों की कमी की भरपाई हो सकती है, लेकिन मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूं कि जिस प्रकार से मेट्रोपोलिटन शहरों से इतर रेलगाड़ियां हैं और जो पैरोंजर आते हैं, उनके किराये बढ़ाये तो नहीं गये हैं, परन्तु उनको भी युक्तिसंगत बनाने का मेरा सुझाव है। बसों का परिचालन सड़कों के माध्यम से जो प्रतियोगी स्थिति है, उसके किराये को ध्यान में रखकर उन्हें भी युक्तिसंगत बनाना चाहिए, यह मेरा सुझाव है।

मैंने प्रारम्भ में ही पैट्रोलियम पदार्थों के किराये पर कमी करने पर स्वागत किया है और आगे भी मैं स्वागत करता रहूंगा। इससे करोड़ों उपभोक्ताओं को लाभ होगा। वहीं

पर सुरक्षा के बारे में बजट प्रस्ताव में बहुत ही अच्छे ढंग से पर्यवेक्षण का, सर्वेक्षण का, ट्रेनिंग देने के लिए ट्रेनिंग संस्थानों को भी बढ़ाने का प्रस्ताव इस बजट में किया है, जो स्वागतयोग्य है। 17 हजार करोड़ रुपये का इस बजट में एलान किया गया है कि सुरक्षा के मामले में पंचर्वार्य योजना में खर्च किये जाएंगे। 12 हजार करोड़ रुपये बजटीय स्पोर्ट मिलेगी, बाकी माल और यात्री भाड़े से पूरा करके 17 हजार करोड़ रुपये खर्च किये जाएंगे, यह महत्वपूर्ण फैसला लिया गया है। ट्रेनिंग देने का, सर्वेक्षण और पर्यवेक्षण बढ़ाने के लिए 20 हजार से अधिक युप डी के कर्मचारियों की नई नियुक्तियों से और 35 हजार से अधिक आर.पी.एफ. के कांस्टेबलों की नई भर्तियों का भी आपने उल्लेख किया है, जबकि 70 हजार मैनपावर पहले से आर.पी.एफ. में हैं। इसके लिए एक विधेयक लाकर आर.पी.एफ. को और अधिकार आप देने वाले हैं, ऐसा बजट भाग में कहा गया है।

लेकिन एक अनुमान के तहत सुरक्षा के मामले में एक सर्वे में आया है कि जनवरी, 1999 से नवम्बर, 2002 तक 1578 दुर्घटनाएं हुई हैं, एक अनुमान के तहत यह बताया गया है। उसमें जो ब्रेक अप अनुमान करने वालों ने दिया है, उसमें 85 प्रतिशत मानवीय भूल के कारण हुई हैं, 6 प्रतिशत इक्विपमेंट फेल्योर के कारण हुई हैं, चार प्रतिशत सबोटाज के कारण हुई हैं और अन्य कारणों से पांच प्रतिशत हुई हैं। मैं यहां पर सुझाव देना चाहता हूं, मंत्री जी अभी नहीं हैं, अन्य मंत्री जी बैठे हैं, पिछले दिनों जो बड़े पैमानेपर दुर्घटनाएं हुई हैं। दुर्घटनाओं के जो जांच प्रतिवेदन आये हैं, उसमें 85 प्रतिशत मानवीय भूल के कारण दुर्घटनाएं हुई हैं और मेरा व्यक्तिगत मानना है कि जब तक मानवीय भूल को दुरुस्त करने की कार्रवाई नहीं होगी, जो लोग काम करते हैं, जो कर्मचारी और पदाधिकारी काम करते हैं, उनको जिम्मेदार बनाने का काम नहीं होगा, तो सुरक्षा पर केवल 17 हजार करोड़ रुपये खर्च कर देने से या पटरियों को मजबूत कर देने से ही हम इसे पूरे तौर पर ठीक नहीं कर सकते हैं। जहां पर पटरियों और रेल पुलों को ठीक करने का सवाल है, उन कारणों से और इक्विपमेंट फेल्योर से पांच फीसदी दुर्घटनाएं हुई हैं, लेकिन मानवीय भूल से 85 फीसदी दुर्घटनाएं हुई हैं, इसलिए आवश्यकता इस बात की है कि 85 फीसदी जो मानवीय भूलों से जो दुर्घटनाएं हो रही हैं, उनको दुरुस्त करने के लिए जिम्मेदार बनाने की कार्रवाई व्यापक तौर पर हमें करनी चाहिए।

16.00 hrs.

यह हमारा आपके माध्यम से अनुरोध है। इसके साथ ही हम यह भी कहना चाहते हैं कि यह बजट स्वागत योग्य है और सर्वत्र इस बजट का स्वागत हुआ है। मंत्री जी ने जो बजट भाण्या यहां प्रस्तुत किया है, उस भाण्या की 47,48, 49 और 50वीं मद संख्या में कुछ रेल लाइन्स के बारे में जानकारी दी है। पहली जानकारी उन्होंने नयी रेल लाइन के बारे में दी है। दूसरी जानकारी आमान परिवर्तन के बारे में, जो इस वित्तीय वर्ष 2003-04 में पूरी होने वाली है, दी है। मैं उसका भी स्वागत करता हूं।

मैं बिहार से आता हूं। बिहार के आरा सहसाराम नौखा खंड को इस वर्ष पूरा करने के बारे में कहा है। मैं उसका भी स्वागत करता हूं। मंत्री जी अभी बैठे नहीं हैं। मैं आपके माध्यम से दुख भी प्रकट करना चाहता हूं कि जहां से सभापति महोदय आते हैं यानी झंझारपुर संसदीय क्षेत्र, दरभंगा संसदीय क्षेत्र, मधुबनी संसदीय क्षेत्र, सीतामढ़ी संसदीय क्षेत्र, मोतीहारी संसदीय क्षेत्र, शिवहर संसदीय क्षेत्र और बेतिया संसदीय क्षेत्र आदि सात संसदीय क्षेत्र हैं जो देश की राजधानी दिल्ली को सात क्षेत्रों में बांटे हुए हैं। बिहार के उत्तर भाग में नेपाल सीमा पर सात संसदीय क्षेत्र को जोड़ने वाली जयनगर-दरभंगा-नरकटियागंज-सीतामढ़ी रेल लाइन का आमान परिवर्तन उपेक्षित है। दरभंगा से समस्तीपुर तक आमान परिवर्तन हो गया है। नरकटियागंज से इधर आमान परिवर्तन हो गया है। रक्सौल तक आमान परिवर्तन हो गया है। सीमा वर्ती सीमांचल आदि को औपनिवेश के रूप में छोड़ दिया गया है। 1996-97 के रेलवे बजट में सभी प्रकार की स्वीकृति देकर उसका शिलान्यास हुआ था और वहां पर काम भी शुरू हो गया था लेकिन अभी यह यथावत है। इस वर्ष के बजट प्रस्ताव में 18 करोड़ रुपये दिये गये हैं परन्तु उसमें काफी पैसा लगने वाला है।

पिछले वर्ष आज से डेढ़ वर्ष पहले मानवीय मंत्री जी सीतामढ़ी सीता हॉल्ट का उद्घाटन करने, जनकपुर रेलवे स्टेशन के माडर्नाइजेशन तथा आरक्षण केन्द्र के शुरुआतीकरण में गये थे। वहां पर हजारों की तादाद में जनता ने अपनी मांगें प्रकट कीं। मानवीय मंत्री जी ने कुछ सभाओं में घोणा की थी कि 2003-04 के वित्तीय वर्ष के अंत तक यानी मार्च, 2004 तक इस आमान परिवर्तन का काम जयनगर से सीतामढ़ी तक पूरा हो जायेगा। अगले दो वर्ष तक इसे पूरा कर दिया जायेगा। इसके बारे में अखबारों में भी छपा था। हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि इनके कार्यकाल में वैसे भी रेल मंत्री जी को घोणा मंत्री के बदले कार्यान्वयन मंत्री के रूप में जाना जाता है। कई मंत्री घोणा मंत्री के रूप में जाने गये हैं लेकिन वर्तमान रेल मंत्री जी काम में विश्वास करते हैं। मैं भी यह महसूस करता हूं। मैंने एक उदाहरण आपके माध्यम से यहां दिया है।

मंत्री जी अभी नहीं हैं। मंत्री जी ने मंच से घोणा की थी जिसके बारे में अखबारों में छपा था। उसका डायरेक्शन भी नीचे दिया गया था लेकिन इस बजट भाण्या में उसके बारे में कुछ नहीं कहा गया। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि आप मंत्री जी से स्वयं बात करें। मंत्री जी ने जिसके बारे में घोणा नहीं की, उसकी चर्चा इस बजट भाण्या में की गयी है। मैं उसका स्वागत करता हूं लेकिन डेढ़ वर्ष पहले जिसके बारे में सार्वजनिक रूप से घोणा की गयी थी, उसकी चर्चा इसमें नहीं की गयी। मैं बिहार के सीतामढ़ी ट्रैफि (व्यवधान)

**समाप्ति महोदय :** जो प्रभारी मंत्री हैं, वह आपका प्लाइट नोट कर रहे हैं। मंत्री जी उसका जवाब दे देंगे। अब आप समाप्त कीजिए।

... (व्यवधान)

**श्री नवल किशोर राय :** सभापति जी, मैं दो मिनट और लूंगा। सीतामढ़ी जगत जननी माता जानकी की जन्म स्थली है, पर्यटन स्थली है। इस सदन में कई बार चर्चा हुई है। पर्यटन सर्किट या सीता सर्किट की बात चलती है। मानवीय मंत्री श्री नीतीश कुमार जी से हम लोगों ने बिहार के पैकेज के लिए बात की थी। वह उस कोर कमेटी के संयोजक भी रहे हैं। उसमें भी आमान परिवर्तन और सीतामढ़ी मुजफ्फरपुर नयी रेल लाइन के बारे में मांग की गयी थी। उसके बारे में सार्वजनिक रूप से चर्चा भी की गयी थी कि इसके लिए मार्च 2004 का टारगेट रखा जायेगा। लेकिन इस बजट में यह बात नहीं कही गयी है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि मंत्री जी जब अपना जवाब दें, इन दोनों वियों के बारे में उनका जो कमिटमेंट है और वह घोणा मंत्री के बदले कार्यान्वयन मंत्री के रूप में इस मामले में निर्णय लें।

इन्होंने स्वतंत्रता सेनानी एक्सप्रेस को प्रत्येक दिन दरभंगा से बढ़ाया है, उसका हम स्वागत करते हैं। सप्तक्रांति एक्सप्रेस जो उन्होंने दी है जो नरकटियागंज होकर मुजफ्फरपुर तक जाती है, मैं उसका स्वागत करता हूं लेकिन मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि उसको सुपर फास्ट के रूप में घोणा करके चलाया गया था लेकिन गोरक्षपुर के बाद वह ट्रेन सर जाती है, वैशाली की तरफ नहीं रह पाती है। मंत्री जी उस पर ध्यान देने का काम करें। इसके साथ ही पहले से लम्बे समय से उत्तर बिहार के लोगों की मांग रही है कि मरुधर एक्सप्रेस वाराणसी से आगरा आती है। उसको मुजफ्फरपुर से चलाया जाए और मथुरा तक लाया जाए। इसके बाद मुजफ्फरपुर से सूरत जाने के लिए एक नई एक्सप्रेस ट्रेन दी जाए। यह पहले से मांग रही है। सीतामढ़ी रेलवे स्टेशन के पूर्वी गुमटी पर एनएच-77 तीन-चार जिलों से पार करती है और नेपाल से लोग वहां आते हैं, रास्ते जाम रहते हैं। वाँ से मांग रही है कि वहां पर ऊपरी पुल, ओवरब्रिज बनाया जाए। एनएच भी भारत सरकार का है और रेल मंत्रालय भी भारत सरकार का है। इस मांग पर भी गंभीरता से विचार किया जाए। इस बजट का स्वागत करते हुए मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि कमिटमेंट को इस बजट में शामिल नहीं किया गया है। जयनगर-दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकटियागंज-सीतामढ़ी-मुजफ्फरपुर को जवाब में घोणा करने की मांग करते हुए मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि मुजफ्फरपुर-नारायणपुर-गोमती से लेकर अराई होते हुए, पुपरी होते हुए, जयनगर बाया मधुबनी-सीतामढ़ी मुजफ्फरपुर रेललाइन का मैटीरियल मोडिफिकेशन में सीतामढ़ी-जयनगर नई रेललाइन जिसकी पहले लम्बी मांग रही है और राम विलास पासवान जी के समय में सर्वे भी हुआ था, उसको शामिल करके और नई रेललाइन को उत्तर बिहार में बढ़ाने की मांग करते हुए बजट का समर्थन करते हुए मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

**श्री नंदकुमार सिंह चौहान (खंडवा) :** सभापति जी, मैं अपना भाण सदन पटल पर ले करता हूं।

**सभापति महोदय :** तीक है। जो भी माननीय सदस्य अपना भाण सदन पटल पर रखना चाहते हैं, रख सकते हैं।

**\*श्री नंदकुमार सिंह चौहान :** महोदय, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी को एक शानदार, जानदार जनहित का बजट प्रस्तुत करने का धन्यवाद देता हूं एवं यह पुर्जोर मांग करता हूं कि जनहित में मेरे संसदीय क्षेत्र खंडवा, मध्य प्रदेश के निम्न रेलवे स्टेशनों पर निम्न गाड़ियों को स्टापेज देकर रोका जाये। गोंड वाना एक्सप्रेस को वाया खंडवा भुसावल चलाया जाये नागपुर तक।

गोवा एक्सप्रेस एवं हवीगंज-मुम्बई एक्सप्रेस को बुरहानपुर स्टेशन पर, अमृतसर दादर एक्सप्रेस को डोंगरगांव स्टेशन पर, कामायनी एक्सप्रेस को बीड स्टेशन एवं नेपा नगर स्टेशन पर, पंजाब मेल को हरसुद पर रोका जाये।

उपरोक्त स्टेशनों पर दर्शाये अनुसार गाड़ियों का ठहराव जनहित में व रेलवे के व्यवसाय के दृष्टि से बहुत अधिक लाभदायक रहेगा।

\*Speech was laid on the Table.

**\*SHRI PRAVIN RASHTRAPAL (PATAN) :** Sir, I thank for allowing me to lay my speech on Railway Budget.

This Budget is prepared with political consideration of elections in various States in the coming days. The Hon. Minister had decided not to make any cross-the-board increase in freight rates. However, he has not applied his mind for getting more work from the customers to increase freight-income to Railways. It is known to one and all that the major freight income is from oil, coal and other items which are transported by public sector undertakings. What about transport and that too factories to home or business place transport of goods, which is by Road transporters? How to divert this work to Railways? How to remove the mafia and monopoly of few from the Railway Yards in certain States?

The Hon. Railway Minister in his speech had mentioned "Passenger Amenities Year" and "Customer Satisfaction Year". Is he aware that there are two major categories of passengers? 1) with Tickets and 2) without tickets? All amenities will be provided to both types of passengers. He should come out with a plan and project, how ticketless passengers are fined or punished. As far as customers (with tickets) satisfaction is concerned, the Minister should take maximum care of 1<sup>st</sup> Class and poor passengers travelling by passenger trains or mail gadi. Clean drinking

water, clean compartment, clean toilets, clean platforms, clean surroundings are the few areas which require urgent attention.

Interaction in between Railway authorities and MP is minimum. The Zonal G.M. should meet MP of his zone at least once in three months.

There is no regional balance or justice in the following subjects :

1. Gauge conversion;
2. New trains;

Frequency of trains and extension of services. Highest route KM of gauge conversion work is in arrear in the State of Gujarat. The Hon. Minister had visited my constituency during 1997-98 in presence of other five Ministers and assured gauge conversion of Patan-Mehsana Railway lines which is only 49 KM. This was a public assurance but not carried out till date. Is he waiting for the next Lok Sabha election? According to the information given to me, Railway bridges and culverts on this route are constructed to suit broad gauge. Only tracks are to be laid. I request the Hon. Minister to fulfil his assurance, as Patan is the only district/HQ in Gujarat not connected by broad gauge. I also request him to approve "Computerized Reservation Centre" for Patan Station. Again, this is the only district in Gujarat which is not provided this facility. I am prepared to give Rs.10/- lakh from the MPLAD Fund. I also take this opportunity to know from the Railway Minister about Viramgam-Bhildi Railway line. It is true that the work of gauge conversion in between Viramgem-Mehsana is in progress but the same is at very slow speed. Let it be at the speed of 'express train'. Sir, I want Hon. Railway Minister to consider following Demands of passengers from North Gujarat :

1. New train from Palampur to Mumbai;
2. Extension of one train from Ahmedabad to Palanpur which is daily in between Ahmedabad-Mumbai.
3. Adequate stoppages to Siddhapur and Unja Railway Stations in trains running in between Delhi-Ahmedabad and Mumbai-Jaipur.
4. Stoppage of Rajdhani Train at Siddhapur. This train in-between Ahmedabad-Delhi has no stoppage in Gujarat. It has three stoppages in Rajasthan.
5. Revival of Mehsana – Taranga Railway lines.
6. Rail-Road overbridges at Siddhapur and Unjha.
7. Upgradation of Patna Railway Station.

The announcement of two new trains : 1) Bhavnagar-Ahmedabad and 2) Bhavnagar-Mumbai is a joke. Because it is conditional. The Railway Minister should inform the people of Gujarat when the work of gauge conversion will be completed.

Gujarat is the State, which gives maximum revenue to the Railway Department whether it is petroleum, oil, timber and salt, maximum freight income is from Gujarat. In return, we are not getting adequate works from Railways. We welcome the announcement that Ahmedabad Division will start functioning w.e.f 1.4.2003 but let us know the place and venue where the Divisional office of Ahmedabad will be situated.

(ends)

\* Speech was laid on the Table.

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (SIVAGANGA): Thank you, Mr. Chairman. I will confine my presentation to certain points relating to my constituency and Tamil Nadu related issues.

The entire Budget concentrates upon various aspects. Without any funds, it is made as a Budget for the poor. But, at the same time, I had mentioned last year that the fund, which was allotted to a particular project, had always been diverted. In the Performance Budget, it had been clearly mentioned at page C-25 that Tiruchi-Manamadurai project, for which Rs. 10 crore were allotted last year, had been diverted at the planning stage. In the same manner, for the line, Maduri-Rameshwaram – 162 kilometres, Rs. 10 crore, which was granted last year, had been diverted for minor variation. The same thing had happened last year also. For the past three years, out of this project, totally about Rs. 50 crore had been diverted. This is a very important project.

Chennai-Talaimannar line, that is for Sri Lanka, was the first one made by the Britishers. This was one of the

projects which was made during the British period. It was the oldest one. According to the earlier study, the cost return ratio was 12.22 per cent. That is why, Kumari Mamata Banerjee had accepted to include it in her Budget, and it was made in the Budget of 1999. Subsequently, the entire fund of Rs. 50 crore had been diverted to various other projects. This has been made without any progress at all. This is a total injustice to a backward area. Pudukottai, Sivaganga and Ramnad Districts are having rich heritage prosperity. Chettinad Heritage Home is there. About 1,500 temples are there. There is a very ancient Dutch Church, which was constructed in 1815. Many churches are there. Many mosques are there. It is a tourist spot. A bird sanctuary is there. A lot of income is being generated particularly in this area.

But it was totally neglected. I want to mention that even the President of India, Dr. Abdul Kalam, cannot ask for anything from our Budget, but at the same time, we should have the magnanimity to create this project from Trichirappalli-Manamadurai-Rameswaram, which is a viable project and which will give return immediately. This particular project should be included as one of the projects, at least, in the Diagonal through identified sub-projects.

The hon. Minister had mentioned in the Budget speech that this Diagonal through identified sub-projects will also be taken up in the Rail Vikas Nigam Limited project. Last time also, I had requested that Rameswaram Bond might be floated. It will not be just like the Konkan project; it will be a very successful project. Ramanathaswami of Rameswaram is worshipped throughout the world, especially in India. All the people are ready to purchase the bond which can be specifically marked for this particular project. It can be completed within two years. If you give back that Rs.50 crore and if you float the Rameswaram Bond, along with the Diagonal if the identified sub-projects are also taken into consideration, the total project will be completed within two years.

In the same way, I would like to submit that you have announced a lot of concessions. The disabled persons have to be accompanied with one person. Then only they will be getting the concession. The disabled persons can go anywhere on their own, but they are not allowed to have the concession. They should have the same concession even if they go alone or if they are not escorted by any person.

I would like to draw the attention of the hon. Minister that an over-bridge at Namanasamudram-Pudukottai junction, Karaikudi-Kottaiyur, Sivaganga-Thondi Road and also a new gate to Karaikudi-Periyakottai may be included. Already three stations are closed, namely, Namanasamudram, Kottaiyur and Anaithidal. These should be re-opened. At least, the tickets should be made available so that the people can go. They are very important places.

In the same way, I would like to draw the attention of the hon. Minister to one thing. Shri Moorthy is now-a-days very famous in Tamil Nadu, but at the same time, he is handicapped for want of proper projects. The Southern Railway is allotted Rs.365.10 crore. Compared to last year, this year the allotment is very less. This year, Rs.46 crore is less for Tamil Nadu. Out of 59 MPs, including Rajya Sabha MPs from Tamil Nadu, 55 MPs are supporting this Government, but this Government is not giving sufficient attention to this area.

I also want to draw the attention to one thing which happened last year. I told that Lord Rama is so much appreciated throughout the world, especially by the BJP people. They are creating Ayodhya and other issues. But at the same time, Rameswaram is forgotten totally. At Rameswaram, Lord Rama had won the war. That should be appreciated. If they are really paying some attention to Lord Rama, they should give proper facility for Lord Rama also to be visited by both the national and the international tourists.

In the same way, I would like to draw the attention of the hon. Minister that during the course of the speech, he had mentioned that backward areas would be given more importance. This area is having textile mills. There are 30 textile mills in the Pudukottai, Sivaganga and Ramnad area. A lot of agricultural products are to be taken by train. But at the same time, this area is totally neglected. Both Sethu and Rameswaram Express trains are taking about 13 hours to travel about 420 kilometres. This is the longest time taken in any rail route. This should be immediately taken into consideration and proper appreciation should be given for this area.

With these words, I conclude my speech.

**श्री विणुदेव साय (रायगढ़) :** सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का मैं पूरी तरह से समर्थन करता हूं। इस वर्ष के बजट में रेल यात्रियों पर कोई अतिरिक्त भार नहीं डालने के लिए मैं मंत्री जी को साधुवाद देता हूं। उनके द्वारा प्रस्तुत रेल बजट से रोज एक करोड़ से ज्यादा रेल यात्रा करने वाले यात्रियों को राहत पहुंची है। इसके साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र रायगढ़-छत्तीसगढ़ की कुछ समस्याओं और वायदों की ओर आकर्ति करना चाहता हूं जोकि बहुत से आश्वासनों के बाद भी पूरे नहीं किये गये हैं। इनमें मुख्य रूप से जसपुर जिला मुख्यालय में रेलवे आरक्षण का खोला जाना, रायगढ़ टर्मिनल का निर्माण कार्य कराया जाना, कोरबा-रंची मार्ग के निर्माण की स्वीकृति देने के लिए पहल करना है।

माननीय सभापति जी, जसपुर से रेल हैंड-क्वार्टर रायगढ़ की दूरी 212 किलोमीटर, झारखण्ड की दूरी 190 किलोमीटर और रांची की दूरी 150 किलोमीटर है। जसपुर जिला से रोज सैकड़ों यात्री आरक्षण के लिए भटकते हैं और उन्हें दलालों का सहारा लेना पड़ता है। जिससे यात्रा का खर्च दोगुना हो जाता है। इसलिए वहां आरक्षण

केन्द्र का खोला जाना जरुरी है। उसी तरह से छत्तीसगढ़ प्रांत का प्रथम जिला रायगढ़ है जो उड़ीसा से लगा हुआ है। वहां से कुछ ट्रेनों का प्रारम्भ होना आवश्यक है। महानदी एक्सप्रेस, छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस, भोपाल पैसेंजर के लिए टर्मिनल की सुविधा नहीं है। वहां 14 सितम्बर 1998 को रेलवे टर्मिनल के लिए शिलान्यास किया जा चुका है लेकिन काम प्रारम्भ नहीं कराया गया है। सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि वहां शीघ्र काम प्रारम्भ होना चाहिए।

सभापति महोदय, कोरबा-रांची रेल-मार्ग के निर्माण का प्रस्ताव 20 वां से लम्बित पड़ा हुआ है। एक बार इसके लिए सर्वे का काम कराया गया है लेकिन बीच में काम छोड़ दिया गया। इसलिए वहां के लोगों में इसको लेकर भारी निराशा है। मेरे क्षेत्र के लिए ये तीनों ही कार्य बड़े आवश्यक हैं। इसलिए माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इन तीनों कार्यों को अतिशीघ्र कराने की कृपा करें। माननीय मंत्री जी द्वारा जनहित में लाये गये रेल बजट पर उनको धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

**\*श्री तुफानी सरोज (सैदपुर):** महोदय, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री और सदन का ध्यान पूर्वी उत्तर प्रदेश खास तौर से जौनपुर एवं गाजीपुर की उपेक्षा की ओर दिलाना चाहता हूं। यह क्षेत्र जहां का मैं प्रतिनिधित्व करता हूं, उत्तर प्रदेश के सबसे पिछड़े और गरीब इलाके हैं। यहां न उद्योग धंधे हैं और न परिवहन की समुचित व्यवस्था। इन इलाकों की गरीबी व पिछड़पेन को केन्द्र सरकार ने कभी भी गंभीरता से नहीं लिया। सड़कों की हालत बदतर तो है ही यह इलाका रेलवे मंत्रालय की उपेक्षा का भी शिकार है।

माननीय अध्यक्ष जी, वाराणसी से औड़िहार होकर गोरखपुर और वाराणसी से औड़िहार होकर बलिया-छपरा जाने वाली रेल लाइनें छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदल दी गयी हैं। उन पर पिछले कई वां से कुछ गाड़ियां भी चल रही हैं। पर आपको यह जानकार आश्चर्य होगा कि औड़िहार से जौनपुर के बीच मात्र 60 किमी की दूरी की मीटरगेज लाइन को उसी तरह छोड़ दिया गया है। छोड़ ही नहीं दिया गया है बल्कि उस पर कोई गाड़ी भी नहीं चलायी जाती है। हालांकि आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण कराया जा चुका है।

मान्यवर, मैंने इस ओर रेल मंत्री का ध्यान बार बार दिलाया। 8 दिसम्बर, 1999 को रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी को इस संबंध में पत्र लिखा। 15 दिसम्बर, 99 को शुन्यकाल के दौरान इस मामले को उठाया। नियम 377 के तहत सरकार का ध्यान आकृट किया। पर रेल मंत्रालय के कान पर जूँ तक नहीं रेंगी। विवश होकर मैंने 3 मई, 2000 को माननीय लोक सभा अध्यक्ष के समक्ष याचिका दाखिल की। अध्यक्ष महोदय ने इस याचिका को संसद की याचिक समिति को भेज दिया। याचिका समिति ने इस रेल लाइन की महत्ता को स्वीकार कर रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को अपनी बैठक में बुलाया और स्थिति की जानकारी ली। 16 मई, 2000 को लिखे अपने पत्र में रेल मंत्रालय ने बताया कि आमान परिवर्तन हेतु सर्वेक्षण पूरा हो गया है। इस पर 67 करोड़ 80 रुपये आएगा। याचिका समिति के समक्ष 19 सितम्बर, 2000 को रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधियों का मौखिक साक्ष्य हुआ। 24 जुलाई, 2001 को याचिका समिति ने अपना 9वां प्रतिवेदन लोक सभा में प्रस्तुत किया। 30 अगस्त, 2001 को मैंने फिर पत्र लिखा। 19 नवम्बर, 2001 को रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार को पत्र लिख कर पूरी वास्तविक स्थिति से अवगत कराया। याचिका समिति ने रेल बोर्ड के अधिकारियों और मेरा साक्ष्य लेने के बाद रेल मंत्रालय को इस लाइन के अमान परिवर्तन का आदेश दिया। 5 फरवरी, 2002 को याचिका समिति के निर्देश पर लोक सभा सचिवालय ने श्री एस.के. दास, निदेशक, प्लार्निंग, रेलवे बोर्ड को पत्र लिखा और की गयी कर्तव्याई की जानकारी मांगी। पर याचिका समिति के निर्देशों को रेल मंत्रालय ने कोई अहमियत नहीं दी। तब मैंने 20 दिसम्बर, 2002 को इस मुद्रे को फिर लोक सभा में उठाया। बार बार आग्रह के बाद भी रेल मंत्रालय ने कुछ नहीं किया। मौजूदा रेल बजट में मंत्री महोदय ने उक्त लाइन पर एक डी.एम.ओ. चलाने की घोषणा की है पर वह भी कब से चलेगी, कुछ पता नहीं है।

महोदय, मैं उक्त रेल लाइन की महत्ता पर थोड़ी रोशनी डालना चाहूँगा। यदि इस लाइन का अमान परिवर्तन हो जाता तो इस क्षेत्र की जनता का भला तो होता ही, छपरा, बलिया, औड़िहार, जौनपुर प्रतापगढ़ होकर लखनऊ या फिर जौनपुर-फैजाबाद होकर लखनऊ या अन्य स्थानों के लिए एक नया रेल रूट बन जाता। इससे मुगलसराय व वाराणसी रूट पर ट्रैफिक का बोझ भी हल्का हो जाता। इस महत्व को देखते हुए सरकार को अमान परिवर्तन पर यदि कुछ रकम खर्च करनी भी पड़ती है तो इसे अधिक नहीं माना जा सकता।

मान्यवर, इस क्षेत्र की जनता लंबे अर्से से इसके अमान परिवर्तन की मांग करती आ रही है। अतः सरकार से मेरा आग्रह है कि वह औड़िहार से जौनपुर मीटरगेज लाइन को ब्राडगेज में बदलने के लिए तत्काल कदम उठाए और इसी बजट में सांकेतिक ही सही, कुछ धन की व्यवस्था करे।

\* Speech was laid on the Table.

**PROF. A.K. PREMAJAM (BADAGARA):** Thank you very much, Mr. Chairman, Sir, for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget for 2003-2004 presented by the hon. Minister of Railways Shri Nitish Kumar.

I wish I could thank the hon. Minister as many of colleagues on the Treasury Benches have thanked him. The Indian Railways is a symbol of national integration. This, I am emphasising, for reasons which I am going to state a little later.

We are very proud that India has the largest railway network under a single management in the world. The Indian Railways is one of the most important strategic instruments, enhancing the nation's defence preparedness also. In every respect, it has to have a significant place in the country's development but I must say that 85 per cent of the existing railway network has been contributed by the British and only the remaining portion has been contributed by us during the half a century after attaining Independence. The rate of increase in the railway network is very pathetic. I am not going into the whole detail for constraints of time. The capital input in coaches, wagons, route-kilometres and loco traction, etc. are not up to the expectation and not up to the requirement. It is not sufficient to meet the enormous demand in the number of passengers. The passenger amenities are also not up to the expectation as well as the demand coming from the people.

The hon. Minister has declared this yearâ€"150<sup>th</sup> year of the celebration of Railwaysâ€"as the 'Passenger Amenities Year'. If we are to have ample provisions for passenger amenities, there should be enough resources and there should be enough allocations also. But when one goes through the Budget, it is not found that it is going to satisfy the requirements to make it a real - 'Passenger Amenities Year.'

I would like to mention one important point in this context that in the General Budget, Defence is getting a major chunk of our resources. Nobody will grudge that. Everybody is loyal that nation should be protected properly. So, the allocation in the Defence Budget will be going up according to the changing times and requirements. It is admitted also. But, at the same time, for Defence preparedness, one of the important tools is Railways and taking that factor into consideration, more budgetary provision should have come to the aid of the Railways, which is not forthcoming.

Another very important point is that the Railways own prime land all over the country. But wherever we go and wherever we travel, we find that it is not being looked after properly. A lot of encroachments are there and if that prime land is utilised by the Railway authorities, I am sure, that will contribute one of the major resources, with which the railways can do a lot of developmental work.

Another point regarding the resources is that if an intensive drive is undertaken to collect the arrears from the various departments allied with the railway activities, then crores of rupees could be collected and that also can be utilised for the developmental programmes, which I find is not done to the fullest extent.

Now, this year's Budget is termed to be a very popular and populist Budget. Even the Press and the electronic media have branded it as a popular Budget. But coming from the State of Kerala, I can never agree with this. I am not saying so because I am coming from the State of Kerala, which is a neglected State as far as this year's Railway Budget is concerned, but for another reason also I cannot support this view, though I wish I could do it. The public memory is very short-lived and when I say, public memory is very short-lived, I include both the Press and the electronic media in that because whatever hike the Railways or this Government wanted to do in the Railway Budget has been done, both in the case of freight charges and in the case of passenger fares. It has been done in a very substantial manner last year. If you just go through the last year's Budget, you will find that substantial amount of freight charges and passenger hike had been done. The burden is always there and the last year's burden is not taken away. So, it is termed as a populist and popular Budget, but the people forget that the burden, which was inflicted on the shoulders of the ordinary people, is being carried even now. I would like to remind that. ....*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Prof. A.K. Premajam, please conclude.

PROF. A.K. PREMAJAM : Please give me a few more minutes. I am the second speaker from my party and there is no other speaker. *â€œ* *(Interruptions)* When this year the hike was done, it is claimed to be a rationalisation. Since I am not having the time to give details, I will not go into the details. But here the rationalisation is that in the case of passenger fares, the hon. Minister has said that appropriate tariff for each segment commensurate with level of service provided and the ability to pay for the same have to be evolved. That is a very good philosophy, if it is put into practice.

In the case of last year's Budget, the effects of which are carried along in this year's Budget, that philosophy has not been considered. The very ordinary class of passengers are having the heavy burden with the reductions made in the fares of Shatabdi and Rajdhani Expresses and also in higher classes and not in sleeper class or in the lower classes.

I have already mentioned that eight per cent hike has been done in freight charges. That is the case with the freight charges. Last year itself, a commodity like salt had been put to higher freight charge. I am not going to mention the other details like increase in coal, iron ore and raw material to steel plants, etc.

#### **16.26 hrs. (Mr. Speaker in the Chair)**

There was an increase in this and that is not brought down. If at all a concession is given in the freight charge, as it is said that one hand takes away what is given by the other hand, the hon. Minister of Railways has given certain concessions and those have been taken away two days later on the 28<sup>th</sup> February when the General Budget was introduced by the hon. Minister of Finance.

There is another aspect regarding patients getting concessions in the train journey. I would like to mention one thing here. It may appear to be out of place; but still that is correlated. These days, from the Prime Minister's Relief Fund, the grants are not coming. The very poor patients who were getting relief from the National Relief Fund, nowadays are not getting it. So, this concession of the Railways will not actually have the effect; but it will actually be in a way, cancelling the effect.

Regarding the projects, the hon. Minister, last year, had made certain rationalisation and he had actually brought in a strategy and transparency. He said that just on the basis of area of a State, population and throw-forward of projects in the State, it would be decided.

MR. SPEAKER: Please conclude.

PROF. A.K. PREMAJAM : Sir, for being progressive and cutting down on population, the people of Kerala are put to a disadvantage. Here, I would like to submit a suggestion that the rate of passengers travelling by train should also be taken into account and not merely the total population of a State. It does not mean that the entire population is travelling by train. The population does not give the correct standard or basis. It is my suggestion that along with population, the rate of travellers by train or the number of passengers should also be taken into account. That would actually give details of how much a State is contributing to the revenue of the Railways.

Now, there is a new programme of Rail Vikas Nigam Limited. I do not think that that will ever come to work in our State, Kerala because no major project will come. Even this year, it is actually coming down.

Sir, I am coming to the conclusion of my speech. Regarding the safety measures also, I have one suggestion. I would like to state that a special safety fund of Rs. 17,000 crore has been constituted. Against this background, it is high time that we amend the rules and regulations regarding implementation of the safety measures. There are two categories – deposit work and non-deposit work. As far as safety works are concerned, those deposit works also should be enhanced by the contribution of fund from this safety fund.

In my constituency, there is a problem. If there is a level crossing where manning is to be done or installation of inter-locking system has to be done, and if it happened to be a deposit work, the municipalities and the panchayats which are suffering from fund constraint are asked to make the contribution and then construct the work. How can they do it?

MR. SPEAKER: The next speaker, Shri Sohan Potai to speak now.

PROF. A.K. PREMAJAM : Sir, just a minute. Let me conclude. Please give one minute.

MR. SPEAKER: Not one minute, but one sentence, the concluding sentence.

SARDAR SIMRANJIT SINGH MANN (SANGRUR): Sir, am I permitted to lay my speech on the Table of the House?

MR. SPEAKER: Yes, you will be allowed to place your speech on the Table of the House. If there are other Members also who would like to lay their speeches on the Table of the House, they are permitted.

PROF. A.K. PREMAJAM : Sir, just allow me for one sentence.

Regarding the MPLAD scheme, even when we are prepared to shell out funds in the name of passenger amenities, when it is not passenger amenities, it is not granted by the Railways. I request the hon. Minister to take a note of this.

The last thing I would like to say is that several of the ongoing works are not in a position to be completed in the near future because only very little amount of a few lakhs of rupees is allotted for them.

Then, there is a four-decade old demand of northern part of Kerala for Tellicherry Naachangod line. It is not actually included. I would request very earnestly that this line should be included in the Budget for the year 2003-2004.

\* श्री राम सिंह कस्तवां (चुरु): महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी द्वारा जो रेल बजट 2003-2004 का पेश किया है, वह देश के वर्तमान हालात को देखते हुए संतुलित और किसी वर्ग पर बोझ डालने वाला बजट नहीं है। किराया भाड़ा, मालभाड़ा नहीं बढ़ाया गया है, इसके अतिरिक्त समाज के काफी वर्गों को राहत प्रदान की गयी है। समाज के सभी वर्गों ने इस बजट की सराहना की है।

आज देश की विकट आर्थिक परिस्थितियों में इससे अच्छा और रेल बजट नहीं हो सकता, लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र की कुछ प्रमुख समस्यायें हैं, जिनको इस वर्ग के रेल बजट में शामिल किया जाना आवश्यक है।

रेवाड़ी-बीकानेर, सादुलपुर-हिसार, रत्नगढ़-डेंगाना मार्ग की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए इस साल के रेल बजट में जरूरी राशि का प्रावधान नहीं किया गया है। रेवाड़ी-सादुलपुर, सादुलपुर-हिसार मार्ग के अमान परिवर्तन की स्वीकृति पहले ही दी जा चुकी है। लेकिन इस बजट में कोई वित्तीय प्रावधान न रखने के कारण मेरे संसदीय क्षेत्र चुरु को इस बार निराश ही हाथ लगी है। सामरिक दृष्टि से बीकानेर जिला पाकिस्तान सीमा से जुड़ा हुआ है। मेरे क्षेत्र के व्यापारियों का देश के बड़े-बड़े शहरों में आना जाना लगा रहता है। काण्डला से आने वाला तेल जोधपुर, डेंगाना, रत्नगढ़-सादुलपुर-हिसार होकर हरियाणा, पंजाब जाता है। उक्त सभी कारणों को मद्देनजर रखते हुए इस क्षेत्र में रेल लाइन का आमान परिवर्तन होना अत्यंत आवश्यक है।

चुरु से तारानगर, सरदारशहर से हनुमानगढ़, सीकर से नोखा वाया सालासर नई रेल लाइन बिछाने का सर्वे किया गया था। इस सर्वे का उद्घाटन भी किया गया था लेकिन वांछित परिणाम सामने नहीं आये हैं और ना ही इस बजट में कोई वित्तीय प्रावधान किया गया है।

बीकानेर-चुरु 1/2 बी.सी. सवारी गाड़ी का सादुलपुर जंक्शन तक बढ़ाने की मांग वर्ग से की जा रही है। जनहित में इन्हें बढ़ाना अत्यंत आवश्यक है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में सबसे बड़ी समस्या रेलवे लेवल क्रांसिंग की है। रेलवे क्रांसिंग नहीं होने के कारण हर साल काफी दुर्घटनाएं होती हैं। ग्रामीण जनता को बहुत भारी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। वर्ग से चालू ग्रामीण रास्तों को रेलवे विभाग द्वारा बंद कर दिया गया है। आज प्रत्येक किसान के पास ऊंट गाड़ा, ट्रेक्टर, जीप आदि है। रेलवे क्रांसिंग के अभाव में इन् आने जाने में बहुत भारी परेशानी का मना करना पड़ता है। दिल्ली बीकानेर रेल लाइन पर बीकानेर डिवीजन के अंतर्गत बेबड़-

भोजान स्टेशन, गुंगलवा किरतान, हरपाल स्टेशन, कान्धरान-डोकवा, हड्डियाल, मोलीसर, पायली, बिग्गा बैनीसर, सुड्सर आदि गांवों के पास रेलवे फाटक खासोली से रामसरा के मध्य रेलवे फाटक। रत्नगढ़-डेगाना मार्ग पर लोहा, भोजासर, पड़िहारा, बालसमंद आदि गांवों के पास, सादुलपुर-हिसार मार्ग पर लसेडी इन्दासर गांवों के पास सादुलपुर-हनुमानगढ़ मार्ग पर पहाड़सर, हांसियावास ढाणी छोटी (सिधमुख) आदि गांवों के पास रेलवे फाटक नहीं होने के कारण ग्रामीण जनता को बहुत भारी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। दुर्घटना का खतरा हमेशा बना रहता है। उत्तर रेलवे के जोधपुर मण्डल के अधीन रत्नगढ़ स्टेशन से लोहा हाल्ट के पास किलोमीटर 336/6-7 पर मानव सहित फाटक खोलने व बालसमंद, सांवराद के मध्य किलोमीटर 3904 रेलवे फाटक संख्या 46 पर मानव सहित रेलवे क्रॉसिंग बनाने के लिए मैंने सांसद को से 10 लाख रुपये प्रदान करने के लिए श्रीमान डीआरएम० जोधपुर को एक पत्र लिखा था लेकिन उस पर आज तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। लोहा स्टेशन के पास मानव सहित रेलवे क्रॉसिंग बनाने का जो तकमीना दिया गया है वह काफी अधिक है व नियमों के विपरीत है। इस क्षेत्र के लिए उक्त दोनों फाटकों का निर्माण करना अत्यंत आवश्यक है। अतः मेरा नम्र निवेदन है कि अविलंब इन फाटकों का निर्माण करवाने की कृपा करें। मैं मेरे संसदीय क्षेत्र विकास कोटे से दस लाख रुपये देने के लिए तैयार हूं।

रत्नगढ़-सरदारशहर रेल मार्ग पर आनन्दवासी हाल्ट स्टेशन, बिग्गा-श्री ढूंगरगढ़ स्टेशन के मध्य जेसलसर हाल्ट स्टेशन, श्री ढूंगरगढ़-सूडसर के मध्य बैनीसर हाल्ट स्टेशन खोलना जनता की मांग एवं आवश्यकता को देखते हुए अत्यंत आवश्यक है। लोहारू-सादुलपुर जंक्शन के मध्य रामपुरा बैरी स्टेशन पर लिंक एक्सप्रेस का ठहराव करना अत्यंत आवश्यक है।

अंत में मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूं।

\* Speech was laid on the Table.

**\*SARDAR SIMRANJIT SINGH MANN (SANGRUR):** Sir, speaking on the Railway Budget. On behalf of the combined strength of the Shiromani Akali Dal, the principal political party of the Sikh peoples, I wish to state that we three members of the Akali Dal Sardar Tarlochan Singh Tur, Sardar Zora Singh Mann and I welcome the efforts of the Hon'ble Railway Minister to give a common touch all over the country for imposing the least burden on the people.

However, the Akali Dal wishes to state that the present budget has not made any investment in the Punjab. My recommendation is that a railway track be laid between Amritsar and Ferozepore. By doing so the Indian Railways will be laying a ring along the Punjab border with Pakistan. This will be of great military strategic importance to the country from the defence angle. Moreover it will provide an alternative railway link from Delhi to Jammu and Kashmir. Having just one link to Jandk is risky in these days of sensitivity as it can be badly cut off through sabotage. The new route will be economically viable both freight and passenger wise.

Secondly I would plead that the double laning of the railway track from Rajpura via Bhatinda and terminating in Ferozepore should be speeded up, so that we have more trains on this route.

Thirdly I plead that the laying of the railway track from Chandigarh to Ludhiana be expedited and completed before the year runs out.

I would also request that sanitary and catering services in our stations in the Punjab be brought up to meet world standards. The stations need renovations. The stations and railway tracks need to be kept neat and clean as thousands of NRIs and foreigners visit the Punjab. The filth and dirt leaves a bad taste and a poor impression about India.

I request railway traffic to Lahore in Pakistan be started afresh to facilitate trade, commerce, tourism and religious pilgrimage as about 280 religious shrines of the Sikhs are in Pakistan. As per the Laiqat-Nehru pact Sikh jathas of pilgrims can visit their holy shrines four times each year. We have a Muslim population in Malerkotla my constituency, who have their relatives in Pakistan. On humanitarian grounds they have to have cheap facilities to visit their kith and kin there.

Lastly I request that the Sachkand Express makes a halt at Sirhind junction. The Dhauladhar Express should go through Amritsar to its destination to Pathankot to facilitate the Sikhs of the Malwa region to go on pilgrimage to their holy city Amritsar. It is also the wish of the people that the Dhauladhar Express stop at Ahmedgarh and Malerkotla railway stations so as to enable the traders and passengers of this area to visit Delhi and Amritsar.

I emphatically oppose the proposal of the member of the treasury benches to wind up the Railway Board and make it one of the departments of the Government of India. This is a typical proposal of the I.A.S. mind which wishes to monopolise all power without providing probity, efficiency, transparency and accountability. I also want the computerisation for booking at important railway stations to be completed at the earliest in the Punjab.

\* Speech was laid on the Table.

**श्री सौहन पोटार्झ (कांकेर) :** अध्यक्ष महोदय, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया। मैं 26 फरवरी, 2003 को माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट वा 2003-2004 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ है। यह बजट निश्चित रूप से दूरदर्शी है। इसमें आम लोगों की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए किसी भी मद में जनता पर भार नहीं बढ़ाया गया है। यदि आजादी के बाद में यह कहूं कि यह पहला ऐसा बजट है जिसे अब तक का सबसे अच्छा बजट कहा जाए, तो कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। इस हेतु मैं माननीय प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी एवं रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी को बधाई देना चाहता हूं।

महोदय, इस बजट में किसी पर भी बिना किसी प्रकार का बोझ बढ़ाए, अनेक प्रकार की सुविधाएं प्रदान की गई हैं। यात्री भाड़े, मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। 50 नई गाड़ियां चलाने, 13 गाड़ियों के फेरों को बढ़ाने, 24 गाड़ियों के विस्तार किए जाने की बात इस बजट में कही गई है। 65 वर्ग के हमारे वृद्ध नागरिकों को और रियायत देते हुए उम्र 60 वर्ग की गई है। कैन्सर एवं अन्य प्रकार के रोगियों को आनेजाने में रेल किराए में सुविधा प्रदान की गई है। इसमें बेरोजगारों की बेरोजगारी दूर करने के लिए प्रस्ताव किया गया है, जिसका मैं निश्चित रूप से स्वागत करता हूं।

महोदय, आए दिन रेलों की दुर्घटनाओं होती हैं। इन दुर्घटनाओं पर रोक लगाने हेतु जो प्रस्ताव रखा गया है जिससे किसी भी प्रकार की अप्रिय घटना को रोका जा सकेगा, यह भी निश्चित रूप से स्वागत योग्य कदम है। इस बजट में आम आदमी को राहत देने के साथ-साथ उद्योग जगत के क्षेत्र को भी सुकून पहुंचाने का काम किया गया है। इस हेतु मैं पुनः प्रधान मंत्री जी एवं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं।

महोदय, जहां मंत्री जी ने छत्तीसगढ़ राज्य हेतु अनेक सुविधाओं का प्रस्ताव बजट में किया है, वहां मेरी उनसे शिकायत है कि आदिवासी क्षेत्र की दल्ली-राजहरा-जगदलपुर रेल लाइन है, जिसकी स्वीकृति 1995-96 में हुई, जिसको 2000-2001 के अनुदान बजट में प्राथमिकता सूची में रखा गया, जिसे फरवरी, 2002 के निष्पादन बजट में सम्मिलित किया गया था, उसे इस बजट में सम्मिलित नहीं किया गया है। इस परियोजना को सेल, रेलवे और राज्य सरकार, तीनों के सहयोग से समझौते के आधार पर पूरा किया जाना था। पूर्व में जब मध्य प्रदेश सरकार थी, उस समय इस प्रस्ताव पर संयुक्त समझौता हुआ था जिसके तहत प्रथम मार्ग दल्ली-रावघाट तक का मार्ग सेल द्वारा निर्मित किया जाना था, शो निर्माण कार्य के लिए 75 करोड़ रुपए सेल देगा जिस पर 7 प्रतिशत व्याज रहेगा।

उस माल भाड़े में रियायत देकर समायोजन करना है। 25 करोड़ की भूमि प्रदेश सरकार निःशुल्क मुहैया करेगी और शो राशि रेलवे के द्वारा पूरी की जाएगी। यह उक्त समझौते में है, परन्तु आज तक उस कार्य में किसी प्रकार की कोई प्रगति नहीं हुई।

महोदय, दुर्भाग्य से छत्तीसगढ़ राज्य उसी समय बना और इसके बनने के बाद अभी तक इस पर कोई कार्यवाही नहीं हो पा रही। इस परियोजना के पूरे होने से उस क्षेत्र के हजारों बेरोजगारों और आदिवासी युवकों को रोजगार मिलेगा। उक्त परियोजना के होने से पिछड़े क्षेत्र में चहुंमुखी विकास होगा और यह उसके लिए वरदान सिद्ध होगा। मंत्री जी से मैं पूछना चाहता हूं कि इस परियोजना को प्रारंभ एवं पूरा करने में छत्तीसगढ़ राज्य सरकार का किसी प्रकार से सार्थक सहयोग रहा है या नहीं? दल्लीराजहरा से जगदलपुर परियोजना को स्वीकृति प्रदान की जाए। दुर्ग से दल्लीराजहरा पैसेंजर, जो शाम को सात बजे चलती है और वह लगभग 11 बज कर 30 मिनट पर रात को दल्लीराजहरा पहुंचती है, जहां मुश्किल से पांच या सात पैसेंजर रहते हैं। यदि वही ट्रेन चार बजे दुर्ग से चलाई जाए तो निश्चित रूप से ज्यादा पैसेंजर्स होंगे और इससे आमदनी भी ज्यादा होगी, इसमें कोई घाटा नहीं होगा। रायपुर-धमतरी छोटी लाईन को बड़ी लाईन में स्वीकृत करवा कर उस लाईन को गुड्रेहदी से जोड़ा जाए ताकि उससे दल्लीराजहरा तक आवागमन बराबर चालू रह सके। सम्बलपुर एक्सप्रेस को किरान्चुर तक चलाया जाए। वहां बहुत से लोग सर्विस करने जाते हैं। उक्त ट्रेन के चलने से पूरी वर्गीय में यात्रा करने में भी लोगों को सुविधा होगी। इसलिए इसे भी रेल बजट में सम्मिलित करने की कृपा करेंगे।

महोदय, रेल मंत्री जी बहुत संवेदनशील और दयालु व्यक्ति हैं, मैंने इनसे दल्लीराजहरा को तीन माह के अंदर ही कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा की मांग की थी, इन्होंने मेरी मांग को पूरा कर दिया। इसी आशा के साथ मैं इनसे निवेदन करना चाहूंगा कि मेरी इन चार मांगों को अपने रेलवे संशोधन भाण में सम्मिलित करके हमें खुशी प्रदान करेंगे।

**SHRI AMAR ROY PRADHAN (COOCHBEHAR):** Sir, I may be permitted to lay my speech on the Table of the House.

**MR. SPEAKER:** Shri Amar Roy Pradhan is allowed to lay his speech on the Table of the House. Along with that, the speeches of three other hon. Members, that is, Shri Simranjit Singh Mann, Prof. S.P. Singh Baghel, and Shrimati Sangeeta Kumari Singh Deo, are allowed to be laid on the Table of the House.

\*प्रो.एस.पी.सिंह बघेल (जलेसर): महोदय, रेल बजट पर मैं अपने विचार व्यक्त करते हुए कहना चाहूंगा। रेल बजट में शताब्दी और ए.सी तथा राजधानी के किराये में कमी की गयी है। अच्छा होता यदि सर्वहारा वर्ग को लाभ पहुंचाने के उद्देश्य से द्वितीय श्रेणी शयनयान का किराया भी कम किया जाना चाहिये था। ई.एम.यू. ट्रेनों में शौचालय की व्यवस्था करनी चाहिये तथा एक्सप्रेस गाड़ियों में जनरल डिब्बे की संख्या बढ़ायी जानी चाहिए।

महोदय, गुना इटावा रेल लाइन जल्दी से जल्दी तैयार करना चाहिये। इसी प्रकार रेल मंत्री से निवेदन है कि इटावा मैनपुरी लाइन पर अतिरिक्त धन उपलब्ध कराने शीघ्र पूरा किया जाये।

महोदय, मैं अपनी लोकसभा की कुछ मूलभूत समस्या उठाना चाहूंगा। शताब्दी लखनऊ को टूंडला जंक्शन पर रोका जाना चाहिये क्योंकि टूंडला स्टेशन एतिहासिक नगरी आगरा से मात्र 25 कि.मी. दूर है। आगरा की 20 लाख जनता टूंडला आकर रेल शताब्दी को पकड़ सकती है। इसी प्रकार आगरा टूंडला मवागढ़ फिरोजाबाद एतमादपुर वरहन आदि कस्बे जैन बाहुल्य है। जैन धर्मवलंबी शिखर जी के दर्शन करने जाते हैं तथा नीलांचल एक्सप्रेस सीधे शिखर जी जाती हैं। यदि नीलांचल एक्सप्रेस को टूंडला स्टेशन पर रोका जाता है तो जैन लोग शिखर जी के दर्शन आसानी से कर पायेंगे। महोदय, टूंडला पर पुरुलोत्तम एक्सप्रेस व एक दो अन्य मेल गाड़ियां और रोकी जायें। एतमादपुर में अवध एक्सप्रेस को रोका जाये। टूंडला में पश्चिम एवं पूर्वी फाटक पर ओवर ब्रिज अथवा अंडर ब्रिज बनाया जाये, जिससे फाटक बंद होने पर धंटों न रुकना पड़े। आगरा में अवध एक्सप्रेस मर्लधर एक्सप्रेस एवं जोधपुर हावड़ा में ए.सी. तथा द्वितीय श्रेणी में रिंजवेशन का कोटा बढ़ाया जाये। बेहतर होगा आगरा से एक बोगी द्वितीय श्रेणी तथा 20 बर्थ ए.सी. में आगरा कोटा आरक्षित किया जाये। कैंट स्टेशन आगरा पर एक ओवरब्रिज और बनाया जाये। टूंडला रेलवे हास्पिटल का उच्चीकरण किया जाये तथा रेलवे के एम.आर. इंटर कॉलेज को डिग्री कालेज बनाया जाये। टूंडला एटा पैसेंजर को शनिवार, रविवार को भी चलाया जाये।

महोदय, टूंडला एटा रेल लाइन जो बरहन होकर जाती है उसे एटा से बढ़ाकर कासांज तक बढ़ाया जाये यह दूरी ज्यादा से ज्यादा 30 कि.मी. है लेकिन एटा जिला बदायूं बेरेली लखनऊ एवं कानपुर से जुड़ी जायेगा। टूंडला एटा पर रेल बस चलायी जाये। टूंडला फिरोजाबाद स्टेशन तथा आगरा कैंट एवं फोर्ट पर सभी गाड़ियों में आरक्षण कोटा बढ़ाया जाये। आगरा से सादाबाद खन्दाली होते हुए हाथसा रेल लाइन से जोड़ा जाये।

महोदय, आगरा कैंट स्टेशन पर सभी राजधानी एक्सप्रेस तथा तमिलनाडु एक्सप्रेस को रोका जाये। महोदय, ट्रेन में पिछले दो माह में गंभीर रूप से डकैती पड़ी है।

यात्रियों की सुरक्षा का इंतजाम किया जाये।। अजमतगंज पर रेल का फाटक बनाया जाये।

महोदय, जिन लोगों ने केजुअल लेबर के रूप में रेलवे में अनेक साल काम किया उन्हें निकाल दिया गया है उन्हें पुनः सेवा का अवसर प्रदान कर दिया जाये। कुली, जो रेल का सबसे छोटा कर्मी है, जाड़े में गरम वर्दी दी जाये तथा उनके कल्याण पर ध्यान दिया जाये।

महोदय, आगरा केंट स्टेशन पर प्रत्येक प्लेटफार्म पर एस.टी.डी बूथ खोला जाये तथा टूंडला स्टेशन के प्रत्येक प्लेटफार्म पर एस.टी.डी बूथ खोला जाये। टूंडला स्टेशन पर लोको शेड गिरने से जिन 25 लोगों की मृत्यु हो गयी थी, उन्हें अविलम्ब मुआवजा प्रदान किया जाये।

\* Speech was laid on the Table.

**\* SHRI AMAR ROY PRADHAN (COOCHBEHAR):** Thanks for giving me the opportunity to make a brief speech on RAILWAY BUDGET.

At the outset, I would like to mention that I am very much frustrated with the present RAILWAY BUDGET, when I look at the N.F.RAILWAY ZONE. I would like to confine myself with the N.F. Railway Zone as this is the most neglected Railway Zone in the Railway Map.

It was announced in the last Rail Budget that the Rajdhani Express from New Delhi to Guwahati will be operating all the seven days in a week, i.e, daily, but I am sorry to say that it has not yet been made daily even after elapse of complete one year. Is it not a negligence on the part of railways. It clearly shows the behavior of railways towards N.F.Railway Zone.

Regarding electrification you have already stated that 25% of the total railway line of 63, 140 route Kms, have already been electrified. It means that the Passenger / Good Trains will move more fastly.

To play the desired social and developmental role of railways don't you think that N.F.Railway should also be electrified. But till date, there is not even a singly meter railway line electrified.

Regarding the question of double line, this zone is most neglected. Only a portion from Malda to New Jalpaiguri the facility of double line have been provided. Once and again I have stated that atleast the single existing B.G.Line from New Jalpaiguri to Rani Nagar be doubled for comfortable journey of passengers, for convenient movement of Rajdhani, Mail & Express Trains which are the long distance trains running on this line.

Regarding the new Railway line from New Moinaguri to Jogigappa, this time only 25 crores have been allotted for this project. When the total cost of the project is 733 crores, 25 crores is a too small amount. Under the leadership of Shri Chandi Pal, Joint Convenor of this new Railway Line, we met you twice. Not only this, but I myself personally talked to you about this project. This new railway line will be a lifeline for North Bengal, Sikkim and North Eastern States. The present rail line, which is moving through forest area, including some terrorist areas. Already there is an Order of Hon'ble High Court that no train or buses should move more than 40 Kms and should not disturb the Environmental and ecological balance of wild life say Tiger Projects, Elephant Projects, Rhino Projects. Moreover, this is also a flood prone area. So new Railway line from New Moinaguri to Jogigappa, which will prevent the Trains passing through the forest / terrorist / flood prone areas, where you are presently forced to run the trains during daytime only. This new line will ultimately have to be double line, but I am sorry to say that you have not paid any heed to this project in this Railway Budget. I, therefore, insist that atleast 100 crores of rupees should be allocated for this particular project.

During our discussion with you, the point relating to conversion of New Mal to Changrabandha MG Line to BG Line was also discussed and you assured that this job will be got done, but it is regretted that no work for this has been started till date.

Conversion of another MG Line to BG Line from New Coochbehar to Geetaldaha should be taken up immediately as presently it is a too busy line.

When New Jalpaiguri to New Alipurduar gauge conversion work is going on and we don't know when it will be completed, it is really surprising that you have announced three new trains- (i) New Alipurduar- Siliguri (Daily); (ii) New Alipurduar-New Jalpaiguri (Daily); and (iii) New Jalpaiguri-Siliguri (Daily) with a remark "after gauge conversion". Moreover, I feel that by making such an announcement New Jalpaiguri-Siliguri Daily Train of short-distance train of hardly 3 Kms, the public may very well understand that such an announcement is a joke for them. So please don't make such a joke with public.

Once and again I told you for extension of Delhi-Siliguri-Mahananda Link Express upto Haldibari in the public interest. When at Haldibari PIT Head arrangements are there and sufficient yard space is there, then you have not extended this train upto Haldibari. I hope that you will consider this issue at the time of reply and accede to this request of public.

I told you also regarding a Foot Overbridge at Haldibari Railway Station, where due to non-availability of such

facility, the commuters are facing hardship and they are compelled to cross through the railway lines which is risky for passengers. Only one level crossing is there which is not sufficient for more than one and half lakh people. I am confident that you will take note of it and get this facility provided at Haldibari Railway Station.

The points regarding HALF FIRST AC COACH WITH TEESTA TORSHA EXPRESS and FULL FIRST AC COACH WITH DARJEELING MAIL had already been discussed with you. Non-availability of FIRST AC Coach or less quota of First AC berths results to inconvenience not only to Ministers or MPs, but to the Businessmen as well as Indian and Foreign Tourists traveling in these trains.

While welcoming the proposal for Chitpore Terminus at Kolkata, I think it will take atleast three years for its completion. So for the time-being to minimize the congestion in Kolkata city as well as Sealdah Railway Station, a stoppage at Dum-Dum Railway Station for Darjeeling Mail and Teesta Torsha Express is very much essential in public interest. I am confident that you will pass necessary orders for the purpose at the earliest.

At the end, Indian Railway being a public utility service and in the interest of Social and National Integration, I would like to request the Hon'ble Railway Minister to pay his personal attention; financial assistance and other necessary help for the most neglected railway zone, i.e., N.F.RAILWAY. Please don't forget the areas like Jalpaiguri, and Coochbehar, which are the Gateways for Northeastern States. Hence, I hope that you will take care of the passengers as well as goods movements by providing more new lines / routes / trains etc. in N.F.RAILWAY.

\* Speech was laid on the Table

**\*SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO (BOLANGIR):** Sir, I would like to congratulate you the Hon'ble Minister of Railways on a very comprehensive budget. I would also like to thank you immensely for the following projects to be undertaken in my constituency, Bolangir, They are:-

1. Khurda Road – Bolangir Railway line (289km) 15 crores
2. Doubling of the line between Titilagarh – Lanjigarh Road (47km) 16 crores
3. Signalling – Telecom works :
  - a. Jharsuguda – Titilagarh 1 crore
  - b. Bolangir – Rayagada 90 lacs

I would also like to put forth the following demands of the people of my constituency:

1. Extension of Puri-Sambalpur Passenger Train to Titilagarh in order to facilitate the people to visit the city of Lord Jagannath.
2. Few Sleeper Coaches of Rayagada-Sambalpur Express Train may kindly be attached with the Tapaswini Express Train at Sambalpur.
3. Nizamuddin-Bhubaneswar (via Sambalpur 8407 and 84080 Express Train kindly be split up at Sambalpur and a part there of kindly be run up to Rayagada. If not, some sleeper Coach kindly be attached with with Samaleswari Express or Kantabanji-Bilaspur passenger Train upto Sambalpur which had initially been provided and withdrawn later on.
4. Running of D.M.U. Train from Titilagarh to Sambalpur.

Running of an Express Train from Jharsuguda to Nagpur via Bolangir & Titilagarh.

5. Puri-Ahmadabad and Bhubaneswar – Kurla Express Train running via Sumbalpur once a week kindly be run 4 times a week.
6. Running of an Express Train from Rayagada to Sambalpur in the morning hour.
7. Provision for stoppage of all Expresses Trains kindly be made at Bolangir Road Station.

I would also like to request you to raise the budgetary allocation for the Khurda-Bolangir Rail line to 50 crores at least.

\* Speech was laid on the Table.

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली)** : महोदय, रेल मंत्री जी ने दावा किया है, इन्होंने डेढ़ सौवां वर्ग रेल का मनाने का शानदार ढंग से काम किया है। हाजीपुर, वैशाली, सुगौली रेल लाइन की कई वाँ से मांग की जा रही है। 1904 से इसकी मांग हो रही है। अंग्रेजों के समय में ही इसका सर्वे हुआ था। अभी तक जितने रेल मंत्री हुए, उन सभी ने इसका सर्वे कराया, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। *Where there is a will, there is a railway: where there is no will, there is a survey*, यह कहावत चरितार्थ हो रही है। वैशाली का जो इतिहास है, उसमें भगवान महावीर की जन्मभूमि, भगवान बुद्ध की कर्मभूमि, जनतंत्र की जन्मभूमि, दुनिया में सबसे पहला जनतंत्र वहां था। आज से तीन हजार साल पहले लिच्छवि जनतंत्र, फिर केसरिया के पास विश्व का सबसे बड़ा बौद्ध स्तूप मिला है। अभी हाल ही में खुदाई में दुनिया का सबसे बड़ा बौद्ध स्तूप मिला है और सारे ऐतिहासिक स्थान हैं, जो रेल लाइन से बहुत दूरी पर हैं, उसका माननीय रेल मंत्री जी ने सर्वे भी कराया है। 324 करोड़ रुपये का वह प्रोजेक्ट है, राशि की कमी नहीं है, *where there is a will, there is a railway*. ओ.ई.सी.एफ. से भी राशि मिल सकती है, क्योंकि बौद्ध सर्किट उसके बिना अधूरा रहता है। बौद्ध सर्किट तब तक पूरा नहीं होगा, जब तक रेलवे लाइन नहीं बनेगी। सब जगह से रेलवे लाइन मांग होती है, मांग होनी चाहिए। माननीय सदस्य अपनी जनता की आकांक्षाएं बताते हैं, लेकिन मैं यह दावा करता हूं कि देश में कहीं भी रेलवे लाइन बनी हो या बने, वहां की जनता में जितनी खुशी होगी, उतनी खुशी और कोई रेलवे लाइन बनने से नहीं हो सकती है, जितनी खुशियां वहां केलोगों की आकांक्षा है।

पहले योजना आयोग उस पर सहमति नहीं देता था, लेकिन ये लोग पता नहीं क्या-क्या पेच लगाये हुए हैं। योजना आयोग ने सैद्धान्तिक रूप में सहमति दे दी है, लेकिन क्या एप्रेजल होता है, पता नहीं क्या-क्या पेच है, जिसमें बनानी होती है, उसमें कोई पेच नहीं लगता है। हमारी लाइननहीं बनानी है तो कोई न कोई पेच लग जाता है। इससे वहां के लोगों में गुस्सा है। कभी-कभी लगता है कि क्या होने वाला है, कोई बजट ऐसा नहीं है, सप्लीमेंटरी बजट में, जिसमें हम इस सवाल को नहीं उठ रहे हैं। हम नहीं जानते हैं कि क्या करने से रेलवे लाइन बनती है, नई रेलवे लाइन की मंजूरी होती है। उस एरिया के लोगों के साथ, वहां के विकास के साथ इतना बड़ा अन्याय हो रहा है कि क्या करना चाहिए। हमने कहा कि सत्याग्रह करेंगे। श्री नीतीश कुमार जी के यहां, प्रधानमंत्री जी के यहां, नहीं तो महोदय, सबसे अच्छा आपके यहां ही हम धरना देंगे। उसके बिना कोई और उपाय नहीं है। राट्रकवि दिनकर जी ने कहा:

'वैशाली जन का प्रतिपालक, जन का आज विधाता,

जिसे खोजता देश आज, उस प्रजातंत्र की माता,

रुको पथिक, एक क्षण, मिट्टी को शीश नवाओ,

राजसिद्धि की समाधि पर, फूल चढ़ाते जाओ।'

उस वैशाली के जनतंत्र की यह महिमा है, लेकिन यह कैसे होगा। वहां रेलवे लाइन से जोड़ने का काम। ट्रॉरिजम डिपार्टमेंट ने भी लिखा-पढ़ी की है कि उसमें बड़ा भारी पोटेंशनल रहा है। भगवान बुद्ध का अस्थिकलश मिला, वहां पर सन् 1958 में जब खुदाई हुई। वहां कलिंगम ने खुदाई की थी, लेकिन इतिहासकार डॉ. अल्टेकर ने जब खुदाई कराई तो भगवान बुद्ध का अस्थिकलश मिला।

भगवान महावीर की जन्मभूमि में प्रधानमंत्री जी ने 100 करोड़ रुपये का ऐलान किया कि भगवान महावीर की 600वीं जयन्ती में हम 100 करोड़ रुपये खर्च करेंगे। वहां भी 4.5 करोड़ रुपया मिला, लेकिन जब तक रेलवे लाइन से नहीं जुड़े, तब तक वहां की जनता की आकांक्षा की पूर्ति नहीं होगी।

बजट में और सब जो कहते हैं कि गाड़ियां बढ़ रही हैं, जनसंख्या बढ़ रही है, लेकिन यात्री घट रहे हैं। यह फार्मूला हमारी समझ में नहीं आता है कि इसका क्या कारण है कि यात्रियों का प्रतिशत घट रहा है और जनसंख्या बढ़ रही है, रेलों की संख्या बढ़ रही है, लेकिन यात्रियोंकी संख्या घट रही है। पिछले साल 36 प्रतिशत नेट पॉफिट हुआ, लेकिन इस बार वह घटकर 10.8 प्रतिशत ही होगा। इस तरह से विद्वान लोगों के लिए मैं इसे छोड़ देता हूं जो रेल बजट पर अपनी प्रतिक्रिया देंगे और अपनी बात करेंगे। लेकिन हम मोटी बात यह कहना चाहते हैं कि हम रेल विकास योजना और सुरक्षा योजना का नाम सुन रहे हैं, लेकिन सुनते हैं कि विकास और सुरक्षा पर दो प्रतिशत ही खर्च होगा। क्या यह रेल विकास है और क्या यह रेल सुरक्षा है? सारे लोगों को आशंका है कि दुर्घटना के चलते यात्रियों की संख्या घट रही है।

क्या कारण है कि उसमें यात्रियों की संख्या घट रही है? इस पर माननीय मंत्री जी विचार करें। हमारा हाजीपुर, वैशाली, सुगौली आपस में नहीं जुड़ने से जनता में बड़ा भारी असंतो है। उसका आप कब शिलान्यास करेंगे? अब एक्सपैडेड बोर्ड, सी.सी.ए. आदि पता नहीं क्या क्या विधान बनाये हुए हैं। अगर माननीय मंत्री जी चाहेंगे तो तुरंत हो जायेगा लेकिन ऐसा हो नहीं रहा है। हमें लगता है कि इसमें कुछ न कुछ पेच है। **ट्रैफ़िक (व्यवधान) प्लानिंग** कमीशन ने इस पर सहमति दे दी है। अब कहते हैं कि कोई एप्रेजल है। ऐप्रेजल से भी हमने सम्पर्क किया है। प्लानिंग कमीशन का कोई प्रौजेक्ट ऐप्रेजल एंड मैनेजमेंट डिवीजन है। वह इसमें पेज डालता है। हमारा कहना है कि माननीय मंत्री जी जिसको बनाना चाहते हैं, उसमें इन सबकी कोई जरूरत नहीं है। किसी न किसी हिसाब से वह बन जाता है। हमारे काम में ही कानून सामने आता है। हमारे यहां की जनता कहती है कि हम ही जोर नहीं लगाते इसलिए नहीं होता। अब हम ऐसा करेंगे जिससे उनको लगेगा कि हम जोर लगा रहे हैं। हमें इसमें कुछ न कुछ पेच लगता है।

मंत्री जी ने रेल नीर की घोणा की थी। हम लोग ट्रेन में जाते हैं तो पता नहीं हमें कौन से रंग-बिरंगे नाम के पानी पिलाये जाते हैं। उनका स्वाद भी ठीक नहीं होता। अभी जांच से पता चला है कि वे सब पानी ठीक नहीं हैं। पिछले वर्ष रेल नीर शुरू करना था। **ट्रैफ़िक (व्यवधान)** वह अब शुरू हो गया है। हर रोज एक करोड़ पैसेंजर वह पानी पी रहे हैं। मेरा कहना है कि एक करोड़ प्लास्टिक की बोतल का प्रदूषण रेल लाइन के अगल बगल पड़ा रहता है। **ट्रैफ़िक (व्यवधान)**

**श्री राधा मोहन सिंह (मोतिहारी)** : अध्यक्ष महोदय, समस्या यह है कि बिहार विधान सभा में जो खाना और पानी मिलता है, उन दोनों में बड़ा संकट है। **ट्रैफ़िक (व्यवधान)**

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह** : यह विधान सभा के खिलाफ कैसे बोल सकते हैं। **ट्रैफ़िक (व्यवधान)**

**अध्यक्ष महोदय** : आप उनके खिलाफ नहीं बोल सकते।

...**(व्यवधान)**

**श्री राधा मोहन सिंह** : ये दोनों संकट बिहार में हैं। इन्होंने जो कहा, वह ठीक है। **ट्रैफ़िक (व्यवधान)**

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह** : आपको इसकी खबर रखनी चाहिए क्योंकि हाजीपुर, वैशाली, सुगौली के आधे से ज्यादा क्षेत्र इनके यहां पड़ते हैं। उसमें इनकी कोई रुचि

नहीं है। इनकी रुचि विधान सभा में है। विधान सभा के खिलाफ यहां कुछ बोलने के लिए नहीं है। ट्रिएंसिटी (व्यवधान) एक करोड़ प्लास्टिक की बोतल के प्रदूषण के बारे में बतायें कि मंत्री जी इसके लिए क्या कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, हमारी एक भी बात नहीं सुनी जाती। हमारे क्षेत्र के लोग मांग करते हैं कि बान्द्रा से चलने वाली गाड़ी को मोतीपुर में रोका जाये लेकिन उसका स्टॉपेज नहीं दिया जा रहा। हमारी कहीं कोई सुनवाई नहीं होती इसलिए बड़ी भारी दिक्कत है। कांठी में थर्मलपावर स्टेशन है। वहां ब्लाक हैडक्वार्टर भी है। एक इंटरसिटी गाड़ी चलती है जो कि सभी ब्लाक हैडक्वार्टर पर रुकती है लेकिन कांठी में नहीं रुकती। जब विश्लेषण किया जाये तब पता लगेगा कि वहां भेदभाव हो रहा है। मुजफ्फरपुर के निकट कांठी थर्मलपावर स्टेशन है। वहां पश्चिम से इंटरसिटी गाड़ी चलती है। जहां प्रखंड मुख्यालय हैं, वह वहां सभी जगहों पर रुकती है लेकिन कांठी में नहीं रुकती। मोतीपुर स्टेशन में बान्द्रा ट्रेन रुकनी चाहिए।

इसी तरह सप्त क्रांति ट्रेन चलाई गयी, जिसके उद्घाटन में हम भी गये थे। सब लोग बड़े खुश थे। इसके लिए हमने भी आपको धन्यवाद दिया था।

**श्री नीतीश कुमार :** आपने बड़ी मुश्किल से धन्यवाद दिया।

ट्रिएंसिटी (व्यवधान)

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** हम धन्यवाद जल्दी नहीं देते। हाजीपुर नयी रेल लाइन बन जायेगी तब हम आपको धन्यवाद देंगे। सौ वर्ग का काम है। एक इतिहास बनाने का काम भगवान बुद्ध ने किया था। अगर आप इसे बनायेंगे तो इतिहास में आपका भी नाम आ जायेगा। अगर आप हमारे साथ भेदभाव करेंगे तो जिन-जिन रेल मंत्री ने हेरा-फेरी की, वह रेल मंत्री नहीं रहे। इसी तरह अंग्रेज भी चले गये। श्री राम विलास पासवान जी भी सर्व कराकर चले गये। वे उसे बना नहीं सके। जो मंत्री नहीं बनाता उनको खतरा होता है, यह आप जान लीजिए। प्राथमिकता के आधार पर आप अक्टूबर में प्रधान मंत्री जी को ले जाकर उसका शिलान्यास करायें, यही मैं मांग करता हूं।

नरियार स्टेशन वहां है। ट्रिएंसिटी (व्यवधान) नरियार स्टेशन जो है और वहां पर गुमटी जो होती है, उस पर पहले आदमी था लेकिन इधर गुमटी से आदमी हटवा लिया गया है। अभी इन्द्रजीत साहनी ट्रैक्टर लेकर जा रहा था। गुमटी का घेरा नहीं था। वह गाड़ी से टकराकर मर गया। उसका ट्रैक्टर भी खत्म हो गया। इन्द्रजीत साहनी मर गया। वहां पर मैं गया था और हमने चिट्ठी भी लिखी थी और लिखा-पढ़त भी की थी। उस पर क्या कार्रवाई की गई है? हम नहीं जानते कि क्या कार्रवाई की गई है।

महोदय, रेल में जो मजदूर चलता है, उसका बड़ा भारी शोण होता है। हमारे यहां के मजदूर, पंजाब और हरियाणा के मजदूर सब जगह के लोग मजदूरी करने जाते हैं। हर ट्रेन में काफी मजदूर यात्रा करते हैं लेकिन मजदूरों का बड़ा भारी शोण पैसेंजर और एक्सप्रेस गाड़ी में होता है। गोरखपुर में जो जनरल बोगी होती है, गोरखपुर में रंगदारी वसूली की जाती है। वहां के मजदूर और यात्रियों ने शिकायत की है कि वहां पर पर काफी गुंडागर्दी हो रही है। ट्रिएंसिटी (व्यवधान)

**कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.) :** दिल्ली में गुंडागर्दी ज्यादा हो रही है। गोरखपुर के हम लोग रहने वाले हैं। वहां पर ऐसी बात नहीं है। ट्रिएंसिटी (व्यवधान)

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** हमें वहां लोगों ने घेरकर शिकायत की है। वहां अधिकारियों के द्वारा आरपीएफ की छानबीन करवाइए। हमसे आने जाने वाले लोगों ने शिकायत की है कि वहां पर जबर्दस्ती और जुल्म जो होता है, उसको रुकवाइए। रेल मजदूर जो यात्रा करते हैं, उनका शोण बंद होना चाहिए। इस बारे में खास निरीक्षण और पर्यवेक्षण करना चाहिए कि जो मजदूर अपना पेट काटकर कुछ पैसा घर भेजता है, उसको रास्ते में बड़ी परेशानी होती है।

बगाह-छत्तौनी के पास जो रेललाइन बनी है, पर्यावरण-पर्यावरण लोग कहते हैं। सुप्रीम कोर्ट कभी न कभी माननीय मंत्री जी को नोटिस देगा। वहां पर 1500 एकड़ जंगल है। उसमें पानी लग गया। पहले वहां लाइन से पुल था, पानी जाता था, रेललाइन बना दी गई लेकिन रेललाइन बनाकर पुल का प्रावधान नहीं किया गया। इस वजह से बाल्मीकिनगर में मैंने स्वयं अपनी आंखों से देखा कि 1500 एकड़ में बड़िया जंगल टीक-बुड़ सब पानी लगने से सूख गया। इसलिए पुल का प्रावधान रेल वभाग करे जिससे पानी जो उत्तर से आता है, वहां पानी का जल-जमाव न हो और बिना आदमी के गुमटी न हो जिसके कारण भारी खतरा होता है। इस पर रेल वभाग द्वारा ध्यान दिया जाना चाहिए।

अंत में मैं कुलियों के सवाल पर आता हूं। कुलियों ने बयान दिया है कि इस रेल बजट में हमारे लिए कुछ नहीं हुआ। कुली जो डाउन-ट्रॉडेन दलित वर्ग के लोग कुली का काम करते हैं। जो लोग अपना सामान लेकर जाते हैं और उस सामान को उठाना उनकी इज्जत के खिलाफ बात है अथवा वे नहीं उठा पाते हैं लेकिन उस समय कुली वहां पहुंचता है और सामान अपने सर पर उठाता है। लेकिन उन कुलियों के लिए इस रेल बजट में कोई प्रावधान नहीं हुआ।

**डा. नीतीश सेनगुप्ता :** लाल कुली की बात कर रहे हैं या नील कुली की बात कर रहे हैं? ट्रिएंसिटी (व्यवधान)

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** उसी कुली की बात कर रहे हैं जो सामान उठाता है जिसको वर्दी मिली हुई है। हम चाहते हैं कि उसको चतुर्थ वर्गीय कर्मचारी का दर्जा दिया जाए और अन्य सहुलियतें तथा पढ़ाई-लिखाई की सहुलियतें भी दी जाएं। इसलिए कुली की दशा पर माननीय मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए।

ठेकेदारी जो रेल में है। जितने डाकू और डॉन जिनको बोलते हैं, वह सब हड्डप लेते हैं, यह रिपोर्ट है और डाकू ने कंपनी बना ली है। इसलिए रेल की गुणवत्ता और सुरक्षा सबका सत्यानाश हो जाएगा। जो डाकू हैं, उनको इंजीनियर कैसे टोकेगा कि खराब काम हो रहा है। इस पर सावधानी बरती जानी चाहिए नहीं तो डॉन लोग सारी ठेकेदारी हड्डप लेते हैं। वह अपने काम करने वालों को डीओक्यू वगैरह जो क्या-क्या होता है डालने ही नहीं देता और उसको जब्त कर लेते हैं। उसमें परेशानी होती है। इसलिए रेल विभाग को रेलवे का विकास का काम बढ़ाना चाहिए।

अंत में मैं मांग करता हूं सरकार से, वित्त विभाग से और प्रधान मंत्री जी से भी कि रेल चूंकि लाइफ लाइन है, जैसे शरीर के अंदर खून का संचारण नस से होता है इसलिए नेशनल इंटीग्रिटी के लिए, नेशनल डबलपर्मेंट के लिए रेलवे बहुत जरूरी है, अतः इसको पर्याप्त बजट्री सपोर्ट मिलनी चाहिए। जिससे जनता की आकांक्षा पूरी हो सके और रेल से देश का विकास हो सके। हमने रेलवे की 150वीं जयंती बड़े जानदार ढंग से मनाई। लेकिन रेलवे का जितना विकास होना चाहिए था, उतना नहीं हुआ। आम यात्रियों को जो सहुलियतें मिलनी चाहिए, उतनी नहीं मिल पाई हैं। इसकी एक वजह इसका बस वालों से, ट्रांसपोर्ट से प्रतिस्पर्धा होना भी है। अमेरिका में कम लोग रेल में यात्रा करते हैं, क्योंकि वहां सड़कें बहुत बड़िया हैं। लेकिन अपने यहां बड़िया सड़कें नहीं होने के बावजूद भी रेल में यात्रा करने वालों की संख्या घट रही है। इसलिए मंत्री जी आज ही एलान करें, अन्यथा हम आंदोलन शुरू करेंगे। हमारे यहां अरेशाज में और केसरिया में बौद्ध शांति स्तूप मिला है और वहां भगवान शिव का स्थान है, जहां लाखों लोग उस जगह के दर्शन करने के लिए वहां जुटते हैं। वह एक ऐतिहासिक और सांस्कृतिक महत्व का स्थान है। जन आकांक्षा के हिसाब से भी वहां प्रस्तावित जो रेल लाइन है, उसको पूरा किया जाना चाहिए। इससे वहां के लोगों को बहुत खुशी होगी और लाखों लोग जो वहां आते हैं, उनको भी सुविधा

होगी। इसलिए मैं मांग करता हूं कि उस प्रस्तावित रेल लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र पूरा कराएं।

SHRI E. PONNUSWAMY (CHIDAMBARAM): Sir, I may be permitted to lay my speech.

MR. SPEAKER: Shri Ponnuswamy is permitted to lay his speech.

\* SHRI E. PONNUSWAMY (CHIDAMBARAM):

Sir, I am indeed very happy to congratulate our Hon'ble Railway Minister for his brilliant and people friendly budget which has no comparisons with the previous Budget.

Sir, the Budget has been acclaimed by one and all cutting across the party lines though a few of the main opposition party has called it an election budget.

Sir, I think that they would prepare such a purposeful Budget only when they think or go for elections but our NDA Govt. and our Hon. Ministers always have people in mind and heart not the election whenever they perform such milestones.

Sir, it is possible that not always all regions get all the projects needed. I can understand the constraints our Hon. Minister faces while taking such giant steps to meet the needs of the people.

But I would like to bring to Hon. Minister's kind attention a few needs of Tamil Nadu and particularly, one or two places, in Tamil Nadu.

Firstly, Sir, in my constituency Chidambaram, a railway crossing bridge is a crying need and all the formalities upto tender stage for 10.50 crores have been completed two years back. But I don't know what has happened to this. I request our Hon. Railway Minister to kindly grant funds immediately as it would help thousands of people and students of Annamalai University to solve their ordeal of hours of waiting to go to their duty on time and back home. Even patients taken to Hospitals for urgent treatment also are facing difficulties. Hence I request Hon. Minister to grant this on humantarian grounds.

Secondly, Sir, a new line from Kanchipuram to Thidivanam via vandavasi my native place, a Taluq Hq & major S.G.Town Panchayat, has been sanctioned in

1999-2000 budget and ordered for survey be completed before 31.3.2001. I have also written to Ms. Mamtaji and the present Minister several letters on this and I am yet to get a positive reply. As this is a business centre, and the private bus fleet owners are having a roaring business at the cost of common man, I request our Hon. Minister to kindly sanction this project of new line and earn the goodwill and blessings of these poor people who are really backbone of our democracy.

Sir, thirdly, the total Budget amount by Receipts is 43,495 crores out of which the expenditure works out to 32,460 crores, though total working expenditure is 40,850 crores. Out of this T.N. should get atleast 1500 crores and S.Rly. 7200 crores approximately. But, Sir, the estimated amount for all the on going and new projects is 2273.62 crores and the allocation for 2002-2003 & 2003-2004 is only 781.97 crores, thus leaving a gap of 1492 crores to be met with. I request Hon. Minister to allocate this nearly 1500 crores for this year for Tamil Nadu projects.

With these words, Sir, I applaud and appreciate the performance of the Hon. Minister and his team including Sri A.K.Moorthy, our party representative in the Govt. who always does his best on the passengers facilities in Tamil Nadu and other parts of the country.

\* Speech was laid on the Table

**कुमारी भावना पुंडलिकराव गवली (वाशिम) :** अध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं कि उन्होंने बहुत ही सुंदर रेल बजट हिन्दुस्तान की जनता को दिया है। इस बजट में किसी भी प्रकार का किराया नहीं बढ़ाया गया है और माल भाड़े में भी कोई वृद्धि नहीं हुई है। वरिठ नागरिकों के लिए भी इस बजट में अच्छा निर्णय लिया गया है। कल आपने एक और निर्णय लिया है कि जो भी रेलवे में इंटरव्यू देने के लिए जाएगा, उससे एक तरफ का किराया नहीं लिया जाएगा। इसको भी आपने रेल बजट में समाविट किया है। सभी स्तर की जनता के लिए यह बहुत अच्छा बजट है।

मैं रेल मंत्री जी को दो-तीन बातें बताना चाहूंगी। सबसे पहले मैं सुरक्षा सम्बन्धी बात करूंगी। पिछली बार मुर्बई में, करीब छः-सात महीने पहले, लोकल ट्रेन में एक अंपंग लड़की के साथ बलात्कार किया गया, क्योंकि वहां पर कोई सुरक्षा व्यवस्था नहीं थी। बगल में यात्रा कर रहे लोगों ने भी उसकी कोई मदद करने की कोशिश नहीं की। उसके बाद उस लड़की ने आत्महत्या कर ली। इतना ही नहीं मैं मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहती हूं कि पटना से जाने वाली पलामू एक्सप्रेस, मैंने "मार्मिक" में भी पढ़ा है, उस गाड़ी में जो यात्री प्रवास करते हैं, यात्रा करते हैं, कभी-कभी उन पर हमला होता है, गोलियां चलती हैं और लूटमार होती है। गया मैं

एक अधिकारी, वी. प्रसाद उनका नाम है, उन्होंने बताया कि हम ड्रैस पहन कर टिकट चैकिंग के लिए नहीं जा सकते। इतनी दयनीय स्थिति वहां बनी हुई है। इसलिए मैं चाहती हूं कि सुरक्षा व्यवस्था पर बड़े पैमाने पर विचार करने की जरूरत है।

रेलवे के पास बहुत सारी जमीन पड़ी हुई है। अगर उसे लीज पर दें तो हमें अच्छा रेवेन्यू मिल सकता है और रेलवे की आय में हम बढ़ातरी कर सकते हैं।

17.00 hrs.

सर, जब हम रेलवे स्टेशनों के पास से गुजरते हैं तो देखते हैं कि रेलवे का बहुत सा सामान बाहर बिखरा पड़ा रहता है। मंत्री जी को इस दिशा में भी सोचना चाहिए कि उसका क्या उपयोग हो, जिससे हमारे राजस्व में वृद्धि हो सके। हमारे बहुत से माननीय सदस्यों ने रेलवे में खान-पान की सुविधा के निजीकरण और बहुत से कामों के निजीकरण के बारे में बात की है। मैं इसके विरोध में हूं। रेलवे का निजीकरण होगा तो पहले खान-पान के माध्यम से होगा, फिर बाकी चीजों के माध्यम से होगा। ऐसा नहीं होना चाहिए। अगर ऐसा हुआ तो जो रेल हमारी विश्व में दूसरे नम्बर पर चल रही है, अच्छी तरह से चल रही है, निजीकरण के बाद हमें बहुत सी समस्याओं का सामना करना पड़ेगा। इसलिए मैं चाहती हूं कि रेलवे में कोई निजीकरण न हो।

सर, मेरे संसदीय क्षेत्र वाशिम से जाने वाली पूर्णा-अकोला को 2000-2001 में मीटर-गेज से ब्रॉड-गेज में परिवर्तित करने की अनुमति मिली थी। उसके लिए पहले साल 10 करोड़ रुपया मिला, दूसरे साल भी 10 करोड़ रुपया मिला और इस साल उसके लिए 15 करोड़ रुपयों का आवंटन किया गया है। मेरा सवाल यह है कि अगर हर साल इसी तरह से 10 करोड़ रुपया आवंटित किया जाता रहा तो इसे पूरा होने में कितना समय लगेगा, क्योंकि यह प्रोजेक्ट 228 करोड़ रुपये का है। (व्यवधान) उस समय तक हम जिंदा भी रहेंगे या नहीं।

**अध्यक्ष महोदय :** मैं आपको आश्वासन देता हूं कि आप जिंदा रहेंगी।

**कुमारी भावना पुंडलिकराव गवली :** अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहती हूं कि यह जो 35 करोड़ रुपये का प्रोविजन किया गया है इसे वे 100 करोड़ रुपये का कर दें। हमारे देश की संस्कृति और इतिहास में महिलाओं का बड़े पैमाने पर आदर किया जाता है और मैं भी एक महिला हूं। इसलिए हमारी बातों का आदर करके मंत्री जी ज्यादा से ज्यादा प्रोविजन इसके लिए करेंगे। यह मेरा उनसे निवेदन है। (व्यवधान) मेरे साथ ही साथ सदन की सारी महिलाओं की भावनाओं का भी वे आदर करेंगे और उनके क्षेत्र के लिए ज्यादा से ज्यादा धनराशि आवंटित करेंगे।

आमान परिवर्तन के जो भी कार्य भारत में होते हैं, वाहे मीटर गेज हो या ब्रॉड-गेज हो, नियि आवंटित करने में बहुत समय लग जाता है। मेरा निवेदन है कि कोई एक मास्टर प्लॉन बनाया जाए, जिसमें तीन से पांच साल की अवधि के बीच में यह कार्य खत्म किया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र में कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन की सुविधा नहीं है, उसे भी कम्प्यूटराइज्ड किया जाए। इसके साथ-साथ एक्सप्रेस, हावड़ा-मुम्बई मेल में स्लीपर और एसी का कोटा बढ़ाया जाए। सुपर-डीलक्स हावड़ा-कुर्ला एक्सप्रेस का गंतव्य स्थान कुर्ला है। मेरा आपसे निवेदन है कि वहां से छत्रपति शिवाजी टर्मिनल तक गाड़ी चलायी जाए। मेरी जो महत्वपूर्ण मांग है वह यह है कि पूर्णा-अकोला के लिए ज्यादा से ज्यादा धनराशि आवंटित की जाए। उस गाड़ी को पांच साल पूरे होने वाले हैं और मैं ऐसी उम्मीद करती हूं अगली बार में उसी गाड़ी में सफर करूं। मेरा नाम भी भावना है, इसलिए मेरी भावना की कदर करते हुए, आप बजट में जरूर ज्यादा राशि देंगे।

मैं प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करते हुए और आपको धन्यवाद देते हुए, अपनी बात समाप्त करती हूं।

**\*श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद):** महोदय, रेल मंत्री जी ने जो इस वर्ष का बजट प्रस्तुत किया है उसमें काफी समझदारी से चालाकी की गयी है। राजधानी एवं शताब्दी एक्सप्रेस के रेल भाड़े में कमी की गयी है, ये अत्यधिक सुविधायुक्त गाड़ियां हैं। रेल भाड़े में इन गाड़ियों में की गयी कटौती लगभग 10 प्रतिशत तक है, पैट्रोलियम एवं डीजल ने मालभाड़े में रेलमंत्री ने जो कटौती की, उस पर जसवंत सिंह के बजट ने पानी फेर दिया है। रेलवे की स्थिति यह है कि रेलगाड़ी चलाने पर व्यय अधिक है और यात्री भाड़ा कम है और इस प्रकार रेल भाड़े का घाटा 5 हजार करोड़ रुपये वर्षांक है। राजधानी एवं शताब्दी एक्सप्रेस में भाड़ा कम करने का अभियान यह है कि पिछले साल अपैल से दिसम्बर तक के अंकड़ों के अनुसार इन गाड़ियों में सफर करने वाले यात्रियों की संख्या में 3 प्रतिशत तक की कमी हुयी है। कारण यह है कि इन गाड़ियों के किराये में कोई ज्यादा अंतर नहीं है, लेकिन आवश्यकता शो रेलगाड़ियों को भी लाभकारी बनाए जाने की आवश्यक है। लेकिन उस ओर रेल मंत्री ने ध्यान ही नहीं दिया। इससे लगता है यह है कि सरकार धनिक वर्ग के हितों की साधाना तो कर रही है लेकिन उसे आम आदमी से कोई ज्यादा लेना देना नहीं है। उन्होंने कहा कि रेलमंत्री ने दावा किया है कि पिछले तीन सालों में रेलवे दुर्घटनाओं में कमी आयी है, महत्वपूर्ण यह नहीं है कि दुर्घटनाएँ ज्यादा हुयी हैं या कम उससे ज्यादा महत्वपूर्ण यह है कि जिन कारणों से ये दुर्घटनायें होती हैं उनकी पुनरावृत्ति कितनी हुयी है। देखा जाये तो दुर्घटनाओं के कारण एक जैसे ही हैं एक सर्वेक्षण के मुताबिक 85 प्रतिशत दुर्घटनाएँ मानव चूक के कारण और 6 प्रतिशत उपकरणों की वजह से और 4 प्रतिशत तोड़फोड़ के कारण और 5 प्रतिशत अन्य कारणों से दुर्घटनायें होती हैं। यदि दुर्घटनाओं का मुस्तकिल इलाज करना है तो इसके लिए प्रशासन को जवाबदेह बनाना होगा। इस दिशा में कोई सार्थक कदम नहीं उठाया जा रहा है बल्कि इन दुर्घटनाओं के नाम पर आर्थिक कमी दिखायी जाती है। पिछली बार 17 हजार करोड़ रुपये का सुरक्षा फंड बनाया गया और इस फंड के द्वारा सिग्नल व्यवस्था को दुरुस्त करने, संचार व्यवस्था पुराने ट्रैकों को ठीक करने एवं रेलपथ की कमियों को दूर करने की बात कही गयी। सरकार ने पुरानी रेल पटरियों, जहां दुर्घटनाओं की संभावना है, उसका 17 हजार कि.मी. का आकलन किया है और अभी तक हम विगत दिनों में एक हजार कि.मी. रेल पथ दुरुस्त नहीं कर पाये हैं और यदि रेल मार्ग को ठीक करने की यही गति रही तो आगे आने वाले 32 सालों में इन्हीं जोखिम भरे रेल पथों पर सफर करना पड़ेगा। सरकार रेल दुर्घटनाओं को रोकने में गंभीर नहीं है आंकड़े कुछ भी बोलते हैं लेकिन सच्चाई यह है कि कोई भी दिन ऐसा नहीं जाता जब रेल दुर्घटनाओं के समाचार अखबारों में न छपते हों परिणामस्वरूप अब आदमी पर यह मनोवैज्ञानिक प्रभाव बना है कि रेल सफर भी अब सुरक्षित नहीं है।

महोदय, रेलवे की जो निर्माणाधीन परियोजनायें हैं उन पर 40 हजार करोड़ रुपये व्यय की आवश्यकता है। सरकार ने पिछले साल 26 जनवरी को एक 15 हजार करोड़ रुपये का एक फंड बनाया, लगता यह है कि हम नयी परियोजनाएँ तो बना देते हैं काम भी शुरू कर देते हैं लेकिन पुरानी लम्बित परियोजनाओं को पूरा करने का जो हमारा भागीरथी प्रयास होना चाहिए, उसमें कोताही बरतते चले आ रहे हैं।

प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने स्वयं लगभग 4 साल पूर्व आगरा से इटावा तक एक नयी रेलवे लाइन का उद्घाटन वरेश्वर जनपद आगरा उत्तर प्रदेश में किया था, नयी रेलवे लाइनें बने, यह अच्छी बात है लेकिन हो क्या रहा है यह रेलवे लाइन ग्राम भार्डी से शुरू होती है। लेकिन जिन किसानों की जमीन जा रही है उहें मुआवजा नहीं की बाबावर मिल रहा है, सरकारी दर के अनुसार सड़क के किनारे जो जमीन है, उसकी दर 7 लाख 74 हजार रुपया प्रति हैक्टेयर है, सड़क से हटकर जमीन की कीमत 4 लाख 30 हजार रुपया प्रति हैक्टेयर है, ग्राम सिकतरा, नगला मिक्की, इकलाशपुरा, करोंधना से लेकर बाह तक के किसानों के सामने गंभीर संकट पैदा हो गया है। रेलवे ने जो जमीन का अधिग्रहण किया है, उसकी कीमत मात्र एक लाख 38 हजार 392 रुपया प्रति हैक्टेयर निश्चित की है और इसी दर पर किसान को मुआवजा मिल रहा है वह भी 80 प्रतिशत न जाने कब 20 प्रतिशत मुआवजा मिलेगा। इसका अता पता ही नहीं है। किसानों ने आपत्ति भी की लेकिन जवाब दिया गया कि आपकी आपत्ति पोषणीय नहीं है। बाह तहसील में सबसे कम सिंचित भूमि है किसानों की तमाम जमीन तो एक नहर चम्बल डाल परियोजना में चली गयी और अब रेलवे विभाग भूमि का अधिग्रहण कर रहा है। इसका सीधा मतलब हुआ कि बहुत से किसान तो भूमिहीन हो जायेंगे। 80 के दशक में जब मथुरा, उत्तर प्रदेश में रिफाइनरी लगी थी तो वहां के किसानों को मुआवजे के साथ एक घर से एक व्यक्ति को नौकरी भी मिली थी। ग्राम नौकरी, आगरा में जब एन.टी.पी.सी. का विद्युत

केन्द्र बना था, वहां भी किसानों को मुआवजा और प्रति परिवार एक व्यक्ति को रोजगार मिला था। उन्होंने रेल मंत्री से मांग की माडई से इटावा तक बनने वाले रेल मार्ग के लिए किसानों की अधिगृहित भूमि का मुआवजा बाजार कीमत के हिसाब से दिया जाये एवं प्रत्येक परिवार के एक व्यक्ति को नौकरी मिले। उन्होंने यह भी आग्रह किया कि इस समय रेल पटरी बिछाने का काम चल रहा है और किसान की फसल एक महीने में कटने वाली है, बड़ी बेदर्दी से किसानों की फसलों को उजाड़ा जा रहा है। जब तक किसान अपनी फसल न काट ले तब तक यह काम बंद होना चाहिए।

\*Speech was laid on the Table.

**\*श्री अनन्त नायक (कर्योङ्जर):** महोदय, मैं रेलवे बजट 2003-04 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। महोदय, माननीय मंत्री जी ने यात्रियों का ख्याल रखने वाला बजट पेश किया है। बजट में मध्यम वर्ग के यात्रियों का विशेष ध्यान रखा गया है। यात्री गाड़ियों के किराये में या माल भाड़े की दरों में कोई वृद्धि नहीं की गयी है। यहां तक कि राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के किराये भी कम किए गए हैं।

महोदय, मंत्री जी ने रेलगाड़ियों में सुरक्षा के पहलू पर विशेष बल दिया है। उन्होंने सुरक्षा श्रेणी में आने वाले 'ध' समूह के कर्मचारियों जैसे गैंगमेन, के 20,000 खाली पदों को भरने का निर्णय लिया है। मैं मंत्री जी की विंता की सराहना करता हूं जिन्होंने बढ़ती रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए ऐसा प्रावधान किया है। सभी संभव कदम उठाए जाने चाहिए ताकि रेल दुर्घटनाओं को पूरी तरह रोका जा सके। हर यात्री अपनी मंजिल तक सुरक्षित पहुंचना चाहिए। मंत्री जी ने अपने बजट भाग में यात्री रेलगाड़ियों के ठीक समय पर चलने की बात भी कही है। लम्बी दूरी की सभी रेल गाड़ियों के ठीक समय पर चलने को भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान यात्रियों के सामान की चोरी रोकने की ओर आकृत करना चाहता हूं। यदि आवश्यक हो तो हर डिब्बे में यात्रियों और उनके सामान की सुरक्षा के लिए रेलवे सुरक्षा बल को संघटित करना चाहिए। चलती रेल गाड़ियों में हर प्रकार की चोरी को रोकना चाहिए। यह तभी संभव है जब आरक्षित डिब्बों में अनाधिकृत प्रवेश को रोका जाए।

अब मैं अपने राज्य उड़ीसा की कुछ समस्याओं पर प्रकाश डालना चाहूंगा। महोदय, मुझे माननीय मंत्री जी की घोणा से यह जानकर प्रसन्नता हुयी है कि पूर्व तटीय रेलवे 1 अपैल, 2003 से चालू हो जाएगा। उड़ीसा के हम सभी संसद सदस्य काफी समय से यह मांग करते रहे थे कि पूर्व तटीय रेलवे क्षेत्र चालू किया जाये। लेकिन यह अफसोस की बात है कि सात नए जोनों में से सबसे पुराने इस जोन को, जिसका उदाघाटन 8 अगस्त, 1996 को किया गया था, इसे तब से चालू नहीं किया गया था। काफी समय से लम्बित पड़ी इस मांग पर ध्यान देने के लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। लेकिन इस परियोजना के लिए केवल छः करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। पूर्वतटीय रेलवे जोन को पूरी तरह से चालू करना तब तक असंभव होगा जब तक कि इसके लिए और अधिक धनराशि आवंटित नहीं की जाती। मुझे उम्मीद है कि राज्य की जरूरी मांग को देखते हुए मंत्री महोदय इस संबंध में आवश्यक कदम उठायेंगे।

महोदय, उड़ीसा राज्य में रेलवे मार्ग की लम्बाई प्रति हजार वर्ग किलोमीटर पर 14.04 किलोमीटर है जबकि राट्रीय औसत 19 किलोमीटर है। उड़ीसा राज्य दक्षिण-पूर्व रेलवे यातायात से अर्जित होने वाले राजस्व का 30 प्रतिशत प्रदान करता है जो कि अपने आप में काफी है। इसलिए इस राज्य में रेलवे का और अधिक प्रसार आवश्यक है। इस संदर्भ में मैं राज्य में चालू कुछ परियोजनाओं को पूरा किए जाने की आवश्यकता पर प्रकाश डालना चाहूंगा। रेलवे की पर्याप्त आधारभूत संरचना के अभाव के कारण कोयला, खनिज, लोहा, चूना-पत्थर, बौकसाइट, मैग्नीज आदि की प्रचुर खनिज सम्पदा का दोहन करना संभव नहीं हो सका है। उड़ीसा एक बड़ी औद्योगिक क्रान्ति की दहलीज पर खड़ा है जहां बहुत सारे इस्पात संयंत्र, अल्युमिनियम संयंत्र और तापीय विजली संयंत्र राज्य के विभिन्न भागों में स्थापित किए जा रहे हैं।

पिछले दस सालों में राज्य में 5 नयी लाइन परियोजनाओं को स्वीकृति दी गयी। उनमें से जाखापुरा-बांसपानी लाइन प्रमुख थी, जिस पर काम आजादी के बाद शुरू किए जाने का प्रस्ताव था। पर इस लाइन पर जाखापुरा से दैतारी का पहला चरण 1979 में पूरा किया जा सका और इसे तब यातायात के लिए खोल दिया गया। तब से दैतारी से केओनझारगढ़ और केओनझारगढ़ से बांसपानी तक लाइन के दूसरे और तीसरे चरण के काम को शुरू करने का कोई प्रयास नहीं किया गया। अंत में दैतारी-बांसपानी रेल मार्ग को, 155 कि.मी., वर्ष 1992-93 में स्वीकृति दी गयी। उस साल इस रेल मार्ग की अनुमानित लागत 595 करोड़ रुपये थी। लेकिन बेहद कम धनराशि के आवंटन के कारण यह रेल मार्ग अब तक अधूरा पड़ा है। मार्च, 2001-02 तक इस पर केवल 297 करोड़ रुपए खर्च किए गए थे। 2002-2003 में केवल 400 करोड़ रुपए आवंटित किए गए। इसी तरह 2003-04 के लिए केवल 75 करोड़ रुपए दिए गए हैं। भूमि अधिग्रहण का काम पूरा हो चुका है। जब से मैं चुनाव जीत कर सदन में आया हूं, मैं इस रेल मार्ग के आर्थिक महत्व को ध्यान में रख कर इसे तेजी से पूरा किए जाने पर बल देता रहा हूं। लेकिन यह अफसोस की बात है कि इस काम को तेजी से पूरा किए जाने की ओर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया। यहां तक कि इस परियोजना के बारे में इस सदन में मंत्री जी के द्वारा हर बार अलग अलग उत्तर दिए जाते हैं। मेरे तथा मेरे सहकर्मी श्री परशुराम माझी के प्रश्नों के उत्तर में मंत्री महोदय ने बताया है कि बांसपानी से जोरुली तक रेल लाइन का काम पूरा हो चुका है और जोरुली से केओनझार तक रेल मार्ग का काम 2002-03 में पूरा हो जाएगा। पर यह काम अब तक पूरा नहीं हुआ है। हर साल हमें एक ही तरह के उत्तर मिलते हैं। यहां तक कि मंत्री महोदय ने भी अपने बजट भाग में वही बात दोहराई है। मुझे नहीं पता कि मंत्रालय में कोई इस कार्य की निगरानी कर रहा है या नहीं। यह मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के साथ बहुत बड़ा अन्याय है। मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि वे इस परियोजना पर व्यक्तिगत ध्यान दें ताकि जोरुली से दैतारी तक यह पूरी परियोजना कम से कम दसवीं योजना के दौरान पूरी हो जाए।

मैं यह भी मांग करना चाहूंगा कि टाटानगर से बांसपानी तक एक पैसेंजर गाड़ी शुरू की जाए। भारत के लगभग सभी राज्यों के लोग मेरे जिले में, विशेषकर के जोड़ा और बरबिल खनन क्षेत्रों में, किसी न किसी काम में लगे हैं। इसलिए मैं मांग करता हूं कि केओनझार के यात्रियों के लिए दिल्ली-मुम्बई और कोलकाता जाने वाली सभी रेलगाड़ियों की सभी श्रेणियों में टाटानगर से सीटों के आस्कण की व्यवस्था की जाए।

इसी तरह जजपुर-केओनझार रोड स्टेशन से सभी कोलकाता, दिल्ली और चेन्नई जाने वाली रेलगाड़ियों में केओनझार के लिए कोटा प्रदान किया जाए।

बरबील और बांसपानी में बड़े रेलवे स्टेशनों की स्थापना के लिए मांग लगातार बढ़ रही है। इस छोटी सी मांग को जल्दी से जल्दी पूरा किया जाये।

महोदय, अंत में मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि प्रस्तावित खुश्या रोड-बालंगीर लाइन के सर्वेक्षण का काम जल्दी पूरा किया जाए। हरिदासपुर-पैरादीप और डुबरी से होते हुए अंगुल-सुकिंदा रोड रेल मार्ग का काम भी शीघ्र पूरा किया जाये।

महोदय, यदि मैंने उड़ीसा के रूप्सा-बंगीरीपोशी रेल लाइन का जिक्र नहीं किया तो मैं अपने कर्तव्य के निर्वहन में असफल हो जाऊंगा। इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम पिछले कई सालों से लम्बित पड़ा है। हमें काफी आशा थी कि मंत्री जी इस परियोजना के लिए धनराशि का आबंटन बढ़ायेंगे। लेकिन मंत्री जी के बजट भाग में इस बात का कोई जिक्र नहीं किया गया है। उड़ीसा के इस उपेक्षित भाग के लोग इस परियोजना के क्रियान्वयन में होने वाली देरी के विरुद्ध आंदोलन कर रहे थे। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि वे इस बारे में पुनर्विचार करें ताकि रूप्सा-बंगीरीपोशी परियोजना के अंतर्गत छोटी लाइन को बदलने का काम 2003-04 वित्त वर्ष के दौरान किया जाये।

इन शब्दों के साथ, मैं रेलवे का बजट 2003-04 का समर्थन करता हूं और अपना भाग समाप्त करता हूं।

\*Speech was laid on the Table.

**श्री अब्दुल रशीद शाहीन (बारामूला) :** इज्जतमाब जनाबे साहब, मैं जनाबे रेल मंत्री को कश्मीर के हवाले से जाती दिलचस्पी लेने और उनकी मेहबान मिजाजी के लिए शुक्रिया अदा करना चाहता हूं। मुझे उनकी तंगदस्ती का एहसास है और इसके लिये भी कि उन्होंने आवाम की जेब पर बोझ न डालने की पूरी सई की, हमारी हमदर्दियां उनके साथ हैं, लेकिन जो मसाइल हमारे रेलवे सिस्टम से मुत्तालिक है, उन पर कुछ सवालिया निशान लग जाते हैं। मैं उनकी तरफ एवान तवज्जह मबजूल कराना चाहता हूं।

जनाबेवाला, हमारे लिए यह इन्तहायी खुशी की बात है कि एक तारीख साजी का दूसरा मरहला कश्मीर में अब शुरु हुआ है, कि उस बादी को मुल्क के रेलवे निजाम के साथ मिलाने की शुरुआत हुई है। तारीख साजीका पहला मरहला उस वक्त तय हुआ था, जब बनिहाल का सीना चीर कर जवाहर टनल बना था। उस वक्त कहा जाता था कि काजीगुंड के आगे कद-आवर पहाड़ी सिलसिला नाकाबिले उबूर है और नरम पहाड़ियों में लोग ढह जाते हैं और यह पहाड़ी सिलसिला मुल्क के साथ कश्मीर को मिलाने के रास्ते में हायल है। लेकिन उस वक्त के हमारे रहनुमाओं ने बनिहाल का सीना चीर कर टनल बनाया और उससे नये दोर की तारीख के इब्तदायी मरहले की शुरुआत हुई। जो अहम और दूसरा मरहला इस वक्त हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब संभाल रहे हैं, जनाबे प्राइम मिनिस्टर की पुश्तपनाही से, यह एक निहायत ही अहम मसला है, लेकिन कुछ सवालिया नुकते अभी भी बाकी हैं। जब हम बादी कश्मीर में बारामूल से काजीगुंड तक रेल चलाने की बात कहते हैं, तो एक सवाल हमारे जहन में आता है कि एक छोटी सी बादी के अन्दर 150 किलोमीटर का सफर जो हम कार के जरिए दो-द्वाई घन्टे में तय करते हैं, तो वहां रेल चलाने का मकसद कैसे पूरा होगा, सिर्फ उस सूरत में कि जब 150 किलोमीटर का नरम रोकी एरिया है, उधमपुर से लेकर काजीगुंड तक, जिसमें हमें इस बात का इन्ह है कि वह कमजोर रोक रोड के लिए भी रुकावट बनती है जाहिर है रेल ट्रैक के लिए उसमें कितना काम करना है, उसका एहसास हमें है। लेकिन नई टैक्नोलॉजी के पेशेनजर अगर हमारे तंगदस्त रेल मिनिस्टर कर्ही से पैसे का इन्तजाम कर सके और आज से ही इसकी शुरुआत हो जाए, तो कश्मीर की बादी में एक तारीखी प्रोजैक्ट शुरु हो सकता है और मुमकिन हो सकता है।

जनाबेवाला, पिछले पचास बरस में जम्मू को मुल्क के रेलवे निजाम के साथ मिलाया गया है, जो मुल्क की तकसीम के पहले भी रेलवे से मिला हुआ था, लेकिन तकसीम के बाद मुनकता हुआ था उस वक्त से हम बहुत बरस तक जम्मू से पठानकोट आते रहे। जिस वक्त वह रेल चालू हुई, तो एक इन्कलाबी कदम उठाया गया, लेकिन 31 बरस से जालन्धर के लिए जम्मू तक डबल लाइन का मामला अबी तक बाकी था, वह अभी तक भी खटाई में पड़ा हुआ है। हालांकि हमारी सरकार ने उसको मन्जूरी दे दी है, लेकिन उस पर अमल करने के लिए जरूरी रुकुमात फराहम करने और शिद्दत के साथ काम करने की जरूरत है। उसमें कोताही हो रही है। मैं अपने रेलवे मिनिस्टर की तवज्जह इस बात की तरफ मबजूल करना चाहता हूं कि कुदरत हम पर कोई तरह से मेहरबान है। कश्मीर की बादी ट्रूरिज के लिए दुनिया भर में मशहूर है, लेकिन कुछ दिक्कते इस वक्त हैं। हम उम्मीद करते हैं कि उन मुश्किलात को हम पार करेंगे। जम्मू में वैश्णो माता का स्थान है और वहां तकरीबन 55 लाख यात्री इस साल आ चुके हैं। अगर कश्मीर के ट्रूरिज का फायदा हुआ तो एक करोड़ के लगभग मुल्क के अन्दर और बाहर से जो लोग आ सकते हैं, उन्हें जम्मू के स्टेशन से गुजरना है। उन्हें जालन्धर से होकर जम्मू आना है। जो रुकावट जालन्धर से जम्मू तक डबल लाइन की वजह से है, वह 30-40 साल से बराबर कायम है। उसके बाद जब हम जम्मू के रेलवे स्टेशन पर आते हैं तो हमें बहुत सी परेशानियां उठानी पड़ती हैं। 55 लाख या एक करोड़ के करीब यात्री जहां हर साल आते हैं, उस रेलवे स्टेशन की तौसी और उसमें जरूरी फैसलिटीज की तरफ तवज्जो करना मेरे ख्याल से फर्स्ट प्रॉयरिटी है। इसके बाद दूसरा मरहला रेलवे सिस्टम का शुरु होता है। 25 बरस से हम जो उधमपुर रेल ले जाने के सिलसिले को कायम किए हुए हैं लेकिन आज तक बजालता तक यानी 15 या 20 किलोमीटर तक का मरहला तय हो चुका है। उधमपुर के रेलवे प्रोजैक्ट को मुकम्मल होते 31 बरस के करीब हम देखते रहे। उधमपुर के बाद दूसरा स्ट्रेटेजिक प्रोजैक्ट अब शुरू हो रहा है - उधमपुर से कटरा तक, उसके बाद बीच का हिस्सा रुका है, उस पर अभी तक कोई बात नहीं हुई। शायद ऑनरेवल रेल मिनिस्टर अपनी तकरीब में ऐवान को इस बारे में वाकिफ कराएंगे कि बीच का हिस्सा जो सारे प्रोजैक्ट की जान है, उस सिलसिले में क्या इंतजामात हुए हैं? हम काजीगुंड से बारामूला की तरफ रेल लेकर जा रहे हैं। मिनिस्टर साहब को जाती कोशिशों से और ऑनरेवल प्राइम मिनिस्टर की जाती तवज्जो से उस इलाके में पिछले एक बरस में काम बहुत तेजी से आगे बढ़ा है। लेकिन हैरानी है कि जहां स्ट्रेटेजिक प्रोजैक्ट इस अहमियत का शुरू हो जाए, जहां इतना तारीख साजी मरहला शुरू हो जाए, उस इलाके के जो पार्लियामेंट के नुमाईदें हैं, या दूसरे अहम लोग हैं, उनके साथ रेलवे निजाम का सम्पर्क होना क्या जरूर नहीं था या कोई एक इस किस्म की यही प्रैजेंटेशन मिलनी चाहिए थी कि जिससे सारे प्रोजैक्ट का काम्हीहैशन हो जाता है। अगर किसी मरहले पर कोई रुकावट हो, शायद हम लोग यादा मुस्तैदी से इस मामले में मददगार हो सकते।

जनाबेआला, मैं रेलवे मिनिस्टर से रिकैर्ड स्ट करूंगा कि उधमपुर, बारामूला या बादी के जो पार्लियामेंट मैम्बर हैं, उनके साथ किसी न किसी मरहले पर इन प्रोजैक्टों के बारे में बात होनी चाहिए। हम उनके बारे में सुजैशन दे सकते हैं। जम्मू और पूँछ का इलाका बहुत अहम है। इसके बारे में भी बात की जा सकती है।

एक और अहम बात यह है कि हमारे इलाके से रिकूटमेंट का शेयर बहुत कम है बल्कि न के बराबर है। हमने कई बार मुतालबा किया था कि जब रिकूटमेंट का सौका आए तो दूर-दराज या बॉर्डर एरिया से जो लोग आना चाहते हैं, उनके लिए बहुत दूर के स्टेशन टेस्ट वैरोंस के लिये न रखे जाये क्योंकि वहां कोई रुकने की कोई गुंजाइश नहीं होती है, कोई फैसिलिटी नहीं होती है। हम चाहते हैं कि जम्मू में इस किस्म के इम्तहान या पंजाब के नजदीकी स्टेशन में करवाएं जायें जिससे हमारी रियासत के लोगों को यह सुविधा मिल सके और वे रेलवे निजाम में नौकरी के लिये दाखिल हो सकें। हमारे इलाके में इम्पलायमेंट का मसला बहुत ही गम्भीर है। हमारे इलाके में जो स्कियोरिटी सीनेशनों हैं, उसकी खास वजह अनइम्पलायमेंट है। उसमें रेलवे जितना कवर दे सकता है उतनी उसमें मदद नहीं मिल रही है। मैं रिकैर्ड करता हूं कि इस सिलसिले में जरूरी इकदाम उठाए जाएं।

सबसे अहम सवाल यह है कि बादी के दूर-दराज इलाके बजाते जम्मू के इलाके में बुकिंग ऑफिस न होने के कारण हम बहुत परेशान हैं। पैरा मिलिट्री और मिलिट्री के जो लोग हैं या जितने सेंट्रल ऑफिसेज के साथ वाबस्ता लोग हैं या जो लॉ एंड ऑर्डर से साथ वाबस्ता हैं, डिफेंस के साथ वाबस्ता हैं या जो यात्री आने-जाने वाले हैं उनको इसमें कोई फैसिलिटी नहीं मिल रही है। रेलवे मिनिस्टर ने अपने बजट भाग में यह जरूर मैशन भी किया है कि यह फैसिलिटी आम तौर पर फराहम की जाएगी। इस समय श्रीनगर में बुकिंग के लिए और आर्मी कंटोरमेंट में एक छोटी सी फैसिलिटी उन लोगों के लिए है। कुपवाड़ा, बारामूला, तंगदार और गुरेज से आने वाले लोगों को तथा उड़ी के हायर रीचेज से आने वाले लोगों को जम्मू में दो दिन गुजारने पड़ते हैं तब उनके लिये टिकट का बन्दोबस्त होता है। इसके अलावा राजधानी रेल को विंटर कैपिटल जम्मू से जोड़ने का सवाल है। हफ्ते में एक बार रेल का चलाना रियासत के लिये मददगार नहीं हो सकता। मैं रेलवे मिनिस्टर से दरखास्त करूंगा कि वे इसका इंतज़ाम करें। हमारी रियासत से आने वाले यात्रियों को सुविधाएं फराहम करने में आगे बढ़ाएं।

शुक्रिया।

(इति)

MR. SPEAKER: Some hon. Members want to lay their speeches on the Table of the House. They are allowed to do so. This is for the information of the House.

DR. MANDA JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Mr. Speaker, Sir, thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget. I feel, in the recent past, this is a Budget which has kept in mind the needs of the common man. That is why I call it as a common man-friendly and common man-oriented Budget.

I think the hon. Minister of Railways must have had a very tough task in framing this Budget. I congratulate him whole-heartedly and also the hon. Prime Minister for allowing the hon. Minister to frame such a Budget. The country is proud that ours is the largest railway network in Asia having 63,140 kms. of railway line; 14,444 trains. Among them, 8,072 trains are passenger trains which carry lakhs of passengers from one end to another end. It is a matter of proud.

When we look at the other side of the coin, we should feel sorry also. In spite of having so many personnel at the disposal for manning the Railways, in spite of the efforts trying to acquire the latest technology, both indigenously and through imports, we are unable to avoid accidents from taking place. It is a sad thing that in the recent past the number of accidents because of derailments, because of unmanned level crossings, because of trains plunging into the rivers due to old bridges and old tracks have increased. We are claiming that we have framed a good Budget, a common man-oriented Budget. But as hon. Member, Dr. Raghuvansh Prasad Singh said, if we cannot save the lives of the people who travel in those trains thinking that they will reach their destinations safely, there is no meaning in saying that this is a common man-oriented or a good Budget.

In the recent past, they constituted a Committee under Shri H.R. Khanna. It had submitted a Report in two phases. Though some of the recommendations were considered and implemented, it seems the second phase of recommendations were not considered and implemented. I would humbly request the hon. Minister to go into the second phase of recommendations and if they serve the interest of the common man in terms of safety, those should be implemented forthwith.

Apart from that, we know that the tracks which were laid some hundreds of years back have just become very old. So is the case with the bridges. This needs a constant vigil by way of patrolling and by way of engineers going to the bridges and checking them frequently.

I would also request the hon. Railway Minister to pay attention to this important matter. In the recent past, a number of accidents have taken place at the railway crossings. So, immediately all the unmanned railway gates have to be made manned railway gates. When I contacted our Zonal Manager, he said that there was resource crunch. This work is done on a cost sharing basis. He further said that the flow of vehicles, the density of traffic was not up to the required levels according to the guidelines. My point is that when the question of safety of the human beings comes, the Railways should not feel it as a prestige issue. Whether it is a manned or unmanned gate, whatever action is taken in regard to that, it should be convenient to the people of that particular area and it should not be inconvenient to the people of that particular area. So, my request to the hon. Minister is that he should see that all the unmanned gates are made manned gates.

Coming to the railway projects sanctioned to Andhra Pradesh as also to the South Central Railway Zone, I would like to say that there is a very marginal increase, which is as thin as a blade, when compared to the previous year's Budget. As far as the new lines are concerned, the allocation is only to the extent of Rs.77.33 crore. As far as gauge conversion is concerned, it is to the extent of Rs.78.69 crore. As far as doubling is concerned, it is to the extent of Rs.54 crore. I feel – as one of our hon. Members has felt – that if the allocations are made like this and the total cost is compared to the previous year when making fresh allocations, to complete these projects, it might take forty or fifty years. As it has been felt, we may not be there by the time the railway projects are completed. So, I would request the hon. Minister to double all these allocations in the case of South Central Railway.

For instance, take the new line called Gadwal-Raichur. Its total cost is about Rs.100 crore. This time, the allocation for this line is Rs. 5 crore. Previously, it was only one crore rupee. Then, for Munirabad-Mehboobnagar new line, the estimated cost is Rs.420 crores whereas the allocation is only Rs.10 crore. But here, instead of starting the work from any one of the end, either from Munirabad or Mehboobnagar, the work has been started in-between Yermarus and Krishna which is the centre of this line, which does not serve any purpose to Raichur Zone. So, steps have to be taken to start work at any one of the places, either at Munirabad or at Mehboobnagar. Likewise, for the Peddapally-Karimnagar-Nizamabad line, Rs.15 crore has been allotted which is a marginal increase. For the Macherla-Nalgonda line, rupees one crore has been allocated. The projected cost of the project is Rs.1.25 crore. The allocation in the previous year was only rupees one lakh. Now, it is rupees one crore. Likewise, when I go into the Hyderabad Multimodel Suburban Computer Transport System, it has not been completed. More over, for the Kotapalli-Narsapur line Rs.8 crore had been allotted last year and it is Rs. 5 crore this year; for the Kakinada-Kotapalli line, a sum of Rs.21 crore has been allotted. Likewise, I feel that the allocations made by the Railways to the South Central Railway Zone is very inadequate. Therefore, I would request the hon. Minister to double these allocations.

Apart from these things, I have to make some more requests to the hon. Railway Minister for new lines. There is one line called the Macherle-Raichur line. Out of this, the Macherle-Nalgonda part and the Gadwal-Raichur line has been sanctioned. But though the main line, the Macherle-Gadwal line had been promised by the former Railway Minister, though our State Government and our Chief Minister had written letters to the Railway Minister a number of times, the project had not even been taken up for a survey. Recently, a survey was conducted on this line. This line basically goes through four districts of the South Central Zone – like Guntur, Nalgonda, Mehboobnagar and Raichur. ...*(Interruptions)*

Nalgonda and Mehboobnagar districts are perennially drought-prone districts, very backward districts. If the line goes through these four districts, it would generate employment for the youth. The cropping system will change and they will go in for commercial crops. As far as these districts are concerned, the major problem is that of migration of labour to the other States of the country and even to the other countries. So, this trend should be stopped.

Sir, I am happy that the hon. Minister has announced introduction of a number of new trains in the South Central Railway Zone. He has increased the frequency of some trains and extended some trains. But our long-standing demand for an Inter-City Express between Kacheguda and Kurnool remains unfulfilled. So, I request the hon. Minister to introduce this train immediately.

There are a lot of passengers travelling regularly between Kurnool and Hyderabad, including a number of students. The introduction of another Inter-city train between Kacheguda and Secunderabad is very essential to cater to the needs of the people of the area. So, I request the hon. Minister to introduce an Inter-City train between Kacheguda and Secunderabad forthwith.

Similarly, I request the Railway Minister to order a survey for a coastal railway line from Narsapuram to Repalle via Machlipatnam. I would also request that the Bangalore Passenger, which terminates at Vijayawada now, should be extended upto Machlipatnam. I would request the hon. Minister to improve the facilities at Chilkapuri Railway Station.

MR. SPEAKER: Please conclude now. I am going to call the next speaker.

DR. MANDA JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Sir, I am concluding.

Finally, I request that a new railway line should be constructed between Secunderabad and Karimnagar via Siddhipet and also RUB at Jadcherla.

\*SHRI VIJAYENDRA PAL SINGH BADNORE (BHILWARA) : I support the Railway Budget presented to the Parliament for the year 2003-04.

I need to, first and foremost, congratulate the Hon'ble Railway Minister for giving a new direction to the Railway Budget of this year. For the first time, the focus is on the safety factor of the travellers. Travelling in the fast trains overnight and in the long haul Rajdhans – it is of utmost importance that we should feel secure and have faith in the Railways and that we will reach our destination in one piece, safe and sound.

Safety factor is of importance also because of the terrorist threat and the ISI becoming more and more active in the invasion of our nation. The Railway Minister has very rightly, in this Budget, tried to address this, by putting in many safety factor, including strengthening the bogies too so that even if there is an accident the damage is contained and fatality reduced.

The Railway Minister has also tried in this Budget to complete the unfinished new lines and projects, before taking up new lines and conversions and projects. It is important that the projects taken up are completed in time instead of taking up more and more projects which do not find the funds for completion in time. Time is the essence of such projects. Projects completed in time start delivering and giving the services otherwise they are useless.

Hence let me mention the importance of the Ajmer-Chittorgarh via Bhilwara broad-gauge conversion line. This line must be completed as soon as possible as it is going to give an alternative route from Rajasthan to Mumbai-Indore and South. It will connect Rajasthan to Madhya Pradesh-Mumbai and give impetus to the industry and tourism in Rajasthan. Marble and cement industry in Rajasthan will also profit from this Broad gauge conversion as it will have better access to the Central/Western and Southern India.

I, therefore, request the Hon'ble Minister to hasten and give more funds to this project of broad gauge conversion from Ajmer to Chittorgarh and Neemch to Ratlam which is a missing link in this route to Mumbai.

In the end, I will only say, that this Railway Budget is a very balanced Budget and when many States are suffering

from famine and drought conditions, you have thought about their plight and very rightly not increased the fare.

May I also commend you for plying water trains in the drought prone Rajasthan and also giving relief to senior citizens and the handicapped people and you thought for the armed forces.

\* Speech was laid on the Table.

**श्री नरेश पुगलिया (चन्द्रपुर) :** अध्यक्ष महोदय, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद, जो आपने मुझे रेल बजट पर अपनी बात कहने का अवसर प्रदान किया। इस हेतु मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने वर्ष 2003-2004 का रेल बजट प्रस्तुत किया है और उसमें जो घोणाएं की गई हैं, खासकर 50 नए रेल ट्रैकों को बनाने की बात कही गई है, लेकिन मैं कहना चाहूंगा कि इस रेल बजट में सबसे ज्यादा अन्याय यदि किसी राज्य के साथ किया गया है, तो वह महाराट्र राज्य है। चाहे सामान के भाड़े को लें या यात्री भाड़े को, सबसे ज्यादा रेलवे को यदि आमदनी होती है, तो वह महाराट्र से होती है। महाराट्र राज्य ही एकमात्र ऐसा राज्य है जहां से सबसे ज्यादा रैवेन्यू रेलवे को प्राप्त होता है, लेकिन वहां से केवल दो नई ट्रैनों को चलाने की बात कही गई है।

महोदय, भारतीय रेल विश्व में जानीमानी रेल है और हमारे देश की साधारण जनता के प्रवास का एक मुख्य साधन है। पिछले पांच-छः साल से हम देख रहे हैं कि रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ाने के लिए जिस परिमाण में बजट का प्रावीजन होना चाहिए उस परिमाण में रेल मंत्रालय को वित्त मंत्रालय से पैसा नहीं दिया जाता है, जिसके दुष्परिणाम हमारे सामने हैं।

महोदय, एक तरफ तो हम देश के मैट्रोपोलिटन सिटीज को जोड़ने के लिए 65-65 हजार करोड़ रुपए की स्कीमें ला रहे हैं जिसके अनुसार 5 से 6 करोड़ रुपए प्रति किलोमीटर सड़क का खर्च आता है और उसकी तुलना में एक से डेढ़ करोड़ रुपए प्रति किलोमीटर रेलवे लाइन का औसत खर्च आता है। रोड की तुलना में रेल इकनॉमिक है। प्रदूषण भी कम होता है। रोड में एक्सीडेंट बहुत ज्यादा होते हैं जबकि रेल में इतने एक्सीडेंट नहीं होते हैं। रोड एक्सीडेंट में जहां प्रति वर्ष हजारों आदमी मारे जाते हैं वहां रेल एक्सीडेंट मारे जाने वाले आदमियों का आंकड़ा 675 है।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट भाग में प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त किया था कि राट्रीय रेल विकास योजना के माध्यम से उन्होंने वायदा किया है कि रेल विभाग को बहुत बड़ी मात्रा में धन उपलब्ध कराया जाएगा, लेकिन एक तरफ मंत्री जी नई-नई ट्रैनों की घोणाएं करते जा रहे हैं, वहां दूसरी तरफ इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ाने, नई रेलों को बिछाने, पुराने पुलों की जगह नए पुल बनाने हेतु जो प्रयास किए जाने चाहिए वे नहीं किए जा रहे हैं। इन चीजों को इसमें इन्क्लूड किया गया है, लेकिन इस हेतु बहुत कम धन उपलब्ध कराया गया है। यही कारण है कि पिछले पांच-छः सालों से रेलों के एक्सीडेंट्स बढ़ गए हैं। इसी कारण टोटल पैसेंजर के टर्न ओवर में तीन प्रतिशत की कमी आई है। इसका मुख्य कारण यह है कि रेल से यात्रा करते समय आदमी अपने को सुरक्षित महसूस नहीं करता है और जब वह रेल में सफर कर रहा होता है, तो उसके मन में यही एक बात होती है कि क्या मैं सुरक्षित घर पहुंच पाऊंगा या नहीं।

महोदय, इसी कारण मैंने पिछली बार एक ध्यानार्काण प्रस्ताव के माध्यम से सरकार से विनती की थी कि रेल में यात्रा करने वाले हर पैसेंजर का इंश्योरेंस कराया जाए भले ही इसके लिए प्रति यात्री किराया 50 पैसे या एक रुपया बढ़ा दिया जाए जिससे खुदा-न-खास्ता एक्सीडेंट हो जाता है और उनकी मौत हो जाती है,

वे हैंडीकैप्ड हो जाते हैं, इसलिए ग्रुप इंश्योरेंस स्कीम होनी चाहिए। आज बड़े-बड़े कारखानों में ग्रुप इंश्योरेंस स्कीम है। कोल इंडिया में यह स्कीम है। एक कामगार के मरने के बाद पांच से सात लाख रुपए उस मजदूर को मिलते हैं।

महोदय, यहां दोनों मंत्री बैठे हैं, मैं उनसे कहना चाहूंगा कि ग्रुप इंश्योरेंस स्कीम के ऊपर थोड़ा जोर देकर आप बताएंगे। एक करोड़ दस लाख के करीब यात्री रोजाना ट्रैन के माध्यम से ट्रेवल करते हैं। अगर आपने एक रुपया या 50 पैसे पर टिकट लिए तो एक करोड़ दस लाख उनसे आमदनी होगी। उसमें एलआईसी या किसी बड़ी कम्पनी के माध्यम से ग्रुप इंश्योरेंस की स्कीम रेलवे प्रवासियों के लिए लानी जरूरी है। महाराट्र के लिए रेल बजट निराशाजनक था। महोदय, आप भी महाराट्र मुंबई से आते हैं। आपने महाराट्र की असेम्बली में भी काम किया है। चीफ मिनिस्टर के नाते भी काम किया है।

महोदय, मैं 1986 में राज्यसभा में था, उस समय चन्द्रपुर से गोंदिया और गोंदिया से जबलपुर नैरोगेज लाईन को अगर हम ब्रोडगेज में कंवर्ट करते हैं तो चन्द्रपुर से नागपुर, नागपुर से इटारसी होकर बनारस या यूपी और कलकत्ता में जाने के लिए 180 किलोमीटर का उसमें अंतर कम होता था। उस समय शंकर दयाल शर्मा जी चेयर पर थे, उन्होंने इंटरवीन किया। उन्होंने रेल मंत्री जी को आदेश दिया कि अगर इसमें नेशनल सेविंग है, फ्यूल टाइम सेविंग है तो इसे ब्रोडगेज में कंवर्शन करने के लिए टोप प्रायरटी दें। मंत्री जी ने उसकी घोणा की थी। चंद्रपुर से गोंदिया का काम पूरा हो चुका है। गोंदिया से जबलपुर का काम तेजी से चल रहा है, लेकिन जिस मात्रा में उसे धन उपलब्ध कराना चाहिए, उस मात्रा में धन उपलब्ध न होने के कारण वह काम पिछले तीन साल से काफी धीमा चल रहा है। गोंदिया से जबलपुर का काम आप तेजी से करा दें। ब्रोडगेज में कंवर्शन और ब्रिज का काम होता है तो उधर से जोड़ने वाली ट्रैन का 180 किलोमीटर का डिफरेंस होगा, बचत होगी और वह राट्रीय बचत होगी। मंत्री जी, हमें आपसे यह उम्मीद नहीं थी। ये समाजवादी विचारधारा के व्यक्तित्व वाले और लौहिया जी को मानने वाले व्यक्ति हैं, लेकिन ट्रैन चलाते समय आपने थोड़ी संकुचित भावना रखी है। यहां जो मंत्री बैठे हैं, उन्होंने इतना अन्याय किया है। मैं इनसे कहना चाहूंगा कि आपने अपनी ट्रैन सिकन्दराबाद से कागजनगर तक चलाई है, आप इस पर थोड़ा ध्यान दें। इन्होंने जो ट्रैन सिकन्दराबाद से कागजनगर तक चलाई है और रेलवे जंक्शन बलहारशा से आता है, वह सिर्फ 70 किलोमीटर पहले क्यों बैठ कर रहे हो। अगर इस प्रकार से रेल मंत्रालय में बैठ कर आप संकुचित भावना से काम करते हो तो जनता आपको कभी माफ नहीं करेगी। सिकन्दराबाद के सांसद और रेल राज्य मंत्री जी से मैं कहूंगा कि आपने जो ट्रैन चलाई है, हमारी मांग थी कि काजीपेट से मुंबई तक ट्रैन चले, आपने विजय वाडा से मुंबई तक ट्रैन चलाई है, लेकिन सिकन्दराबाद से उसे डायरेट कर दिया, जब कि सिकन्दराबाद और मुंबई में ऑलरेडी ट्रैन की व्यवस्था है। आपको सिकन्दराबाद, काजीपेट से बल्लारशा और यहां से मुंबई तक चलानी चाहिए थी, परन्तु आपने उसे भी सिकन्दराबाद से मोड़ दिया। यह गलत बात है, इस पर आप ध्यान दें। आपका इसमें रख-रखाव और माडर्न रेलवे स्टेशन का कंसेप्ट चंद्रपुर और बल्लारशा का था। मेरी कांस्टीट्यूएंसी में दो रेलवे स्टेशन हैं। इंडस्ट्रियल बेस होने की वजह से 200 करोड़ रुपए साल का रेवेन्यू रेलवे को मेरा डिस्ट्रिक्ट देता है। उसमें भी माडर्नाइज़ रेलवे स्टेशन के नाम पर अभी तक धन न देने की वजह से कोई काम नहीं हो पाया है। महाराट्र का सबसे बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट और जो देश के 25 जिले अति बैकवर्ड हैं, उसमें गड़चिरौली जिले का समावेश है। आपने उसका सर्व कराया। देसाईगंज से गड़चिरौली 49 किलोमीटर की रेल लाईन को 67 करोड़ लगता है। वह नक्सलाइट इफैक्टिव एरिया है और केन्द्र सरकार ने जो 25 जिलों को 15-15 करोड़ रुपये सालाना धन दिया है, उसमें गड़चिरौली को भी धन दिया है, इसलिए गड़चिरौली देसाईगंज रेलवे लाइन को आप प्रायरटी दें। मैं उम्मीद करता हूं कि ऑनरेबल स्पीकर साहब भी महाराट्र के गड़चिरौली जिले के लिए जरूर इंटरवीन करेंगे, ऐसी में आपसे भी अपेक्षा करता हूं। ट्रैफ़! (व्यवधान)

मैं दो मिनट और लूंगा। अभी जो ट्रैन सिकन्दराबाद से कागजनगर तक चल रही है, उसे आप बल्लारशा तक एक्सटेंड करें। उसी प्रकार से भाग्यनगरी एक्सप्रेस, जो सिकन्दराबाद से कागजनगर तक चल रही है, बल्लारशा में दो रेलवे प्लेटफार्म बढ़ चुके हैं, इसलिए भाग्यनगरी एक्सप्रेस को बल्लारशा तक एक्सटेंड करें, क्योंकि मेरा डिस्ट्रिक्ट आन्ध्र प्रदेश से लगा हूआ है। हमारे यहां 1.10 लाख तेलगू स्पीकिंग लोग चंद्रपुर और बल्लारशा में रहते हैं, उनका कहना है कि कागजनगर तक भाग्यनगरी

एक्सप्रैस आती है, वह बल्लारशा तक आप क्यों नहीं लाते हैं। मैं उम्मीद करता हूं कि इस पर भी आप जरूर ध्यान देंगे, क्योंकि इसमें डिस्टेंस केवल 70 किलोमीटर का है।

हमारे यहां आदिलाबाद रेलवे लाइन का ब्रॉडगेज में कन्वर्शन चल रहा है, उस आदिलाबाद लाइन को गढ़चन्दौर तक एक्सटेंड करने की हम लोगों ने मांग की थी। उसमें आपको पता है कि उसमें हमारी 3-4 बड़ी सीमेंट फैक्टरियां हैं और कोल इण्डस्ट्री है, इसलिए आदिलाबाद से गढ़चन्दौर जो 80 किलोमीटर की रेलवे लाइन है, उसे इसमें जोड़ा जाये। इसी प्रकार से चन्दपुर तक हमने शटल चलाने की जो मांग की थी, उसका भी आप ध्यान रखेंगे, यह आपसे मैं निवेदन करता हूं। मेरा लास्ट सवाल है, मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूँगा कि काजीपेट से मुम्बई तक जाने वाली ट्रेनों में पैसेंजर्स को बेहोशी के बिस्कुट खिलाकर बड़ी मात्रा में यात्रियों के सामान की चोरियां हो रही हैं, इसलिए आप काजीपेट से मुम्बई तक जरूर इस मामले पर ध्यान देंगे।

आज हमने आपके माध्यम से जो माननीय मंत्री महोदय के नोटिस में बातें लाई हैं, उसमें माननीय नीतीश कुमार जी से हम उम्मीद करते हैं कि उस पर ध्यान देंगे।

MR. SPEAKER: Hon. Members I have got a list of total number of 118 Members who want to speak on this subject. Therefore, I would be able to give only 5 minutes each to every Member. I want to conclude the debate by 11 o'clock. I would request all of you to cooperate so that with the reply of the hon. Minister the debate can be concluded by 11 o'clock.

**श्री राजो सिंह (बेगूसराय)** : अध्यक्ष महोदय, 11 बजे आज रात का ही एनाउंसमेंट हुआ है न?

अध्यक्ष महोदय : मैं आज की बात ही कर रहा हूं।

\*SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE) : Sir, in connection to the Railway Budget 2003-04 the following points should be considered by the Ministry.

1. Recruitment of gangmen should be made. That should be expeditious in all divisions – particularly in the division of Kharagpur under SER.
2. Unorganised workers working on railway line in construction and other works under the Railway contractors should be provided free passes for travelling to join the respective working places at the railway lines.
3. Uniformity of pay-scales between technical and non-technical employees in the Railway should be maintained. This point has to be examined and around eleven lakh technical employees should be benefited with rationalise their pay-scales.
4. Rent and licence fees imposed upon the railway plot and shop holders have been enhanced abruptly. Minister was kind enough to set up a committee to review the matter. These may be enhanced moderately. Areas should be categorised according to the commercial viabilities. These may be enhanced moderately.
5. Cossy is a place at the bank of the River Kansabati in between Gokulpur and Midnapur Railway Station under KGP division of SER. Passengers, mostly EMU trains used to stop there for technical reason. But that facilitates, the local people to avail the trains. One small platform had been constructed there. But it is on one side. That place may be graded into designated Railway halt station.
6. Doubling from KGP to Midnapur via Giri Maidan under KGP Division of SER is urgently needed. I request to take it into consideration.
7. 2<sup>nd</sup> Bridge over the River Kansahasi in between Gokulur and Midnapur Railway Station under KGP Division of SER is required.
8. Stoppage of any of the Delhi bound train at Contai Road Railway Station is required.
9. What about the wagons? How much order are going to be placed for new wagons to the PSUs and other units for the coming year.
10. Tender and oxen system should be reviewed so that a person having criminal records could not get involved.

\*Speech was laid on the Table.

\***श्री राम सिंह राठवा (छोटा उदयपुर):** महोदय, सन 2003-2004 के रेल बजट, जो माननीय रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है, मैं इस बजट का समर्थन करने जा रहा हूं।

इस बजट में बहुत सारी बातें मंत्री जी ने बताया है। जैसा कि भारतीय रेल की राट्र को गौरवशाली सेवाओं का 150 वर्ग पूरा हो जायेगा, रेल ग्राहक को संतुर करने के अनेक प्रावधान किया है। संरक्षा-सुरक्षा-समयपालन-स्वच्छता अभियान-यात्री सुविधाएं, ऐसे अनेक पहलुओं पर ध्यान दिया गया है।

चाल वर्ग के दौरान 1300 किलोमीटर से ज्यादा नयी लाइन उपलब्ध हो जाने की संभावना है। मंत्री महोदय ने नयी बड़ी लाइन बनाने का, जोड़ने का लक्ष्य रखा है। पर, जो पुरानी रेलगाड़ियां चलती थीं, उसे बंद किया जा रहा है – एक समय एशिया का सबसे बड़ा नैरोगेज जंक्शन डमोई था, परंतु आज गुजरात की सभी छोटी लाइन बंद करने जा रहे हैं। आदिवासी क्षेत्र से जितनी भी छोटी रेल लाइन चल रही थीं, वो एक एक करके बंद किया जा रहा है। मैं मानता हूं, यह बात ठीक नहीं है। आदि वासी क्षेत्र में जितनी भी छोटी लाइन चल रही थी, वह सभी रेलगाड़ी चलाने का काम हाथ में लेकर सभी नैरोगेज रेल चालू करने का मैं आग्रह करता हूं।

आदरणा महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि, जितनी भी छोटी रेल लाइन आपने बंद किया है, वह सभी रेल लाइन आदिवासी क्षेत्र से गुजरती है। वे सभी रेल बंद करने का निर्णय आपने लिया है, ऐसा करने का आपका मतलब क्या है? मैं समझना चाहता हूं।

पूरे भारत में चल रही है भारतीय रेल। कई रेल लाइन घाटे में चल रही है। फिर भी ऐसी रेल आपने बंद नहीं किया है। सिर्फ आदिवासी क्षेत्र से गुजरने वाली सभी रेल आपने बंद किया, ये ठीक नहीं है। मंत्री जी, मैं आपसे आग्रह करता हूं कि ऐसी सभी छोटी रेल लाइन, जो बंद हैं, उनको पुनः चालू करवाने का कट करें।

मेरे चुनाव क्षेत्र में एक रेल लाइन प्रतापनगर-छोटा उदयपुर, जो बड़ोदरा मंडल में है, यही रेल बरसों से चल रही थी, आज बंद है। कुछ समय पहले भारी वार्षा से, बाढ़ आने की वजह से एक पुल टूट गया था। वह पुल करोड़ों रुपये खर्च करने के बाद, रिपेयर का काम पूरा करने के बाद भी आज तक चालू नहीं किया गया। अगर चालू नहीं करना था, तो फिर पुल के रिपेयर का काम क्यों हाथ में लिया गया था? प्रतापनगर-बाईली तक आज भी छोटी रेल चलती है। बाकी जो शो लाइन सिर्फ 35 किलोमीटर तक आगे

जो चल रही थी, वैसे रेल तुरंत चालू करें। अभी जो छोटी रेल लाइन प्रतापनगर-डंगोई-बाईली तक जाने वाली रेल को छोटा उदयपुर तक बढ़ाया जाये और पुराने समय में जैसे पैसेंजर के साथ साथ मालगाड़ी की चलाने का कट करें ताकि आदिवासी और पिछड़े गरीब यात्रियों को सुविधा मिले। आप इस साल लेने वाले मंत्री नहीं रहे, देने वाले मंत्री रहे हैं। इसलिए मेरी विनम्र प्रार्थना आपसे है, आप छोटा उदयपुर-बाईली-प्रतापनगर छोटी रेल लाइन तुरंत चालू करें। अगर इस लाइन चलाने में घाटा रहता है, तो भी रेल चलाने की कृपा करें। छोटी रेल लाइन में घाटा भी छोटा होगा। हमारी मानवीय जिम्मेदारी है कि हम पिछड़े वर्ग की मदद करें।

रेल मंत्रालय द्वारा संवैधानिक व्यवस्था और उच्चतम न्यायालय द्वारा निर्धारित कानून के अनुसार अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति और पिछड़े वर्ग के कुछ स्थान आज भी खाली हैं, वह तुरंत भरने की कृपा करें। धीरे-धीरे अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों की संख्या की कमी दिखायी गयी है, ऐसा क्यों हुआ? मंत्री जी, आप अपने भाग में जवाब देने की कृपा करें। आपकी वार्किंग रिपोर्ट 2001-2002 के अनुसार उन कर्मचारियों की संख्या इस प्रकार है।

वर्ग क. 618 कर्मचारी 31.3.2001 तक एवं 500 कर्मचारी 31.3.2002 तक

ख. 362 कर्मचारी 31.3.2001 तक एवं 352 कर्मचारी 31.3.2002 तक

ग. 54955 कर्मचारी 31.3.2001 तक एवं 54283 कर्मचारी 31.3.2002 तक

घ. 41860 कर्मचारी 31.3.2001 तक एवं 41502 कर्मचारी 31.3.2002 तक

घ. 2787 कर्मचारी 31.3.2001 तक एवं 2522 कर्मचारी 31.3.2002 तक

31.3.2001 तक कुल कर्मचारियों की संख्या 97,795 एवं 31.3.2002 तक कुल कर्मचारियों की संख्या 96,637 तक है।

यही आपके आंकड़े बताते हैं कि आदिवासी उम्मीदवारों की भर्ती में कमी क्यों आयी है, बताने का कट करें।

रेल मंत्री जी, आपने चाहे कितना भी अच्छा रेल बजट दिया, लेकिन कोई भी बजट बनाने के बज्त छोटे से छोटे वर्ग, पिछड़े वर्ग को ध्यान में रखकर बजट बनाना चाहिए। हो सकता है आपने ऐसा किया भी हो, फिर भी, आपने जयादा ध्यान शहरी यात्रियों का रखा है, गरीब और पिछड़े वर्गों का ध्यान नहीं रखा है। आपने गांव से मजदूरी करने आने वालों के लिए एक भी रेल चालू नहीं किया है। आपने तो ऐसे ऐसे वगों के लोगों को रेल की जो सुविधा मिलती थी, उसको भी बंद कर दिया है, यह दुख की बात है।

इस बजट से देश की जनता को आपने खुश किया है, लेकिन मेरे चुनावी क्षेत्र की जनता खुश नहीं है। इसलिए मेरी छोटी सी बात, छोटी रेल लाइन छोटा उदयपुर-प्रतापनगर तुरंत चालू करें।

\*Speech was laid on the Table.

DR. N. VENKATASWAMY (TIRUPATI): Mr. Speaker Sir, thank you very much for giving me an opportunity to speak on this Railway Budget.

Sir, I rise to commend the Railway Budget presented to Parliament for the year 2003-04. This is a popular Budget applauded by all sections of the people, serving every sector starting from passengers to senior citizens and traders. I am also thankful to the hon. Minister for having shown some consideration to Andhra Pradesh in giving gauge conversions and new lines.

But I am sorry to inform you that Rayalseema has not been given sufficient consideration for the development of that area. Sir, you know, Rayalseema is a very backward area where valuable minerals are available and all ingredients for the development of industries are essential. You also know that for any development, energy and transportation are essential. For that we have proposed Tirupati to Katpadi gauge conversion. It was started in 1992 and still it is pending.

Sir, I represent Tirupati. Many of you must have visited Tirupati to offer your prayers to Lord Venkateswara. This is the town which needs everybody's support. Tirupati-Katpadi gauge conversion work was started 10 years back. Now, it has not yet been completed. The hon. Minister has promised that they would be completing it by the end of this month. Now, there is one difficulty. It is pending with the Railway Board. It seems that some infringement of gradient is essential for running the train. The track was ready by the month of September. The train is not on the rails because of the Board not giving condonation for infringement of gradient. I request the Railway Board to immediately give condonation for infringement of gradient. If this is done, the train will move immediately. That is one thing.

Then, gauge conversion of Pakala to Dharmavaram is also very important. This is pending for a long time. The allotment that is given now is very meagre. I request the hon. Railway Minister and the Railway Ministry to see that adequate fund is given for gauge conversion of Pakala to Dharmavaram.

Then, doubling of Gudur-Renigunta and doubling of Guntakkal-Renigunta are pending for a long time. I request the hon. Minister to see that two doubling things are done immediately.

For the last three years, I have been requesting the Minister to give a new line from Anantpur to Yerraguntla, which goes across Rayalseema districts. It will be helpful to the poor people of Rayalaseema. I request the hon. Minister to give this new line immediately.

Another thing is that for the line, Nadukudi to Venkatagiri, survey was done long back. It seems that it is kept pending. This is very important because it goes across the very backward areas of Nalgonda, Nellore and Chittur. I request that this new line, Nadukudi to Venkatagiri, may be taken up immediately.

Garudadri Express, from Chennai to Tirupati, was a passenger train first. It was made as an Express train. Now, it is not accessible to the poor people. I request the hon. Minister – he has already promised – to see that Garudadri Express be made again as a passenger train.

**\*श्री पुन्नूलाल मोहले ( बिलासपुर):** महोदय, रेल बजट पर मैं अपने सुझाव प्रस्तुत करता हूं कि छत्तीसगढ़ राज्य के नए जोन बिलासपुर में रेलवे भर्ती बोर्ड का गठन किया जाये। बिलासपुर से लखनऊ तक नयी रेल चलायी जाये। विरभिरी से बिलासपुर लोकल ट्रेन को रायपुर दुर्ग तक बढ़ाया जाये। सर्वे पूरा कर बिलासपुर से मंडला, जबलपुर नयी रेल लाइन बिछाने हेतु छिंदवाड़ा/जबलपुर कन्वर्सन से जोड़ा जाये।

बिलासपुर से तिपुरा ओवर ब्रिज निर्माण हेतु बजट में 10 करोड़ रुपये बढ़ाया जाये। खेलगहना स्टेशन पर अमरकंटक एक्सप्रेस को स्टापेज दिया जाये। चक्रभाग स्टेशन पर सारनाथ एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाये।

इैति

\*Speech was laid on the Table.

**कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.) :** माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं।  $\hat{\text{a}}\text{€!}$  (व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदय :** आपने मुझसे दो मिनट का समय मांगा है लेकिन मैं आपको पांच मिनट दूंगा।

**कुंवर अखिलेश सिंह :** आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। अभी सत्ता पक्ष के लोग माननीय रेल मंत्री जी को बधाई दे रहे थे तो वह बधाई तो मेरी समझ में आ रही थी लेकिन जब वे प्रधान मंत्री जी को बधाई दे रहे थे तो यह बात मेरी समझ में नहीं आ रही थी कि आखिर मैं प्रधान मंत्री जी को क्यों बधाई दी जा रही है? अगर प्रधान मंत्री जी का आशीर्वाद रेल मंत्रालय को प्राप्त हुआ होता तो जिस तरह से राट्रीय राजमार्गों के लिए 56 हजार करोड़ रुपये का धन आवंटित हुआ, निश्चित तौर पर उसका आधा धन रेल मंत्रालय को आवंटित किया गया होता तो हम आज फास्ट ट्रेक ट्रेन चलाने का काम करते। आज दुनिया के अंदर जिस तरह से गति बढ़ रही है, उस गति के साथ संतुलन बनाने की हमें आवश्यकता है। उसके लिए धन की आवश्यकता है और निश्चित तौर पर वित मंत्री और प्रधान मंत्री का सहयोग माननीय रेल मंत्री को नहीं मिला। रेल मंत्री ने अपनी सीमित संसाधनों में जो कुछ भी किया, उसके लिए मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूं।

माननीय मंत्री जी ने सफाई के लिए निजी क्षेत्रों की बात की है। मैं आपसे विनम्रतापूर्वक कहना चाहता हूं कि सफाई पर आपको गंभीरता पूर्वक ध्यान देना होगा। आप रेल मंत्री हैं। यदि आप कभी आकस्मिक जांच के लिए निकल जायें तो वस्तुस्थिति से आप स्वयं ही रुबरु हो जायेंगे। अमृतसर-कटिहार ट्रेन का मैं उदाहरण देना चाहता हूं। उसमें एक द्वितीय श्रेणी का डिब्बा लगता है। कभी-कभी मुझे कानपुर से उस ट्रेन को पकड़कर गोरखपुर तक जाना पड़ता है। उसके शौचालय को यदि आप देखेंगे तो वे स्लीपर क्लास से भी दयनीय स्थिति में हैं।

मेरा यह कहना है कि सफाई पर आपने रेल बजट में प्रकाश डाला है। यह बहुत अच्छी बात है लेकिन उसकी मौनीटरिंग की आवश्यकता है। यदि मौनीटरिंग अच्छे तरीके से करायेंगे तो निश्चित तौर पर सभी क्षेत्रों के लोगों को इसका लाभ मिलेगा।

दूसरी बात में यह कहना चाहता हूं कि आपने पिछले साल हमारे गोरखपुर आनंद नगर नौतनवा और गोरखपुर आनंदनगर गोडा लूप लाइन में आमान परिवर्तन का काम प्रारंभ किया है। वहां आमान परिवर्तन का काम थोड़ी धीमी गति से चल रहा है। मेरा आपसे आग्रह है कि उस आमान परिवर्तन को एक नयी गति देने का आप काम करें।

रेलवे कुली के बारे में अभी रघुवंश बाबू तथा अन्य साथियों ने उल्लेख किया। मेरा कहना है कि आप कमजोरों का प्रतिनिधित्व करके यहां आए हैं और जब राजनीति में आपने प्रवेश किया था तो उस समय भी कमजोरों और पिछड़ों की सेवा करना आपका लक्ष्य रहा। कुली सबसे कमजोर वर्ग में आता है और वह खानाबदोश का जीवन यापन करता है। वे जिन जगहों पर रहते हैं, यदि आप जाकर देखें कि एक ही कमरे में सौ से लेकर डेढ़ सौ कुली आपको मिलेंगे। वे तमाम तरह के संक्रामक रोगों से भी ग्रसित हो जाते हैं। हमने उसकी भी मांग की थी कि जहां पर रेलवे में कुलियों की सर्वाधिक संख्या है, उनके विश्रामालय के लिए व्यवस्था की जानी चाहिए खासकर नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन पर तथा इसी तरह से मुन्हई और विभिन्न शहरों में जहां पर रेलवे कुलियों की संख्या सौ से अधिक है, वहां पर नये विश्रामालय बनाने की आवश्यकता है। रेलवे में कुलियों के लिए, मुझे दिल्ली अखिल भारतीय रेलवे कुली संगठन के लोगों ने पत्र दिया है। सन् 1998 में भाड़ा तय हुआ था कि 9 रुपया प्रति फेरी चालीस कि.ग्रा. के लिए तय हुआ था जबकि कुली को दंडित किया जाता है अगर उसने चार रुपया या पांच रुपया ज्यादा ले लिया है लेकिन हम उन लोगों को दंडित नहीं करते हैं जो चालीस कि.ग्रा से ज्यादा वजन उस पर लादने का काम करते हैं। क्या यह अमानवीय कृत्य नहीं होता है कि जिनकी शारीरिक क्षमता उतना वजन ढोने की नहीं है, उससे ज्यादा वजन उन पर लादा जाता है? ऐसे लोगों को भी कठोर दंड मिलना चाहिए। कुली के बैज के हस्तांतरण के लिए रेलवे को पैलिसी निर्धारित करनी चाहिए। यदि कोई कुली दस-पन्द्रह साल की सेवा करने के बाद उस बैज का हस्तांतरण अपने परिवार के किसी व्यक्ति को या रिश्वेदार को करना चाहता है तो उसकी भी सुविधा होनी चाहिए। कुलियों को दस वर्ष तक की सेवा करने के बाद ग्रेचुइटी की सुविधा होनी चाहिए और साथ वर्ष की अवधि पूरी जिनने कर ली हो तो निश्चित ही उनको पेशन की सुविधा होनी चाहिए। मेरी एक और मांग है कि कुलियों को उनके परिवार के साथ, कम से कम स्त्री के साथ रेल में चलने के लिए रेलवे के पास की सुविधा दी जानी चाहिए ताकि वे सुगमता पूर्वक अपने घर समय से आ जा सकें।

तकनीकी कर्मचारी आपके रेल विभाग के अंदर दस लाख कार्यरत हैं और इनके साथ सौतेला व्यवहार हो रहा है। पता नहीं, इन लोगों ने आपके संज्ञान में ये बातें रखी हैं या नहीं रखी हैं। रेल मंत्रालय में दस लाख तकनीकी कर्मचारी हैं जो रेल को बनाकर उसको चलाने की स्थिति में लाते हैं। इनमें टैक्नीशियन की भर्ती हेतु न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता हाईस्कूल है तथा इसके साथ ही दो वर्षीय आईटीआई सर्टिफिकेट कोर्स मांगा जाता है लेकिन इसके बाद भी आज तक तकनीकी कैडर में तृतीय

श्रेणी कर्मचारियों में टैक्नीशियन व सुपरवाइजर के अलग-अलग कैडर बना रखे हैं जबकि रेल मंत्रालय के तहत कोई भी ऐसा कैडर नहीं है जिसमें तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों को ही दो अलग-अलग कैडर स्टॉफ और सुपरवाइजर के बना रखे हों। आज यह पहली आवश्यकता है कि रेल मंत्रालय में कार्यरत तकनीकी कर्मचारियों के तृतीय श्रेणी कर्मचारियों का कैडर एक किया जाए। रेल मंत्रालय में कार्यरत इन तकनीकी कर्मचारियों को किसी भी तरह का जोखिम भत्ता या तकनीकी भत्ता नहीं दिया जाता बल्कि आम जनता से दूर कारखानों या ओपन लाइनों पर काम करने के लिए इन कर्मचारियों को यूनीफॉर्म तक नहीं दी जाती। धुलाई भत्ता भी नहीं दिया जाता। इसलिए इन विसंगतियों को दूर करने का काम करें।

अंत में मैं अपने क्षेत्र से संबंधित एक बात आपके समक्ष लाना चाहता हूं। आपने सप्तक्रांति ट्रेन का शुभारम्भ किया है और यह उस एरिया के लिए बहुत अच्छी ट्रेन है। गोरखपुर के बाद जब यह चलती है तो सीधे दिल्ली में रुकती है लेकिन हम कहना चाहते हैं कि गोरखपुर से पहले जब उत्तर प्रदेश से बिहार की सीमा के अंदर यदि आप उसके संचालन को देखें तो 45-40 और 60 कि.मी. की दूरी पर ट्रेन रुकती है। हम गोरखपुर से पहले और बिहार और गोरखपुर के बीच में सिसवा, जो एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है, जहां पर नेपाल के यात्री आते हैं और बिहार के यात्री भी ट्रेन पकड़ने का काम करते हैं। हम आपसे आग्रह करेंगे कि सिसवा रेलवे स्टेशन पर सप्तक्रांति का ठहराव करने का काम करें। एक बात हम और कहना चाहते हैं कि वैशाली एक्सप्रेस ट्रेन जो गोरखपुर से बरौनी तक चलती है, इसमें वेंडर कमीशन बेसिस पर रखे गये हैं। कोई तीस साल से सेवा कर रहा है, कोई 35 साल से सेवा कर रहा है। (व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदय :** अब समाप्त करिए।

**कुंवर अखिलेश सिंह :** सर, गरीबों का मामला है। दो मिनट में ही बात समाप्त करता हूं। ये वेंडर कमीशन बेसिस पर काम कर रहे हैं। अगर उनकी पूरी दिनभर की आमदनी का हिसाब-किताब लगाएंगे तो आज के इस महंगाई के जमाने में वे 1000-1200 रुपये से ज्यादा नहीं पा रहे हैं। इसलिए हमारा आग्रह है कि चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी के रूप में उन्हें समायोजित किया जाए। कई ट्रेनों में उन्हें आपने चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी के रूप में समायोजित कर लिया है। लेकिन अभी तक वैशाली एक्सप्रेस ट्रेन के वैंडर्स को चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के अंतर्गत समायोजित नहीं किया गया है। पिछले दिनों आपने रेलवे की एक औपचारिक बैठक बुलाई थी। उसमें हमें पत्र दिया गया था, जिसमें कहा गया था कि उनके समायोजन की कार्यवाही चल रही है। परंतु अभी तक उनका समायोजन नहीं हुआ। मैं चाहूंगा कि आप तुरंत उनके समायोजन की कार्यवाही करें।

आपके बिहार का ही एक वेंडर, जिसका नाम साहू था, वह बेचारा जाड़े में दवा के अभाव में गोरखपुर में मर गया। अभी तक उसके आश्रितों को मुआवजा नहीं मिला है। उस गरीब के परिवार को रेलवे से मुआवजा दिलाने का काम आप करें।

**SHRI V. VETRISELVAN (KRISHNAGIRI):** Thank you, Sir, for giving me an opportunity to speak on this subject.

This Railway Budget has been described as a passenger-friendly budget and so I thank the hon. Minister on behalf of my party, the DMK, on behalf of my leader, Kalaignar Karunanidhi, and also on my behalf. He has done an excellent work in presenting this Budget.

The hon. Minister has announced many concessions in this Budget for old citizens and for patients. He has declared this year as the 'customer satisfaction year'. This Budget is a social budget because there is no increase in passenger fares and freight charges.

As far as new trains introduced by the hon. Minister are concerned, there are about 50 new express trains. Out of them, only five trains are for Tamil Nadu. They run between Chennai Egmore and Tiruchirappalli; Salem and Bangalore; Chennai and Dehra Dun; Vasco and Chennai; and Chennai and Bangalore. Tamil Nadu is very famous. It has one of the four metropolitan cities but in regard to introducing new trains for Tamil Nadu only five trains have been introduced. Even now, we have enough time and so my request to the hon. Minister is to reconsider our request to introduce more trains to Tamil Nadu especially for southern districts of Tamil Nadu from Bangalore to Madurai via Dharmapuri.

Our hon. Minister, in his speech, has also announced an increase in the frequency of some popular trains. In his speech, he has mentioned about thirteen trains in this regard but there is no train from Tamil Nadu for which the frequency has been increased. This is very unfortunate because in respect of any announcement, the benefit given to Tamil Nadu is very minimal. Therefore, I again request the hon. Minister to kindly reconsider and introduce new trains for Tamil Nadu. This is my humble submission.

As far as the allocation of fund to the State of Tamil Nadu is concerned, it is very minimal. What we thought that since we have an hon. Minister of State of Railways from Tamil Nadu, he would fight with his senior Minister and also he would get more money to the Tamil Nadu. ... (Interruptions) However, he is not getting the amount.

... (Interruptions) It is very unfortunate for all of us who belong to Tamil Nadu. ... (Interruptions) Of course, I am not blaming anything to him. I blame him only as to why he did not fight with his senior Minister to get more money for Tamil Nadu. That is all. ... (Interruptions)

**MR. SPEAKER:** It is not 'fight' it is 'try'.

**SHRI V. VETRISELVAN :** As far as allocation of fund is concerned, the hon. Minister has announced ten new gauge conversion schemes for Tamil Nadu. The first one is famous Madurai-Rameswaram. The conversion of that line is estimated at Rs. 243 crore. But the allocation made in this year's Budget is only Rs. 10 crore. It is a very meagre amount. For Vizhupuram-Katpadi line, they have made an allocation of only Rs. 1 crore, whereas the estimated amount is Rs. 175 crore. For Trichy-Manamadurai line, they have allocated Rs. 5 crore, whereas the estimated amount is Rs. 187 crore. For Chennai Beach-Trichy line, they have allocated Rs. 1 crore, whereas the estimated

amount is Rs. 730 crore. ...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Shri Vetriselvan, please come to the point.

...(*Interruptions*)

SHRI V. VETRISELVAN : Sir, I have just started. We are 'junior Members'. So, please give some more time to the 'junior Members'. ...(*Interruptions*) Towards Thanjavur-Vizhupuram project, Rs. 15 crore have been allocated as against the estimated amount of Rs. 231 crore. Cuddalore to Salem via Vriddhachalam has been allocated only Rs. 10 crore as against Rs. 99.34 crore. These are all very meagre amount. So, I request the hon. Minister of State to have a dialogue with his senior Minister and he should demand more money. ...(*Interruptions*) This is a very serious and important issue.

Sir, recently the South-Western Railway has been inaugurated by our hon. Prime Minister. The South-Western Railway consists of three Divisions. One is Bangalore, another is Mysore and third one is Hubli. The sections from Bangalore to Omalur and Patchur to Jolarpettai are at present with Bangalore Division of Southern Railway and with the formation of South Western Railway; these sections will go to South Western Railway. ...(*Interruptions*) This is a very important issue. Some of the portions went to Hubli from Tamil Nadu, especially from my constituency. Therefore, there is already some animosity against the Tamil people as far as Karnataka State is concerned. There are many reasons and, I think, you also know them. Therefore, I would request that the Omalur-Hosur and Jolarpettai-Patchur section should be retained with the Southern Railway. As a temporary measure it can be merged with the Palakkad Division and in due course it should be formed a part of Salem Division for which all the MPs of Tamil Nadu have demanded in one voice.

**18.00 hrs.**

Sir, one more a very important issue. We are demanding for the past five decades for a new line between Jolarpet to Hosur via Krishnagiri. It is pending for a long time. Before Independence, there was a railway line upto Krishnagiri, but it had been abandoned. I would like to draw the attention of the hon. Minister of Railways, Shri Nitish Kumar, through you towards this aspect and request him to sympathetically consider my request. The people of my area are dreaming for this. They are waiting for this year to see the announcement about this new line. Unfortunately, I did not find to include this scheme in this Budget. I would like to request the hon. Minister of Railways to include this new line in current year Budget. Previously the Railways had ordered for a survey which was conducted towards the end of December, 2000 and a false study report was presented before the Railway Board stating that creation of a railway line in this area is found to be of no physical profit. On the basis of the said report, the Railways have not taken any action towards the creation of the railway line between Jolarpet and Hosur.

Probably, the hon. Speaker knows about Hosur. Sir, Hosur is an industrial town. There are more than 1,000 small-scale industries and more than 10 big industries. Big industries like Ashok Leyland and Tata and other companies are there where lakhs of workers are working.

MR. SPEAKER: Please conclude now.

I have to make two announcements. The first announcement is that arrangement of a stenographer is made at the office of the hon. Minister of Parliamentary Affairs. So, those hon. Members who want to dictate their speeches can go to the office of the hon. Minister of Parliamentary Affairs, dictate the speeches and can lay their speeches on the Table of the House.

Secondly, the time of the House is being extended, with the consent of the House, till the debate is over and the hon. Minister's reply is over. Till that time the House will continue.

SHRI V. VETRISELVAN : Sir, finally, I request once again. By creation of this new line, the people of Krishnagiri can reach towards the Northern and Southern parts of the country. Therefore, I request the hon. Minister.

**THE MINISTER OF HEALTH AND FAMILY WELFARE AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRIMATI SUSHMA SWARAJ):** Sir, I submit that the reply can be tomorrow, immediately after the Question Hour. The debate will be over today.

MR. SPEAKER: As suggested by the hon. Minister of Parliamentary Affairs, the hon. Minister of Railways will reply tomorrow, immediately after the Question Hour. I hope the House agrees. The debate will be over today.

SHRIMATI SUSHMA SWARAJ: Thank you, Sir. जो माननीय सदस्य अपना भाषण लिखवाना चाहें, उनके लिए स्टैनोग्राफर्स की सुविधा कमरा नं. 14 में की गई है। माननीय सदस्य अपना भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं, उससे समय भी थोड़ा लगेगा।

MR. SPEAKER: Two hon. Members – Shri Shyam Bihari Mishra and Shri Radha Mohan Singh – have laid their

speeches on the Table of the House. I admit them.

**श्रीमती सुमा स्वराज** : महोदय, भोजन की व्यवस्था के लिए भी एनाउन्स कर दीजिए।

अध्यक्ष महोदय : भोजन के प्रबन्ध के लिए एनाउन्स कर रहा हूं, लेकिन मैं एनाउन्स नहीं कर रहा हूं।

**SHRI V. VETRISELVAN** : Therefore, I request the Government to reconsider the demand of the people of Krishnagiri. ...(*Interruptions*)

**MR. SPEAKER**: Shri E. Ahamed, you can go ahead with your speech. You can start your speech now.

**SHRI V. VETRISELVAN** : Sir, just one minute please.

**MR. SPEAKER**: Shri Vetriselvan, I have given you more than enough opportunity. Please sit down. Shri Ahamed, you can start your speech.

...(*Interruptions*)

**SHRI V. VETRISELVAN** : Sir, I, therefore, request the hon. Minister to reconsider the demand of the people of Krishnagiri area and to direct the Department of Railways to conduct a feasibility of new survey for creation of this new railway line between Jolarpet and Hosur.

\* **श्रीराधा मोहन सिंह** (मोतिहारी) : महोदय, इस साल के रेल बजट में पिछले 50 वर्षों में जिन चीजों की उपेक्षा की गयी थी, उन सारी चीजों को महत्व दिया गया है। इसलिए सबसे पहले मा० रेल मंत्री जी एवं मा० प्रधानमंत्री जी के प्रति अपनी ओर से पार्टी की ओर से, देश की जनता की ओर से आभार प्रकट करना चाहता हूं। यह बजट सचमुच रेल यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा को समर्पित है। रेल बजट देखने से स्पष्ट हो रहा है कि रेलवे यह वर्ष ग्राहक संतुष्टि वां के रूप में मना रही है।

रेल व्यवस्था भारत के यातायात का प्रमुख साधन है और इसकी लम्बाई लगभग 1 लाख किमी है। अमेरिका के बाद विश्व की दूसरे नम्बर की यह विशाल परिवहन प्रणाली है। इसमें से लगभग 16 करोड़ रेलकर्मी हैं और इससे 30 हजार करोड़ से अधिक राजस्व की प्राप्ति होती है। इसके माध्यम से लगभग डेढ़ करोड़ टन माल की दुलाई तथा 1 करोड़ 20 लाख यात्री प्रतिदिन यात्रा करते हैं, केवल वेतन के रूप में रेलवे को 16 करोड़ रुपये वार्षिक देने पड़ते हैं।

मान्यवर, भविय में परिवहन के क्षेत्र में प्रतिस्पर्धा बढ़ने वाली है। अगर हम रेलवे को लोगों की जरूरत के मुताबिक नहीं बनायेंगे तो लोगों का आर्काण कम हो जायेगा। इस बात को ध्यान में रखते हुए इस बार यात्री किराया एवं मालभाड़ा दोनों को व्यवाहारिक बनाया गया है। फलस्वरूप कई जगह किराये कम हुए हैं, जिसका लाभ अगले वित्त वर्ष में प्राप्त होगा।

आज विषय के पास इस बजट की आलोचना के लिये कुछ नहीं है, फिर भी आलोचना इनका एक मात्र अधिकार है। कई माननीय सदस्य इस बजट को चुनावी बजट कहकर शायद इसीलिये आलोचना कर रहे हैं, इसलिए उनकी यह प्रतिक्रिया सावित करती है कि यह जनहित का बजट है इस अवसर पर मैं अवश्य ही यह कहना चाहूंगा तथा विषय को भी इस सत्य को स्वीकार करने में नहीं हिचकिचाना चाहिए कि श्री अटलबिहारी वाजपेयी इस देश के पहले प्रधनमंत्री है, जिन्होंने रेल संरचना के लिये जनरल पुल से 12 हजार करोड़ रुपये दिये हैं। यह भारत के रेलवे का एक स्वर्णिक अध्याय होगा। मैं समझता हूं पूरा सदन एवं देश को इसके लिए आभार डाक्ट करना चाहिए। इस बजट की यह सबसे बड़ी विशेषता है कि ट्रेनों के समय पर परिचलन को सुनिश्चित करने के लिए लाईनों का दोहरीकरण किया जायेगा और प्लेटफार्म पर आधुनिक उपकरण लगाये जायेंगे। कई पिछले एवं ऐसे इलाकों को रेल लाईन से जोड़ा जायेगा जहां आज तक ध्यान नहीं दिया गया था। सुरक्षा और वकास के लिये रेलवे के पास 32 हजार करोड़ अतिरिक्त रुपये हैं, जिससे रेल सुविधा को बेहतर बनाया जायेगा।

यात्रियों की सुविधा के लिये इस बजट में कई प्रावधान किये गये हैं और पुराने प्रावधानों में सुधार किया गया है। आरक्षण टिकट खोने पर डुप्लीकेट टिकट की व्यवस्था का प्रावधान हुआ है। ट्रेन के गंतव्य तक पहुंचने के तीन घंटे बाद तक टिकट वापसी की व्यवस्था हुई है। कैंसर तथा कुछ और बीमारियों से ग्रस्त लोगों की चिकित्सा यात्रा पर 72 प्रतिशत रियायत दी गई है। इसी प्रकार मान्यता प्राप्त पत्रकारों को राजधानी, शताब्दी आदि गाड़ियों में 30 फीसदी रियायत दी गई है। 5 वर्ष तक के बच्चों को शाताब्दी में मुफ्त भोजन की व्यवस्था है। वरिष्ठ नागरिकों को छूट अब 60 से साल मिलने लगेगी। वेटिंग लिस्ट कीटिकट पर यात्रा करने वालों के लिये जुर्माने की राशि में कमी की गई है। इस बार लोगों के भविय को ध्यान में रखकर बजट तैयार किया गया है। इसे इस बात से समझा जा सकता है कि इस साल 225 किमी हैं जो नौ लाईनें बिछाने का लक्ष्य रखा गया है। इस साल 50 नयी ट्रेनें चलाई जा रही हैं तथा 24 का विस्तार किया जा रहा है। इससे पहले कभी वकास और जनहित को इस तरह संतुलित रूपरूपी दिया गया था।

माननीय रेल मंत्री जी ने अपने पिछले कार्यकाल में 1998 का रेल बजट प्रस्तुत करते हुए स्वागत योग्य पहल की थी जिसमें माल दुलाई भाड़े में कोई परिवर्तन नहीं किया था। यह खुशी की बात है कि पिछले साल भी वही रुख अपनाते हुए माल दुलाई भाड़े की कई श्रेणियों को 59 से कम कर 32 तक किया और औसतन अधिकतम से न्यूनतम दरों का अनुपात 8.0 से घटाकर 2.8 तक किया। इस वर्ष के बजट में भारतीय रेल के माल भाड़े को और उपभोक्तानुभवी बनाते हुए रियायतों की भरमार कर दी। इन रियायतों में दुलाई भाड़े की कई श्रेणियों में दरों को घटाया है। पेट्रोल और अन्य वस्तुओं पर भाड़े की दरों को 10.7 प्रतिशत तक कम किया है। वेगन लोड माल पर सरचार्ज की व्यवस्था कर और कई वस्तुओं की दुलाई की सुविधा दिए जाने से साइडिंग के मालिकों को भी राहत दी गई है। इन उपायों से राजस्व में वृद्धि होगी जो स्वागत योग्य है।

इस बार के बजट में अगले वित्त वर्ष के दौरान माल भाड़े से 26118 करोड़ रुपये और यात्री किरायों से 13415 करोड़ रुपये की आय का लक्ष्य रखा गया है। दिल्ली के आनन्द बिहार तथा कलकत्ता में नये टर्मिनल बनाने की घोषणा एक स्वागत योग्य कदम है। महोदय, अगले वित्त वर्ष के लिए रेल बजट में कुल 12918 करोड़ रुपये का वार्षिक लक्ष्य रखा गया है, जिसमें 2311 करोड़ रुपया विशेष रेलवे सुरक्षा को के जरिये खर्च करने का प्रस्ताव है।

महोदय, रेलवे स्टेशनों एवं रेलगाड़ियों में सफाई व्यवस्था के लिये टास्क फोर्स की स्थापना एक विशेष वित्तीकृत कदम है। वस्तुतः आजकल रेलगाड़ियों, रेलवे स्टेशनों तथा उसके आसपास एवं आउटर सिगनलों के आसपास जिसप्रकार की गंदगी दिखाई देती है। उसमें यात्रियों पर कुप्रभाव पड़ता है। यात्रियों एवं रेल सम्पत्ति की

सुरक्षा के लिये सुरक्षा बल का विस्तार कर 3500 नये कांस्टेबलों की भर्ती का निर्णय भी एक बड़ा ही महत्वपूर्ण निर्णय है।

महोदय, यह रेल बजट कितना जनहितकारी है-कारपोरेट जगत की प्रतिक्रिया इसके प्रमाण है। फिककी सी0आई0आई0 और एफ0आई0ओ0 समेत विभिन्न संगठनों ने मालभाड़े और यात्री किराये को युक्ति संगत बनाये जाने और नई राहतों की घोषणा के लिये माननीय रेलमंत्री जी की तारीफ की है।

महोदय, मैं बिहार से आता हूं बिहार के विकास में रेलवे ने और मुख्य रूप से वर्तमान राजग की सरकार के माननीय रेलमंत्री जी ने जो कुछ किया है। वह बिहार के रेल के इतिहास का स्वर्णम अध्याय है। हाजीपुर में रेलवे जोन, सम्पूर्ण क्रांति, सप्त क्रांति ब्रादा एक्सप्रेस, शताब्दी, कई शहरों को जोड़ने वाली इन्टरसीटी सहित अनेक गोड़िया, पटना में (900 करोड़ रुपया) मुंगे में (925 करोड़ रुपया) लागत से गंगा नदी पर रेलवे पुल, 1000 करोड़ की लागत में कोशी नदी पर रेलपुल, राजधानी पटना से देश की अन्य राज्यों की राजधानी को जोड़ने के लिये रेलगाड़ियों का परिचालन जैसे अनेकानेक रेलवे परियोजनाओं का बिहार में जात बिछाकर प्रगति के पथ को गतिमान बना दिया है।

महोदय, मैं बिहार के उत्तरी क्षेत्र के चम्पारन के इलाके का प्रतिनिधित्व करता हूं। अत्यन्त पिछड़ा क्षेत्र है। गांधी, गौतम, बाल्मीकि एवं चाणक्य की यह भूमि है। वाँ से हाजीपुर सुगोली भाया अरेराज रेल मार्ग की मांग की जाती रही है। माननीय मंत्री जी ने इस हेतु जो प्रयास किया है। हम चम्पारन वासी इनके आभारी हैं। मा. फृवत मंत्री एवं योजना आयोग के प्रति भी हम आभार प्रकट करते हैं। मातिहारी को आदर्श रेलवे स्टेशन एवं चकिया का विस्तार हेतु अत्यधिक धनराशि देकर राजग की इस सरकार ने मेरे क्षेत्र का बड़ा ही उपकार किया है। एक वाँ के अन्दर दर्जनों नई रेल गाड़ियों के परिचालन से मेरे क्षेत्र में आजादी के इतने लम्बी अवधि के बाद रेल यात्रा आज सहज सुलभ बन गया है।

महोदय, सर्वाधिक धनी आबादी का यह इलाका जिसका मुख्यालय मातिहारी है। उपरी पुल के अभाव में भारी परेशानी हो रही है। चकियाकी भी यही दशा है। मेरा निवेदन है कि उपरोक्त दोनों स्थानों पर उपरी पुल का निर्माण किया जाय। चकिया रेलवे स्टेशन पर बढ़ते हुए यात्रियों की संख्या कोष्ठायन में रखकर शीघ्र ही इसे कम्प्युटरीकृत किया जाय। महोदय, चकिया चम्पारन का प्रमुख रेलवे स्टेशन है। मुजफ्फरपुर के साहबगंज एवं शिवहर जिला के यात्री यही से रेल की यात्रा करते हैं। चम्पारन का सिक रहना अनुमंडल एवं चकिया अनुमंडल का यह मुख्य स्थान है। N.H.104 एवं N.H.28 का यह मिलन केन्द्र है। मेरा अनुरोध होगा कि सप्तक्रांति जो मुजफ्फरपुर से दिल्ली जाती है, उसका भी ठहराव चकिया में किया जाय। महोदय, मेरा एक विशेष आग्रह है मेरा यह आग्रह उस क्षेत्र के लिए है, जो क्षेत्र भारत-नेपाल सीमा पर स्थित है। माननीय रेल मंत्री जी, बिहार के रहने वाले हैं। वहाँ के भूगोल एवं इतिहास को समझाने की जरूरत नहीं है। भारत-नेपाल सीमा पर स्थित सीतामढ़ी, शिवहर एवं मोतिहारी तीनों ही जिला मुख्यालय हैं। रेल मार्ग से आज तक नहीं जुड़ पाया है। सिकरहना, लालबकेया एवं बागमती सहित कई पहाड़ी नदियों के कारण तीनों जिला मुख्यालयों के लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान आने-जाने में भारी कठिनाई होती है, इन कठिनाइयों से आप भी परिचित हैं। यह स्थान महात्मा गांधी की कर्मभूमि है, जगतजननी मां सीता की जन्मभूमि है। उसका सम्मान एवं स्वाभिमान बढ़ाने के लिए आप जरूर घोण कीजिए।

सीतामढ़ी-शिवहर-मोतिहारी रेलमार्ग का निर्माण कराईये। पूरी उम्मीद के साथ यह निवेदन करते हुए, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

\*Speech was laid on the Table.

**\*श्री श्याम बिहारी मिश्र (बिल्हौर) :** महोदय, देश के प्रधान मंत्री माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के निर्देशन में रेल मंत्री श्री नीतिश कुमार द्वारा वर्ष 2003-04 के रेलवे बजट का मैं खुले हृदय से स्वागत करता हूं। यह पहला बजट है जिसमें यात्री किरायों में बिना कोई वृद्धि किए 150 वैं वाँ को यात्री सुविधा वाँ के रूप में मनाने का जो संकल्प किया है, वह वास्तव में सराहनीय है। ग्राहक देवता होता है और उसकी सेवा करना हर संगठन का कर्तव्य होता है। रेल मंत्री ने अपने भाषण में स्वीकार किया है कि ग्राहकों की संतुष्टि हमारा परम कर्तव्य है। इसे "ग्राहक संतुष्टि वाँ" घोषित किया है। देश में बेरोजगारी को दूर करने के लिए रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा 20 हजार लोगों को रोजगार देने की घोषणा, टक्कर रोधी उपकरण विकसित करने की घोषणाएं भी घोषित की हैं। ग्राहकों की संतुष्टि के लिए कुछ घोषणाएं तो बहुत ही महत्वपूर्ण हैं जैसे वरिष्ठ नागरिकों में रेल किराया रियायत, 65 वाँ की उम्र को घटाकर 60 वाँ करना, थैलीसेनिया मेजर और हृदय की शिल्प-चिकित्सा के रोगियों को रोगी के परिचय सहित यात्रा करने के पहले और दूसरे दर्जे में 75 प्रतिशत रियायत मिलती है। इसका और विस्तार कर दिया गया है जिसमें मेल एक्सप्रेस गाड़ियाँ थी-टायर वातानुकूलित यान में भी 75 प्रतिशत वातानुकूलित फस्ट ए.सी. तथा वातानुकूलित सेकिंड ए.सी. में 50 प्रतिशत रियायत से आम नागरिकों को काफी राहत मिलेगी। इसमें समाचार-पत्रों तथा मान्यता प्राप्त संवाददाताओं को छूट देना भी काफी सराहनीय योग्य कदम है। बजट में चालू वर्ष में 791 कि.मी. आमान परिवर्तन, 225 कि.मी. नई लाइनें डलवाने, 340 कि.मी. दोहरीकरण तथा 375 कि.मी. का विद्युतीकरण के प्रस्ताव से रेलवे विभाग में नई गति आयेगी और देश के प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा "21वीं सदी का भारत की सदी" की घोषणा को वास्तव में परिणित उठाया गया। यह सराहनीय कदम है। इसके लिए मैं रेल मंत्री को बधाई देता हूं। रेलवे में यात्रियों की सुरक्षा हेतु 3500 सुरक्षा कांस्टेबलों की भर्ती के लिए भी मैं धन्यवाद देता हूं। प्रधान मंत्री द्वारा स्वतंत्रता दिवस के अवसर पर रेलवे परियों, रेल गाड़ियों में आपरेशन स्वच्छता हेतु टार्स्क फोर्स बनाने का भी स्वागत योग्य कदम है। यात्रियों की सुविधा का सबसे अच्छा अवसर यात्रा न कर पाने पर यात्रा आरक्षिता का रिफंड लेने हेतु गाड़ी पहुंचने के तीन घंटे के बाद तक रिफंड लेने की सुविधा वास्तव में सराहनीय कदम है। यदि यात्री की टिकट खो जाए तो 10 प्रतिशत अधिक व्यय का डुप्लीकेट टिकट प्राप्त करने की सुविधा भी यात्री सेवा को सुलभ बनाने का एक शुभ कदम है। इसके लिए मैं रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं। मंत्री जी, मैं आपका एक अच्छा बजट बनाने के लिए धन्यवाद देता हूं लेकिन इसके साथ रेल यात्रा को सुखद बनाने के लिए मैं कुछ निवेदन भी करना चाहता हूं -

कानपुर उत्तर भारत का प्रमुख औद्योगिक और व्यापारिक नगर है। यहाँ का मालगोदाम पूरे उत्तर भारत में मशहूर है। वहाँ पर बैगन उपलब्ध न होने के कारण मालगोदाम वीरान पड़े हैं। उससे उत्तर भारत उद्योग और व्यापार प्रभावित हो रहा है। माल ढोने के बैगन बढ़ाने की आवश्यकता है और जो बैगन इस समय काम कर रहे हैं, उनकी फेरी बढ़ाने की आवश्यकता है। अतः आपसे आग्रह है कि कानपुर में अधिक बैगन के रैक और फुटकर बैगन उपलब्ध कराने हेतु विशेष कदम उठाने की आवश्यकता है। इस पर भी आपको आदेश देना चाहिए।

कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन बहुत पुराना स्टेशन है। कानपुर की आबादी 45 लाख होने के कारण इस पर बहुत भीड़ लगी रहती है। स्टेशन पहुंचने हेतु सड़क मार्ग में जाम लगने से स्टेशन पहुंचना मुश्किल होता है। आवश्यकता इस बात की है कि दिल्ली और झांसी जाने वाली कुछ मेलों और एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव पनकी और गो-वन्दनगर में कर दिया जाये तो रेलवे स्टेशन और सड़क दोनों के भीड़ के दबाव को कम किया जा सकता है।

लखनऊ कानपुर के बीच में ई.एम.यू. गाड़ियाँ चल रही हैं। इन गाड़ियों का सेन्ट्रल स्टेशन के निर्धारित समय से आधा घंटा पहले पनकी से चला दिया जाये तो यात्रियों को बहुत ही सुविधा होगी और यात्रियों को सुविधा वाँ का लाभ भी मिल सकेगा। इससे रेलवे को कोई अतिरिक्त प्रभार भी नहीं उठाना पड़ेगा।

कानपुर से बास्थे के लिए बीमार रोगी और उनके तीमारदार तथा व्यवसायी काफी मात्रा में जाते हैं। दक्षिण की तरफ जाने वालों के लिए दक्षिण की हर ट्रेन को कानपुर और झांसी के बीच में सिंगल लाइन और अविद्युतीकरण रेलवे लाइन का सामना करना पड़ता है जिसके कारण सवा दौ सौ किलोमीटर यात्रा का समय बहुत अधिक लगता है। यात्रियों को सुविधा भी नहीं मिल पाती। मैंने यह बिन्दू पिछले बजट में भी उठाया था।

मेरा आपसे विशेष आग्रह है कि अगर इस वर्ग के रेल बजट में पूरा नहीं हो तो दो भागों में बांट करके कानपुर से झांसी तक की रेलवे लाइन को दोहरी करने के कार्य को स्वीकार करें और इसी प्रकार से दो भागों में बांट करके इस लाइन का विद्युतीकरण करने का कार्य भी करें।

कानपुर से बालामऊ रेलवे लाइन तो है परन्तु यह रेलवे ट्रैक बहुत पुराना और साधारण किस्म का है। जिससे इस ट्रैक पर मेल या एक्सप्रेस गाड़ियां नहीं चल पाती जिससे कानपुर, शाहजहांपुर, बरेली, रामपुर, हरदोई आदि का कोई रेलवे यात्रा करने का कनेक्शन नहीं है। अगर इस ट्रैक को मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों के योग्य परि वर्तित कर दिया जाये तो कानपुर को उत्तरांचल के सभी नगरों से जोड़ा जा सकेगा। अतः इस और भी आपका ध्यान देने का आग्रह करता हूँ।

कानपुर से सतना, कानपुर से झांसी, कानपुर से टूंडला तथा कानपुर से इलाहाबाद के बीच में इंटर सिटी ट्रेनों को चलाने की आवश्यकता है। क्योंकि इन नगरों में हजारों की तादाद में यात्री प्रतिदिन सरकारी काम, व्यापार और उद्योग हेतु आते तथा जाते हैं। अतः इस और भी आपका ध्यान देने का आग्रह है।

कानपुर महानगर की बढ़ती हुई आबादी को देखकर कानपुर नगर के बीच में जो रेलवे लाइन बिछी है, उनके ऊपर ओवर ब्रिज की बहुत आवश्यकता है। इसमें हावड़ा दिल्ली मेन लाइन पर जी.टी. रोड पर सीओडी क्रासिंग की तो पुल के महत्व की आवश्यकता है। क्योंकि इसमें रोड पर घंटों जाम लगा रहता है और यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है। कानपुर से फरुखाबाद जाने वाली छोटी लाइन के ऊपर जरीव चौकी के ऊपर कोका कोला और गुरुदेव पैलेस रेलवे क्रासिंग के ऊपर पुलों की आवश्यकता है।

आपसे अपेक्षा करता हूँ कि कानपुर देहात नव गठित जनपद है। इसका प्रमुख स्टेशन सरा है। सरा के इस स्टेशन से लगभग 1,000 यात्री प्रतिदिन कानपुर महानगर आते तथा जाते हैं। प्रातः कोई भी ऐसी ट्रेन नहीं है जो यात्रियों को 9 बजे से 10 बजे के बीच में पहुंचा दें जिससे यात्रियों को कचहरी जाने की सुविधा हो और जो लोकल ट्रेन चलती है वह भी घंटों लेट आती है। जो इटावा से कानपुर लोकल ट्रेनें चल रही हैं, वह भी घंटों लेट आती हैं। यहां के यात्री विगत 10 वर्षों से अंदोलन कर रहे हैं, जेल भी जा चुके हैं और अभी भी मुकदमें चल रहे हैं। मेरा आपसे आग्रह है कि इस यात्री सुविधा वर्ग में इनको यह सुविधा दे दी जाये। सरा स्टेशन पर डाउन मूरी एक्सप्रैस का दो मिनट का स्टॉपेज दे दिया जाये तो इससे यात्रियों को बड़ी सुविधा होगी और यात्री वर्ग सुविधा का नारा भी सार्थक होगा।

कानपुर महानगर में पनकी रेलवे स्टेशन प्रमुख स्टेशन है। यहां स्टील यार्ड, इंडियन आयल का यार्ड, इंडियन ऑयल डिपो यार्ड, पनकीय इंडस्ट्रीज इस्टेट, पनकी पावर हाउस हैं। अतः पनकी रेलवे स्टेशन का विकास करके यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराई जायें तथा आरक्षण की सुविधा भी प्रदान की जाये।

माननीय मंत्री जी से पुनः रेलवे बजट पर बधाई देते हुए आशा करता हूँ कि उपरोक्त सुझावों को प्राथमिकता के आधार पर इस वर्ग में स्थान देने की कृपा करें।

\*Speech was laid on the Table.

**SHRI E. AHAMED (MANJERI):** Mr. Speaker, Sir, I am very much grateful to you for having called me to speak on the Railway Budget. The hon. Minister of Railways is a good friend of mine. I am not able to criticise him because many a time, especially when there was a big tragedy in my place, he had rushed there and he had done everything. But I am constrained to bring some facts to the attention of the House as well as the hon. Minister. I am also constrained to point out some of the lapses on the part of the Railways.

Today the Railways are under tremendous pressure so far as its rolling stock is concerned. You look at the 1950-51 figures of the freight and passenger movement vis-à-vis the rolling stock position and compare it with the figures of 2001-2002.

We find that on the one hand both the freight and the traffic movement has increased seven fold, but on the other hand, there is hardly any appreciable increase in the rolling stock. The result is that the rolling stock, including the tracks, is under tremendous pressure.

**1805 hrs. (Dr. Raghuvansh Prasad Singh in the Chair)**

One of the objectives of the Tenth Plan, so far as Railways is concerned, is to augment capacity. This is the second Budget so far as the Tenth Plan is concerned, but I am sorry to observe that the Railways have done nothing to augment capacity. This is revealed by the provisions made under the various Plan heads. In majority of the Plan heads, you will see that there is a decline in the provisions made for new lines, gauge conversion and track renewal. Wherever there is a small increase in the allocation made, that also is very nominal taking into account four to five per cent rate of inflation. The Minister himself has mentioned this. Therefore, these are the matters the hon. Railway Minister has to look into.

I would like to say one thing more about this Budget. Eighty per cent of the passengers travel by Second Class and Sleeper Class. What has the Minister offered to them? What are they getting? They are getting crowded coaches, unauthorised passengers, dirty toilets, etc. Those who travel by Shatabadi Express and Rajdhani Express are taken care of. Is it to be done by a socialist Minister like my friend Shri Nitish Kumar? The majority of passengers are being ignored.

I would like to mention another point about accidents. Most of the accidents are occurring due to derailments and the major cause is human failure. This requires strengthening of tracks and better training of staff. Unfortunately, it is not being done. Accountability should be fixed at every level. I would also like to mention to the Minister - and I hope that Minister's attention will be on this point of accidents - that there are safety parameters already prepared by the Railways. If they can develop it as a module, whenever there occurs an accident, that module will see how

the accident took place and what are the causes. Then, the Inquiry Commission cannot tamper with facts or make its own observations. In spite of this fact, what has happened? This is a matter to be looked into.

Coming to my State, Mr. Chairman, Sir, I would like to say that Kerala has been generally neglected and Malabar has been ignored fully. When Railways started 150 years ago in Southern India, it was Malabar which took care of the Railways. They do not have even one double line from Shornur to Mangalore. The original provision required for it was Rs. 150 crore whereas this Budget provides only Rs. 52 crore. We have been pressurising the Government for so many years, but it has not been done.

Again, in our area, all the trains are over-crowded. I would say that very many passengers are from that area, but they do not have the necessary compartments, and unreserved compartments are not there in the trains plying between Chennai and Mangalore or Trivandrum and Mangalore or Calicut and Mangalore. Due to this, the passengers have to stand for hours to reach their destinations.

The Railways have sanctioned seven new zones. Why have they not formed a zone in Kerala? After you take away the North-Eastern States, Kerala is the only State which has been ignored, which is without any zone. Whatever is the amount allotted to the various zones – the Southern Zone is doing everything to Madurai, Trichy and Coimbatore - I have no objection. What about Kerala? What have they given to Trivandrum Division? What have they given to Palakkad Division? They have given nothing. We do not have bridges. We do not have double lines. There is no gauge conversion. No electrification of lines has been provided there. There are no good trains given to that area and no new lines have been proposed for that area.

Nothing has been done, and the Malabar region has been completely ignored and neglected. I am sorry to say that the Government cannot boast of presenting a good Budget when this area has been neglected and ignored. I hope, the Minister will take care of these things.

With these few words, I conclude my speech.

**समाप्ति महोदय :** सर्वश्री परशुराम माझी, लक्ष्मण सेठ, पबन सिंह घाटोवार और महेश्वर सिंह को अपने भाण पटल पर रखने की अनुमति दी जाती है।

**SHRI RAMESH CHENNITHALA (MAVELIKARA):** This is not a healthy practice, Sir.

**समाप्ति महोदय :** यह सदन की सहमति से हो रहा है।

**\*SHRI PARSHURAM MAJHI(NAWARANGPUR):** Sir, at the outset, I thank you very much for giving me the opportunity to take part in the discussion on the Railway Budget 2003-04. Sir, this year Railway Budget has taken care of every section of the people and that is why it has received very good response from everybody. I thank our Honourable Prime Minister Shri Atal Bihari Vajpayeeji for giving a freehand to our Honourable Railway Minister Shri Nitish Kumarji for presenting such commendable Budget. I support the Railway Budget wholeheartedly and would like to express my views on the Budget.

When the proposal for construction of Railway lines were mooted in India it was kept in view to connect the Industrial areas and the major cities by Rail. The Railway lines were subsequently extended to several other States. But there are several other areas which are not connected by Rail. Even the Road communication has not been provided to those areas. The people living in those inaccessible areas have not tested the fruit of civilization. They do not have even a fareweather road to their villages. Therefore the plan formulated by the Govt. are not implemented successfully due to lack of infrastructural facilities. Due to lack of development the people in those areas are passing their days with dire poverty and the problems like unemployment among youth is leading them towards violence. More and more of these unemployed youths are joining in naxalite activities. These kind of activities are acting as the stumbling block on the path of progress of those areas.

Sir, the Govt. is spending crores of rupees for the development of those areas. Those areas are abounds with valuable forest and mineral resources. But it is regrettable that these resources are not been fully exploited in the absence of National Highway and Railways. I appreciate the well intention of the Govt. to plan for the development of those areas. A number of centrally sponsored schemes have been launched for this purpose. Even the big industrial houses are

very keen to set up industries in those areas. But it has not become possible due to lack of infrastructural facilities like road and railways.

Sir, I represent a Scheduled area i.e., Nawarangpur Parliamentary Constituency in Orissa. It is a part of KBK districts in that State. A railway line was laid from Vishakhapatnam to Kirandol in Chhattisgarh with a view to transport Iron ore from Bailadihila mines for exporting to Japan. An agreement was made between the Govt. of India

and Japan for the purpose. So, a rail line was laid which touches some areas of my Parliamentary Constituency. Sir, as I stated a line is already existing between Vizag and Kirundal for transporting iron ore. The Railway is getting Rs. 2 crores daily from that route towards freight charges. But it is regrettable that no passenger train is introduced in this route.

Malkangiri district also comes under my Constituency. It is revealed from a survey that 240 million tonnes of high grade lime stone is reserved at Kotameta Nandiveda in that district. If a survey is conducted in the adjoining areas additional deposit of lime stone will be found. These lime stone deposit areas are located on one side of river Shabari. The Bastar areas of Chhattisgarh is on the other side of the river. These are the largest lime stone mines and a number of lime stone based cement industries could be set up in that area. The installed capacity of a cement plant of such nature may come to around three million tonnes. A number of private sector companies are keen to set up cement plant in that area. But the problem is communication. The distance between Jeypore and Kotameta is 145 km. So there is a need to connect Kotameta by rail with Jeypore. The VALTAS has conducted a survey for laying a 145 km railway line between Kotameta and Jeypore. The estimate cost of that proposed line is 650 crores. The establishment of a such cement plant is not possible unless a railway line is constructed. All the implements and machineries required for the establishment of plant are to be carried by rail to Kotameta via Jeypore, Baipariguda, Govindapallai, Mathili, Malkangiri, Sikapalli and Dharampalli.

Sir, Nawarangpur is an old commercial town and the traders there have commercial relation with Vizianagram and Vishakhapatnam in Andhra Pradesh. They find it very difficult to transport and import goods from Nawarangpur to these commercial cities as the rail transport facilities are not available. They are not able to go to those cities by rail as such facilities are not available. Sir, there were provisions in the Railway Budget of 2000-01, 2001-02 to undertake survey for laying rail lines between Jeypore and Malkangiri and also from Jeypore and Nawarangpur. The people of my Constituency were very hopeful for having the provision of survey for railway lines to their areas after 50 years of Independence. But it is regrettable that there is no financial provisions in the current years Railway Budget to undertake survey for such lines in my Constituency. In view of this, I demand that the Honourable Railway Minister realizes the need of the people of that area and also to make adequate financial provision to start the construction of the railway lines from Jeypore to Malkangiri and Jeypore to Nawarangpur.

Sir, Hirakhand Express runs between Bhubaneswar and Koraput and Howrah-Sambalpur Samaleswari Express has also been extended to Koraput. There is a need to extend these two trains to Jagdalpur in Chhattisgarh which is only 125 km away from Koraput. These trains will pass through my Constituency if they are extended to Jagdalpur. The people of my Constituency will be greatly benefited from these two trains. The Railways will also get additional revenues. So, I request the Railway Minister to look into my suggestion.

Lastly, Sir, the people of Nawarangpur depend upon Koraput, Rayagada, Kesiya, Raipur, Vizianagram and Vishakhapatnam railway station for their onward rail journey. A large number of people go to these places every day to board trains to go to their destinations. They find it very difficult to get reservation to perform their journey. Sometimes they stay there overnight to arrange reservation. If a Booking Counter is opened at Nawarangpur they will be benefited to a greater extent. Therefore I request the Honourable Railway Minister to set up a Booking Counter at Nawarangpur.

With these words, I thank you once again for allowing me to participate in the discussion and conclude my speech.

\*English Translation of the speech originally delivered in Oriya and laid on the Table.

**\* SHRI LAKSHMAN SETH (TAMLUK) :**

Sir,

Today I table through you the following proposals to Hon'ble Rail Minister for his favourable consideration.

1. Estimated fund should be allotted for completion of Tamluk-Digha Railway project by the month of December 2003.
2. It is found from your budget speech that Port connectivity projects has been identified. But it is not known whether connectivity project for Haldia Port has been included

For this purpose I suggest the following:

1. New line from Uluberia to Budge Budge through bridge over Hoogly River.
2. New line from Uluberia to Haldia through bridge over Rup Narayan River.
3. Double line-Panskura Haldia.

Administrative sanction for only 1<sup>st</sup> phase has been given by the Government with Rs. 20 Crores for this year. So installation of double line up to Haldia will take huge time. Haldia is giving adequate revenue to South Eastern Railway.

Therefore, it is requested to allocate fund adequately for completion of double line by this year.

4. Full-fledged Terminal at Padmapukur and Salimar should be set up with allocation of adequate fund.
5. Additional line from Panskura to Howrah should be installed.
6. Rail over bridge at Ranichak (Haldia) and at Bhogpur should be constructed.
7. Halt Station at Ranichak (Haldia).
8. All Express trains passing through Mechada Stations located at adjoining of Tamluk District Headquarter of Purba Medinipur should stop at Mechada Station.
9. As per declaration in last two budgets Models Station at Mechada, Kolaghat, Tamluk and Haldia should be developed.
10. Identity Cards to Rail Hawkers should be issued.
11. Minimum wages of Rail workers should be extended to Rail Contractors' Labour. 10% vacancies in Rail should be reserved for Rail Contractors' workers in the matter of regular service under rail.
12. Journey time of Azad Express running from Howrah to Haldia should be reduced from 3 hours to 2 hours. Local train is taking 3 hours for journey with fare less than that of Azad Express. As a result patronization in Azad Express is not up to mark.

It is requested to look into these matters.

\*Speech was laid on the Table

**\* SHRI PABAN SINGH GHATOWAR (DIBRUGARH):**

Sir, this is a populist Budget. There has been no hike in passenger fares and freight charges. I hope this will not affect internal resource mobilisation for funding the development projects of the Railways while participating in the debate many Hon. Members of this house expressed their concern about the safety of the travelling passengers. Passenger safety must get more attention of the Hon. Railway Minister. I do not like to repeat the points already mentioned by the Hon. Members. I only like to confine myself to the problems, hope and expectations of the people of North-Eastern Region.

Sir, this budget also lack proper focus and direction for the much needed development of Railway infrastructure in the remote N.E. Region. The Railway Ministry must recognise this backward region as their priority area of development, with more fund allocation for the new and ongoing projects.

Sir, I like to thank Hon. Railway Minister Shri Nitish Kumarji for introducing few new trains to be introduced in the year 2003-04 for the people of N.E. Region.

1. Tinsukia-Mariani (Daily).
2. Puri-Guwahati via Asansole (weekly).
3. Dibrugarh-Amritsar via Varanasi & Lucknow.
4. Gawahati- Secunderabad via Vijayawada (weekly).
5. Okha-Guwahati via Varanasi & Patna (weekly).

and increasing the frequencies of Guwahati-Jodhpur and Bikaner Express from 1 to 2 days.

Now I like to draw the kind attention of the Hon. Railway Minister to some of the long-standing demands of the people of our region.

1. Doubling of the Railway line from Jalpaiguri to Guwahati. This will ease the traffic flow and create additional capacity on this saturated section.
2. In this Budget, it is proposed to electrify a total 1 of 375 route Kms. During the current year and by the end of March 2003, 16376 route kms (25.98%) railway lines of Indian Railways will be electrified. But I am sorry to draw the attention of Hon. Railway Minister, that till today your ministry has not taken any step to start the work of Railway line electrification in the whole of N.E. Region. I demand immediate step must be taken to start the work of electrification from Guwahati to Dibrugarh.
3. This year budget also failed to include Gauge conversion of Rangia to Murkongehalek as this is the only railway line on the North bank of Assam and Arunachal Pradesh. This Gauge conversion demand your immediate consideration.

4. A long standing demand of the people of Upper Assam is to be fulfill by extending the Avadh Assam Train upto Dibrugarh.
5. The Inter City Train between Guwahati to Tinsukia must be extended upto Dibrugarh for the benefit of the travelling passenger of Dibrugarh town & district.
6. I am thankful to the Hon. Railway Minister for his kind consideration to our long standing demand for connecting Moranhat to Dibrugarh by B.G. line. I request him to complete this work as early as possible.
7. The Railway Station of Dibrugarh to Lekhaphuni Lines are very old and without proper passengers amenities. I am requesting for your early consideration for the renovation and re-construction of all these very old stations.

Hon. Railway Minister in his budget Speech has mentioned about the Mega Bridge project of Bogibeel. This is one of the major project for the people of upper Assam and Arunachal Pradesh. We all want this project to be completed within the schedule time. The estimated cost of the bridge is more than 1100 crores and the approximate expenditure to the end of 2002-03 is about only 74.14 cores. Provision for 2003-04 is only 60 crores. This work need to be expedite and more fund should be allocate for this mega bridge on priority basis and see that the project is completed well in time.

The Hon. Railway Minister has dedicated this year as passenger Amenities year. I like to draw you kind attention some of the difficulties faced by the travelling passenger of our region.

(i) The safety of the passengers is one of the most important responsibility of the Railway, it more so in N.E. Region. You have to take more adequate steps in this region in consultation with respective state govt. in this regards.

(ii) Passengers Amenities should be increase in the Railway stations of this region as there are beciking very much. I request you to take necessary steps for early rectification of all these deficiencies.

(iii) The compartments of the passenger trains (Mail & Express) are very old and this causes lot of inconvenience for the travelling passengers. All these should be gradually replaced by new compartment on priority basis.

I also welcome the decision of Hon. Railway Minister to recruitment of Group 'D' Staff by Railway Recruitment Board on Division wise and also to sent question paper in local language. This will definitely encourage the educated unemployed youth of the region. I request the Hon. Railway Minister to give priority to the youth of this region in future recruitment as the representation of this region in Railway is very poor.

Considering the remoteness and communication difficulties of the N.E. Region Hon. Finance Minister must give budgetary support to the major projects of this region as support given to the projects of the Jammu & Kashmir State.

At the end I request the Hon. Railway Minister to take all possible steps so that the people of my region also feel and appreciate that the Indian Railway in its true sense is the garland of National integration of our great country.

\* Speech was laid on the Table

\* **श्री महेश्वर सिंह (मण्डी):** महोदय, रेल बजट वर्ष 2003-2004 हेतु माननीय रेल मंत्री श्री नितीश कुमार जी ने दिनांक 26 फरवरी, 2003 इस माननीय सदन में प्रस्तुत किया है, उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सर्वप्रथम में रेल मंत्री महोदय को इस अत्यंत संतुलित एवं सर्वसाधारण जनहित बजट प्रस्तुत करने हेतु आपके माध्यम से बधाई देना चाहूँगा।

मंत्री महोदय ने अनेकों सराहनीय कदम उठाये हैं, जिनका समयाभाव में मैं केवल उल्लेख करना चाहूँगा। जहां मंत्री महोदय ने अपने भाषण में लगातार नजर रखने और भितव्ययिता के अथक प्रयासों के कारण साधारण संचालन व्यय में 850 करोड़ रुपये कमी आने की संभावना व्यक्त की है, वहां मंत्री महोदय ने भारतीय रेल के 150 वर्ष को यात्री सुविधा वर्ष के रूप में मनाने की न केवल औपचारिक घोणा की बल्कि अनेकों कदम उठाने का संकल्प लिया और संरक्षा, सुरक्षा, समय पालन तथा सफाई से संबंधित अनेक कदम उठाकर 'ग्राहक सन्तुष्टि वर्ष' मनाने का वचन दिया है।

एन.टी.पी.सी. के साथ रेलवे ने एम.ओ.यू. हस्ताक्षर कर ज्वेन्ट वैन्चर में नवीनगर में एक हजार मेगावाट थर्मलपॉवर प्लांट लगाने का महत्वपूर्ण निर्णय लिया है।

यह बात सर्वविदित है कि रेलवे के पास पटरियों के दोनों ओर हजारों एकड़ भूमि उपलब्ध है, जिस पर अतिक्रमण का भी जोर है। सरकार ने इण्डियन ऑयल कारपोरेशन के साथ 12 फरवरी, 2003 को एम ओ यू हस्ताक्षर कर इस बंजर भूमि पर रतन ज्योत लगाकर इससे बायो डीजल निकालकर रेलवे वैकल्पिक ईंधन तैयार करने का एक अत्यंत सराहनीय कदम उठाया है। जिससे जहां इस भूमि का सुधूपयोग होगा वहां ईंधन के खर्च में कमी आयेगी। बजट में 225 कि.मी. लम्बी नयी लाइन बिछाने और 775 कि.मी. आमान परिवर्तन का संकल्प लिया है, जिसके लिए मैं मंत्री महोदय का धन्यवाद करना चाहूँगा।

महोदय, खेद का विय है कि जबसे भारत स्वतंत्र हुआ है तब से लेकर आज दिन तक हिमाचल की रेलवे मंत्रालय अनदेखी कर रहा है और हिमाचल के जनमानस में आम चर्चा है कि अंग्रेजों के समय में कालका से शिमला रेल लाइन पहुँच गयी, पठानकोट से जोगेन्द्र नगर रेल लाइन पहुँच गयी और उसके बाद तो केवल नंगल डेम से ऊना तक केवल 16 कि.मी. की नयी रेल लाइन बिछायी है और अब ऊना से चुरुड़ तक 16 कि.मी. और लाइन बिछाने का प्रस्ताव है अर्थात 55 वर्ष में इस 32 कि.मी. के अतिरिक्त हमें कुछ नहीं मिला। यह तो प्रसन्नता का विय है कि अब सरकार का ध्यान जम्मू कश्मीर और पूर्वोत्तर की ओर तो

गया, लेकिन एक बात ध्यान में रखनी चाहिए कि कभी कभी असंतुलित विकास भी प्रांतों में उग्रवाद को जन्म देता है। हिमाचल की देवभूमि शांतिप्रिय है, क्या इसकी

सजा उसको मिल रही है ? मैं हिमाचल प्रदेश की कुछ समस्याओं की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं। महोदय, पठानकोट जोगेन्द्र नगर नैरोगेज लाइन के आमान परिवर्तन हेतु मैं अनेकों बार सदन के अंदर और बाहर मांग कर चुका हूं। पूर्व मंत्री कु. ममता बनर्जी द्वारा सदन में आश्वासन दिया गया , परन्तु कुछ नहीं हुआ।

भानुपल्ली विलासपुर धागस रेलवे लाइन विछाने हेतु मंत्री जी ने कहा था कि कोंकण रेलवे की तर्ज पर हिमाचल सरकार से 75 प्रतिशत और 25 प्रतिशत ज्वाइंट वैंचर के रूप में कार्य शुरू किया जायेगा, परन्तु कुछ नहीं हुआ। सहारनपुर से पैंटा रेल द्वारा जोड़ने हेतु सालों पहले सर्वेक्षण हुआ, परन्तु आज दिन तक कोई प्रगति नहीं हुई और तो छोड़िये कालका से परमाणु केवल दो कि.मी. है, तीन साल पहले रेल मंत्री महोदय द्वारा परमाणु में रेलवे स्टेशन का शिलान्यास किया गया, किन्तु खेद का विषय है कि इस शिलान्यास के अतिरिक्त और कोई प्रगति नहीं हो सकी। यहां तक मेरे क्षेत्र का संबंध है, उसमें तो जो कुछ प्रगति हुई है वह ब्रिटिशकाल की ही है, उसके बाद तो हम आगे बढ़ने की बजाय पीछे हटे हैं। महोदय, जोगेन्द्र नगर मेरे मंडी संसदीय क्षेत्र में आता है और घट्टा से लेकर जोगेन्द्रनगर तक ही नैरोगेज रेलवे लाइन बिछी है। सन 1923 में ब्रिटिश शासन ने भूमू पास के नीचे टनल बनाकर कुल्लू तक रेल से जोड़ने हेतु सर्वे किया गया। संभवतः आज भी सह सर्वेक्षण रिपोर्ट फिरोजपुर डिवीजन में उपलब्ध होगी। खेद का विषय है कि स्वतंत्र भारत में जबकि आज टनल बनाना आसान है, मेरे बार बार मांग उठाने के बावजूद प्रगति शून्य रही है।

महोदय, पठानकोट जोगेन्द्रनगर रेलवे लाइन पर डीलक्स क्रॉसिंग नम्बर 340 पर तहसील जोगेन्द्रनगर में उपरिगामी पुल के निर्माण की मांग 1997 से चली आ रही है। मैं जनप्रतिनिधि के नाते तत्कालीन मंत्री श्री रामविलास पासवान, कु. ममता बनर्जी, राज्य मंत्री श्री दिग्विजय सिंह जी एवं वर्तमान मंत्री श्री नीतीश कुमार जी से एक बार नहीं अनेकों बार मिल चुका हूं। यहां तक कि संगनेहड़ पंचायत का प्रतिनिधि मंडल 30.11.02 को संसद भवन स्थित मंत्री जी के कार्यालय में मिला और विस्तृत चर्चा श्री कौल एग्जिक्यूटिव डायरेक्टर व अन्य अधिकारियों की उपस्थिति में की कि चौतड़ा में तह0 जोगेन्द्रनगर स्थित इस क्रासिंग पर रेलवे लाइन 10 फुट की गहराई पर है और इस स्थान की चौड़ाई लगभग 15 फुट है, इसलिए यहां क्रासिंग तो नहीं बन सकती, लेकिन ऊपरिगामी पुल का निर्माण किया जा सकता है ताकि ग्रामवासियों को सड़क सुविधा मिल सके।

महोदय, रेलवे में नियमानुसार ऐसे पुलों का निर्माण रेलवे को करना है, लेकिन रेलवे इस पुल निर्माण हेतु 35 लाख मांग रही है, जबकि महोदय इस पुल पर रेल नहीं बल्कि अन्य गाड़ियां चलनी हैं। महोदय, हिमाचल की आय सीमित है, इस छोटे से पुल के लिये हिमाचल सरकार से 35 लाख मांगना कदापि न्यायसंगत नहीं है। मुझे कहा गया है कि लोक निर्माण विभाग से प्राक्कलन बनवाये। यह प्राक्कलन 35 लाख के स्थान पर 8 लाख 45 हजार 7 सौ रुपये का बना और यह प्राक्कलन मैंने दिनांक 11.6.2002 को श्री दिग्विजय सिंह तत्कालीन रेल राज्य मंत्री जी की उपस्थिति में मनाली हिमाचल प्रदेश में फिरोजपुर रेलवे के डिवीजनल मैनेजर श्री एच सी पुनिया को दिया और मंत्री महोदय ने, उन्हें निर्देश दिये कि इसका अध्ययन कर मुझे सुचित करें। खेद का विषय है कि इस पर कार्रवाई तो छोड़ दीजिये पुनिया जी ने आज तक मेरे पत्र का उत्तर तक नहीं दिया। यह बात मैंने मा० श्री नीतीश जी के ध्यान में लायी और श्री कौल एग्जिक्यूटिव डायरेक्टर ने मेरा सुझाव स्वीकार किया। इस पुल का निर्माण हम हिमाचल के लोक निर्माण विभाग से करायेंगे और जब तक रेल मंत्रालय की संतुष्टि नहीं करा देते, तब तक वह वाहनों के लिए नहीं खुलेगा। इसके अतिरिक्त जोगेन्द्रनगर में ही मोहनघाटी में रेलवे क्रासिंग डी-331 घट्टा बस स्टेंड के निकट, पहले तो मैंड क्रासिंग की मांग करते रहे ताकि निवासी गांव भट वाडा एहजू, मटरु को 7 कि.मी. का चक्कर लगाकर गांव न पहुंचना पड़े, बल्कि राट्रीय उच्च मार्ग पर स्थित डी-331 क्रासिंग से सुधा जुड़ सके। हमारा यह सुझाव तो अस्वीकार हुआ, फिर मैंने सुझाव दिया था कि क्योंकि मोहन घाटी के पास इंजन कूलिंग हेतु लगभग खड़ा हो जाता है और रेल की गति भी ऐसी रहती है कि जवान तो छोड़ दीजिये, वृद्ध व्यक्ति भी चलती रेल में सरलता से चढ़ उत्तर सकता है। इसलिए स्थानीय जनता को सुविधा देने की दृष्टि से अनमैन्ड क्रासिंग बना दी जाये। महोदय, मंत्री महोदय के संसद स्थित कक्ष में दिनांक 30.11.2002 को हुयी चर्चा के बावजूद, मंत्री जी के आदेशों के बावजूद, रेलवे अधिकारियों ने आज दिन तक कोई कार्यवाही नहीं की। कभी कभी मन खिन्न हो जाता है कि आखिर हम जनप्रतिनिधि किस प्रकार से काम करें और कौन सा तरीका अपनाये, ताकि हमारी उचित मांग मानी जाये।

मा० मंत्री महोदय, की कृपा से मेरे क्षेत्र के चार स्थानों पर कम्प्यूटर-राइज्ड आरक्षण केन्द्र स्वीकृत हुए हैं, केलग राकाँगपियो और कुल्लू तथा मनाली, लेकिन अभी तक केवल मनाली में ही केन्द्र खुल सका है। मेरा आग्रह रहेगा कि शो स्थानों पर भी जल्दी खोले जायें और मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूरा विश्वास है कि आज का मेरा यह आग्रह व्यर्थ नहीं जायेगा।

\* Speech was laid on the Table.

**SHRI KODIKUNNIL SURESH (ADOOR):** Thank you, Sir, for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

Sir, the people of Kerala as well as the commuters of Kerala are not happy with the Railway Budget (2003-04), which was presented by the hon. Railway Minister.

Sir, after many years, the last two Railway Budgets have done justice to Kerala. However, the development of railway network in Kerala was not seriously considered in this year's Railway Budget. The last two Railway Budgets have given the indication that the railway network in Kerala would be developed, but this Budget is not giving any scope for development of the railway network in Kerala.

The on-going projects in Kerala, like doubling, electrification, gauge conversion, introduction of new trains, completion of overbridges and under-bridges, were neglected. I do agree that the hon. Minister of Railways has allotted some money for these projects, but the actual amount has not been allotted. All the on-going projects are getting very meagre amounts and, therefore, the projects are not getting completed in time.

So far as doubling work is concerned, the Railway Ministry has included Kayankulam-Cheppad and Kayankulam-Mavelikara lines, and I welcome it. However, the allocation of funds is very meagre. I will request the hon. Railway Minister to enhance the amount allotted for doubling these two lines. If it is done, my colleague, Shri Ramesh Chennithala, will be very happy about it.

Sir, this Budget was presented, when the Railways is celebrating its 150<sup>th</sup> Anniversary. On this occasion, this Budget has not got any speciality, and it looks just like an ordinary Budget. Everybody knows that this Budget has been presented, keeping in view the coming elections. This year, elections for five State Assemblies are going to take place. The NDA Government wants to win those elections and, therefore, the Minister has increased the ticket and freight charges.

Whenever the Members of Parliament approached the Railway Minister regarding their constituency development, the Minister was always quoting the non-availability of funds as the reason for it. He says that due to severe financial constraints, the Railways is not able to take up any project. The hon. Minister also says that the Ministry of Finance and the Planning Commission have not allocated sufficient funds for the Railways. In such a situation, without increasing the fares, how can the hon. Railway Minister run the Railways? This is only an eye-wash and, I am afraid, after the Assembly elections, the Railways may increase the passenger fares and freight charges.

Now, in my State, Kerala, electrification is most urgent for the development of the railway network. The electrification work on Palghat-Ernakulam section has been completed during last year, but the electrification work on Shoranur-Mangalore and Ernakulam-Trivandrum sections is still going on very slowly. Without sufficient funds, this electrification work will not be completed in the near future.

Sir, the doubling work on Shoranur-Mangalore line started some years ago, but still, the work is going on very slowly. The Government of Kerala gave funds for the construction of the Konkan Railway, but Kerala will get benefit from the Konkan Railway only after the completion of doubling of Shoranur-Mangalore line. The Railways has promised that the doubling work will be completed by 2004. I do not think that this work will be completed by 2004. I will request the hon. Minister to seriously consider early completion of doubling of Shoranur-Mangalore line.

For the project of conversion of Tanur-Kuttipuram to Guravayur line into broad gauge line, the hon. Minister has given only Rs.3 crore. An amount of at least Rs.45 crore is needed for the completion of this line. The hon. Minister must consider enhancing this amount.

The hon. Minister has announced that more than 400 kilometres of railway line would be doubled in the next year. I would like to know from him as to how many kilometres of line will be doubled in the State of Kerala.

In Kerala, the electrification work is neglected. The hon. Minister has promised in his Budget Speech that electrification of 373 kilometres line would be completed in the next year. Kerala is getting only Rs.22 crore for electrification of line from Ernakulam to Trivandrum. This amount is not adequate for the completion of this project. I would request the hon. Minister to allocate the total amount required for the completion of this project. I would request the hon. Minister to include electrification work of Shoranur-Mangalore line also in this year's Budget.

For the gauge conversion work of Virudunagar-Rajapalayam-Tenkasi-Quilon line, an amount of only Rs.25 crore has been allotted in this year's Budget. The total amount estimated for this work is Rs.160 crore. The first phase of this work which covers the line from Chennai to Virudunagar, was completed years ago. The second phase from Virudunagar to Rajapalayam-Tenkasi is also going to be completed very soon. Work on the line from Tenkasi to Quilon is taken up in the third phase. However, the budget allocation is very meagre for the completion of Tenkasi-Quilon section. There is another difficulty in this line. In this section, the line from Tenkasi to Punalur falls in *ghat* area. Survey for gauge conversion work on this *ghat* section is yet to be completed. The Railway Engineering Division is yet to decide whether to convert this *ghat* section or to take up new alignment work. That decision is yet to be taken. Gauge conversion in Kerala is totally neglected. Major amounts for gauge conversion are being spent in Tamil Nadu area.

On several occasions in various meetings with the Railway officials, I raised this issue of delay in gauge conversion work in Kerala. I suggested to them that work on the Quilon-Punalur section should be taken up. If this work is taken up, it will be helpful for us.

**श्रीमती श्यामा सिंह (ओरंगाबाद, विहार) :** जब माननीय सदस्य भाण पढ़ ही रहे हैं तो उसको ले कर दें। **â€œ(व्यवधान)**

**SHRI KODIKUNNIL SURESH :** Sir, the Railway Ministry has no open mind on this. I would request the hon. Minister that the amount of Rs.25 crore allotted for gauge conversion work of Quilon-Tenkasi should be spent on Quilon-Punalur gauge conversion work. Gauge conversion work on Quilon-Punalur line can be completed with this amount.

**श्रीमती श्यामा सिंह :** सभापति महोदय, आप इनकी स्पीच को टेबल पर ले करवा दीजिए। **â€œ(व्यवधान)**

**SHRI RAMESH CHENNITHALA :** That is not a healthy practice, Sir. The Parliament has to discuss all these things.

**सभापति महोदय :** सदन में लिखित भाण पढ़ना क्या हैल्डी प्रैक्टिस है? अब आप समाप्त कीजिए।

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, the hon. Railway Minister is introducing 50 trains during this year in his Budget Speech. Out of these 50 trains, Kerala is going to get only one weekly train which would run from Trivandrum to Jodhpur *via* Madgaon. This is highly objectionable.

समाप्ति महोदय : अब आपका भाण कनकलूड हुआ।

SHRI KODIKUNNIL SURESH : We have demanded several new trains for Kerala. They are: Trivandrum-Bangalore, Trivandrum-Mumbai, Trivandrum-Dehradun, Trivandrum-Chandigarh, Trivandrum-Mangalore. I hope the hon. Minister will consider our demand and sanction the trains in his reply to the debate.

समाप्ति महोदय : प्रो.रासा सिंह रावत, श्री चन्द्र प्रताप सिंह तथा श्री रामनरेश त्रिपाठी द्वारा भाण सभा पटल पर रखा गया।

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Development of railway stations in Kerala is very essential. Trivandrum Central, Ernakulam Junction and Calicut stations should be expanded and more facilities should be provided at those stations.

Construction work of the new lines from Angamali-Sabarimala and Kottayam-Erumeli is going to suffer because of shortage of funds.

But there is a long pending demand from the people of Kottayam-Pathanamthitta and Quilon for extension of the proposed Kottayam-Erumeli line upto Punalur. From Erumeli to Punalur *via* Ranni, Pathanamthitta, Konni, Pathanapuram is only 60 kilometres. Actually, this line was surveyed up to Punalur. It was initiated by Shri Ramesh Chennithala. But due to financial constraints, the Railway Board cut short the route of Kottayam-Panalur line up to Erumeli.

समाप्ति महोदय : श्री कोडीकुनील सुरेश, अब आप समाप्त कीजिए।

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Yes, Sir.

Therefore, it is my humble submission to the hon. Minister to consider my request and include it in this Budget itself. In the last year's Budget, the hon. Minister had made an announcement and he agreed, in principle, for extension of Erumeli to Punalur. But so far, nothing has come out.

The point of setting up of new zone at Trivandrum has not been taken up this year also...(*Interruptions*)

समाप्ति महोदय : श्री कोडीकुनील सुरेश, अब आप समाप्त कीजिए। आप पढ़िए नहीं।

...(व्यवधान)

समाप्ति महोदय : अब आपका रिकार्ड पर नहीं जाएगा।

...(व्यवधान)... \*

\* Not Recorded

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LABOUR (SHRI VIJAY GOEL): Shri Suresh, now it is not going on record. Why are you speaking?

MR. CHAIRMAN: Shri Suresh, please take your seat.

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Sir, the remaining part of his speech may please be allowed to be laid on the Table of the House.â€ (Interruptions)

SHRI RAMESH CHENNITHALA : Mr. Chairman, Sir, let him lay the remaining part of his speech.

MR. CHAIRMAN: No. यह प्रेक्टिस के खिलाफ है। आप इस बारे में क्यों बहस कर रहे हैं ?

\*प्रो. रासासिंह रावत (अजमेर): महोदयमाननीय रेल मंत्री जी, आपके द्वारा प्रस्तुत बजट का मैं हादिक स्वागत करता हूँ। संभवतः स्वतंत्र भारत के इतिहास में ऐसे रेल बजट कम ही प्रस्तुत हुए हैं जब किसी प्रकार का रेल भाड़ा या माल भाड़ा नहीं बढ़ाते हुए भी कई सुविधाएं प्रदान की गई हों। इस वर्ष को ग्राहक संतुष्टि वर्ष कहा गया है। यह स्तुत्य है निश्चय ही यात्रियों की सुख-सुविधाएं बढ़ाई जाएंगी। वरिठजनों (सीनयर सिटीजन) तथा कैंसर आदि के रोगियों हेतु दी गई किराया

रियायतें, रेलवे के खाली पड़े पदों पर भर्ती करने तथा आरोपी0एफ0 में नए कांस्टेबलों की भर्ती प्रारंभ करने आद की घोणाओं का भी स्वागत है। पत्रकारों को दी गई रियायतें भी सर्वथा उचित है।

मान्यवर, समय की पाबंदी, संरक्षा, सुरक्षा आदि की तरफ भी आपने पर्याप्त ध्यान दिया है। प्रयास यह रहे कि दुर्घटनाएं कम से कम हों तथा जान-माल की कभी हानि न हो।

महोदय, राजस्थान देश का क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़ा राज्य है। अभी यहां रेलवे का अपेक्षाकृत कम विकास हुआ है। रेल विस्तार की यहां अत्यधिक गुंजाइश है। खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि इस बजट में राजस्थान की पूर्व निर्धारित एवं स्वीकृत रेलवे परियोजनाओं पर बहुत कम राशि निर्धारित की है। अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़-उदयपुर मीटरगेज को ब्रॉडगेज में बदला जाना अत्यावश्यक है। इसी प्रकार अजमेर-पुकर रेलवे लाइन बिछाने की पूर्व स्वीकृत योजना पर अभी तक कार्य शुरू नहीं हुआ है। पिछले वर्ष का बजट भी खर्च नहीं हो पाया है। अभी तक जमीन भी अधिगृहीत नहीं हो सकी है। इस पर भी कम राशि स्वीकृत हुई है जो चिन्तनीय है। बांदीकुई-भरतपुर आगरा फोर्ट मीटरगेज का ब्रॉडगेज में बदला जाना अत्यावश्यक है। इस लाइन को अभी तक परिवर्तन के संदर्भ में प्राथमिकता नहीं मिल पाई है। यद्यपि भरतपुर तक इसे पूरा करने का संकल्प व्यक्त किया है।

राजस्थान को नई रेलगाड़ियां दी हैं और कुछ रेलों के गंतव्य का विस्तार भी किया है जो अभिनन्दनीय है। राजस्थान का दक्षिणी प्रदेश बांसवाड़ा और डूंगरपुर अभी भी रेल सेवाओं से वंचित हैं।

महोदय, आपने अजमेर-मुम्बई सेन्ट्रल को नियमित कर सप्ताह में चार दिन चलाने का निर्णय लिया है तदर्थ हार्दिक धन्यवाद। जयपुर-उदयपुर के मध्य वाया अजमेर-चित्तौड़ होकर इंटरसिटी भी स्वागतयोग्य है। बरेली-न्यूमुज को सप्ताह में चार दिन कर दया है तदर्थ धन्यवाद।

परन्तु दिन के समय अजमेर से दिल्ली वाया जयपुर रिवाड़ी कोई सामान्य गाड़ी नहीं है। पूर्व में 9901-9902 की तरह ही एक गाड़ी 9903-9904 दिल्ली-अहमदाबाद एक्सप्रेस के मध्य संचालित होती थी वह गाड़ी अहमदाबाद से सांय काल रवाना होकर प्रातः साढ़े 8 बजे अजमेर पहुंचती थी और यही गाड़ी रात्रि को दिल्ली पहुंचती थी बहुत सुविधाप्रद गाड़ी थी। इसी प्रकार अहमदाबाद-आगराफोर्ट नामक लोकल गाड़ी भी बहुत लोकप्रिय थी। परन्तु ब्रॉडगेज बनने के बाद ये दोनों गाड़ियां अभी तक भी नहीं चल पाई हैं। अतः इन गाड़ियों को अविलम्ब चलाया जाए।

अजमेर के पास पुकर तीर्थ है जहां प्रतिवर्ष लाखों तीर्थ यात्रियों का आना-जाना होता है राजस्थान के धार्मिक श्रद्धालू अपने पूर्वजां की अस्थियां गंगा में विसर्जित करने में पुण्य मानते हैं, हजारों व्यक्ति हरिद्वार जाते हैं अतः अजमेर से जयपुर होकर दिल्ली के लाए एक हरिद्वार एक्सप्रेस गाड़ी चलाना अत्यावश्यक है।

जयपु-अजमेर के मध्य दैनिक यात्री बहुत बड़ी संख्या में आते जाते हैं। पहले जयपुर से आने वाले बान्द्रा-जयपुर ट्रेन से आ-जा सकते थे परन्तु अब इस गाड़ी का समय बदल जाने के कारण यह गाड़ी जयपुर से 7.40 रवाना होकर 11.15 पर अजमेर पहुंचती है अतः बहुत असुविधा होती है अतः जयपुर अजमेर के मध्य दैनिक यात्रियों के हितार्थ एक यात्री गाड़ी 7 बजे जयपुर से रवाना होकर 9.40 बजे पहुंचे। सायंकाल साढ़े 5 या 6 बजे अजमेर से रवाना होकर जयपुर 8-9 तक पहुंच जाए। इस गाड़ी के चलने से अजमेर-जयपुर राट्रीय राजमार्ग N0 8 पर भी यात्रियों का दबाव कम होगा तथा दुर्घटनाएं भी कम होंगी।

अजमेर-जयपुर के मध्य डी0एम0यू 0 गाड़ी चलाई जाए।

अजमेर-अमृतसर के लिए भी एक गाड़ी का चलना आवश्यक है। राधास्वामी अनुयायी यात्रियों की बहुत बड़ी संख्या में इस क्षेत्र से व्यास आते-जाते हैं। अतः एक सीधी गाड़ी चलना अपेक्षित है।

न्यूमुज-बरेली एक्सप्रेस में अजमेर के लाए वी0आई0पी0 कोटा निर्धारित किया जाए।

महोदय, चेन्नई से अजमेर शरीफ बहुत बड़ी मात्रा में यात्रियों का आना-जाना रहता है। अतः चेन्नई-अजमेर के मध्य तथा सिकन्दराबाद-अजमेर के मध्य ब्रॉडगेज पर नई रेल गाड़ी चलाई जाए।

पटना-अजमेर तथा हावड़ा-अजमेर के फेरे बढ़ाए जाएं।

जम्मूतवी-जयपुर ( पूजा ) एक्सप्रेस को अजमेर तक बढ़ाया जाए

एर्नाकुलम-जयपुर को अजमेर तक बढ़ाया जाए

मरुधर एक्सप्रेस को सप्ताह में दो दिन अजमेर-मारवाड़ जंक्शन होकर चलाया जाए।

अजमेर रेलवे स्टेशन का विस्तार कर्या जाए ताकि वहां मुख्य प्लेटफार्म पर लम्बी दूरी की 24 कोचवाली गाड़ियां ढंग से खड़ी रह सकें।

अजमेर के सभी प्लेटफार्मों पर पूरे क्षेत्र पर टिनशैड लाईट्स की व्यवस्था की जाए, इन्हें एक्सटेंड किया जाए।

व्यावर तथा किशनगढ़ स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकरण की व्यवस्था अविलम्ब करवाई जाए।

मान्यवर, आप जब अजमेर आए थे तब आपने अजमेर के लोको कारखाने को क्षमतानुसार कार्य उपलब्ध करवाने की आवश्यकता अनुभव की थी तदनुसार लोको तथा कैरीज कारखानों ब्रॉडगेज की आवश्यकताओं के अनुसार बढ़ाई जाए।

महोदय, व्यावर एक लाख से ऊपर की आबादी वाला नगर है तथा कशनगढ़ की लगभग एक लाख के आस-पास आबादी वाला औद्योगिक नगर है। इन दोनों ही स्टेशनों पर आश्रम एक्सप्रेस ( सुपरफास्ट दिल्ली-अहमदाबाद ) गाड़ी का दो-दो मिनट का स्टापेज दिया जाए।

शताब्दी एक्सप्रेस दो मिनट के लिए किशनगढ़ रुकनी आवश्यक है। यहां पर देश के विभिन्न भागों से हजारों व्यापारी संगमरमर मंडी में मार्बल खरीदने हेतु जाते हैं।

अजमेर स्थित लोको एवं कैरीज खेल मैदानों को समुन्नत कर इन्हें अखिल भारतीय खेल कूद प्रतियोगिता के आयोजन के अनुरूप विकसित किया जाए।

किशनगढ़ में स्टेशन के पास रूपगढ़ रोड पर ऊपरी ब्रिज बनाने, अजमेर में तोपधड़ा तथा जॉसगंज तथा व्यावर में मील रोड पर ओवरब्रिज बनाने की स्वीकृति शीघ्र दी जाए।

माननीय रेल मंत्री जी, आपने नए रेलवे जोन्स बनाने तथा मंडलों के पुनर्गठन कार्य में अजमेर की उपेक्षा की है। पहले 1984 में गठित समिति ने उत्तर पश्चिम रेलवे

जोन का मुख्यालय अजमेर में ही स्थापित किया जाए, ऐसा कहा था, परन्तु बाद में जयपुर को मुख्यालय बना दिया। जहां रेलवे को अत्यधिक महंगी जमीन मिलेगी, करोड़ों रुपए खर्च करने पड़ेगे, जबकि अजमेर जो रेलवे शहर के नाम से जाना जाता है, वहां पर रेलवे की जमीन भी बहुतायत से सहज उपलब्ध है।

अजमेर मंडल का पुनर्गठन करते समय कांडला, गंधीधाम जैसे कमाई के क्षेत्र को अहमदाबाद से जोड़ दिया गया है, इसी प्रकार चित्तौड़ के पास स्थित सीमेंट उद्योग क्षेत्र को भी बाहर रखा गया है। परिणामतः अजमेर मंडल की आय में कमी होगी।

महोदय, नए जोन गठन के निर्माण के समय जयपुर में उद्घाटन के अवसर पर तथा अजमेर के लोकों कैरीज कारखानों के अवलोकन के समय आपने घोणा की थी कि जोन के पुनर्गठन के समय अजमेर की गरिमा को बनाए रखा जाएगा। अधिकाधिक कर्मचारियों को यहां पर समायोजित किया जाएगा, परन्तु दुर्भाग्य से जो यातायात लेखा एवं संकलन कार्यालय पश्चिम रेलवे का पहले से अजमेर में ही स्थित है। भले ही पश्चिम रेलवे का मुख्यालय मुंबई में ही है, परन्तु जोन के गठन के बाद इन कर्मचारियों को मुंबई स्थानान्तरित किया जा रहा है जो अन्यायपूर्ध्न एवं वायदाखिलाफी है। इसे लेकर अजमेर स्थित रेलवे लेखा कार्यालय एवं संकलन कार्य में घोर असंतो व्याप्त है, कर्मचारी आंदोलित हैं, जुलूस और रैलियां, धरने, अनशन आदि किए जा रहे हैं। आप संवेदनशील तथा वचन के पक्के हैं। अतः मेरी भारत सरकार से विशेषतः रेल मंत्री जी से विशेष प्रार्थना है कि यातायात लेखा तथा संकलन कार्यालय अजमेर में ही रखा जाए।

\*Speech was laid on the Table.

**\*श्री चन्द्र प्रताप सिंह (सीधी) :** महोदय, मैं रेलवे बजट 2003-04 का समर्थन करता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने यात्रियों का, वरिट नागरिकों का एवं मान्यता प्राप्त पत्रकारों और मरीजों का विशेष ध्यान रखा है। यात्री गाड़ियों के किराये में माल भाड़ की दरों में कोई वृद्धि नहीं की गई है।

महोदय, मंत्री जी ने रेलगाड़ियों में सुरक्षा के पहलू पर विशेष बल दिया है। उन्होंने सुरक्षा क्षेणी में आने वाले "" घ "" समूह के कर्मचारियों जैसे गैंगमेन के 20,000 रिक्त पदों को भरने का निर्णय लिया है। मैं मंत्री जी की चिंता की सराहना करता हूँ। मैं मध्य प्रदेश एवं छत्तीसगढ़ राज्य की कुछ समस्याओं पर प्रकाश डालना चाहूँगा।

सिंगरौली, सीधी जिले के अन्तर्गत उर्जाधानी नगरी के रूप में जाना जाता है। पूर्व में सिंगरौली को रेल मंडल कार्यालय का दर्जा दिए जाने की घोणा की गई थी परन्तु आज तक मंडल कार्यालय प्रारम्भ नहीं किया गया। शीघ्र मंडल कार्यालय प्रारम्भ कराया जाये।

सरई ग्राम में रेल ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाये जिससे विद्यार्थियों को एवं अन्य लोगों को आने जाने में सुविधा उपलब्ध हो सके।

शंकरपुर (भदौरा) ग्राम में शक्तिपुंज एक्स. का ठहराव किया जाये।

चिरमिरी से बिलासपुर पैसेंजर गाड़ी को दुर्घ तक चलाया जाये।

चिरमिरी एवं मनेन्द्रगढ़ रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकरण किया जाये।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि लम्बे समय से चिरमिरी-रीवा एवं बिलासपुर-गोरखपुर और बिलासपुर-रीवा के लिए नई रेल सुविधाओं की मांग की जाती रही है। उसे इस वर्ष 1 अप्रैल, 2003 से जन भावनाओं के अनुरूप रेलगाड़ी प्रारम्भ किये जाने की घोणा की गई है। मैं पुनः रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ एवं रेल बजट का पुनः समर्थन करता हूँ।

\* Speech was laid on the Table.

**\*श्री रामनरेश त्रिपाठी (शिवनी) :** महोदय, मैं संतुलित व्यावहारिक तथा जन हिती बजट प्रस्तुत करने के लिए रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी को बधाई देता हूँ। जनता पर बगैर कोई अतिरिक्त बोझ बढ़ाए अनेकों सुविधाएं रेल यात्रियों को प्रदान की गई हैं। रेल यात्रियों की सुरक्षा के काफी इंतजाम किए हैं, बिल्कु इस वर्ष को ही यात्री सुरक्षा वर्ग घोषित किया जाता है। नई रेलगाड़ियां चलायी गयी हैं गाड़ियों की रफ्तार बढ़ायी गयी, फेरे बढ़ाए गए। आमान परिवर्तन के लए पर्याप्त बजट उपलब्ध कराया गया है, नए जोनों की स्थापना की गई है, जबलपुर जोन के निर्माण के लिए मैं उन्हें विशेष रूप से धन्यवाद देना चाहता हूँ माननीय रेल मंत्री जी मैं मध्य प्रदेश से आता हूँ जहां क्षेत्रफल की दृष्टि से रेल सुविधाएं काफी कम हैं मध्य प्रदेश देश के मध्य में स्थित सात राज्यों से धिरा राज्य है यहां सेहोकर सारे देश का यातायात गुजरता है- जबलपु-पाटन-दयोह-पन्ना-टीकमगढ़-लिलितपुर नए ब्राडगेज निर्माण करने की मांग काफी पुरानी है मध्य प्रदेश विधान सभा ने काफी पहले इस मार्ग के निर्माण का सर्वसम्मत प्रस्ताव भारत सरकार के पास भेजा है यह देश का महत्वपूर्ण रेल मार्ग है इसके निमार्ग से समय तथा दूरी की काफी बचत होगी। इसी प्रकार रामटेक-श्रीधाम नया ब्राडगेज बनाने से जिसका एक सर्व हो चुका है उत्तर दक्षिण की दूरी काफी कम होगी। यह रेल मार्ग भी देश का महत्वपूर्ण प्रस्तावित नया रेल मार्ग है। इन मार्गों की शीघ्र सर्व पूर्ण कर इनके निर्माण का मार्ग प्रशस्त करेंगे, ऐसी आशा है। मान्यवर प्रस्तावित जबलपुर-दयोह-पन्ना-लिलितपुर नए रेल मार्ग का सर्व जबलपुर से थोड़ा आगे भेड़ाघाट रेलवे स्टेशन से कराने सेकाफी अच्छा होगा। भेड़ाघाट एक विश्व प्रसिद्ध पर्यटक स्थल है जो जबलपुर शहर से लगा हुआ भी है। यहां से इस मार्ग का सर्व होने से विभाग अनेक परेशानियों से बचेगा तथा इस पर्यटन स्थल को भी विकसित होने का अवसर मिलेगा।

महोदय, महा कौशल क्षेत्र में आपके द्वारा जबलपुर-गोंदिया रेलमार्ग के आमान परिवर्तन के लिए आपके द्वारा काफी बजट प्रदान किया गया है। उसके लिए आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी सम्पूर्ण महाकौशल क्षेत्र में छोटी रेल-लाईन है जो अंग्रेजों के समय बिछाई गयी थी, जिसके कारण सम्पूर्ण महाकौशल का एक वकास अवरुद्ध है जबकि यह प्रचुर खनिज तथा प्राकृतिक संपदा से सम्पन्न क्षेत्र है लेकिन ब्राडगेज सुविधा न होने से इस सम्पदा का दोहन नहीं हो पा रहा है। नागपुर-छिन्दवाड़ा-सिवनी नैनपुर आमान परिवर्तन का सर्व हो चुका है। कृपया इसके आमान परिवर्तन के लिए इस वर्ग धन उपलब्ध कराने का कट करें। फिलहाल छिन्दवाड़ा से सिवनी तक आमान परिवर्तन कराने से जनता को काफी लाभ होगा छिन्दवाड़ा पहले ही ब्राडगेज से जोड़ा जा चुका है।

महोदय, इसके अलावा कुछ अन्य मार्ग हैं जिनकी ओर आपका ध्यान आकृत कराना चाहता हूँ। जबलपुर से इटारसी के बीच वेलखेड़ी से घाट पिढ़रई के बीच सिंगल लाईन को डबल कराने की व्यवस्था करें इस ट्रेक पर तवा नदी पर सिंगल पुल है जो काफी जर्जर है कभी भी ध्वस्त हो सकता है यहां दूसरा पुल शीघ्र स्वीकृत करें अन्यथा इस पुल के कारण यह ट्रेक ही बंद हो जाएगा श्री धाम स्टेशन पर कम्प्यूटरी आरक्षण प्रारंभ कराने की शीघ्र व्यवस्था करें कमरा बनकर तैयार है।

जबलपुर के पास भिटौनी रेलवे स्टेशन पर एक प्लेटफार्म से दूसरे पर जाने के लिए पैदल पार पथ बनाने की आवश्यकता है यात्रियों को काफी परेशानी होती है

मालगाड़ियां खड़ी रहने से लोगों को उनके डिब्बों के नीचे से निकलकर आना-जाना पड़ता है। राष्ट्रीय राजमार्ग-12 जबलपुर- जयपुर में शहपुरा वाईपास पर ओल्हर ब्रिज बनाने की मांग भी काफी पुरानी है। इसे पूर्ण करें।

भिटौनी स्टेशन पर नर्मदा एक्सप्रेस ( इन्दौर विलासपुर) का स्टापेज हो यह मांग जनता काफी दिनों से कर रही है। इसी तरह करकवैल स्टेशन पर एक भी एक्सप्रेस गाड़ी नहीं रुकती किसी एक एक्सप्रेस गाड़ी का यहां स्टॉपेज सुनिश्चित करें।

इटारसी-बीना यह फास्ट पैसेजर गाड़ी है लेकिन इसमें एक्सप्रेस का किराया लगता है जो काफी अधिक है। आदरणीय मंत्रीजी ने अनेक गाड़ियों के यात्री किराए तथा माल भाड़े को घटाया है। इस ट्रेन का किराया कम करके जनता के साथ न्याय करेंगे ऐसी आपसे अपेक्षा है।

माननीय मंत्री जी, आप सम्बेदनशील तथा जागरुक रेलमंत्री हैं अतः जनता को खासकर महाकौशल क्षेत्र की जनता की अपेक्षाएं काफी बढ़ी हैं। आशा है आप इन मांगों पर गंभीरता से विचार कर इन्हे यथा संभव पूर्ण करेंगे ऐसी आशा है।

\*Speech was laid on the Table.

**श्री चिन्तामन वनगा (दहान)** : सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि मुझे आपने बोलने का मौका दिया। मैं रेल मंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने इस वर्ष के रेल बजट में रेल यात्री किराए और मालभाड़े में किसी भी प्रकार की वृद्धि नहीं की है। उन्होंने रेल बजट बहुत ही संतुलित और अच्छा उत्सुक किया है। कम बजट होते हुए भी 50 गाड़ियां नई शुरू करने की घोषणा की है। **ट्रैक्टर (व्यवधान)**

**श्रीमती श्यामा सिंह** : सभापति महोदय, श्री कोडीकुनील सुरेश भी बोल रहे हैं और श्री चिन्तामन वनगा भी। यह क्या हो रहा है, किसी की भी बात समझ में नहीं आ रही है। मेरा निवेदन है कि कम से कम श्री कोडीकुनील सुरेश को अपनी बात समाप्त करने की इजाजत दी जाए।

**सभापति महोदय** : मैंने पहले ही कह दिया है कि श्री कोडीकुनील सुरेश का भाण रिकॉर्ड पर नहीं जा रहा है।

**श्री चिन्तामन वनगा** : सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने विरार से दहानू उपनगरीय रेल सेवा शुरू करने की बात कही है और इस हेतु इसी वर्ष औटोमेटिक सिस्टम शुरू करने की घोषणा की है। विरार से दहानू तक मेमो शुरू करना, सराहनीय कदम है। सूरत से मुम्बई तक नई रेल गाड़ी शुरू करने की भी घोषणा की गई है। यह गाड़ी मेरे चुनाव क्षेत्र से होकर ही गुजरेगी।

महोदय, मैं रेल बजट चर्चा में अपने चुनाव क्षेत्र तक ही सीमित रहूँगा। ऐसा कहा जाता है कि दिल्ली देश की राजधानी है, लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि मुम्बई देश की आर्थिक राजधानी है। मुम्बई के विकास में मेरे चुनाव क्षेत्र के लोगों का बहुत योगदान है, लेकिन इस तरफ अभी तक ध्यान नहीं दिया गया है। पहली रेल गाड़ी मुम्बई से शुरू होकर थारे तक आई थी। मेरा जिला इतना बड़ा है कि उसमें छः म्युनिसिपल कार्पोरेशन हैं, आठ म्युनिसिपल कॉर्सिल हैं, 15 तहसीलें हैं और पूरे जिले की आबादी करीब-करीब 1 करोड़ है। यदि जनसंख्या की दृष्टि से देखा जाए तो कई राज्यों से भी मेरा जिला बड़ा है, लेकिन जब भी हम रेलवे की दृष्टि से कोई सुविधा की मांग करते हैं या नई रेल लाइन चलाने की मांग करते हैं, तो हमें कहा जाता है कि आपको इतना तो दिया है और क्यों मांग रहे हैं, लेकिन जैसा मैंने कहा कि मुम्बई के विकास में मेरे क्षेत्र के लोगों का बहुत योगदान है, **ट्रैक्टर (व्यवधान)**

**श्रीमती श्यामा सिंह** : सभापति महोदय, सदन में कोरम भी नहीं है। आप क्यों बुलवाए जा रहे हैं। आप स्पीचेज को टेबल पर ले क्यों नहीं करा देते हैं।

**सभापति महोदय** : आप बैठ जाइए।

**श्री चिन्तामन वनगा** : महोदय, मुम्बई के विकास में मेरा और मेरे क्षेत्र का योगदान है। मुम्बई में सब तरफ पानी है, लेकिन वह समुद्र का पानी है। मुम्बई हमें पानी देता है लेकिन विकास के नाम पर हमें अभी तक कुछ नहीं मिला है। इसलिए जब दाहनु उपनगरीय रेलवे देने की घोषणा हुई तो मेरे चुनाव क्षेत्र में इसका बहुत जोरदार ढंग से स्वागत हुआ। अभी उपनगरीय रेलवे के बारे में जो काम हो रहा है, उसकी गति बहुत धीमी है। इसकी कोई समय-सीमा होनी चाहिए। हम जब रेलवे आफिसर और मिनिस्ट्री से पूछते हैं कि उपनगरीय रेल सेवा कब शुरू होगी तो कुछ नहीं बताते। इसकी कोई समय-सीमा नहीं बता रहे हैं। इसलिए मेरी मांग है कि दाहनु तक जो उपनगरीय रेल सेवा शुरू होनी है, यह जल्दी शुरू होनी चाहिए।

महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र से पश्चिम रेलवे और सेंट्रल रेलवे को जोड़ने वाली एक वसैदिवा है। इसके डबलिंग का काम पूरा हो चुका है। उपनगरीय रेल सेवा शुरू हो गई है, ऐसा बताया गया था, लेकिन वह शुरू नहीं हुई है। गुजरात से मुम्बई में आने वाले पैसेंजर्स और मेरे चुनाव क्षेत्र दाहनु से मुम्बई जाने वाले पैसेंजर्स दादर होकर जाते हैं। हमारे जिले का जो स्थान है, जो ठाणे जिला है वहां जाने के लिए दादर से होकर ठाणे जाना पड़ता है। जब वह डायरेक्ट रेलवे दाहनु से शुरू होगी तो ठाणे, कल्यान और विलासनगर में जाने वाले लोग सीधे वहां जा सकते हैं।

महोदय, मुम्बई के विकास में मेरा बहुत योगदान रहा है। मेरा आदिवासी क्षेत्र है। मुम्बई में पानी के जो तालाब बने हैं, वे मेरे चुनाव क्षेत्र में हैं। जहां आदिवासी हैं, वहां अभी तक विकास नहीं हुआ है। वहां लोग भूख से मर रहे हैं। इसलिए हमारी दाहनु नासिक रेलवे की बहुत पुरानी मांग है। इसका सर्वे भी हो चुका है, लेकिन इसके लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। मंत्री जो को इसके लिए भी थोड़ा प्रावधान करना चाहिए। रेल मंत्री जी दाहनु में आए थे, उस समय वहां कम्प्यूटराज्ज रिजर्वेशन सेंटर शुरू करने के लिए एनाउंसमेंट हुआ था। हमने इसके लिए कई बार पत्र भी लिखा, लेकिन इस बारे में कुछ नहीं हुआ। कौंकण मेरे डिस्ट्रिक्ट से दाहनु से शुरू होता है। दाहनु से कौंकण रेलवे शुरू होना चाहिए, तभी सच्चे अर्थों में कौंकण रेलवे शुरू हो पाएगा। कौंकण में, साऊथ में जाने वाली रेलवे दाहनु से शुरू होनी चाहिए। मैं महाराष्ट्र में रहता हूं लेकिन मेरा स्टेशन उमरगांव है। गुजरात में उमरगांव आता है, वहां एक्सप्रेस गाड़ी भी रुकती है। उसमें 22-24 डिब्बे होते हैं, लेकिन वहां प्लेटफार्म नम्बर एक पर खाली पांच-छः डिब्बे होते हैं, वाकी पूरे डिब्बे उस प्लेटफार्म के बाहर होते हैं।

दिन में तो ज्यादा दिक्कत नहीं होती है, लेकिन रात्रि में जब लोगों को बीवी-बच्चे वहां आते हैं तो बाकी 15-16 डिब्बे स्टेशन से बाहर होते हैं और लोगों को बहुत तकलीफ होती है, इसलिए प्लेटफार्मनं। एक की लम्बाई उमरगांव में बढ़ाने की कोशिश करिये।

यही बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

(इति)

**सभापति महोदय** : श्री हरीभाऊ शंकर महाले का भाण ले किया गया।

\*श्री हरीभाऊ शंकर महाले ( मालेगांव): महोदय, आपने मुझे सत्र 2003-2004 रेल बजट पर विचार रखने के लिए समय दिया, मैं आपका आभारी हूं। महोदय, बिहार ने सबसे अधिक रेल मंत्री दिये हैं, किंतु नीतीश जी पहले रेल मंत्री हैं जिन्होंने रेल मंत्रालय की ओर से बिहार को सर्वाधिक धनी योजनायें दी हैं। इस बारे में मेरे पेट में कुछ दर्द नहीं हुआ। मा० श्री नीतीश कुमार जी के प्रति अनेकों आदरभाव है। नेक इंसान है। भारतीय रेल को 150 वर्ग हो गये। 2003-2004 ग्राहकों को संतुष्ट करने के लिए यह वर्ग घोषित किया है और प्रवासियों को सुविधा दे दिया है। नयी नयी रेलगाड़ियां शुरू होने वाली हैं। बिजली के उपर जयादा से जयादा गाड़ियां चलाने का वायदा किया है। रेल का स्वतंत्र बिजली पैदा करने के लिए प्रयास शुरू है। बीस हजार नौकर भर्ती करके रेल सुरक्षा व्यवस्था ठीक ढंग से चलाने को कहा गया है लेकिन जो नौकर वर्ग है, उन्हें ठीक ढंग से काम करना, काम लेना जरूरी है, जिन्होंने गलतियां की, उनको दंडित करना भी जरूरी है। इस अभाव से रेल का भारी नुकसान होता है।

रेल में रेल बोर्ड की पुरानी व्यवस्था है। जो रेल बोर्ड में है, वह संस्थानिक बन गये हैं। रेल के उत्थान के लिए भारी प्रयास हो रहा है। इस व्यवस्था में सुधार करना जरूरी है। रेल भर्ती बोर्ड स्वतंत्र किया है। मौखिक परीक्षा बंद कर दी है। इसलिए नौकरी के बारे में किसी के ऊपर अन्याय नहीं होता।

महोदय, रेल बजट भारत सरकार के दबाव में और सामने चुनाव वर्ग है, इसको ध्यान में रखकर हर वर्ग को खुश करने का प्रयास तो जरूर किया है। लेकिन रेल मंत्री को ख्याल रखना चाहिए कि अंडा चाहिये तो मुर्गी जिंदा रखना चाहिए। उनका पालन करना, बीमारी से बचाना। यहां तो मुर्गी काटने का प्रयास किया है। रेल बजट जनरल बजट के लिए पूरक होता है। यहां तो सब अलग है। रेल पटरी से उतार कर अन्य आधात हो गये हैं। वैसी स्थिति रेल बजट की हो जायेगी। रेल कितने रुग्ण में फंस गयी है। कर्जा के ऊपर 13-14 रुपये सूद देना पड़ता है। रेल बजट का कसौटी, सबको खुश करना नहीं है।

प्रधानमंत्री महोदय के क्षेत्र लखनऊ में परिक्रमा रेल खड़ी कर दी। 50 करोड़ की पूँजी पानी में चली गयी। इस रेल में चलने वाले यात्री नहीं हैं, न चलाने के लिए रेल रेंक है। बिजली दरों का अतिरिक्त भार हर साल का बोझ है। जम्मू उधमपुर तक रेलवे लाइन को बिछाना एक कटमय और खर्चाला काम है। पर्यावरण की दृष्टि से भी इस क्षेत्र में रेल लाइन लेना गलत है और इस रेल खंड में यात्री कितने संकट में रहेंगे, कहना कठिन है।

सदन के भीतर कुछ और रियायतें भी दी जा सकती हैं। इसलिए वाहवाही लूटने का हर इंतजाम कर लिया है। किंतु बजट प्रावधानों का गहरायी से अध्ययन करने के बाद किसी ऐसी योजना पर ध्यान नहीं जाता, इसे याद करना जरूरी था।

मान्यवर, जुलाई, 2003 में कुंभ मेला होने वाला है। नासिक रोड रेल स्टेशन और ओढ़ा रेल स्टेशन का सुधार करना है। दूरी की चलने वाली रेलगाड़ियां मनमाड और नासिक स्टेशन को स्टापेज देना। मुम्बई नासिक के लिए स्वतंत्र रेल गाड़ी शुरू करना। तपोवन और देवगिरी रेल में द्वितीय श्रेणी के डिब्बों की चार-चार संख्या बढ़ाना। नांदगांव रेल स्टेशन पर पवर रेल को स्टापेज देना। न्यायडॉगरी रेल स्टेशन में नागपूर रेल को स्टापेज देना।

पुणे, नासिक, मनमाड, मालेगांव, धुलिया नरदाना इंदौर, रेल लाइन का सर्व हो चुका है, नयी रेल लाइन मंजूर करना। नासिक पेठ बलसाड रेल लाइन का सर्व हो चुका है, नयी रेल लाइन मंजूर करना। नासिक, स्यंवकेश्वर, उहानू, नयी रेल लाइन मंजूर करना।

महाराष्ट्र सरकार ने नयी रेल लाइन मंजूर करने लिये जो प्रस्ताव रेल मंत्रालय को भेजा गया है, मंजूरी देने के लिए प्रयास करना। नासिक, जिले में अंगूर, प्याज गन्ना और औद्योगिक वस्तु है, यातायात के लिए ज्यादा से ज्यादा रेल डिब्बा की सुविधा देना।

महोदय, आर टी एस ए सैंट्रल रेलवे नासिक में कीर्ती ट्रैक्लस का ट्रावल केअर का आ.र.टी.एस.ए का ऑफिस था, यह ट्रावल अच्छी तरह से काम करता था। अन्य संस्थाओं ने उनको शिफारशी पत्र दे दिया है, यह ट्रैक्लस नेक और इमानदार है, रेल के लोग उनके पास हमेशा पैसे की मांग करते थे, पैसा देना बंद कर दिया इसलिए रेलवे वालों ने विजीलैंस के पास जानबूझकर शिकायत की और विजीलैंस वालों ने उन पर मुकदमा चलाया और लायर्सेंस रद्द कर दिया। उन्होंने लायर्सेंस रिन्यू करने के लिए विनती की है, आपके माध्यम से विनती है कि इस अन्याय को दूर करें।

**\*Speech was laid on the Table.**

**श्री भान सिंह भौरा (भट्टिंडा) :** सभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने 2003-2004 का बजट सदन में पेश किया है, बहुत से लोगों ने इसकी वाहवाही की है कि यह बहुत अच्छा बजट है, मगर जब इसे पढ़ा तो पता चला कि यह बजट दिशाहीन बजट है। इसमें किसी को कुछ नहीं दिया गया, सिर्फ बातों से सारा काम किया गया है। इसलिए मैं इस बजट को दिशाहीन बजट कहता हूं, क्योंकि बजट वह होता है, जिसमें हिन्दुस्तान के करोड़ों लोगों को, गरीब लोगों को कुछ न कुछ दिया जाये, पर इसमें उनको तो कुछ भी नहीं दिया गया।

इसमें शताब्दी और राजधानी गाड़ियों का किराया घटाकर बड़े-बड़े, अमीर लोगों को खुश किया गया है। मैं समझता हूं कि अमीर लोगों को खुश करने के लिए बजट पेश किया गया है। अच्छा होता कि गरीब लोगों को भी मंत्री जी कुछ दे देते। कम से कम जो गरीबी की रेखा की नीचे लोग रह रहे हैं, उन्हें किराये में 10, 15 या 50 रातिशत रियायत दे देते तो वे आपकी धन-धन करते, लेकिन उनको कुछ नहीं दिया गया। मैं समझता हूं कि गवर्नरमेंट ने जो डीजल और खाद की कीमतें बढ़ाई हैं, उनको आप ही कुछ कन्सेशन दे देते तो वे आपको अच्छा कहते। आपने उनकी तरफ ध्यान नहीं दिया, इसलिए मैं समझता हूं कि इस बजट में गरीब लोगों को कुछ नहीं दिया, अमीर लोगों को खुश करने के लिए बहुत कुछ किया है।

इसके बाद मैं कहना चाहता हूं कि पंजाब में आपने कोई नई ट्रेन नहीं दी है। सिर्फ जम्मूतीवी अमृतसर एक्सप्रेस को फिरोजपुर तक एक्सटेंशन करके खुश कर दिया। दूसरी बात यह है कि पश्चिम सैक्टर में जो इदारे चल रहे हैं, जिनमें कपूरथला कोच फैक्टरी भी है और चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स भी है, उनकी शिकायत है कि उनको काम नहीं दिया जाता। जो डिब्बे बाहर से लाये जाते हैं, उनसे क्यों नहीं बनवाये जाते, उनसे काम क्यों नहीं लिया जाता, जबकि दूसरी बड़ी-बड़ी कम्पनियों से डिब्बे वगैरह लिए जाते हैं? मुझे वजीर साहब पर तो शक नहीं है, क्योंकि जो बीच में मिलता है, वह नहीं लेते हैं, मगर कुछ आफिसर्स जरूर कमीशन खाते हैं। इसलिए उन पर आप ध्यान रखें।

डबलिंग में राजपुरा से भट्टिंडा लाइन 1999-2000 के बजट में थी कि उसका डबलिंग किया जायेगा, लेकिन पता नहीं क्यों, अब वह निकाल दी गई। सिर्फ रोहतक से जाखल तक डबलिंग पाया गया है, जाखल से भट्टिंडा तक नहीं पाया गया, ऐसा क्यों हुआ, मुझे पता नहीं लगा। मैंने एक फाटक के लिए कहा था। तलवंडी साबो में सिखों का पांचवां तर्ख है, वह रेलवे लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है, उसे मिनिस्टर साहब किसी तरह से रेलवे लाइन से जोड़ दीजिए। वहां पर लाखों सिख लोग जाते हैं। जो लुधियाना साइड के होते हैं, वे भट्टिंडा होकर आते हैं तो उनको 50 किलोमीटर ज्यादा जाना पड़ता है। उस रेलवे लाइन पर हमने एक फाटक प्रोपोज किया है। वैसे नीचे से उसका रास्ता है, पर ऊपर से नहीं है, इसलिए उस फाटक के लिए हमने लिखकर भेजा था। पहली मिनिस्टर साहिबा ममता बनर्जी जी ने मंजूरी दे दी थी पर आपने उसे रोक दिया। अगर वह फाटक बन जाये तो 50 किलोमीटर का फर्क लुधियाना साइड से दमदमा साहिब जाते हैं तो उनको फर्क पड़ जाता है। वह

बाईपास बन जायेगा इसलिए मैं कहूँगा कि आप उसे कर दें।

दूसरा भटिंडा शताब्दी आपने चलाई थी। यह बहुत अच्छी बात थी लेकिन आपने उसे बंद कर दिया मैं यह नहीं कहता कि आपने उसे क्यों बंद किया ? वह घाटे में चल रही थी। हम दस एम,पीज. ने आपको लिखकर दिया था कि उसकी जगह आप जन शताब्दी शुरू कर दें। जन शताब्दी तो आपने शुरू नहीं की लेकिन आपने दूसरी इंटरसिटी ट्रेन चला दी। मैं उसके टाइम के बारे में बताना चाहता हूँ कि इंटरसिटी भटिंडा से पांच बजे चलती है। इसी रास्ते में हरिद्वार एक्सप्रेस 6 बजकर 35 मिनट पर चलती है। तीसरी इंटरसिटी भटिंडा से 7 बजकर 15 मिनट पर चलती है यानी तीनों गाड़ियां एक साथ चलती हैं। अगर आप उनका टाइम तय करने से पहले मेरे से बात कर लेते तो मैं आपको बता देता कि यह इस वक्त चलानी चाहिए। जो गाड़ी सुबह चलती है, उसको यदि आप शाम को चलायें तो इससे लोगों को फायदा होगा। मैं समझता हूँ कि आप उसे शाम को चलायें।

इसके साथ-साथ रामपुरा फूल का स्टेशन है जहां से आलू इंटरनैशनल मार्केट में जाते हैं। वहां पर कोई स्टाप नहीं है। मैं समझता हूँ कि वहां स्टाप बनाया जाये। आपने एक किसान एक्सप्रेस चलाई है। यह बहुत अच्छी बात है लेकिन उसका रामा मंडी में कोई स्टापेज नहीं है। भटिंडा का पहला स्टेशन रामा मंडी है जहां से अंगूर इंटरनैशनल मार्केट में जाते हैं। वहां दो मिनट के स्टापेज की मेरी मांग है।  $\hat{\text{₹}} 6$  (व्यवधान) वह आपने अभी तक नहीं दिया। यदि आप इन सब बातों को मान जायें तो बहुत अच्छा होगा। मानसा में अंडर ब्रिज है। उसके लिए हमने तीन लाख रुपये देकर काम शुरू करने के लिए कहा है। आपको पता है कि नार्दन इंडिया में भटिंडा सबसे बड़ा रेलवे जंक्शन है। वहां पर कोई ठहरने की व्यवस्था नहीं है। मेरी मांग है कि वहां डायरेक्ट प्लेटफार्म बना दिया जाये क्योंकि वहां पर जाने के लिए ऊपर से आना पड़ता है। इस बजह से वहां बूढ़े और मरीज लोग जा नहीं पाते। इसलिए मेरी मांग है कि आप वहां डायरेक्ट प्लेटफार्म बना दें तो अच्छा होगा। इसी तरह कम्प्यूटराइजेशन के बारे में है।  $\hat{\text{₹}} 6$  (व्यवधान) में आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ।

**समाप्ति महोदय :** श्री वी.एस. शिवकुमार और श्रीमती आभा मेहतो की स्पीच ले की जाती है।

**श्रीमती कैलाशो देवी (कुरुक्षेत्र) :** समाप्ति महोदय, हम क्या थे, क्या हो गये, क्या होंगे, आओ विचारें बैठकर ये समस्याएं सर्वी।

समाप्ति महोदय, वर्ष 2003-04 का रेल बजट, रेलवे जैसे विशाल क्रम और संगठन के लिहाज से कोई चामत्कारिक या देश की मौजूदा आकांक्षाओं पर खरा उत्तरने वाला बजट नहीं है क्योंकि भारतीय रेलवे जैसे विशाल विभाग एवं एंटरप्राइजेज कोई दूसरा नहीं है। देश की प्रगति और विकास को  $\hat{\text{₹}} 6$  (व्यवधान)

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** आपके पास पांच मिनट से ज्यादा समय नहीं है। आपको अपने क्षेत्र के बारे में जो कहना है, वह कहिये।

...(व्यवधान)

**श्रीमती कैलाशो देवी :** सबको पन्द्रह मिनट मिले हैं तो मेरे को पांच मिनट क्यों ? मैं अपनी बात पूरी करूँगी।  $\hat{\text{₹}} 6$  (व्यवधान)

इसका महत्व इसी बात से पता चलता है कि इसे सदन में अलग से प्रस्तुत किया जाता है। माननीय रेल मंत्री जी ने इस बार रेल बजट को कठोर नहीं बनाया जिसके कारण यात्रियों को कुछ सुविधा अवश्य मिलेगी लेकिन इस बजट से देश के विकास को एक नयी गति देने में तथा आर्थिक विकास की दर आठ प्रतिशत किये जाने के बारे में जो आशा व्यक्त की जा रही थी, इसमें कहीं दिखाई नहीं दी। इसमें कुल योजना परिव्याप्ति 10,607 करोड़ रुपये है जबकि नयी लाइन बिछाने के लिए 1 हजार पांच करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है जो कि बहुत ही नाकामी है। चूंकि इस विभाग में रोजगार के पर्याप्त अवसर हैं इसमें नयी रेल लाइन बिछाने के लिए नेटवर्क को ज्यादा तीव्रता से लागू करने के लिए ज्यादा से ज्यादा बजट का प्रावधान किया जाता तो यह देश से बेरोजगारी की समस्या को निपटने में एक अहम भूमिका अदा कर सकता था।

जैसा कि कुछ शहरों का औद्योगिक विकास बड़ी तीव्र गति से हुई है लेकिन वह रेलवे लाइन से नहीं जुड़ा हुआ है। यदि उनको डायरेक्ट रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाये तो विकास और देश की अर्थव्यवस्था में रेलवे विभाग एक मील का पत्थर साबित हो सकता है।

इस परिषेक्ष्य में हरियाणा प्रदेश का जिक्र करना चाहूँगी। हमारे यमुनानगर, कुरुक्षेत्र और करनाल में यमुनानगर-कैथल-पटियाला रेलवेलाइनों को जोड़ने की पुरानी मांग है। मैंने भी अनेकों बार पार्लियामेंट में यह बात उठाई लेकिन वही ढाक के तीन पात। आज तक कोई भी ठोस कार्रवाई नहीं हुई है। मुझे इस बात को देखकर दुख हुआ कि एक बार एक स्टेशन पर रेल एक्सप्रेस गाड़ी के ठहराव के लिए पंजाब और हरियाणा के दो मुख्य मंत्री रेल मंत्री के आगे इस कद्र गिडिगिडा रहे थे और रेल मंत्री ने जींद में जहां रैली हुई थी, वहां अनेकों घोणाएं की थीं लेकिन मौजूदा बजट में एक भी घोणा को शामिल नहीं किया गया है। कुरुक्षेत्र में प्रधान मंत्री भी एक बार रैली में गये थे और वहां के लोगों ने अनेकों समस्याओं का जिक्र किया था लेकिन सभी समस्याओं को नजरअंदाज करते हुए प्रधान मंत्री जी ने शताब्दी एक्सप्रेस के ठहराव की मांग को मंजूर किया था जो कि एक साल में पूरी हुई थी। एक प्रधान मंत्री यदि किसी स्टेशन में जाए और सिर्फ एक एक्सप्रेस गाड़ी के ठहराव की मांग को मंजूर करे तो इसी से देश की प्रगति और विकास का अंदाजा लगाया जा सकता है। मुझे तब पता चला यदि एक एक्सप्रेस गाड़ी के ठहराव के लिए दो मुख्य मंत्रियों को इस कद्र गिडिगिडाना पड़ सकता है तो छोटी-मोटी रेललाइन बिछाने के लिए सरकार को या मंत्रालय को मनाने की मेरी क्या औकात है? मैं तो एक मामूली संसद हूँ और मेरी आवाज नक्कारखाने में एक तूती की आवाज बनकर रह जाती है और यह विभाग जो कि विकास और अर्थ-व्यवस्था को सुदृढ़ करने की रीढ़ की हड्डी है, उसके लिए प्रधान मंत्री जी से आग्रह करूँगी कि ज्यादा से ज्यादा बजट का वित्त मंत्रालय से प्रावधान करें ताकि देश की अर्थ-व्यवस्था को पटरी पर लाया जा सके लेकिन आज वे भी हालात नहीं रहे हैं क्योंकि आज हालात बदल चुके हैं। देश को आजाद हुए 56 वर्ष हो चुके हैं। जनता कुछ तो जागरूक हुई है। वह अपने जनप्रतिनिधियों से क्षेत्र के विकास को लेकर और रोजगार के अवसरों के लिए उनका दरवाजा खटखटाती है। लेकिन सरकार और मंत्रियों की उपेक्षा और लापरवाही के कारण हमें जनता को कई बार गोलमोल जवाब देने के लिए विवश होना पड़ता है। जनता काम चाहती है। मैं हरियाणा के बारे में जिक्र करना चाहूँगी। मुझे यह बजट देखकर हैरत हुई कि हरियाणा में नई रेलवे लाइन बनाना बहुत दूर की बात है। नई रेललाइन बनाना और एक भी एक्सप्रेस गाड़ी के ठहराव का कहीं उल्लेख नहीं किया गया है। हरियाणा और पंजाब मुख्य अन्न उत्पादक प्रदेश हैं और वहां अन्न की दुलाई की समस्या कई बार देन में बैगन्स की कमी के कारण पैदा होती है लेकिन बजट में उसका कहीं भी उल्लेख नहीं किया गया है। रोहतक से जाखड़ तक रेलवे लाइन को दोहरा करने की बात कहीं गई और मैं माननीय मंत्री जी के नोटिस में एक बात लाना चाहती हूँ कि यह रेललाइन वाँच से वहां पहले से दोहरी बनी पड़ी है। केवल चार-पांच कि.मी. का टुकड़ा जींद के पास बचता है। मैं भी मंत्री जी से अनेकों बार अपने यमुनानगर के रेलवे ब्रिज की समस्या, शाहबाद ओवरब्रिज की समस्या को लेकर मिली। ममता बैनर्जी जी से भी अनेकों बार मैंने इसका जिक्र किया। उन्होंने विश्वास भी दिलाया लेकिन ऐन मौके पर जब बजट पेश हुआ, उस दिन उन्होंने धोखा दे दिया। यह कितने आश्वर्य की बात है कि पहले कोई मंत्री झूठा आश्वासन देता है और बाद में उस बात को नक्कार दिया जाता है और मेरी समस्याओं के प्रति भी कुछ ऐसा ही हुआ। वहां पर अनेकों बार ज्यादा देन गुजरने के कारण ढाई-ढाई घंटों तक ट्रैकिंग जाम रहता है, फाटक बंद रहता है और अनेकों बार मरीजों को एमर्जेंसी ले जाने में देर होने के कारण अपने प्राण भी त्यागने पड़े। हमारी इन समस्याओं को नजरअंदाज न किया जाए। समस्याएं नजरअंदाज क्यों होती हैं?

**समाप्ति महोदय :** श्री एस. अजय कुमार और श्रीमती मिनाती सेन ने अपने भाग सदन पठल पर रखे।

**श्रीमती कैलाशो देवी** : रेलवे से संबंधित और अन्य विकास से संबंधित ससास्याएं व्यूरोक्रेसी के मकड़जाल में फंसकर नजरअंदाज होती हैं और उनके ऊपर बजट का खर्चा भी बढ़ता जाता है। व्यूरोक्रेसी के मकड़जाल को उखाड़कर फेंकना होगा। कई बड़ी पंचवर्षीय योजनाएं पचास वर्षीय योजनाओं में तब्दील हो जाती हैं, जैसे कि जम्मू और जम्मूपुर नई रेललाइन आज तक नहीं बिछाई गई है। मैं प्रधान मंत्री जी से पुरजोर आग्रह करूँगी कि रेलवे जैसे महत्वपूर्ण विभाग को वित्त मंत्रालय, रिजर्व बैंक और सरकार दिल खोलकर धन दे क्योंकि रेलवे लाइन, डैम्स और थर्मल प्लांट्स ऐसे प्रोजेक्ट्स हैं जिन पर पूँजी लगाने से त्वरित लाभ प्राप्त किया जा सकता है। वह सारी पूँजी व्याज सहित बाद में प्राप्त की जा सकती है। इसलिए इन प्रोजेक्ट्स पर काम करने के लिए हम विदेशी बैंकों की तरफ न देखें, अपने की टकसाल और अपने देश की करेंसी पर भी थोड़ा भरोसा करें। मंत्री जी ने जहां अपने बजट को कठोर नहीं बनाया है, वहीं हमारी आशाओं के अनुरूप भी नहीं बनाया है कि हमारी आकांक्षाओं पर खरा उत्तर सकते हैं। इससे और भी विकास तथा रोजगार के अवसर पैदा किए जा सकते थे। इसलिए इस बजट पर मंत्री जी पुनर्विचार करें। यमुनानगर को कुरुक्षेत्र से जोड़ने के लिए और रोहतक को रिवाड़ी से जोड़ने के लिए रेल लाइन बनाई जाए। हरियाणा में रेल लाइनों का विद्युतीकरण किया जाए और इस बजट को आशा के अनुरूप बनाया जाए।

सदन में बहस का मतलब यह होना चाहिए कि बहस के बाद बजट को जनता की आकांक्षाओं के अनुरूप बदला जा सके, उसमें परिवर्तन किया जा सके। यह नहीं होना चाहिए कि बजट पर बहस को केवल सुनकर ही उसको आनन्द-फानन भेज दिया जाए। इसलिए हमारी सभी मांगों को पूरा किया जाए और रेल बजट के नक्शे से हरियाणा प्रदेश को जो नकार दिया है, उस पर ध्यान दिया जाए और उसे भी बजट में जगह दी जाए।

**\*SHRI V.S. SIVAKUMAR (THIRUVANANTHAPURAM)** : I would like to raise following points regarding the developments of railway projects in the State of Kerala.

Even though the Hon. Minister has presented passenger-friendly budget for 2003-04 retaining freight and passenger fares, without any hike was a positive step. However, the Budget is totally neglected the basic railway developments in the State of Kerala.

However, I request the Hon. Minister to include the following very important proposals in the supplementary demands for grant to satisfy the urgent need of Kerala.

First of all, I request the Government to take steps to include necessary budgetary provision for the doubling of railway line stretching 85 kms. in between Trivandrum-Kanyakumari sector. It may kindly be noted that the train vehicle units increased beyond permissible limit in the sector. This is the one of the busiest roots in the Trivandrum division.

Secondly, I would like to point out that the electrification between Errakulam-Trivandrum requires an amount of Rs. 81.66 crores. But the provision proposed in the Annual Plan 2003-04 is only Rs.21.97 crores which is quite insufficient for this project. Therefore, the provision may be enhanced at Rs. 81 crores.

Further I would like to request to the Hon. Minister to include the following proposals in the supplementary.

There are no provision proposed for the new ROB's at Anayara and Meharanoor in the Annual Plan 2003-04. The train vehicle units at these two level crosses have been experienced at about 78,000 units crossing severe road traffic block in the city. Therefore, it is requested that the provision of Rs. 1 crore each may be proposed in the Annual Plan 2003-2004 through Supplementary demand for grants.

Dhannvachapuram railway halt is being situated beyond 24 kms from Trivandrum-Kanyakumari sector. Under Trivandrum division, this railway halt is located in a prime location very near to NH47 surrounded by so many educational institutions, banks and many Government offices within the radius of 300 meters. This railway halt maintains 3<sup>rd</sup> position as far as passengers earnings in Trivandrum-Kanyakumari sector. Therefore, it is requested that the Railway halt now functioning on contract basis may be upgraded into full-fledged departmental flag station based on economic viability.

Neyyattinkam railway station under 'E' category being situated in a Taluk headquarters second position in earnings and passengers in Trivandrum-Kanyakumari sector.

There is no provision in the Annual Plan 2003-04 for the introduction of computerised reservation facility. Therefore, I request the Minister to take necessary step to include budgetary provision for computerisation.

I would also invite your kind attention for the following ongoing projects for which the budgetary allocation in the year 2003-04 is quite inadequate. Therefore, it is also requested to enhance the amount of Rs.1 crore (40 lakhs sanctioned) for passenger crossing station and for satellite terminal at Kochuvali Rs. 2 crore (50 lakhs sanctioned) and for additional terminal facility at Trivandrum to 50 lakhs (20 lakhs).

I also request the Government to enhance the amount sanctioned for the platform extension of railway stations of Trivandrum division to 50 lakh to 2 crore rupees.

There is a long-pending demand from the State of Kerala for a separate railway zone incorporating Trivandrum and Palghat division with the headquarters at Trivandrum.

I earnestly hope that the Hon. Minister will consider the genuine demands and expecting a favourable decision.

\*Speech was laid on the Table.

\*श्रीमती आभा महतो ( जमशेदपुर): महोदय, सर्वप्रथम अभूतपूर्व रेल बजट पेश करने पर माननीय रेल मंत्री को मैं हार्दिक बधाई देती हूं और रेल बजट का पुरजोर समर्थन करती हूं। रेल मंत्री ने मेरे संसदीय क्षेत्र जमशेदपुर के टाटानगर से अमृतसर तक भाया लखनऊ, सहारनपुर होते हुए नयी रेल गाड़ी चलाने की घोषणा की है, जिससे हमारे क्षेत्र के ही नहीं बल्कि टाटा नगर से अमृतसर भाया लखनऊ के बची के सभी सिख बंधुओं को अमृतसर दर्शनार्थ सुविधायें मिलेगी। साथ ही हिन्दू तीर्थ यात्रियों को भी हरिद्वार, ऋषिकेश जाने की सुविधा प्राप्त होगी।

आपने टाटानगर से रांची मैमू ट्रेन चलाकर गरीब वर्गों को लाभ पहुंचाया है, जिससे दैनिक यात्रियों को भी सुविधा मिली है। मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता की कई वाँ से लम्बित मांग को भी आपने ध्यान देकर कानीमोहली में पैसेंजर हाल्ट का निर्माण कराकर गरीब वर्ग के यश का भागी बने हैं। नयी दिल्ली से भुवनेश्वर जाने वाली राजधानी एक्सप्रेस को भाया बोकारो, टाटानगर चलाकर आपने उद्योग जगत से जुड़े लोगों के मन को भी मोह लिया है, खासकर मेरे जमशेदपुर क्षेत्र के लोग काफी खुशी हैं तथा रेल को भी इससे भविय में लाभ मिलने की उम्मीद है।

जो जनशताब्दी टाटानगर-रांची घाटे में चल रही थी, उसे बंद कर टाटानगर से हावड़ा तक जनशताब्दी चलाकर घाटे को लाभ मिलने की संभावना बढ़ी है। नयी दिल्ली-रांची राजधानी एक्सप्रेस और नयी दिल्ली-भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस को बोकारो, टाटानगर होते हुए सप्ताह में दो दिन चलाने की घोषणा के लिए भी मैं आकपे बधाई देती हूं।

महोदय, आपको मालूम ही है कि जमशेदपुर एक औद्योगिक नगरी है, जहां हिन्दुस्तान के कोने कोने के लोग कार्यरत हैं। अतः ट्रेन नं 0 8181 और 8182 जो टाटानगर से छपरा तक जाती है, जिसे गोरखपुर तक विस्तारित करने की मांग काफी दिनों से चल रही है। अतः मैं रेल मंत्री से आशा करती हूं कि इसे भी प्राथमिकता के आधार पर गोरखपुर तक विस्तार करने की कृपा करेंगे।

जमशेदपुर के यात्रियों की एक और मांग काफी दिनों से चल रही है, वह यह है कि टाटा-पटना ट्रेन 3287-3288 को पटना के बजाय बनारस तक विस्तारित करने की मांग है। अतः निवेदन है कि इसे बनारस तक विस्तारित करने की कृपा की जाये।

मैं रेल मंत्री से मांग करती हूं कि इस बजट में टाटानगर से अमृतसर तक भाया लखनऊ नयी ट्रेन चलाने की जो घोषणा की गयी है, उस ट्रेन का नाम जलियांवाला बाग एक्सप्रेस रखा जाये। ट्रेन के इस नाम से अंग्रेजी हुकूमत के खिलाफ उन हजारों शहीदों का नाम स्मरण कराता रहेगा।

इसके साथ ही साथ पुरी वैद्यनाथ धाम एक्सप्रेस को एक दिन से बढ़ाकर तीन दिन चलाया जाये और हटिया से वैद्यनाथ धाम के लिए सुबह एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाया जाये ताकि रांची से वैद्यनाथ धाम जाने के लिए सुविधा हो। वैद्यनाथ धाम हटिया एक्सप्रेस में ए.सी चेयर कार लगाया जाये।

रेल मंत्री से ये भी आग्रह है कि पुरानी दिल्ली से रांची चलने वाली झारखंड एक्सप्रेस को नयी दिल्ली से चलाया जाये और इसे नियमित किया जाये। समय में किसी तरह का परिवर्तन न किया जाये।

मंत्री से अंत में मांग करती हूं कि भागलपुर से हटिया ट्रेन वनांचल एक्सप्रेस का नाम बदलकर राजमहल एक्सप्रेस रखा जाये एवं प्रतिदिन चलाया जाये एवं रांची का समय 6 बजे रखा जाये।

\* Speech was laid on the Table.

SHRI K.P. SINGH DEO (DHENKANAL): Sir, first of all, I would like to congratulate the hon. Railway Minister for his very innovative Budget which has been highly appreciated by industry, by the chambers of industry and the NDA allies. All going to the polls, they are very appreciative.

He has brought in ADB fund of one billion dollars for the Golden Quadrilateral as well as Rail Vikas Yojana. Coming from a poor industrially backward but richly endowed State in human resources, water resources and mineral resources and everything, like Orissa, I would say that it is a step in the right direction that from Rs. 194 crore this year, the hon. Railway Minister has given us the maximum of Rs. 306 crore in the last ten years and I am grateful to him for doubling, electrification and new railway lines. I was wondering that although it is a step in the right direction, it is rather late and too little. It is because if we look at the national average, the transportation as well as infrastructure of Orissa are inadequate in road transport, rail transport and air transport. Therefore, if we are to live up to the Vision of 2020 of His Excellency, the President's Address, then with this too little and meagre increase in investments of some of the railway lines which have been pending since the last ten years or even more, right from the time of Shri Ram Vilas Paswan and others and with a trickle of increasing by Rs. 1 crore or Rs. 2 crore, it will take at least 40 to 50 years for it to be completed. The time overrun and cost overrun will be very much more than what we are going to see.

A mention was made of connecting the ports. There is nothing to connect Paradip Port, Haridaspur-Paradip as well as Angul-Kamakanagar-Sukinda Road-Dubri which were sanctioned. You have allotted only Rs. 2 crore and you have given Rs. 1 crore earlier. First it was put in BOT (Build-Operate-Transfer) which has not seen the light of the day. The same is the case with Talcher-Angul-Gopalpur and Talcher-Bimlagarh which will be connecting industrial areas. There is no mention of that. As regards Damrah-Chanbali Port which the Government of Orissa is trying to develop, the hon. MLAs and MPs had called on the hon. Railway Minister and submitted a memorandum. But the need of the hour is increase in investment and a cap on implementation. If we do not put it, say, in five or six years, then there will be no accountability and responsibility and only the cost overrun and time overrun will go up and none of these will be implemented.

There is criteria which you have fixed for financing the Railway Budget. One is population, the second is size of the

State and the third is throwaway projects. If one goes through the Pink Book, the Railway Minister's statement and the two Blue Books on rolling stock and machinery, he may find that most of the trouble is that the States are unable to utilise the funds or there is delay in land acquisition or even failure to spend the amounts which you have given earlier in 2002-03.

Unless someone is held accountable and responsible, this money will not be spent and the railway lines will not be completed. Therefore, two other criteria which ought to be taken into consideration one. Orissa generates thirty per cent of the revenue of the Indian Railways. That has not been taken into consideration. That has to be taken into consideration. Second, Orissa has been penalised for controlling the population. Orissa is one of the States which has been strict with its population control policy. We are less than two per cent. Orissa's size is also small. We now cannot have expansion and become a bigger State. So, ours is a small State and it will remain a small State. Backward areas and interior areas of Orissa have not been connected. There are only two lines of the Imperial Railways' time, which is 150 years old. One is passing through the periphery, that is Kolkata-Mumbai line and the other is Kolkata-Chennai line. There are no railway lines inside. So, Kurda-Bolangir-Lanjigarh road; Junagarh-Haridaspur-Paradip; Angul-Dubri; Khamakhya Nagar-Dubri; and Sukhinda Road-Dubri lines should be taken up quickly, within a time span of five years. Same is the case with Gopalpur-Talcher and Talcher-Bimlagarh lines.

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : श्री किशन लाल दिलेर, श्री नाम देव राव दिवठे, श्री दलपत सिंह, श्री रामशक्ति, श्री किशन सिंह सांगवान, श्री कैलाश मेघवाल अपना भाण सभा पटल पर रखेंगे।

**\*SHRIMATI MINATI SEN (JALPAIGURI):** Sir, thank you for giving me a chance to raise some relevant points relating to Railway in West Bengal and in the area of North Bengal. It is disappointing that the budgetary allocations this year in most of the pending Railway projects in West Bengal are critically nominal. In other words, practically it does not present any new hope for completion of the projects in West Bengal. Although promises were made to run fifty trains in the country, but West Bengal's share is only five, out of which there is hardly any possibility to operate three trains owing to non-completion of the railway lines as yet. It is inexplicable that even though the job of construction of the railway lines is being carried out, I should say, the real problem or threat lies in protraction of allocations against these projects, which is bound to make an abnormal delay in completion of the lines.

My apprehension will collaborate if we make an in-depth study on the budgetary allocations towards the railway projects in North Bengal as an example, which will reveal a total picture of uncertainty. A budgetary allocation of Rs. 25 crore in phases has so far been made for the new Moinaguri-Jogighopa Railway Project, which still leaves behind most part of the project work, requiring a further allocation of Rs. 698 crore 89 lakhs. In another case, a budgetary allocation of Rs. 55 crore was made for reconstruction job of the railway line between Jalpaiguri-Bangaigaon, and the need is a further allocation of Rs. 60 crore. Therefore, I have an uncanny feeling over the budgetary allocations against the running projects. I have every reason to believe that the railway budgetary allocations pose lacklustre and portray only the greatest deprivation to the outcries in demand of completion of the railway lines by the passengers.

I had time and again raised my voice in the Railway Budget, in the question hour but no fruitful action has yet been taken. My proposals are Sir,

1. Upgradation of Raninagar Railway Junction Station on NFR as standard one has not been included. I urge upon the Government to make a spot survey of its feasibility and to take action for upgradation of the Railway junction station in NFR between Jalpaiguri and Belakoba in the district of Jalpaiguri.
2. Construction of double line track from Ambari Falakata Railway Station to Kamakshyaguri Railway Station of the NF Railway in the district of Jalpaiguri.
3. One fly over bridge be constructed over the State highway No. SH 12A at the manned Railway crossing between Raninagar Jalpaiguri, since the road is a very busy route to Nepal, Bhutan and North Eastern Region.

The level crossing gate causes tremendous inconvenience to the road traffic. Moreover, the level crossing being located at a sharp turn accidents are usual at this gate. The people of this region feel the immediate need for a fly over bridge.

4. Completion of alternative route from New Maynaguri, New Mathabhanga, New Cooch Behar to Jogikhopa via Baxihat Golokganj – Dhubri, Belasipara and others along NH 31. This project should be immediately cleared in the interest of Railway and the people of eight districts of three state.
5. It has been announced that Jalpaiguri Road station will be model station no action has been taken so far. Nor any allotment has been provided for the model station in budget.

6. Considering the utmost urgency of the State including people of Dooars a super fast train may be introduced from Ex Haldibari to Sealdah.
7. No word has been used in budgetary speech regarding inordinate delay in running trains to and from North Bengal. I urge upon the Government through you Sir to take some measure to minimise the problem.
8. I urge upon the Government to set up Railway recruitment centre at New Jalpaiguri to facilitate unemployed youth of North Bengal, Sikkim, Himalayan region and to appear at the Railway recruitment examination.
9. Grievances of Railway Pensioners. There is no hopeful light has been observed in the budgetary speech regarding Railway pensioner's problem. To avoid inordinate delay in releasing pension causing untold sufferings to the pensioners. I request the Government to adopt simplified procedure.
10. Stoppage of trains particularly Ex-Sealdah bound and Assam bound express trains should be given at Falakata district of Jalpaiguri and open a new computerised ticket centre at Falakata.
11. Conversion of Oodalabari Railway Station from Flag/Hault station to a full fledged Railway Station and stoppage all up and down train at Oodalabari in Jalpaiguri. M.G. line in the track is now being converted into BG line, so there is a ample scope to convert Oodalabari Flag Station to regular station which may took into the matter.

\*Speech was laid on the Table.

**\* SHRI S.AJAYA KUMAR (OTTAPALAM) :** Sir, this Budget lacks the much needed initiative for the over all development of the Railways in the country. In the 11000 crore, only 3000 crore earmarked for the developmental projects. It is the least amount ever allocated for the development process in the history of Indian Railways.

In recent years there is rapid increase in rail accidents. There may be several reasons for these accidents. A good portion of our Bridges are old and needs renovation or replacement. Many of the running tracks are weak and incapable of carrying the huge rail traffic. The Railway should give due priority for the safety aspect. The manpower shortage is also causing hardships in the performance of railways. I request the Minister to recruit sufficient personnel for the efficient performance of Railways.

As far as Kerala State is concerned, this Budget shows the continuing indifferent attitude of the Central Government towards the rail development of the State. This is one of the major hurdles in the industrial and economic development of the State. In the last year the provision of funds for development of Railways in Kerala was above 250 crores, whereas in the current year it is only 150 crores. Even though the Govt. announced the introduction of 50 new trains in the country, only one train is originating from Kerala i.e, Thiruvananthapuram-Jodhpur. Kerala should be given more trains namely: additional trains to Kannur-Bangalore and Bangalore-Thiruvananthapuram. And I also demand that the starting point of the Coimbatore-New Delhi Express may be changed to Shoranur.

Sir, a Triangular Railway Station at Shoranur is a long standing demand of the people of Kerala. The Department had conducted feasibility survey of the project and came up with an alternative proposal namely "Bulb Line" in the place of the Triangular Railway Station and this project was included in the 2001-2002 Railway Budget as a Budget Proposal. But in both the 2002-2003 and 2003-04

Budgets the Minister had ignored to mention this project and allocate adequate funds. Like wise the demand for the electrification of Shoranur-Mangalapuram Line and also the construction of a Rly. Over Bridge at Pattambi Town were found no mention. Sir, in the Budget for the Shoranur-Kuttipuram doubling work, rupees 30 Crore is given. But this amount is quite inadequate as the completion of this project require at least Rupees 150 crores to complete the work by 2005. Another point Sir, I have been requesting the Government for providing stops for the Executive Express at Vadakkanchery, Kerala Express at Ottappalam and Kurla at Pattambi, but so far no action has been taken in this regard.

Sir, I therefore, request the Minister to review the stand and allot adequate funds for the development of Railways in the State of Kerala.

\* Speech was laid on the Table

**\* रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका) :** महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए जो समय प्रदान किया है उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने जो रेल बजट पेश किया है उससे चारों ओर उत्त्साह का वातावरण देखने को मिल रहा है। मेरी दृष्टि में पहली बार बजट में ऐसा हुआ है कि गाड़ियों का किराया बढ़ाने के बदले घटाया गया है। उसके साथ-साथ पूरे देश के कौने कौने को ध्यान में रखकर कई गाड़ियां चलायी गयी हैं, कई शताब्दी चलायी गयीं एवं कई राजधानी गाड़ियां जो एक दिन थी वह दो दिन के लिए और जो दो दिन करके फ्रिक्वेंसी बढ़ायी गयी हैं।

उसके साथ साथ यातायात को ध्यान में रखकर लोगों की सुविधा की चिंता भी इस बजट में की गयी है। मानवीय भूलों के कारण बढ़ते हुए रेल एक्सीडेंट को देखकर जो चिंता जताई गयी है, आज इलैक्ट्रोनिक मशीनरी का उपयोग करके एक्सीडेंट को रोकने का जो प्रयत्न किया गया है वह सराहनीय है। मैं गुजरात से पांचर्वी बार चुनकर आया हूं। गुजरात को भी इसमें पहली बार जूनागढ़ से मुम्बई तक की नई गाड़ी का तोहफा दिया है तो कहीं कच्छमुज तक गाड़ी का रुट बढ़ाया गया है तो कहीं मीटरगेज लाईन को ब्राउगेज लाईन में परिवर्तित करने का काम हो रहा है। मेरे चुनाव क्षेत्र में लगभग 750 छोटे मोटे गांव एवं 19 छोटे मोटे शहर आये हुए हैं।

मैंने आगे कहा उसके मुताबिक सौराट्र क्षेत्र में चल रहे आमान परिवर्तन के तहत वैरावल-जूनागढ़-राजकोट, भावनगर-सुरेन्द्रनगर वाया बोटाद एवं पिपावाव-सुरेन्द्रनगर वाया ढसा की मीटर गेज लाईन को ब्राडगेज लाईन में परिवर्तित किया जा रहा है जिस कारण मेरे धंधुका संसदीय क्षेत्र में जूनागढ़ एवं अमरेली से आने वाली रेल गाड़ियां बंद कर दी गयी हैं। उक्त गाड़ियां बंद करने का मुख्य कारण यह है कि बोटाद से अहमदाबाद तक मीटरगेज लाईन है। परिणामस्वरूप इस लाईन पर आये हैं और क्षेत्र के अति महत्व के शहर गढ़वा, बोटाद, धन्धुका, धौलका तथा बावला आते, इनके अन्तर्गत छोटे मोटे गांव भी आते हैं। उपरोक्त रेल सेवा बंद कर देने से क्षेत्र के नागरिकों, किसानों, विद्यार्थियों, व्यापारियों और रोजाना आवागमन करने वाले नौकरीपेश व्यक्तियों को भारी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। इसके बारे में मैंने कई बार सदन में प्रश्न भी उठाये हैं और क्षेत्रीय सांसद होने के नाते मेरा प्रथम कर्तव्य भी बन जाता है कि मैं अपने क्षेत्र के नागरिकों की समस्याओं को आपके समक्ष ख्ख और उनके निवारण के लिए अपासे निवदेन करूं। इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि आप आमान परिवर्तन का जो प्रशंसनीय कार्य कर रहे हैं उसमें बोटाद से अहमदाबाद तक की मीटरगेज लाईन को भी ब्राडगेज लाईन में परिवर्तित किया जाये। उसके साथ साथ ढसा से लेकर बोटाद तक ब्राडगेज लाईन यदि स्थापित की जाती है तो गुजरात का पूरे सौराट्र क्षेत्र के साथ संबंध स्थापित हो सकता है।

मेरे चुनाव क्षेत्र के बावला में गुजरात का चावल निर्यात करने का एक बड़ा विपणन केन्द्र है जहां से लाखों टन चावल निर्यात किया जाता है एवं धौलका, चांगोदर, कैराला जैसे बड़े औद्योगिक क्षेत्र हैं जहां से भिन्न भिन्न प्रकार के उत्पादन रेल द्वारा देश से अन्य क्षेत्रों में भेजे जाते हैं। बोटाद-शहर कृषि उत्पादन में गुजरात का अति महत्व का केन्द्र है एवं हीरा तराशी का भी यह महत्वपूर्ण क्षेत्र है जिस कारण लोगों का यहां आना जाना लगा रहता है।

उपरोक्त आमान परिवर्तन केंचलते जिन गाड़ियों को बंद कर दिया गया है उनमें अहमदाबाद-वैरावल सोमनाथ मेल, अहमदाबाद-वैरावल गिरनार एक्सप्रेस एवं अहमदाबाद-वैरावल वाया अमरेली लोकल गाड़ियां जनहित में अति उपयोगी थीं। अतः मेरा आपसे विनम्र निवदेन है कि सर्वप्रथम गुजरात में बोटाद से अहमदाबाद तक जो मीटरगेज लाईन है, उसे ब्राडगेज में परिवर्तित किया जाये और इस क्षेत्र के सभी वर्ग के यात्रियों को राहत दिलाने के लिए अहमदाबाद से बोटाद तक रात में 8.00 बजे के बाद कोई लोकल गाड़ी चलायी जाये क्योंकि शाम 6.00 बजे के बाद दूर-दराज के गांवों में जाने के लिए गाड़ी की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है।

मेरी यह भी मांग है कि चित्तौड़गढ़ से अहमदाबाद लोकल गाड़ी रात में 9.00 बजे आ कर अकारण ही रेलवे स्टेशन पर खड़ी रहती है। दूसरी गाड़ियों के रूट आपने जिस तरह बढ़ायें हैं उसी तरह इस गाड़ी का रूट भी बोटाद तक बढ़ा दिया जाये तो यात्रियों को महत्ती रेल सुविधा उपलब्ध हो सकती है।

जहां पर मीटरगेज लाईने ब्राडगेज परिवर्तन के लिए निकाल दी गयी है, यदि उस मीटरगेज लाईन को ढसा से बोटाद तक बिछा कर सुदपयोग किया जाता है तो भी यात्रियों को काफी सुविधा मिल सकती है। इसकी लम्बाई मेरी जानकारी के मुताबिक केवल 66 किमी है और अहमदाबाद से बोटाद ब्राडगेज लाईन की लम्बाई 160 किमी है।

मान्यवर, विरसगांव महसाणा मीटरगेज लाईन को ब्राडगेज में परिवर्तन का काम वाँ से चल रहा है। अब वह अंतिम चरण में है। लोगों का धैर्य समाप्त होता जा रहा है। इसके मध्य में आने वाले कटोण, दैतरोज, रामपुरा जैसे महत्व के रेलवे स्टेशन पर अपनी आजीविका चलाने वाले छोटे दुकानदार, व्यापारीगण खोमचेवाले इत्यादि बहुत दुखी हैं कारण कि वाँ से इनके धंधे ठप हो गये हैं। हताशा के मारे अब तो वे गांव छोड़कर शहर की ओर भाग रहे हैं। अगर इस रेल लाईन को इसी वाँ पूरा कर दिया जाये तो अभी भी कुछ आश्वासन लोगों को मिल सकता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि इस काम को जल्द से जल्द पूरा किया जाये।

मुम्बई और दिल्ली जाने के लिए मेरे चुनाव क्षेत्र के बोटाद, धन्धुका, बावला, धौलका, सानन्द, विरसगांव इत्यादि रेलवे स्टेशनों पर दिल्ली और मुम्बई के लिए आरक्षण सुविधा बढ़ाया जाये। हाल ही में विरसगांव रेलवे स्टेशन पर मेरे हाथों कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र का उद्घाटन हुआ है उसके लिए मैं आपको क्षेत्र की ओर से धन्यवाद देता हूं। अपेक्षा है कि इसी तरह के केन्द्र बोटाद, धन्धुका, बावला और धौलका में भी खोले जाये ताकि लोग आसानी से सही जानकारी प्राप्त कर आरक्षण सुविधा प्राप्त कर सकें।

सभापति महोदय, आपके माध्यम से मेरी आपसे यह भी मांग है कि जो रेल गाड़ियां चल रही हैं उनमें सफाई की कमी है, कुछ लोकल गाड़ियों में बत्ती जलती ही नहीं है, पंखें चलते ही नहीं होते हैं एवं पानी की सुविधा भी उपलब्ध नहीं होती। परिणामस्वरूप लोग यात्रा करना टाल देते हैं और लोकल वाहनों द्वारा आवागमन करते हैं। उसके साथ साथ रेलवे के अंतर्गत यात्रियों की जान माल की सुरक्षा के लिए रेलवे पुलिस भी तैनात की जाये खासकर रात्रि गाड़ियों में इसकी बहुत आवश्यकता है। एक दो ट्रेन में छोटे मोटे व्यापारियों को लूटने की घटनायें हुई हैं जिनके मामले दर्ज हैं।

राणपुर रेलवे स्टेशन पर जो प्लेट फार्म बनाया जा रहा है वह इतना नीचा है कि बुजुर्ग या बीमार डिब्बे में चढ़ ही नहीं सकते। विद्यार्थियों के लिए भी यह एक भारी समस्या है। इसलिए प्लेटफार्म को उचित ऊँचाई तक बढ़ाया जाये। इसके साथ ही रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म की छत बहुत ही छोटी है। बरसात व गर्मी के दिनों में लोगों को बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर वाटर कूलर, पैसेंजर के बैठने के लिए बैंचेज और रिटायरिंग रूम की सुविधा उपलब्ध करायी जाये, ऐसी मेरी प्रार्थना है।

आज भी कुछ रेलवे स्टेशनों पर गैटमैन की नियुक्ति नहीं की गयी है, जंजीर से फाटक बंद किया जाता है और 2 से 3 घंटे तक फाटक न खुलने के कारण किसानों को अपनी बैलगाड़ी व ट्रैक्टर के साथ वहां इंतजार करना पड़ता है। फाटक पर गैटमैनों की नियुक्ति की जाये इससे रास्ते प्रशस्त होंगे एवं कुछ लोगों को रोजगार भी मिलेगा।

माननीय मंत्री जी, आज प्रत्येक गांव में टेलीफोन और पानी भी सुविधा उपलब्ध कराने के लिए माननीय प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने हमारे देशवासियों को आश्वासन दिया था लेकिन कहीं-कहीं पानी की लाईन और बिजली की लाईन डालने के लिए रेलवे लाईन क्रांस करने की आवश्यकता पड़ती है, जिसकी जल्दी से परमिशन नहीं मिलने के कारण लोग पानी, बिजली व टेलीफोन की सुविधा से वंचित रहते हैं। इसलिए रेलवे की अनुमति मिलने में हो रहे विलम्ब का सरलीकरण किया जाये जिससे लोग मूलभूत सुविधाओं से वंचित न रहें।

कहीं-कहीं रेल लाईन पर बरसात के पानी की निकासी के लिए छोटे मोटे बनाये गये हैं लेकिन सफाई न होने के कारण ये नाले बंद हो गये हैं और पटरी के एक ओर गंदा पानी भरा रहता है जिसके कारण आसपास रहने वाले लोगों में बीमारियां फैलने की आशंका बनी रहती है। इन नालों की सफाई अत्यंत आवश्यक है, ये नाले होते तो बरसाती पानी निकासी के लिए है परन्तु जब बरसात नहीं होती तब इनका उपयोग दो पहिये वाले वाहनों अथवा पैदल आने जाने के लिए किया जाता है। इन नालों को चौड़ा करने के लिए चारों ओर से मांग है। ऐसा ही एक नाला बावला शहर में है। इसको पूरा करने के लिए मेरा आग्रह है।

अंत में मेरा इतना ही निवेदन है कि रेल सुविधा आवश्यक सेवा बन गयी है। यह बच्चे से लेकर बूढ़े तक, मरीज से लेकर स्वस्थ आदमी तक और गरीब से लेकर धन्ना सेठ के लए समान रूप से उपयोगी है। इसलिए रेलगाड़ियों से यात्रा करने के लिए मन रुठ जाये उसके पहले ही आप उपरोक्त मांगों को स्वीकार करके, उचित कार्य वाही कर आम जनता को संतुष्ट करने का प्रयत्न करेंगे। इसी बात के साथ मैं आपका आभार मानता हूं और हम सभी मिलकर लोगों की कठिनाईयों को दूर करें ऐसी प्रभु से प्रार्थना करते हुए मैं अपनी वाणी को विराम देता हूं।

\* Speech was laid on the Table.

**डॉ. रामलखन सिंह (भिण्ड)** : सभापति जी, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं। साथ ही मैं माननीय रेल मंत्री जी को और सरकार के मुखिया माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि आजादी के इतने सालों बाद सामान्य व्यक्ति के लिए ऐसा रेल बजट आया है। मेरे विपक्षी मित्र भी इस बजट की कोई खास आलोचना नहीं कर पा रहे हैं। कोई अगर आलोचना कर भी रहा है तो वात समझ में आती है कि आजादी के बाद जो मनमाना रवैया चाहे किसी भी क्षेत्र में हो, चल रहा था, वह अब नहीं चल रहा है। चाहे रोजगार के क्षेत्र की समस्या हो, चाहे रेल में कैंटीन की समस्या हो, पहली सरकारें मनमाने ढंग से व्यक्तिगत विकास में विश्वास रखती थीं, उनको अब सफलता नहीं मिल पा रही है। पहली बार ऐसा हो रहा है कि किसी भी क्षेत्र को आप लें, कोई अफरा-तफरी दिखाई नहीं दे रही है। सब काम नियम के अनुसार हो रहा है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। कई मित्रों ने सुरक्षा का सवाल उठाया है। लेकिन उनको बजट को ध्यान से देखना चाहिए क्योंकि बजट में सुरक्षा के लिए भी कई उपाय किये गये हैं। रोजगार की बात जो बार-बार कही गयी है तो रेल अकेला ऐसा विभाग है जिसमें 20 हजार लोगों को रोजगार दिया जाएगा, जबकि हर विभाग में छंटनी चल रही है। इसके लिए उन्हें माननीय मंत्री नीतीश कुमार जी को धन्यवाद देना चाहिए।

सभापति जी, मैं मध्य प्रदेश के भिण्ड-दतिया क्षेत्र से आता हूं। पहली बार इस बजट में भिण्ड का नाम आया है। मंत्री जी ने भिण्ड को दो नयी रेलगाड़ियां दी हैं। साथ ही गुना-इटावा के काम का जो टार्गेट समय 2005 था उसको घटाकर 2004 में कार्य को पूरा करने का संकल्प दर्शाया गया है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। भिण्ड एक पिछड़ा हुआ और डाकू ग्रस्त क्षेत्र है। मंत्रीजी ने भिण्ड की ओर विशेष ध्यान दिया। जब बजट में भिण्ड के बारे में ध्यान दिया गया, तो वहां की जनता की ओर से मेरे पास फोन आए। उन्होंने कहा कि भिण्ड का नाम डाकुओं से नाम से आता था, लेकिन इस क्षेत्र के विकास के लिए कदम उठाया गया है। पहले कभी भी किसी सरकार ने भिण्ड के विकास के लिए काम नहीं किया, कम से कम इस सरकार ने और रेल मंत्री जी ने भिण्ड को देश का मुख्य धारा से जोड़ने का काम किया है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि भिण्ड जहां एक और डाकू वाला जिला माना जाता है, वहां दूसरी ओर भिण्ड एक ऐसा जिला है, जहां हर घर से एक नौजवान फौज में है। चाहे 1962 में चीन का युद्ध हो या पाकिस्तान से युद्ध हो, चाहे कारगिल का युद्ध हो या आतंकवाद से लड़ने के लिए भिण्ड के सबसे ज्यादा लोग शहीद हुए हैं। लेकिन यह तथ्य कभी भी देश के सामने नहीं आया है। इसलिए मैं रेल मंत्रीजी से निवेदन करना चाहता हूं कि 1998 में जब रेल बजट पेश हुआ था, उस समय हमने निवेदन किया था और हमारे निवेदन को स्वीकृति भी मिली थी। भिण्ड में एक ऐसा क्षेत्र भी है, जहां आवागमन के साधन नहीं हैं। वह क्षेत्र है - भिण्ड-उरई-महोबा-वरास्तराठ। इस क्षेत्र में नई रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वे में शामिल किया गया था। तब से हम लगातार कोशिश करते रहे कि इस लाइन का सर्वे जल्दी हो और इसका सर्वे भी हो गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं चूंकि इस लाइन का सर्वे हो चुका है, तो इसको बजट में शामिल किया जाए, ताकि भिण्ड जैसे पिछड़े जिले को विकास के पथ पर जाने का मौका मिल सके।

महोदय, मैं एक और निवेदन करना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री जी पिछले समय में भिण्ड रेलवे स्टेशन का उद्घाटन करने के लिए गए थे, तो उन्होंने कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन करने की घोणा की थी। यह कार्य अभी तक नहीं हो सका है। इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस कार्य को जल्दी से जल्दी शुरू कराने की कृपा करें। इसके अलावा ग्वालियर से भिण्ड एक रेल लाइन है, लेकिन उसका लाभ वहां के लोगों को नहीं मिल पा रहा है और विभाग को भी कोई फायदा नहीं हो रहा है, क्योंकि समय अनुकूल नहीं है। गाड़ी भिण्ड से सुबह चलनी चाहिए और शाम को वापिस आनी चाहिए, ताकि ग्वालियर से लोग सुबह चलकर शाम को अपने घर वापिस लौट सकें। इस रुट पर जो गाड़ियां चलती हैं, उनका समय ठीक नहीं होने के कारण लाभ नहीं मिल पा रहा है और विभाग को भी नुकसान हो रहा है। मेरा निवेदन है कि इसके समय में परिवर्तन करने की कृपा करें।

**सभापति महोदय** : अब आप भाण समाप्त करिए।

**डॉ. रामलखन सिंह** : महोदय, मैं अपने क्षेत्र की बात कह कर समाप्त कर रहा हूं। वहां पर मांग आई थी कि स्टेशन के पास जो फाटक है, वहां पर काफी आवागमन रहता है। एक फाटक स्टेशन के एक तरफ है और दूसरा फाटक दूसरी तरफ है।

**19.00 hrs.**

उसके कारण बहुत परेशानी होती है और वहां से ऐसी मांग भी आई थी। रेल राज्य मंत्री ने घोणा की थी कि इसके ऊपर पैदल चलने वालों के लिए छोटा पुल बना दिया जाएगा लेकिन अभी तक वह बना नहीं है। उसे रेल बजट में शामिल करके बनाने का काम किया जाए।

वहां एक गांव चितवा है। मैं 1996 में पहली बार जब चुन कर आया था तब से लगातार मांग कर रहा हूं और कई पत्र मंत्री जी को लिखे हैं। वहां कई दुर्घटनाएं हो चुकी हैं क्योंकि वहां रेल फाटक नहीं है। जब हमने बहुत प्रयास किया और मंत्री जी को पत्र लिखा तो रेल विभाग की तरफ से उसमें तकनीकी परेशानियां दर्शायी गई हैं और कहा गया कि एक ट्रैक कुछ ऊंचा, कुछ नीचा है जिससे फाटक नहीं बना सकते हैं। जब रेल राज्य मंत्री दिग्विजय सिंह जी वहां गए थे और उनसे इस बारे में कहा गया तो उन्होंने कहा कि वहां 1700 मीटर की दूरी पर दूसरा फाटक है, वहां तक एप्रोच रोड रेल विभाग द्वारा बना दी जाएगी। उस एप्रोच रोड को इस बजट में शामिल करके बनाने का काम किया जाए।

हम जब रेल में चलते हैं तो पीने के पानी की बहुत मारा-मारी होती है। अपर क्लास के लोग पानी की बोतल खरीद लेते हैं। मैं जब 1996 में यहां आया तब से पानी की बिक्री में बहुत इजाफा हो गया है। सामान्य लोग पानी की बोतल खरीद नहीं सकते हैं। इसलिए उनके लिए ठंडे और स्वच्छ पानी की व्यवस्था प्लेटफार्म में कर दी जाए। जहां रेलगाड़ी खड़ी होती है वहां एक-दो पीने के पानी की मशीनें रहती हैं और वहां बहुत मारा-मारी रहती है। मैं विशेष रूप से निवेदन करना चाहता हूं कि इस बजट में शामिल करके बनाने का काम किया जाए।

रेल विभाग की तरफ विभिन्न कामों के लिए ठेके दिए जाते हैं। ठेकेदारों के यहां जो लोग काम करते हैं, कुछ लोगों का रेल विभाग द्वारा पास बन जाता है लेकिन वे कुछ लोगों से बगैर पास के नम्बर दो में काम करवाते हैं। देश में बेरोजगारी बहुत अधिक है। हमारे जिले के बहुत अधिक लड़के इस काम के लिए जाते हैं। 17-18 और 19-20 साल के नौजवान लड़के इस काम को करते हैं। दुर्घटना होने के कारण उनके हाथ-पैर कट जाते हैं लेकिन मुआवजा देने के नाम पर उन्हें कुछ नहीं देते हैं क्योंकि ऑन-रिकॉर्ड कुछ नहीं होता है इसलिए रेल विभाग उन्हें बाध्य नहीं कर सकता। मैं विशेष रूप से निवेदन करना चाहता हूं कि इसमें सख्ती की जाए जिससे ठेकेदार उनसे ऐसा कोई काम न ले सके। यदि वह काम लेते हैं तो रेल विभाग द्वारा कुछ न कुछ न संरक्षण मिलना चाहिए ताकि ऐसी दुर्घटनाएं होने पर कुछ मदद हो सके।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक बार फिर आपको धन्यवाद देता हूं।

\* श्री नामदेवराव हरबाजी दिवाये (चिमुर) : मैं रेल बजट 2003-04 पर चर्चा करना चाहता हूं। प्लेटफार्मों पर जो बुक-स्टाल, फलों के स्टाल, टी-स्टाल, एस.टी.डी.

बूथ रहते हैं, उसी तरह डॉक्टर की भी व्यवस्था वहां होनी जरूरी है। इसमें एक डॉक्टर, एक अटेंडेंट, एक नर्स और एक कामगार यानी 4 का स्टाफ वहां ऑब्जर्व द्वारा सक्रिय हो सकता है। बेकारी की कुछ समस्या इससे हल हो सकती है।

जिस तरह रेलवे इंटरव्यू के लिए एकत्रफा किराये में रियायत दी गई है, उसका मैं अभिनंदन करता हूं। उसी तरह जो भी सुशिक्षित बेरोजगार जो किसी भी इंटरव्यू के लिए जाना चाहें तो इंटरव्यू कार्ड देखकर उनको इंटरव्यू के लिए प्री ऑफ चार्ज जाने देना चाहिए।

विदर्भ बहुत पिछड़ा प्रदेश है। इसलिए विदर्भ के रिवेन्यू से 25% फंड / रिवेन्यू विदर्भ के विकास के लिए खर्च करना आवश्यक है।

माननीय नीतीश कुमार जी ने 2003-04 का जो रेल बजट पेश किया है, वह बहुत ही समझदारी से, दूरवृटि से सामान्य जनता के लिए खास तौर से बीमार यात्रियों और 60 वर्ष की उम्र वाले व्यक्तियों को जो रियायत दी है, न यात्री किराए में वृद्धि की गई है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूं।

दुर्ग-बंगलौर एक्सप्रेस गाड़ी का शुभारंभ 25 दिसम्बर, 02 को आदरणीय प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के जन्मदिन पर किया गया है। उसका भी मैं बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं।

मेरे क्षेत्र में वैनगंगा पवित्र नदी बहती है, जिसका कि चुलबंद नदी से संगम होता है। इसलिए इस एक्सप्रेस को वैनगंगा एक्सप्रेस नाम दिया जाए और यह सप्ताह 3 दिन चलाई जाए।

मैं चुमुर लोकसभा क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। उसमें भंडारा, गडचिरोली, गोंदिया, चंदपुर 4 जिले आते हैं। मगर रेल लाइन इस क्षेत्र में नहीं के बराबर हैं। इसलिए मेरी मांग है कि (1) वडसा-गडचिरोली (50 कि.मी.) नई रेललाइन का सर्व हो चुका है, (2) उमरेड-चिमुर-वरोरा (106 कि.मी.) इसका भी सर्व हो चुका है। इन दोनों नई रेललाइनों को बिछाने के कार्य को मंजूरी प्रदान करें।

उसी तरह (1) राजनांदगांव-कुरखेड़ा-वडसा-आरमोरी-गडचिरोली, (2) अर्जुनी-वडेगांव-लाखांदूर-पौनी-पवनी रोड, (3) भंडारा रोड-भंडारा-अडयार-पवनी-पवनी रोड और (4) पवनी रोड-कानपा-चिमूर-वरोरा लाइनों को इस बजट में शामिल करें। चिमुर बहुत ही आंदोलनकारी शहर है और 1942 में यहां बहुत बड़ा आंदोलन हुआ था, हिन्दुस्तान को स्वराज्य मिलने में इसका भी बहुत बड़ा हिस्सा है। फिर भी इस शहर के चारों ओर एक भी रेल लाइन नहीं है। इसलिए यह करना आवश्यक है।

नागभिड से नागपुर नैरो गेज है। लेकिन ब्रॉड गेज नहीं रहने से बहुत असुविधा होती है द्य उसका सर्व हो चुका है। इसको जल्दी से जल्दी ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया जाए।

यशवंतपुर-बंगलोर-दुर्ग साप्ताहिक गाड़ी शुरू हो चुकी है, मगर प्लेटफार्म की ऊंचाई का कार्य नहीं होने से इस लाइन पर 50 से ऊपर आदमी एक्सीडेंट में मर चुके हैं और तमाम हादसे होने की संभावना है। इसलिए प्लेटफार्म की ऊंचाई का कार्य किसी भी हालत में जल्दी से जल्दी होना चाहिए।

गोंदिया-बल्हारशाह रेलमार्ग पर जैसे देसाईगंज, ब्रह्मपुरी, अर्जुनी, मोरगांव ऐसे बड़े व्यापारी शहर में ओवरब्रिज की आवश्यकता है जिसकी इसके पहले मैं कई बार मांग कर चुका हूं। इसको जल्द से जल्द मंजूरी देकर काम शुरू करें।

रेलवे की खाली जगह पड़ी हुई है। उसको अगर लीज पर सुशिक्षित बेरोजगारों को या फुटपाथ व्यावसायियों को दे दिया जाए तो रेलवे का उत्पादन बढ़ सकता है और कुछ तादाद में बेरोजगारी की समस्या भी हल हो सकती है। वडसा यानी देसाई गंज जिला गडचिरोली का केस अभी भी पेंडिंग है।

वडसा-नागभिड जं.-चांदा फोर्ट शटल शुरू किया जाना चाहिए।

नागभिड-वडसा-सौंदड स्थान पर विदर्भ एक्सप्रेस, दादर एक्सप्रेस, हवड़ा मेल और गोंडवाना मेल में प्रत्येक की दो बर्थ का कोटा मंजूर किया जाए।

मेरे चिमुर निर्वाचन क्षेत्र में एक भी कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा नहीं है व आरक्षण कराने के लिए लोगों को - 150-200 कि.मी. जाकर आरक्षण करवाना पड़ता है। इसलिए वडसा स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की यथाशीघ्र व्यवस्था करें।

**समाप्ति महोदय :** श्री रूपचन्द्र पाल, श्री रामचन्द्र बैंदा और श्री ए.पी. अब्दुल्लाकुट्टी अपना भाण ले कर रहे हैं।

**SHRI RUPCHAND PAL :** Mr. Chairman, Sir, I oppose the Railway Budget on the grounds stated in my speech and I am now laying it on the Table of the House.

\* Speech was laid on the Table.

\***श्री रामचन्द्र बैंदा (फरीदाबाद) :** महोदय, आपने मुझे 2003-04 के रेलवे बजट के अवसर पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, आजादी के 50 वर्षों के बाद यह पहला बजट हर वर्ग के लिए राहत पहुंचाने वाला बजट माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने पेश किया है। वर्ष 2003-04 के बजट में माल भाड़े की दरों में वृद्धि नहीं की गई बल्कि माल भाड़े की दरों को घटाया गया जिससे कि आम आदमी, श्रमिक तथा उद्योगपति जर्मीदार, किसानों तथा देश के हर नागरिक को लाभ होगा क्योंकि देश में ज्यादातर दुलाई तथा इधर से उधर तक माल को पहुंचाने का काम रेलगाड़ियां ही करती हैं जैसे खाद्य सामग्री, सीमेन्ट कोयला तेस गैस और कम्पनियों में काम आने वाला मैटीरियल फर्टिलाइजर में काम आने वाली खाद आदि का माल भाड़ा कम होने से देश के सभी नागरिकों को लाभ पहुंचेगा। इसमें माननीय रेल मंत्री जी ने रेल महाप्रबन्धक को छूट दी है कि वे अपने ओहदे के अनुरूप माल भाड़े में 24 प्रतिशत की नागरिकों को छूट देने का

जो प्रावधान किया है उससे भी जनता जनार्दन को काफी लाभ रहेगा।

यात्री किराया भी कुछ जो कि कम दूरी की यात्रा पर बढ़ाया गया था, जिसकी वजह से कम से कम यात्रियों ने अपनी यात्रा रेल से बसों में यात्रा बढ़ा दी थी, जिससे रेल विभाग को काफी नुकसान हुआ। उसे मा. मंत्री जी ने वर्तमान में बढ़ा दिया है जिसका हम स्वागत करते हैं। दूसरा आरामदेह गाड़ियां जैसे राजधानी, शताब्दी, जनशताब्दी आदि इनके दर्जे के किरायों में जो कमी सरकार ने की है, उससे भी आम तौर पर साधारण यात्रियों को भी बहुत लाभ हुआ है। साथ ही रेलवे विभाग को भी लाभ होगा। माननीय मंत्री जी ने रेलवे सुरक्षा पर भी विशेष ध्यान देते हुए 20 हजार की नई नियुक्तियां किये जाने की घोषणा की है उससे बेरोजगारी की समस्या भी दूर होगी और रेल यात्रा के दौरान हर यात्री स्वयं को सुरक्षित महसूस करेगा। सुरक्षा व्यवस्था को मजबूत करने के लिए रेलवे पुलिस बल को भी बेहतर बनाये जान का प्रस्ताव जो माननीय मंत्री जी ने दिया है, वह भी लाभप्रद है।

मैं इसी मद में बोलते हुए कहना चाहूंगा कि रेलने की दुर्घटनाओं को रोकने के लिए रेल लाइनों में टोङ-फोङ का पता लगाने के लिए एक विशेष पैकेज योजना तैयार की है। उस योजना के प्रारम्भ होने से सुरक्षा में भी सुधार तथा दुर्घटनाएं भी कम होंगी तथा यात्रा के दौरान समय में भी विलम्ब नहीं होगा।

रेल मंत्रालय द्वारा पचास नई जो रेल गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है, इस पर कापोरेट जगत ने भी अपना संतोष व्यक्ति विशेष के लिए भी जताया है। चूंकि रेल विभाग द्वारा विशेष वृद्धों को बीमार व्यक्ति को जो छूट जी गई है उससे गरीब आदमी को लाभ होगा। मान्यता प्राप्त पत्रकारों को भी विशेष छूट की श्रेणी में रखा गया है। इससे हमें खुशी होती है।

सबसे बड़ी विशेषता इस बजट की यह रही है कि बिना माल भाड़ा तथा यात्री किराया बढ़ाये बगैर रेलवे विभाग को दो हजार इक्वायन करोड़ रुपये का लाभ होगा। मैं समझता हूं कि इससे भारतीय अर्थव्यवस्था को भी भविय में अधिक गति मिलेगी।

महोदय, अब मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं की ओर आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि मेरा क्षेत्र फरीदाबाद एक औद्योगिक क्षेत्र है जो दिल्ली के साथ लगा हुआ है। फरीदाबाद में पूरे भारतवार्ष का हर प्रान्त का नागरिक रहता है। वहां पर अत्यधिक औद्योगिक इकाइयां भी यहां पर चल रही हैं लेकिन दिल्ली से लम्बी दूरी की चलने वाली रेल गाड़ियों का फरीदाबाद में ठहराव नहीं है जिससे कि फरीदाबाद के यात्रियों को हर क्षेत्र की यात्रा करने के लिए दिल्ली स्टेशन आना पड़ता है और यात्रा से वापसी में भी दिल्ली निजामुद्दीन अथवा नई दिल्ली रेलवे स्टेशन तक आना पड़ता है। इससे यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है जबकि लम्बी दूरी की गाड़ियां सभी फरीदाबाद होकर जाती हैं। तब की स्थिति में मैं मा. मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि लम्बी दूरी की गाड़ियों का ठहराव भी फरीदाबाद में किया जाये। मैंने कुछ गाड़ियों का विवरण पहले भी आपको दिया है। गाड़ी नम्बर एच.एम.के. जो कि कुरुक्षेत्र से निजामुद्दीन पर रुकती है। मेरा अनुरोध है कि इस गाड़ी को आगे मथुरा तक चलाया जाये। मैंने मा. मंत्री जी से इस गाड़ी के सम्बन्ध में पहले भी अनुरोध किया है कि जनता की मांग है कि योगिराज कृष्ण भगवान की जन्मभूमि से रणभूमि तक इस गाड़ी को अवश्य चलाना आवश्यक होगा।

गाड़ी हिमालया क्वीन जो कि कालका से निजामुद्दीन तक आदी है, इसका ठहराव भी निजामुद्दीन है। यह गाड़ी पूरे हरियाणा से होकर जाती है। इस गाड़ी का प्रारम्भ फरीदाबाद से किया जाये, ऐसी वहां की जनता की मांग है।

पिछले पांच वर्षों के दौरान किये गये सर्वे में हरियाणा प्रान्त को कोई भी नई रेलवे लाइन नहीं दी गई और पलवल से अलवर रेवाड़ी से अलीगढ़ सर्वे के दौरान नई रेल लाइन बिछाने का कार्य आज तक भी नहीं किया गया है। मेरा मा. मंत्री जी से अनुरोध है कि इस मेवात क्षेत्र में नई रेल लाइन बिछाने में विशेष रुचि लें ताकि आजादी के बाद से इस क्षेत्र के लोगों को रेलगाड़ी देखने अथवा यात्रा करने में आनन्द की अनूभूति हो। उस समय की स्थिति में मुझे भी ही होगा।

पलवल से अलीगढ़ मार्ग में रेलवे क्रासिंग पर पुल बनवाना भी बहुत आवश्यक होगा। चूंकि दिल्ली व्यस्त यातायात बंद हुआ है। इसका पूरा असर हरियाणा पलवल के अन्तर्गत पड़ता है। वहां पर दो-दो घंटे तक ट्रैफिक जाम लगा रहता है। इससे जनता को काफी परेशानी का सामना वहां पर करना पड़ता है। इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी ने अनुरोध है कि इस वर्ष के रेलवे बजट के अन्तर्गत इस पुल का नवनिर्माण शीघ्र करवाने की कृपा करें।

बल्लभगढ़-सोना रेलवे क्रासिंग पर पुल बनवाने का कार्य करने हेतु रेलवे विभाग ने वहां की जनता को आश्वासन दिया है। उसे भी इसी बजट के दौरान पूरा किया जाये, ऐसा मेरा अनुरोध है।

अध्यक्ष महोदय, मैं मा. रेल मंत्री जी का 2003-04 के ऐतिहासिक रेलवे बजट पेश किये जाने का हार्दिक स्वागत करता हूं और धन्यवाद देकर कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी ने बहुत ही अच्छा बजट जनता के सम्मुख प्रस्तुत किया है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि इस बजट में ही हरियाणा में विशेष ध्यान देंगे और मेरे निर्वाचन क्षेत्र फरीदाबाद की मैंने जो मांगें रखी हैं, मेवात में नई रेल लाइन बिछाने की, बल्लभगढ़ में पुल निर्माण की और फरीदाबाद में लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों के ठहराव की विशेषता: दो रेलगाड़ियां हिमालय क्वीन तथा कुरुक्षेत्र से मथुरा तक चलाने की मांग पर अविलम्ब ध्यान देंगे जिससे कि रेलवे विभाग को कोई नया अतिरिक्त भार भी नहीं पड़ेगा और फरीदाबाद निवासियों को सुविधा के साथ ही भी प्रतीत होगा। मैंने हिमालय क्वीन के बारे में पहले भी आपको पत्र लिखा है। महाप्रबन्धक मध्य रेलवे मुम्बई को भी पत्र लिखा है। इन दोनों गाड़ियों की फरीदाबाद में नितान्त आवश्यकता है।

\*Speech was laid on the Table.

**\*SHRI RUPCHAND PAL (HOOGLY):** Sir, I rise to oppose the Railway Budget for 2003-04 on the ground that it is anti-people and fails to address any of the urgent issues related to:

1. Adequate Safety and Security in respect of Railway Travel.
2. Failure to extend Railway lines and construct new Railway lines as demanded by the people of different parts of the country for the past several years.
3. Failure to restore health of the railway economy.
4. Failure to provide adequate passenger amenities and necessary number of trains and affordable fare structure.

I would like to reiterate the following demands for urgent implementation in public interest.

1. Need to urgently construct foot overbridge at Bandel Station in Howrah Division of Eastern Railway.
2. Need to urgently arrange drainage system to solve water logging at the Bazarapara Subway and Platform subway at Bandel Jn. in Howrah Division of Eastern Railway

3. Need to improve passenger amenities at Bandel, Chinsura, Hooghly, Chandanagar, Bansberia, Mankundu, Adi-Saptagram, Mogra, Talandu, Tribeni, Banstesia, Kuntighat, Sheraphuly, Tarakeswar, Haripal, Singur, Nalikul, Kamarkundu, Howrah Stn. Sealdah Stn., Naihati, Hooghly Ghat, Belmuri, Shibaichandi, Gurap, Balarambati in Howrah Division of Eastern Railway.
4. Need to construct link between Howrah-Bardhaman Chord and Tarakeswar Branch line somewhere between Nalikul and Kamarkundu.

Need to arrange computerised reservation system in all the major stations in the Howrah – Bandel – Bardhaman and Howrah – Bardhaman Chord line.

5. Need to construct a halting station at Hathigola (Dhaniakhali) between Belmuri and Shibaichandi in Howrah – Bardhaman Chord line.
6. Need to construct a new Railway Station at Khurigachi between Bhadreswar and Baidyabati in Howrah – Bandel section of Howrah Division Eastern Railway.
7. Need to urgently improve drainage system at the subways of Hooghly Station, Chinsura, Chandanagar, Mankundu, Bhadreswar, Srirampur and solve the acute problem of accumulation of water in these places.
8. Need to construct a new level crossing at Chandanpur near the Chandanpur Railway Station in the Howrah – Bardhaman Chordline.
9. Need to run Rajdhani Express from Howrah to Delhi via Gaya on all the days of the week
10. Need to increase the number of trains in the Howrah – Bandel – Bardhaman, Howrah – Katwa, Howrah – Tarakeswar, Bandel – Naihati section of Eastern Railways.
11. Need to urgently repair and rebuild Jubilee Bridge between Garifa ( North 24Parganas) & Hooghly Ghat (Hooghly), Bandel – Naihati-Branchline in Eastern Railway.
12. Need to complete construction and double line between Sheoraphuly and Tarakeswar.
13. Need to construct double line in Bandel – Katwa section.
14. Need to urgently replace overaged rakes.
15. Need to urgently replace overaged wagons.
16. Need to extend Kolkata Metro Railway from Dum Dum to Barrackpore and Dum Dum to Salt lake upto Kolkata Airport via Rajarhat and to Ramrajatala in Howrah on the other side of the Ganges.
17. Need to remodel Bandel Station, Chinsura, Chandanagar, Hooghly and some other sections in the Bandel – Howrah and Howrah – Bardhaman Chord.

I oppose the Railway Budget for its failures as stated below:

1. Failure to ensure safety to the Railway Passengers.
2. Failure to stop series of Railway Accidents.
3. Failure to complete renewal of Railway tracks.
4. Failure to provide adequate number of trains.
5. Failure to provide affordable fare for Railway travel.
6. Failure to complete the long pending Railway Projects of West Bengal like Disha – Tamluk, Ekalakhi – Balurghat, Bnd Budge - Namkhane

\*Speech was laid on the Table.

\*SHRI A.P. ABDULLAKUTTY (CANNANORE): Sir, following points I raise in my rail budget speech:-

1. In my constituency Kannur there is only 50 km Railway line. In between there are many bridges. All constructed by Britishers. All are very old. Its conditions is very poor. Please maintain immediately the following bridges: Valapattanam Bridge, Darmada Bridge, Nadal Bridge and Pazhangadi Bridge.

I come to Modernisation of Kannur Railway Station

2. Kannur Railway is recently declared modern station. Bur sir its conditions is very bad. Please allot special fund for the station.
  - a. We want new plat form and booking centre in the west side of the station.
  - b. We want retiring room with dormitory facilities.
  - c. There is so many area waste land. My suggestions this land used for construction for multi purpose commercial building.

Railway can get more revenues and good development.

I come to Allot New LC at Erinave.

Sir, I ready to spend Rs. 20 lakh MPLADS Funds for construction of new Level Crossing. This level crossing is very essential demand is long pending. Please sanction new LC at Erinave.

\* Speech was laid on the Table.

**श्री जोवाकिम बखला (अलीपुरद्वारस) :** सभापति महोदय, रेल बजट 2003-2004 पर बोलने का आपने मौका दिया इसलिए मैं सर्वप्रथम आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं सीधे अपने क्षेत्र की तरफ आपका ध्यान आकर्ति करना चाहता हूँ। रेल मंत्री ने जो घोषणाएँ की हैं, विशेष कर हमारे क्षेत्र के संबंध में, उन घोषणाओं में गेज कनवर्शन की बात सम्मिलित है और कहा गया है कि न्यू जलपाईगुड़ी से सिलिगुड़ी होते हुए न्यू बोगई गांव तक आमान परिवर्तन होने के बाद वहां डेली रेलगाड़ी चलेगी। उन्होंने न्यूजलपाईगुड़ी से अलीपुरदवारस तक नई रेल देने की घोषणा की है। मेरी समझ में नहीं आता कि कैसे न्यूजलपाईगुड़ी से अलीपुरदवारस होते हुये सिलिगुड़ी तक रेल जायेगी। जिस अलीपुरदवारस जंक्शन से कोई संबंध नहीं है, इस बारे में माननीय रेल मंत्री जी क्लैरिफिकेशन दें।

सभापति जी, आमान परिवर्तन का काम न्यूजलपाईगुड़ी-सिलिगुड़ी-न्यू बॉगईगांव तक हो रहा है जिसे मार्च, 2004 तक पूरा हो जाना चाहिये था लेकिन इस कार्य के लिये माननीय रेल मंत्री जी ने 50 करोड़ रुपये की धनराशि उपलब्ध की है। मुझे विश्वास नहीं कि इस धनराशि से यह काम हो पायेगा। माननीय मंत्री जी ने घोषणा की है कि सियालदाह-न्यू जलपाईगुड़ी कंचन कन्या एक्सप्रेस को आमान परिवर्तन के बाद अलीपुरदुआर तक ले जाने का काम किया जायेगा। इसके लिये मेरा निवेदन है कि गाड़ी को रैगुलर किया जाये।

सभापति महोदय, गत कई वर्षों से इस बात के लिये निवेदन कर रहा हूँ कि जलपाईगुड़ी, कूचबिहार, कामरूप, ग्वालपाड़ा जिलों की जनता की मांग है कि न्यू मैनागुड़ी-जोगीघोपा रेल सेवा शुरूआत करने के लिये सेंक्शन्ड प्रोजैक्ट को शीघ्र पूरा किया जाये। इसके लिये माननीय मंत्री जी ने आश्वासन दिया था। इन प्रोजैक्ट्स के लिये के बल 25 करोड़ रुपया दिया गया है। मेरे विचार से यह राशि अपर्याप्त है। मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन है कि यथाशीघ्र ज्यादा धनराशि इस प्रकल्प के लिये उपलब्ध कराई जाये।

सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी ने न्यूमाल जंक्शन-चिंगराबांदा रेल लाइन शुरू कर उसका आमान परिवर्तन तुरंत शुरू करने का आश्वासन दिया गया था लेकिन इस बजट में इस प्रोजैक्ट का उल्लेख नहीं है। मुझे इस बात की चिन्ता लग रही है कि इसका आमान परिवर्तन का काम सिर्फ न्यूजलपाईगुड़ी से बॉगईगांव तक होता है जिसकी लाइन को रैस्टोर किया गया है। अब न्यूमाल-चिंगराबांदा-जोगीघोपा तक नई रेल सेवा शुरू करने की बात की जा रही है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूँगा कि यह काम कब शुरू होगा?

सभापति जी, अलीपुरदवारस में अलीबाड़ी कालोनी में जाने के लिये एक फुट ब्रिज के लिये निवेदन किया था कि रेल कर्मचारियों की सुविधा के लिये तथा साधारण जनता की सुविधा के लिये यह फुटब्रिज बनाया जाये। मेरा निवेदन है कि इस फुट ब्रिज को इस बजट में सेंक्शन कर दिया जाये। इसके साथ ही न्यू एन.जी.पी. आमान परिवर्तन के लिये जो पैसा दिया गया है, उसमें बढ़ोत्तरी की जाये। हमारे रेल मंत्री जी के संज्ञान में है और मैं पिछले 6 वर्षों से इस बात की मांग कर रहा हूँ कि असम में गुवाहाटी से लेकर बंगाल और झारखंड को जोड़ने के लिये काम किया जाये। मुझे आश्वासन दिया गया था कि इस विय पर विचार-विमर्श किया जायेगा। मैंने नि वेदन किया था कि अमर वीर विरसा मुंडा के नाम से एक नई ट्रेन गुवाहाटी से अलीपुरदवारस होते हुये रांची तक शुरू की जाये। लेकिन उस ट्रेन सेवा के संबंध में रेल बजट में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। अमर शहीद वीर विरसा मुंडा के नाम से गोहाटी से रांची तक रेल सेवा शुरू करने के लिए मैं आपके माध्यम से दोबारा मंत्री जी से निवेदन करता हूँ। मुझे उम्मीद है कि मंत्री महोदय अपने उत्तर में अवश्य इस विय पर कुछ कहेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ।

(इति)

**श्री ब्रह्मानन्द मंडल (मुंगेर) :** सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मैं इस रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। जायसवाल जी कह रहे थे कि ये क्यों खड़े हो रहे हैं - मुंगेर ब्रिज तो हो ही गया है। मैं इसलिए खड़ा हुआ हूँ कि प्रधान मंत्री जी ने 15 अगस्त, 2002 को पूरे देश में रेल योजना के लिए 15 हजार करोड़ रुपये की घोषणा की और इस बजट में रेल विकास निगम का गठन किया गया है तथा 8 करोड़ रुपये चार महासेतुओं के लिए आबंटिट किये गये हैं जिसमें मुंगेर ब्रिज भी है। इसलिए मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ तथा एधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। इस योजना से पूरे देश में जो बुनियादी ढांचा खड़ा होने वाला है, उससे बहुत अधिक रोजगार सृजन देश में होगा और एक बहुत बड़ा इनक्रास्ट्रक्चर निर्मित होगा जिससे अर्थव्यवस्था में गति आएगी। इसलिए भी मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ।

मुंगेर ब्रिज के संबंध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि सर्वे के बाद 921 करोड़ रुपये इसकी लागत है जिसमें रेल का हिस्सा 529 करोड़ रुपये है। 1997-98 के पूरक बजट में 600 करोड़ रुपये रखा गया था लेकिन सर्वे के बाद 529 करोड़ रुपये हुआ। पांच करोड़ रुपये सर्वे पर खर्च हुए। इस बार मात्र 30 करोड़ रुपये उस पर दिये गये। मैं समझता हूँ कि जो बड़ी-बड़ी योजनाएँ हैं, उन योजनाओं का कार्य-निपादन जो होना चाहिए, वह समयबद्ध तरीके से होना चाहिए और जो सर्वे रिपोर्ट हैं, उसमें छ: साल में इस पुल का निर्माण करना है। हर वर्ष अगर 30 करोड़ रुपये दिये जाएंगे तो इसको बनने में 16 साल लग जाएंगे। कम से कम रेल बजट में 100 करोड़ रुपये की व्यवस्था इसमें होनी चाहिए थी क्योंकि इसी बजट में कहा गया है कि पैसे का इंतजाम विदेशी बैंकों और दूसरी जगहों से भी किया जाएगा। रेल का हिस्सा ५

परिवर्ती कम से कम सौ करोड़ रुपये होना चाहिए और सङ्क का जो हिस्सा है, वह जब परिवहन मंत्रालय की डिमांड आएगी, तब पता चलेगा कि उसमें से कितना देगा। हालांकि बात यह हुई थी कि ट्रांसपोर्ट को बाद में देना है, पहले रेल को काम शुरू करना है, इसलिए एक दो साल तो रेल को ही काम करना चाहिए।

सभापति जी, मैं कहूँगा कि अभी भी समय है, क्योंकि योजनाओं की अवधि बढ़ती है, तो उसकी लागत भी बढ़ती है। लागत बढ़ती है, तो भ्राताचार भी बढ़ता है और इन दोनों चीजों को रोकने के लिए देश की अर्थिक स्थिति को मजबूत करने के लिए यह जरूरी है कि एकदम समयबद्ध कालबद्ध काम होना चाहिए। इसलिए 30 करोड़ की जगह 100 करोड़ रुपए दिए जाने चाहिए। यदि हर साल 100 करोड़ रुपए दिए जाएंगे, तो यह रेल लाइन समय पर पूरी हो जाएगी।

सभापति जी, दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि कजरा-क्यूल रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए जो बजट प्रावधान किया गया है, वह बहुत ही कम है। इस पर 21 करोड़ 45 लाख रुपए का खर्च आगा, लेकिन इस हेतु मात्र 2 करोड़ 56 लाख रुपए रखे गए हैं। यदि इसी प्रकार से काम चला, तो इसके दोहरीकरण में भी 10 साल लग जाएंगे। मेरा निवेदन है कम से कम 4 करोड़ रुपए प्रति वर्ष दिए जाएं जिससे इस लाइन का दोहरी करण पांच वर्ष में पूरा हो जाए।

महोदय, एक बात जिसको मैं लगातार उठाता रहा हूँ जिसको मंत्री जी भी जानते हैं, इस बारे में उनसे कई बार बातचीत हुई है, वे इसकी आवश्यकता को भी समझते हैं, वह है लूप लाइन में साहिबगंज से क्यूल तक इलैक्ट्रिफिकेशन का काम। वर्ष 1996-97 में स्टेंडिंग कमेटी ने भी इस रेलवे लाइन के इलैक्ट्रिफिकेशन करने की सर्वसम्मति से अनुशंसा की थी, लेकिन इस वर्ष के बजट में यह नहीं आ सकी है। यह जमालपुर होते हुए रेल कारखाने के लिए जाने हेतु भी आवश्यक है। बॉक्स वैगन का भी पैसा दिया गया है, लेकिन धीरे-धीरे फेज-दो का काम हो रहा है। अच्छा होता यदि यह काम भी जल्दी हो जाता।

महोदय, तीसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि जुमई से खैरा होते हुए गढ़ी तक जो बहुत पिछड़ा इलाका है। इसलिए वहां के लिए नई रेल लाइन होनी चाहिए। आप तो जानते हैं कि सुल्तानगंज से देवघर तक जो यात्री जाते हैं, वे लाखों की संख्या में जाते हैं, लेकिन तारापुर होते हुए, संग्रामपुर होते हुए, बेलहर होते हुए देवघर जाने के लिए रेलवे लाइन नहीं है जबकि लाखों लोग इन क्षेत्रों से हर साल देवघर जाते हैं। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि सुल्तानगंज से तारापुर, संग्रामपुर होते हुए, बेलहर होते हुए देवघर जाने के लिए नई रेल लाइन होनी चाहिए। इससे रेल को भी काफी फायदा होगा और यात्रियों को सुविधा मिलेगी क्योंकि वे रेलवे के माध्यम से आरामदायक यात्रा कम से कम समय में कर सकेंगे।

महोदय, केवल एक बात और रह गई है। मैं उसे भी कहना चाहता हूँ।

**सभापति महोदय :** श्री मदन प्रसाद जायसवाल अपना लिखित भाषण सभा पटल पर प्रस्तुत कर रहे हैं।

**श्री ब्रह्मानन्द मंडल :** सभापति जी, गौहवटी से लूप लाइन जमालपुर होते हुए नई दिल्ली एक राजधानी एक्सप्रेस होनी चाहिए जो अभी तक नहीं है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना बात समाप्त करता हूँ।

\* **डा० मदन प्रसाद जायसवाल (बेतिया) :** महोदय, मैं रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार के द्वारा 26 फरवरी को जो रेल बजट सदन में प्रस्तुत हुआ उसका मैं समर्थन करता हूँ। रेल मंत्री के द्वारा यात्री किराया भाड़ा एवं माल भाड़ा पर कोई बढ़ोतरी नहीं करने के लिए मैं बधाई देना चाहता हूँ।

माननीय रेल मंत्री के द्वारा मेरे लोक सभा क्षेत्र में रेल से सम्बन्धित जो कार्य किए गए हैं उसके प्रित मैं उनका आभार व्यक्त करता हूँ। 2557-2558 सप्त क्राति सुपर फास्ट एक्सप्रेस जो चलाया है, यह ट्रेन केवल सुपर फास्ट ही नहीं बिल्कु सुपर हिट हुआ है। पहले दिन से ही इसमें आक्षण्ण मिलना मुश्किल हो गया है। मेरे क्षेत्र से जम्मू तवी, देहरादून, हावड़ा, अमृतसर, गौहवटी, मुम्बई, बड़ोदा, सूरत के लए भी गाड़ीया हो गई है, जिसके लिए मैं उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। मैं अपने लोक सभा क्षेत्र के लिए माननीय रेल मंत्री से आग्रह करना चाहूँगा कि विकास हेतु थोड़े से जो निम्ननिखित आवश्यक कार्य हैं उसे भी कृपया कराने का कट करेंगे।

चौरी-चौरा एक्सप्रेस जो कानपुर से गोरखपुर जाती है का विस्तार नेपाल के सीमा शहर रक्सौल तक करने की कृपा करेंगे। मेरे क्षेत्र के बहुत मरीज वाराणसी इलाज हेतु जाते हैं, उनके लिए यह गाड़ी सुविधाजनक हो जाएगी। यह गाड़ी गोरखपुर में 16 घंटे यार्ड में रहती है जबकि इसे रक्सौल आने-जाने में मात्र 8 घंटे का समय लगेगा। रक्सौल में वार्सींग पीट एवं सिक लाईन की भी व्यवस्था हो गई है। यह गाड़ी पशुपति नाथ से विश्वनाथ को जोड़ेगी।

गाड़ी सं० 5216-5215 गोरखपुर से नरकटियांग तक पैसेन्जर बनकर आती है और वहीं गाड़ी नरकटियांग से मुजफ्फरपुर तक एक्सप्रेस बन जाती है। इसके कारण गोरखपुर से एवं अन्य स्थानों से चलनेवाले पैसेंजर जो साधारण गाड़ी का यात्रा टिकट लिए रहते हैं उनपर जुर्माना एवं एक्सप्रेस का चार्ज लगाया जाता है तथा रेलवे अधिकारियों के द्वारा भ्राताचार का मार्ग बन जाता है। यह गाड़ी लगभग सभी स्टेशनों पर हाल्ट को छोड़कर रुकती है और 200 कि.मी. की दूरी तीन घंटे के बदले में चार घंटे में पहुँचाती है। अतः मेरा अनुरोध है कि 5216 एवं 5215 को गोरखपुर से मुजफ्फरपुर तक यात्रियों की सुविधा के लिए फास्ट पैसेंजर के रूप में परिवर्तित कर दिया जाय। रक्सौल जं. भारत नेपाल सीमा पर अवस्थित है तथा रेलवे लाइन के दोनों तरफ घनी आबादी बसा हुआ है। अतः रेलवे प्लेटफार्म के उपरी पुल को स्टेशन के दोनों तरफ के रेलवे सङ्क के जोड़ने हेतु रेलवे उपरीगामी पुल की बढ़ोतरी कर दी जाय।

बेतिया रेलवे स्टेसन लगभग प्रति माह एक करोड़ ८० के आस-पास आमदनी रेलवे को देता है। अतः बेतिया रेलवे स्टेसन को A श्रेणी में मान्यता देने की कृपा प्रदान की जाय।

**5654 एवं 5653 गौहवटी -जम्मू तवी एक्सप्रेस सुगौली जं. पर नहीं रुकती है जबकि चकिया तथा अन्य छोटे स्टेशनों पर यह गाड़ी रुकती है। सुगौली जं. रक्सौल जं. से जुड़ा हुआ है जहाँ से नेपाल के यात्री सुगौली में जम्मू तीव-गौहवटी एक्सप्रेस से जाना चाहते हैं। अतः आपसे अनुरोध होगा कि इस गाड़ी को 2 मिनट के लिए सुगौली जं. पर ठहराव देने की कृपा करेंगे।**

मेरे क्षेत्र में चनपटिया शहर नगर पंचायत है तथा जिला का तीसरा सबसे बड़ा शहर है अतः मेरा अनुरोध होगा कि दिल्ली रक्सौल सत्याग्रह एक्सप्रेस 4047-4048 को एवं 5264-5263 मुजफ्फरपुर-बांद्र एक्सप्रेस को चनपटिया स्टेशन पर 2 मिनट की ठहराव देने की कृपा करेंगे।

शीतलपुर रेलवे क्रासिंग के सम्बन्ध में मैं सांसद रथानीय विकास योजना के मद से 10 लाख की राशि देने को तैयार हूँ इस सम्पाद को मान्यता देते हुए विशेष परिस्थिति में रेलवे क्रासिंग बनवाने की अनुमति देने की कृपा करें।

सप्त क्राति एक्सप्रेस 2557-2558 नरकटियांग में मेल लेने के लिए रक्सौल, सीतमढ़ी, दरभंगा, जयनगर जो नई एक्सप्रेस गाड़ी खुलेगी उसके लिए मैं आपको बधाई देता हूँ एवं इसकी समय सारणी इस गाड़ी से मेल लेते ही निर्धारित किया जाय।

\* Speech was laid on the Table.

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity. From my Party, two Speakers have already spoken opposing the Railway Budget. I shall confine myself to my constituency and also to relevant points of my State.

First of all, I would like to say that condolence and sympathy messages should have been sent to the Members of the bereaved families of those who have lost their kith and kin in the railway accidents. Sir, as you know, one of my esteemed colleagues and ex-MP, late Shri Sushanta Chakravarty lost his life in the Rajdhani Express train accident. It should have been included in the Budget speech. ....(Interruptions)

SHRIMATI SHYAMA SINGH : I raised this point yesterday itself. ....(Interruptions)

SHRI SUNIL KHAN : You have already mentioned about it.

Sir, starting from Gaisal, I would like to know how many accidents have taken place. Kindly look at para 12. It says:

"One of the major contributing factors for accidents has been found to be human failure. Now, it has been decided to fill up Group D vacancies. "

I welcome the appointment of Group D employees. Does the hon. Railway Minister want to say that non-filling up of these 20,000 Group D vacancies is responsible for the large number of accidents that had taken place? It is not proper to say that non-filling up of Group D vacancies was the only reason for these accidents. What is the number of reportable accidents and what is the number of non-reportable accidents that had taken place during the last year? How many major accidents had occurred in the Indian Railways *vis-à-vis* other international Railways during the last year? How many anti-collision device units and how much track circuiting you require to reduce the number of accidents?

Sir, for increasing the freight traffic to 550 million tonnes, would you not require more wagons and more coaches? How many wagons and coaches are going to be made available in this year?

In the case of freight tariff, from Vizag Port to Vizag Steel Plant, earlier you were charging 100-kilometre freight charge. Actually, from Vizag Port to Vizag Steel Plant, it is only 24 kilometres. Earlier, you were taking 100-kilometre freight charge. Now, it has come down to 75 kilometres. I would like to say that many factories are there. Why are you charging the steel sector? We want to boost the steel sector. So, you please reduce the freight charge. You can take the freight charge for 24 kilometres from Vizag Port to Vizag Steel Plant. If there is no increase in fare, then how are you going to tackle the issue of increasing the freight and passenger traffic?

I would like to know about the long pending projects in West Bengal. Now, I enter into my State, West Bengal and then to my constituency. After that, I conclude my speech. The long pending projects should be completed. There are projects like Namkhana-Eklakhi-Balurghat. There should be a time-bound direction.

So, the people will think that the projects will be completed in a certain manner. When will the Bankura-Damodar River railway be completed? I appeal to the Minister that in case of BDR, one line from Beliatore to Durgapur railway station should be surveyed immediately so that it will be the gateway of South India to North-East. The distance will come down by at least 200 kilometres. If anybody wants to go to Darjeeling or Assam, the distance will come down for him. If we join only 20 kilometres from Beliatore to Durgapur railway station in the Eastern Railway, then, the distance will come down by 200 kilometres....(Interruptions) Sir, I have some more points. It will be the shortest and a profitable route.

Further, I want to highlight another route, that is, the route from Raniganj to Bankura in the Eastern Railway. The route from Raniganj to Dullabhpur was done by the Mejia thermal power project to carry coal. If only 20 kilometres from Dullabhpur to Bankura is done, then the line from Raniganj to Bankura will be completed and it will cater to the needs of carrying coal to Haldia Petrochemicals. It will be the shortest route. It will become a traffic route also.

Durgapur is my constituency. It is known as the Rhur area of Eastern India. So, there is a necessity to introduce one fast passenger train from Durgapur to Howrah. Because of heavy rush in the morning trains coming from different stations, the aged passengers cannot board on the trains to go to Howrah. Due to rush in the trains, even the industrialists are complaining to me as to how they will travel from Durgapur to Howrah. The daily passengers and the students of the university are also demanding introduction of a new train from Durgapur to Howrah.

Sir, I welcome the Minister as he has already introduced a train from Asansol to Sealdah. I want to say that from Sealdah to Samastipur, there is only one train in the morning time. It is so busy that another train from Sealdah to Asansol should be introduced.

Pandaleshwar-Palasthali rail service has been suspended since September, 2002 due to some technical reasons,

causing tremendous hardship to the commuters. So, I urge upon the Minister to restore this rail service immediately.

**श्री बालकृष्ण चौहान (घोसी) :** माननीय सभापति महोदय, रेल बजट पर बोलने का अवसर देने के लिए धन्यवाद।

**समाप्ति महोदय :** श्री अशोक अर्गल का भाषण ले हुआ।

**श्री बालकृष्ण चौहान :** देश के समग्र विकास और प्रगति के लिए भारतीय रेल का बहुत महत्व है। यह राष्ट्रीय जीवन के लिए धमनियों और शिराओं के समान है, जैसा अभी आपने अपने वक्तव्य में भी बताया। रेल के आर्थिक और व्यावसायिक पहलू के अलावा इसका एक सामाजिक पहलू भी है, जिसे परमपूज्य बाबासाहेब भी मराव अन्वेषकर ने आजादी के पहले महात्मा गांधी के अच्छूतोद्धार के बनावटीपन से खिन्न होकर डॉ. बाबासाहेब अन्वेषकर ने कहा था कि "गांधी जी की तुलना में भारतीय रेल ने अच्छूतोद्धार का काम, भेदभाव मिटाने का काम और भाईचारा बढ़ाने का काम ज्यादा किया है।" भारतीय रेल सामाजिक सौहार्द और रंग-रूप, नस्ल, जाति, धर्म और भाषा से हटकर सामाजिक सदभाव कायम करने की एक प्रणाली रही है। इसलिए इस प्रणाली की सुरक्षा और संवर्धन की जिम्मेदारी सरकार, सदन और सभी लोगों की होती है। इसलिए मैं सरकार से मांग करता हूं कि इस प्रणाली को संवर्धित करने के लिए पर्याप्त बजट, प्रचुर मात्रा में बजट देने की आवश्यकता है। मैं माननीय वित्त मंत्री और माननीय प्रधानमंत्री से मांग करता हूं कि इसमें बजट आवंटन बढ़ाया जाये।

यह देश विभिन्न प्रदेशों में बंटा हुआ है। मेरे प्रदेश उत्तर प्रदेश से इस देश के कई प्रधानमंत्री हुए हैं।

यह बाहुल्य आवादी के बावजूद, 15 करोड़ की आवादी के बावजूद, विस्तृत क्षेत्रफल के बावजूद, वह हमेशा उपेक्षित रहा है। जैसे नाम मात्र के लिए कटरा अयोध्या में नवी रेल बिछाई गयी है। इसके अलावा एक जगह थोड़ा सा काम हुआ है। अभी भी नई रेल लाइन के बारे में बार-बार मांग की जाती है कि दोहरीघाट से गोरखपुर के लिए नवी रेल लाइन बिछाई जाये, उस पर मैं मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा।

इसके साथ-साथ आमान परिवर्तन की बात है। इसमें कोई बजट आवंटित नहीं किया गया, खासकर पूर्वी उत्तर प्रदेश के लिए। यह संयोग की बात है कि बिहार से आने वाली गाड़ियां हमें लेकर दिल्ली तक पहुंचा देती हैं लेकिन हमेशा उत्तर प्रदेश का पूर्वोत्तर रेलवे उपेक्षित रहा है। मैं अपने क्षेत्र में आमान परिवर्तन के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। इंदौरा दोहरीघाट मात्र 35 किलोमीटर छोटी लाइन का रेल रास्ता है। पिछले बजट में माननीय मंत्री जी से मैंने कहा था कि 14 करोड़ रुपये का बजट रेल पथ नवीनीकरण का निर्थक जा रहा है। उस पर मात्र एक छोटी सी रेल बस चलाई जा रही है जो महीने में दो-चार दिन चलती है। वह हमेशा बंद रहती है। हमने उनसे कहा कि यह बजट व्यर्थ जा रहा है इसलिए आप बजट बढ़ाकर इसे बड़ी लाइन में बदलकर, देश और महानगरों से उस रेल लाइन को जोड़ा जाये ताकि जनता को लाभ हो। मेरी यह भी मांग है कि उसको पुनर्व्यवस्थित करके रेल नवीनीकरण का जो कार्यक्रम है, उसको स्थिरित किया जाये। अभी इस बजट में कोई काम शुरू नहीं हुआ है। भले ही वह एस.आर.एस.एफ. का फंड है उसको आप कहीं और लगायें तथा इसमें किसी और फंड से पैसा लगाकर इसे बड़ी लाइन में परिवर्तित करें। इसी तरह जौनपुर से औड़िहार एक छोटी लाइन है, उसे भी बड़ी लाइन में बदलकर उस क्षेत्र का विकास करें। दोहरीकरण के लिए भटनी इलाहाबाद की मांग 10 वाँ से की जा रही है। उसे भी पूर्ण करायें।

मैं अपने क्षेत्र की महत्वपूर्ण बात कहना चाहूंगा। मैं आपको धन्यवाद देंगा कि आपने गोदान एक्सप्रेस, जो गोरखपुर से मुम्बई तक जाती है, उसके फेरे बढ़ाये हैं। इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देंगा। धन्यवाद देना मेरी बाध्यता है लेकिन अतिरिक्त धन्यवाद देने के लिए मैं चाहूंगा कि कुछ हमारे क्षेत्र की ओर आप ध्यान दें ताकि आप अतिरिक्त धन्यवाद के पात्र बनें। मैं आपके संज्ञान में लाना चाहूंगा कि आजमगढ़ से दिल्ली के लिए इसमें नई ट्रेन प्रस्तावित की गयी है। आजमगढ़ दिल्ली से साढ़े आठ सौ किलोमीटर दूर है। इसके पहले 2 दिसम्बर, 2002 में नियम 377 के माध्यम से मैंने कहा था कि आजमगढ़ में कोई भी मूलभूत सुविधाएं गाड़ियों के परिचालन के लिए नहीं हैं। वहां न तो टी.टी.ई.स्टेक है, न रेल यार्ड है न सफाई की व्यवस्था है, न पानी भराई की व्यवस्था है और न टी.एक्स.आर जो यांत्रिक खराबियों को दूर करता है, आदि वहां ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है। मात्र 40 किलोमीटर दूर मऊ जंक्शन पड़ता है। वहां सारी सुविधाएं मुहैया हैं इसलिए आप वहां से गाड़ी चलायें। हम क्षेत्र के लोगों में इसकी चर्चा है कि राज्य सभा सदस्य श्रीमती शबाना आजमी के दबाव में आप इसे आजमगढ़ से शुरू करने जा रहे हैं। आप कोई दबाव महसूस करें, इसका मुझे कोई विरोध नहीं है। मैं आपको और शबाना आजमी जी को भी धन्यवाद देंगा कि आप दोनों की वजह से वहां से गाड़ी चलाई जा रही है। मुझे इसकी खुशी है लेकिन अगर राज्य सभा सदस्य द्वारा आप साढ़े आठ सौ किलोमीटर चल सकते हैं तो लोक सभा के सदस्य द्वारा 40 किलोमीटर और आगे बढ़ जाइये। 40 किलोमीटर आगे बढ़ने के लिए मैं कह रहा हूं कि पीछे जाने के लिए कह रहा हू। यह अच्छी बात है। 40 किलोमीटर आगे मऊ जंक्शन पड़ता है जहां सारी सुविधाएं उपलब्ध हैं। मऊ विश्व प्रसिद्ध बनारसी साड़ियां का केन्द्र है। जहां देश विदेश से लोग आकर रुकते हैं। गोरखपुर, बलिया, सीवान, मुजफ्फरपुर, बनारस आदि सारी लाइनों का लिंक है। आप उस गाड़ी को वहां से चलायें। वहां विस्तृत रेल यार्ड है, भाष के इंजन का लोको शैड खाली पड़ हुआ है, वह तमाम अतिक्रमण का शिकार है। सारी सुविधाएं वहां मौजूद हैं। मुझे उम्मीद है कि आपने ऐसा मन बनाया है क्योंकि आजमगढ़ में धुराई गर्त के लिए 1 करोड़ 80 लाख रुपये का आवंटन आपने किया है उसमें से मात्र 25 हजार रुपये आपने परिव्यय स्वीकृत किया है। वर्तीन एवं चार के लिए एक वर्ती में 25 हजार रुपये हैं। यह भी रेल के इतिहास में एक अनूठा परिव्यय है। मुझे लगता है कि आपने मन बनाया है कि वह कार्य मऊ से शुरू होगा। मुझे इसमें कोई गुरेज नहीं है। आप उद्धाटन भले ही आजमगढ़ से करें। पूर्व रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ ने भी बड़ी लाइन का उद्धाटन आजमगढ़ से किया था। आजमगढ़ के नाम को आगे बढ़ाने के लिए, पहचान के लिए मेरा कोई विरोध इसके साथ नहीं है। आप वहां से शबाना आजमी के कहने पर उद्धाटन कर दीजिए लेकिन अगले दिन से मऊ से बढ़ाकर उसे नियमित रुप से और वास्तविक रुप से चलाने का काम करें। इसके साथ-साथ कुछ सवारी गाड़ियां चल रही हैं। मऊ से आने जाने का ठीक कोई समय नहीं है। 11 बजे और 12 बजे मैं जब कभी देखता हूं उसमें केवल चार-पांच आदमी रहते हैं। उसके लिए कई बार अधिकारियों से कहा गया है कि उसको हटा दिया जाए और उसका समय परिवर्तित कर दिया जाए। जब जनता चलती हो तब उसे चलाया जाये ताकि रेल को हानि से बचाया जाए। इसी तरह टर्मिनल निर्माण के लिए मैंने बार-बार कहा। आपने बजट में चौथे वॉशिंग पिट के लिए बनारस में आवंटन किया है लेकिन 135 गाड़ियों का भार बनारस जंक्शन पर है। वर्ती 90 कि.मी. मऊ जंक्शन है, तमाम जगह है। वॉशिंग पिट के लिए आठ करोड़ की मंजूरी दस साल पहले हुई थी। उसको मैं चाहूंगा कि भीड़ कम करने के लिए गोरखपुर और वाराणसी का भार कम करने के लिये मऊ को टर्मिनल में विकसित किया जाए और साथ ही साथ इन गाड़ियों को भीड़ कम करने के लिए गोरखपुर और वाराणसी का भार कम करने के लिये मऊ को टर्मिनल में विकसित किया जाए। अनारक्षित बोगियों की संख्या बढ़ाई जाए क्योंकि दो बोगियों में वे टूस-टूसकर जाते हैं, आधे चढ़ते हैं और आधे रह जाते हैं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

\* श्री अशोक अर्गल (मुरैना): महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री नीतिश कुमार जी द्वारा पेश वर्ष 2003-2004 के बजट का स्वागत करता हूं क्योंकि देश में हर वर्ग के व्यक्ति चाहे वह गरीब या अमीर है आपने पत्रकार, बीमार व्यक्तियों को भी इस बजट में सुविधा दी गई है- 50 गाड़ियाँ नई देश को दी हैं इसका भी स्वागत करता हूं

मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र के मुरैना रेलवे स्टेशन पर आपके द्वारा जो सुपरफास्ट ट्रेन जी0टी0 एक्सप्रेस एवं मंगला एक्सप्रेस का ठहराव किया है जिससे मुरैना की जनता की तरफ से आपका आभारी हूं। मैं मध्य रेल के बानमोर रेलवे स्टेशन पर महाकौशल एवं उत्कल एक्सप्रेस के ठहराव की माँग करता हूं।

मैंने आपका ध्यान पूरे देश में हर जिले में कम्प्यूटरीय आरक्षण केन्द्र खोलने की ओर दिलाया है, परन्तु मेरे संसदीय क्षेत्र के जिला श्योपुर कलाँ में आरक्षण केन्द्र खोलने की आवश्यकता है।

मैं आपका ध्यान गवालियर-स्थोपुर कलाँ जहाँ छोटी रेल लाइन है उसके अमान परिवर्तन की ओर दिलाना चाहता हूँ जिससे गवालियर सीधा-सवाई माधोपुर से जुड़ जायेगा ।

मेरा अनुरोध है कि सरकार की जो गेज परिवर्तन की नीति बनाई गई है उसमें पूरे झाँसी डिवीजन में मात्र एक ही ट्रेक अमान परिवर्तन के लिये शो है । पुनः अनुरोध करता हूँ और धन्यवाद देता हूँ ।

\* Speech was laid on the Table.

सभापति महोदय : डा. रामचन्द्र डोम अपना भाण सदन पटल पर रखेंगे।

DR. RAM CHANDRA DOME (BIRBHUM): Sir, please allow me to lay the text of my speech on Railway Budget 2003-2004 on the table of the House. The text of my speech is as under :-

1. That his year's railway Budget is purely directionless, developmentless, populist and election budget.
3. Eastern and NorthEast states are deprived and specially West Bengal has got no justice.
3. No due attention has been given on safety and security of railway services.. 4. No direction for job creation and positive recruitment drive in the Budget .
5. Harassment and torture on Railway Hawkers to be stopped immediately at Howrah station.

The following proposals to improve Railway service to be taken up for implementation immediately by the Railway Ministry:

- a. To take appropriate steps to restore the passenger train services on Pandakeswar-Palashthali section of Eastern Railway.
- b. To allocate adequate funds for implementation of KHANA-SAINTHIA doubling project. Electrification of this route to be taken up.
- c. Doubling with Electrification of ANDAL to SAINTHIA section of Eastern Railway.
- d. To connect SIURI station with Bolpur via Sainthia Junction.
- e. Modernisation of SIURI station along with provisions of terminal facility to be made.
- f. To introduce one pair of fast passenger on, express trains from Howrah to SIURI daily.
- g. Need to introduce one pair of DMU trains from ASANSOL to SAINTHIA daily.
- h. Need to introduce one pair of DMU trains from BURDWAN to BOGPUR.
- i. Need to restore the Upper India Express from Sealdah to Delhi via Shahibgaunj Loop.
- j. Need to introduce a Jana-Shatabdi Express from Howrah to New Jalpaiguri via Bolpur.
- k. Need to convert the N.G. to B.G. line on Ahammadpur to Katwa section of Eastern Railway.
- l. Need to construct a new commercial Railway line from Mallarpur to Panchami on Eastern Railway.
- m. Need to provide adequate fund for speedy implementation of the ongoing project from Dumka to Rampurhat via Mandarhill.
- n. Need to construct a Railway bridge at Murarai Station on Eastern Railway.
- o. Need to construct flyover bridges over railway lines at following locations:
  - i. Near SIURI station at SIURI-Bolpur Roadways crossing.
  - ii. Near SIURI station at Abdarpur on Panagarh Moregram State Highway crossing.
  - iii. Near Murarai and Nalhati Station.
  - iv. Near Sainthia Station on Sainthia-Labpur Roadways crossing.
- a. Need to improve the drinking water, toilet and other passenger amenities at all stations in the Sahibgaunge Loop and Andhal-Sainthia section of Eastern Railway.
- b. Need to provide stoppage of all express and superfast trains at Nalhati Junction Eastern Railway.
- c. Need to introduce one pair of fast passenger trains from Asansol to Azimgaunge on Eastern Railway.
- d. Need to introduce one pair of DMU's from Nalhati Junction to Azimgaunge Station on Eastern Railway.
- e. Need to construct a new terminal at Shalimar on Padmapukur very soon.
- f. Need to save the Wagon-industries of West Bengal.

I urge upon the Railway Minister to take appropriate measures to implement the above project and proposals immediately.

\*Speech was laid on the Table.

**श्री थावरचन्द गेहलोत (शाजापुर) :** सभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने 2003-2004 के लिए जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसका मैं हृदय से समर्थन करता हूं और यह कहना चाहता हूं कि यह बजट रेल के क्षेत्र और देश के विकास के लिए एक संतुलित बजट है। इसमें जनहित के साथ-साथ देश के विकास का मार्ग प्रशस्त करने का प्रयास किया गया है। समय कम है इसलिए मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में एक बात कहना चाहता हूं। रेलमंत्री जी ने उज्जैन से रामगंज मंडी के बीच में नई रेल लाइन डालने के लिए सर्वे कार्य स्वीकृत किया था। उस सर्वे कार्य का शुभारम्भ भी किया था। सर्वे हो गया है और अप्रैल 2004 से वह जो सर्वे रिपोर्ट है, वह मंत्रालय के समक्ष विचाराधीन है। देश की आजादी से पहले से उज्जैन से आगर मालवा तक मीटर गेज रेललाइन थी और आपातकाल के दौरान इस रेल लाइन को उखाड़ दिया गया था तभी से आप और हम सब मिलकर इस स्थान पर नई रेलवे लाइन डालने की मांग करते रहे हैं। किंतु आपातकाल में कोई सुनने वाला नहीं था। उसके बाद एक बार नहीं अनेक बार सरकारों ने और रेल मंत्रालय ने आश्वासन दिया कि हम इस पर कार्रवाई करेंगे लेकिन आज तक कोई कार्रवाई नहीं हुई है। सर्वे कार्य हो चुका है और वह सकारात्मक भी है। इसलिए मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि उसमें एक फायदा हो गया। पहले उज्जैन से रामगंज मंडी तक इस रेल लाइन को बनाने की आवश्यकता है। रामगंज मंडी से भोपाल के लिए एक नई रेल लाइन स्वीकृत हो गई है और इसका सर्वे कार्य प्रारम्भ हो गया है और इसकी लम्बाई 25-26 कि.मी. कम हो गई और लागत मूल्य भी कम आएगा। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि इस रेल लाइन को स्वीकृति प्रदान की जाए और मंत्री जी इसके लिए पहले सर्वे कार्य का शुभारम्भ करते समय कह चुके हैं कि हम स्वीकृति प्रदान करने की कोशिश करेंगे। उज्जैन देवास और इंदौर के बीच में सिंगल लाइन है। उज्जैन में हर समय इंदौर आते जाते रेलवे इंजन बदलना पड़ता है, रिवर्सल भी है और उसके कारण आधा-आधा घंटा, पौन घंटा लगता है। इसलिए दोहराकरण और उज्जैन-इंदौर के बीच में विद्युतीकरण की आवश्यकता है। पूर्व में भी इस संबंध में मैं लिख चुका हूं कि मंत्रालय में ये मामले विचाराधीन हैं। मैं इस निवेदन के माध्यम से मंत्री जी से पुनः आग्रह करना चाहता हूं कि उज्जैन-देवास इंदौर के बीच की नई रेल लाइन के लिए विद्युतीकरण और दोहरेकरण की मांग को स्वीकृति प्रदान करें।

कोटा और रत्नालाम के बीच सुबह तीन बजे से लेकर 11-12 बजे तक कोई ट्रेन नहीं है। इससे यात्रियों को बहुत कठिनाई होती है। इस सम्बन्ध में विभाग से भी प्रस्ताव विचाराधीन है और यहां तक आ गया है। इसलिए मैं चाहूंगा कि कोटा और रत्नालाम के बीच ट्रेन चलाई जाए। भोपाल और रत्नालाम के बीच गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता है। शाजापुर और शुजालपुर स्टेशनों पर कम्प्युटरीकृत बुकिंग और आख्यान खिड़की की आवश्यकता है। इस सम्बन्ध में सरकार ने और रेल मंत्रालय ने एक नीति तय की है कि जिला मुख्यालय पर कम्प्युटरीकृत बुकिंग विंडो की व्यवस्था की जाएगी। शाजापुर जिला मुख्यालय है और शुजालपुर से यात्रियों का भारी आवागमन होता है इसलिए दोनों जगह इसकी आवश्यकता है। इसके अलावा इंदौर, देवास, मकसी और ग्वालियर मार्ग पर नई गाड़ियां चलाए जाने की आवश्यकता है। अभी के बल दो चलती हैं। एक तो इंदौर से ग्वालियर इंटरसिटी सप्ताह में तीन दिन चलती है। इंदौर-देहरादून और उज्जैन-देहरादून जो चलती हैं, इन दोनों को मिलाकर इंदौर से सातों दिन चलाया जाएगा, तो अति उत्तम होगा। इंटरसिटी की स्पीड बढ़ाने की आवश्यकता है, क्योंकि कुछ बस मालिकों ने ग्वालियर हाई कोर्ट में रिट लगा दी थी। मैं कहना नहीं चाहता, किंतु न्यायालय ने टाइम टेबल फिक्स कर दिया। रेल मंत्रालय को आदेश दिया था कि इतने बजे यहां से चलेगी और इतने बजे वहां से चलाई जाए। मकसी में उसका 45 मिनट का और गुना में भी 45 मिनट का स्टापेज था। हमने लिखा-पढ़ी की ओर उसका रुट भी परिवर्तित हो गया। समय सारिणी में सुधार हो गया, परंतु इतना समय दे रखा है कि उससे काफी समय लग जाता है। उसको और ठीक किया जा सकता है, कम से कम समय पर गाड़ी जा सकती और लगभग दो घंटे पहले पहुंच सकती है। इसके अलावा उसकी स्पीडअप करके भी समय बचाने की कार्रवाई की जा सकती है।

सभापति महोदय, इसी तरह से जयपुर, चेन्नई, इंदौर, नागपुर ट्रेन हैं। जो बेरछा जाती है। बेरछा जिला मुख्यालय को फीड करता है। शाजापुर जिला मुख्यालय से उसकी दूरी 14 किलोमीटर है। इन स्टेशनों पर यात्रियों को आने-जाने में काफी दिक्कत होती है और उनकी संख्या भी काफी है। इसलिए इन दोनों ट्रेनों का स्टापेज वहां होना चाहिए। जयपुर-दुर्ग का स्टापेज शुजालपुर में करने की आवश्यकता है। मैं जितनी भी ये मांग कर रहा हूं इनके सम्बन्ध में मैं पहले से ही लिख चुका हूं। विभाग के पास ये मामले विचाराधीन हैं। इंदौर-कोच्चि और इंदौर-हावड़ा एक्सप्रेस का मकसी और शुजालपुर में स्टापेज करने की आवश्यकता है। मैं मंत्री जी से मांग करता हूं कि हमारे यहां मेला होने वाला है, शादी-ब्याह का भी सीजन है इसलिए अगर वे हमारी इस मांग को पूरा करेंगे तो बड़ी कृपा होगी।

जम्मू तवी सुपर फास्ट मुम्बई से चलती है और जम्मू तवी जाती है। इसके नम्बर 2471, 2472, 2473 और 2474 तथा 2476 हैं। इन गाड़ियों में मैंने जितनी भी बार यात्रा की तो मैंने देखा कि इस गाड़ी में जितनी गंदगी है, उतनी किसी अन्य में नहीं है। यहां तक कि बैडरोल भी खराब होते हैं। हमने दो-तीन बार लिखा भी है, परंतु इस गाड़ी में कोई सुधार नहीं हुआ है। मैं मंत्री जी से विशेष रूप से निवेदन करना चाहता हूं कि इस गाड़ी में साफ-सफाई की व्यवस्था कराएं और साफ-सुधरे बैडरोल की भी व्यवस्था कराएं। कालीसिद और कालापीपल उज्जैन और भोपाल सेक्षण में हैं। ये दोनों स्टेशन ऐसे हैं जहां यात्रियों की संख्या बहुत अधिक है। यहां डबल लाइन है, स्टेशन पर चार-चार लाइन रहती हैं, दो में लाइन रहती हैं और दो लूप लाइन रहती हैं। इतनी रेल लाइनों को पार करके एक से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए कोई फुट ओवरब्रिज नहीं है। इसकी वजह से कई दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। मैं मांग करता हूं कि इन दोनों स्टेशनों पर फुट ओवरब्रिज बनाए जाएं।

मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं। देश में आप पहले ऐसे रेल मंत्री हैं, जिनको देखकर लगता है कि सारे देश के रेल मंत्री हैं वरना पहले जो रेल मंत्री बनता था, वह अपनी प्रांत तक ही सीमित रह जाता था और उसी के लिए कार्य करता था। मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं।

**सभापति महोदय :** श्री बी.के. देव अपनी स्पीच ले करेंगे।

\*SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI) : Sir, I rise to support the Railway Budget 2003-2004 which was introduced in the House. The Minister has tried his best and has given us a balanced budget and has made the political promises of yesteryears a reality, like the creation of new zone and divisions which were languishing since long and creating a bad regional feeling among its constituents and the people of those zones in general. Also it was creating a bad name for the Railway Ministry and the NDA Government in general. So, the progressive and dynamic Minister has least been able to stem the rot and has projected the Railway Budget is very balanced manner in tune with the present financial scenario and the NDA Government's goal to reach a growth rate of 8% GDP as announced by our beloved Prime Minister. As it is known that Indian Railways Network is the largest

railway network under a single management and has a route length of 62,759.34 Kms. and a operating fleet of 4,86532 wagons in term of 4 wheelers, 41,513 caching vehicle and 7,517 locomotive nearly 14000 passenger trains are running and nearly 12.9 million passengers were booked daily and nearly 500 million tonnes of freight traffic has been carried by our Railways, so this daunting task of efficient management has been tried to streamlined by our Hon. Minister Nitishji. For this act of his I commend him from the core of my heart. The freight services has been designed to see that material handling and warfage and other incidental charges do not hurt the industrialist the pervious cumber some structures have been simplified I would not like to go into details because there is already a vivid description of the same in the Budget Speech of the Railway Minster. The various freight concessions have yielded additional revenue for the Railways like brining down the rate of traffic booked for distance upto 50 Kms and thereon. He has done away with the surcharge which an excessive burden to railuser.

Besides he has not increased the passengers fare for this financial year and given a lost of concessions to the commuters of various classes and has declared to make train travel a good mode of travel, it is a known fact that rail travel is one of the most environmental friendly mode of transport and its unsustainable development will only make the Railways better.

Sir, in the same vein, I would like to thank the Railway Minister for concretizing the formation of the East Coast Zone Railways and making it fully functional from this year onwards it has pleased the people of Orissa to see a different head of expenditure in the Budget estimates and explanatory memorandum. The message has now gone right to the people of Orissa who were previously just neglected by the previous Governments with false political promises.

The new trains introduced in the year 2003-04 will greatly help the economic of Orissa to its magnificent beaches and temples and its eco tourism. All the six new trains would help Orissa to develop in all aspects. But at the same time, I would point at some grey areas which require the attention of the Railways and if they are developed and connected the vast mineral resources could be exploited, like developing the Langigarh to Junagarh Railwayline which requires early completion, so the allocations should be enhanced. And further survey be made to connect it with Ambaguda on the KK line which connects the famous Bailadilamines with the port of Visakapatnam.

Also I would thank the Railway Minister for improvement of all my stations in the Kalahandi Parliamentary constituency and doubling of line from Langigarh to Titlagarh. So, further request that also line from Titlagarh to Raipur should be doubled.

I request that the frequency of the Samata Express should be made daily as it is the only train from the KBK region of Orissa. Also the KBK regions al go to place like Delhi and North India for work and this is the only train. So, with these few words, I support the Budget. Also for the computer facilities I thank the Minister and also open a booking counter at Bhawnipatnam District Headqaurters.

\*Speech was laid on the Table.

**श्री श्रीप्रकाश जायसवाल (कानपुर)** : माननीय सभापति जी, रेल बजट की प्रशंसा तो मैं नहीं कर सकता, लेकिन रेल बजट को जिस चतुराई के साथ माननीय रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है, उसकी प्रशंसा कर सकता हूं। बड़ी कुशलता के साथ, बड़ी चतुराई के साथ यह रेल बजट बनाया गया है। बेहतर होता अगर हिंदुस्तान के गरीबों, किसानों और आम यात्रियों के लिए कुछ सुविधाएं इसमें प्रस्तुत की जाती, तो निश्चित रूप से मैं रेल बजट की प्रशंसा करता। मैं माननीय मंत्री जी को एक बात के लिए बधाई भी देना चाहता हूं कि मैं लगभग तीन साल से लगातार कानपुर से दिल्ली के लिए एक ट्रेन की मांग करता रहा हूं, माननीय मंत्री जी ने उसको चला दिया है और उसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। मैंने तीन साल से कानपुर के एक टाट-मिल फ्लाईओवर को वाइडनिंग करने की मांग की थी इन्होंने उसको भी पास कर दिया है, शिलान्यास होना बाकी है, माननीय मंत्री जी जब फुरसत पाएंगे तो शिलान्यास भी करेंगे। इन कदमों की मैं प्रशंसा करता हूं, इनकी चतुराई की प्रशंसा करता हूं, लेकिन रेल बजट की प्रशंसा मैं नहीं करता हूं।

माननीय सभापति जी, मैंने एक ऐसी मांग रखी थी जिससे करोड़ों रुपया कानपुर शहर में बचाया जा सकता है। 6 किलोमीटर का एक टुकड़ा कानपुर शहर में है, चंदारी से कानपुर सेंट्रल तक की जो दिल्ली से हावड़ा के बीच में सिंगल-ट्रैक है। आप लोगों को भी ताज्जुब होगा कि दिल्ली और हावड़ा के बीच में कोई ट्रैक सिंगल भी है और वह चंदारी से कानपुर सेंट्रल तक का है। अगर आप उस ट्रैक को जो हावड़ा से आता है, उसको वाया पुराना कानपुर रेलवे स्टेशन ले जाएं तो आपका यह सिंगल-ट्रैक स्वतः ही खत्म हो जाएगा। बजाए उसके डबल-ट्रैक बनाने का काम शुरू होने वाला है। वहां डबल-ट्रैक बनाने का कोई मतलब नहीं है। लगभग 50 करोड़ रुपया डबल-ट्रैक बनाने में लगेगा। वहां के लोगों को भी दिक्कत होगी क्योंकि वहां इतनी जगह नहीं है कि डबल-ट्रैक बनाया जा सके। जो कानपुर पुरानी रेलवे-स्टेशन थी अगर उसको डैवलेप कर दिया जाए, तो दिल्ली-हावड़ा के बीच में डबल-ट्रैक हो जाएगा और उससे सबसे बड़ा फायदा कानपुर के लोगों को होगा और कम से कम 5 फ्लाई-ओवर्स जिसकी आज आवश्यकता है उस सिंगल-ट्रैक की वजह से, वह आवश्यकता स्वतः ही समाप्त हो जाएगी तथा जितना पैसा पुराने कानपुर रेलवे स्टेशन को डैवलेप करने में लगेगा, उतना पैसा आप उस जमीन को बेचकर ले सकते हैं जो जमीन सिंगल-ट्रैक की खाली होगी।

ठीक यही स्थिति मंदशा से पलकी तक अगर रेलवे लाइन जोड़ दी जाए तो कानपुर शहर की कम से कम 14 फ्लाई-ओवर्स की मांग स्वतः ही समाप्त हो जाएगी। आज से 70-80 वर्ष पहले कानपुर से फरुखाबाद लाइन डाली गयी थी। उस समय कानपुर शहर में ट्रैफिक नहीं था। जिधर से वह लाइन आती थी वहां पर ट्रैफिक का कोई सवाल नहीं था, लेकिन आज वहां जबर्दस्त आबादी बड़ी है। अगर उस ट्रैक को केवल मंदरा से पलकी तक जोड़कर कानपुर सेंट्रल ले आयेंगे तो कम से कम 13 फ्लाई-ओवर्स की आवश्यकता समाप्त हो जाएगी। मुझे उम्मीद है कि जब हमारी दो मांगे मानी गयी हैं तो यह तीसरी और चौथी मांग भी मानी जाएगी।

माननीय सभापति जी, अंतिम बात कहकर मैं अपना भाण समाप्त करूँगा। मैंने माननीय मंत्री जी से मांग की थी कि जब बहादुरी के लिए राट्रपति पदक प्राप्त मिलिट्री और पैरा-मिलिट्री के लोगों को रेलवे सुविधा देती है तो जो आम नागरिक रेलवे द्वारा शौर्य-चक्र प्राप्त हैं, उनके लिए कोई सुविधा रेलवे क्यों नहीं देती है। माननीय मंत्री जी को मैंने एक रिप्रेजेंटेशन भी दिया था।

मिलिट्री के लोग तो इस बात के लिए पैसा पाते हैं, लेकिन आम नागरिक अगर अपनी बहादुरी का प्रदर्शन करता है, जिसको शौर्यचक्र प्राप्त होता है, उसके लिए रेल की कोई सुविधा नहीं है। यह बहुत अजीब सी बात लगती है। मेरी आपसे मांग है कि शौर्यचक्र प्राप्त व्यक्ति देश में जितने भी हैं, उनके लिए कम से कम एसी-सैकेंड क्लास की सुविधा दी जानी चाहिए। इसके साथ ही जो परमवीर चक्र, महावीर चक्र विजेता है, उनको शताब्दी और राजधानी में सुविधा नहीं मिलती है। मेरी मांग है कि उनको सुविधा प्रदान की जाए।

**श्री नीतीश कुमार :** सभापति महोदय, इस सदन में जब सप्लीमेंट्री डिमान्ड्स फार ग्रान्ट्स की चर्चा पर जवाब दिया जा रहा था, तो मैंने इस बात का ऐलान कर दिया था कि जो डेकोरेटेड सोल्जर्स - परमवीर चक्र, महावीर चक्र और वीर चक्र - हैं, उनको रेलवे द्वारा पासेज इशू किए जाते हैं, लेकिन वे राजधानी और शताब्दी गाड़ियों के लिए वैलिड नहीं हैं। मैंने इस बात का ऐलान उसी समय कर दिया था।

**श्री श्रीप्रकाश जायसवाल :** महोदय, हमारी मांग है कि आम नागरिकों में जिनको शौर्यचक्र प्राप्त हो, उनके लिए भी इस बजट को पास कराने से पहले सुविधा का ऐलान कर दीजिए। कम से कम उनके लिए सैकेंड एसी की सुविधा दी जानी चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**DR. V. SAROJA (RASIPURAM):** Hon. Chairman Sir, thank you very much for giving me the opportunity to place on record that Tamil Nadu Government has committed for Rs. 704.34 crore for three important railway projects, namely, Suburban Gauge Conversion; Mass Rapid Transit system : Chennai, Phase II; and Cuddalore-Salem project. There is no corresponding outlay from the Ministry of Railways to ensure early completion of these projects.

Sir, 41 over-bridges projects have been sanctioned for Tamil Nadu, the total cost for which is Rs. 440 crore, but the budget allotment is Rs. 19.28 crore. It is under the cost sharing system. This was expected to be completed during March 2002. It is painful to note that with this meagre amount, it is impossible to complete the projects.

**सभापति महोदय :** श्री ए.के..एस. विजयन रेल बजट से संबंधित अपना भाण सभा-पटल पर रखेंगे।

**Dr. V. SAROJA :** Sir, in addition, there are 12 RUBs sanctioned under Gauge Conversion Projects between Chennai Beach and Tambaram. These are likely to be completed by March, 2005, but there is no budget allotment.

Further, 11 ROBs are planned on deposit work basis in Tamil Nadu Government and 20 ROBs by the National Highways Authority of India. I would request the hon. Minister to take into consideration the demands of the Government of Tamil Nadu.

Sir, to place it on record again, it is evident that Tamil Nadu has been totally neglected in this Railway Budget. The total outlay sanctioned for the gauge conversion project will be Rs. 1,962 crore and the missing links for gauge conversion requires about Rs. 890 crore. Sir, I would urge upon the Government and also the Railway Minister to, at least, allocate Rs. 1,000 crore this year for the early completion of these projects.

Sir, coming to the important project of uni-gauge, that is, Villupuram to Thanjavur mainline which passes through the heartland of Tamil Nadu, and connects important cities like Cuddalore, Manamadurai and Kumbakonam and which have tremendous potential for freight traffic. Now, it is totally cut off. It used to start from Tambaram.

The total project cost will be Rs. 223 crore, but the allotment is Rs. 5.4 crore. It is painful to note that though the hon. Minister of Railways inaugurated the Salem-Cuddalore new railway line during 1999, till now, the total allotment is less than Rs. 50 crore. This year, the allotment is only Rs. 15 crore. May I request the hon. Minister of Railways to allocate, at least, Rs. 100 crore this year so that the project could be completed at the earliest possible.

The other project, which runs through my constituency, is about the gauge conversion from Cuddalore to Salem. The hon. Minister of State in the Ministry of Railways is well aware that people from Salem, Attur, Thalaivasal, and up to Villupuram have no train facility, at least, for seven or eight years. I will request the hon. Minister of Railways and also the Minister of State in the Ministry of Railways to look into this problem. People of these concerned areas have gone on strike, and I gave them an assurance that I would raise it in the Parliament and get the budget allotment. Kindly take note of this; let this not be taken in a lighter vein.

Palghat Division is very large with the jurisdiction starting from Jolarpettai in Tamil Nadu to Mangalore in Karnataka. Therefore, setting up of a new division at Salem is a long pending demand of the people of the adjacent, at least, seven or eight States. Setting up a new division at Salem is going to be a viable project also. The hon. Minister may look into this. When the hon. Minister replies to the debate, the people living in the northern part of Tamil Nadu expect that a new Salem Division will be created this year. While many States benefited from Railways' decentralisation policy, Tamil Nadu was given a stepmotherly treatment.

Though I have pointed out about the budget allotment and the stepmotherly treatment, of course, there are many plus points in the Budget. I am very happy that the freight charges and also the passenger ticket charges have not been increased. But how do you meet the demands of this country without increasing, at least, one rupee per ticket in the higher-class category? You should have increased it so that you could have bridged the gap between the lower-class and higher-class tickets. You should have increased the fare by at least one rupee per ticket in the higher-class. This would not cause much problem, provided the Railways is taking care of the basic amenities and other things.

As far as drinking water is concerned, there is already a lot of debate that is going on about the impurities and other pesticides in the water content. The Ministry of Railways definitely should have their own protected drinking water policy. You have to spend more money, otherwise, you have to divert more money for the medical facilities because it is a health hazard.

Finally, Sir, track circuiting is a very important aspect for which the hon. Minister has allocated Rs. 425 crore in the Budget. As far as the safety measures are concerned, recently, I visited Villupuram Station where I had a discussion with the railway officials. They have insisted that more budget allocation should be made for continuous track circuiting by which you will be able to reduce the number of accidents.

I welcome the hon. Minister for extending the concessions for the patients, especially the cancer, thalassaemia major, heart and kidney patients. This concession should not only be given to the patients, but also to their attendants so that the movement of the patients is not a problem.

#### **20.00 hrs.**

The bio-diesel project is a welcome step. I would request the hon. Minister to have consultations with the State Governments. Wherever Government land is in plenty, along the National Highways and railway lines, we should make use of it for bio-diesel projects. We in Tamil Nadu have found out some other plan which is useful for the bio-diesel project. I would request the hon. Minister to have consultations with the State Governments on the possibility and feasibility of setting up bio-diesel projects.

Regarding sportsmen, there are employees of Indian Railways who are doing wonders in this field. However, the facilities made available to these sports persons in the Railways are very minimal. The encouragement extended to the sportsmen is very less. A critical analysis of the hidden talents of not only the railway employees but also their wards has to be made so that we can develop those talents and send those people into the international sports arena.

Last but not least, the Government should consider providing education and job opportunities to the wards of Class III and Class IV Railway employees. We tend to have more educational institutions and job-oriented courses for Ex-Servicemen. I would request the hon. Minister to consider this request so that the wards of Class III and Class IV employees of the Indian Railways can be taken care of.

With these words, I conclude. Thank you.

\*The benefits of 'Project Unigauge' have been denied to Tamil Nadu. While the remnants of MG lines in Kerala, Karnataka and Andhra Pradesh have already been sanctioned for gauge conversion and work has also started large lengths of Railway lines in Tamil Nadu is still MG and gauge conversion has not yet been sanctioned.

2 As on 31.03.2001, the MG kilometres on all Indian Railways is 14,987 kms. and BG is 44,776 kms. The percentage of MG is only 25% on all Indian Railways basis whereas it is 51 percent in Tamil Nadu.

3 A very vital link which is yet to be sanctioned for gauge conversion is the COIMBATORE – POLLACHI, PALGHAT – POLLACHI, POLLACHI – DINDIGUL – MADURAI MG Section comprising of 286.6 kms. This is estimated to cost Rs. 328.79 crores.

4. While work on the TIRUPATI-KATPADI MG line of South Central Railway is progressing rapidly there is hardly any input on the Katpadi – Villupuram Section which passes through Tiruvannamalai an important pilgrim centre visited by millions of devotees from India and abroad.

5. Likewise the important link from Thanjavur to pilgrim centres like Nagore and Velankanni which are visited by people of all faiths from India and abroad are cut off from the main stream of traffic. This region is the rice bowl of Tamil Nadu and foodgrain movement has been badly hit. The project (TIRUCHCHIRAPPALLI – NAGORE – KARAikal & NAGAPATTINAM – VILANKANNI) was sanctioned at a total cost of Rs. 196.23 crores and Rs. 80.59 crores have been spent so far. Only Rs. 13 crores have been provided in this year's budget. It is ironical that this line was originally BG! Early completion of this route will not only go towards national integration by facilitating the movement of devotees to these all faith holy shrines but earn considerable revenue for the Railways both from

passenger as well as freight traffic.

6. The other vital links which have been cut off and for which there is no sanction for gauge conversion are Manamadurai – Virudhunagar, Mayladuturai – Tiruthuraipundi-Karaikudi, Tiruthuraipundi-Agasthiampalli and Madurai – Bodinayakkanur.

7. With the Virudhunagar – Rajapalayam section now closed to traffic, the East West link from Quilon to Villupuram via Tiruvarur and Myladuturai has been cut off. The north – south link from Coimbatore towards Quilon has also been cut off. Early completion of the Virudhunagar – Tenkasi – Tirunelveli – Tiruchendur lines gauge conversion which was sanctioned in 1997 – 1998 at a cost of Rs. 327.61 crores will partly restore these links.

8. The work on the Salem – Vriddachalam – Cuddalore gauge conversion project is also proceeding at a snails pace. As against Rs. 198.68 crores required for this project only Rs. 18.70 crores have been spent so far and this year's allocation is only Rs. 15 crores. While the line from Vriddachalam to Vadalur will be converted, unless the other link from Salem to Cuddalore is also converted this partial gauge conversion will further cut off Cuddalore from Salem.

9. The Ports in Tamil Nadu are developing rapidly and there are plans to run ferry services from Colombo to Tuticorin. Export of hosiery from Coimbatore area via Tuticorin are badly hit as the Railways are not able to provide on time deliveries in goods trains due to the line capacity constraints on Dindigul – Madurai Section. Besides this lucrative freight traffic for the railways there is tremendous demand for running additional mail/express trains from Chennai to Kanyakumari and Bangalore to Chennai and Bangalore towards Kanyakumari. It is therefore imperative that the Dindigul – Madurai BG line is immediately doubled and the gauge conversion from conversion from Dindigul to Madurai also sanctioned.

10. Hon'ble Prime Minister has announced "Railway Vikas Yojna". The Golden Quadrilateral and diagonals are to be strengthened. It is imperative that the Pattabiram – Trivellore – Arakkonam line is quadrupled so that both faster movement of freight and passenger traffic are facilitated.

11. The Salem – Karur new line was sanctioned in the year 1996 – 97 at a cost of Rs. 229.88 crores. So far Rs. 43.64 crores have been spent and work has not progressed further for want of funds. This year's allotment is only Rs. 15 crores. Early completion of this link will not only shorten the distance from north to south but also relieve the burden on Salem – Drode line and more trains can be run from Bangalore towards Marudai, Kanyakumari and Tuticorin thereby benefiting the industries situated in the Hosur area as well the travellers going further towards Kanyakumari side.

12. At present there is only a singly BG line from Tambaram to Villupuram via Chengalpattu. There is a single MG line from Villupuram via Chengalpattu. When the sanctioned project of Tambaram to Chengalpattu is completed the Chengalpattu – Villupuram MG line will become an isolated stretch as Villupuram – Pondicherry and Villupuram – Thanjavur and Villupuram – Katpadi lines are all sanctioned for gauge conversion.

13. The Railways seem to have totally overlooked the situation when BG trains from 4 different directions, viz. Katpadi, Pondicherry, Thanjavur and the existing Tiruchchirappalli chord line will converge at Villupuram and have to negotiate the single BG line from Villupuram to Chengalpattu.

14. Likewise, once gauge conversion of Tambaram – Chengalpattu is completed 3 lines including the BG line from Arakkonam will join at Chengalpattu. It is surprising that the Railways have not foreseen the tremendous capacity constraints which will be placed on the single BG line from Chengalpattu to Villupuram. It is understood that the Chengalpattu- Villupuram MG line will be abandoned. This is a tremendous national loss instead if the MG line from Chengalpattu to Villupuram is converted to BG and electrified there will be a through double line electrified section from Chennai up to Villupuram. Once the sanctioned gauge conversion projects are completed, Tamil Nadu will have in effect 1 a double line right from Villupuram to Tirunelveli as there will be one BG line from Villupuram to Tirunelveli via Virudhachalam, Tiruchchirappalli, Dindigul, Madurai and Virudhunagar and another BG line from Villupuram via Cuddalore, Myladuturai, Thanjavur, Tiruchchirappalli, Manamadurai, Virudhunagar, Tenkasi, which will greatly facilitate movement of both passenger and freight traffic.

15. Similarly while the streams of traffic from Myladuturai and Tiruvarur will go to Thanjavur there is only one BG line from Thanjavur to Tiruchchirappalli from where traffic will move in 4 different directions, i.e. Vriddachalam, Karur, Dindigul and Manamadurai. Here also railways have failed to anticipate the tremendous traffic congestion which will occur on the existing Thanjavur – Tiruchchirappalli single BG line and are planning to abandon the existing Thanjavur – Tiruchchirappalli MG line. it is therefore imperative that the existing Tiruchchirappalli – Thanjavur MG line is also converted to BG will in time.

16. Like wise the line from Thanjavur to Kumbakonam should be converted to BG well before the Maha Maham (Kumbh Mela) at Kumbakonam in January, 2004.

17. While the Ministry of Railways is prepared to rescue Konkan Railway corporation by way of repaying the debts amounting to 3,000 crores of which 266 crores were paid in this year and 430 crores in the next year, the much smaller outlays required for completing the ongoing works in railway developmental works in Tamil Nadu are being denied.

18. Hon'ble MPs of Tamil Nadu cutting across party lines demanded that their voice should be heard in the parliament and the Ministry of Railways made alive to the legitimate aspirations of the Tamil people.

\* Speech was laid on the Table.

\*SHRI A.K.S. VIJAYAN (NAGAPPATTINAM) : I welcome this year's Railway Budget from the commuters' point of view for there is no fare hike. At the same time, I cannot hide my disappointment for not making adequate allocation for the ongoing projects in the Southern Railways region, especially Tamil Nadu and more particularly in my constituency. There is virtually no augmentation of Railway services in our Thanjavur – Nagappattinam - Triuchirappalli and Nagapathinam – Velankannai and Nagappattinam – Karaikal sections. These sections are there from the days of Britishers but are ignored continuously all these years.

We have been talking of gauge conversion for the past one decade. But what happened to Thanjavur-Thiruvaroor-Nagore line some decade ago had put the clock back in the area. Commercial and industrial activities in that port town Nagappattinam comes to a standstill when the broad gauge line there was converted to a metre gauge line some years ago. For the past one decade we have been talking about making all the Railway lines in the country to be broad gauge lines. In 1993, when the erstwhile Railway Minister visited Nagore, he gave a solemn promise that Nagore-Triuchi line would be converted to a broad gauge line. But it has not been done as yet. Triuchi-Thanjavur gauge conversion came almost in a slowest pace. But Thanjavur-Nagore gauge conversion is still to be completed. The General Manager, Southern Railway gave an assurance in September 2002 that this gauge conversion would be completed by March 2003 at least between Thanjavur and Thiruvaroor. I am sorry to say that it is another promise gone haywire.

To complete the gauge conversion in this section the amount earmarked in this year's Budget is very meagre. Just Rs.12 crores have been allotted whereas the project would entail a further Rs.50 crores of expense for its completion. This

is route which attract pilgrim from all over the country round the year. But still no attention is paid by the Southern Railway and the Indian Railways. I urge upon the Union Government to look into this.

In Vedanayam Central region, quality salt is available in plenty. For want of broad gauge line, the salt produced here could not be taken in time to different parts of the country. Our able Railway Minister can see for himself the hindrance, it would be coming to halt the commercial and industrial activities could be carried out in this backward area. I also urge upon the Railways to construct cold storage godowns in the coastal railway stations to preserve fish and sea products.

Linking of Nagore-Karaikal-Mayiladuthurai via Trangubar (Tharangampadi) is a crying need to be attended to by the Railways. It would be mutually benefiting both the Railways and the public who can thrive with a fillip to their economic activities.

Sir, when you compare the new lines laid in many States after the independence of the country, Tamil Nadu did not get a better deal all these years. Most of the lines in Tamil Nadu were laid when the Britishers were ruling the country. We are proud Indians, when are you going to make us happy Indians?

At a time when fossile fuels are becoming a depleted commodity, Railways must come forward to electrify most of the operational routes. In far off areas as is done between Thiruvaroor and Vedanayam more rail cars must be run. This may attract the passengers to take to the Railways. This will help conserve the petro-product too. I request the Railway Minister to run more regular rail cars between Nagore-Nagappattinam-Thanjavur. You may also take up laying of a pilgrim railway route between Nagappattinam and Velankannai which will definitely be a money-spinner to the Railways. I fervently hope the prudent Railway Minister will consider this long-pending demand.

\* Speech was laid on the Table.

**डॉ. रामकृष्ण कुसमरिया (दमोह) :** माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिये समय दिया, उसके लिये मैं आपका आभार मानता हूं। सब से पहले मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं और उनके इस बजट का पुराजोर समर्थन करता हूं। यह एक ऐसा बजट है जिसे हम संतुलित, चमत्कारिक और व्यावहारिक कह सकते हैं। सारे देश में संतुलन रखते हुये स्वर्णिम चतुर्भुज मार्ग के अलावा जम्मू कश्मीर से लेकर नार्थ ईस्ट स्टेट्स तक सारे भारत को उसमें सम्मिलित किया है। रेल राष्ट्रीय एकता की प्रतीक है। उसके अर्थ को सही रूप से प्रतिपादित किया है। मैं उनकी दूरदर्शिता के लिये उन्हें धन्यवाद देंगा कि उन्होंने रेल यात्रियों की सुविधा के लिये नई गाड़ियां चलाकर उन्हें सस्ता करके यात्रियों को आकर्ति किया है। आप देखेंगे कि गाड़ियों में भी डबल बढ़ गई है, फिर भी ज्यादा से ज्यादा यात्री रेल की तरफ आकर्ति हुये हैं। हमारे क्षेत्र के जितने बस ऑनर्स हैं, उनकी रोने की स्थिति आ गई है। फैक्ट्रियां अपने माल की दुलाई रेल से कर रही हैं। इससे रेल के राजस्व में वृद्धि हुई है। मैं इस बजट को चमत्कारिक बजट कह कर माननीय रेल मंत्री जी का सम्मान करना चाहता हूं।

सभापति महोदय, मैं किन शब्दों में माननीय रेल मंत्री जी की प्रशंसा करूं क्योंकि मेरे क्षेत्र में पहले 3 गाड़ियां चलती थीं जो आज बढ़कर 16 हो गई हैं। मेरा क्षेत्र बुंदेलखण्ड में आता है। इसके अलावा ललितपुर-सिंगराली क्षेत्र पिछड़े हुये हैं। खजुराहो से पन्ना, पन्ना से सतना, सतना से रीवा और रीवा से सिंगराली क्षेत्र के लिये समुचित राशि देकर इस क्षेत्र के विकास के लिये नये आयाम खोले हैं। मैं माननीय नीतीश जी से आग्रह के साथ कहना चाहता हूं कि आपने एक सर्वेक्षण कराया था जबलपुर से दमोह पन्ना। इसके जुड़ जाने से हमारे जबलपुर से कटनी होते हुए जो रेल मार्ग है उसमें 300 किलोमीटर की दूरी कम होती है और सिंगराली मार्ग में जुड़कर यह शॉर्ट रुट बन जाता है। यहां से खजुराहो और जबलपुर जोड़ने से टूरिज्म को भी बढ़ावा मिलेगा। भेड़ाघाटा धुंआधार जबलपुर में बड़ा दर्शनीय स्थल है और खजुराहो, चित्रकूट वह सारे का सारा इलाका इस मार्ग से जुड़ने वाला है। इसलिए हमारी प्रार्थना है कि इसको स्वीकृति प्रदान करें। इसका सर्वेक्षण हो गया है और मंत्री जी को सारी जानकारी है।

मैं इस बजट के विषय में यह कहूँगा कि हमारे मध्य प्रदेश में समुचित रूप से विकास करने का काम मंत्री जी ने किया है। जबलपुर से गौंदिया छोटी लाइन थी। इसके आमान परिवर्तन का काम मंत्री जी ने लिया है और आधा काम पूरा हो चुका है और बाकी काम जल्दी से जल्दी पूरा होने वाला है। कितने काम मैं गिनाऊं। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि रेल विभाग की बहुत ज़मीन खाली पड़ी हुई है। हमारे यहां एक पुराना लोको शैड है। उसमें करीब दो-तीन सौ एकड़ ज़मीन पर लोग अतिक्रमण कर रहे हैं। मंत्री जी ने कहा था कि ऐसे पुराने स्थानों को हम सुरक्षित करेंगे और उनका विकास करेंगे। उस योजना के तहत मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप उसको संरक्षित करें और उसमें रेलवे का कोई भी कारखाना खोलें। मैं किन-किन बातों का आपको धन्यवाद दें? आपने रेलवे ज़ोन जबलपुर में बिलासपुर में खोला। जबलपुर में रेलवे ज़ोन खोलने से वहां विकास की संभावनाएं इतनी बढ़ गई हैं जिनकी कोई कल्पना भी नहीं कर सकता था। यदि हम इस लोको शैड एरिया को डैवलप करेंगे और चूंकि ज़ोन भी वहां बन गया है और काफी काम वहां बढ़ने वाला है तो वहां पर यदि कोई कारखाना रेल की एक्सेसरीज़ का खोलेंगे तो निश्चित रूप से लोगों को वहां काम भी मिलेगा। जैसे आपने कहा भी है कि रेल द्वारा लोगों को आप रोज़गार देंगे, आपकी वह मंशा भी पूरी होगी और उस इलाके का विकास भी होगा।

मान्यवर, मंत्री जी ने अनेक गाड़ियां हमारे क्षेत्र में चलाई हैं। इस बजट में आपने एक और गाड़ी दी है जिसके लिए मैं आपका धन्यवाद करूँगा। जबलपुर से कोटा के लिए एक नई गाड़ी दी है। दमोह से कोटा एक शटल चलती है। यदि इसको अजमेर शरीफ और पुकर तक बढ़ा दें तो मुस्लिम और हिन्दुओं के तीर्थ दोनों एक जगह पर हैं और यहां से भारी जनता वहां पर जाती रहती है। दमोह-कोटा शटल यदि आप अजमेर और पुकर तक बढ़ा देंगे तो निश्चित रूप से लोगों को वहां काम भी मिलेगा।

मान्यवर, अब मैं अपने क्षेत्र की भविय में जो कुछ आवश्यकताएं हैं, उनके विषय में निवेदन करना चाहता हूं। क्षिप्रा एक्सप्रैस जो इंदौर से हावड़ा तक चलती है, यह हफ्ते में तीन दिन चलती है। उसको यदि पूरे सप्ताह चलाएंगे तो अच्छा होगा क्योंकि इसकी बहुत मांग है। अभी जब मंत्री जी जबलपुर पथारे थे, तब भी लोगों ने इसकी मांग की थी। इसी तरह से बीना कटनी ट्रेन को भी जबलपुर तक चलाने की आवश्यकता है। भोपाल-हावड़ा जो साप्ताहिक ट्रेन दी है, उसके लिए भी हम आपका धन्यवाद करते हैं। इसको भी सप्ताह में तीन दिन चलाएंगे तो बुंदेलखण्ड के पूरे इलाके को काफी लाभ होगा। कामायनी एक्सप्रैस को माननीय रेल राज्य मंत्री द्वारा वहां जाने पर बादकपुर में ठहराव देने की घोषणा की गई थी। हमें पूरा विश्वास है कि आप उसको वहां ठहराव देंगे।

सभापति महोदय, विध्युतीय एक्सप्रैस संगोनी एक ऐसा स्टेशन है जो 100 गांवों का केन्द्र है और जो ग्रामीण जनता है वह वहीं से आती जाती है यदि इसका वहां ठहराव देंगे, तो वहां के लोगों को फायदा होगा, सहूलियत मिलेगी और हमारे रेल के राजस्व में भी इजाफा होगा।

इसी प्रकार, महाकौशल एक्सप्रैस से हमारे सिख समुदाय और अन्य सम्प्रदायों के लोग वैष्णव देवी तक जाते हैं। इस गाड़ी को जम्मू तक बढ़ाने की मांग की गई है। वहां आन्दोलन भी किए गए हैं। पब्लिक की काफी डिमांड है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि महाकौशल एक्सप्रैस को जम्मू तक एक्सटेंड कर दें।

मान्यवर, लोगों की एक मांग अभी आई है और वह यह है कि छत्तीसगढ़ जो नया राज्य बन गया है, उसकी राजधानी रायपुर से दिल्ली के लिए सीधी रेल सेवा बीना-कटनी होते हुए शुरू की जाए।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ, मैं बजट का समर्थन करते हुए अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

**श्री रमेश चेन्नितला (मवेलीकारा) :** सभापति महोदय, मैं विस्तार से रेल बजट पर चर्चा नहीं करना चाहता हूं। इस अवसर पर मैं जो केरल राज्य के साथ अन्याय हुआ है, उसके बारे में बताना चाहता हूं। जब हम केरल के सभी सांसद मंत्री जी से उनके चैम्बर में मिले, तब मंत्री जी ने हमसे पूछा था कि हम केरल में सबसे पहले किस चीज को प्राथमिकता देना चाहते हैं, तो हमने कहा था रेल लाइनों के दोहरीकरण को हमारे राज्य में प्राथमिकता दी जानी चाहिए और मंत्री जी ने हमें आश्वासन दिया था कि ऐसा ही होगा।

महोदय, कायमकुलम से तिरुवनन्तपुरम तक रेल लाइन का दोहरीकरण हो चुका है। मंगलौर से शोरनूर का काम अभी तक चल रहा है, लेकिन इसके बीच में ऐरणाकुलम से कायनकुलम वाया एलप्पी से कोट्टायम तक इस रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाए। इस 15 किलोमीटर रेल लाइन के दोहरीकरण कहने हेतु बजट में धनराशि निर्धारित की थी और आपने हमें यह वायदा किया था कि कायनकुलम-मवेलीकारा और कायनकुलम-चेप्पड़, दोनों तरफ से दोहरीकरण की व्यवस्था करेंगे, लेकिन उसके लिए केवल 5 करोड़ रुपए ही बजट में रखे गए हैं। इससे काम चलने वाला नहीं है।

महोदय, मंत्री जी ने हमें केवल एक ही नई ट्रेन दी है जबकि पूरे देश में 50 नई ट्रेनें चलाने की घोषणा की गई है। केरल में आपने किसी लाइन को एक्सटेंड करने के बारे में जिक्र नहीं किया है। हमारे केरल प्रदेश की गेज कनवर्शन के बारे में उपेक्षा की गई है। इसके अलावा अभी जो इलैक्ट्रीफिकेशन के बाद अब केरल में रेलों के परिवालन में सुविधा होगी। वहां कोचीन तक विद्युतीकरण का काम चल रहा है। मेरा निवेदन है कि कोचीन से त्रिवेन्द्रम तक के विद्युतीकरण का काम जिस गति से चलना चाहिए था उस गति से नहीं चल रहा है, बल्कि बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। मेरा निवेदन है कि काम की गति को बढ़ाना चाहिए।

महोदय, हमारी एक शिकायत हमेशा रही है लेकिन वह पूरी नहीं की गई है और वह है हमें एक जोन दिया जाना। हमें एक जोन की जरूरत हमेशा रही है। अभी हमारा क्षेत्र चेन्नई डिवीजन में आता है। सर्दन रेलवे का हैडक्वार्टर चेन्नई है। वे अधिकारी चेन्नई और आसपास के इलाके के विकास के बारे में ही सोचते हैं और काम करते

हैं और जो हमारा क्षेत्र है उसके विकास के बारे में वे ध्यान नहीं देते हैं। केरल के हम सभी सांसदों का आरोप है कि इस पर जरूर विचार करना चाहिए और हमारे क्षेत्र के विकास की भी योजनाएं प्राथमिकता के आधार पर बनानी चाहिए। मेरा यह आरोप भी है कि सरकार रेलों के विकास के लिए जो धन निर्धारित करती है उसे समय पर विनियोग नहीं किया जाता जिससे हमारी विकास की योजनाएं पिछड़ जाती हैं। मेरी मंत्री जी से गुजारिश है कि वे इस बारे में जरा ध्यान दें और रेलों को इस बारे में चिन्ता करनी चाहिए।

इसके एक साल बाद आरोप आता है कि इस पैसे को खर्च नहीं करते हैं। इसका क्या कारण है? इसके बारे में जांच करनी बहुत जरूरी है। कोट्यम से ऐरीमेली नई रेलवे लाईन के बारे में बहुत सालों से जिक्र किया जा रहा है। जब पासवान जी रेल मंत्री थे तो बजट में उन्होंने उसके लिए धनराशि निर्धारित की थी। हम हर साल मांग करते हैं कि इसके लिए ज्यादा से ज्यादा पैसा की जरूरत है, ज्यादा पैसा मिलना चाहिए, लेकिन इसकी अभी तक कोई भी सुनवाई नहीं हुई। इस बजट में भी के बल दस लाख रुपए मेरे ख्याल से रखे हैं। एक रेलवे लाईन को 250 करोड़ रुपए की धनराशि चाहिए। अगर धनराशि ठीक से मिलेगी तो इसे पूरा करने में कितना समय लगता है। ये दिखावा करते हैं, जितना देते हैं उससे कोई फायदा नहीं होता है। अंगामलई से सबरीमलई के लिए भी दो करोड़ का प्रावधान करना है। अगर यह विजिल नहीं है तो आप इसे रेल बजट से निकाल दीजिए। एक-दो करोड़ रुपए की धनराशि निर्धारित करके लोगों को धोखा देते हैं।

महोदय, मेरा निवेदन है कि आपने जो वायदा किया है उसे पूरा करने के लिए आपको कोशिश करनी चाहिए और हमारे कोट्यम से ऐरीमेली रेल लाईन को ज्यादा से ज्यादा पैसा निर्धारित करना है। अंगामलई, सबरीमलई के लिए पैसे की कमी है, उसके लिए भी धनराशि निर्धारित करनी चाहिए। डबलिंग के ऊपर टाइम बाउंड प्रोग्राम होना चाहिए। शोरनूर, मंगलौर का बहुत सालों से काम चल रहा है, इसे आप कब पूरा करेंगे। इसके लिए एक टाइम टेबल बनना चाहिए और उसके मुताबिक काम पूरा करना चाहिए। सदरन रेलवे को बाकी रेलवे के अनुसार हर चीज के लिए कम पैसा दिया गया है। यहां मूर्ति जी बैठे हैं, मैं क्षेत्रवाद के ऊपर विश्वास नहीं करता हूं। लेकिन दक्षिण रेलवे को जो धनराशि मिलनी चाहिए थी, वह नहीं मिली। चाहे पैसेंजर्स एमेनिटीस की बात हो, गेज कंवर्शन, डबलिंग या नई रेल चलाने की बात हो। आप सदरन रेलवे को क्यों उपेक्षित कर रहे हों, इसका क्या कारण है?

महोदय, यहां दो मंत्री बैठे हैं, मुझे मालूम नहीं कि उन्होंने इस पर ध्यान दिया है या नहीं। ईस्टर्न, वेस्टर्न रेलवे में और उत्तर रेलवे में जो धनराशि निर्धारित की है, उसके अनुसार दक्षिण रेलवे को भी धनराशि निर्धारित करनी चाहिए और पैसेंजर्स एमेनिटीस के बारे में जो नई ट्रेन चली है, रेल विभाग के पास जितने भी पुराने कम्पार्टमेंट हैं, वे सारे सदरन रेलवे में चलते हैं। ये केरल में ज्यादा चलते हैं। इसके ऊपर भी विचार करना चाहिए।

\* **SHRI KIRIT SOMAIYA (MUMBAI NORTH EAST):** Sir, Railway Budget is common man's budget. While accepting the challenge of competitive markets Railway Minister Hon'ble Shri Nitish Kumar has balanced the socialistic obligation of the Railways with a motto "Railway for All" and also encourage the competitive atmosphere within the Railways.

Firstly, I would thank Hon'ble Railway Minister for sanctioning, providing Rs. 2 Crore for new Railway Station, i.e. Nahur in Central Railway, Mumbai. After 35 years the Mumbai goes for a new Railway Station after Kanjur Marg in 1968.

I would urge Hon'ble Railway Minister to ask the concerned authorities to immediately invite tenders, start the work and develop the new station "Nahur" in a record time. I would request Hon'ble Minister to have Bhumi Pujan during the recess of Budget Session and get the station completed by the end of 2003.

Hon'ble Railway Minister has included a techno feasibility, passenger traffic survey for Kurla-Mahul section of suburban lines of Central Railway, Mumbai. Let the survey be completed in 3 months. 10 lakhs people of that area are urging and demanding to convert the existing goods line into passenger line. For the last 40 years Railways are giving excuses, false explanation & figures. For the last 10 years in Parliament Railways has given reply that Kinson Report has negated conversion of Kurla-Mahul goods line into passenger line, but the fact is that at Kinson Report this section is never studied. They have never mentioned about that. Railway Authorities now compelled to state that whatever they said in past 10 years are wrong.

The Kurla-Mahul, a stretch of 5 Km, can be used for passenger traffic as a shuttle services in the beginning. No large financial burden, Railway track exists

for ideal spot, land available for development of Railway Halt Station. I would request Hon'ble Minister to ask the concerned officials to start working into the conversion and do this on war footings.

Under the passenger amenities Hon'ble Minister has provided several small things which is going to benefit the common commuters. Also provision for constructing roof on various platforms for 12 coach trains have been made. My request to Hon'ble Minister is to complete this work on the local railway stations of Mumbai, i.e., Mulund, Bhandup, Ghatkopar, Chembur, Vikhroli and Mankhurd.

Accidents on suburban Railways, particularly on the Railway stations Govandi, Kanjur Marg are increasing. Though Railways have accepted construction of FOBs on these stations and financial provisions have been made but the work is not being started. Instructions may be given to the Engineering Division, DRM of Central Railway Mumbai Zone to not only start the work but also get it completed within this year.

Though ROB at Ghatkopar, Mumbai provided since long the tendering process is not completed. The work should be started immediately and instructions be given to complete the same in a time bound programme.

Although PRS centers at Mulund (East), Mumbai is started the official approach road from the Main Road, i.e., Sota Bhawan is not developed. Instruction be given to start the process and get the approach road completed.

I would appreciate the Hon'ble Minister's concern about MUTP. Kurla-Thane 6 Line Project is the only main project of MUTP started well in advance. Due to lack of coordination and emphasis to complete the work in time bound programme the work is delayed for 2 years. I would urge the Hon'ble Minister to ask the Railway officials to complete the 5<sup>th</sup> line work first. There are less than 100 small huts / encroachments to be removed, which can be done within a couple of months. There is no hurdle to complete the work of 5<sup>th</sup> line between Kurla and Thane. Railway officials are insisting to do simultaneously both 5<sup>th</sup> and 6<sup>th</sup> lines work. From the management and return of investment angle any good planner would first complete 5<sup>th</sup> line, get it started and will try simultaneously to push 6<sup>th</sup> line's work. Everybody know to complete the 6<sup>th</sup> lines work rehabilitation of more than 1200 hutments is to be done. It will take 12 months for rehabilitation. Why the 5<sup>th</sup> line should suffer for unique behaviour of Railways? I would urge you to ask the officials to take it on footings the 5<sup>th</sup> line work and get it completed by the end of 2003.

Bhandup (West) Booking Office and station area is developed. The remodeling and shifting of the nearby shops needed to be completed in this year. The whole station will have a new look.

I would like to draw the attention of Hon'ble Railway Minister towards the harassment caused to the common commuters. The commuters are paying prices for honesty. To purchase local train tickets for travelling of 20 to 30 minutes a passenger is compelled to wait in queue for 30 to 60 minutes. On major Railway Stations like Mulund, Ghatkopar, Kurla the waiting period is more than 50 minutes. On Saturdays, Sundays and holidays on the Railway Stations like Mankhrud to Kurla, Kurla to Mulund a passenger has to wait for 30 to 60 minutes. This causes tremendous tension, pressure, harassment to ladies with children, senior citizens and common customers. The coupon validating machines are total failure. Machines are not at all working. Coupons purchased by commuters have to be rubber stamped once again on the ticket windows. There is a need to study this problem; a long-term solution is to be sorted out. I would urge Hon'ble Minister to order Central Railway, Commercial Division, Passenger Amenities Department to study the problem and take proper measures.

The ROB work at Ghatkopar is quite slow. The first ROB took 24 months. The construction work for new ROB is started, there is a need to expedite the same. Instructions be given to Engineering Division and contractors to get it completed within 9 months.

The passenger amenities needed to be updated on the Division like Mankhurd to Kurla, Kurla to Mulund. There is lot of gap between platforms and coaches. Though financial provisions are made but work is not done. DRM Mumbai be given instruction to complete the site study of all these stations from Mankhurd to Kurla, Kurla to Mulund, prepare a plan and complete the same during 2003-04.

There is a longstanding demand of commuters from Bhandup and Mulund to have PRS centers. The principle, which applies to other parts of the country, cannot be applied to the metro cities like Mumbai. As computerized Season Ticket System already started on these 2 stations, it is easy to start PRS on these stations. The daily commuters are more than 90000. The population in this zone is more than 7 lakhs each. If PRS is started daily ticket purchase from this station will be more than 500 tickets (outstation). I would urge the Hon'ble Railway Minister to ask the concerned authorities to start the PRS.

I once again thank Railway Minister for all the facilities extended to the people of Mumbai and support the proposal of Railway Budget.

\* Speech was laid on the Table

DR. C. KRISHNAN (POLLACHI): Mr. Chairman, Sir, thank you very much.

I am speaking on behalf of MDMK, which is headed by Shri Vaiko, who is presently in Vellore Jail for the past about 130 days.

There is a long standing demand of the people of my Constituency for the conversion of the metre gauge into broad gauge. This is the route which is very much required by the poor man, business people, and industrialists. The gauge conversion is required from Podanur-Coimbatore to Dindigul and Palghat, Kerala via Pollachi.

I have brought this to the notice of the Ministry of Railways and the Central Government on behalf of the concerned Members of Parliament of those areas. This route has the potential for passengers as well as goods traffic. People from all over India visit this area for business, tourism, and pilgrimage purposes. Palani for pilgrims, Kodaikanal - a hill station near Palani - for tourists, and Top Slip - a wild life sanctuary also for tourists - are the worthy places to visit. They are situated in my Constituency.

The transportation from Mumbai-Delhi-Kolkata to the southern parts of Tamil Nadu will also become easy relieving the present crowded West Coast route. The commercial towns like Pollachi, Udumalpet, and Palani will get direct access to all major cities throughout the country.

Agricultural products like rice, coconut, oil seeds, pulses, and textile goods are being transported by road presently to all parts of the country from these areas. The general public residing in Coimbatore, Pollachi, Palghat, Palani, and Dindigul will be benefited by the gauge conversion.

Apart from this, we require a few over-bridges at the following level crossings - Kinathukadavu-Pollachi, Thali Road-Uadumalpet near Palani Andavar Mills, Kottur, Malaiyandi Pattanam-Valparai, and Combatore Kurichi Sidco Industrial Estate Road-Pollachi Main Road. The quota for the following trains at Udumalpet Railway Station should be increased. For Cheran Express from six to 15, for Nilgiri Express from four to 15, and Kovai Express from four to 15. The Madathukulam Railay Station should be reopened.

Sir, I would request the Railway Minister to take up early steps to complete the broad gauge conversion project of my area, which is a long felt need of the people.

**SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE):** Sir, initially I was not very much inclined to speak but finding no other speaker, I could not resist the temptation of speaking. Anyway, I would be very brief.

I just rise to thank the hon. Railway Minister from the core of my heart for, at least, two three things. The first thing is that he has really tried to make the Railways accident proof. The Railways have introduced track circuiting and new instruments in the engine which can detect if there is any other train on the same track within two kilometres distance. I think the hon. Railway Minister has done an extremely good job to see that travelling by the Railways, in future, is safe. Now, at least, some individual passengers would feel free to travel by the train.

I congratulate him for the freight rationalisation and for the rationalisation of the passenger fare. This was virtually not done before. In all the previous years, the freight charges and the passenger charges were fixed in a very whimsical manner. I would thank the hon. Railway Minister as now he has tried to become a system builder. He has tried to bring in a systemic change through which what percentage of charge will be levied over and above another class will be known to the public.

Everybody will know that while travelling by Shatabdi or by Rajdhani, they would have to pay this much percentage of money. I would like to thank the hon. Railway Minister for this. It is because of this reason that the hon. Minister has not increased the freight charges and in this way he has tried to reattract the goods that got shifted to the roadway sector. I am sure in this process he would now certainly have to depend less on cross-subsidisation.

Sir, I would just like to make two to three suggestions. I would like to appeal to the hon. Minister that if this is the year for passenger amenities - so many Members have spoken about so many things - then I would like to say that the train information service should be improved. Whenever we want to know about the arrival or departure information of trains and ring the given number, either nobody picks up the phone at the other end or if at all anybody picks up the phone, the information would be that the train is on time. But when you reach the station you would find that the train is either 45 minutes or one hour late. How does it happen? I would like to appeal to the hon. Minister - he has done so many good things - to look into this aspect and improve upon the train information system not only in the stations at the bigger cities but also in the stations at the smaller towns.

Sir, I do not know as to what the Railway Minister has done in regard to giving more powers to the RPF. Law and order is a State subject. The hon. Minister must have talked to the Chief Secretaries of all the State Governments through the Union Home Minister. I would like to appeal to him to make a very sincere effort in this regard so that the RPF is given more powers with regard to handling the law and order problems in the trains. Let us not depend on the GRP. All the discarded elements of the State police are sent to man the GRP. People should not have a feeling that they are helpless while they are travelling by trains.

Sir, lastly I would like to mention about a few pending railway projects in my State. The major bottleneck in the State of Orissa is the construction of bridges over Mahanadi and Birupa river in the Golden Quadrilateral from Kolkata to Chennai. This portion from Kapilash Road to Barang is the only single line that exists in that sector because there are four huge bridges that are to be built in this sector. It is because of this reason that a very important place in Orissa, namely Cuttack is not being connected by many trains. Just one year before one fast passenger train that was started from Kharagpur to Bhubneswar - it has fulfilled the aspirations of so many people in my district of

Balasore – does not go via Cuttack because of this technical difficulty. I was told that when the Britishers started this Mahanadi bridge, it was completed within a period of two years. Now, the very planning and designing of this bridge has already taken seven years. I would like to very earnestly appeal to the hon. Minister that he should give priority and importance for the completion of the double line of this sector, namely the Kapilash Road to Barang. The construction of the bridges on these two huge rivers of Mahanadi and Birupa should also be completed as quickly as possible.

Sir, there is another train, namely the Hirakhud Express that runs from Bhubneswar to Koraput. I would like to request the hon. Minister to extend this train up to Jaleswar, which lies at the extreme end of Orissa. This would help connecting people from one end of the State to the other.

Sir, last but not least, the Talcher – Bimlagarh is a very important line and it is under construction for the last twenty years. It should be completed quickly. Completion of Lanjigara-Junagada line and doubling of Titlagara-Lanjigara section should be given due importance. In Jan-Shatabdi Express, food should be made optional. I would highlight one specific problem in the Bhubaneswar-Howrah Jan-Shatabdi Express which has been introduced recently. It has been running almost two-thirds empty because tickets are not issued up to the date of journey. The argument given is that food is being provided in the train and unless one buys the ticket at least two days in advance, food cannot be served. That is why the train is running two-thirds empty. I appeal to the hon. Minister that food should be made optional in this train and daily ticket should be issued so that more and more people can travel in this train. These are very popular trains which have fulfilled the aspirations of the people. They can travel in these trains in more numbers provided tickets are issued everyday and also provided food is made optional.

Last but not least, I would like to mention that such a very good Budget has totally finished the business of organising agitations against the Railway Budget in Orissa. For a long time every year it used to be the main occupation of some people who are rendered jobless now! Year after year they used to get this job at least for two months after the introduction of the Railway Budget. But, in the last two years that business has been completely stopped in Orissa. For that reason and also for giving Rs.417 crore for all the projects in Orissa, I thank the hon. Railway Minister.

**श्री विजय कुमार खंडेलवाल (बैतूल) :** सभापति महोदय, मैं रेल बजट के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं और रेल मंत्री जी ने इस साल का जो बजट पेश किया है, इसका मैं पूर्ण रूप से समर्थन करता हूं। इस साल का रेलवे बजट अपने आप में एक एतिहासिक बजट है। कम सीमित साधनों के बीच में सारी सुविधाएं प्राप्त करने का रेल मंत्री ने प्रयास किया है। अच्छा काम करो या बुरा काम करो, आलोचना होती है। अगर रेल का किराया बढ़ जाता, यात्री किराया बढ़ जाता, माल की दुलाई बढ़ जाती तो रेल मंत्री की आलोचना होती कि गरीबों के लिए तकलीफें बढ़ाई जा रही हैं। अब किराया नहीं बढ़ा, न रेल का किराया बढ़ा और न माल का भाड़ा बढ़ा बल्कि जो ऊंची क्लासेज हैं, उनका किराया कम करने का प्रयास किया गया। शातार्दी एक्सप्रेस का भी कम किया गया। इसके बाद भी आलोचना हो रही है कि रेल मंत्री कहां से कार्य पूरा करेंगे और इसलिए मुझे एक लेखक की एक कहावत याद आती है कि आलोचकों का इस दुनिया में कोई स्मारक नहीं बन सका है। उनका काम आलोचना करना है पर आलोचना से मंत्री महोदय पीछे नहीं हटने वाले हैं। वे आगे बढ़ते जाएंगे। मैं मंत्री महोदय को पुनः बधाई देता हूं कि मैं जिस मध्य प्रदेश से आया हूं, वहां के लिए इस साल रेल बजट में नई रेलगाड़ियां चलाने की ओर यात्री सुविधाएं देने की अनेक घोषणाएं उन्होंने की हैं। इस साल जैसा कि शुरू में कहा था कि रेलवे 150 वां वर्ष यात्री सुविधा वर्ष के रूप में मनाने जा रहा है और आने वाला साल उपभोक्ताओं के लिए समर्पित किया है और ग्राहकों को समर्पित करते हुए ग्राहक संतुष्टि वर्ष कहा है। इस वर्ष सुरक्षा, संरक्षा, समय पालन तथा सफाई से संबंधित अनेक कदम उठाए जाएंगे।

साधन सीमित हैं, उनके बीच में कार्य करेंगे, इसके लिए पूरे सदन को मंत्री जी के प्रति धन्यवाद देना चाहिए। पर इसके बाद भी लोग खड़े हो जाते हैं और कैवल आलोचना करने के लिए आलोचना करते हैं। इस बजट में 225 किलोमीटर लाइन बिछाने का लक्ष्य रखा है, 775 किलोमीटर रेल लाइन के अमान परिवर्तन का लक्ष्य रखा है और 340 किलोमीटर रेल लाइन के दोहरीकरण का लक्ष्य रखा है। इस प्रकार हर क्षेत्र में पिछले वर्षों से ज्यादा लक्ष्य रखे गए हैं। साधन उतने ही हैं, उन्हीं में से पैसा कहां से आएगा, यह बजट में बताया है। यह भी कहा गया है कि खर्चों में कभी करेंगे और दूसरी जगह से आय बढ़ाएंगे। इन सबसे हम रेलवे को अग्रसर करेंगे। आज रेलवे इस देश का, दुनिया का सबसे बड़ा उपक्रम है। उसके लिए लगातार आगे बढ़ते चले जा रहे हैं ताकि जनता को सुविधा प्राप्त हो।

महोदय, मैं इन सबके लिए जितनी भी तारीफ करूं, वह कम है। अब मैं विशेष तौर से अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ समस्याओं की तरफ मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं। आपने मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए जब भी मैं गया, आपने ट्रेनों के हाल्ट दिए। उसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं। मेरे क्षेत्र में एक प्रमुख स्टेशन घोड़ाडोगरी है, जहां हजारों-लाखों लोग यू.पी. और विहार से आकर काम करते हैं। उनकी डेढ़ लाख की जनसंख्या है। वहां कोल माइंस और थर्मल पावर स्टेशन हैं इसलिए घोड़ाडोगरी प्रमुख स्टेशन है। इस स्टेशन पर इसी वर्ष पीआरएस खोलने की घोषणा की है, जिससे विदित होगा कि वहां पर कितने यात्री यात्रा करते हैं।

नागपुर से भोपाल के बीच में बैतूल मेरे संसदीय क्षेत्र का मुख्यालय है और स्टेशन है। जब गोरखपुर से आने वाली ट्रेनें चलती हैं तो 190 किलोमीटर की दूरी नागपुर से बैतूल के बीच में तीन घंटे में पूरी करती हैं। बैतूल से जब भोपाल के बीच जाते हैं तो इटारसी जो 107 किलोमीटर है, उसकी भी दूरी तीन घंटे में पूरी होती है। ट्रेन जंगलों में, सिग्नल पर खड़ी रहती है क्योंकि रनिंग टाइम बहुत अधिक है। अगर इन गाड़ियों का स्टापेज घोड़ा डोंगरी में दिया जाएगा तो कम से कम यू.पी. बिहार और उत्तर भारत के डेढ़ लाख लोग जो थर्मल पावर स्टेशन और कोल माइंस में काम करते हैं, उनको सुविधा होगी। इसी प्रकार घोड़ा डोंगरी स्टेशन पर अन्य ट्रेन, जैसे स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस है, जो विशाखापट्टनम् से आती है, समता एक्सप्रेस और महानदी जो मध्य प्रदेश में ही चलती है, छत्तीसगढ़ अलग राज्य होने के बाद इस ट्रेन में इतनी सवारियां नहीं मिलतीं। पिछले वर्ष बताया गया है रेलवे के द्वारा कि उसकी आय में गिरावट आई है। इसलिए जो भोपाल से बिलासपुर के बीच महानदी एक्सप्रेस चलती है, उसका भी हाल्ट घोड़ा डोंगरी में दिया जाना चाहिए। जब हम नागपुर में पढ़ते थे, तब जबलपुर से नागपुर के बीच एक एक्सप्रेस ट्रेन चलती थी। इस साल आपने रेल बजट में घोषणा की है कि जबलपुर से नागपुर की गाड़ी जो 20-25 साल पहले बंद कर दी गई थी, उसको फिर से एक्सप्रेस के रूप में चालू करना चाहते हैं। यह प्रमुख रूप से मेरे संसदीय क्षेत्र के पास होगा। वहां के लोगों को अपनी खरीदारी के लिए और शादी-व्याहों पर सामान आदि लेने के लिए नागपुर जाना पड़ता है। इसलिए इसका हाल्ट घोड़ा डोंगरी में दिया जाना जरूरी है। मुलताई, बैतूल, आमला जो जंक्शन है, वहां भी हाल्ट दिया जाना चाहिए। इसी प्रकार एक ट्रेन आपने पिछले दो माह पहले इंदौर से नागपुर के बीच में चालू की है। इससे लोगों को बहुत सुविधा प्राप्त हुई है। इसलिए आपने घोषणा की है कि अब यह ट्रेन सप्ताह में एक दिन की जगह दो दिन चलेगी। बैतूल जिला संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जो आने वाले क्षेत्र हैं उसमें सारे स्टेशन काफी अच्छी आय दे रहे हैं। यात्री बढ़े हैं और रेलवे की आय में बढ़ोत्तरी हुई है। इसका भी हाल्ट घोड़ा डोंगरी-आमला और मुलताई में दिया जाना चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र में एक हरदा जिला भी आता है। मंत्री जी द्वारा पिछले वर्ष कामायनी एक्सप्रेस का हरदा में हाल्ट दिया गया। हरदा जिला मुख्यालय है और वहां पीआरएस चालू हो गया है। आय के आंकड़े आपके पास उपलब्ध हैं, आय में लगातार वृद्धि हो रही है और मुम्बई जाने के लिए कई गाड़ियां उस रास्ते से जाती हैं। इटारसी और खंडवा के बीच में समय बहुत लगता है। अगर वहां पर कम से कम पवन एक्सप्रेस और सच्चंड का हाल्ट दिया जाए तो लोगों को बहुत सुविधा प्राप्त होगी।

एक स्टेशन मंडल भोपाल के अंतर्गत जो हरदा जिले में आता है वह टिमरनी है। यहां एक ऐसी परिस्थिति निर्मित हुई है कि झेलम एक्सप्रेस जब जम्मू से पूना जाती है तो यहां रुकती है और पूना से जब जम्मू जाती है तो इसका हाल्ट नहीं दिया गया है। इस बात की ओर कई बार ध्यान आकर्ति किया गया है और यहां के लोगों की आवश्यकता है कि जब यह जम्मू से पूना जाए तो वहां से लोग पूना और मुम्बई की तरफ यात्रा कर सकें, इसका हाल्ट भी वहां दिया जाना चाहिए।

इसी प्रकार खिरकिया एक स्टेशन है जहां ताप्ती-गंगा, लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस, भोपाल-मुम्बई एक्सप्रेस का हाल्ट दिया जाना चाहिए। इसके साथ ही मैं इस बजट के लिए पुनः बधाई देता हूं और इस बजट का पूर्ण रूप से समर्थन करता हूं।

**समाप्ति महोदय :** श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील, श्री दलपत सिंह परस्ते और श्री रघुनाथ झा जी अपना भाण सभा पटल पर रखेंगे।

\***श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील (बीड़) :** महोदय, सन् 2003-04 रेल बजट का मैं स्वागत करता हूं। नई गाड़ियां शुरू करना, यात्री सुविधाएं मुहैया करना, रेल के दाम न बढ़ाना, यह इस बजट की विशेषताएं हैं। मैं माननीय प्रधान मंत्री, उप प्रधान मंत्री तथा हमारे रेल मंत्री माननीय श्री नीतीश कुमार जी को धन्यवाद देता हूं।

महोदय, यह रेल बजट देश के आम आदमी के साथ न्याय करने वाला है लेकिन मेरा चुनाव क्षेत्र बीड़-महाराट्र को साथ अन्याय करने वाला है। मेरे चुनाव क्षेत्र बीड़-महाराट्र में, अहमदनगर-बीड़-परली-(वै) यह नई रेल लाइन बनने जा रही है जिसे 1997 में मंजूरी मिली है। लेकिन 1997 से तो अब तक केवल 1,2,3,5, करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया। गत वर्ष 15 करोड़ रुपये का किया गया। आशा थी कि यह प्रावधान इस वर्ष 100 करोड़ रुपये का होगा लेकिन मैं ही नहीं मेरे चुनाव क्षेत्र के सभी लोग बहुत निराश हुए हैं क्योंकि इस वर्ष माननीय रेल मंत्री जी ने केवल 15.37 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है।

महोदय, मेरा चुनाव क्षेत्र रेल तथा हवाई अड्डे से 150 कि.मी. दूर है। यहां से लाखों मजदूर (सभी जाति धर्म के) अपना जिला छोड़कर अपना पेट भरने के लिए महाराष्ट्र दूर भर में जाते हैं और 5-7 महीने बाद लौटते हैं। यहां का जनजीवन आर्थिक दृष्टि से असुरक्षित है।

महोदय, इस बीड़ जिले के आर्थिक विकास के लिए अहमदनगर-बीड़-परली-(वै) रेल लाइन का पूरा होना अत्यावश्यक है। लेकिन अब तक के जो हर वर्ष प्रावधान किये गये हैं, उसे देखते हुए यह रेल लाइन कभी पूरी होगी या नहीं, यह आशंका मन में उठती है।

महोदय, अहमदनगर-बीड़-परली-(वै) यह रेल लाइन होना और जल्द से जल्द पूरा होना यह आम जनता की भावना है। इस हेतु अनेक बार आंदोलन हुए हैं। स्वतंत्रता सेनानी, सभी राजनीतिक दल, सामाजिक संस्था सभी ने स्वार्थरहित भाव से इसमें सहयोग दिया है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी से अनुरोध करूंगा कि वे इस (15.37) प्रावधान पर पुनर्विचार करें तथा जन-भावना को ध्यान में रखते हुए अहमदनगर-बीड़-

परली (वै) इस नई रेल लाइन को सन् 2003-04 के लिए 15.37 करोड़ रुपये की राशि बढ़ाकर कम से कम 50 करोड़ रुपये की राशि का प्रावधान करने की कृपा करें। इसी के साथ मैं मेरे वक्तव्य को समाप्त करता हूं।

\* Speech was laid on the Table.

0

\***श्री दलपतसिंह परस्ते (शहडोल) :** माननीय अध्यक्ष महोदय सर्वप्रथम मैं आपके माध्यम से माननीय रेलमंत्री महोदय एवम् माननीय प्रधानमंत्री जी को विशा रूप से धन्यवाद ज्ञापित करता हूं जिनके द्वारा मेरे संसदीय क्षेत्र होकर पूर्व के बजट में मेरी मांग के अनुसार मेरे क्षेत्र की जनता का तीन ट्रेने उपलब्ध करायी गयी, जो कि लगभग पचास वर्ष से नहीं हो सका था।

इसके साथ-साथ मैं अपने संसदीय क्षेत्र की जनता हेतु निम्नलिखित मांग करता हूं-

1. नया रेल मंडल कार्यालय शहडोल में खोला जाए, क्योंकि विलासपुर जोन कार्यालय बनने के बाद एक मंडल कार्यालय विलासपुर में है। दूसरा मात्र सौ कि०मी० दूर रायपुर में खोला जा रहा है। जबकि विलासपुर-कट्टी 325 कि०मी०, चिरमिरी से विलासपुर 230 कि०मी० विश्रामपुर से विलासपुर 250 कि०मी०, एर्या से अत्यधिक कोयला दुलाई का कार्य होता है। प्रशासकीय दृष्टिकोण से शहडोल मंडल का कार्यालय तुरंत खोलने हेतु उपयुक्त स्थान है। यहां पर कार्यालय एवं आवासीय भवन पर्याप्त है तथा रेलवे एरिया में ही खाली है।
2. शहडोल में 1992 में लोको सेट बंद कर 300 कर्मचारी हटा दिए गए इसी प्रकार सन् 2000 में सिक्क लाइन एवं यार्ड बंद कर 206 कर्मचारी हटा दिए गए, जिनके खाली आवासीय भवन कोविंग-काम्पलेक्स के कर्मचारियों के निवास हेतु उपलब्ध है।
3. अनुपपुर-चिरमिरी तथा अनूपपुर से विश्रामपुर तथा विलासपुर से कट्टी के मध्य चार्जिंग एवं वार्शिंग की सुविधा कहीं नहीं है जिसके लिए इस से मरम्मत हेतु गाड़ियों को विलासपुर या कट्टी भेजा जाता है। जबकि शहडोल में कम खर्च में कोविंग-काम्पलेक्स बनाया जा सकता है, क्योंकि यहां पर पुराना लोकोसेट का पर्याप्त स्थान एवं कई उपयोगी मशीनें तथा साथ में कई वार्शिंग पिट उपलब्ध हैं।
4. द्राइवल एरिया एलाउन्स-शहडोल जिले में रेलवे कर्मचारी जो सोहागपुर-नौरोजाबाद, अनूपपुर, कोतमा, बुढ़ार, अमलाई एवं बिजुरी, उमरिया आदि रेलवे स्टेशन में जो द्राइवल ब्लाक के अन्तर्गत निवास करते हैं या कार्य करते हैं, उन्हें अन्य केन्द्रीय कर्मचारियों की शांति द्राइवल एरिया एलाउन्स दिया जाए।
5. अनूपपुर-विलासपुर के मध्य जहां भी सिंगललाइन है, उसे तुरन्त डबल लाइन किया जाए साथ ही अनूपपुर कट्टी के मध्य तीसरी रेलवे लाइन बिछायी जाए।
6. 7057-58, कोचीन-विलासपुर जो 18 घंटे विलासपुर में खड़ी रहती है, उसे शहडोल से चलायी जाए।
7. 8253-54, अमरकंटक एक्स. को प्रतिदिन चलाया जाए।

8407-8408, भुवनेश्वर-निजामुद्दीन को नियमित कर अमलाई एवं उमरिया में स्टापेज दिया जाए।

8. नर्मदा एक्सप्रेस ( 8233-34) में लखनऊ हेतु पृथक से बोगी लगायी जाए जो कि कटनी में चित्रकूट एक्सप्रेस में जुड़े, जैसा कि पूर्व में बिलासपुर-लखनऊ स्लीपर कोच लगता था।
9. प्रत्येक सवारी गाड़ी में कम से कम तीन जनरल डिब्बे लगाए जाएं।
10. माल-दुलाई, माल की सुरक्षा, छाया की व्यवस्था पर्याप्त की जाए।
11. जिस क्षेत्र से अधिक आमदनी ( आय) प्राप्त होती हो उस क्षेत्र का विकास प्राथमिकता के आधार पर होना चाहिए। शहडोल क्षेत्र इसमें अग्रणी है।
12. पैदल पथ रेलवे क्रासिंग जिन स्टेशनों में नहीं है, बनवाया जाए।
13. स्टेशनों का आधुनिकीकरण, प्लेटफार्म की ऊदाई एवं शुद्ध पेय जल तथा शौचालय आदि की समुचित व्यवस्था की जाए।
14. प्रत्येक स्टेशनों में यात्री प्रतीक्षालय व्यवस्थित नहीं है तथा वी0आई0पी0 कक्ष जिला केन्द्र उमरिया एवं शहडोल में नहीं है, बनवाया जाए।

\* Speech was laid on the Table.

1

**\*श्री रघुनाथ झा (गोपालगंज) :** माननीय अध्यक्ष महोदय, लोक सभा में प्रस्तुत रेल बजट का मैं समर्थन करता हूं। इस बजट के द्वारा जहां पिछड़े क्षेत्र में विकास को दृष्टिगत रखते हुए नयी लाइनों की स्वीकृति दी गई है, छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की सिफारिश की गई है वर्ही बहुत से इलाके को छोड़ दिया गया है। इस संदर्भ में समस्तीपुर, खगड़िया, हाजीपुर, वैशाली, सुगौली, सीतामढ़ी, शिवहर, भीरगंज, देवरिया (उ.प्र.) को छोड़ दिया गया है। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री उपरोक्त छूटे हुए बिहार के पिछड़े स्थानों को रेल लाइन में जोड़ने के लिए कदम उठायेंगे।

रेल की सुरक्षा को माननीय मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में जोड़ दिया है, यह स्वागत योग्य कदम है। आर.पी.एफ. को अधिक शक्ति देने की बात है। यह भी एक अच्छा कदम है।

रेल में अपराध का बोलबाला है जो एक दुखद पहलू है। रेल के ठेका में माफियाओं का वर्चस्व है। कोई भी नियम-कानून इसमें नहीं मानी जा रही है। माननीय मंत्री जी को इस ओर ध्यान देना चाहिए।

भ्राताचार के क्षेत्र में प्रमाणिक तौर पर वृद्धि हुई है। इस संबंध में निम्नलिखित बातों की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकृट करना चाहता हूं।

भारतीय रेल हाइड्रोलिक सिस्टम से चलने वाला जैक उपकरण खरीदती है। इसका काम पटरी से उत्तर गये रेल डिब्बों या इंजन को पटरी पर वापस रख देना होता है। इसकी खरीद में भयंकर घोटाला हुआ है। यह उपकरण एक भारतीय कंपनी से नहीं खरीदकर एक दागदार जर्मन कंपनी से खरीदा गया है। परीक्षण में भारतीय कंपनी के उपकरण को जर्मन कंपनी के समकक्ष पाया गया और कुछ मामलों में उससे भी श्रेष्ठ पाया गया। भारतीय कंपनी का दाम भी जर्मन कंपनी से कम था। फिर भी भारतीय कंपनी से उपकरण नहीं खरीदकर रेल को और भारत सरकार को अत्याधिक नुकसान पहुंचाया गया।

रेल की पटरी से उतरे हुए डिब्बों या इंजन को पटरी पर वापस रखने के लिए उपकरण विश्व में दो ही जर्मन कंपनियां बनाती हैं -लूकास कंपनी तथा एम.एफ.डी., एम.एफ.डी. कंपनी का उपकरण अधिक विश्वसनीय होता है। इसलिए उसका दाम भी लूकास से अधिक रहता है। ये दोनों कंपनियां रेल से मनमाना दाम वसूला करती हैं। इसी बीच एक भारतीय कंपनी बेमको हाइड्रोलिक लिमिटेड बेलगांव में इस उपकरण को बनाया और अथक परिश्रम किया कि रेल इसका परीक्षण करे और यदि एक गुणवत्ता के प्रतिमान में खरा उत्तरे तो रेल इस भारतीय कंपनी से उपकरण खरीदने के लिए विचार करे। बेमको मुफ्त में ही परीक्षण कराने के लिए तैयार थी। परन्तु खेद की बात है कि रेलवे बोर्ड ने इस पर कोई ध्यान नहीं दिया और परीक्षण करने के प्रस्ताव को ठुकरा दिया। इस पर श्री चन्द्रशेखर पूर्व प्रधान मंत्री ने रेल मंत्री तथा रेल राज्य मंत्री को पत्र लिखकर अनुरोध किया कि बेमको के दावे की सच्चाई का परीक्षण होना चाहिए। इस पत्र के लिखने के करीब तीन महीने बाद रेल ने उपकरण का परीक्षण किया। परीक्षण दो बार हुआ और दोनों बार उपकरण को सही और सफल पाया गया। फिर भी बेमको कंपनी को आर्डर नहीं मिले, इसके लिए सफल साजिश की गयी। चन्द्रशेखर जी ने 24 जनवरी, 2002 को पत्र लिखा और जर्मन कंपनियों ने इसका टेन्डर 31 मार्च, 2002 को निकलवा दिया और इस टेन्डर में कुछ ऐसी शर्तें रखी गयी जिससे आर्डर जर्मन कंपनियों को छोड़कर किसी भी कंपनी को नहीं मिल सकता था। रेल राज्य मंत्री द्वारा फाईल मांगने पर भी उन्हें फाईल नहीं दी गयी। जब फाईल आई तो रेल राज्य मंत्री ने अपने नोट में संकाय जाहिर की। सांसद स्वामी चिन्मयानंद ने इसके संबंध में प्रधान मंत्री श्री वाजपेयी जी को लिखा। जनवरी 2002 में संशोधित टेंडर निकला। संशोधन जर्मन कंपनियों के हित के अनुकूल ही किये गये। यह 16 बार स्थगित हुआ।

आर्डर लूकास कंपनी को मिला और बेमको का नाम निशान मिटा दिया गया। लूकास के उपकरण के विय में अधिकारियों की रिपोर्ट है कि यह ठीक से काम नहीं करता है और लूकास कंपनी उसे मरम्मत भी नहीं करती है। लूकास को भारत में कोई कारखाना भी नहीं है जिससे वह मरम्मत का काम बेमको बहुत कम दाम में कर देती है। बेमको का उपकरण अच्छा है और कम मूल्य पर मरम्मत की सुविधा के साथ उपलब्ध है फिर भी इसे आर्डर नहीं दिया। रेलवे में अधिकार अधिकारी जर्मन कंपनी के ऐजेन्ट के रूप में काम करते हुए पाये गये हैं। बहुत ही जलदबाजी में लूकास को आर्डर दिये गये फलस्वरूप करोड़ों रुपये का नुकसान रेल को हुआ और उपकरण भी खराब मिले।

लूकास कंपनी ने कीमत यूरो में प्राप्त की इसलिए विदेशी मुद्रा का बहिर्गमन हुआ। यदि बेमको को आर्डर मिलता तो विदेशी मुद्रा की बचत होती और भारत को लाभ होता।

रेलवे भर्ती बोर्ड महेन्द्रधाट, पटना फर्जी नियुक्ति, कम्प्यूटर इंडिया के मिली भगत से करने का मामला प्रकाश में आया। इस संबंध में खगौल थाना में एफ.आई.आर. भी दायर किया गया है। हजारों फर्जी नियुक्ति करने वाले महेन्द्र भर्ती बोर्ड पटना के अध्यक्ष को प्रोन्ति देकर रेलवे बोर्ड में लाकर बैठाया गया है। माननीय मंत्री ने स्वयं पटना में यह घोषणा की थी कि इसकी जांच सी.बी.आई. से करायी जायेगी। घोषणा हुए करीब 6 माह हो गये। इस बात की जांच नहीं कराने एवं श्री ए.के. सिंह को रेलवे बोर्ड में बैठाने का क्या औचित्य है? इसी तरह से हाजीपुर से छपरा, सिवान से गोपालगंज तक स्थानों पर रेलवे ओभर ब्रिज बनाना अत्यन्त महत्वपूर्ण एवं आवश्यक है। आशा है कि माननीय मंत्री जी उपरोक्त बातों के अलावा गंगा नदी पर पटना एवं मुंगेर के रेल पुल का निर्माण समय सीमा के अंदर कराने, कप्तानगंज, थावे सिवान एवं छपरा तक बड़ी लाइन, सीतामढ़ी मुजफ्फरपुर, नई लाइन, दरभंगा नरकटियांग वाया सीतामढ़ी बड़ी लाइन के निर्माण में धन का अभाव नहीं होने देंगे।

सम्याभाव के कारण में अपना लिखित भाषण प्रस्तुत कर रहा हूं। इसे प्रोसीडिंग का हिस्सा बनाया जाये।

\*Speech was laid on the Table.

MR. CHAIRMAN : The House now stands adjourned till 11 a.m. tomorrow.

**20.43 hrs**

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock  
on Thursday, March 6, 2003/Phalgun 15, 1924(Saka).

---