

ont>

14.13 hrs.

Title: Combined discussion on the Railway Budget for the year 2003-2004; Demands for Grants o Account (Railways) in respect of the Budget (Railways) for the year 2003-2004; Supplementary Demand for Grants in respect of Budget (Railways) for the year 2002-2003; and Demands for Excess Grants in respect of Budget (Railways) for the year 2000-2001. (Not concluded).

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motions moved :

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2004, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demands Nos. 1 to 16."

"That the respective supplementary sum not exceeding the amount shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2003, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16."

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI (RAIGANJ): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to take part in the discussion on the Railway Budget. On behalf of the Congress Party we are very sorry and it gives me really a very painful feeling to express our opinion collectively from the Party that the NDA Government headed by the hon. Prime Minister Shri Atal Bihari Vajpayee is giving a very casual attention to the security and safety of the people who travel in the railway network right from the day the Government has been installed either in the name of NDA or in other form in 1998.

Why am I saying so? The present hon. Minister of Railways, Shri Nitish Kumar had the privilege to place the first Vote on Account Budget in this Parliament in 1998-99. I brought all the Budget speeches of the Railway Ministers. I will first highlight the safety angle and how this Government took it so casually.

In 1998-99, of course, it was a Vote on Account. The hon. Minister did not even use the word 'safety' at all in his speech. I do not take him to task for that. But I will start to submit about the seriousness of the NDA Government on the security and safety network.

In the Budget presented by the hon. Minister in 1999-2000, on page 5 in paragraph 7 on safety aspect the hon. Minister has said and I quote :

It is :

"Whenever we talk about passenger services on Indian Railways, the safety of passengers is our foremost concern."

Shri Nitish Kumar, you are so unfortunate. I do not know what happens to you. Whenever you present the Budget, all the big accidents are to be informed and recorded only by your speech. It further reads :

"The disastrous and unprecedented accident at Khanna is still deeply etched in my mind and continues to move and unnerve me. This tragedy has raised questions regarding several aspects of railway safety. It is imperative that we find early solutions to them. This matter has been given serious thought by the Railway Ministry and a Plan has been drawn up for improving safety. "

What plan was drawn up? Nothing has been explained in successive Budgets.

In 2000-2001, the Railway Budget was presented by Kumari Mamata Banerjee. She narrated her safety concerns, following the footsteps of Shri Nitish Kumar. It reads :

"Since the biggest challenge that Indian Railways face today is ensuring safe transit of passengers and freight traffic, I would like to assure the Members of this august House that safety in rail operations would be accorded the highest priority and maximum possible investments. The Railway Safety Review Committee headed by Justice H.R. Khanna has assessed the requirement of Rs. 15,000 crore for rehabilitation of over-aged assets and for providing adequate technology back up to operational staff

connected with train running.

Within the constraint of resources, I am proposing enhanced investment in these areas to the extent possible. I am thankful to the Planning Commission and the Ministry of Finance for enhanced budgetary support for the next year. However, our requirement of a specific safety related grant, as recommended by the Railway Safety Review Committee, could not be met. Moreover, we are yet to receive compensation for the social service obligations continuously being carried out by the Railways."

A confession was made in the House. I quote :

"However, our requirement of a specific safety related grant, as recommended by the Railway Safety Review Committee, could not be met. "

It means that though the NDA Government narrated, cried and shed their crocodile tears, they could not meet the safety requirements till that date. The Budget was presented by Kumari Mamata Banerjee.

Now, I come back to the Railway Budget of 2002-2003 presented by Shri Nitish Kumar. I think, the same paragraph is prepared by the Railway Board and every Minister just puts it in his speech. Sir, safety has been a matter of concern as it was in 2000, as it was in 1999 and as it was in 1998. It reads :

"Safety has been a matter of concern to each and every Member of this House and Railway considers this as a subject of paramount importance. The tragic accident on the Kadalundi bridge in June, 2001 has brought this issue into even greater focus."

Earlier, he felt for safety after the tragic accident at Khanna. Now, the tragic accident on Kadalundi bridge in June, 2001 – the Minister is crying – has brought the issue into even greater focus. At that time, he had said that he was unnerved. His nervous system really broke down at that time. Now he feels that the tragic accident on Kadalundi bridge in June, 2001 has brought this issue into greater focus. The Railway Safety Review Committee headed by Justice Khanna in its Report had recommended that over-aged safety related assets of Indian Railways needed to be replaced or renewed speedily. This is what was said by Kumari Mamata Banerjee in her speech.

It is said here :

"This year, with the directions of the hon. Prime Minister and the support of the hon. Finance Minister, a special Railway Safety Fund of Rs. 17,000 crore has been set up including due allowance for inflation, for clearing the backlog of replacement of over-aged assets over the next six years. This Fund is being credited by a budgetary support of Rs. 12,000 crore over a six year period and the balance of Rs. 5,000 crore is being raised by the Railways through a safety surcharge levied. "

It means that he proposed a plan that these Rs. 17,000 crore would be augmented in the following manner. Khanna accident broke his nerve. Kadalundi gave him a plan. After the Rajdhani Express accident, the Minister is saying :

"I am aware of the concern expressed both inside and outside Parliament on the vital issue of safety. In pursuance of the commitment made by me during the Winter Session of Parliament, a White Paper covering the entire spectrum of the issues involved in safety in train operations would be presented during the course of this session."

Sir, what I am trying to say is that since 1998-99, you are presenting the Railway Budget, and the NDA Government is playing an old tune on the piano. Despite the Khanna Committee's recommendations, due to the Planning Commission's refusal, the Government could not make any provision. The Minister lost his nerve then, and he comes to the conclusion now that a 'White Paper' should be presented, which is now being prepared. This is what I call a total casual, lacklustre approach to the problems being faced by the commuters of this country, who are a vital link and related to the railway system of our country. I charge the NDA Government's deliberate casual approach resulted in accidents after accidents, endangering the lives of the people. At the end, he now wants to come out with a 'White Paper', and we will wait for that 'White Paper'.

Now, I come to a very serious point. The Minister's confession has not ended here, and you will be shocked to know the reason given here. The Minister says,

"One of the major contributing factors for accidents has been found to be human failure.

And how that human failure will be taken care of - look at the confession. He will be presenting a 'White Paper' on this.

In this context, the filling up of vacancies in safety category, in Group D, has assumed importance."

It means, if the Group D safety category posts had been filled up earlier, then the human failure could have been prevented. Who prevented you from filling up those vacancies?

Mr. Minister, you have said in your earlier Budget Speech that you are doing the Group D category recruitment in a transparent manner and that you are doing it in a phased manner, very quickly, through the Railway Recruitment Board. You have said this in your Budget Speech in 1999-2000. Who prevented you from filling up those vacancies in the safety category?

Being a Minister of the NDA Government, from your own observation, you have understood that the people who are required to be recruited under the safety category have not been recruited thus far, and now you realise that it has resulted in human failure. I think, the Minister has no right to continue in the Ministry, if this is his confession. This is how you are treating the railway sector, and this is how you are treating the safety aspect.

All the Budget Speeches that I have quoted and the facts that I have narrated give me the correct information and message that this Government handled the issue of safety very carelessly and callously throughout the country thereby causing disastrous accidents: for example, Ghaisal and Rajdhani accidents. This is how, Mr. Minister, your Railways are now being placed.

Never in this Parliament, till date, anybody dealt with the Railways on political grounds. Whatever budgetary support you asked for, the Parliament stood by you; whatever budgetary support you asked for, the Standing Committee gave its unanimous recommendation. The Chairman of the Standing Committee on Railways is sitting on that side. Whatever budgetary support you wanted, you got our cooperation, but you never cared to understand as to how the things could be improved. You went on presenting Budgets in this House and, technically, just to maintain a paragraph on safety aspect, you have used certain phrases. What has happened today? A new revelation came today. The result of the casual approach of the NDA Government has been revealed by the Minister in his Part-I Speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Dr. Sengupta, please do not read newspaper in the House.

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI : The Minister, in his Budget Speech of 2003-04, has candidly confessed -- I thank you for your confession -- that the passenger traffic has gone down after a long time. I can present to you all the seven Budget documents. It is the first time that the passenger traffic in the Indian Railways had gone down. We are one-billion people in this country, and every year, 10-20 new trains are being introduced. The easiest way of travelling in India is the railway train and there, the railway traffic had fallen, and fallen disastrously, to the extent that there is a shortfall of Rs. 750 crore. Why? It is because of panic, uncertainty, and anxiety of the people as to whether they should or should not travel or they should or should not travel in groups.

The Minister has to understand things from his own statement. How has this crisis come about? The Members of Parliament keep crying for new trains, people give representations asking for new trains and the Minister states that passengers do not move. This is a serious revelation. I do not know whether the Prime Minister has discussed this with the Railway Minister or *vice versa*. If the Railway Minister of the country confesses before the Parliament in his own Budget Speech that passenger traffic is falling, that too in a country like India, what does it indicate? Is it that they cannot afford to go by train? Is it that they feel uncertain about the trains? Is it that they feel insecure to travel by the train? There must be some reason for that. The Minister has got to answer to this point while replying to the debate.

Our Party's most important concern in this Railway Budget is passenger safety, and not merely the number of trains being provided, and the number of trains being modernised. If the NDA Government claims to have a quadrilateral corridor pooling money from the cess on petrol and diesel, why does it not give serious thought to providing enough support for the railway on the safety network? Is it a correct analysis on your part that filling 20 thousand Group D posts would ensure safety net and to cover up the human failure? Is there no technical aspect? Is there no signal aspect? Is there no cabin aspect? Is there no aspect of modernising the bridges? I feel very strongly that this entire Budget approach is very casual, routine, without perspective planning, thinking, without any foresight and treating Railways as a very routine vehicle of Indian people. It is like saying, 'Go as you like. If you die, pray to God. If you survive, it is your good luck'. This is not the way to run the Railway system in our country.

I remember Lal Bahadur Shastriji, the former Prime Minister walking up to the Railway Board one day and saying that he was resigning since he had no moral right to continue in his post after an accident took place. I am not asking that this Minister should follow that. Yes, he did once resign from the post when the Ghaisal accident took place. But why does he not fix the accountability at the floor level? When the disaster at Ghaisal accident took place – you were there, I was there, it was in the border of my constituency – the Railway people found and all the countrymen found the reason within a month. Instead of fixing accountability on the General Manager of the North-East Frontier Railways, the Government sent him on promotion as General Manager of Western Railways. What message did the Government give at that time? The message was that either the Government did not have a control on the Railway Board, or the Railway Board dominates the Government, or the Government takes it as a routine matter.

On the accident matters the Ministry has published a book. I am coming back to that. I hope the Minister does not take it personally. He is a good man and a good friend of everybody. I am talking about this in his ministerial capacity. The Minister has provided the details of money given in the form of compensation to accident victims for injuries and casualties. In the entire list of accidents, I trust he has included the unfortunate sad tale of Godhra also where railway coaches were burnt and reportedly people have been burnt alive. I demand in this House that the Minister, in his reply, inform the House as to how many coaches had been burnt, who were the passengers in those coaches, were their names published in the newspapers in order to claim compensation, who did the post-mortem, how many relatives or guardians took the bodies in their custody, and who travelled from where.

Information in these three categories is required: (a) How many people were travelling in those reserved bogies when it was burnt? Who were those passengers? I am not talking in terms of religion. (b) How many of them were alive and how many of them got burnt? Who received the compensation after the post-mortem and (c) When the people who were burnt were taken to the morgue in Ahmedabad, did Railway officials supervise things to see that all such bodies were handed over to their nearest kith and kin? This report must be tabled in the House during the reply to the debate.

There is a total confusion for the last one year now. I also consider it as an accident. It may be a sabotage; it may be an accident; it may be a deliberate plan of some gangsters to do it. But they were the railway passengers in the reserved compartment. Their responsibility lies with the Railway authorities, at least, to send their bodies to their kith and kin; at least, to review the names as to who and how many passengers travelled in that train. The Report should give all the details. The Report would say that so and so person travelled. But in this regard, if the post-mortem report does not tally with this Report, then there is a suspicion.

It was not the people at the platform who were burnt alive; it was the people in the bogie who were burnt alive. Therefore, I think, the Railway Minister owes a responsibility to the House, while disposing the Railway Budget, to submit all this information very transparently and correctly.

Sir, I was told in some interactions that he has deputed somebody to enquire the matter. I think, the very first day when the coaches were burnt, the DRM of that jurisdiction should have been sent there. Did he go there on that day to enquire as to what amount of railway property had been destroyed and how many passengers had been burnt alive? Did he lodge any complaint with the local police station? Sir, the answers to all these questions are very important. Did he complain to the State IG that this much property of the railways had been destroyed and this was the number of persons who were there as the railway passengers, who had been burnt? Did he lodge any FIR? So far as my knowledge goes -- if I am wrong, he may correct me -- the Railway authorities did not lodge any official complaint to the police station.

This is how the Government is functioning. It is functioning in a disjointed manner. That is why it is causing accidents in every sphere of life. This is where I hope that Shri Nitish Kumarji, a man who is highly appreciated in his public life for his integrity, commitment and transparency, shall not oblige any shadow of the saffron brigade to present the truth in Parliament. I demand it. While replying to the debate, he must present the truth with all the facts.

Sir, I am now coming to issue of Railway health. The present health of the Railways is very weak. I do not blame the hon. Minister for it. That is why I started by saying as to what their perspective plan is.

In the entire railway network, the first category or priority of money that goes is on the 'staff payment'. Their second priority is 'fuel payment'. Their third largest bulk of money goes to 'pension'. Their fourth priority is 'depreciation'. Their fifth priority – their own graph says -- is 'miscellaneous'. Their sixth priority or their sixth largest bulk of money goes to 'safety'. Sir, their seventh priority is 'development'. It means that in the overall perception of the Railways, 'safety' is their sixth priority, and 'development' is their seventh priority. Development is their seventh priority! I do not say that the staff should not be the priority of the Railways. Of course, they are the employees of the Railways. But can you not think, Mr. Minister, of avenues and revenues to improve the priority of development to get the height, so that we can say one day in Parliament that 'now out of the total of the net share of money of the Railways, this is the priority of development; and this is the priority of safety'? Safety is your sixth priority! Your own

graph says it.

Therefore, Sir, I desire and I demand that the hon. Railway Minister may present us, along with the White Paper, his own perspective planning of internal resources generated; his priority for development and safety.

While presenting the White Paper, Mr. Minister, please do come forward and get prepared. To implement the White Paper recommendation whether the NDA Government headed by Shri Atal Bihari Vajpayee is ensuring you the total fund. I am not asking for six years. Six years implementation means escalation. An accident will continue and continue. It must be on a war-footing. Why do you not take it as a challenge that by two years time, you will make a leak-proof safety network in the whole country? It do not say that it should be cent per cent correct because nobody can be cent per cent correct.

Sir, I had the privilege to study the functioning of the TGV of France which is the fastest train in the whole world. They have said that they do safety evaluation every fortnight. Every fifteen days they do the total safety evaluation; they evaluate the total number of commuters travelling; they do the evaluation of their track management; and its speed.

Every 15 days, it is done there. But in India, safety evaluation is not done even once in every quarter; it is done once a year or once when a Board meeting is there. Ours is a huge country. I am not here talking about the terrorist attacks. I am not questioning you about those sabotages. You are helpless in such cases. But the time has come that the entire security forces in the Railway need to be modernised. If necessary you may bring in a legislation where you can overtake the State Governments in some cases. Suppose a State Government – I am not referring to any particular State – is deliberately encouraging a group of extremists to plan a sabotage on the railway track, they cannot protect; their police also suffer. How do you protect your property? How do you protect the lives? You have to think about it. It is a new situation in the country. In a situation where you need to modernise your own security networks, can the present RPF protect you, forget about the railway property? Can they protect you? They cannot protect you; how can they protect the railway property? I know this: a few of them do not like to go to those areas where there is no money. Therefore, you have got to modernise it. You can increase their salaries, we do not mind. But you make them professionals; you make them modernised and give them some status. You can train them in the new methods by which these challenges could be met, especially in the North Eastern States. You are spending a huge money in Jammu & Kashmir for the railway network. But at the same time, you have got to see that the railway network that you like to build is enough protected. For this, what is your contingency plan? What is your long-term plan? Nothing is explained.

These are the issues and areas where we like you to ponder over. The Congress Party is very much concerned about the security and safety network of the Indian Railways in the present juncture of the country. I am sorry; I tried to quote the old Budget speeches and conclude. But you have taken the whole matter very seriously, and at the end of the day, you find that nothing could be done without bringing a White Paper. Fair enough, it is a good idea. You can bring a White Paper and get it debated in the Parliament. But you must ensure that sufficient fund is given by the Government.

In defence sector, 40 per cent of the amount is unspent. The Finance Minister has confessed that 40 per cent of the amount of the Defence Budget is unspent. Every time, the Government led by the BJP is playing havoc. You ask for any amount for defence sector, we will give support. Are we against defence? No. Whatever amount you need, we will support you in giving that amount. But at the end of the day you confess that you could not utilise 40 per cent of the amount.

The answer given by the Finance Minister in TV was very shocking. He said that because of CBI and because of CVC, because of this scrutiny and that scrutiny, they could not utilise, etc. Does it mean that the Parliament will keep quiet and they will loot the whole thing? No. That is not. If 40 per cent of that money cannot be spent, why do you not talk to the Prime Minister? Why do you not talk to the Cabinet? The Railways have spent; give more to the Railways, to ensure safety. The Ministry of Railways is also equally important. They are carrying army men in the train to the far-flung areas like Kashmir or the North East. Do you not think that safety and security is important? It is co-related.

So, for safety and security network, the money allocated cannot be a constant one, if the Government desires to give it a priority. The Parliament will never object to it and at least, we will not object; we will support. We will not support where you have failed and the NDA Government has failed. Today under the leadership of the NDA Government, if the final revelation of the hon. Railway Minister is that more number of passengers are not travelling in the train than it desired, then it is a mere confession to the people that they had failed, and failed to ensure security and give confidence among the commuters. That is where your failure is. It is not important to get the support in the Parliament; the Budget will be passed. But you have lost to the people. You could not ensure confidence among them. Therefore, I feel that this Government is lacking there.

Let me now come to freight. I do not like to discuss this matter in detail because it may take much more time. But it is unfortunate to see the figures of the last five years Budget. In the case of freight movement, you are moving something like 410-540 million tonnes. Why is it so when the private operators can do better? I happen to be the President of a Trade Union in Calcutta which is the union of truck operators. My dear colleague, Shri Sudip Bhandyopadhyay is also associated with that. I had to attend one of its meetings; I found that their volume of traffic had gone up by 75 per cent. The freight traffic of the Eastern India Truck Operators had gone up by 75 per cent; and the Railway, which is the largest network of the country having all infrastructure is varying between 410 and 540 million tonnes. 540 million tonnes is the target for this year.

You could achieve only 515 million tonnes. This year's target was 540 million tonnes, but it has not been achieved. Why is it so? It is because you do not have the computerised terminals at every location of trade and commerce. The PR department of the Railways is not treating freight as a modern marketing method. They think that somebody will come and give them the material which they will just load and ship. While initiating the discussion on your second Railway Budget, Shri Nitish Kumar, I did say, and repeat again, that more freight is not coming to Railways. I gave you one example. Mr. Deputy-Speaker, Sir, you will also be glad to know the conspiracy behind it.

I had represented Howrah constituency two times in this House. One night, along with two of my colleagues, I went to stop wagon breaking. I saw two persons were seriously injured. One of them had died. I told the Minister in the House as to what they used to do. In the name of *ghee*, *dalda*, kerosene, tea, sugar and molasses, they used to load and ship water by train. From Howrah the train used to go to Shalimar where their gang would come. The gang would stop the train and break the wagons between Shalimar and Sankrail. Breaking wagons did not mean that they were looting the train. They would just be taking out what they had poured and then they would claim demurrage and theft. Railways had been paying such demurrages year after year. All this is done in collusion with the staff and the gangsters. This is the state of affairs in the goods movement. There is connivance between the RPF staff and the gangsters. If this is the state of affairs, how will the Railway freight improve? Cement, steel and fertilisers are the key areas where Railways earn freight. Wagon-breaking is being organised by these gangsters at every spot but nothing happens. Nitish Kumar ji will agree with me.

I will talk about the railway contract. There is a place called Katihar. I hope my Bihar friends do not mind my saying so. We also have Malda in West Bengal. Do you think that the railway tenders are being given to the people to do good for the country? Gangsters decide as to who will get the contract in Gorakhpur, Malda or Calcutta and they will do just 50 per cent of the quotation and will share 50 per cent inflated bills among the staff of the Railways. The poor Minister, who holds public life just comes and goes and cannot do anything. These people rule for ever. When will you stop it?

People of Liluah have been crying hoarse for a long time. You had even visited Belur and you know about the Belur scrap yard. I went to Bellur to inaugurate a *Kali pooja* function. I was horrified to see that the entire *pandal* was decorated with the Indian Railways' air-conditioners. Later on, I came to know that the main patron of *pooja* was a man who was employed in the scrap yard of Railways. He used to take all the new things by simply declaring them as scrap and then selling them. Year after year this racket was going on. I am not blaming Shri Nitish Kumar. No Railway Minister could stop it. This is how your own internal resource is getting destroyed year after year. When will you stop it? The time has come. In my experience of working in the Standing Committee since 1996, I can say that such things hardly happen in South. They are happening only in UP, Bihar or in Eastern Railways. The area is ruled by mafia *raj*. I thought that being from Bihar, Nitish Kumar Ji knows it all and will fight it out. I know that you are taking some steps but they are not enough. Nothing significant has happened. If one-fourth of internal resource mobilisation is shared by these goons, how will you improve the health of the Railways? It is just not possible.

I will conclude by mentioning two or three points. My first suggestion is that your target in the freight earning is not substantial. If the road traffic can go up by 75 per cent, why not the railway traffic go up by at least 25 per cent?

The freight movement was around 410 to 540 million tonnes right from the days when you and Kumari Mamata Banerjee presented the Budget. It has not increased in comparison to the rate of growth of passenger movement. Therefore, you have got to modernise it, make it market-oriented, and make it professional.

My second suggestion to the Minister of Railways is that he should make two categories. One category should consist of long pending development projects and the second category should consist of projects which are of immediate importance. Now, as regards long pending projects, I do agree that unless you get money, you cannot complete them. But you could privatise the backward areas which could connect the immediate junctions. You could privatise the areas where no Railway track has yet been laid.

As regards projects of immediate importance, wherever you feel that new trade and economic opportunities are coming up -- especially keeping in mind the agro industry and farming sector -- you could have 30 kilometres or 10 kilometres connection of the broad-gauge which could generate new economic activities, especially in the North India and NEFR.

The most neglected Zone is North East Frontier Railway. Hardly anything is being done there. I went to Kumarghat when Tripura elections were there. The progress of work is very slow there. It was initiated during Shri Rajiv Gandhi's time but it is still going on and I do not know when it will be completed and when you would give priority to this sector of Tripura, namely, Dharmanagar to Agartala. I would not like to take much of your time but I would only request the Minister of Railways to consider all those States where Railways alone can contribute immensely in the economic activity.

I do not want to debate here on your bifurcation proposal. It will create unnecessary bickering among different parties. When we protested it, we did not protest it on the tune of chauvinist approach of Bengal and Bihar. We protested it only on the concept of economic viability. Now, what does your own economy say about the distance from Dhanbad to Hajipur and Dhanbad to Kolkata? If your own economy says that it is correct or incorrect, I would accept your verdict. If a man who operates from Dhanbad under the umbrella of Kolkata is compelled to operate from Dhanbad under Hajipur, then I think it may lead to some political gains, but your Railway economy would suffer one day. So, this was our consideration. That is why Shri Rajiv Gandhi deferred this bifurcation twice. One day when somebody talked to him about this, he did say that in spite of Committee's recommendation, unless the economy of the Railways justifies it, there is no point in doing this. This matter created a lot of things. That is why, I would not like to go into it but I would appeal to you to please justify the railway economy. While replying, you should justify the viability of the entire bifurcation that you have done.

At the end, I would say something about the zone I have represented many times, namely, the northern part of Bengal. The work on the Radhikapur-Barsoi Junction is going on in a slow manner. Please ensure that by 2004, this project is completed. You have made a commitment and I trust that the Minister will comply with his commitment. As regards projects of Bengal, Orissa, and North-Eastern States, I would request you to convene a meeting of the Members of Parliament of this Zone in your office to find out from them what is going on there as they have the practical experience. The Balurghat-Eklakhi project was conceived by Shrimati Indira Gandhi which you are doing now. It came up to Buniyadpur. I may inform the House that when the first part was inaugurated, neither the Members of Parliament from Balurghat nor Shri Abdul Ghani Khan Chowdhury nor myself were attached with this project. None of us were informed about it. The officials did everything. I would request the Minister that when the work completes in Buniyadpur, the Members from that area should also be invited. It is because we built up the mass movement there. Shrimati Indira Gandhi and Shri Rajiv Gandhi went there and then it started. Now, you are doing it. I congratulate you for taking it up to Buniyadpur. But please advise the Railway officials not to ignore the public representatives of that area who are very much involved with this project.

Lastly, I would request you that if possible, please initiate one Rajdhani Express touching Malda. It is because the people who are in the north side of Bengal, cannot catch Rajdhani Express because it goes to Guwahati, Katihar, and Dalkhela. But no Rajdhani Express goes *via* Malda even once a week. The entire zone of Northern Bengal is totally isolated.

Please ensure this. If it is not possible to be done, then at least a Shatabdi train should be run between Malda and Jalpaiguri. Shri Somnath Chatterjee, of course, has many more things to say.

I would just like to tell the hon. Railway Minister that you should think in totality. I would like to repeat that the projects meant for the States of West Bengal, Orissa and the North-Eastern States are languishing. Last week I took some notes from a Book and found out that the projects of all other States are going ahead well, but the projects meant for the States of West Bengal, Orissa and the North-Eastern States are languishing. If this be the case, then people one day would revolt against this. This Government owes a responsibility to the nation in regard to negligence in matters of safety in the Railways.

Finally, I would once again repeat that the Railway Minister must furnish to this House the details of the queries that I have made on Godhra courageously and without any influence and pressure from the Saffron people sitting behind him.

SHRI SOMNATH CHATTERJEE (BOLPUR): I would like to request for a Rajdhani touching Malda *via* Bolpur.

श्री प्रहलाद सिंह पटेल (बालाघाट) : उपाध्यक्ष महोदय, इस देश के विकास के लिए रेल मंत्री जी द्वारा 26 फरवरी, 2003 को रेल बजट सदन में प्रस्तुत हुआ है, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। जिस प्रकार रेल मंत्रीजी ने रेल बजट की शुरुआत की और देश के प्रधान मंत्रीजी का आभार व्यक्त किया, मैं अपनी तरफ से देश के प्रधान मंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी और भारत सरकार के रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी के प्रति अपना आभार और धन्यवाद प्रकट करता हूँ।

महोदय, मैं अपनी बात एक नीति वाक्य से प्रारम्भ कर रहा हूँ। यह वाक्य मेरा नहीं है, मेरे आराध्य परमपूज्य श्री बाबाश्री का है। उन्होंने कहा है - यदि कोई नीति बननी है और नीति बनाने वाले सदन में मौजूद हैं, नीतियाँ यदि सिर्फ व्यवहार और व्यापार के लिए बनें, तो न्याय नहीं हो सकता है। रेल बजट जो प्रस्तुत हुआ है, वह रेल बजट किसी नीति का आधार है, इसमें व्यवहार और व्यापार का नहीं, बल्कि न्याय का भी ध्यान रखा गया है। व्यवहार में देखा जाए, तो देश की आजादी के 50 वर्षों के बाद भी देश में कई ऐसे स्थान हैं, जहाँ पर यदाकदा रेल लाइन की मांग उठती रहती है। हमारी प्राथमिकता व्यावहारिक रही है और जहाँ पर लोग ताकतवर होते हैं, वहाँ उन्हें उसका लाभ मिला है। यदि व्यापारिक दृष्टि से नीतियाँ बनाई हैं, तो व्यापार की परिभाषा होती है कि व्यापार सिर्फ लाभ कमाने के लिए ही होता है, लेकिन

सरकार कभी व्यापारिक नहीं हो सकती है। अगर ऐसा हुआ है, तो वे लोग जो आर्थिक रूप से लाभ नहीं दे सकते हैं। उन्हें न्याय नहीं मिलेगा। मैंने रेल बजट भाण को पढ़ा है और उस दिन रेल मंत्री जी से भाण को सुना। उन्होंने साबित कर दिया कि हम सिर्फ व्यवहार और व्यापार की नीतियों का अवलम्बन नहीं करते हैं, बल्कि हम न्याय करते हैं। उन्होंने साबित कर दिया कि न्याय की परिभाषा क्या हो सकती है। मैंने अभी पूर्ववक्ता, श्री प्रियरंजन दासमुंशी जी का भाण बड़े ध्यान से सुना है। वे एक वरिष्ठ संसद सदस्य हैं और सरकार में भी रहे हैं, अच्छा होता वे नीतियों के बारे में बातें कहते। मुझे लगता है, उनके जीवन में यह पहला अवसर होगा, जब वे आलोचना करने के लिए खड़े थे, लेकिन आलोचना करने के लिए उनके पास तथ्य नहीं थे। वे केवल कहने के लिए अपनी बातें कह रहे थे। मैं एक उदारहण देना चाहता हूँ। मैं बालाघाट निर्वाचन क्षेत्र से संसद सदस्य हूँ। बालाघाट से गोंदिया तक अमान परिवर्तन की योजना चल रही है, जो संभवतः सन् 2003 तक उसका पहला चरण समाप्त हो जाएगा। मैं जोर देकर कहना चाहता हूँ कि यह रेल लाइन 14 जनवरी, 1904 में, जब अंग्रेजों का देश में राज था, निर्मित हुई थी। उस ट्रैक को 14 जनवरी, 2003 में बन्द कर दिया। उस लाइन की उम्र 99 वर्ष है। यदि माननीय सदस्य, श्री दासमुंशी जी की आलोचना और समालोचना की बात कहें, तो इस लाइन के सौ साल पूरा होने में एक साल रह गया था, एक साल पहले लाइन को क्यों उखड़वा दिया गया। मैं श्री दासमुंशी जी से कहना चाहता हूँ कि देश के विकास में बहुत सारी बातों को छोड़ना पड़ता है और विकास के रास्ते पर चलना पड़ता है।

श्री कांतिलाल मूरिया (झाबुआ) : मध्य प्रदेश के साथ न्याय हुआ है या अन्याय हुआ है - इस बारे में और बतला दीजिए। **â€**(व्यवधान)

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : मुझे लगता है कि बजट प्रस्तुत होने के बाद आपको इतना जरूर करना चाहिए था कि सदन में उपस्थित नहीं रहते और अपने मुख्यमंत्री को सलाह देते, तो ज्यादा अच्छा रहता।

उस पूरी योजना में आपके रहते एक पत्थर भी नहीं पहुंचा। मैं तो वहां का सांसद अभी बना हूँ। आप अच्छी तरह से मेरे बारे में जानते हैं कि मैं उस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ। **â€**(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Prahlad Singh Patel is not yielding to you.

...(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record except Shri Prahlad Singh Patel's speech.

(Interruptions)*

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : अगर हम मध्य प्रदेश से चर्चा प्रारम्भ करेंगे तो मैं स्वार्थी हो जाऊंगा और ऐसा करके मैं अपनी पार्टी का उत्तरदायित्व पूरा नहीं कर सकता जो मुझे रेल बजट के प्रारम्भ में ईमानदारी से करना चाहिए। मैं मध्य प्रदेश के बारे में आखिर में बताऊंगा कि मध्य प्रदेश को क्या मिला है?

मैं सबसे पहले इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जो 15 अगस्त 2002 को राष्ट्रीय रेल विकास योजना की प्रधान मंत्री जी ने घोषणा की थी वह 20 दिसम्बर 2002 को प्रारम्भ हो गई। अच्छा होता कि कांग्रेस के लोग अपने कार्यकाल में इतने कम समय में किसी घोषणा को करने के बाद कभी शुरुआत करते और फिर उसकी तुलना करते तो मुझे लगता कि आप प्रतिपक्ष की ईमानदारी से पूरी भूमिका का निर्वहन कर रहे हैं। इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहिए कि किसी योजना की 15 अगस्त को घोषणा हो और उसके बाद 20 दिसम्बर को शुरु हो जाए। उसमें रखी रकम कोई मामूली नहीं है - 15 हजार करोड़ रुपए की वह योजना है। जो कार्य हाथ में लिया गया है, स्वर्णिम चतुर्भुज योजना में कैसे मजबूती लायी

* Not Recorded.

जाए, बंदरगाहों के साथ कैसे द्रुत रेल मार्ग को जोड़ा जाए और चार महासेतुओं का जो उल्लेख माननीय रेल मंत्री जी ने किया है मुझे लगता है कि सदन को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहिए। यह निजी लोगों के लाभ की बात नहीं है। सारे राष्ट्र का समग्र हित एक साथ कैसे होगा, इस बात को ध्यान में रख

कर योजना बनायी गई है। सरकार और रेल मंत्री उसके लिए बधाई के पात्र हैं। इसमें आलोचना नहीं हो सकती है। रेल मंत्रालय में जहां तक सफलता की बात करूं, जहां तक मेरी समझ है, बुद्धि है जो मैं मूरिया जी से उधार नहीं लेता हूँ, मुझे लगता है कि प्रबन्धन की ऐसी कुशलता पूर्व में हमने नहीं देखी। हमने बहुत से रेल बजट देखे हैं। मैं बहुत छोटी उम्र में 1989 में लोक सभा में आ गया था। मुझे लगता है कि प्रबन्धन की ऐसी कुशलता मैंने पूर्व में कभी नहीं देखी। जो प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण है, उसका क्रमवार सतत् उल्लेख भी रेल बजट में है। प्रतियोगिता की दृढ़ इच्छा शक्ति और जो भविष्य की आने वाली चुनौतियां हैं, उसका भी उल्लेख रेल बजट में किया गया है। यह केवल आंकड़ों का बजट नहीं है। दूरगामी योजना द्वारा कैसे आने वाली चुनौतियों का सामना करेंगे, इसका बेहतर उल्लेख है।

जहां तक सवाल 2001-2002 में संशोधित अनुमानों में जो परिवहन हुआ है, जो भार की दुलाई हुई है, अगर हम उसके बारे में देखते हैं तो इस बजट में स्पष्ट है कि जो संशोधित अनुमान से 489 मिलियन टन से ज्यादा 492.5 मिलियन टन का लदान रेल मंत्रालय ने किया है। यह प्रमाण है कि हमारा प्रबन्धन कितना कुशल और कितने बेहतर परिणाम की तरफ आगे बढ़ रहा है अगर हम इसमें राशि का भी मूल्यांकन करें तो कितना लाभ हुआ है? 235.4 करोड़ रुपए की अधिक आमदनी इसके परिवहन से हुई है। मैं समझता हूँ कि लाभ के आंकड़े बहुत कम बार सदन में देखने को मिलते हैं। हमें इस पर विचार करना चाहिए कि यह लाभ कैसे कमाया गया? कोचिंग या अन्य फुटकर आय के जो अच्छे स्रोत रहे हैं, उसमें जो बढ़ोत्तरी हुई है, यह अपनी जगह पर है लेकिन जिस बात को मैं न्याय की बात कह रहा था यात्री परिवहन से जो 204 करोड़ रुपए का घाटा हुआ उसके बाद रेल मंत्री ने यात्रियों पर बोझ नहीं डाला। उन्होंने रेशनलाइजेशन के बाद रेल बजट को प्रस्तुत किया है जो न्याय की भाषा को पूरा करता है। ठीक है, यात्रियों से हमें लाभ नहीं मिला होगा लेकिन जन सुविधाएं देना हमारा कर्तव्य है। रेल मंत्री ने अपने भाण में कहा कि रेल अपने 150 वर्ष पूरे कर रहा है इसलिए हम यात्री सुविधाएं देना चाहते हैं और उसे नाम देकर कहा कि यात्री सुविधा वर्ष के रूप में मनाने जा रहे हैं। उस नाते यदि यात्रियों पर भार नहीं डाला गया तो मुझे लगता है कि यह सरकार और मंत्रालय बधाई का पात्र है।

ज्यादा सवाल अपव्यय को रोकने का है। मुझे लगता है कि सारा सदन इस बात को मानता है कि अपव्यय रूकना चाहिए। अनेक ऐसे वक्ता होंगे और शायद मैं भी यह बात कहूंगा कि हमें अनेकों ऐसी खामियां दिखायी देती होंगी, जिन्हें हम मंत्रालय और सरकार के ध्यान में लाएं लेकिन जो आंकड़े हमें यहां दिखाए जाते हैं उसे भी हमें ध्यान में रखना चाहिए।

15.00 hrs.

हमने अपव्यय घटाकर 397 करोड़ रुपये की बचत की है, उसके लिये सरकार की तारीफ की जानी चाहिये। मैं इसके लिये रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। जहाँ तक मूल्य ह्रास या पेंशन निधि का सवाल है, श्री दासमुंशी ने इसका जिक्र किया है। ये सब जायज बातें हैं जिन्हें पूरा करना होगा। इन सब को पूरा करने के बाद भी शुद्ध राजस्व में 197 करोड़ रुपये की वृद्धि हुई है, उसके लिये सरकार को बधाई दी जानी चाहिये। जहाँ तक परिचालन गुणवत्ता की बात है, संशोधित अनुमानों में टारगेट जहाँ 96.6 प्रतिशत था, उसमें 96 प्रतिशत टारगेट प्राप्त किया गया है। इस बात में संदेह नहीं होना चाहिये और इसके लिये हमें सरकार को बधाई देनी चाहिये कि जहाँ हम ऐसे आंकड़े पहले छु नहीं सके, अभी जो परिस्थितियाँ आई हैं, उस गुणवत्ता से कैसे उभर जायें? इस बारे में कोई राय या सलाह दें तो यह बहस सार्थक है अन्यथा तर्क-वितर्क में सारी बात रह जायेगी।

उपाध्यक्ष जी, यात्री सुविधाओं के लिये रेल मंत्री जी ने 'यात्री सुविधा वॉ' की घोणा की है, उसके लिये मैं अपनी पार्टी की ओर से माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। चाहे वरिष्ठ नागरिक हों, चाहे कैंसर रोगी हों, चाहे थैलीसिमिया मेजर हो या हृदय शल्य चिकित्सा हो या गुर्दे की खराबी वाले रोगी हों- वे अकेले चलें या साथ में कोई व्यक्ति लेकर चलें, उन्हें 75 प्रतिशत की रियायत थी लेकिन थर्ड-ए.सी.सी. में स्थान नहीं दिया जाता था। अब यह सुविधा मुहैया कराई गई है। यदि कोई ए.सी.-फर्स्ट या सैकिंड में यात्रा करना चाहे तो 50 प्रतिशत भुगतान करके रेल में यात्रा कर सकता है। जो मान्यताप्राप्त पत्रकार हैं, उन्हें भी सुविधा दी गई है।

उपाध्यक्ष महोदय, आज प्रश्न मूल ऊर्जा स्रोत का है। 25.26 प्रतिशत रेल मार्ग इलैक्ट्रिफाइड है जिसमें विद्युत आपूर्ति राज्यों से होती है। माननीय रेल मंत्री लम्बी दूरी की सोच रखकर प्रशासन की दृष्टि से एन.टी.पी.सी. के साथ एक निगम बनाकर अपनी क्षमता को आगे बढ़ाना चाहते हैं। मुझे इस बात की जानकारी है कि अगर सब से ज्यादा बिजली का भुगतान किसी राज्य को करना पड़ता है तो मध्य प्रदेश को बहुत मंहगे दामों पर करना पड़ता है। यह नौबत नहीं आ सकती आखिर उस सब का भार यात्री उठाते हैं, कर देने वाले यात्री उठाते हैं। इस बात पर श्री भूरिया जी चुप रह गये क्योंकि वे खुद कटघरे में आयेंगे। इस बात के लिये रेल मंत्री जी को बधाई दी जानी चाहिये। सरकारें चलेंगी लेकिन आने वाले समय में ऊर्जा संकट कम हो, उसके समाधान के लिये प्रयास करें। इस बात का प्रयास इस बजट में दिखता है।

बॉयो-डीजल को प्रोत्साहन देने के लिये रेल मंत्री जी ने जो किया है, शायद इसके पहले किसी रेल मंत्री ने नहीं किया होगा। जो रेल भूमि पड़ी हुई है, उन पर सामूहिक रूप से ऐसे बॉयो प्लांट (रतनजोत के पौधे) लगाकर बॉयो-डीजल को प्रोत्साहित करने से न केवल पर्यावरण को लाभ होगा बल्कि दूरगामी चुनौतियों का सामना करने में हम सफल होंगे। इस बात के लिये भी माननीय रेल मंत्री बधाई के पात्र हैं।

उपाध्यक्ष जी, रेल के नये ज़ोन बने हैं, उनके लिये हाय-तौबा मची, आन्दोलन हुये। यह ठीक है कि मांग होती है। रेल मंत्री जी ने जबलपुर को रेल ज़ोन बनाया, उसके लिये वे बधाई के पात्र हैं क्योंकि मैं उस क्षेत्र से आता हूँ। बिलासपुर ज़ोन की घोणा की गई। मैं आपके माध्यम से आग्रह करना चाहता हूँ कि यह सच है कि रेल ज़ोन भूगोल के आधार पर बनाया गया है लेकिन इस ज़ोन के निर्माण में कुछ विसंगतियाँ हैं जिसे दूर करने के लिये एक समिति को जिम्मेदारी दी जा सकती है जो भूगोल के आधार पर पुनर्निर्धारण कर सकती है। यदि नागपुर की तरफ जाने वाला पूरा ट्रेक आमान परिवर्तन के दौर में जा रहा है, अगर नागपुर ज़ोन आता है तो मुझे लगता है कि उसमें कुछ विसंगतियाँ हैं। मुझे लगता है कि उसमें निहित विसंगतियों को दूर करने की आवश्यकता है। मुझे विश्वास है कि बिना किसी दबाव या व्यवहार के जो भी उचित लगता हो, उसमें परिवर्तन करना चाहिये।

उपाध्यक्ष जी, सामरिक दृष्टि से रेलवे द्वारा पहली बार श्रीनगर घाटी में परियोजना चालू की गई है। इस रेल परियोजना के लिये 500 करोड़ रुपये दिये गये हैं। रेल मंत्री ने कश्मीर घाटी के लिये अपूर्ण रेल योजना को पूरा करने के लिये न केवल योजना के लिये पैसा दिया है बल्कि इसकी तारीख भी तय कर दी है कि यह 15 अगस्त, 2007 से चलना शुरू हो जायेगी। मेरा ऐसा मानना है कि जब तक हम कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं करते, तब तक उस मकाम पर नहीं पहुँचा जा सकता। उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना की महत्ता को स्वीकार करना चाहिये। इसे 2003-2004 में पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। इसके पहले भी केन्द्र में सरकारें थीं। जम्मू-कश्मीर के बारे में बातें की जा रही हैं। यहाँ अभी कहा जा रहा है कि हम उसकी मांग की बात कर रहे हैं।

यह अवसर आपके सामने भी था। शायद प्रतिपक्ष में बैठे दासमुंशी जी उस आकलन को बताते। तुलना करते वक्त वह ध्यान में रखते कि कश्मीर में जब पचास सालों से सरकारें चलती रहीं तो उन्होंने इसको प्राथमिक तौर पर क्यों नहीं माना? क्या वह राष्ट्रीय हित के अनुकूल नहीं था, क्या वह सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण नहीं था? अगर आवागमन पहले से शुरू हो गया होता तो इस चुनौती को हम इतने गंभीर रूप में न देख रहे होते। इस पर विचार होना चाहिए। यह सरकार इसके लिए बधाई की पात्र है। इसके लिए तो कम से कम, इतनी ईमानदारी सदन में होनी चाहिए कि इस बात के लिए रेल मंत्री और भारत सरकार को धन्यवाद देते और कहते कि आपने ऐतिहासिक कार्य किया है। मुझे कहीं ऐसा शब्द नहीं सुनाई दिया। प्रतिपक्ष का मतलब सिर्फ आलोचना करना नहीं होता। यह ऐसी उपलब्धियाँ हैं जहाँ से यात्रियों के नाम पर, भारत सरकार के रेल मंत्रालय को फायदा नहीं होगा, लेकिन इस देश के किसी हिस्से में किसी व्यापारी की मानसिकता से सरकार विचार नहीं कर सकती। उसको परोपकार का विचार करना पड़ेगा। अगर कहीं यात्री और माल दुलाई न मिले तो इसका मतलब यह नहीं है कि हम वहाँ पर अपनी जन-सुविधाएं न दें। हम यदि व्यापारी की दृष्टि से सोचते हैं, तो जहाँ से हमें लाभ मिलता है, वहीं पर हम इनवेस्टमेंट करते हैं और योजना में शामिल करते हैं। राजसत्ता की ताकत जहाँ होती है वहाँ पर लोग सुविधाएं देने की सोचते हैं। सरकार ने ऐसा नहीं सोचा। राष्ट्रीय हित में और सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण जम्मू-कश्मीर की योजनाओं को स्थान दिया जिसके लिए सरकार बधाई की पात्र है। सरकार में कोई भी हो, सब जानते हैं कि इस रेल परियोजना से आर्थिक लाभ नहीं होगा, लेकिन देश की एकात्मता में मज़बूती आएगी और लोगों को लगेगा कि दिल्ली में बैठने वाली सरकार न्याय करती है। इसलिए यह महत्वपूर्ण है।

जहाँ तक अन्य सामरिक रेलवे लाइनों का सवाल है, चाहे वह लूनी से मनाबाब आमान परिवर्तन की योजना हो, इन सब पर पूरी तरह से धन आबंटित करके आपने सराहनीय कार्य किया है। इसके लिए मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। नई रेलवे लाइनें 2003-2004 में 225 किलोमीटर बनाने का जो लक्ष्य रखा है, निश्चित रूप से हमारे विकास के मार्ग में यह बहुत बड़ा मील का पत्थर साबित होगा। आमान परिवर्तन के लिए 791 किलोमीटर का लक्ष्य पिछले वाँ रखा गया था लेकिन उससे ज्यादा 900 किलोमीटर का आमान परिवर्तन हुआ है। यह तो बधाई का पक्ष है, इसमें निश्चित रूप से कटौती नहीं होनी चाहिए क्योंकि जितना हमने लक्ष्य रखा, उससे ज्यादा आमान परिवर्तन करके दिखा दिया। उसके बाद भी रेलवे अधिकारियों और कर्मचारियों को बधाई न दें तो वह ठीक नहीं होगा। मुझे लगता है कि उत्साहवर्द्धन में कम से कम कटौती नहीं होनी चाहिए। ये हो सकता है कि आपको लगे कि वह नीतीश जी के पक्ष में जाएगा। तो जो करेगा, यश उसके हिस्से में जाएगा, इस बात से कहीं ईर्या मन में नहीं आनी चाहिए। इस आमान परिवर्तन के बारे में मैं एक बात जरूर कहूँगा कि मैं जब बालाघाट से चुना गया था तो 25 सितम्बर को वहाँ मतदान हुआ था। रेल मंत्री जी ने हमें सौगात दी है और बालाघाट से गौंदिया आमान परिवर्तन का कार्य इस वाँ पूरा हो जाएगा। जब अटल बिहारी वाजपेयी जी बालाघाट की सभा में गए थे, तो उन्होंने कहा था कि रेलवे लाइन बनेगी। अच्छा होगा यदि 25 सितम्बर 2003 को गौंदिया से बालाघाट ट्रेन आएगी तो प्रगति का यह पैमाना सिर्फ बालाघाट के लिए नहीं, बल्कि राट्र के स्केल के रूप में याद किया जाएगा। मैं जरूर कहना चाहूँगा कि अगर ऐसा हुआ तो हमारे लिए वह गर्व की बात होगी। मतदान का दिन तो मैंने तय नहीं किया था, वह तो चुनाव आयोग ने तय किया था, लेकिन 25 सितम्बर हमारे प्रणेत पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी की जयन्ती का दिन है। वह हमारे लिए अविस्मरणीय दिन रहेगा और भारतीय जनता पार्टी के लिए तो बहुत बड़ा मील का पत्थर साबित होगा। इसलिए मैं चाहूँगा कि गौंदिया से बालाघाट तक अगर बड़ी रेल लाइन बिछा दी जाए तो खुद नीतीश जी जाकर 25 सितम्बर 2003 को वहाँ खड़े होकर झंडी दिखाएंगे तो हम सबके लिए गर्व की बात होगी और हमें लगेगा कि आज दीन दयाल उपाध्याय जी के एकात्म मानववाद दर्शन की वह कड़ी, जो कहते थे कि दरिद्र नारायण की सेवा ही ईश्वर की सच्ची सेवा है, उस वनांचल के क्षेत्र में जहाँ नक्सलवाद है लेकिन प्रकृति का अपूर्व भंडार भी है, निश्चित रूप से वह सफलता तो देगा ही, सुफल भी देगा और मैं आशा करता हूँ कि नीतीश जी के रहते मेरी यह कामना पूरी होगी।

उपाध्यक्ष जी, मध्य प्रदेश की बात हमारे एक माननीय सदस्य कर रहे थे। मुझे लगता है कि वे बजट पढ़ते समय शर्मिन्दा बहुत होते हैं लेकिन क्या करें, सदन में बैठकर

कोई टिप्पणी तो जरूर करनी होती है। क्या नहीं मिला है मध्य प्रदेश को? अगर मैं अपने रीजन की बात करूँ तो बिना मांगे ही जबलपुर से कोटा, जबलपुर से नागपुर नई ट्रेन मिल गयी। अगर जनता की अपेक्षा थी कि जन शताब्दी का किराया कम हो जाना चाहिए तो वह किराया कम हो गया। जबलपुर से गोंदिया रेलवे लाइन की बात करें, जबलपुर से सिंगरौली रेलवे ट्रेक की बात करें, सतना से रीवा की बात करें **â€** (व्यवधान) जहाँ जहाँ आपकी रियासतें हैं, वहीं वहीं हम पहुँचे हैं। भिण्ड-गुना, इटावा-मंदसौर की बात करें। **â€** (व्यवधान)

श्री कांतिलाल भूरिया : महोदय, हमारा नाम लिया गया है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Prahlad Singh Patel, are you yielding to him?

SHRI PRAHLAD SINGH PATEL : I am not yielding to him.

उपाध्यक्ष महोदय : भूरिया जी, आप बैठ जाइए। वे यील्ड नहीं कर रहे हैं।

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : उपाध्यक्ष महोदय, नीतीश जी बधाई के पात्र हैं। आपके कांग्रेस के समय में कुछ नहीं हो सका। पहली बार नीतीश जी के समय में इतना काम हुआ है। इसके लिए उन्हें धन्यवाद देने में कृपणता नहीं होनी चाहिए। भूरिया जी, आपके मुँह से मंत्री जी के प्रति धन्यवाद ज्ञापन होना चाहिए। **â€** (व्यवधान)

श्री कांतिलाल भूरिया : उपाध्यक्ष महोदय, वे मेरा नाम लेकर कह रहे थे। इसलिए मेरा निवेदन है कि मुझे अपनी बात कहने का समय दिया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : भूरिया जी, आप बैठिए। वे यील्ड नहीं कर रहे हैं।

श्री कांतिलाल भूरिया : उपाध्यक्ष महोदय, हमने लगातार माननीय मंत्री जी को पत्र लिखे हैं कि दोहाद-मक्सी रेल लाइन को शीघ्र बनाया जाए। माननीय प्रधान मंत्री जी को भी लिखा, लेकिन कुछ नहीं हुआ।

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे अपनी बात पूरी करने दी जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, यह तो बिलकुल साफ दिखने वाली खीझ है। माननीय सदस्य अब चिट्ठियों का हवाला दे रहे हैं और कह रहे हैं कि मंत्री जी को पत्र लिखे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : पटेल जी, आप मुझे एंड्रेस कर के बोलिए।

श्री कांतिलाल भूरिया : आज तक मंत्री जी ने मेरे क्षेत्र में कुछ नहीं किया। मेरे क्षेत्र में 300 किलोमीटर की रेलवे लाइन है और सारा का सारा आदिवासी क्षेत्र है। क्या मंत्री जी को आदिवासियों से एलर्जी है। मेरे क्षेत्र में मंत्री जी ने कोई काम नहीं किया है। इसके क्या कारण हैं ?

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions) *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Kantilal Bhuria, will you please resume your seat now? When you get your chance, you can speak. You cannot speak like this now.

...(Interruptions)

उपाध्यक्ष महोदय : भूरिया जी, जब आपको बोलने का चांस मिले, तब आप अपनी बात कहना। अब कृपया आप बैठिए।

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने माननीय सदस्य की कोई आलोचना नहीं की है। शुरुआत उनकी तरफ से हुई थी। मैं तो सिर्फ इतना कह रहा था कि मध्य प्रदेश बहुत बड़ा राज्य है। जब स्वर्णिम चतुर्भुज की बात आई थी, तब मैंने नीतीश जी से आग्रह किया था कि उत्तर से लेकर दक्षिण तक जाने की दूरी हमें कम करनी है, तो हमें स्वर्णिम चतुर्भुज के बारे में विचार करना पड़ेगा। जब स्वर्णिम चतुर्भुज बनेगा, तो मध्य प्रदेश की उपेक्षा किसी भी प्रकार से नहीं की जा सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन में कहना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश में आजादी के बाद से जितने भी सर्वे हुए हैं वे नीतीश जी के समय में ही हुए हैं। इस सरकार के रहते हुए ही ललितपुर-दमोह-जबलपुर होकर नरसिंहपुर जिले से लेकर रामटेक तक लाइन डाली जाने का सर्वे हुआ है। रामटेक से गोरगांव का अगर सर्वे हुआ, तो नीतीश जी के समय में हुआ। ममता जी के समय में शुरुआत हुई। गोंदिया जंक्शन है और उधर बालाघाट जंक्शन है। दोनों के बीच में छोटी लाइन है, माइन्स का एरिया है।

* Not Recorded.

महाराष्ट्र, नागपुर आदि वहाँ से जाया जा सकता है। वहाँ के लोगों को इससे बड़ी सुविधा होगी, लेकिन 12 किलोमीटर के पैच को बनाने की तरफ किसी का ध्यान नहीं गया। तिरौडी तक बड़ी रेल लाइन है। तिरौडी तक रेल जाएगी, तो आगे क्या होगा। नीतीश जी ने इस समस्या का समाधान किया। कंटंगी से तिरौडी के बीच 12 कि. मी. नई रेल लाइन के लिए सर्वे करवाया है।

उपाध्यक्ष महोदय, इसमें नीतीश जी मंत्री हैं, यह सवाल नहीं है और मैं सांसद हूँ, यह सवाल भी नहीं है। सवाल तो उनकी और मेरी सोच का है।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी (खजुराहो) : पटेल जी, मैं आपकी ताइद कर रहा हूँ। कृपया मेरी बात सुन लें। नीतीश कुमार जी के समय में ही सिंगरौली-जबलपुर लाइन का काम हुआ। मंत्री जी ने जो काम अच्छा किया है, उसकी तारीफ होनी चाहिए।

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : मैं तो भूरिया जी को याद दिला रहा हूँ। कटनी से लेकर इटारसी तक को देखें। कटनी जंक्शन है और इटारसी जंक्शन है। **â€** (व्यवधान)

वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजीव प्रताप रूडी) : उपाध्यक्ष महोदय, चतुर्वेदी जी को मेरी सलाह है कि वे अपने पड़ोसी श्री कान्ति लाल जी भूरिया से बात करते रहें ताकि उन्हें यह पता लग सके कि नीतीश जी के समय में क्या-क्या काम मध्य प्रदेश में रेलवे के हुए हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : रूडी जी, क्या आप भी बीच में बोलेंगे। कृपया ऐसा न करें।

श्री राजीव प्रताप रूडी : सर, बोले हुए बहुत दिन हो गए।

₹(व्यवधान)

श्री कांतिलाल भूरिया : उपाध्यक्ष जी, समझाने का निर्देश तो मुझे आप दे सकते हैं, माननीय सदस्य तो मुझे नहीं समझा सकते। मैं खुद समझदार हूँ, ये मुझे क्या समझाएंगे। मेरी पीड़ा कोई सुनने को तैयार नहीं है, क्योंकि मेरे क्षेत्र में दाहोद, झाबुआ, धार और इन्दौर का 150 किलोमीटर की जो रेलवे लाइन है, उसके लिए रेल मंत्री सुनने के लिए तैयार नहीं हैं, प्रधानमंत्री जी ने लिखकर दिया है।₹(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अगर आपका नाम यहां लिस्ट में है तो आपको बोलने का चांस मिलेगा, तब आप अपना दृष्टिकोण रखियेगा।

श्री कांतिलाल भूरिया : माननीय नीतीश कुमार जी, प्रधानमंत्री जी ने लिखकर दिया कि इसका बजट में प्रावधान किया जाये, मगर वह प्रावधान नहीं किया, क्योंकि वह धार झाबुआ का आदिवासी इलाका है। वहां रेलवे लाइन दी जाये। यह हमारा दुख है।

उपाध्यक्ष महोदय : जब आपका नाम भाण करने के लिए यहां पहुंचेगा तो आप अपना दृष्टिकोण रखियेगा। आपको तो चांस मिलेगा। अभी उनका क्या दृष्टिकोण है, वे रख रहे हैं, वह सुनने की भी कृपा करिये। रामदास जी, आप बीच में कहां से आ गये?

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान मध्यप्रदेश की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने अपना बहस में भाग लेने के लिए दिया या नहीं?

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान एक बहुत गम्भीर सवाल की तरफ ले जाना चाहता हूँ, मैंने इसे सदन में भी उठाया है। कटनी जंक्शन है, इटारसी जंक्शन है, यह जबलपुर जोन में आता है। उस पूरे खण्ड के बीच में मुम्बई से लेकर कलकत्ता तक सबसे अगर कम दूरी का मार्ग है। इसमें कटनी से इटारसी सेक्शन है, लेकिन वहां विद्युतीकरण नहीं है। वहां दो ऐसे स्थान हैं, बागरा तबा नदी के ऊपर जो पुल है, उन दोनों स्टेशनों के बीच में घाटपिंडर है और वेलखेड़ा, जहां पर 100 वां पुराना पुल है, उनका पिछले दो वर्षों में रैनोवेशन हुआ है, मैंने इसकी मांग उठाई थी, लेकिन मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ, उस सेक्शन के बारे में बार-बार पत्र में यह आता है कि वह व्यावसायिक दृष्टि से लाभदायक नहीं है। मैं इस बात का इसलिए विश्वास नहीं करता, मैं कोई आलोचना नहीं कर रहा हूँ, मैं यह कहना चाहता हूँ कि पूरा जबलपुर डिवीजन इतनी बड़ी मण्डी का क्षेत्र है, अनाज की मंडी का क्षेत्र है, नरसिंहपुर जिले का गुलाबी चना वहां से कलकत्ता जाता है, दूसरे जिले का नहीं जाता है, गेहूँ की दृष्टि से, सामरिक दृष्टि से वहां शस्त्रों की फैक्टरियां इटारसी और जबलपुर में हैं, कोयले का और फलों का भी वहां से परिवहन होता है, वह किसी भी तरह से घाटे का लाइन नहीं हो सकती। इसलिए प्राथमिकता के आधार पर उसका विद्युतीकरण होना चाहिए। वहां दो ऐसे सेक्शन हैं, जहां पर डबल लाइन नहीं होने के कारण हमें शायद बहुत गति वाली गाड़ियां इसलिए नहीं मिलतीं, क्योंकि सारे पुराने पुल हैं। आपके रहते हुए ये सारे काम होंगे, मैं ऐसा विश्वास करता हूँ।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि 2003 में गुना इटावा भिण्ड की जो रेलवे लाइन है, जिसका आपने अपने भाण में उल्लेख किया है, वह शीघ्र पूरी हो। जहां तक सहरसा का आमान-परिवर्तन है, उसका काम सराहनीय है, इसके लिए हम आपको बधाई देना चाहते हैं, लेकिन नीमच रतलाम का जो आमान-परिवर्तन है, वह 2003 में पूरा होना था, वह आपकी गलती से नहीं, लेकिन टेंडर नहीं हो रहे हैं और जान-बूझकर वहां विलम्ब हुआ है, वह समय पर पूरा हो, इस बात की आप चिन्ता करेंगे, ऐसा मेरा निवेदन है। हमारा क्षेत्र वनाच्छादित है, जंगलों के कारण हमारे पास 2-2 नेशनल रिजर्व फॉरेस्ट हैं, इसलिए हमें विकास के दूसरे रास्ते नहीं मिलते। अंग्रेजों के समय की वहां रेलवे लाइन है, उसका आमान-परिवर्तन अभी तक नहीं हुआ।₹(व्यवधान) नैनपुर जंक्शन से सिवनी छिदवाडा होते हुए नागपुर जो छोटी लाइन है अमान परिवर्तन के लिए है। वह प्राथमिकता के साथ पूर्ण होनी चाहिये। जबलपुर से जम्मू तक सीधी रेल सेवा की मांग अति महत्वपूर्ण है। सिक्ख संगत सहित हिन्दु धर्मावलम्बी मां के भक्तों की इस मांग को शीघ्र पूर्ण करेंगे। ऐसी आशा है।

उपाध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त कीजिए, आपकी पार्टी के 18 मेम्बर बोलने वाले हैं।

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : मैं पांच मिनट और लूंगा। मेरी प्रार्थना है कि इसका सर्वे हो चुका है। गोटेगांव से रामटेक का सर्वे हो चुका है, इस पर आप विचार करेंगे, ऐसा मेरा आग्रह है। छत्तीसगढ़ में दिल्ली राजहरा सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण है, आतंकवाद के कारण महत्वपूर्ण है, बस्तर को जोड़ने वाली वह महत्वाकांक्षी योजना राज्य सरकार की नीरसता के कारण, उनके रुचि नहीं लेने के कारण प्रारम्भ नहीं हो पा रही है। मुझे विश्वास है कि पूरे छत्तीसगढ़ को आपने बहुत रेलगाड़ियां दी हैं, लेकिन दिल्ली राजहरा रेलवे लाइन के बारे में आप जरूर विचार करेंगे, ऐसा मेरा आपसे निवेदन है। अन्त में मैं इतना ही कहूंगा कि जो दोहरीकरण की बात है, जिसमें मैंने कहा है कि हमारे जो दो पुल हैं, उन पुलों को आप जरूर पूरा करेंगे।

खेलों में रेलवे भर्ती बोर्ड की बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। रेलवे भर्ती बोर्ड में आपने जो 20 हजार लोगों को रोजगार देने की पेशकश की है, वह चुनौती का सीधा जवाब है। अगर कोई सदन में प्रश्न करता है तो वह उसका उत्तर है। लेकिन जहां तक मेरी जानकारी है कि रेलवे में जो सुरक्षा बल हैं, पहले रीजनल कम्पोजीशन के आधार पर वहां पर सलैक्शन में स्थान तय हुआ करते थे, उसमें थोड़ा सा परिवर्तन हुआ है।

क्षेत्रीय प्रतिनिधित्व हर व्यक्ति चाहता है, चाहे वह जन प्रतिनिधि हो या किसी क्षेत्र का हो, किसी वर्ग का हो। वह उन अधिकारों को संचित करना चाहता है। मैं चाहता हूँ कि जो भी हमारे सुरक्षा बल हैं, जब भी उनकी नियुक्ति के मामले हों, जैसे पहले रीजनल सेंटर थे, उनको यथावत रखा जाये और कभी यह आरोप न लगाया जाये, जैसा पिछले समय में लगा। मुझे कहने में कोई संकोच नहीं है कि यदि कोई नियुक्ति हो तो किसी प्रांत विशेष के लोगों की न हो। आपके रहते हम यह आरोप सुनना पसंद नहीं करेंगे। हम आपका हृदय से सम्मान करते हैं, आदर करते हैं और मानते हैं कि आपकी वह पैनी नजर होगी जिससे ऐसा कोई आरोप नहीं लगेगा कि किसी प्रांत विशेष के लोगों को महत्व मिल गया।

जहां तक खेलों का सवाल है रेलवे ने अपने कीर्तिमान स्थापित किये हैं। मुझे एक खिलाड़ी आकर मिला था। यह कोई व्यक्तिगत सवाल नहीं है। उसने मुझसे कहा कि, मैं खेलता रहा और मुझे किसी विभाग में नौकरी मिल गयी। फिर दूसरे विभाग में नौकरी मिल गयी जहां मुझे उससे अच्छा वेतन मिलता था। उसके बाद तीसरे विभाग में नौकरी मिल गयी। इस तरह 22 साल हो गये। अभी उसने स्वर्ण पदक लिया है। लेकिन उसके पास 22 साल की नौकरी का कोई लेखा जोखा नहीं है इसलिए उनको सिनियोरिटी नहीं मिलेगी। रिटायरमेंट के समय उनकी हालत बड़ी खराब होगी। मैं थोड़े समय डी.जी. रहा हूँ इसलिए मैं रूल्स वगैरह जानता हूँ। उनमें कुछ फॉल्ट है। मुझे लगता है कि ऐसे मामले में रेलवे बोर्ड के सामने यह बात जाये ताकि खुद मंत्री जी उस पर विचार करें। इससे ऐसे लोगों को जरूर राहत मिलेगी जिन्हें जानकारी का अभाव है। जो लोग ख्यातिलब्ध उपाधियां प्राप्त करने के बाद सेवा में गये हैं, उनकी पिछली नौकरी यदि वह सेंट्रल गवर्नमेंट की है, उसे जोड़कर उसका लाभ उन्हें मिलना चाहिए। फिर सभी प्रतिभाशाली व्यक्तियों के साथ न्याय होगा जो देश की शान बढ़ाते हैं।

अंत में मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। जस्टिस खन्ना ने सुरक्षा संबंधी रिपोर्ट दी है, जिसे शायद दासमुंशी जी ने नहीं पढ़ा। उसी सुरक्षा का पूरा हवाला

लेकर इस बजट को तैयार किया गया है। उन सुरक्षा के कारणों पर मेरे अनेक मित्र बोलेंगे। मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ। रेल मंत्री जी ने अपना जो बजट भाण पस्तुत किया है, वह सिर्फ व्यवहार और व्यापार से जुड़ा हुआ नहीं है बल्कि न्याय को पूरा करने वाला भाण है। यह कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI MOINUL HASSAN(MURSHIDABAD): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to express my views regarding the Railway Budget presented by the Minister of Railways on 26th February. Firstly, I would like to say about the Budget which has been placed by him before this House. My feeling is that the Budget presented by him is out of focus. Secondly, it is lacking in direction.

15.23 hrs. (Dr. Laxminarayan Pandeya *in the Chair*)

I would like to say that there need not be an experts comment about the overall situation of the Railways. Everybody knows the present dismal financial situation of the Railways. Secondly, lot of the projects that had already been announced are still pending. Thirdly, there is token allotment or insignificant allotment of funds for different projects. Fourthly, as has already been stated, the word 'safety' is not fit for the Railways any more, especially after the Rafiqganj incident. So far as security is concerned, the same thing has happened. In this perspective, the hon. Minister of Railways has placed the Budget for the year 2003-2004.

I would like to mention about the financial health of the Railways. It is very much unsatisfactory. The Minister has tried his best to dress it up in two ways, that is, by National Rail Vikas Yojana and Special Railway Safety Fund. But I would like to say that one of the important indicators regarding the overall financial health of the Railways is the operating ratio. The Minister has mentioned that during 2002-2003, at the time of 'RE', the operating ratio is 92.5 per cent. But what about 2003-2004? Its projected figure is 94.1 per cent. The improvement is very insignificant. Where are the resources for technological upgradation and replacement of the old effects?

So far as the net revenue is concerned, I am not going into the absolute terms. But it is 10.8 per cent. But in the previous year, it was 36.4 per cent.

It is said that bankruptcy is going on in the Railways financial subject.

Thirdly, so far as passenger traffic is concerned, it is a set back and it has been mentioned in the Budget Speech that it is three per cent less than the previous year. The revenue losses are to the tune of Rs.720 crore. It is for the first time in the Railways that passengers have lost faith in the Indian Railways. Railways do not have attractive proposals for the passengers than the other modes of transport.

Fourthly, if you go through the financial situation of the Railways, you can see that the internal generation expected for the year 2003-04 is Rs.2630 crore; market borrowing is Rs.3,000 crore; and from the Government exchequer it is more than Rs.6,000 crore. Really, the Railways will shut down one day if the market lender and Government stop throwing funds to them. I would like to say that Railways have no direction, actually it is in a debt trap and it should be mentioned when the hon. Railway Minister replies to this debate.

So far as the outlay is concerned, there is 20 per cent increase, it is to the tune of Rs.12,901 crore. As far as investment is concerned, there is nothing and only 5 per cent increase to the previous year's Budget. I would like to prove as to what is the financial position of the Railways. Here we are talking about the technological upgradation, we are talking about old resources replacement, we are talking about the advancement and increase in traffic facilities, but where are the resources for these things? Actually the financial situation of the Railways is very bad.

One more thing I would like to say at this juncture that there is no new imposition of charge as far as freight is concerned and it is a fact. But I would say that there is no scope to impose more freight charge at this time because there are two factors for this. One is that already it is the highest, so far as freight is concerned, if you compare it with the other big Railways of the world. Secondly, road transport is a big competitor to the Railways so the Railways are not in a position to dictate its own terms at present.

There is an increase in the freight traffic of some sectors. Coal is one of those sectors. It is a prime sector and there is an increase of two per cent. In the iron sector it is reducing. As far as petroleum is concerned, it is reducing. In the foodgrain sector there is an increase of 45 per cent because there is a big transportation of foodgrain due to the drought situation in certain parts of the country. But this drought may not be there every year.

Sir, I support the restructuring system in different tires. It is very good but more attractive proposals should have been given on behalf of the Railways.

As far as the physical performance of the Railways is concerned, there was a big talk in the Budget Speech, but the prime need of the time is electrification. This year it is 375 kms, coming year it is 350 kms. It is reducing. So far as new lines are concerned, this year it is 190 kms, next year it is 225 kms. It is not appropriate according to the demand. As far as locomotive engines are concerned, so far it is 69 for Chittaranjan Locomotive Work and again 69

for the next year. It is absolutely not in the interest of CLW and W.B.

So far as rolling stock is concerned, in the case of diesel it is 100, in the coming year it is 85. In the case of electric, it is the same. In the case of coaches, EMU and others, this year it is 294, coming year it is 227. My point in this respect is that capacity creation deserves better attention so far as Railways is concerned, which is very much absent in the Budget.

Another point on which I would like to say is the speed of the trains. It is a very vulnerable point now. What is the average speed of the trains? It is a major factor as far as improvement in the Railways is concerned. So far as goods trains are concerned, it is only 26 kms. per hour; passenger trains, it is only 52 kms. per hour. The average speed of the trains should be increased by 10 kms. per hour and it will change the fate of Indian Railways to some extent.

But how have we to do it? Track renewal is one of the major factors to be dealt with. So far as track renewal is concerned, in the year 2002-03, it was 3,300 kilometres. In the year 2003-04, it is the same figure which has been kept in the Budget. Who will save the Indian Railways? That perspective, as I have told, is out of focus.

So far as safety is concerned, Shri Priya Ranjan Dasmunsi and other hon. Members have said in a big way. I would like to express that it is a vital subject which has been ignored. I suppose, the pride of the Indian Railways has been fractured after the Rajiganj incident. Actually, everybody is saying that it is the Ministry of Accidents. I am very much sorry to say this. There is no attention and no alertness. In this year, the allocation is only Rs. 2,311 crore. What we are saying is that railway lines are hundred years old; railway bridges are hundred years old; the signalling system is very bad and outdated; and the number of unmanned railway gates is in thousands numbers. Passenger traffic is reducing because passengers have actually no faith on the Railway. They are not feeling safe on the Railway journey. How casually has this subject been treated in the Railway Budget? Out of 26 pages, only 16 lines have been earmarked for safety and security. It is very much unfortunate. The new achievement is only the White Paper. Yes, White Paper is very important. I would like to point out to our hon. Minister what we require is safety and security and not the White Paper. We can discuss the White Paper. The first one is safety and security. Only there is a good sentence or good word, which has been innovated by the Railway, and that is 'sabotage'. In all the accidents, they are telling about the sabotage.

The hon. Railway Minister, in his Budget speech, has said:

"One of the major contributing factors for accident has been found to be human failure. In this context, the filling up of vacancy in safety categories in Group D has been important. It has been decided to fill up 20,000 more such vacancies through Railway Recruitment. "

Why do you say that Group D employees alone are liable for these accidents? The Indian Railways have tried to make the common employees as the scapegoat. How long will it continue? You must try your best to fix up the responsibility.

So far as Zonal bifurcation is concerned, two new Zonal Railways are operating. One is North-West and the other is East Central. From the Budget, I would like to quote: "functioning with improved efficiency." I suppose, it is very much a half-truth. What about the two old Zones? I would like to mention to our hon. Railway Minister that your attitude and your expression are that the new ones are doing better. What about the old Zones? You just express it here. I am not in a position to discuss the bifurcation issue here. But I would like to say that it should be mentioned properly. What about the old Zones?

Sir, I now come to my constituency from where I am representing. I would like to say something on the railway projects in my State. The one thing is that the Railway Minister has mentioned about the third terminal in Chitpur. But I remind my hon. and beloved Railway Minister as to what is happening in Belur, what is happening in Calcutta. He has said about Shalimar project. Shalimar project is Rs. 600 crore project, and Chitpur project is nearly Rs. 100 crore project – Rs.98.7 crore project. Why is it not Shalimar project and why Chitpur project only?

We are very much astonished over the fact that the Railway Minister himself, in his own mouth, told about Shalimar. But we do not know what happened in between. We are very much astonished.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (CALCUTTA NORTH WEST): Possibly, the State Government did not include it....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Shri Sudip Bandyopadhyay, he is not yielding.

SHRI MOINUL HASSAN : You are absolutely incorrect. The Railway Minister knows better.(*Interruptions*)

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Just because the State Government has not recommended, should I withdraw Chitpur? You just tell me this. If the State Government has not recommended Chitpur, should I withdraw it?

SHRI MOINUL HASSAN : No, never.

SHRI NITISH KUMAR: What are you talking? Based on your State Government's recommendation, we have included Chitpur this year. Shalimar or Padmapukur would be a project of Rs.500 to Rs.600 crore. It needs the Planning Commission's appraisal for that. So, you should congratulate me for Chitpur. That is also done based on your State Government's recommendation.

SHRI MOINUL HASSAN : Yes, what is wrong in this?

SHRI NITISH KUMAR: You are blaming that I am not doing anything. Should I withdraw Chitpur?...*(Interruptions)*

SHRI MOINUL HASSAN : I am not blaming you.

SHRI HANNAN MOLLAH (ULUBERIA): You are misinterpreting. Both the things are there....*(Interruptions)*

SHRI NITISH KUMAR: Why are you unnecessarily criticising me that I told this thing and that thing? I told in Calcutta that I had instructed both the General Managers of South-Eastern Railway and the Eastern Railway that they should meet the State Government and take their recommendations. Wherever they would like, we will put up mega terminal and for that, I have processed. Meanwhile, they have recommended that first of all you should do something for Chitpur. I have included it this year itself because that was within my power....*(Interruptions)*

SHRI HANNAN MOLLAH : The point is that you should be encouraged.

SHRI MOINUL HASSAN : I am not in a position to criticise the Railway Minister. We are congratulating him for Chitpur, but we are demanding Shalimar again. I am very much happy that he has again told here and assured us that processing is going on so far as Shalimar is concerned. I am in favour of you. Let me complete my version. Then, you raise your voice of protest. It is not a fact that I am not favouring you. ...*(Interruptions)*

SHRI HANNAN MOLLAH : Shri Sudip Bandyopadhyay is provoking you.

...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : The hon. Railway Minister has already answered his question.

...*(Interruptions)*

SHRI MOINUL HASSAN : There is no question of withdrawal at all.

MR. CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI MOINUL HASSAN : Sir, three or four trains are provided for West Bengal. I suppose there is one for West Bengal. There are three other trains connecting West Bengal. They have allotted only Rs.15 crore for 15 projects of West Bengal. I would like to request the Railway Minister to note this. This is my first point.

Secondly, NGP-Jogighopa is Rs.730 crore project. There was a lot of discussion with the Minister. This year, an amount of only Rs.25 crore is allotted to this. I would like to say that under Balastholi, there was a rail service earlier. It was an important service. It should be restored again. Electrification of Lalgola-Sealdah is pending.

MR. CHAIRMAN: Shri Moinul Hassan, there are four Members to speak from your Party. Please conclude.

SHRI MOINUL HASSAN : Sir, I just need one minute. I would like to know from the hon. Minister only on two subjects. Once upon a time, on behalf of the Railway Ministry, it was told that the unmanned level crossing would be repaired or managed from the MPLAD fund. I would like to know from the hon. Minister how many unmanned level crossings have been done under the MPLAD fund. How many proposals are pending in connection with this?

I am again bringing another thing to the notice of the Railway Minister for his consideration. Earlier we have discussed the matter with him many times. We want seven days Rajdhani from Howrah to Delhi *via* Goya. We had discussed this matter with him earlier. It should be made seven days. There are many Rajdhani. One Rajdhani has already been withdrawn from Howrah. So it will be better again to start Rajdhani all seven days from Howrah to Delhi *via* Goya. It should be started there. Again, I would like to congratulate Shri Nitish Kumar for that.

With these words, I conclude.

सभापति महोदय : कई माननीय सदस्यों ने अनुरोध किया है कि समय की कमी के कारण वे बोल नहीं पायेंगे, इसलिये उन्हें अपने भाषण सभा पटल पर प्रस्तुत करने की अनुमति प्रदान की जाये। वे आसन की अनुमति से अपना भाषण सभा पटल पर रख सकेंगे।

SHRI KALAVA SRINIVASULU (ANANTAPUR): Mr. Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity to participate in the debate on the Railway Budget. I may please be allowed to speak in Telugu.

* Mr Chairman Sir, in the Annual Railway Budget proposed by the hon. Railway Minister for this year, though not imposed any additional burden on the nation or traffic, we, the hon. Members belonging to Telugu Desam Party, and the party as such, feel that it has not done justice to our State of Andhra Pradesh. We are of the opinion that we have been let down by this Budget.

Last year the allocation was Rs 770 crore while this year it has gone up by only marginally to Rs 820 crore. Many of the important and essential projects involving gauge conversions and doubling have not been allocated sufficient funds that they deserved. It is evident from the Budget papers. Under the able and dynamic leadership of Shri Chandrababu Naidu, the State has been making rapid strides. The State has been witnessing an unprecedented progress in all spheres. Yet ignoring the progress that has been taking place in the State, the Railways have not come out with adequate allocations. It is unfortunate. It is not commensurate with the development that is taking place. Railways have made only nominal allocations. We hoped that Railways would take steps to boost our economy. But that has not taken place.

* English translation of the speech originally delivered in Telugu.

Sir, great injustice has been meted out to Rayalaseema region which happens to be the most backward area in our State. Guntakal Railway Division is in Rayalaseema. In 1997, nearly Rs 400 crore were allocated for doubling and electrification of Hospet-Renigunta line. Not only that amount was not spent, what is more, in this present Budget funds required for its speedy completion were not provided. Similarly Sir, for Kallur-Guntakal gauge conversion Rs 40 crore were

allocated some years back. But unfortunately the allocation for this year, like the previous year, is only Rs 1 lakh. It is ridiculous. The Railway Minister Shri Bandar Dattatreya had assured the people in Rayalaseema region, when he was on a visit to Anantapur and Puttaparthi that Pakala-Dharmavaram gauge conversion would be taken up soon. This Budget has ignored their own Minister's assurance. Rs 1 crore which has been allocated for this purpose, will hardly be sufficient to meet the expenditure of survey and wages of the employees. I request the hon. Minister to tell us how this one crore rupees would be sufficient to meet the cost of gauge conversion between Pakala and Dharmavaram which has a stretch of 227 kms. I would also like to know from him as to how far it is justified to allocate a mere Rs 1 lakh this year and similar provision last year for the gauge conversion work pertaining to Kallur-Dharmavaram line with a stretch of 76 kms. For Balapalli-Pullampet Phase I work, Rs 40 crore have been allocated for this year. For Hospet-Guntakal line Rs 35 crore have been allocated for the current year. For Gutti-Renigunta, the allocation is Rs 40 crore for patch doubling work. Similarly proposals were sent regarding Nandyal-Yarraguntla project costing Rs 165 crore 5 years ago. But it is quite unfortunate that this project has got allocation of a meagre Rs 5 crore this year also. It is a very important and essential work, yet the allocation continues to be nominal.

Sir, we welcome the introduction of 5 new trains to Andhra Pradesh. Four other new trains also pass through Andhra Pradesh. We are glad about it. But the constant demand of linking Tirupathi with Shirdi *via* Puttaparthi has not been conceded to this year also by the Railway Ministry. The proposal has been pending for the last many years. But no decision was taken in this regard. Similarly there has been a constant demand for a train between Guntakal and Mysore. This demand has also been ignored this time too. I hope and trust that at least now these popular demands would be taken note of.

There used to be at least 10 trains running *via* Guntakal in a week. But with Konkan Railway coming into existence there is hardly any train which passes through Guntakal. Thousands of Keralites who are working in this area have been demanding since a long time that there should be at least one train which passes through Guntakal. The Railway Ministry has not been conceding to this demand since a long time. I request that at least now, a train should be provided to Kerala from this Division. This is my request to the hon. Minister. Sir, Guntakal Railway Division has been totally ignored in this year's Railway Budget. I am one of those staunch believers that Indian Railways unite and integrate the whole nation. It unites the people and integrates the nation. Such an organisation should function in an exemplary manner. The organisation should rise above linguistic and regional considerations. For administrative convenience and better administration and efficient management the Railways have been divided into various zones. Unfortunately the orders issued recently do not reflect this approach. Sir rivers and Railways

which link different States should carry the message of harmony and goodwill to different States which they pass through. But unfortunately, what we see today is quite contrary to this noble idea. River water disputes between various States are becoming the order of the day. The orders issued on 14th of last month, unfortunately, make us feel that Railways are also creating disharmony and divisions in the country. The Railways should link the States and should not do anything which creates ill will or bad blood among the States. Its actions should not lead to any feud among the States. Guntakal Railway Division is one of the oldest in the country. Since 1966 it has been in the South Central Railways. It is the symbol of age old relations, culture and affection that existed between Karnataka and Andhra.

At a time when the region started witnessing progress with the cooperation of all concerned, the sudden orders from the Railways merging 65 kms stretch of Hospet-Bellari line, 23 kms of Dornakal and Ranjithpura, 54 kms of Bellari and Rayadurga and 49 kms of Guntakal and Bellari with Hubli Division. The people are vehemently opposing the merger. People are in the agitating mood. Already they have resorted to *rail roko* agitation 4 times. Even yesterday people belonging to various political affiliations have come together to oppose the merger. Even today there was a *rail roko* opposing the merger. The Railway Ministry has not been taking decision to promote camaraderie between States and on the other hand they are taking decision which will lead to rivalry and ill will among the neighbouring States. If you don't create harmony alright, at least don't sow the seeds of disharmony among the States. This order merging certain parts of Guntakal Division with Hubli Division will lead to bitter tension between the States. The relationship between the States will be very badly affected. The Railway Ministry will be held responsible for this unfortunate situation. This is my warning to the Ministry and I earnestly appeal to the hon. Minister to withdraw the order of merger at once.

Sir, Waltair Division was neglected this year also by the policy makers of Railway Ministry. Visakhapatnam is the second biggest city in Andhra Pradesh. The progress has been hampered as there are no sufficient Railway facilities. Even in revenue earnings it occupies the second position. I appeal to the hon. Minister to develop this station as terminal railway station. I also request the hon. Minister to run Visakhapatnam-Chennai overnight express at least 4 times a week. More facilities have to be provided in the economically backward Rayalaseema region. Modernisation has already been taken place between Adilabad and Nagpur. A passenger train should be introduced in this route as early as possible. Hon. Minister once assured that it would be done. He should keep his promise. I also appeal to the hon. Minister to construct railway over-bridges at Gutti and Adilabad.

Sir, once again, before I conclude, fervently appeal to the hon. Minister to correct the injustice meted out to Guntakal Division. I hope and trust he will at once initiate steps to do justice to this division and also Rayalaseema. Otherwise, I am afraid the situation there would go out of hand and the Ministry would be held responsible for that.

I earnestly hope that the hon. Minister would attend to the problems that I have mentioned.

With these words, Sir, thanking you for giving me this opportunity I conclude.

***SHRI SUDIP BANDOYPADHYAY (CALCUTTA NORTH WEST) :** Thanks for providing Rs. 7.94 crores for the development and beautification of the circular railway of Kolkota which mainly includes the area from Baghbazar Railway Station to Princepghat Railway Station. Extension of circular railway be implemented up to Majerhat at the earliest possible time.

All the six circular Railway Stations be renovated as modern Railway Station with its proper beautification. Metro Railway of Kolkata is one of the most prestigious railway systems in the whole world. But circular railway is just opposite. It has no infrastructure, no revenue income along with no fascination of the passengers.

Circular railway operates just parallel along with the river Ganges in Kolkata. Proposals for beautification of the banks of the river Ganges are on process. If circular railway authority can rise to the occasion of its beautification programme, then from the point of view of the attraction of tourism and also to attract tourists, will emerge as a milestone from the above point of view also. I hope beautification proposal for circular railway will start immediately and necessary instructions to be communicated to the appropriate authority.

Railway Minister may visit this route from Baghbazar to Princepghat and supervise the beautification project. All pending railway projects of West Bengal be completed soon with required amount of Budgetary support.

* Speech was laid on the Table.

श्री चन्द्र भूषण सिंह (फरुखाबाद) : सभापति महोदय, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद । मैं समाजवादी पार्टी की तरफ से रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। नीतीश जी ने रेलवे बजट बहुत अच्छा पेश किया, इसमें किसी भी पार्टी का कोई विरोध नहीं है। मैं इसके साथ-साथ यह भी कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी ने बहुत सारी रियायतें दी हैं जिनमें 60 साल से ऊमर वाले व्यक्तियों को किराए में छूट, बीमारों को ले जाने में किराए में छूट, पत्रकारों को छूट, पेट्रोलियम पदार्थों और बहुत सारी चीजों के मालभाड़े में वृद्धि न करना, बहुत सी नई गाड़ियों का आना-जाना प्रारम्भ करना और दूरी बढ़ाना, समाचारपत्रों के भाड़े में कमी के साथ-साथ आपने

पत्रकारों की भी मदद की है।

महोदय, सबसे महत्वपूर्ण बात, जो मेरी समझ में आई वह यह है कि मंत्री जी ने रेल बजट में घोषणा की है कि जम्मू-कश्मीर को रेल लाइन से जोड़ा जाएगा। मैं रेल मंत्री जी को इसके लिए बधाई देता हूँ। बन्दरगाहों को जोड़ने के लिए जिन चार बड़े पुलों के निर्माण की बात मंत्री जी ने कही है, उसके लिए मैं उन्हें साधुवाद देना चाहता हूँ। इसके साथ ही साथ महोदय मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि कहीं न कहीं उनके दिमाग में ऐसी बात नहीं तो नहीं है कि आगे अक्तूबर एवं नवम्बर माह में पांच बड़े प्रान्तों में चुनाव होने जा रहे हैं। इसलिए यह रेल बजट लुभावना प्रस्तुत किया गया है और कहीं ऐसा तो नहीं है कि पांच बड़े राज्यों में चुनाव के बाद पूरक बजट में रेलों में जो छूट दी गई है वह समाप्त न कर दी जाए। मुझे यह भी आभास होता है कि अनुपूरक बजट अगली बार कोई दूसरी ही सरकार प्रस्तुत करेगी।

सभापति महोदय, मंत्री जी ने रेल बजट में नए संसाधन जुटाने की बात कही है, लेकिन मुझे यह समझ में नहीं आता कि संसाधन जुटाए कैसे जाएंगे और कहां से उनकी व्यवस्था की जाएगी। सभी जानते हैं कि रेलों के आधुनिकीकरण की महति आवश्यकता है। हमारे जो पुल पुराने हो गए हैं, जिसके कारण स्यालदाह राजधानी एक्सप्रेस का एक्सीडेंट हुआ, बहुत सी रेल लाइनें ऐसी हैं जो 100 और 150 साल पुरानी हैं, बहुत से ऐसे डिब्बे हैं जिनका इस्तेमाल नहीं होना चाहिए, लेकिन फिर भी वे परिचालन में हैं।

महोदय, मैंने पूरे बजट पर गौर किया है, डिब्बों के सुदृढीकरण या नए बनाने की व्यवस्था रेल बजट में कहीं भी प्रस्तावित नहीं है जबकि उन्हें प्राथमिकता दी जानी चाहिए। हमें अपने रेल यात्रियों को सुरक्षा देने की जो व्यवस्था करनी चाहिए, वह नहीं की है। यदि लोग सुरक्षित नहीं होंगे तो रेलें कैसे सुरक्षित होंगी। जैसा हम गत दो वर्षों देखते चले आ रहे हैं कि बार-बार दुर्घटनाएं हुई हैं। इससे रेल मंत्रालय की क्षति के साथ उनकी गुणवत्ता के उम्र भी निशान लगा है। सुरक्षा हमारी प्राथमिकता होनी चाहिए और सुरक्षा के लिए आपने प्रयास भी किए हैं। जैसा आपने बजट प्रस्तावों में बताया है कि 3500 नए कांस्टेबलों की भर्ती आप करेंगे। प्रधान मंत्री जी ने भी आपको इस हेतु रुपए देने की बात कही है। दूसरे अपने देश में ही एंटी कोलीजन डिवाइस, जिससे दुर्घटनाएं रोकी जा सकें, उन्हें बनाने की भी व्यवस्था की है। लेकिन इसके अलावा बहुत सी ऐसी चीजें हैं, जिनकी आधुनिकीकरण के तहत जरूरत है। आज डीजल की भी कमी होती जा रही है, बिजली की देश में पहले से ही कमी है, इसलिए आवश्यक हो गया है कि जितना विद्युतीकरण हो सके, जितनी सिग्नल व्यवस्था और अच्छी हो सके, उतना ही रेल का खर्च कम होगा और दुर्घटनाएं भी कम होंगी। मैं यहां कुछ ऐसी बातें आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि उनमें थोड़ी प्राथमिकता के आधार पर, लेकिन छोटी-छोटी बातों पर गौर कर लेंगे तो अच्छा होगा।

किन्हीं अच्छी गाड़ियों में आपने खाने और बिस्तर की व्यवस्था प्राइवेट सैक्टर में दी है। निश्चित ही उसकी गुणवत्ता सुधरी है और लोगों को यह आभास हुआ है कि एक बहुत अच्छा काम हुआ है। मैं निवेदन करता हूँ कि यदि सफाई की व्यवस्था भी प्राइवेट सैक्टर में दे दी जाये तो आप निश्चित मानिये कि हमारी रेलगाड़ियों में और हमारे प्लेटफार्म ज्यादा साफ-सुथरे और ज्यादा अच्छे रह सकेंगे।

साथ-साथ जो मैं महसूस करता हूँ कि गर्मी आने वाली है। रेलवे प्लेटफार्म के उम्र पीने के पानी की सही व्यवस्था नहीं है। पानी के नल टूटे हुए हैं और जो पानी आता भी है, वह भी कहीं न कहीं से संक्रमित होता है। लोग बीमारी अपने साथ घर ले जाते हैं। मेरा सरकार से आग्रह है कि पेयजल की व्यवस्था करने के लिए कोई ऐसा कदम उठाये ताकि लोगों को पीने की शुद्ध पानी मिल सके।

जहां तक किराये भाड़ी की बात है, यह तो बहुत अच्छा लगा कि राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस में ए.सी. फर्स्ट क्लास, सैकेण्ड क्लास और थ्री टायर में आपने किराया कम किया। क्या ही अच्छा होता कि इसमें किराया थोड़ा बढ़ा दिया जाता और सैकेण्ड क्लास पर किराया थोड़ा कम कर दिया जाता तो आपकी वाहवाही होती और दोबारा सरकार में आने की आपकी स्थिति होती। ए.सी. फर्स्ट क्लास में अगर आप किराया 10-15 परसेंट बढ़ा भी देते तो किसी की जेब पर फर्क नहीं पड़ता, क्योंकि वे लोग तो रुपया खर्च करना जानते हैं, तभी तो वे ए.सी. फर्स्ट क्लास में यात्रा कर रहे हैं। बहुत अच्छा होता यदि आप दो, चार या पांच परसेंट इसमें किराया बढ़ा देते और सैकेण्ड क्लास के सामान्य नागरिक को सस्ता सुलभ करा सकते। यह निश्चित ही उन गरीबों के लिए बहुत बड़ा कदम होता, इससे लोग आपको सराहेंगे भी।

दूसरी बात मैं साफ कहना चाहता हूँ कि रेलवे की जमीन पर पहले एक व्यवस्था थी, लेकिन आज एन्क्रोचमेंट्स दिनों-दिन कीमती जमीन पर बढ़ते चले जा रहे हैं, लेकिन सरकार की निगाह उस तरफ कम है। पिछले बजट में, मुझे याद है कि मंत्री जी ने कहा था कि इस जमीन पर कामर्शियल कॉम्प्लेक्स बनाकर इसका हम कामर्शियल यूज करेंगे। क्या किया है, मुझे नहीं मालूम, लेकिन बजट में इस बारे में कोई चीज दिखाई नहीं दी, जिससे पता लगता कि आपने किस-किस महानगर में, कौन-कौन से सैक्टर में इस जमीन का व्यापारिक दृष्टिकोण से इस्तेमाल किया है। जाहिर सी बात है कि आबादी बढ़ेगी तो एन्क्रोचमेंट्स बढ़ेंगे, लेकिन एन्क्रोचमेंट्स न हों, इसके लिए सरकार को अपनी पूरी व्यवस्था बनानी चाहिए। जहां तक बहुत सारी कमेटियों ने रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए अपनी संस्तुति दी है, इस पूरे बजट में उसके आधुनिकीकरण की कहीं भी चर्चा नहीं है। अब अगर इसके आधुनिकीकरण की बात होगी तो उसके लिए क्या प्रावधान है, इसे हम जरूर जानना चाहेंगे? हालांकि मैं अभी एक समाचार-पत्र देख रहा था, शायद यह बजट इसलिए पेश किया गया, क्योंकि हमारे रेल मंत्री जी को यह आश्वासन मिल गया है कि यदि बीच में रुपये कम पड़ेंगे तो बीच में प्रधानमंत्री जी और वित्त मंत्री जी ने आपको आश्वस्त किया है कि आपको रुपये दे देंगे। यह अच्छी बात है कि लोगों को राहत मिलनी चाहिए।

एक बहुत छोटी सी बात है, मैं रेल मंत्री के संज्ञान में लाना चाहूंगा। कुली एक ऐसा बेचारा मेहनतकश इंसान है, जिसके लिए इस बजट में कोई भी व्यवस्था नहीं की गई है। कुली का पास दो महीने के लिए बनता है, क्या ही अच्छा हो कि उनकी कितनी छोटी सी बात है कि उनका पास एक साल के लिए बनने लगे।

16.00 hrs.

उनको हर दो महीने में अपना लाइसेंस रिन्यूअल कराने के लिए दफ्तर के चक्कर काटने पड़ते हैं। इसलिए आप कुली का लाइसेंस एक साल के लिए कर दीजिए।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ कि नये-नये जोन्स बनते जा रहे हैं। मैं जिस जोन में रहता हूँ, वह बरेली जोन में आता है। उसका विभाजन हो गया। अब हमारा जोन घाटे में क्यों है? वहां अधिकारी सौ के सौ ही हैं जबकि कर्मचारियों की संख्या जो पहले डेढ़ हजार की थी, वह कम हो गयी है। अगर वहां अधिकारी जितने ही कर्मचारी होंगे तो वह जोन घाटे में नहीं होगा तो क्या फायदे में होगा? इस पर भी आपको विचार करने की जरूरत है। मेरा निवेदन है कि इस बात को भी ध्यान में रखने की जरूरत है कि कर्मचारियों और अधिकारियों का जो संतुलन पहले था, उनके विभाजन के बाद भी वही संतुलन बना रहे।

मैं कुछ ऐसी बातें कहना चाहता हूँ जो मेरी कांस्ट्रीटूएंसि और हमारे इलाके मध्य उत्तर से जुड़ी हुई हैं। कानपुर से फरुखाबाद का आमाम परिवर्तन पिछले चार साल से हो रहा है। हर साल लालीपॉप दिखाकर हमें 26 करोड़ रुपये दे दिये जाते हैं जबकि यह योजना 330 करोड़ रुपये की है। आप देखिये कि 26 करोड़ रुपये देकर कितने दिन में वह योजना पूरी होगी। जब 300 करोड़ रुपये एक हजार करोड़ रुपये में पहुंच जायेगा तब वह योजना पूरी होगी। सारे रास्ते बंद हैं।

आज लखनऊ जाने के लिए हमें दो बार गाड़ी बदलनी पड़ती है तब मैं वहां पहुंच पाता हूँ। मेरी रेल मंत्री जी से निवेदन है कि आप 26 करोड़ रुपये को कम से कम 50 करोड़ रुपये कर दीजिए। मैं ज्यादा मांग नहीं कर रहा हूँ। जैसा कि अधिकारियों से बात हुई, यदि 50 करोड़ रुपये दे दिये जायेंगे तो कानपुर से फरुखाबाद की रेल लाइन का आमाम परिवर्तन अगले साल दिसम्बर, 2004 तक पूरा हो जायेगा।

दूसरा फरुखाबाद से दिल्ली के लिए एक ही एक्सप्रेस गाड़ी चलती है जिसका नाम कालंधरी है। उसमें खटमल, मच्छर वगैरह बहुत होते हैं क्योंकि उसमें कोई ए.सी. या फर्स्ट क्लास का डिब्बा नहीं है। चलिये उन्होंने हमें इस काबिल तो समझा कि पांच-छह डिस्ट्रिक्ट्स के ऊपर एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाते हैं। यदि आप उसमें मालगाड़ी के डिब्बे भी लगा दें तब भी हम आर्येंगे क्योंकि हमारी मजबूरी है। मैं आपसे कह-कहकर हार गया हूँ, आप उसमें अच्छे डिब्बे नहीं लगायेंगे। आप देखिये कि उसमें कितना परिवर्तन हुआ है। जब मिलिटरी का मूवमेंट होता है तब कालंधरी एक्सप्रेस को बंद कर दिया गया। कोई भी संकट आया जैसे यमुना पर बाढ़ आई, जैसे कालंधरी एक्सप्रेस के गुजरने से ही वह पुल गिर जायेगा, सबसे पहले वही बंद कर दी जाती है क्योंकि वह लावारिस गाड़ी है। उसके बारे में कोई कहने सुनने वाला नहीं है। मात्र एक गाड़ी है। इसके अलावा और कोई दूसरी गाड़ी नहीं है। मेरा आग्रह है कि मात्र एक गाड़ी उन आठ जिलों के बीच में है। जब कोई विशेष परिस्थिति हो तब आप जरूर उस गाड़ी को बंद कर सकते हैं। लेकिन यदि विशेष परिस्थिति न हो तो कृपया उस गाड़ी को बंद न किया जाये।

सबसे बड़ी दिक्कत यह भी है कि पहले यह गाड़ी उधर से रात 10 बजे चलती है जबकि सुबह छह बजे दिल्ली आती है। अब आपने उधर से टाइम में परिवर्तन करके उसे दो घंटे लेट कर दिया है। अब वह गाड़ी रात साढ़े ग्यारह बजे चलती है और सुबह दस बजे तक पहुंचती है। इससे वहां के व्यवसायियों को बहुत दिक्कत होती है। मैं यही निवेदन करना चाहूंगा कि मात्र एक गाड़ी है। इसका आप दिल्ली से फरुखाबाद जाने का टाइम जो पहले 10.55 मिनट का था उसी को पुनः कर दिया जाये तो वह वहां सुबह सात बजे पहुंच जायेंगे।

मैं एक निवेदन और करना चाहता हूँ कि शिकोहाबाद और फरुखाबाद के बीच में ब्राडगेज का कां बाकी है। वह कम से कम 150 वर्ग पुराना है। आज उसमें 35 किलोमीटर से ज्यादा तेज गति में गाड़ी नहीं चलती। आप अंदाजा लगाइये कि 300 किलोमीटर की दूरी कालंधरी तय करती है, उतनी ही दूरी में वह मात्र 95 किलोमीटर की दूरी शिकोहाबाद से फरुखाबाद के लिए तय करती है। हालांकि उसमें काम शुरू हुआ है। उसमें स्लीपर और रेल लाइन बदलना शुरू हुआ है। मेरी दरख्वास्त है कि अगर आप थोड़ी सी जल्दी कर देंगे तो वहां के यात्रियों को इसका लाभ हो जायेगा।

पिछले बजट में सुश्री ममता जी ने हमारे नेता श्री मुलायम सिंह यादव के ऊपरक बड़ी कृपा की थी। उन्होंने इटावा से मैनपुरी तक के लिए एक नयी रेल लाइन स्वीकृत की।

मैनपुरी से शिकोहाबाद डबल लाइन की स्वीकृति प्रदान की थी। मुझे जानकारी है कि उसका सर्वे हो गया है और उसके एस्टीमेट्स भी सबमिट हो गये हैं। मैं सरकार से चाहूंगा कि उस काम को जल्दी से जल्दी करवाने के लिए आप हमारा प्रार्थना को स्वीकार करें और जल्दी बनवाने का आदेश दें।

***DR. RANJIT KUMAR PANJA (BARASAT) :** I thank the Hon. Minister of Railways for kindly sanctioning of a sum of Rs. 2 crores for Habra-Chandpara doubling and Rs. 1 crore for Chandpara-Bongaton doubling though the amounts sanctioned are too meager for completion of the project in required and expected time.

I would like to suggest that the formula of sanction of budget for a particular project should be the total estimated budget divided by the expected time of completion. This will ensure completion of the project or else the project are likely to remain incomplete for a long time and ultimately may have to be shelved as has been done for many of the incomplete projects in the past.

I thank the Hon. Minister for sanctioning Budget for Madhyamgram Railway flyover in my Constituency. I request that the State Government should be asked to provide the necessary matching grant to complete the project. I am sorry to bring to your notice that the foundation stone of the project laid two years ago at the Madhyamgram Station has been missing for some time. This cowardly act should be investigated, the culprit should be found out and the stone be restored in the proper place.

Bongaon being the border town and gateway to Bangladesh, the station should be upgraded as a model station as requested by me on several occasions earlier. I appeal to the Hon. Railway Minister again for making a grant in the supplementary budget.

*** श्री दह्यामाई वल्लभमाई पटेल (दमन और दीव):** माननीय अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री ने चुनावों की अंक गणित के अनुसार एक लुभावना परन्तु दिशाहीन बजट प्रस्तुत किया है। रेल किराए और माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है, जो कि निश्चय ही प्रशंसायोग्य है, अगर रेल मंत्री महोदय की मंशा सचमुच रेलयात्रियों को राहत पहुंचाने की है। परन्तु वर्ष 2001-2002 के बजट में भी रेल किराए में वृद्धि नहीं की गई थी; परन्तु कुछ ही महीनों बाद रेल किराए में वृद्धि कर दी गई थी। आशा करता हूँ कि इस बार ऐसा नहीं होगा और रेल बजट को एक औपचारिकता की तरह ही नहीं लिया जायेगा।

इस बजट में रेलवे के समग्र और संतुलित विकास की दिशा में भी कोई प्रयास नहीं किया गया है। इस संबंध में मैं अपने चुनाव क्षेत्र दमन और दीव का उल्लेख करना चाहूंगा। दमन, दीव तथा दादरा, नगर, हवेली, संघ शासित क्षेत्र सीधे केन्द्रीय सरकार के अधिकार क्षेत्र में आते हैं तथा दोनों क्षेत्र भारत के प्रमुख औद्योगिक केन्द्रों में आते हैं, जहां अन्य राज्यों से लाखों कामगार रोजगार के लिए आते हैं। परन्तु सबसे निराशा की बात यह है कि आज भी रेल सम्पर्क की दृष्टि से दमन दीव संघ शासित क्षेत्र पिछड़ा हुआ है। यह क्षेत्र रेल सम्पर्क से जुड़ा हुआ नहीं है। दमन, दीव तथा दादरा, नगर हवेली संघ शासित क्षेत्रों के लिए वापी सबसे नजदीक का रेलवे स्टेशन है। वापी दक्षिण गुजरात का प्रमुख रेलवे स्टेशन है। आय के मामले में सूरत के पश्चात यह सर्वाधिक आय प्राप्त करने वाला रेलवे स्टेशन है। इस स्टेशन की प्रतिदिन की राजस्व प्राप्ति सात लाख रुपये के लगभग है। इसी कारण इस स्टेशन को ए ग्रेड सुपर स्टेशन घोषित किया गया है परन्तु जहां तक एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव का संबंध है, इस स्टेशन की स्थिति काफी खराब है यद्यपि यह स्टेशन महत्वपूर्ण स्थानों की समीपता के कारण काफी अहम स्थिति रखता है। इस स्टेशन से दमन 7 किलोमीटर, सिलवासा 11 किलोमीटर, महाराष्ट्र सीमा केवल 10 किलोमीटर है। इसके साथ-साथ यह चार संसदीय क्षेत्रों (बलसाड, दानू, सिलवासा, दमन) से घिरा हुआ है। इन चारों संसदीय क्षेत्रों के उद्योगों में काम करने वाले लाखों कामगारों की सुविधा के लिए मैंने अनेक बार माननीय रेल मंत्री से

* Speech was laid on the Table.

कुछ गाड़ियों के वापी में ठहराव के लिए अनुरोध किया है, परन्तु मेरे अनुरोध को आंशिक रूप से ही माना गया है, जिससे इन कामगारों, विशेषकर दक्षिणी राज्यों के कामगारों की समस्या उसी प्रकार बनी हुई है। मैंने कुछ महीने पहले माननीय रेल मंत्री से दमन, दीव तथा दादरा, नगर हवेली में रहने वाले दक्षिण भारतीय लोगों की सुविधा के लिए दक्षिण की ओर जाने वाली (एक) नागरकॉयल-गांधीधाम एक्सप्रेस (6335 अप तथा 6336 डाऊन) (दो) त्रिवेन्द्रम-हप्पा एक्सप्रेस (6333 अप तथा 6334 डाऊन) (तीन) एरनाकुलम-आरेडा एक्सप्रेस (6337 अप तथा 6338 डाऊन) (चार) एरनाकुलम-जयपुर (भरुसागर) एक्सप्रेस (2977 अप तथा 2978 डाऊन) को वापी में ठहराव देने के लिए अनुरोध किया था। इनमें से केवल इरनाकुलम-जयपुर एक्सप्रेस (2977 अप तथा 2978 डाऊन) का ठहराव वापी में बनाया गया है,

जिससे दक्षिणी राज्यों के लोगों की समस्या पूर्ववत् बनी हुई है, क्योंकि यह गाड़ी केवल कोचीन तक जाती है और वापी में रात्रि 11.00 बजे पहुंचती है। इसके अतिरिक्त ये सभी गाड़ियां सप्ताह में केवल एक ही बार चलती हैं और इनका वापी में 3-4 मिनट का ठहराव इनके प्रचालन में कोई समस्या पैदा नहीं करेगा जबकि दूसरी ओर इससे दक्षिणी राज्यों के लाखों यात्रियों को होने वाली कठिनाई का निवारण हो सकेगा। इसी प्रकार कुछ गाड़ियां अप रूट पर रुकती हैं, पर डाऊन रूट पर नहीं रुकती। इससे यात्रियों को असुविधा होती है। इसलिए (5 डाऊन 6 अप) सौराट्र मेल तथा (17 डाऊन 18 अप) सौराट्र जनता एक्सप्रेस को अप तथा डाऊन दोनों रूटों पर वापी में ठहराव दिया जाना चाहिए। उत्तर प्रदेश राज्य के लोगों को भी वापी स्टेशन से रेल यात्रा में काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। ऐसे यात्रियों की सुविधा के लिए मुंबई (बान्द्रा) और लखनऊ (फ़ैजाबाद) के बीच चलने वाली 5064 अवध एक्सप्रेस को वापी में ठहराव दिया जाना चाहिए। बलसाड-अहमदाबाद के बीच चलने वाली गुजरात क्वीन और इंटर सिटी को वापी तक बढ़ाया जाना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, जैसाकि मैंने आरम्भ में कहा था, इस बजट में रेलवे के संतुलित विकास की ओर ध्यान नहीं दिया गया है। रेल नेटवर्क की दृष्टि से पिछड़े राज्यों और संघ शासित क्षेत्रों की ओर विशेष ध्यान नहीं दिया गया है। दमन, दीव एक प्रमुख औद्योगिक केन्द्र होने के बावजूद रेल सम्पर्क से जुड़ा हुआ नहीं है। इसलिए वापी और दमन के बीच रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण करवाने का अनुरोध मैं माननीय रेल मंत्री से करता हूँ।

मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री महोदय पूर्व की भांति मेरे निवेदन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे, ताकि लाखों लोगों, विशेषकर अन्य राज्यों से आये हुए कामगारों की तकलीफ दूर हो सके।

श्री उत्तमराव डिकले (नासिक) : सभापति जी, मुझे रेलवे बजट पर वक्तव्य देने के लिए शिव सेना की ओर से मौका दिया गया है, इसीलिए मैं आपका आभारी हूँ और रेल मंत्री नीतीश कुमार जी ने लोगों का हित सामने रखकर अच्छी तरह से यह बजट रखा है, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

मैं यह कहूंगा कि बजट में क्या खामियां हैं। यह बजट आम आदमी के लिए कितना हितकारक है, इसकी गहराई में मैं नहीं जाना चाहता। मैं ऐसा समझने वाला आदमी हूँ कि जिस स्टेट का लाभ हुआ, वहां के लोग खुश रहेंगे और जिस सांसद को लाभ हुआ है, वह खुश रहेंगे लेकिन जिसका लाभ नहीं हुआ, वह नाखुश रहेगा। लेकिन मैं इस बजट से खुश भी नहीं हूँ और नाखुश भी नहीं हूँ लेकिन रेल के बारे में मैं चिंतित हूँ। उसका कारण यह है कि जिस निर्वाचन क्षेत्र से मैं चुनकर आया हूँ, वह नासिक शहर है। यह नासिक शहर देश में पहले नम्बर का शहर है जो दिन पर दिन बढ़ता जा रहा है। महाराट्र में यह शहर सैन्ट्रली सिचुएटेड शहर है और मुंबई से 200 कि.मी., पूना से 200 कि.मी. और गुजरात से 100 कि.मी. दूर है। इसीलिए इसे पुरातन में दक्षिण काशी कहा करते थे और आज यह इंडस्ट्रियल शहर के रूप में मशहूर हो रहा है। इतना ही नहीं, वहां राम मन्दिर है और तपोवन है। इस शहर में अभी 31 जुलाई 2003 से 27 अगस्त 2004 तक कुम्भ मेला होने जा रहा है। उसमें लाखों की तादाद में साधु-संत आने वाले हैं। ढाई करोड़ से तीन करोड़ तक यात्री आने वाले हैं। इसलिए मैं इस पर चिंता व्यक्त करने वाला हूँ। नासिक शहर में जितने रेलवे स्थान हैं, मैंने उनका परीक्षण किया और वहां के लोगों से बात की और उनसे पूछा कि वहां क्या खामियां हैं लेकिन जिस नासिक रोड के बारे में मैंने बात की, उसमें मैंने यह पाया कि उसमें कुछ सुधार नहीं हुआ है। इस शहर का 35 साल पहले में कॉरपोरेटर था। उसके बाद 27 साल का जब मैं था तब मैं उस नगरी का महापौर था। मैंने कई खत लिखे पर निराशा ही निराशा मेरे मन में है। इसलिए मैं आपके माध्यम से सरकार से चाहता हूँ कि मेरी पहली मांग यह है कि जो नासिक रोड वाला स्थान है, उसमें थोड़ा सुधार करना चाहिए, उसे बढ़ाना चाहिए। उसके नजदीक चार कि.मी. पर एक स्थान ओढ़ा है, उसमें भी बदलाव करना चाहिए। उसकी मरम्मत करनी चाहिए। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ, क्योंकि नासिक शहर जनसंख्या के हिसाब से महाराट्र में चौथे स्थान पर है और पूरे देश के अनुसार 26 वें स्थान पर है। इस शहर की आबादी दिन-प्रति-दिन बढ़ती जा रही है। इसलिए कुम्भ मेले को ध्यान में रखते हुए नासिक रोड, ओढ़ा, निफाड़ और लासल गांव आदि स्थानों पर रेलवे विभाग को सुविधाओं के बारे में ध्यान देना चाहिए।

दूसरी बात, नासिक से मुंबई लोगों को व्यापार और नौकरी आदि के लिए सफर करना पड़ता है। मैं फर्स्ट क्लास में सफर न करके सैकेंड क्लास में सफर करता हूँ, जिससे वहां के लोगों की परेशानियों को समझ सकूँ। चर्चा के दौरान उनकी कठिनाइयों के बारे में भी पता चलता है। वे कहते हैं कि सप्ताह में एक दिन उनकी उनके बच्चों से बातचीत होती है। कारण यह कि वे सुबह छः बजे रोजगार के लिए निकलते हैं और रात 11-12 बजे वापिस आते हैं। सुबह जाते हुए बच्चे सो रहे होते हैं और रात को जब वे वापिस आते हैं, तो भी बच्चे सो रहे होते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि नासिक से मुंबई तक एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए, जिससे हजारों की संख्या में लोगों को इस समस्या से छुटकारा मिल सके।

तीसरी बात - पूना से नासिक और नासिक से सूरत तक विभाग द्वारा सर्वे किया गया है। मैं चाहता हूँ कि उस लाइन के लिए रेल मंत्रालय द्वारा बजट का प्रावधान किया जाए। यदि यह व्यवस्था की जाती है, तो निश्चित रूप से उस क्षेत्र का विकास होगा। ऐसा मेरा दावा है। महोदय, नासिक को दक्षिण काशी भी कहा जाता है। इस क्षेत्र में शुगरकेन, अंगूर, प्याज आदि चीजें अधिकता से पैदा होती हैं। किसानों की समस्या यह है कि उनको उत्पादन को भेजने के लिए रेल बोगियां उपलब्ध नहीं होती हैं। इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने रेल भाड़े में किसी प्रकार की कोई वृद्धि नहीं की है। लेकिन मेरा आपसे निवेदन है कि प्याज के उत्पादन की अधिकता को देखते हुए, सुविधायें देने के बारे में आपको विचार करना चाहिए। किसान ऐसा महसूस करते हैं कि जितना किराया रेल द्वारा देना पड़ता है, उससे अच्छा यह है कि ट्रक के द्वारा सामान भेजा जाए। इस ओर आपको थोड़ा ध्यान देने की आवश्यकता है।

जहां तक जनता शताब्दी का प्रश्न है, मेरा सुझाव है कि औरंगाबाद, धुलिया और अहमदनगर आदि स्थानों के लिए सरकार के जनता एक्सप्रेस गाड़ियां चलाने के बारे में ध्यान देना चाहिए।

महाराट्र के सांसदों ने पार्टी पॉलिटिक्स से ऊपर उठ कर जो मांगे रखी हैं, मैं उन्हें बताना चाहता हूँ। उनकी मांग है कि मनमाड़-धुलिया, शिवपुर-इंदौर, दाहनुनासिक-मुद्दखेड, निजामाबाद-पूर्णा और खांडवा-नांदेड़ डिविजन्स को सेंट्रल रेलवे से कनेक्ट किया जाए। सांसदों की इस मांग पर विचार होना जरूरी है।

32 लम्बी सुपरफास्ट एक्सप्रेस गाड़ियां नासिक से जाती हैं। वे भुसावल मनमाड़ से आती हैं लेकिन इन 32 गाड़ियों में से केवल 10 गाड़ियां नासिक में रुकती हैं। 22 गाड़ियां वहां रुकती नहीं हैं। मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि गीतांजलि और मंगला एक्सप्रेस गाड़ियों को आपने नासिक में स्टॉपेज दिया लेकिन वहां आरक्षण की कोई सुविधा नहीं दी। इसके लिए यात्रियों को दिल्ली और मुंबई जाना पड़ता है। आरक्षण की सुविधा नासिक में होनी चाहिए। मैंने जो मांगें आपके सामने रखी हैं, वे तुरन्त पूरी होनी चाहिए।

अंत में आपने बोलने का जो अवसर दिया, उस के लिए धन्यवाद।

SHRIMATI SHYAMA SINGH (AURANGABAD, BIHAR): Mr. Chairman, Sir, I wonder why the hon. Minister of Railways is not present here. This is an important discussion; the Cabinet Minister should have been present here. ...*(Interruptions)*

THE MINISTER OF SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT (DR. SATYANARAYAN JATIYA): We are taking notes. He is in the Rajya Sabha.

SHRIMATI SHYAMA SINGH : All right, thank you.

MR. CHAIRMAN : They are taking down notes.

SHRIMATI SHYAMA SINGH : Thank you, Sir.

I wanted him because he is from my State and probably I would get the messages across a little better; and most of the things were pointed at him, either for his compliment or for his rejection, whichever way it is.

The Railways is a very vast subject and compressing the views on the Railway Budget within a time-frame of exactly 10-20 minutes would not be doing justice to the subject nor to the problems of the Railways that are there at the ground level.

To begin with, I feel that this Budget did have a thing like elections in mind – that we have had in a few States last week and also the elections which are slated to be held later in the year. Therefore, I would call it a populist Budget. There is nothing really great about it because it is antiquated method of having presented the Budget to the House. I felt that year in and year out, instead of giving out the whole galaxy of the achievements of the Railways, and of micro-reviews of the Railways, it would be far better if the Ministry of Railways gave us certain solutions to the problems that beset the Railways and also how they will mobilise long-term solutions for these problems. At one stroke, we have been told by Shri Nitish Kumar – rather we had not been told, but we came to know – that there has been no hike in passenger or freight charges.

Having complimented him on this issue of not increasing the charges, I would like to know one important question from the Minister. I would like to know how he intends to mobilise the internal resources for funding the development projects of the Tenth Plan, which is from 2002-2007. He should give us the details and analysis of the problem and also its long-term solution. I would like the Minister to elaborate it.

During 1985, when Shri Rajiv Gandhi was the Prime Minister and Shri Madhavrao Scindia was heading the Railway Ministry, we had something known as the Corporate Plan which gave vision for the Railways for the next 15 years, starting from his tenure in 1985 and coming down to next 15 years. Would the Government think of reviving the Corporate Plan for the Railways in order for it to get a better vision?

We have been hearing beautiful announcement of *Yatri Suvridha Varsh*. Has the plan been made for this programme? If it has been, what is the plan? Would the Parliament also get to know it? Could the Paper be laid on the Table of the House so that we are aware of the *suvridhas* that the common man is going to get access to? Or, is it that the Government is going to make a plan now after having made the announcement? Is it 11 months that have gone by or that are coming in? This is another important point which I would like the Minister to tell.

I do not want to go into the details of the financial resources of this Budget because it is definitely in the red. The Railways is now in the category of red. For instance, there has been a mention of maintenance of the passengers fare, tremendous hike in the freight charges and so many other things. How the two things are synonymous? In fact, Shri Nitish Kumar, in his speech, has made a very-very derogatory statement about the passenger fares being made up by the freight charges. To begin with, the figure was 515 million tonnes and the expected rise was to 540 million tonnes. How are you going to make up this huge deficit gap in one calendar year?

Sir, I have a number of meaningful suggestions for the Minister and I would have loved to go into them, but due to time constraint, I would ask one particular thing only. There is a thing known as Depreciation Reserve Fund. I believe that this Fund is meant for financing ageing projects or for managing crises, but I am told that they are making up the Railway Budget deficit through this Depreciation Fund. This is not the right thing to do. This Fund is meant entirely for ageing projects and if we neglect this sector, how can we expect to have passengers' safety? Both are correlated.

I will now come to certain suggestions which are positive. I do not want to take the Government on mat for everything. In fact, I wanted to compliment and congratulate the hon. Minister for having finally agreeing to the repeated suggestion in order to make Bihar potentially rich in thermal power. A long pending project of 1989, which was there during the time of Shri Rajiv Gandhi, has finally seen the light of the day. Railways has been very gracious and kind to buy 1000 MW from the Super Thermal Power Station likely to be formed in my constituency and, therefore, my heartiest congratulations to the hon. Minister and the Ministry for this.

Finally, I have some positive suggestions and I think the hon. Minister would be slightly benefited if he looked into it. The Railways have to bear expenditure on certain social obligations like running uneconomic branch lines, suburban services, welfare activities of the Railway people, securities, etc. This is steadily rising from Rs.2800 crore in 1993-94 to almost Rs.5120 crore in 2000-01. Besides, to keep passenger fares down, the cost inputs have risen in the last eight years by 15 per cent while the fare increase is only nine per cent. Therefore, Railways are raising the freight steadily. The result is that in the near future, the cost of importing steel from Germany to Mumbai will be far less than bringing steel from Tatanagar. Therefore, people are not going to use railway lines for freight.

They would probably use the Golden Quadrilateral which the hon. Prime Minister has been very gracious enough to establish. Now, the Golden Quadrilateral is going to do the work for short and long distances which the Railways were supposed to do. So, this is a serious matter. Now, when you are thinking of banking on your freight charges by decreasing the passenger fare, how will you make up the gap? As you say, the passengers are also going down in their numbers because of security reasons. If your freight is also going down, then how are you going to make the two things move? Therefore, it needs a bit of serious application by the Minister and the Department of Railways if they want the Railways to survive as a viable alternative in this country.

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

Apart from this, the funding by the Government has also gone down. The earlier allocation of the Plan Budget out of the total Budget was almost 15 per cent and it has now gone down to almost 8 per cent – one digit figure – in the Tenth Plan. Therefore, the Government should consider giving better support system to the Railways. We could all demand for this. We are having other paraphernalia which is eating into the vitals of the Railways. So, why can we not demand better allocation of funds? I can support you on this issue.

The Railways have to consider taking some serious steps to augment their revenues. As mentioned earlier, can the Government think of making an attempt to privatise core sectors like running of Railway Catering Department, Metro Railway, manufacturing coaches and engines, etc. They can also involve private sector in running private trains, creation of warehouses, and suburban services. These are the sectors which can be privatised. If they are privatised, they will run better. Shri Prabhunath Singh would agree with me that the quality of kitchen items that we are getting is not good. The things like food, unadulterated water and even the toilet facilities are not the best that we can hope for. If it is privatised, we can be assured of a better deal. The common passengers will be, in fact, benefited. As you know, certain rich class of people in any case is taking air route for going one country to another.

Now taking the World Bank loan is also not a very desirable thing because you are already in a debt trap and the World Bank is also going to hamper you with their interest. There is an Indian Railway Finance Corporation. Now money is being pumped out of it. But how much money can you take out of it? It is meant for funding important things like tragedies and for giving compensation, etc. This is also not a very feasible proposition and I suggest that privatisation could be given a thought. To that extent, suggestions have been given for wagon scheme – built-own-lease-transfer – but the Railways have not responded to these foreign companies. When we oppose disinvestment, it is not that disinvestment is totally bad. When we talk of disinvestment in the House and put down some of the disinvestment which you all have been doing, we are also a party to it by putting it down. In the case of Railways, there has to be disinvestment in certain core areas.

Sir, the Railways are the owners of huge – this is a very important point and I would like all of you to raise it in the Parliament and also present a Paper after all of you have made detailed studies on it – prime land all across the country. Around 25,000 acres of land is owned by the Railways in this country. Now, if the Railways are going to lease this land for a period of ten years, then the Railways would get huge amounts of money that could be utilised for modernising the Railway services. We have a few acres of Railway land lying idle just behind the Taj hotel in Delhi and also a few acres of Railway land are lying idle, with all garbage, around the New Delhi Railway Station. Why can the Railway not use this land for raising their revenues by constructing multi-storeyed buildings and rent that out to the passengers who wishes to stay overnight, or use it for office purposes. Therefore, these lands can be utilised. At the moment they are under-utilised, rather unutilised. So, I think, it is a very good and practical suggestion. It is because I had been travelling in the trains since my student days and now also, once in a while I travel by trains and I find that the railway tracks are not being maintained and the Railways are not using these lands effectively. So, I would like to suggest that the Railways should look into this aspect and specially try and make use of the land that is available in front of the Taj hotel in Delhi and also the land in and around the New Delhi railway station. They are very prime lands and the Railways could utilise them.

Sir, the Railways have been incurring losses to the tune of some thousand crores of rupees because of the Electricity Boards. The Government must step into this dispute and see to it that the money that is not being utilised by them is given back to the Railways. I am speaking for the Railways and I am speaking for the Railway Budget. Similarly, there is requirement of oil and requirement of energy. The oil that is required for Railways costs around 43 paise per litre or whatever it is, but the Government charges the Railways about 53 paise extra. So, is it not possible for the Railways to have their own method or system of generating more electricity and having more power supply rather than depending on oil that the Railways buys from the Government at double the amount and suffer a loss on that account? This aspect can also be considered by the Railways.

Sir, my next point is about down-sizing of the Railways. The Railways have around 16 lakhs of employees and a sum of Rs. 12,000 crore is spent as salaries to the employees. Now, down-sizing would mean that the Railways are going to cut down – as has been suggested by one of the Reports of the Railways – its employees from 16 lakhs to 12 lakhs. But the hon. Minister has proposed to recruit around 20,000 people in the 'D' category, as they call it.

Now, of these 16 lakh employees, forty per cent are not doing any productive work. They just sit idle. The Railways can utilise this 40 per cent people to fill up the vacancies in the seven zones that have been created by the Railways. The 'D' category employees have to have specialised training. Why can the Railways not use the 'C' category employees to do the work of the specialised trainers and use these 'D' category employees for some other purpose so that they could be productively engaged and the money that the Railways is spending could be used in a more productive manner?

Sir, finally, I come to the last point of railway safety. The hon. Minister has repeatedly talked about safety and security of the Railways and about how he is going to put in place the anti-collision measures. I do not think in any country of the world this safety device has worked. It has not worked at all. It has already been tried out. Therefore, I feel that the commitment that the hon. Minister has made in his Budget Speech is far from reality because he would not be able to repair 5,180 bridges across the country in a short duration of one year.

Therefore, let the Minister tell us exactly when he is going to finish the game plan. I would like to know whether this is going to be a time-bound programme because passengers cannot go on dying everyday. We have had eight major accidents in which 850 people have lost their lives along with their innumerable properties. Therefore, I would suggest that the Minister might please tell us categorically how he would meet the expenses of repairing these more than five thousand bridges across the country. Secondly, what is the staff that is being recruited? Why can he not take them from his internal old railway employees of 16 lakh persons, instead of recruiting fresh people?

Thirdly, the last very major accident that took place in this country was in my Parliamentary constituency, in a place called Aurangabad. The Rajdhani Express crashed at 12 midnight. I must pay a glowing tribute to my villagers in the constituency, who, despite being beaten by the Railway staff and being shooed away from the spot saying that they were coming to pilfer the goods of the passengers, did yeoman work and pioneer work in extricating all the dead bodies from the Rajdhani Express and dumping them outside and taking the live bodies and putting them in the hospital. This was a tribute to the villagers of that constituency, which happens to be my own Parliamentary constituency. I would have expected the hon. Minister to say a word of praise for these brave villagers, which he must put on record. Also, if he had been just kind enough to have announced even a small developmental work in that village – leave alone paying salaries or giving them work; if he had just made an announcement about their village being developed – I should have been very grateful to him.

Thank you very much for giving me this opportunity.

डॉ. जसवन्त सिंह यादव (अलवर) : धन्यवाद, अध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया। सबसे पहले मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को, पूरे एन.डी.ए. को और मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि 50 साल के अन्दर सबसे अच्छा बजटपेश किया, जो हर समाज को, विकास को और देश को आगे बढ़ाने वाला, कन्याकुमारी से कश्मीर तक देश को जोड़ने वाला है। (व्यवधान) यह पहली बार ऐतिहासिक काम होने जा रहा है।

यह बजट आम आदमी को राहत देने वाला, उद्योग को विकास देने वाला और सबसे बड़ी बात यह है कि जब भी कोई अच्छा बजट आता है और विपक्ष यह कहे कि यह चुनावी बजट है, यह चार-पांच राज्यों के विधानसभा चुनावों को देखते हुए बनाया गया है तो इससे सिद्ध होता है कि विपक्ष ने यह माना है कि यह अति उत्तम बजट है, देश को राहत देने वाला बजट है, देश को आगे बढ़ाने वाला बजट है और इस पर विपक्ष की भी मोहर लगती है। अभी भी जो चर्चा हो रही है (व्यवधान)

श्रीमती श्यामा सिंह : हम लोग भी कह रहे हैं कि बहुत अच्छा बजट है, सराहनीय है, लेकिन जहां त्रुटियां हैं, उनको हम बता रहे हैं।

डॉ. जसवन्त सिंह यादव : यह पहली बार किसी बजट पर चर्चा हो रही है और विपक्ष का सकारात्मक रुख है। विपक्ष यह तो कह रहा है कि बजट बहुत अच्छा है, पर उसमें अपनी राय दे रहा है कि कुछ और जोड़ दिया जाये। वह राय तो हम भी दे रहे हैं, आप भी दे रहे हैं, पर अच्छा बजट मानते हैं, यह एक नया और अनूठा उदाहरण है कि विपक्ष ने सकारात्मक रुख अपनाया और सही को सही कहा, यह धन्यवाद की बात है। मैं मंत्री जो इस बात के लिए बहुत ज्यादा धन्यवाद देना चाहता हूं।

इसके बाद मैं राजस्थान की जनता की तरफ से मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि राजस्थान के अन्दर आपने आमान-परिवर्तन के लिए पैसा दिया, नई रेलगाड़ियां शुरू कीं और रेलगाड़ियां बढ़ाईं। मंत्री जी से मैं पूरी उम्मीद भी करता हूं कि निश्चित रूप से जो पैसा ब्रॉडगेज के लिए दिया है, वह अगले बजट से पहले-पहले मंत्री जी द्वारा उन सब का उद्घाटन कर दिया जायेगा और उन पर नई रेलगाड़ियां दौड़ने लगेंगी।

कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.) : अजमेर उदयपुर की लाइन कब पूरी होगी?

डॉ. जसवन्त सिंह यादव : मैं तो उम्मीद कर रहा हूं कि अगले बजट

तक हम उनका उद्घाटन करवा लें। मंत्री जो को ले जाकर ढोल ढपारा बजा देंगे और अगली बार फिर कुछ ले लेंगे।

मंत्री जी ने आम जनता को आगे बढ़ाने के लिए पेट्रोल, रसोई गैस, सी.एन.जी., इस्पात, सीमेंट, बिग आयरन जिससे निर्माण का कार्य बढ़ेगा, आम जनता को नया मकान बनाने का मौका मिलेगा और देश के अंदर निर्माण होंगे, रेल बजट से जब सब चीजें सस्ती होंगी, बहुत भार नहीं पड़ेगा तो निश्चित रूप से मूल्य वृद्धि नहीं होगी और लोगों को राहत मिलेगी। उन्होंने रेल में सुधार करने के लिए नये-नये डिजीजन और जोन्स बनाये।

रेल मंत्री जी ने अपने बजट में हर वर्ग का ध्यान रखा है। उन्होंने अपने बजट में पत्रकारों रोगियों और बुजुर्गों का ध्यान रखा। यह बहुत प्रशंसनीय काम है लेकिन मैं भी इसमें अपनी एक सलाह देना चाहता हूं। जो रोगी बहुत पीड़ित होते हैं, वह कम किराये में सफर कर सकें, यह उनकी मजबूरी होती है परन्तु इसके अंदर कुछ रोगी जैसे एड्स, कुठ ट्यूबरकुलोसिस के हैं, उनको भी जीवन में बहुत कट होते हैं। मेरा कहना है कि उनको भी इसमें सम्मिलित किया जाये तो अच्छा होगा।

आजकल क्लर्क और चपरासी की नौकरी करने के लिए बहुत गरीब घर के लोग जाते हैं। यदि उनके पास साक्षात्कार के लिए लैटर आये तो उनको भी इसमें थोड़ा राहत दे दी जाये तो इससे उनको कुछ सहारा मिल जायेगा। वह साक्षात्कार देने के लिए जा सकते हैं। कई बार लोगों के पास टिकट के पैसे नहीं होते, वह बिना टिकट यात्रा करते हैं। **â€**(व्यवधान)

MR. SPEAKER: I think the system exists today.

...(Interruptions)

अध्यक्ष महोदय : जिन लोगों को नौकरी के लिए बुलाते हैं, क्या उनको भी रेलवे टिकट में कन्सेशन दिया जाता है ? Will the Minister be able to tell me about the concession given to those who are called for interview?

...(Interruptions)

डॉ.जसवन्त सिंह यादव : वह नहीं दिया जाता है।

MR. SPEAKER: Can the Railway Minister tell me the present practice?

...(Interruptions)

MR. SPEAKER: Some companies are giving it. What do you want to say about it?

...(Interruptions)

डॉ.जसवन्त सिंह यादव : बुजुर्गों को जो मान और सम्मान दिया है। **â€**(व्यवधान)

SHRI K. MURALEEDHARAN (CALICUT): Sir, what about the Cabinet Minister for Railways? The Cabinet Minister is not here.

MR. SPEAKER: The State Minister for Railways is here.

SHRI K. MURALEEDHARAN : But he is not able to answer your question. ...(Interruptions)

अध्यक्ष महोदय : कैबिनेट मिनिस्टर आ जायेंगे तो मैं उनसे भी पूछूंगा।

...(व्यवधान)

कुंवर अखिलेश सिंह : आपने उनसे कुछ जानकारी चाही है इसलिए हम चाहते हैं कि इसका जवाब माननीय मंत्री जी दें। **â€**(व्यवधान)

श्री अनंत गुटे (अमरावती) : अध्यक्ष महोदय, माननीय स्पीकर साहब की तरफ से रेल मंत्री जी को डायरेक्शन जाना चाहिए कि जो भी साक्षात्कार के लिए लोग जाते हैं उन्हें रेल टिकट फ्री में देनी चाहिए। यदि माननीय स्पीकर साहब डायरेक्शन देंगे तो यह हो जायेगा। **â€**(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : जब नीतिश कुमार जी आयेंगे तब मैं पूछूंगा। You may please continue, Shri Yadav.

...(व्यवधान)

डॉ.जसवन्त सिंह यादव : अध्यक्ष जी, 60 साल के व्यक्तियों को रेल टिकट में राहत दी गयी है। मैं सलाह के रूप में लेना चाहूंगा कि जो व्यक्ति टिकट लेने जायेगा, तो वह क्या कहेगा कि मैं 60 साल का हो गया हूँ? इस तरह तो 55 साल की उम्र वाला व्यक्ति भी 60 साल का बोलेगा। इनके पास इसका क्या मापदंड रहेगा ? यह बात भी क्लीयर करनी पड़ेगी कि जो लोग थैलीसीमिया, कैंसर और किडनी के पेशेंट हैं, वह किन डाक्टर्स का सर्टीफिकेट लायेंगे जो वैलिड रहेगा और उनको टिकट के अंदर कन्सेशन मिलेगा। मेरा कहना है कि टिकट के जो रैकेट्स चल रहे हैं, जो लोग इधर उधर की टिकटें खरीदकर व्यापार करते हैं, वह सारा फायदा उठा जायेंगे। मेरा कहना है कि इसमें इस तरह का मापदंड किया जाये जिससे जो टिकट की ब्लैकमैलिंग करने वाले लोग हैं, वे इसका फायदा न उठा सकें।

मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि पचास नई रेलगाड़ियां चलाने की जो उनकी योजना है, यह बहुत बड़ा ऐतिहासिक फैसला है, समय की जरूरत है और मंत्री जी की इच्छा-शक्ति इससे जाहिर होती है कि उन्होंने यह महसूस किया कि इस देश की प्रगति के लिए इन रेलगाड़ियों का चलाना बहुत जरूरी है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि पूरे देश में पचास गाड़ियां चलें। राजस्थान में काफी गाड़ियां चलाई लेकिन जयपुर पूरी दुनिया के मानचित्र पर है और वहां सबसे ज्यादा विदेशी सैलानी जयपुर में आते हैं। दिल्ली से जयपुर के बीच में दिन में कोई रेलगाड़ी नहीं है। यदि कोई विदेशी पर्यटक दिन में दिल्ली से जयपुर जाना चाहे तो वहां जाने का कोई साधन नहीं है। इसलिए देशी और विदेशी दोनों तरह के सैलानियों को ध्यान में रखते हुए दिल्ली से बाँया अलवर होते हुए, जयपुर के लिए गाड़ियां चलाने का कट करें। इसी तरह से जयपुर-दिल्ली सुपर फास्ट गाड़ियां बहुत हैं लेकिन पैसंजर गाड़ियां जयपुर से बाँया अलवर होते हुए नहीं हैं। गरीब लोगों को भी दिल्ली से जयपुर जाने का हक है, उनको भी यात्रा करने का हक है। उनके लिए भी इस तरह की कोई गाड़ियां चलाई जाएं तो ज्यादा बेहतर होगा। जिस लोक सभा क्षेत्र से मैं आता हूँ, वह राष्ट्रीय राजधानी परियोजना का एक हिस्सा है। वहां पूरे कायदे-कानून हैं जो दिल्ली में लागू होते हैं, वे अलवर में भी लागू होते हैं। जैसे कोई मकान बनाता है तो सारे कानून लागू होते हैं। सारे आसपास के जिले राष्ट्रीय राजधानी परियोजना में लिये थे तो एक बात कही थी कि लोकल ट्रेन्स चलेंगी तो इनकी सुविधाएं बढ़ेंगी पर आज तक राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में अलवर आ गया है लेकिन उसके लिए रेल विभाग से कोई नयी परियोजना जो उसे दी जानी चाहिए थी लेकिन वह आज तक नहीं दी गई है। इसलिए उस तरफ रेल विभाग ध्यान दे।

मंत्री जी के ध्यान में बहुत जबरदस्त क्रांति है और वह महसूस करते हैं कि रेल देश की विकास की रीढ़ की हड्डी है। रेल दौड़ेगी तो यह देश दौड़ेगा। इस देश का विकास होगा। इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जिस तरह पूरा देश विकास की ओर अग्रसर है, पूरी एनडीए सरकार विकास की ओर दौड़ रही है तो जयपुर का जो रास्ता है, वह इलैक्ट्रीफाइड हो, ऐसी हमारी प्रार्थना है।

कुछ छोटी-छोटी विसंगतियों की ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ मंत्री जी ने घोषणा की कि रत्नज्योति का पौधा रेलवे-लाइन के दोनों तरफ लगाया जाएगा तो इससे रेलवे की इंकम बढ़ेगी। इसमें जरा सा संशोधन कर दिया जाए। जिस किसान का खेत जिस रेलवे लाइन के साथ-साथ है और वह किसान अगर मंथली या साल का किराया देकर लेना चाहे तो उसे तुरंत प्रभाव से दे दिया जाए। जो मंत्री जी की कल्पना है कि रेल की इंकम बढ़ेगी, जब किसान उसे लेने के लिए तैयार है, जैसे किसी किसान की जमीन है और वह किराया देने के लिए तैयार है तो इससे रेलवे की इंकम बढ़ेगी और किसान की भी इंकम बढ़ेगी।

एक और विसंगति की ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा वह एमएसटी के बारे में है। आपके यहां सैन्ट्रल मुम्बई के अंदर पूना से टिकट दिया जाए तो मासिक टिकट पूरा बन जाता है। इसी तरह चर्चगेट से लेकर सूरत जो 263 कि.मी. की दूरी पर है, उसकी भी टिकट बना देते हैं। हमारे यहां लोगों के सामने ₹ (व्यवधान)

श्री अनंत गुडे : कलकत्ता नहीं बदला, मुम्बई बदल गया। हमारे एक मुख्य मंत्री बड़ौदा से थे, उन्होंने बदला ₹ (व्यवधान)

डॉ. जसवन्त सिंह यादव : मैं उस समय के मुख्य मंत्री को धन्यवाद देता हूँ। एमएसटी टिकट अलवर से दिल्ली तक जो 161 कि.मी. पड़ता है पर 150 कि.मी. का अलवर से दिल्ली कैंट तक देते हैं।

जो यात्री मासिक टिकट लेता है और उसे दिल्ली आना होता है तो कैंट से दिल्ली स्टेशन तक वह बिना टिकट आता है। इससे रेलवे को भी नुकसान होता है। कैंट तक वह टिकट लेकर आता है लेकिन दिल्ली कैंट से दिल्ली स्टेशन तक वह विदाउट टिकट चलता है। इसी तरह से अलवर से अगर कोई यात्री जयपुर आता है तो मासिक टिकट गांधी नगर तक मिलता है। वहां से जयपुर तक वह बिना टिकट के आता है। इस तरह से रेलवे को नुकसान होता है। एक ही देश में दो तरह के मापदंड नहीं होने चाहिए।

आप रेल में सुरक्षा दे रहे हैं और 20 हजार लोगों को नौकरियां देकर आपने एक ऐतिहासिक फैसला किया है। रेलवे में सफाई की तरफ ध्यान दिया गया है। जो गांव रेल लाइन के साथ-साथ होते हैं, वहां क्रॉसिंग पर सबसे ज्यादा एक्सीडेंट्स होते हैं। मैंने अपने क्षेत्र में देखा है कि क्रॉसिंग पर एक चौकीदार होता है, वह रेल के फाटक को बंद करके चला जाता है। रात को माताएं-बहनें प्रसव के कारण पीड़ित रहती हैं, कोई इमरजेंसी हो जाती है, या हार्ट-अटैक हो जाता है तो रेल उनके लिए अभिशाप बन जाती है। रेल जब गुजरती है तो वे कहते हैं कि रेल हमारे लिए कैसा अभिशाप बनकर आई है। इसलिए इधर भी आपको कोई क्रांतिकारी कदम उठाना चाहिए। आज सारी जनता आपको और आपकी सरकार को धन्यवाद दे रही है। छोटे-छोटे स्टेशनों पर महिलाओं के लिए शौचालय की व्यवस्था, वैटिंग रूम की व्यवस्था, ठहरने और पानी की व्यवस्था कर दी जाए तो गांव के गरीब लोगों को काफी राहत मिलेगी। मैं आपको, एनडीए सरकार को, माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ तथा विनती करता हूँ कि आप इन कार्यों के लिए और पैसा दें और इन्हें अगले साल तक पूरा करा दें।

श्री मेरूलाल मीणा (सलूमबर) : अजमेर से चित्तौड़गढ़ को भी बड़ी लाइन में बदलवाने पर भी बोलें।

डॉ. जसवन्त सिंह यादव : अब आपकी सीट रही नहीं है, इसलिए कृपया करके आप मत बोलिये।

श्री राम सजीवन (बांदा) : अध्यक्ष जी, जो बजट प्रस्तुत किया गया है, उसे सभी लोग ठीक कहते हैं, मैं भी ठीक कहता हूँ। रेल मंत्री जी जिस स्थिति में फंसे हुए हैं, उस स्थिति में उनके लिए ऐसा रेल बजट प्रस्तुत करना बड़ी भारी मजबूरी रही। 5-6 साल पहले तत्कालीन रेल मंत्री जी ने रेलवे को कई जोन्स में, कई डिविजन्स में विभाजित करने का निर्णय लिया था। बहुत बड़ा व्यय-भार रेलवे के ऊपर पड़ने वाला निर्णय किया गया था। यह निर्णय वित्तीय संसाधनों की व्यवस्था के बगैर किया गया था। मैंने तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री देवेगौड़ा जी को पत्र भी लिखा था कि सस्ती लोकप्रियता हासिल करने के लिए यह जो घोषणा की गयी है, इससे आने वाले कई वर्षों तक रेल-बजट, रेलवे-विभाग बड़ी दुर्दशा में पड़ जायेंगे। रेल-अधिकारियों ने मंत्री जी को जो सुझाव दिया होगा, मंत्री जी ने जो निर्णय किया होगा, उसके दुष्परिणाम आज दिखाई पड़ रहे हैं और आगे भी कई सालों तक दिखाई पड़ते रहेंगे। रेलवे व्यवस्था के सारे सुधारों को जितनी तेजी से गति पकड़नी चाहिए थी, वह यथास्थिति में पड़ गये हैं।

कई मामलों में तो रेलवे पीछे की ओर जा रही है और संसाधनों की कमी मुख्य रूप से आड़े आ रही है। इसके साथ-साथ हम देखते हैं कि रेलवे से संबंधित झगड़े सदन में भी उठने लगे हैं और जनता के बीच में उठ रहे हैं। ये झगड़े जोन्स की संख्या में बढ़ोतरी करने के कारण पैदा हो रहे हैं। इसका फायदा, वास्तव में देखा जाए, तो जहां हैडक्वार्टर बनता है, वहां कुछ हो सकता है, अन्यथा इसका फायदा रेलवे के अधिकारियों को होता है और यही वजह है कि रेल के विकास के काम, प्रगति के काम ठप्प पड़े हुए हैं। मैं आपका ध्यान अमान परिवर्तन की योजनाओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। चार-पांच सालों से लगातार अमान परिवर्तन की योजनायें कागज पर तो ली गईं, लेकिन उन योजनाओं को पूरा करने के लिए पैसा नहीं मिल रहा है और वे अधूरी पड़ी हुई हैं। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि कानपुर से फर्रुखाबाद अमान परिवर्तन के लिए पांच-छः साल पहले योजना स्वीकृत हुई, लेकिन धन उपलब्ध न होने के कारण काम धीमी गति से चल रहा है। नतीजा यह हो रहा है कि समय के अनुसार कास्ट बढ़ती जा रही है। इस तरह की अनेक घटनायें हैं। यही स्थिति इलैक्ट्रीफिकेशन और दोहरीकरण के अन्दर भी है। धन की कमी की वजह से योजनायें जहां की तहां ठप्प पड़ी हुई हैं। इसमें एक समस्या यह भी है कि नए रेल मंत्री की नियुक्ति बाधा उत्पन्न करती है। देश और सदन में लोकप्रियता हासिल करने की उनकी इच्छा होती है। वैसे रेल मंत्री जी ने जो घोषणायें की हैं, मैं उनका स्वागत करता हूँ। पचास नई रेल गाड़ियां चलाई जायेंगी, लेकिन रेल विभाग के अधिकारियों ने यह सुझाव मंत्री जी को नहीं दिया कि जो पुरानी ट्रेन्स चल रही हैं, उनमें भी कुछ सुधार होना चाहिए। रामायण के रचयिता तुलसीदास जी के नाम पर तुलसी एक्सप्रेस मुम्बई से इलाहाबाद के बीच तत्कालीन कांग्रेस के रेल मंत्री के द्वारा चलाई गई थी। यह गाड़ी सप्ताह में दो दिन चलाई गई थी, यह सोचकर कि इसको सप्ताह में प्रतिदिन किया जाएगा। मुम्बई से भोपाल, झांसी, बांदा, चित्रकूट होते हुए इलाहाबाद के बीच यह गाड़ी चलाई गई थी। आजतक यह गाड़ी सप्ताह में दो दिन ही चल रही है ₹ (व्यवधान) मैं कांग्रेस या बीजेपी की बात नहीं कह रहा हूँ, सवाल यह है कि हर मंत्री अपना नाम कमाना चाहता है और अपना नाम कमाने के पीछे पुरानी गाड़ियों की उपेक्षा करता जाता है। इस संबंध में हमने पत्र लिखे कि इसको सप्ताह में प्रतिदिन किया जाए, लेकिन कोई कार्रवाई नहीं की गई। महोदय, मैं बुन्देलखण्ड क्षेत्र से आता हूँ। वहां की जनता रोज आन्दोलन करती है। मैं पांच साल से लगातार मंत्री जी को लिख रहा हूँ। न सांसद की सुनी जाए, न जनता की सुनी जाए और पुरानी ट्रेन भाड़ में जायें।

17.00 hrs.

यह नीति बहुत खतरनाक और खराब है।

एक और ट्रेन जब स्वर्गीय माधवराव सिंधिया रेल मंत्री थे, उस समय उन्होंने चम्बल एक्सप्रेस हावड़ा, आगरा और ग्वालियर के बीच 5-6 साल पहले चलायी थी। वह वाया मानिकपुर, चित्रकूट और झांसी जाती थी। यह ट्रेन पहले हफ्ते में तीन दिन चलायी गई। बाद में किसी मंत्री ने इसे बढ़ा कर चार दिन कर दिया। वह ट्रेन 5-6 साल से चार दिन ही चल रही है। उसे प्रतिदिन करने की मांग हो रही है। कोई सुनता ही नहीं। अधिकारियों के पास मेरा लैटर चला जाता है और वह उसका बढ़िया जवाब बना देते हैं। कहा जाता है कि इस लाइन में बहुत सी ट्रेनें चल रही हैं इसलिए इसकी कोई आवश्यकता नहीं है। मंत्री जी को फुरसत नहीं है। उन्होंने नई ट्रेन चला दी और सदस्यों ने कह दिया बहुत अच्छा मंत्री। पुराना बिगड़ा काम ठीक से नहीं करोगे तो रेल विभाग कैसे प्रगति करेगा? चम्बल एक्सप्रेस चार दिन चलती है और वह दो दिन आगरा और दो दिन ग्वालियर तक आती है। हम मांग कर रहे हैं कि उसे आगरा से बढ़ा कर निजामुद्दीन तक लाइए। इससे आगरा और ग्वालियर के साथ-साथ दिल्ली आने वाले यात्रियों को सुविधा होगी। 50-100 किलोमीटर का अन्तर आएगा। हम इस बारे में बहुत लिख रहे हैं, रोज मंत्री जी को बोल रहे हैं, मिलते हैं और कहते हैं लेकिन वह उसे रेलवे बोर्ड के अफसर को दे देते हैं। वह साफ लिख देते हैं कि सम्भव नहीं है। क्यों सम्भव नहीं है? इसलिए कि मथुरा जंक्शन और

निजामुद्दीन के बीच ट्रैक और प्लेटफार्म की कमी है। 50 किलोमीटर पर नई रेल लाइन नहीं डाल सकते न ही प्लेटफार्म बना सकते हैं तो जोन्स और डिविजन्स बनाने की क्या आवश्यकता पड़ गई?

अभी मंत्री जी ने बड़ी वाह-वाही लूटी। मैं भी वाह-वाही देता हूँ। मध्य प्रदेश के पिछड़े क्षेत्र बुन्देलखंड के प्रसिद्ध स्थान रीवा से दिल्ली के बीच एक ट्रेन चलाने का निर्णय लिया गया और इसी सदन में रेल बजट के दौरान घोषणा की गई। वह ट्रेन पता नहीं, मंत्री जी ने अपनी बुद्धि से की है या अफसरों की बुद्धि से की है। कहा गया कि वह ट्रेन रीवा से चलेगी तो सतना आएगी और सतना से इलाहाबाद जाएगी। **श्री (व्यवधान)**

लेकिन बुन्देलखंड की धरती का क्या होगा? यदि कोई रीवा, इलाहाबाद जाना चाहता है तो पच्चीसों गाड़ियां हैं। इसलिए बुन्देलखंड से वह ट्रेन चलनी चाहिए। **श्री (व्यवधान)** आपका जब नम्बर आएगा उस समय बोलना। आप अपना स्वार्थ देख कर पूरे बुन्देलखंड की जनता के साथ अन्याय कर रहे हैं। वह ट्रेन सतना, मानिकपुर होते हुए बुन्देलखंड से पास होनी चाहिए। सतना मानिकपुर, चित्रकूट, बांदा, महोबा, खजुराहो और झांसी के रास्ते यहां आनी चाहिए। आपने उसे इलाहाबाद भेज दिया। पचासों गाड़ियां इलाहाबाद में मौजूद हैं।

श्री सुन्दर लाल तिवारी (रीवा) : इनके लिए नई ट्रेन चला दी जाए तो उचित होगा लेकिन वह रीवा वाया इलाहाबाद होते हुए दिल्ली आना एक उचित रास्ता है। ऐसा करके सही निर्णय लिया गया है।

श्री राम संजीवन: इलाहाबाद से दिल्ली के लिए पचासों गाड़ियां हैं।

श्री सुन्दर लाल तिवारी: रीवा से इलाहाबाद होते हुए दिल्ली के लिए वह गाड़ी चलायी गई है। पहले इलाहाबाद के लिए कोई ट्रेन नहीं थी।

अध्यक्ष महोदय: आपका जब समय आएगा, उस समय अपनी बात कहना।

श्री राम संजीवन इनके पिताजी स्पीकर हैं। लगता है इनके और इनके पिताजी के दबाव में मंत्री जी ने यह बात स्वीकार कर ली है जो बिल्कुल गलत है।

बुंदेलखंड की जनता के साथ घोर अन्याय है। मैं कहना चाहता हूँ **श्री (व्यवधान)**

श्री सुन्दर लाल तिवारी : अध्यक्ष जी, इतनी छोटी बात इन्हें नहीं करनी चाहिये। ये माननीय सदस्य हैं, यह अच्छी बात नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : आपको आपस में विचार करने की क्या जरूरत है? राम संजीवन जी, आप अपना भाग समाप्त कीजिये।

श्री राम संजीवन : अध्यक्ष जी, मेरा समय इन्होंने नट किया है। आप मेरा समय बढ़ा दीजिये।

अध्यक्ष महोदय : मैं सब को 10 मिनट दे रहा हूँ। आपको भी उतना ही समय दे रहा हूँ, जितना औरों को दिया है।

श्री राम संजीवन : आप मेरा समय बढ़ा दीजिये और इनका काट दें। अध्यक्ष जी, बुंदेलखंड बहुत ही पिछड़ा क्षेत्र है। माननीय मंत्री जी ने जो ट्रेन चलाई है, वह बुंदेलखंड से होकर चलानी चाहिये थी। कांग्रेस पार्टी ने इस क्षेत्र के लिये एक ट्रेन दी थी लेकिन बी.जे.पी. सरकार बुंदेलखंड क्षेत्र के लिये कोई ट्रेन नहीं चलाती। यह आलोचना नहीं, मैं तथ्य प्रस्तुत कर रहा हूँ। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस ट्रेन को हमारे क्षेत्र से होकर चलाया जाये अन्यथा जनता आंदोलन करेगी और हम देखते हैं कि यह ट्रेन कैसे जाती है। इस ट्रेन के न चलने से बुंदेलखंड क्षेत्र की निश्चित रूप से उपेक्षा होगी। यह ट्रेन मानिकपुर-चित्रकूट-महोबा के रास्ते से निकाली जाये। इलाहाबाद होकर जाने की कोई जरूरत नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : अब आप बैठिये।

श्री सुन्दर लाल तिवारी : माननीय अध्यक्ष जी, मंत्री जी ने बहुत अच्छी ट्रेन चलाई है रीवा-इलाहाबाद-दिल्ली रास्ता चुना गया अच्छा रास्ता है। मैं माननीय मंत्री जी को इसके लिये धन्यवाद देना चाहता हूँ। इस रूट में कोई परिवर्तन नहीं होना चाहिये।

श्री राम संजीवन : माननीय मंत्री जी, आप इनके पिता के दबाव में मत आइये, जनता के दबाव का ध्यान रखिये। **श्री (व्यवधान)** माननीय अध्यक्ष जी, यदि एक मिनट और दे देंगे तो मेहरबानी होगी।

अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी आ गये हैं। मैं उन्हें बताना चाहता हूँ कि प्लेटफॉर्म, विद्युतीकरण, आमान परिवर्तन, प्लेटफॉर्म बढ़ाना, पटरी बढ़ाना में अधिक ध्यान दिये जाने की जरूरत है क्योंकि इन कामों की ओर कम ध्यान दिया गया है। बुंदेलखंड बहुत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, उस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। इस क्षेत्र की समस्याएँ अलग हैं इसलिये बुंदेलखंड क्षेत्र के विकास के लिये कांग्रेस ने कुछ नहीं किया, माननीय रेल मंत्री जी कुछ करिये।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाग समाप्त करता हूँ।

SHRI A. KRISHNASWAMY (SRIPERUMBUDUR): Mr. Speaker Sir, thank you for the opportunity given to me to speak on this subject.

Sir, I thank the hon. Minister of Railways for sanctioning very good projects for the State of Tamil Nadu this year. Even though he has sanctioned several projects, we are not satisfied and we need more from our hon. Railway Minister. I also thank the hon. Railway Minister for allowing the examination to be conducted in regional languages for the Group 'D' staff, as far as Railway recruitment is concerned. Since Independence we have been writing the examination in either Hindi or English, but this time he has given a good opportunity to the people who do not speak either Hindi or English. We are very happy about this announcement.

I also thank the hon. Minister for sanctioning a sum of Rs.35 crore for the fourth track between Pattabiram and Thiruvallur and third track between Thiruvallur and Arakkonam in my constituency and Rs.30 crore for extra track between Athiapattu-Beach and Beach-Korukkupet. I have to separately thank the hon. Minister today because this Railway Budget is a very good Railway Budget without any hike in the fares and freights.

Sir, the hon. Minister has mentioned that this is a Basic Amenities Year as far as passengers are concerned. But we find that many Railway stations are without any basic amenities.

In important railway stations and in important railway junctions only, we get all these basic amenities. There are no drinking water, toilets, platform stalls, public announcement system and timetable boards. Rakes are not cleaned properly. The passengers are suffering without these basic amenities. These things should be taken into consideration. The Government has to allot more amount this year for providing these basic amenities.

Sir, I have gone through the Budget speech of the Railway Minister. He has said that he is going to constitute RVNL project, Golden Quadrilateral project for about Rs. 50,000 crore; construct major railway projects and also mega projects. He is also trying to get loans from the World Bank. I would like to point out to the hon. Minister that the Road Over Bridges and Road Under Bridges (ROBs and RUBs) are the long pending projects. Most of the bridges are pending in Tamil Nadu. Will the Minister constitute a separate body to construct these bridges? In the year 2001-02, the then Railway Minister had announced that the State Government of Tamil Nadu headed by Dr. Kalaingar Karunanidhi co-operated with the Government of India in the participation of construction of bridges and also in sharing the amount with the Government of India.

But day before yesterday, I read the speech of the Minister of State in the Ministry of Railways, Shri A.K. Moorthy delivered in the function of running ACDC train from the Central Station to Avadi, which benefits my constituency and also the constituency of North Madras MP. Even though he has not called us for the function, we are very happy that he has given this new train. In that speech, he has said that ROBs and RUBs are pending in Tamil Nadu without the State Government's co-operation, and most of the fund, which had been allotted to the State Government, had come back to the Government of India due to non co-operation of the State Government. I would like to know from the hon. Railway Minister as to how much amount had come back to the Government of India, which was already allotted for the construction of ROBs and RUBs. The Government has to have a new idea for construction of these bridges. ...(*Interruptions*)

SHRI T.M. SELVAGANPATHI (SALEM): Mr. Speaker, Sir, the hon. Member is misleading the House. The hon. Minister is also available here. Let him clarify whether he has made such a speech at all. I have also gone through the report. I have also gone through the speech of the Minister. It is available in the records. ...(*Interruptions*) The hon. Minister is here. He can clarify whether he has made such a statement that the State Government has not co-operated. Sir, the hon. Member cannot mislead the House. He cannot throw any allegation on the State Government which has no substance. Absolutely there is full co-operation from the State Government. Now, our only concern is that the whole State of Tamil Nadu has been totally ignored in this present Railway Budget. There is a Minister representing the State of Tamil Nadu. ...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Please sit down. When your turn comes, you can make your observations.

SHRI T.M. SELVAGANPATHI : Sir, the Minister is here. The hon. Member is misleading the House. The Minister has never made such a statement. I also read the report. ...(*Interruptions*)

SHRI S.S. PALANIMANICKAM (THANJAVUR): Sir, if the Minister says that the hon. Member is misleading the House, then we will rectify our mistake. ...(*Interruptions*)

SHRI T.M. SELVAGANPATHI : Sir, I request the concerned Minister to clarify. He is also keeping quiet. ...(*Interruptions*)

SHRI S.S. PALANIMANICKAM : Sir, I request the concerned Minister to clarify the statement made by the hon. Minister. Let the Minister clarify it. ...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: If he desires so.

Shri A. Krishnaswamy, please go ahead.

SHRI A. KRISHNASWAMY : Sir, regarding the commercial lands, which are nearby railway stations, most of them were not utilised, and they were encroached upon by several people. I request the hon. Minister to utilise those lands and get revenue for the Railway Department. The then Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee had announced that the lands, which are nearby railway stations, would be utilised for commercial purposes and the revenue that would be made out of those lands would be useful to the Railways. I would like to know from the Minister as to the development that had taken place from the speech of the then Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee. Also, is there any idea to use those lands for commercial purposes?

Sir, I have several grievances regarding my State. There was a sanction given for quadrupling the rail line between Attipattu and Minjur. I request the Railway Minister to extend it till Gummudipoondi. Also, there was an Express train stoppage, which was already announced by the then hon. Minister for Railways, Shri O. Rajagopal, to stop at

Avadi. It is not stopping till now. It should be made to stop at Thiruvallur, which is a district headquarters, and at Thiruttani, which is a temple town and also at Gummudipoondi, which is a taluk headquarters. I also urge upon the Government to sanction new road-over-bridges at Villivakkam, Kadambattur, Attipattu, Minjur and Gummudipoondi in the State of Tamil Nadu. Also there was a sanction order to construct ROB's at Thiruvallur, Thiruninravur, Pattabiram and Jolarpet. They are not constructed till now. I urge upon the Government to construct road-under-bridges at Ambattur, Avadi, Villivakkam and near Stanley Hospital.

There was a survey sanctioned for new lines between Avadi-Poonamalle-Sriperumpudur-Kanchipuram, and PTMS to Gummudipoondi, Thirukoilur to Salem, Kumbakonam to Namakkal, Vandalur to Minjur, Thiruvallur, Sriperumpudur and Minjur to Attipattu. I want to know from the hon. Minister when this work will start. I also urge upon the Government to extend Thirumylai-MRTS network beyond Velachery to Mahabalipuram. It is for tourist patronage and for boosting the revenue of the Railways.

The Railways should also provide isolation of suburban tracks between Basin Bridge and Chennai-Moore Market Complex to avoid detention to EMU trains. The Railways should implement a new suburban time-table with alternative services from Chennai only to Thiruvallur, Arakkonam and Gummudipoondi, replacing direct services to the long distance places like Thiruttani and Sullurpettai with shuttles from Arakkonam and Gummudipoondi respectively.

The Railways should introduce a separate establishment in Chennai headquarters for planning and monitoring 1000 suburban services daily in Chennai.

The Railways should allocate funds for linking Chennai Central and Egmore station for providing two-way transport. This work was announced by the hon. Railway Minister. We are very thankful for this announcement. This work should be done in a very speedy manner.

The Railways should allocate sufficient funds for providing passenger amenities in Chennai-Arakkonam-Gummudipoondi section, Chennai Beach-Tambaram-Chengalpattu-Kanchipuram section and in MRTS section.

I also urge upon the hon. Minister to appoint more sportsmen in the Railways to encourage sports in Railways, besides conducting a special recruitment drive to appoint Group-D staff in the Railways and clearing appointments of Act Apprentices who have completed training in ICF in the Southern Railway. Out of the 20,000 jobs, the priority should be given to those people who come on compassionate grounds and those who are physically handicapped.

The Railways should sanction survey for a new MRTS project over the congested Chennai Annasalai for providing rail transport between Chennai-Guindy-Poonamalle and Sriperumbudur.

The Railways should conduct SRUCC/DRUCC/ZRUCC and the meeting of hon. MPs every three months.

Sir, I put one question before our hon. Railway Minister regarding the coach which is manufactured in the ICF. The ICF is one of the very oldest coach factories. It manufactures several coaches and they are sent to all over the country. About two or three months back, some coaches manufactured in ICF were sent to Andhra Pradesh. The Chief Minister of Andhra Pradesh and other State Ministers inspected those coaches and they returned the coaches because of poor quality in manufacturing. I want to know from the hon. Minister whether it is a fault of the coaches, which were manufactured, or whether it is a fault of inspection.

The BG conversion of Trichy-Tanjore-Nagore was announced by the then Railway Minister, Shri Jaffer Sharief, in the year 1993. Till today, this scheme was not implemented. This year also, Rs.12 crore has been allotted which is not sufficient. Hence, I urge upon the Government to speed up the work and complete 50 kilometres this year.

With these words, I conclude my speech.

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Mr. Speaker, Sir, I thank you for giving me an opportunity to participate in this debate. The hon. Railway Minister has made his prompt efforts to give financial assistance to the ongoing projects. He has tried but he could not reach up to the mark.

The Railway Budget for the year 2003-04 presented by the hon. Minister of Railways is not a progressive, prospective one without any new lines and gauge conversion. This Budget lacks any progressive aspects concerning relief to railway users and totally overlooking many ongoing projects for which no allocation has been made.

The Budget fails to enthuse even the most cynical as it has proved to be a *status quo* attempt by the Government to revamp the biggest transportation system in the whole world.

The Indian railway system, the biggest network in the world, runs like the nervous system in the human body. Directly and indirectly, more than 75 per cent of the population is benefited from the railways. In times of war,

peace, rains, drought, cold winters and hot summers, the Railways is contributing its share to the nation. Therefore, it has to be our prime concern to develop a safe railway network.

For Karnataka, the hon. Minister has given some new trains. In respect of gauge conversion, doubling and new line construction, he has given a few projects but the amount he has allocated is very meagre. For example, where Rs.62 crore is the requirement, he has provided for only Rs.35 crore. For the Yashwantpur-Tumkur line, the allocation required is Rs.62 crore but he has provided only for Rs.19 crore. I know that he has tried his best and also that there is fund constraint but by giving small amounts you cannot achieve any progress. I do not know how the hon. Minister is going to solve this problem. If he were going to give small amounts like this, it would take another ten years to complete the projects. I hope, when before he gives the reply to the debate, the hon. Minister would think over this aspect. He has to try and find out how to solve the problem and how to give a new thrust to the Railways.

I have got many important points to make but I would only mention a few more points and lay the rest of my speech on the Table of the House because I do not want to take much time of the House. The Bharat Earth Movers Limited has been right from its inception manufacturing coaches. There is one unit of BEML at Bangalore with 5,000 skilled workers. Right from the beginning, they have been engaged in the construction of coaches. That has been stopped now because now the orders are given to the Kapurthala unit and the Integral Coach Factory at Chennai. I do not say that these units should not be given these jobs. They are the own units of the Railways. The BEML unit at Bangalore has been used by the Railways right from the beginning for building coaches but they have now stopped giving orders and so the workers are suffering. Only the workers of the profit-making unit which manufactures defence equipment are being paid salaries. On the last occasion, Shri C.K. Jaffer Sharief and I had mentioned that the Ministry of Railways should give orders for at least 250 coaches for sustaining this unit, which has particularly right from inception, over the last 50 years, been engaged in building of coaches. This has been stopped for the last two years and it has to be resumed now.

Shri R.L. Jalappa and I represent the Kolar district. The former Minister had represented to Shri Nitish Kumar two or three times over the gauge conversion project. The Railways has completed 50 per cent of the work. They have spent Rs.80 crore and another Rs.90 crore are to be spent. If you put in half the amount and leave the job incomplete, the amount that you have already spent would not serve any purpose and it would not be useful. This requirement of Rs.90 crore has also not been included in this Budget but only Rs.1 crore have been allocated for this.

On earlier occasions also, whenever you have presented the Budget, I had mentioned about linking Madanapalli and the coastal areas up to Bhubaneswar, Kolkata and Guwahati. We produce thousands of tonnes of vegetables and fruits. We produce one-third of the total number of mangoes produced in Karnataka. All these produce go to the North-East, Mumbai, Nagpur, Bhubaneswar and Kolkata. In the absence of a proper rail link, we cannot sustain the marketing of all these produce. The farmers are not getting good profits because the transportation charges are more. The pilgrims who are travelling from these areas are also facing difficulties and are suffering. That is why, in 1994, the then Government included this in the Budget. The Government has spent Rs.90 crore out of it.

As far as remaining Rs. 90 crore is concerned, if you sanction this amount, it will be very useful. This will benefit Lakhs of people. These are the two things I wanted to place before the House.

Sir, I want to lay my remaining speech on the Table of the House as I do not want to take much time of the House. I want to give the chance to my other colleagues.

The hon. Minister of Railways has already tried his best. He has included so many proposals. Our hon. Chief Minister also represented twice in this regard. The hon. Minister of Urban Development and Poverty Alleviation, Shri Ananth Kumar, had also represented in this matter. The hon. Minister of Railways has given some proposals, but sufficient money is not given to complete these proposals. I hope the hon. Minister will sanction some more money to complete these proposals.

* Railways have got more than 100 years history and it has seen ups and downs during this period. During the role of Government, our Hon'ble Railway Minister tried to strengthen Indian Railways and are successful from 1991 to 1996 our Government had taken up massive gauge conversion and approximately more than 10,000 Kilometers of narrow gauge was converted into Broad gauge. Approximately 5000 Kilometers of New Railway lines were brought up and minimum accidents were reported during that period, but nowadays so many accidents are reported and lot of innocent people are bothered, but to our surprise Hon'ble Minister for Railways were not even ready to accept their failure.

Many ambitious gauge conversion projects undertaken all over India by the erstwhile Congress Government are in a stand still despite the passage of more than 708 years. I would like to point out one of the important sector in the Southern Railways because of projected growth of traffic the Bangalore-Jewallarpet gauge conversion was

conceived of top most priority but the present Budget is silent on any allocation for this vital segment in Southern Railway. The gauge conversion between Yelahanka-Chikkaballapur and Kolar-Bangarpet project was approved in the year 1994 by the then Hon'ble Minister for Railways and work also completed and the trains are operating. Thanks to the Hon'ble Minister for extended Bangalore-Bagarpet upto Jawallarpet.

Since Railways are moving through a firm crunch this is high time for the Hon'ble Minister to think seriously to improve the system for that I would like to give some suggestion.

I would like to appreciate the Government of Karnataka for particularly in the development of Railways. Government of Karnataka has ventured with an MOV with Ministry of Railways through "Karnataka Rail Infrastructure

..... Speech was laid on the Table.

Development Company Ltd." "K-RIDE", the subscription to equity of K-RIDE by the parties are – Government of Karnataka : 26%, Government of India : 26% and financial institution : 48%. This is a welcome step. And with this step the responsibility and participation of the local people will be more and their most participation with railways will be there.

Sir, to exploit the commercial viability of the railways wasteland in cities wherever fund is feasible.

Railways have enormous capacity to handle the goods but because of the complex procedure and non-cooperation of Railway Staff these goods are moving through the trucks, therefore, identify the field staff to the purpose and part and the Franchise be given to Private agents on commission basis on a trial run. Railways should try to transport perishable goods also. Because of high production of the products and low transportation possibility farmers are facing many difficulties. This can be tried and it is not an impossible task.

The then Railway Minister Km. Mamta Benerji had given direction to conduct a survey for construction of new Broad gauge line from Bisanattam to Marikuppam. Sir, the said project of 12.5 kms with a cost of Rs. 31.71 crores (as per survey) has been noted for construction by the Hon'ble Minister for Railways. I would like to urge upon the Government to start the construction of this new Broad gauge line from Bisanattam to Marikuppam. The revised combined cost of construction of Cable stayed Bridge with approaches (321 Kms near K.R. Puram) Madras-Kolar-Bangalore section NH-4 is Rs.47.42 crore. So far Rs.22 crore has been paid to Railways as most share. This is very vital link and observed that there is too much conjunction in K.R. Puram and all the lines towards Tamil Nadu and other States pass through this line so the roads are jam-packed and the intensity of the traffic is very high and number of accidents took place on this route. The people of this area are demanding for the completion of this work for the last two decades. Hence the urgency in this project may be observed and I humbly request the Hon'ble Minister to allocate and release an early Rs.21 crore towards the balance share of this project.

Sir, Bangarpet-Yelahanka Railway line is one of the most important railway segments in my Parliamentary constituency which was laid by the Britishers about 100 years back. At that time it was only a narrow gauge. This route links 'South' with 'North' and Eastern parts of our country. I am happy that out of total sanctioned stretch of 147 Kms., work has been completed for more than 50%. I had already raised this issue in this august House for many a time. If this project were not completed earlier, a whole lot of investment of Rs.50 crores so far spent would go waste. This area which is very rich in vegetables, fruits and other agriculture products can be transported and this would enable the export of these items to foreign countries like Malaysia, Singapore etc. So I request the Hon'ble Minister to allot more funds and complete the rest of the project at the earliest.

Sir, my next point is about M/s. Bharat Earth Movers Limited (BEML). This company had been receiving orders for construction of railway coaches since 1947. But now the orders from the Railways to this public sector undertaking have dried up. This undertaking, under the directions from the Railway Ministry, has diversified their operations. They are now ready to carry out the construction of the coaches. But they have not given orders for a single coach. This is a Central Government public sector undertaking like Rail Coach Factory, Kapurthala and the Integrated Coach Factory, Chennai. The orders for construction of coaches would have to be shared between these three companies. They have requested for orders to construct 250 coaches only. Otherwise, not only 5000 workers of this company would be in trouble, but this company would be losing Rs. 70 crore annually.

Sir, the pending projects under the Ministry of Railways may be considered keeping in view with the understanding between Ministry of Railways and Government of Karnataka. The said project may be discussed by the Hon'ble Minister with the State Government with regard to availability of funds and other constraints. I take this opportunity to congratulate the Hon'ble Minister for Railways, Shri Nitish Kumar, for his sincere efforts in developing railway infrastructure in 'Karnataka' State and I request him to fasten the pending projects by allocating substantial funds. Finally by thanking the Chair, I am concluding my speech.

Sir, our Chief Minister Mr. S.M. Krishna has expressed shock about the Railway Budget 2003-04. Karnataka has been completely neglected in this pro-election budget. The Centre has not responded to the urgent railway needs

of the State. Some of the long pending projects which have been ignored by the Centre are (i) Kottur-Harihara, (ii) Bidar-Gulbarga, (iii) Talaguppa-Shivamogga, (iv) Hubballi-Ankola and (v) Yelahanka-Bangarpet and many others.

Many Hon. Members including Basavana Godwa have criticised the Railway Budget saying that it has disappointed the entire population of Karnataka.

For conversion of gauge, we need at least Rs.2518 crores and what we got is a meager Rs. 252 crores. More than a dozen ongoing projects have come to a standstill. Hence the Hon. Railway Ministers has no other alternative but to increase the allocation immediately. Otherwise, there will be agitations throughout Karnataka including Rail Roko agitation.

We have made many other genuine demands to the Railway Ministry. Some of them are (i) introduction of Shatabdi Express between Bangalore and New Delhi, (ii) introduction of a new daily train between Bangalore and New Delhi (iii) running Rajdhani Express between Nizamuddin and Bangalore daily instead of the present four days a week. I have a long list of Railway demands before Railway Minister.

I, therefore, urge upon the Hon'ble Nitish to wake up and do something for the development of Railways in Karnataka before it is too late.*

श्री प्रमुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : अध्यक्ष महोदय, जब भी सत्र चलता है तो सदन में दो बजट प्रस्तुत किये जाते हैं। एक रेल बजट और दूसरा जनरल बजट होता है। दोनों बजट इस सदन में प्रस्तुत हो चुके हैं। रेल बजट और जनरल बजट जिस दिन सदन में प्रस्तुत हुए, उसी दिन मीडिया के माध्यम से सत्ता और विपक्ष के लोगों की क्रिया-प्रतिक्रिया दिखाई गयी। लेकिन दोनों की प्रतिक्रिया में अंतर था। रेल बजट के दिन विपक्ष के सदस्यों की प्रतिक्रिया थी कि यह चुनावी बजट है। विपक्ष के सदस्यों की इस प्रतिक्रिया से यह बात प्रमाणित हो चुकी है कि रेल बजट इतना अच्छा बजट है कि उनके पास उसका विरोध करने के लिए कोई शब्द नहीं था। इसलिए उन्होंने उसे चुनावी बजट कहकर आत्म संतोष प्राप्त किया।

इस बजट को बनाने वाले रेल मंत्री श्री नीतिश कुमार जी को मैं बधाई देता हूँ। इस बजट के माध्यम से उन्होंने देश में एक नया संदेश दिया। उन्होंने विकास की गति को इस बजट में दर्शाया है। इसके साथ-साथ उन्होंने उसमें प्रशासनिक क्षमता का भी परिचय दिया है। रेल में कहीं घटनायें, दुर्घटनायें या रेल में सफर करने वाले यात्रियों की सुरक्षा का प्रश्न जो बरसों से बना हुआ है, उसमें भी सुधार करने के लिए एक नया रास्ता निकाला है। वैसे कुछ साथियों को इस बात की चिन्ता बनी हुई है कि रेल मंत्री पैसा कहां से लायेंगे और विकास की गति कहां तक चलेगी। कई साथी बोल रहे थे तो बोलने के क्रम में वह अपने को परेशान महसूस कर रहे थे कि पैसे के अभाव में विकास का काम नहीं हो पायेगा। हम उनको बता देना चाहते हैं कि इस देश को आजाद हुए 55 वर्षों से ज्यादा हो गये हैं। विकास की गति चलती रहती है और किसी के नेतृत्व में जब सरकार बनती है तो कभी कम और कभी ज्यादा काम होता है। लेकिन इन चार-पांच वर्षों में रेल में विकास की जो गति चली है, उस गति की जितनी प्रशंसा की जाये, वह कम ही होगी।

देश के विभिन्न हिस्सों को देखकर और एक प्रशासनिक दृष्टिकोण अपनाकर जनता की मांग और रेल के प्रशासन को दुरुस्त करने के दृष्टिकोण से नये सात जोन्स बनाये गये। इसके लिए देश की जनता ने रेल मंत्री जी को बधाई दी। हालांकि एक ऐसा भी जोन हुआ जो थोड़ा विवाद में आया। उस पर पक्ष और विपक्ष की चर्चाएं चलीं। पक्ष और विपक्ष की चर्चाएं कहीं दूर नहीं बल्कि घर में चल रही थीं। वह मामला उच्च न्यायालय से लेकर सर्वोच्च न्यायालय तक गया। सर्वोच्च न्यायालय द्वारा भी रेल मंत्री के उस निर्णय पर मुहर लगाई गयी। उस दिन यह बात प्रमाणित हुई कि रेल में प्रशासनिक दृष्टिकोण से जो जोन बनाने, डिवीजन बनाने के लिए कदम उठाये गये, वह रेल मंत्री जी का कदम प्रशासनिक दृष्टिकोण से बहुत उचित था। रेल मंत्री जी द्वारा रेल बजट में जहां रेल लाइन के विस्तार, नयी लाइन बिछाने तथा कई नयी रेल ट्रेन जो देश के सुदूर इलाके से राजधानी तक जोड़ती हैं, आज सदन में किसी भी प्रांत का प्रतिनिधि यह कहने की स्थिति में नहीं है कि हमारे राज्य में नयी रेलगाड़ियां नहीं चलीं।

चारों तरफ से रेल मंत्री जी को प्रशंसा मिल रही है, प्रधान मंत्री जी को प्रशंसा मिल रही है, एनडीए की सरकार को प्रशंसा मिल रही है और चाहे वह सदन में रहने वाले प्रतिनिधि हों या गांव में रहने वाले कोई साधारण लोग हों, सारे लोग रेल बजट की प्रशंसा कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : आपको भाग करने के लिए अब क्या बाकी है?

श्री प्रमुनाथ सिंह : हम भाग नहीं कर रहे हैं, हम तो प्रशंसा कर रहे हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब भाग के लिए कुछ बाकी नहीं रहा है।

श्री प्रमुनाथ सिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं यही बताना चाहता हूँ कि खासकर बिहार जहां से प्रतिनिधि बनकर मैं आया हूँ, (व्यवधान) मंत्री जी को खुश करने की जरूरत आपको पड़ेगी। हमें जरूरत हुई तो हम आदेश भी दे सकते हैं। उसके लिए परेशान होने की आपको जरूरत नहीं है। हम यह कहना चाहते हैं कि वह बिहार जो सबसे पिछड़ा राज्य है, (व्यवधान)

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : उनका आप अभिनंदन कर रहे हैं तो अच्छी बात है। (व्यवधान)

श्री प्रमुनाथ सिंह : तुमको हम आपको रांची भिजवा देंगे, वहां हमारे यहां अस्पताल में जगह भी खाली है। (व्यवधान) बैठो।

श्री रामदास आठवले : आप अभिनंदन करो, अच्छी बात है। (व्यवधान) हमें वहां भेजेंगे तो हम आपको भी वहां ले जाएंगे। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : रामदास जी, आगे आपको मौका मिलने की संभावना है नहीं तो वह संभावना भी दूर हो जाएगी। इसलिए आप अभी बैठिए।

(व्यवधान)

श्री प्रमुनाथ सिंह : बिहार जो इस देश का सबसे पिछड़ा प्रांत है, जहां विकास की गति बिल्कुल अवरुद्ध हो चुकी है। राज्य के माध्यम से हम कोई उम्मीद नहीं करते हैं। वैसी स्थिति में बिहार में भी विकास की गति रेल के मामलों में तेज हुई है और खासकर चार ऐसी योजनाएं, जो बिहार के रेल मंत्री के कार्यालय में बैठने पर बनी हैं

और जब हमें रेल मंत्रियों की पूर्व की सूची देखने को मिलती है, तो हम देखते हैं कि उसमें क्रमवार बिहार की संख्या हर प्रांत से ज्यादा है। तरह-तरह के रेल मंत्री आए और उनमें एक स्वर्गीय ललित नारायण मिश्रा जी जो कांग्रेस के जमाने में रेल मंत्री हुआ करते थे। हम लोग उस समय कम उम्र के थे। तब हम सुना करते थे कि वह बिहार के विकास के लिए दिल्ली में बैठकर बिहार के विकास के लिए पुरजोर लड़ाई करते हैं और बिहार के विकास में वह बहुत रुचि लेते हैं लेकिन उसके बाद जो मंत्री आए तो उनमें से कुछ तो अखबार तक सीमित रह गये और कुछ रेल मंत्रियों के जमाने में सुनते थे कि बड़े-बड़े होटलों में बैठकर उनके एक हाथ में रुपया होता था और दूसरे हाथ में नौकरी की पर्ची हुआ करती थी लेकिन बिहार के लोगों को आज इस बात का गर्व है कि आज रेल में नौकरी वही पाता है जिसका मैरिट होता है पैसा वाले तथा पैरवी वाले लोग सड़क पर घूमने का काम करते हैं।

मैं एक और बात की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। आये दिन रेल में कुछ घटनाएं घटती हैं और अभी एक अलोक्य घटना बिहार में घटी है और मंत्री जी, हमें लगता है कि वह आपके ही क्षेत्र में घटी है। ट्रेन से यात्री जा रहे थे और जीआरपी पुलिस ने ट्रेन में प्रवेश किया। हमें लगता है कि पुलिस वाले सुरक्षा के दृष्टिकोण से ट्रेन में प्रवेश करते हैं। लेकिन जब उस ट्रेन में पुलिस घुसी तो यात्रियों से कहने लगे कि अपने प्रमाण-पत्र दिखाइए। उन्होंने कहा कि प्रमाण-पत्र कैसा, हम तो टिकट लेकर चले हैं। इस पर उन्होंने कहा कि प्रमाण-पत्र तो नहीं है तो फिर तीन हजार रुपया दीजिए। उन्होंने कहा कि प्रमाण-पत्र कैसा, जरा बताइए। फिर पुलिस वालों ने कहा कि जोर से बोलोगे तो रेट दुगुना हो जाएगा, 6000 रुपया हो जाएगा। इसके बाद आपस में तू-तू-मैं-मैं हुई। एक महिला बैठी हुई थी, तो उन्होंने उसके ब्लाउज में हाथ डाला जिसके बाद ट्रेन में काफी हंगामा हुआ। उसके बाद एफआईआर भी दर्ज हुई और एफआईआर दर्ज होने के बाद वे सारे पुलिसकर्मी अभी जेल में गये हुए हैं। हम यह कहना चाहते हैं कि अगर पुलिस से इस तरह की उम्मीद ट्रेन में की जाएगी तो हमें नहीं लगता है कि किसी की इज्जत, मान, सम्मान और प्रतिष्ठा सुरक्षित रह पाएगी। मंत्री जी, आपके पास रेल की पुलिस है और आप देश भर में राज्य की पुलिस को चलाते हैं तो चलवाइए लेकिन बिहार से पुलिस से यात्रियों की जान छुड़वा दीजिएगी नहीं तो बिहार की पुलिस ट्रेन में जो हरकत कर रही है और हम तो यह मानकर चलते हैं कि इस हरकत में तो हम नहीं मानते हैं कि राज्य सरकार की इसमें कोई साजिश हो सकती है लेकिन बहुत सी हरकतें जो ट्रेन में हो रही हैं, वे राज्य सरकार की वजह से हो रही हैं। ट्रेन में जो चोरी और लूट की घटना घटती हैं, वे राज्य सरकार की साजिश की वजह से बिहार में घटती हैं। तो आप रेल पुलिस को मजबूत कीजिए। आपके पास पुलिस बल की कमी हो तो आप उसकी बहाली करवाइए।

ट्रेन की सुरक्षा की जिम्मेदारी जीआरपी पर न सौंपकर आप उसे रेल पुलिस पर ही सौंपिये। हम आपसे यह निवेदन करना चाहते हैं।

अध्यक्ष जी, चार कामों के लिए रेल मंत्री जी को बिहार याद रखेगा। आपको रेल मंत्री के रूप में याद रखेगा, आप रेल मंत्री न भी रहें तो भी याद रखेगा। चाहे आप हाजीपुर के जोन की चर्चा करें या पटना में गंगा नदी पर पुल की चर्चा करें, मूंगेर में गंगा पर पुल की चर्चा करें या अभी जो मधुबनी में आपने पुल की स्वीकृति दी है उसकी चर्चा करें। इन चार कामों के लिए आपकी प्रशंसा होगी।

20 हजार लोगों को रोजगार देने की घोणा जो रेल मंत्री जी आपने की है, उसकी जितनी प्रशंसा की जाए वह थोड़ी है। आज कहीं पर जब 10 प्रतिशत लोग घटाए जा रहे हैं ऐसी परिस्थिति में 20 हजार बेरोजगारों को रोजगार देने की घोणा करके रेल मंत्री जी आपने बहुत बड़ी बधाई का काम किया है। लेकिन मंत्री जी, आपसे निवेदन है कि जल्दी से आप वैकेन्सीज निकलवाइये, कहीं यह रेल बजट की खाली घोणा में ही न रह जाए। इसकी बहाली भी जल्दी करवाइये और थोड़ी बहुत गुंजाइश हो सके तो हमारी भी सुनिये।

अध्यक्ष जी, हम मंत्री जी को बताना चाहते हैं कि आपकी रेल में कमांडो-पुलिस चलती है। उनका यह कहना था कि जो कमांडोज रेल में चलते हैं उनका टीएडीए रेल के पदाधिकारी काटते रहते हैं। माननीय रेल मंत्री जी, इस संबंध में हमने एक पत्र भी आपको लिखा था। राजधानी या दूसरी जो अच्छी रेलगाड़ियां हैं उनमें सुरक्षा का भार आपने उन्हें दिया हुआ है। उनकी जो समस्या है उसको भी आप देखें।

इसके साथ ही कुछ डाक्टर्स भी आपके यहां बहाल हैं। बहुत लम्बे अर्स से वे 2000 रुपया मासिक पर काम करने को विवश हैं। रेल की स्थाई समिति ने भी आपको इस बारे में प्रतिवेदन दिया है। ऐसे डाक्टर्स की संख्या 150 के करीब है। जब वे इतने लम्बे अर्स से आपके यहां काम कर रहे हैं तो उनको आप स्थाई करें और दूसरे चिकित्सकों के बराबर उनको भी सुविधा प्रदान करें।

इसके साथ ही हम अपनी कमिश्नरी की समस्या का भी जिक्र करना चाहते हैं। अध्यक्ष जी, यह सवाल आपसे और हमसे जुड़ा हुआ है यानि महाराष्ट्र और बिहार से जुड़ा प्रश्न है। बिहार से लोग महाराष्ट्र में मजदूरी करने के लिए आते हैं। उनको आने-जाने में बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। गाड़ियों की बहुत कमी है। छपरा से गोदान एक्सप्रेस हफ्ते में एक बार चलती है।

अध्यक्ष महोदय : रांची से मुम्बई के लिए एक गाड़ी शुरू हुई है।

श्री प्रमुनाथ सिंह : जिसकी आप बात कर रहे हैं वह छपरा-मुम्बई दूसरा रूट हो जाएगा। समता ट्रेन बिहार में बहुत पहले से चलती है। अध्यक्ष जी, आप छपरा से मुम्बई तक के लिए एक नयी समता ट्रेन चलवा दीजिए, जिससे आपका और हमारा संबंध बना रहेगा।

अध्यक्ष महोदय : मैं भी समर्थन करता हूँ, लेकिन यह आदेश नहीं है।

श्री प्रमुनाथ सिंह : आसन से समर्थन हो गया तो माननीय रेल मंत्री जी इसकी घोणा भी कर देंगे। अध्यक्ष जी, इस देश में प्लानिंग कमीशन कौन होता है, जिसे हिंदी में योजना आयोग कहते हैं, अगर इसे योजना-अवरुद्ध आयोग कहा जाता तो अच्छा होता। हम इसलिए ऐसा बोल रहे हैं क्योंकि हमारे क्षेत्र का काम इससे अवरुद्ध होता है। आप हमारे क्षेत्र का काम देखिये। वे कहते हैं कि फाइल योजना आयोग में भेजी हुई है। हम लोग जब राष्ट्रीय राजमार्ग से संबंधित मंत्री जी के पास किसी सड़क के बारे में निवेदन करते हैं, तो वे भी कहते हैं कि योजना आयोग ने मना किया है कि इस साल कोई नई सड़क नहीं ली जाएगी। योजना आयोग में वे लोग हैं, जो राजनीति से रिटायर हो जाते हैं और उनके पास कोई काम नहीं होता है, लेकिन वे मालिक बन जाते हैं। ऐसे ब्यूरोक्रेट्स हैं, रोजी-रोटी की वजह से उनको एक्सटेंशन दे दीजिए। इसलिए हम कहते हैं कि योजना आयोग का काम सिर्फ योजना को अवरुद्ध करने के लिए रह गया है। इसलिए इस देश में योजना आयोग की जरूरत नहीं है। हमने रेल मंत्री जी से निवेदन किया है कि महाराजगंज से मसरक तक रेल लाइन का विस्तार कर दीजिए। कोई नई रेल लाइन को नहीं बिछाना है। यह दूरी सिर्फ 30-32 किलोमीटर है, लेकिन पिछले छ-आठ महीने से योजना आयोग के अधिकार उस फाइल पर आराम से सोए हुए हैं। इस संबंध में योजना आयोग से मिले, तो वे कहते हैं कि वे रेल मंत्री जी से जानना चाहते हैं कि वे पैसा कहां से खर्च करेंगे। लगता है कि योजना आयोग का सदस्य सारा पैसा खर्च करता है, जबकि पैसा वित्त मंत्रालय से आता है। इसलिए हम कहना चाहते हैं कि सदन में सहमति बनाकर योजना आयोग को समाप्त कर देना चाहिए, ताकि विकास के काम में अवरोध न आ सके।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि आपके पास भी 50 करोड़ रुपए का पावर है। आप उस पावर का उपयोग करते हुए हमारे क्षेत्र में चलकर शिलान्यास

कर दीजिए। इसके साथ ही मैं आपको धन्यवाद देता हूँ और बधाई देता हूँ, जिस तरह से आपने रेल बजट बनाया है, उससे दूसरे विभाग के लोगों को आपका अनुसरण करने की सीख मिलेगी और देश को चलाने के लिए अच्छा सन्देश देने के लिए रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी से कुछ सीखेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

डॉ.लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : अध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी को अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देते हुए, आपकी आज्ञा से अपना भाग सभा पटल पर रखता हूँ।

* महोदय, रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2003-2004 का रेल बजट एक सुविचारित संतुलित एवं सुनियोजित बजट है। बजट अत्यंत व्यावहारिक तथा जन सुविधाओं को ध्यान में रखकर बनाया गया है। अपने सामाजिक दायित्व का निर्वहन करने की दृष्टि से बजट में उन समस्त बातों का ध्यान रखा गया है जो जनसामान्य की यात्रा सुविधा की दृष्टि से आवश्यक है। यात्री सुविधा की परिकल्पना के साथ जहां कतिपय नयी रेलगाड़ियों के परिचालन की घोषणा की है वहीं कुछ परिचालित गाड़ियों के गंतव्य को आगे बढ़ाया गया है। गत वर्ष के बजट में कुछ मार्गों पर जनशताब्दि एक्सप्रेस चलाने की घोषणा की गयी थी उसे पूरा करते हुए उसमें वृद्धि की घोषणा स्वागत योग्य है। यातायात की दृष्टि से रेल एक विश्वस्त अधिकाधिक सुविधा देने वाला तंत्र है इसमें जहां लाखों कर्मचारी व अधिकारी सेवाएत हैं, वहीं इसे और उपादेय व सुविधायुक्त बनाने की दृष्टि से रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी भी यत्नशील हैं। मैं यह भी उल्लेख करना चाहूंगा कि इस महत्वपूर्ण यातायात के साधन को सुदृढ़ बनाने के लिए माननीय प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी का भी वरदहस्त है। पूर्व में प्रधानमंत्री जी द्वारा रेलवे संरक्षा की दृष्टि से 17 हजार करोड़ की राशि की घोषणा इसका ज्वलंत प्रमाण है।

रेल बजट पर विशेषज्ञों एवं पत्रकार जगत से जो प्रशंसाएँ मिली हैं उससे भी स्पष्ट है कि बजट अत्यंत व्यावहारिक है। बजट में यात्री भाड़े में वृद्धि न होना, जहां जनमन भावन है वहीं मालभाड़े में भी वृद्धि न होना, उद्यमियों, व्यापारियों या उद्योगपतियों द्वारा देश के औद्योगिक विकास की दृष्टि से देखा गया है। कहीं कहीं विसंगतियों को युक्तियुक्त किया गया है और कहीं कहीं उन्हें दूर किया गया है।

प्रादेशिक विकास व संतुलन को दृष्टि में रखकर प्रायः सभी प्रदेशों को बेहतर रेल सेवाएं उपलब्ध कराने का प्रयास किया गया है।

देश में एक सी गेज प्रणाली (यूनीगेज) हो इसे ध्यान में रखकर वर्तमान में जहां जहां अमान परिवर्तन (गेज परिवर्तन) हो रहा है उन्हें शीघ्र पूरा करने की दृष्टि से प्राथमिकताएं तय करते हुए धनराशि का आबंटन किया गया है। जिन क्षेत्रों में नई रेल लाइनों की आवश्यकता है तथा जहां सर्वेक्षण हुआ है उन्हें

*Speech was laid on the Table.

स्वीकृति देकर कार्य प्रारंभ करने की बात कही गयी है। जहां पत्रकारों को कन्सेशन देकर यात्रा सुविधा दी गयी है वहीं वरिष्ठ नागरिकों, विकलांगों एवं असाध्य रोग के रोगियों को उनके परिचारक सहित यात्रा की सुविधा रेल मंत्री के मानवीय दृष्टिकोण का उदाहरण है।

आंध्र, तमिलनाडु, कर्नाटक, केरल, राजस्थान, महाराष्ट्र, बिहार, पश्चिम बंगाल, उत्तर प्रदेश में जहां रेल विस्तार को ध्यान में रखा गया है वहीं मध्य प्रदेश भी अछूता नहीं है। मेरे अपने मंदसौर, नीमच संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में नीमच-रतलाम के मध्य अमान परिवर्तन के लिए 30 करोड़ रुपये की स्वीकृति की है। मैं उस हेतु धन्यवाद करना चाहूंगा, किंतु निवेदन है कि यह कार्य 2002-2003 में पूरा होना था। प्राथमिकता में लिया गया है मैं चाहूंगा कि इस हेतु 75 करोड़ रुपये की राशि और स्वीकृत करें जिससे यह कार्य पूरा हो सके और मुम्बई-दिल्ली के मध्य नीमच-चित्तौड़ कोटा होकर एक वैकल्पिक रेलमार्ग बने। इससे रेल राजस्व की वृद्धि होगी, यातायात सुविधा होगी एवं इससे संबंधित क्षेत्र का विकास भी होगा। यद्यपि देहरादून एक्सप्रेस में कोटा से लगने वाली देहरादून हरिद्वार की दो यात्री बोगियों को नीमच से लगाया जाकर दिल्ली तक की सीधी यात्रा सुविधा देते हुए देहरादून तक की सुविधा दी है तथापि कोटा-रतलाम के मध्य एक यात्री गाड़ी की मांग जो सालों से चली आ रही है, उसको पूरा नहीं किया गया है। अतः एक अतिरिक्त लोकल यात्री गाड़ी या मेमू कोटा-रतलाम के मध्य चलायी जाये। इसी प्रकार जब तक नीमच रतलाम का अमान परिवर्तन नहीं होता है उज्जैन में सिंहस्थ का मेला लगने वाला है, जहां लाखों दर्शनार्थी यात्री आयेंगे उस यातायात को सुगम बनाने की दृष्टि से मीटर गेज पर उज्जैन से फतेहाबाद-रतलाम होकर मंदसौर से चित्तौड़ होकर उदयपुर तक एक गाड़ी चलायी जावे और इसका नाम पशुपतिनाथ एक्सप्रेस रखा जावे। मैं कतिपय गाड़ियों के ठहराव की भी चर्चा करूंगा। पश्चिम रेलवे के शामगढ़ रेलवे स्टेशन पर दुर्ग-जयपुर यात्री गाड़ी तथा सुपरफास्ट जम्मुतवी के ठहराव की भी आवश्यकता है। दुर्ग-जयपुर के ठहराव सुवासरा में देना भी वांछित है। इंटरसिटी (इंदौर-निजामुद्दीन) का ठहराव गरौठ में तथा देहरादून एक्सप्रेस का ठहराव कुरलासी में जरूरी है।

स्टेशनों के प्लेटफार्मों को बढ़ाना, गाड़ियों में बोगीज की संख्या की दृष्टि से जरूरी है अन्यथा प्रतिदिन ही दुर्घटनाएँ होती हैं। स्टेशनों के निकट सड़कों को अच्छा बनाना व कई स्टेशनों पर जिनमें जावरा, मंदसौर नीमच हैं, प्लेटफार्म शेड बढ़ाना जरूरी है। नीमच, मंदसौर व जावरा में ओवर ब्रिज भी आवश्यक हैं।

रेल कर्मचारियों की सुविधा को भी ध्यान में रखा गया है तथापि मैं चाहूंगा कि उनकी चिकित्सा सुविधाओं में विस्तार हो। शैक्षणिक दृष्टि से बालकों के लिए कतिपय स्थानों पर उच्च शिक्षा वांछित है। पेंशन प्राप्त रेलवे कर्मचारियों को भी यद्यपि कुछ चिकित्सा व यात्रा सुविधायें प्राप्त हैं तथापि इनमें भी वृद्धि आवश्यक है।

मैंने संक्षेप में अपने विचार रखे हैं। मेरा ऐसा मानना है कि मा10 रेल मंत्री जी रेलों के विस्तार व विकास के लिए जहां यत्नशील है वहीं अपने कर्मचारियों व अधिकारियों की सुविधा की ओर भी उनका पूरा ध्यान है, जिसे जहां जहां आवश्यक है, पूरा कर रहे हैं। मंदसौर व जावरा में फुट ओवर ब्रिज की आवश्यकता है इसे शीघ्र बनाया जावे। मा10 रेल राज्यमंत्री श्री दिग्विजय सिंह जी जब मंदसौर पधारे थे उन्होंने घोषणा भी की थी।

रेलवे एक सबसे बड़ा उद्यम है जहां अधिकाधिक रोजगार के अवसर उपलब्ध हैं और इस दृष्टि से रेलवे प्रतिवर्ष हजारों लोगों को रोजगार उपलब्ध करा रही है। इस बारे में मा10 रेल मंत्री जी ने अगले साल पुनः हजारों की संख्या में रोजगार उपलब्ध कराने की बात कह कर इस बात की पुष्टि की है। खिलाड़ियों को प्रोत्साहन की दृष्टि से भी रेलवे जहां होनहार खिलाड़ियों को रोजगार के अवसर उपलब्ध कराती है वहीं उनको पदोन्नति देकर प्रोत्साहित भी करती है, ऐसी सुविधाओं को और बढ़ाना चाहिए ताकि युवक खिलाड़ी प्रोत्साहित हो। रेलवे के खिलाड़ियों ने इस दृष्टि से प्रशंसनीय भागीदारी की है तथा कई पदक आदि भी जीते हैं। उन्हें निरंतर प्रोत्साहन मिलेगा ऐसा मेरा विश्वास है।

यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा की दृष्टि से रेलवे द्वारा बनायी गयी कतिपय समितियों के प्रतिवेदना के परिप्रेक्ष्य में अनेक कदम उठाये गये हैं तथा उठाये जाने वाले हैं। अतः मेरा ऐसा मानना है कि रेल यात्रा अधिक सुरक्षित होगी यात्री निश्चित होकर अपने आपको सुरक्षित मानते हुए यात्रा का आनन्द उठा सकेंगे। इस रेल यात्रा को और आनंदमय और मंगलमय बनाने के लिए रेलवे में मनोरंजन की व्यवस्था, उत्तम खानपान की व्यवस्था सामान्य श्रेणी से लेकर उच्च श्रेणी तक शयन आदि की व्यवस्था तथा अन्यान्य पत्र पत्रिकाएँ या समाचार पत्र के साथ कतिपय रेलगाड़ियों में संचार सुविधायें भी उपलब्ध कराकर रेल यात्रा को हर प्रकार से उत्तम बनाने का भरसक प्रयास किया गया है। मैं जहां रेल मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहूंगा वहीं रेलवे के अधिकारी/कर्मचारियों को भी इस हेतु धन्यवाद दूंगा।

अंत में इस अनुरोध के साथ कि मा10 रेल मंत्री महोदय ने जहां देश भर के विभिन्न भागों में रेल सुविधायें प्रदान की हैं वहीं मध्य प्रदेश और मेरे निर्वाचन क्षेत्र को भी न भूल और निरंतर वांछित सुविधायें देकर जनता की आवश्यकताओं की पूर्ति करते रहे। समयाभाव के कारण मैं संक्षेप में ही विचार रख सका हूँ।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय प्रधान मंत्री जी एवं माननीय रेल मंत्री जी के प्रति अपना हार्दिक आभार प्रकट करना चाहता हूँ, चूंकि माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2003-2004 के लिए जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह देशवासियों के लिए जन-भावनाओं के अनुरूप बनाकर जनतान्त्रिक गठबंधन की सरकार में आस्था व्यक्त करायी है।

मैं पूर्ण आशा और विश्वास के साथ कहना चाहता हूँ कि आजादी के बाद पहली बार ऐसा बजट रेल बजट मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत किया गया है, जिस पर देश की जनता उनको बढ़ाई और धन्यवाद दे रही है। प्रस्तुत रेल बजट में रेल मंत्री जी ने कई प्रकार की राहतों को देकर रेल यात्रियों को सरल, सुलभ और सस्ती रेल यात्री की ओर ध्यान आकर्षित किया है, जैसे यात्री भाड़ा, रेल भाड़ा का नहीं बढ़ाया जाना, 60 वर्ष के पुराने यात्रियों की रियायत का दिया जाना, शताब्दी एक्सप्रेस में किराया में कटौती, मरीजों की वातानुकूलित श्रेणी में रियायत का दिया जाना, कई नई ट्रेनों को शुरू करने की घोषणा, कई नई ट्रेनों का विस्तार की घोषणा और 1000 मेगवाट के ताप बिजली घर की स्थापना के लिए नवीनगर की अनुशंसा के साथ-साथ कई अमान परिवर्तन करने आदि कार्य अत्यन्त सराहनीय एवं व्यावहारिक कदम उठाए गए हैं। इसके साथ ही मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि यद्यपि बजट में रेलवे का योजना व्यय के लिए 2630 करोड़ रुपये के संसाधन जुटाने का प्रस्ताव है, योजना की शो आवश्यकता बजट स्तर स्रोतों से साधन जुटाकर पूरी की जाएगी, जिसमें 2970 करोड़ भारतीय रेल वित्त निगम के माध्यम से उधार लेकर और 30 करोड़ रुपये अन्य माध्यम से प्राप्त किए जायेंगे। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि माल दुलाई में रेल के अधिकारी एवं रेलवे बोर्ड सिर्फ आंकड़ा देकर अपने दायित्वों की इति कर देते हैं।

इसमें हमारा यह सुझाव है कि यात्री सुरक्षा को देखते हुए इसके पुख्ता इंतजाम किए जाएं क्योंकि ट्रेनों में अपराधों की संख्या बढ़ रही है। रेलवे यह कह कर अपना पल्ला झाड़ लेती है कि फलां जगह केस लौज किया जाए मामला बिगडने पर रेलवे कहती है कि यह राज्य सरकार का मामला है। सांसदगण जो पत्र लिखते हैं उनका 6-6 महीने तक जवाब नहीं आता है। मैं इस ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ और निवेदन करना चाहता हूँ कि उनका जवाब समय पर दिया जाए जिससे सांसदों को राहत मिल सके।

मैं झारखंड के गिरिडीह क्षेत्र से आता हूँ। मेरे क्षेत्र कतरास में सिटी बुकिंग का ऑफिस खोलने का मामला वहाँ से लंबित पड़ा है। टेलीफोन बूथ और स्टॉल आवंटन के बड़ी मात्रा में आवेदन दिए गए, लेकिन कुछ काम नहीं हुआ। इससे बेरोजगारों को रोजगार मिलता है और रेल को राजस्व की प्राप्ति होती है लेकिन मामला अभी तक लम्बित पड़ा है। रेलवे में खान-पान की जो व्यवस्था है वह ठीक नहीं है। हम इस बारे में शिकायत भी करते हैं लेकिन उसका निपादन नहीं होता है। टिकट वापसी के बारे में मंत्री जी ने अपने संबोधन में कहा था कि तुरन्त टिकट का पैसा वापिस हो सकता है। हमें जानकारी है कि नॉर्दन रेलवे में एक वर्ष से अधिक समय के बाद भी टिकट वापसी का पैसा नहीं मिला है।

अपने क्षेत्र से संबंधित दो-तीन निवेदन करना चाहता हूँ। आजादी के बाद एक ट्रेन शक्तिपुंज अपने क्षेत्र से चली थी। वह आज से 8-9 साल पहले चली। 50 साल के दरम्यान कोई नई ट्रेन वहाँ नहीं चली। बोकारो जिले के अन्तर्गत बेरोम अनुमंडल में पावर प्लांट है। नई गाड़ी जो भोपाल-हावड़ा एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन चल रही है, उसका ठहराव फुसरो स्टेशन पर हो। धनबाद और बरखाखाना के बीच एक ईएमयू ट्रेन चलाने का हमने मंत्री जी से पहले निवेदन किया था। सबसे बड़ी बात यह है कि उस रूट में कोई गाड़ी नहीं है। धनबाद से बरखाखाना के लिए कोई बस की सुविधा नहीं है। मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया था कि हम उसे देखेंगे।

हावड़ा-जोधपुर एक्सप्रेस जो हावड़ा से चलती है, उसमें अजमेर जाने के लिए अल्पसंख्यक लोग गोमो से चलते हैं। हज के दौरान उस गाड़ी का वहाँ ठहराव भी होता है। गोमो में उस ट्रेन का हमेशा ठहराव हो। मंत्री महोदय जब गोमो गए थे तो वहाँ के लोगों ने उनसे निवेदन किया था कि हावड़ा-जोधपुर का ठहराव गोमो में होना चाहिए। गोमो जंक्शन है। नेताजी सुभाष चन्द्र बोस वहाँ रुके थे। एल्लपी गाड़ी को धनबाद तक बढ़ाने की जो बात मंत्री जी ने की है, हम उसके लिए उन्हें धन्यवाद देते हैं। उसका चन्द्रपुरा में ठहराव हो। वहाँ थर्मल पावर स्टेशन है और वह एक जंक्शन भी है। साथ-साथ वहाँ शताब्दी गाड़ी जो रांची से चलती है, उस का भी ठहराव होना चाहिए। पहले भी हमने निवेदन किया था कि चन्द्रपुर और कतरास स्टेशन का कम्प्यूटरीकरण किया जाए। गंगा-दामोदर एक्सप्रेस जो धनबाद से पटना चलती है, उसका विस्तार बक्सर तक किया जाए चूंकि बिहार के लोगों का वहाँ आना-जाना लगा रहता है। वह ट्रेन सुबह पांच बजे आकर खड़ी हो जाती है और रात को साढ़े दस बजे इन्द्रनगर से चलती है। बीच के समय में बढ़ोत्तरी हो जाए तो वहाँ के लोगों को राहत मिलेगी।

पुराने डिब्बों में सुधार होना चाहिए। इन सब समस्याओं पर अपनी तरफ से मंत्री जी कोई वक्तव्य दें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ और मंत्री महोदय को अपनी तरफ से धन्यवाद देता हूँ।

MR. SPEAKER: Before I announce the next name, Shri Bhartruhari Mahtab will lay his speech on the Table of the House.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK):

*Thank you, Sir, for allowing me to speak a few words on Railway Budget. I stand here to support the Budget proposals.

A heartening feature of the Railway Budget 2003-04 is that it is based on the achievement of the targets set in the path-breaking Budget of the current year, yielding an improved operating ratio, the proportion of earnings used for expenses, of 92.5 per cent against the budgeted 94.4 per cent. By this not only the Railways will meet the full dividend liability, but also marginally reduce the deferred dividend liability of Rs. 50 crore. This would justify a more 'aggressive' budget than the one presented, with an operating ratio of 94.1 percent.

The good features that point to the right direction that the Railways is taking are :-

- the compacting and reduction of the number of classes for freight rates from 37 to 27;
- reduction of ratio of freight rates of the highest and lowest classes from 3.3 to 2.8;
- reduction of classified for certain commodities;
- introduction of uniform classification for certain groups of commodities;
- graded relief for traffic booked up to 90 km;
- reduction of 'To Pay' surcharge from 15 to 10 percent for coal and 10 to 5 percent for other commodities;
- willingness to enter into longterm agreements with oil companies;
- delegation of more powers to Zonal managers to offer reduction in station-in-station rates.

*Speech was laid on the Table.

On the passenger side, cleanliness, safety and so on have been emphasised. The year has been dedicated as a 'customer satisfaction year'. Fixing of the basic fares of Rajadhani and Shatabdi Expresses at 15 per cent higher than the corresponding fares for corresponding classes in the superfast Mail/Express trains, reducing the mark-up in the Jan-Shatabdi Express from 10 to 5 per cent and the proposal to offer 10 per cent reduced fares in AC-I and AC-II classes in Rajadhani Express between July 15 and September 15, 2003, as an experimental measure, are intended to meet the growing competition from other modes of traffic, especially airways.

The promise to revamp the accounting and costing arrangements is quite welcome.

The rationalisation proposals bring about reductions on freight rates ranging between 10.7 percent for petrol and 3.7 per cent for clinker, for a distance of 700 kms. Rajadhani fares have come down by a high 19 per cent between Thiruvananthpurma and Hazrat Nizamuddin and a low of 4 per cent between Hazart Nizamuddin and Jammu Tawi.

In Shatabdi Expresss, the reductions vary 13 percent and 6 percent and in Jan Shatabdi Express trains between 16 per cent and 10 per cent. The reduction in parcel rates vary between 8 percent and 64 percent.

These can be expected to bring in additional traffic and revenues.

One can safely say, Nitishji has put people before profit. This year's Railway Budget has been designed to attract passenger traffic, which witnessed a drop of three per cent by December 2002 mainly due to the development of roads and airfare cuts. Having lost premier class travellers to airlines in the last few months, it was a right decision to rationalize the fare structure and bring them under ordinary trains' tariff structure. Following successful examples of certain other nations, the Indian Railways has finally woken up to an alternate pattern of fare structure by announcing reduced rates in selected trains.

I am glad to state here the reactions of some leading industry bodies and trade associations who have not only welcomed the Rail Budget but have categorically stated the steps like freight rate rationalisation, tariff reclassification and reduced 'to pay' surchargege would improve traffic volume, freight earnings and increase price efficiency of the Railways.

FICCI has stated that, an attempt has been made to make the Railways market oriented.

CII has described the Railway Budget as a rational and balanced. It is positive and certain visionary steps been taken, particularly by focussing on safety and rationalisation of freight structure, reclassification of categories and introduction of New trains.

ASSOCAM, though cautioned against excessive borrowing through Indian Railway Finance corporation to meet the growing demand for investment in rolling stock and replacement of over-aged assets, has however stated that re-classification of freight categories, focus on customer service, safety and introduction of new trains as positive steps.

The Indian Chamber of Commerce has said that Railway budget has rightly emphasised on safety and capacity expansion while addressing the freight rationalisation.

The Federation of Association of Small Industries of India (FASII) has said that efforts been made to simplify the producer's for booking carriage, delivery and refund.

Concerned about the continued loss of traffic to the road sector, the Railways did not increase the freight rates for any commodity. In fact, the rationalisation of freight structure would bring down the rates. With the rationalism, the Railways hope to increase the freight traffic from 515 million tonne this year to 540 million tonne during 2003-04, envisaging a five per cent growth.

The target for 2002-03 was 510 million tonnes.

One can say that the Railways' performance in terms of meeting freight targets has been good, but it is unclear if this can be repeated. A good part of the increase in traffic this year has been on account of sharply increased foodgrain movement, probably on account of the export thrust, and this cannot be an annual feature. And though freight charges for moving petroleum have been slashed, the extension of the pipeline network means the Railways are on a losing wicket here. But the current freight buoyancy has helped the Railways improve their operating ratio (percentage of earnings consumed by expenses) to 92.5 per cent – substantially better than the 94.4 per cent projected in the Budget estimates. Seeing the signs of the economic recovery, Nitishjee has projected growth in both freight tonnage and earnings in the coming year. If luck holds for him and the economy, everyone will be happy. If not, the decision to spare passengers a fare hike will be seen to have been a mistake – especially since no fare hike can be expected next year, before the general election.

The Minister is himself aware of the consequences of not trying to keep improving the basic health of the Railways. His Budget for next year projects the operating ratio climbing back to 94.1 per cent after improving to 92.5 per cent this year. Also worrying is the proposed funding pattern for investment. For the coming year, a meager rise of 4.6 per cent is proposed on plan outlay and the level of allocation from internal resources remains the same. Nitishjee seems to be leaving the investment to be done mainly through the National Rail Vikas Yojana which has an ambitious plan for the Golden Quadrilateral and more. But it is not clear where most of the money for the Rail Vikas Nigam, set up to execute the Yojana, will come from. The answer seems to be loan funding, but loans have to be serviced and it is hard to see the Railways earning a return that is greater than the cost of borrowed money. Debt servicing could become an issue in the future, as it already has for the Konkan Railway Corporation.

Fortunately, Nitishjee has realised that he has to cut his coat to suit the cloth and refrained from including any new major projects. Even then he has announced nine sections, totaling 225 km of new lines.

There is no doubt that the Indian Railways is at a critical juncture. It has to make a choice between being a vibrant business entity ready to leverage opportunities or resign itself to a threatened irrelevance.

It is indeed ironical that in a country like India, with a large population and growing economy, the relevance of the Railways should be a matter of question. Facts reveal that atleast 1 per cent of the population is on trains every day and the Railways carries 1.5 million tonnes of cargo daily.

Notwithstanding these, what is threatening the Railways is the variance in the rate of growth in earning vis-à-vis that of expenses. The expenses in most railway units outstrip revenue growth by more than 3 percentage points. There lies the danger.

Therefore, Railways have to reinvent itself. Railways may not get train loads of traffic in its sidings. The days of the big load seem to be drawing to a close. An now, every kg. of transportable material has to be sought after and levied after. Therefore, Railways has to make a paradigm shift. Railways has to focus on container transpiration business. This will bring rich returns.

I am personally happy that Orissa's interest has been adequately looked after. Though Orissa Government had submitted a memorandum for Rs. 510 crore allocation, it has received more than Rs. 220 crore and specially Rs. 118 crores been allotted for new lines such as Dairrari-Bansapani, Khuurdha Road – Bolangir, Haridaspur-Paradeep, Lanjigarh Road – Junagarh and Anugul-Sukinda Road.

Cuttack being the commercial capital of the State is being by passed by a number superfast Express trains because of congestion. With the coming of second Railway bridge over Birupa and Mahandi river, the Nirgundi-Cuttack line will be decongested but there was a necessity to have a double line from Cuttack to Barang. Thankfully Nitishjee has placed funds for the doubling of Cuttack-Barang line and also for second bridge for Kathajodi and Kaukhai river. Cuttack is a expanding city. A second opening to Cuttack Station had become a necessity. I am thankful to Nitishjee that funds have been placed for this project in the 100th year of Cuttack Railway Station, too.

I would also request the Railway Minister to consider upgrading Naraj-Marthapur-Station and provide ticket facility for Express and Superfast Express trains from that Station. This Station would cater to the needs of Cuttack passengers who travel in the Barang-Raj Athagarh line as a number of superfast train ply on this route.

I am looking forward to the day in April, when East Coast Zone will become fully operational. An high ranking officer been already posted. East Coast Zone, though now will be operating with three Divisions, namely Khurdha Road, Waltaire and Sambalpur, Rourkela-area should also be part of this zone and be made a new Division for proper functioning of the rail traffic. I welcome the idea of bifurcation of old zones. Small new zones will definitely be more vibrant and commercially innovative. Persons who still carry the colonial baggage suffer from shortsightedness and even today speak against creation of new Zones. They should make themselves free from the time capsule.

Nitishjee, hailing from humble background is a ground to earth man. He is innovative, imaginative and courageous. That is why the Opposition Members were at a loss of words to criticise this Railway Budget other than saying that elections are round the corner. A people friendly budget should be supported. I support the Railway Budget.

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने रेल बजट पेश किया है। यह बजट थोड़ा ठीक है लेकिन रेलवे स्टेशनों पर पीने के पानी की सुविधा नहीं है। खान-पान, चाय की पूरी व्यवस्था नहीं है। अगर रेल मंत्री जी अच्छे हैं तो रेल में सुधार करने के बारे में इम्प्लीमेंटेशन करने के बारे में गंभीरतापूर्वक विचार करने की आवश्यकता है।

नीतीश कुमार जी अगर देश चलाना होगा,

कभी-कभी आपको हमें रेल में बुलाना होगा,

रेल पैसैंजर्स को अच्छी-अच्छी चाय पिलाना होगा,

जो अधिकारी ठीक काम नहीं कर रहे हैं, उन्हें अपनी जगह से हिलाना होगा।

अगर रेल अधिकारियों को नहीं हिलायेंगे तो रेल अच्छी तरह से नहीं चलेगी। यह सही है कि रेल प्रशासन गरीबों की बहुत बड़ी सेवा कर रहा है। रेल विभाग को सुपर फास्ट ट्रेन्स चलाने की आवश्यकता है मुंबई राजधानी 17 घंटे में दिल्ली से मुंबई पहुंचती है, इसे 12 घंटे में पहुंचना चाहिये। माननीय रेल मंत्री जी ने मुंबई के लिये अच्छा पैसा दिया है। मैं पिछली बार मुंबई से चुनकर आया था। लोकल गाड़ियों के कारण जो बाहर से गाड़ियां आती हैं, उनके लिये बड़ी प्रॉब्लम आती है। इसके लिये दो ट्रेक बनाये जाने के लिये लिखा था लेकिन अभी तक इस पर विचार नहीं किया गया है। कल्याण से छत्रपति शिवाजी टर्मिनल के लिये दो नये ट्रेक की आवश्यकता है। इसके अलावा मुंबई में लोकल गाड़ियों में बहुत भीड़ रहती है। उनकी संख्या बढ़ाये जाने की आवश्यकता है। अध्यक्ष जी, जब हम विदेश जाते हैं तो देखते हैं कि ट्रेन में कोई खड़ा दिखाई नहीं देता लेकिन मुंबई में बैठे हुये लोग दिखाई नहीं देते। इसलिये इस ओर भी ध्यान दिया जाये।

अध्यक्ष जी, पंढरपुर मेरा लोकसभा क्षेत्र है। नैरो गेज में एक वर्कशॉप है लेकिन अब उसे ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया जा रहा है। इसलिये वह वर्कशॉप ब्राड गेज पर लाने की आवश्यकता है। लातूर-कुर्दुवाड़ी रेल लाइन के लिये 30 करोड़ रुपया दिया गया है जबकि 300 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। यदि हर साल 100 करोड़ रुपया भी दिया जायेगा तो कार्य पूरा हो पायेगा। इसी प्रकार पंढरपुर से मुंबई, नागपुर और बनारस के लिये एक गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता है। मैंने बम्बई सेंट्रल स्टेशन का नाम बाबा साहेब अम्बेडकर के नाम करने के लिये लिखा भी था और इसके लिये कुमारी ममता जी को जब वे रेल मंत्री थी, लिखा भी था। इस ओर भी ध्यान दिये जाने की जरूरत है। कोल्हापुर रेलवे स्टेशन का नाम छत्रपति साहू जी महाराज के नाम से हो। यह आपके विभाग के अधिकार में है या स्टेट गवर्नमेंट को है। मैंने इस संबंध में चीफ मिनिस्टर, महाराष्ट्र को भी लिखा है। यह आपके अधिकार में, इसलिये इसकी घोणा कर दीजिये।

अध्यक्ष जी, माननीय रेल मंत्री एक समाजवादी नेता हैं, अच्छे लीडर हैं, उधर बैठे हुये हैं लेकिन बाबा साहेब अम्बेडकर को मानने वाले हैं। इसलिये उनको इस बात की घोणा कर देनी चाहिये। मुंबई में मेट्रो ट्रेन की आवश्यकता है। इस पर विचार किया जाये। मुंबई से पुणे तक शताब्दी चलती है। इसी तरह की शताब्दी गोवा तक वाया शोलापुर-कोल्हापुर-अकोला चलनी चाहिये।

इसके बारे में भी आपको विचार करना चाहिए। रेल को ज्यादा से ज्यादा सुधारने के लिए आपको अच्छा काम करना है। रेल बजट द्वारा नीतीश जी ने रेल को तो आगे बढ़ाया है मगर उससे एम.पी.जे. को आपस में लड़ाया है। एम.पी.जे. कहते हैं कि रेल उधर से क्यों गई, इधर से आनी चाहिए थी। यह काम भी आपने अच्छा किया है। इसलिए हमारे सभी एम.पी.जे. की जो मांग है, उसके लिए मैं भी कहना चाहूंगा कि अगले पौने दो साल में एक भी निर्वाचन क्षेत्र ऐसा नहीं होना चाहिए जहां रेल नहीं हो, हर क्षेत्र में रेल जानी चाहिए। इसके बारे में भी आपको विचार करने की आवश्यकता है।

राजधानी एक्सप्रेस का एक्सीडेंट हुआ था। वह भी क्या आपने किया था? राजधानी एक्सप्रेस का एक्सीडेंट भी आपने किया और हम सब लोगों को और ममता बर्जी को भी आपने बहुत अच्छा जवाब दिया था और जवाब देने में भी आप माहिर हैं। तब आपने कहा था कि उसमें आई.एस.आई. का हाथ है। हम सोच रहे थे कि आई.एस.आई. वाले इधर कैसे आ गए। रेल तो हमारे देश में है मगर वे आई.एस.आई. वाले हमारे देश में कैसे आएंगे। (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : मैंने मज़ाक में कहा लेकिन आई.एस.आई. का हाथ है, यह मैंने कभी नहीं कहा। मज़ाक भी कभी गंभीर रूप धारण कर लेता है।

श्री रामदास आठवले : पहला स्टेटमेंट आपका था या राणा जी का था जो रेलवे बोर्ड के चेयरमैन हैं। रेल एक्सीडेंट में किसी का भी हाथ हो, उस हाथ को तोड़ने के लिये हमें तैयारी रखनी है ताकि भविष्य में ऐसा नहीं हो। इसके लिए एक योजना बनाने की आवश्यकता है। अगर पटरी कहीं खराब है तो ड्राइवर को उसकी जानकारी हो, इस प्रकार की नई टेक्नोलॉजी को भी लाना चाहिए ताकि एक्सीडेंट नहीं हों। लोग समझते हैं कि रेल से जाना अच्छा है। अगर रोड से जाते हैं तो कब एक्सीडेंट होगा, मालूम नहीं है, कब उमर जाएंगे, पता नहीं है, मगर जब रेल से जाते हैं तो लोगों को सिक्यूरिटी लगती है। इसलिए रेल के बारे में जो हमारे देश के लोगों की भावना है, उसको मज़बूत करने के लिए रेलों का एक्सीडेंट नहीं होना चाहिए। इसलिए रेल सुरक्षा की तरफ अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है।

अध्यक्ष महोदय, चूंकि इलेक्शन नज़दीक आ गए हैं इसलिए इनका रेल बजट अच्छा है। कुछ भी हो, लोगों का भला होना चाहिए, रेल का भला होना चाहिए। अगर इलेक्शन को सामने रखकर बजट लाया गया होगा तो इलेक्शन में क्या होने वाला है, वह ये देख लेंगे। आने वाले इलेक्शन में इनकी रेल नहीं चलेगी। रेल चलेगी तो हमारी चलेगी। इनकी ज्यादा चलेगी तो उसका एक्सीडेंट करने के लिए हम सब लोग इकट्ठा होंगे और इनकी रेल का एक्सीडेंट करके हम रेल डिपार्टमेंट हाथ में लेंगे।

मंत्री जी का रेल बजट तो अच्छा है और उसका इंप्लीमेंटेशन भी अच्छा करिये, लेकिन मैं इसको सपोर्ट नहीं कर सकता क्योंकि मैं इधर बैठता हूँ।

MR. SPEAKER: The hon. Member, while speaking, had mentioned about the free travel pass to be given to the candidates coming for interviews and had asked the hon. Minister of State for Railways to respond.

Now, the hon. Minister of Railways, Shri Nitish Kumar has given me the information which I would like to give to the House. He has said that Second Class free passes are given to the Scheduled Caste and Scheduled Tribe candidates appearing for Railway Recruitment Board's written tests and interviews. This is number one.

Secondly, he has said that 50 per cent concession is given to all unemployed youth in Second Class or Sleeper Class, who are appearing for interviews, for jobs in public sector undertakings including Central and State Governments, Universities, Municipal Corporations and Statutory Boards. This is for the information of the House.

Now, the House stands adjourned to meet tomorrow, the 5th March 2003 at 11 a.m.

18.00 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock
on Wednesday, March 5, 2003/Phalgun 14, 1924 (Saka).
