

Fourteenth Loksabha

Session : 4

Date : 14-03-2005

Participants : [Sangwan Shri Kishan Singh](#),[Maharia Shri Subhash](#),[Khanna Shri Avinash Rai](#),[Narhire Smt. Kalpana Ramesh](#),[Saradgi Shri Iqbal Ahmed](#),[Sikdar Smt. Joytirmoyee](#),[Ajaya Kumar Shri S.](#),[Singh Ch. Lal](#),[Singh Shri Prabhunath](#),[Patil Shri Balasaheb Vikhe](#),[Singh Shri Rakesh](#),[Jagannath Dr. M.](#),[Bauri Ms. Susmita](#),[Singh Kunwar Manvendra](#),[Jain Shri Pusp](#),[Pradhan Shri Dharmendra](#),[Veerendra Kumar Shri M. P.](#),[Shakya Shri Raghuraj Singh](#),[Kharventhan Shri Salarapatty Kuppusamy](#),[Bansal Shri Pawan Kumar](#),[Kusmaria Dr. Ramkrishna](#),[Mishra Dr. Rajesh Kumar](#),[Singh Deo Smt. Sangeeta Kumari](#),[Kripalani Shri Srichand](#),[Jena Shri Mohan](#),[Chitthan Shri N.S.V.](#),[Baghel Prof. S.P. Singh](#),[Gangwar Shri Santosh Kumar](#),[Ponnuswamy Shri E.](#),[Yadav Shri Ram Kripal](#),[Singh Shri Chandrabhan Bhaiya](#),[Singh Shri Suraj](#),[Barman Shri Basudeb](#),[Chengara Surendran Shri](#),[Karunakaran Shri P.](#),[Thummar Shri Virjibhai](#),[Khan Shri Sunil](#),[Rawat Prof. Rasa Singh](#),[Singh Baba Saheb Chandra Pratap](#),[Meghwal Shri Kailash](#),[Reddy Shri Karunakara G.](#),[Shivanna Shri M](#),[Krishnan Dr. C.](#),[Saroj Shri Tufani](#),[Shaheen Shri Abdul Rashid](#),[Gao Shri Tapir](#),[Sarma Dr. Arun Kumar](#),[Tripathi Shri Chandramani](#),[Khandelwal Shri Vijay Kumar](#),[Barq Shri Shafiqur Rahman](#),[Bwiswmuthiary Shri Sansuma Khunggur](#),[Annayyagari Shri Sai Prathap](#),[Manoj Dr. K.S.](#),[Verma Shri Bhanu Pratap Singh](#),[Swain Shri M.A. Kharabela](#),[Sahu Shri Chandra Sekhar](#),[Singh Shri Prabhunath](#),[Chander Kumar Shri](#),[Babu Rao Shri Mediyam](#),[Tripathy Shri Braja Kishore](#),[Hanumanthappan Shri N. Y.](#),[Mehta Shri Alok Kumar](#),[Chandanagouda Shri Gaddigoudar Parvatagouda](#),[Patil Shri Shriniwas Dadasaheb](#),[Bhadana Shri Avtar Singh](#),[Sen Smt. Minati](#),[Madhwaraj Smt. Manorama](#),[Nambadan Shri Lonappan](#),[Satheedevi Smt. P.](#),[Singh Shri Mohan](#),[Baxla Shri Joachim](#),[Pathak Shri Brajesh](#),[Dangawas Shri Bhanwar Singh](#),[Majhi Shri Shankhlal](#),[Nayak Shri Ananta](#),[Maheshwari Smt. Kiran](#),[Oraon Shri Rameshwar](#),[Deo Shri Bikram Keshari](#),[Kaswan Shri Ram Singh](#),[Bose Shri Subrata](#),[Choudhary Shri Nikhil Kumar](#),[Mahtab Shri Bhartruhari](#),[Kaushal Shri Raghuvir Singh](#),[Sethi Shri Arjun Charan](#),[Panda Shri Brahmananda](#),[Singh Shri Bijendra](#),[Yadav Shri Parasnath](#),[Gandhi Shri Pradeep](#),[Pal Shri Rupchand](#),[Moghe Shri Krishna Murari](#),[Varma Shri Ratilal Kalidas](#),[Azmi Shri Iliyas](#),[Suklabaidya Shri Lalit Mohan](#),[Ananth Kumar Shri](#),[Kumar Shri Shailendra](#),[Singh Shri Dushyant](#),[Shandil Dr. \(Col.\) Dhani Ram](#),[Gadhavi Shri Pushpdan Shambhudan](#),[Prasad Shri Lal Mani](#),[Abdullakutty Shri A.P.](#),[Yadav Dr. Karan Singh](#),[Goyal Shri Surendra Prakash](#),[Virendra Kumar Shri](#),[Sonowal Shri Sarbananda](#),[Rathod Shri Harisingh Nasaru](#),[Kanodia Shri Mahesh Kumar](#),[Meinya Dr. Thokchom](#),[Singh Shri Ganesh](#),[Channappa Shri Kunnur Manjunath](#),[Athithan Shri Dhanuskodi](#)

>

Title: Further discussion on the Budget (Railways) 2005-2006; Demands for Grants on Accounts (Railways) 2005-2006 and Supplementary Demands for Grants (Railways) 2004-2005. (Not Concluded)

RAILWAY BUDGET 2005-2006, GENERAL DISCUSSION

DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNTS 2005-2006, RAILWAYS

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS 2004-2005 – RAILWAYS - Contd.

MADAM CHAIRMAN: The House would now take up further discussion on the Railway Budget – 2005-06.

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत) : धन्यवाद सभापति महोदया। माननीय रेल मंत्री सदन में नहीं हैं।

सभापति महोदया : माननीय रेल राज्य मंत्री सदन में उपस्थित हैं। आप अपनी बात प्रारम्भ करें।

श्री किशन सिंह सांगवान : सभापति महोदया, वर्ष 2005-06 के रेल बजट पर सदन में चर्चा चल रही है। जैसे ही माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट सदन में पढ़ा, पूरे देश में मिश्रित प्रतिक्रिया हुई और विशेष तौर पर हरियाणा प्रदेश में बड़ी जबरदस्त प्रतिक्रिया हुई।

महोदया, हरियाणा प्रदेश, पिछले लगभग 30 साल से रेलवे की दृष्टि से उपेक्षित रहा है। एक-दो वार्डों को छोड़कर, जब श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री थे, उन्होंने हरियाणा के लिए थोड़ा बहुत प्रयास किया परन्तु पिछले बजट और इस बजट में हरियाणा की पूरी तरह अनदेखी की गई है। हरियाणा प्रदेश को न कोई नई रेल लाइन दी गई है, न किसी लाइन का विद्युतीकरण स्वीकृत किया गया है, न कोई डबल लाइन सैंक्शन हुई है और न ही कोई नया रेल ओवरहैड ब्रिज दिया गया है। हरियाणा प्रदेश को इस वर्ग रेल का कोई भी नया प्रोजेक्ट नहीं दिया गया है। हरियाणा को केवल दो सर्वेक्षण मिले हैं। सर्वेक्षण तो पहले भी बहुत सारे किए हुए हैं परन्तु उन पर कोई कार्रवाई नहीं की गई है। इसलिए सर्वेक्षण कराने से कोई फायदा नहीं है।

महोदया, दिल्ली के तीन तरफ हरियाणा प्रदेश पड़ता है। पूरे देश से जो भी गाड़ियां दिल्ली आती हैं, उनमें से लगभग हर गाड़ी हरियाणा की धरती से गुजरती है, लेकिन हरियाणा की जनता रेल सुविधाओं से वंचित हैं। बार-बार, सात-आठ सालों से, मैं इस हाउस में बराबर कहता आ रहा हूँ। वही समस्याएं हैं, वही मांगें हैं, लेकिन किसी पर कोई कार्रवाई नहीं होती। नेशनल कैपिटल रीजन (एन.सी.आर.) में हरियाणा प्रदेश का लगभग 35 से 40 प्रतिशत हिस्सा आता है। दिल्ली की आबादी बढ़ रही है और दिल्ली की समस्याएं भी बढ़ रही हैं। दिल्ली की बढ़ती हुई भीड़ को देख कर ही एन.सी.आर. का एरिया बनाया गया था। दिल्ली की आबादी बढ़ी, लेकिन सुविधाएं कम हो रही हैं। इसलिए यह आवश्यक है कि दिल्ली से एडजॉइनिंग जितने भी एरिया हैं, उनमें रेल की दृष्टि से सुविधाएं बढ़ाई जाएं, लेकिन ऐसा नहीं हो रहा है। हर गाड़ी हरियाणा की धरती से गुजरती है, लेकिन हरियाणा में एक्सप्रेस गाड़ियों को कोई स्टॉपेज नहीं दिया जाता है। जिन एक-दो गाड़ियों के स्टॉपेज हरियाणा में हैं, वे गाड़ियां पीछे से ही इतनी ओवरलोडेड आती हैं कि हरियाणा के लोगों को उन गाड़ियों में जगह ही नहीं मिल पाती। जो गाड़ियां हरियाणा में रुकती भी हैं, उनमें सवार होने की सुविधाओं से भी हरियाणा के लोग वंचित हो रहे हैं। इसीलिए हम हरियाणा पर ध्यान देने के लिए बार-बार मांग करते आ रहे हैं, लेकिन हमारी कोई बात नहीं सुनी जाती है।

महोदया, मुझे तो ऐसा प्रतीत होता है कि हरियाणा प्रदेश का नाम रेलवे की दृष्टि से शायद मानचित्र से ही हट गया है क्योंकि हरियाणा का कोई ख्याल नहीं रखा गया। नीतीश कुमार जी जब रेल मंत्री थे, तब हरियाणा को छः रेल ओवरहैड ब्रिजेज सैंक्शन हुए थे, लेकिन आज तक किसी भी ब्रिज का काम शुरू नहीं हुआ है। दो नई रेल लाइनें - जीन्द-सोनीपत तथा दिल्ली-रोहतक-रेवाड़ी-झज्जर - मिलीं। पहली रेल लाइन पर 198 करोड़ रुपए व्यय होने हैं, लेकिन इस वर्ग के बजट में उसके लिए केवल तीन करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है और दूसरी रेल लाइन रोहतक-रेवाड़ी-झज्जर, जिसकी लागत 189 करोड़ रुपए है उसके लिए सिर्फ दो करोड़ रुपए इस वर्ग व्यय करने का प्रावधान किया गया है। इस प्रकार दो-दो और तीन-तीन करोड़ रुपए प्रति वर्ग देने से, वे रेल लाइनें कितने वार्डों में बनेंगी, उसका अंदाजा महोदया आप स्वयं लगा लें।

महोदया, मैं आपके माध्यम से, मंत्री जी से, निवेदन करूंगा कि रेल की सवारी, आम आदमी की सवारी है, गरीब आदमी की सवारी है। पुराने जमाने में जनता की रेल के बारे में बहुत अच्छी सोच थी और कहा जाता था कि - "रेल की सवारी, आलू की तरकारी और हैजे की बीमारी" ये किस्मत वालों को ही मिलती हैं। यह किस्मत वालों को मिलती है, यह कहावत मानी जाती थी, आज कल बिलकुल उल्टा हो गया है। आज रेलवे सेफ नहीं है, सुविधाएं कम हो गई हैं। अब हर दृष्टि से सारा मामला, पुराना इतिहास भी बदलता जा रहा है।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आप विशेष तौर पर हरियाणा की जनता की भावना को ध्यान में रखें, क्योंकि यह पूरा प्रदेश 35-36 साल से रेलवे की दृष्टि से उपेक्षित रहा है। हमारे पैंडिंग प्रोजेक्ट्स को पूरा कराया जाए और सबसे ज्यादा दिक्कत की बात यह है कि करीब पांच लाख आदमी हरियाणा की धरती से रोजाना दिल्ली में आते हैं। कर्मचारी, व्यापारी, मजदूर, छात्र और कोई दूध बेचने वाला है। वहां से लाखों लोग आते हैं और इतनी भारी भीड़ की वजह से वे परेशान होते हैं। उनके साथ भेड़-बकरियों की तरह से बर्ताव हो रहा है। इसलिए मैं चाहूंगा कि मंत्री जी हमारी समस्याओं की तरफ ध्यान दें। हमारी समस्याएं बहुत ज्यादा हैं, लेकिन मैं जिन समस्याओं को लगातार हर वर्ग उठा रहा हूँ, उनकी तरफ ध्यान दें। पिछले छः-सात साल से जिन समस्याओं को लेकर मैं लड़ रहा हूँ, उन पर विशेष तौर पर ध्यान दिया जाए। माननीय श्री नीतीश कुमार जी ने प्रदेशों के भेदभाव को बजट के आबंटन में दूर करने के लिए एक पारदर्शी फार्मूला बनाया था, ताकि कोई भेदभाव न हो।...(व्यवधान)

चौधरी लाल सिंह : सभापति महोदया, प्रभुनाथ सिंह जी से माफी मंगवाइए। ...(व्यवधान)

MADAM CHAIRMAN : Nothing will go on record.

(Interruptions) ...*

सभापति महोदया : यह मामला एक बार हो चुका है, बार-बार ये बातें नहीं उठेंगी।

...(व्यवधान)

MADAM CHAIRMAN: This is not the way.

... (Interruptions)

सभापति महोदया : हम एक बार निर्णय ले चुके हैं, अब बार-बार ऐसी बात नहीं उठेगी।

...(व्यवधान)

MADAM CHAIRMAN: Please go to your seats.

... (Interruptions)

सभापति महोदया : इस पर एक बार निर्णय हो चुका है, अब आप अपनी-अपनी सीटों पर जाइए। केवल सांगवान जी के भाण के अलावा कोई भी बात रिकार्ड पर नहीं जाएगी।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया : चेयर से एक बार निर्णय हो चुका है, अब ये नहीं चलेगा।

...(व्यवधान)

श्री किशन सिंह सांगवान : सभापति महोदया, नीतीश कुमार जी ने सभी प्रदेशों में बजट की दृष्टि से भेदभाव को रोकने के लिए एक पारदर्शी फार्मूला बनाया था कि जिस स्टेट की 15 प्रतिशत आबादी हो, उसे मिलेगा और 15 प्रतिशत बजट उस स्टेट के एरिये के हिसाब से मिलेगा तथा जो परियोजनाएं अधूरी पड़ी हैं, उन पर 70 प्रतिशत बजट लाया जाएगा। मुझे लगता है कि इस फार्मूले को बिलकुल नज़रअंदाज कर दिया गया है। इस बजट में पूरा भेदभाव हुआ है।

*** Not Recorded.**

सभापति महोदया, समस्याएं बहुत हैं, लेकिन मैं विशेष तौर पर अपने हरियाणा प्रदेश के बारे में कुछ बातें कहना चाहूंगा। चार रेल लाईनों का बहुत पुराने समय में सर्वे हुआ था। मैंने जींद, सोनीपत, रोहतक, रिवाड़ी का जिक्र किया, झज्जर से बहादुरगढ़, रोहतक से हिसार, वाया महम हासी का सर्वे कई वॉर्स से मंजूर होकर पड़ा है, लेकिन इसका आगे कोई कदम नहीं बढ़ रहा है।...(व्यवधान)

सभापति महोदया : सांगवान जी, बाकी लोगों को भी बोलना है, इसलिए अब आप कंक्लुड कीजिए।

श्री किशन सिंह सांगवान : दिल्ली से रोहतक, जो दोहरी लाईन हो चुकी है, लेकिन रोहतक- जींद लाइन अधूरी पड़ी है उसे डबल किया जाए और इस रेल खंड का इलैक्ट्रिफिकेशन किया जाए। सोनीपत में चार रेल लाइनों की मांग है, उन्हें पूरा किया जाए। एकता एक्सप्रेस को इन्डिपेंडेंट चलाया जाए और हिमालयन क्वीन को इससे डिलिंक किया जाए। चंडीगढ़-नई दिल्ली जन-शताब्दी एक्सप्रेस का स्टापेज पानीपत, सोनीपत और सब्जी मंडी किया जाए।

पठानकोट दिल्ली जनशताब्दी एक्सप्रेस का स्टापेज बहादुरगढ़ किया जाये। ऊंचाहार एक्सप्रेस गाड़ी 4517 अप एण्ड डाउन का स्टापेज गन्नौर किया जाये। समय कम है, लेकिन हमारे यहां समस्याएं बहुत हैं। जम्मू मेल और जेहलम मेल का गन्नौर में स्टापेज किया जाये। मेल गाड़ियां रोहतक और जाखल से आती हैं, लेकिन एक भी मेल एक्सप्रेस का स्टापेज वहां नहीं होता। बहादुरगढ़ इतना बड़ा इण्डस्ट्रियल एरिया है, उनका स्टापेज वहां नहीं है, वहां उनका स्टापेज किया जाये। वन डी.आर. का एक्सटेंशन दिल्ली रोहतक से जींद तक किया जाये।

सभापति महोदया : अब आप समाप्त करिये।

श्री किशन सिंह सांगवान : नई दिल्ली से सोनीपत के लिए कोई नई रेलगाड़ी नहीं चली है, वहां एक नई गाड़ी चलाई जाये। एक पैसेंजर गाड़ी गोहाना रोहतक निजामुद्दीन तक चलाई जाये। जींद से पानीपत के बीच में कोई नई गाड़ी नहीं चली है, वहां एक नई गाड़ी की

सुबह शाम की मांग है। सबसे ज्यादा मैं आपसे एक मांग करता हूँ कि जैसे मुम्बई कोलकाता हैं, उनका सब अर्बन एरिया रेल विभाग ने घोषित किया है, दिल्ली का सब अर्बन जोन बनाया जाये ताकि ये समस्याएं दूर हो सकें।

इन शब्दों के साथ मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ।

SHRI CHANDRA SEKHAR SAHU (BERHAMPUR): Madam Chairman, thank you very much for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. I rise to support the Railway Budget presented by the hon. Minister, Shri Lalu Prasad, for the year 2005-06. As you know, Madam, Indian Railways is the largest network in the world. More than fourteen lakhs of people are employed in the Railways. The network of the Railways is spread throughout the country. It unites our people. It creates a bond of unity. There is a saying that railway network is the lifeline of our country, in which the spirit of the country's unity flows.

After its presentation, the Budget was appreciated by all sections of the country. I do not want to repeat those points on which my colleagues have already spoken. This Budget has kept in mind the objectives that have been made out in the National Common Minimum Programme of the United Progressive Alliance Government. As you know, Madam, this Budget has not increased the fares of passenger travel and freights. It has kept in mind the interests of Scheduled Castes, Scheduled Tribes, OBCs, war widows, widows of railway employees, students, freedom fighters and the common man as a whole. Among the several modes of transport, the common man always prefers the rail. So, keeping in view the National Minimum Programme of the UPA Government, the hon. Minister, Shri Lalu Prasad has given a very good Budget for the year 2005-06. I have already mentioned that I will not repeat the points made already by my colleagues. Everyday about two crores of people travel by train.

Without increasing the freight and fares, the hon. Minister has announced a lot of development works throughout the country regarding the Railways. I can say that with all humility.

I am now coming to my constituency, to my State. If I remember correctly, after Independence and during the British time, the constituency which I represent had only one line. The Howrah-Chennai line was the only line. There was nothing else apart from that. But I want to make one request. The hon. Minister is present here. Parlakhemundi Maharaj Krushnachandra Gajapathi Dev, who was the founder of the Orissa State, started construction of one narrow-gauge line from Naupada to Gunpur. Now, the broad-gauge work is going on.... *(Interruptions)* The work of conversion of that line into a broad-gauge line is going on. In the last Budget, they gave about Rs.15 crore for that. But in this year, it has come down to Rs.5 crore. So, I would request the hon. Minister to raise it to Rs.25 crore.... *(Interruptions)*

MADAM CHAIRMAN : Thank you. Now, conclude.

SHRI CHANDRA SEKHAR SAHU : I have just started. I have taken only two minutes.... *(Interruptions)*

MADAM CHAIRMAN: There are so many Members to speak. You have already taken enough time. Please conclude.

SHRI CHANDRA SEKHAR SAHU : I will take just a few minutes.

I thank the hon. Railway Minister for one thing. Even after about 58 years of Independence, South Orissa has not been directly connected to New Delhi. In this Budget, the Nizamuddin-Bhubaneswar Hirakud Express has been extended up to Vishakapatnam by which South Orissa and the North Andhra people will have a direct connection to New Delhi. Further, the Tirupati-Puri service, which was a bi-weekly service, has been made a daily service. I thank the hon. Minister for that.

As far as other trains are concerned, a lot of trains have been extended and the frequency has been increased. So, I thank the hon. Railway Minister for that. I have a few more points to make. I will take one

or two minutes only.

There is a long-standing demand from the South Orissa people, especially the daily passengers from Berhampur. They want one monthly season ticket to be given. That is, from Berhampur to Bhubaneswar, one ticket should be given just like that of Bombay-Pune. They say that it is more than 150 kms. But from Bombay to Pune, though it is more than 150 kms., they give one direct ticket. But here, from Berhampur to Khurda Road and again from Khurda Road to Bhubaneswar, it is not done. So, I would request the hon. Minister to kindly look into it.

I have some more demands. A passenger halt in Gopalpur Junction must be there. There should be improvement of the Railway Station in Chattarpur, the district headquarters. Then, the Railways have to shift the goods shed from Berhampur Railway Station to Jagannathpur which is only five kms. away. This is under the proposal stage now. So, I want this to be given effect to immediately.

Next, I come to the Faluknama Express. There is a lot of demand from the people of my area, from Chattarpur, which is the district headquarters. They want a halt of the Faluknama Express for two minutes.... (Interruptions)

MADAM CHAIRMAN : I think you have completed all your points.

SHRI CHANDRA SEKHAR SAHU : I will take only one minute more.

There is a passenger train which runs from Palasa to Kurda Road now. Earlier, it was running from Palasa to Puri and the poor people from my area used to go to Puri by this train. As you know, Puri is the main *dham* of India and it is very famous in India. So, I would request the hon. Railway Minister to extend this passenger train from Kurda Road to Puri.

Then, a lot of people from my area, that is, Ganjam district of Orissa are working in Surat in Gujarat. There are two trains to Gujarat from Orissa now and they are now running from Puri to Ahmedabad and Puri to Okha respectively. At present these trains are running only for five-days-a-week. I would request the hon. Minister that the frequency of these two trains should be increased from five-days-a-week to all seven days of the week so that the people of my area are benefited.

I conclude now, because you are repeatedly giving bell and asking me to conclude. With these words, I support the Railway Budget for 2005-06 presented by Shri Lalu Prasad.

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज) : सभापति महोदया,...(व्यवधान)

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़) : सभापति महोदया, आप किन सदस्य से बुलवा रही हैं। इनको पता ही नहीं है कि पार्लियामेंट में क्या बोलना चाहिए, क्या नहीं बोलना चाहिए।...(व्यवधान)

सभापति महोदया : उसका निर्णय ऑलरेडी दे दिया गया है। बात एक्सपंज हो गई है। प्लीज़, आप बैठिए।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया : आप बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

MADAM CHAIRMAN : Nothing will go on record except the speech of Shri Prabhunath Singh.

(Interruptions)* ...

सभापति महोदया : वह बात समाप्त हो गई है। आप बैठिए। वह सब एक्सपंज हो चुका है।

श्री प्रभुनाथ सिंह, आप बोलिए। क्या आप रेल बजट पर ही बोल रहे हैं?

श्री प्रभुनाथ सिंह : आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए ही पुकारा है।

सभापति महोदया : प्लीज़, आप रेल बजट पर ही स्ट्रिक्ट रहिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह : सभापति महोदया, मैं आपसे इजाजत चाहूंगा। माननीय सदस्य ने कुछ सवाल उठाए हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदया : आप केवल रेल बजट पर ही बोलिए, प्लीज़।

...(व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह : माननीय सदस्य ने कहा है कि क्या बोलना है, यह इनको सीखना चाहिए।...(व्यवधान)

MADAM CHAIRMAN: Everything has been expunged. Please take your seat.

... *(Interruptions)*

*** Not Recorded.**

MADAM CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) ...)*

MADAM CHAIRMAN: Please take your seat.

... *(Interruptions)*

श्री प्रभुनाथ सिंह : मैं बताना चाहता हूँ कि जब भी किसी माननीय सदस्य ने अपनी व्यक्तिगत बात सदन में कही है, चाहे पक्ष के सदस्य हों या विपक्ष के सदस्य हों, उनकी भावना से हमेशा सहमति जताई।...(व्यवधान)

MADAM CHAIRMAN: This will not go on record.

(Interruptions) ...*

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : हम अपनी पीड़ा बता रहे थे। उसके साथ ही कुछ माननीय सदस्य जो सरकार में हैं, उनके साथ जो घटना घटी, हम वह बता रहे थे। हमने किसी को अपमानित करने का मन नहीं बनाया और न ही ऐसा कोई प्रयास किया। लेकिन जिस तरह बैठे-बैठे टोका-टाकी की गई, हमने भी गुस्से में जरूर कुछ कहा। मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता ताकि पुनः उत्तेजना न हो। लेकिन मैंने कहा था, यह बात सत्य है। लेकिन जब सदन में व्यक्तिगत बातें कही जाती हैं तो सदन की कभी यह परम्परा नहीं रही है कि कोई टोका-टाकी हो। जो लोग हमें पाठ पढ़ा रहे हैं, उन्हें किसी स्कूल में पढ़ना चाहिए कि जब व्यक्तिगत बात होती है तो उसमें टोका-टाकी नहीं की जाती। ...(व्यवधान)

सभापति महोदया : अब कोई बात नहीं की जायेगी। आप रेल बजट पर बोलिये।

...(व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह : उन्हें पढ़ने के लिए कहीं नामांकन करना चाहिए। वह हमको सदन की परम्परा सिखाते हैं जबकि हम उन्हें विद्यार्थी की तरह पढ़ाने की स्थिति में हैं। ...(व्यवधान)

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल : आपने ऐक्सैप्ट कर लिया, इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूँ। ...(व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह : सभापति महोदया, यह अभी पहली बार चुनकर आये हैं और हमको पढ़ा रहे हैं।...(व्यवधान) पता नहीं दोबारा आयेंगे या नहीं। ...(व्यवधान)

सभापति महोदया : प्रभुनाथ सिंह जी, आप रेल बजट पर बोलिये।

...(व्यवधान)

*** Not Recorded.**

श्री प्रभुनाथ सिंह : मैं रेल बजट पर अपनी बात कहना चाहता हूं।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया, मैं रेल बजट पर बहुत कम समय में अपनी चर्चा समाप्त करना चाहूंगा। जब भी रेल बजट लोक सभा में लाया जाता है, देश के लोगों की निगाहें सदन और रेल मंत्री जी के भाण की तरफ लगी रहती है। लोगों के दिमाग में रहता है कि रेल मंत्री जी कुछ न कुछ नयी चीज देश को देंगे, देश के हर प्रदेश को देंगे और आम लोगों से जुड़ा हुआ जो सवाल है, उस पर टकटकी निगाह से देखा करते हैं। लालू जी जब अपना भाण पढ़ रहे थे, उस भाण को हम भी बड़े इत्मीनान से सुन रहे थे, उनका भाण लम्बा-चौड़ा भानुमती का पिटाया रहा। अपना भाण पढ़ने में उनको दो-तीन बार पानी पीना पड़ा। वे कहते भी रहे कि जरा हमें पानी पी लेने दीजिए। लेकिन उन्होंने पूरे बजट में देश के लोगों को कुछ देने का काम नहीं किया। बल्कि जो कुछ उन्होंने रेल बजट में पढ़ा, इससे पहले जो रेल बजट आया था, उन्हीं बातों को दोहराया गया। हालांकि उनको कुछ कठिनाइयां थीं क्योंकि बिहार का चुनाव हो रहा था इसलिए उनके पास रेल बजट देखने का समय नहीं था। लेकिन जिन पदाधिकारियों ने रेल बजट तैयार किया, उन्हीं रटी-रटायी बातों को उद्धृत कर दिया और कोई नयी बात रेल बजट में शामिल नहीं की गयी।

लालू जी ने अपने बजट भाण में लिखा है कि रेल भूमि विकास प्राधिकरण के माध्यम से रेलवे स्टेशन के आस-पास जो जमीन है, उसका हम उपयोग करेंगे। यह सत्य बात है कि देश के हर हिस्से में रेलवे की काफी जमीन बेकार पड़ी हुई है जिसका दुरुपयोग होता है। कहीं-कहीं तो रेलवे की भूमि पर लोगों ने जबरन कब्जा कर रखा है। कई जगह पर लोगों ने अपना घर बना लिया है और कई जगह तो रेलवे की जमीन पर बाजार लगता है जबकि रेलवे उसको किराये पर नहीं देती है। बल्कि स्थानीय लोग, अगल-बगल के रंगदार उसमें पैसा वसूल करके अपनी जीविका और परिवार की परवरिश करने का काम करते हैं। ऐसी स्थिति में यदि रेल मंत्री जी उस जमीन का सदुपयोग करना चाहते हैं तो हम इसके लिए उनको बधाई देंगे। लेकिन हमें उनकी नीयत पर शंका होती है। उन्होंने अपने निर्वाचन क्षेत्र छपरा में रेल के चक्के का कारखाना खोलने की घोषणा की थी। इस बार के बजट में भी उसका प्रावधान हुआ है। लेकिन उन्होंने उसकी जगह चेंज करके परसा की है जबकि परसा में रेलवे की एक फीता जमीन भी नहीं है। इसके लिए उन्हें वहां जमीन खरीदनी पड़ेगी। यदि छपरा जिले में यानी उन्हीं के क्षेत्र में रेलवे की जमीन पर ही यह कारखाना बनाया जाये तो ज्यादा उपयोगी होगा तथा रेलवे का जो पैसा जमीन खरीदने में लगेगा, वह भी बच जायेगा।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूं कि उनकी कांस्टीट्यूंसी की लम्बाई-चौड़ाई छोटी नहीं है बल्कि बहुत बड़ी है। यदि हम गंगा के किनारे चलते हैं तो सरयू के किनारे तक उन्हीं का क्षेत्र पड़ता है। उस क्षेत्र में कम से कम 15 रेलवे स्टेशन हैं और उन 15 स्टेशनों में जमीन की कहीं कोई कमी नहीं है। ऐसी स्थिति में मैं आपके माध्यम से सुझाव देना चाहूंगा कि आप रेल के चक्के के दो-चार कारखाने खोल लें लेकिन रेलवे की जो जमीन बेकार पड़ी है, अगर वे उसका उपयोग करें तो उनकी जो नीयत है, उसका सही ढंग से उपयोग हो जायेगा, नहीं तो उपयोग नहीं हो पायेगा।

15.00 hrs.

दूसरे हम यह बताना चाहेंगे कि जिस समय नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे, उस समय एक बार उन्होंने सुरक्षा और संरक्षा के विषय में भाण दिया था कि जो आमने-सामने रेलगाड़ियों की टक्कर हो जाती है, उसके लिए एक नयी प्रणाली का पूरा सर्वेक्षण हो चुका है और सर्वेक्षण के बाद उसका उपयोग भी किया जा रहा है। अब आमने-सामने रेलगाड़ियों की टक्कर नहीं हो पाएगी। उसमें विधिवत विस्तार से चर्चा भी की गई थी लेकिन हमें जो जानकारी है, वह यह है कि परीक्षण के बाद भी उसे स्थगित कर दिया गया और उसे लागू नहीं किया गया तथा रेलों में घटनाएं और दुर्घटनाएं बराबर बढ़ती ही गईं। ये घटनाएं इतनी बढ़ी कि कहीं-कहीं मीडिया के लोग टी.वी. और अखबारों में दिखाते हैं कि देश की सबसे बड़ी दुर्घटना हुई। वैसी स्थिति में तकनीकी दृष्टिकोण से, अब पता नहीं लालू जी ने अपने सलाहकारों में कोई तकनीकी आदमी रखा है कि नहीं रखा है लेकिन अगर रखा होगा तो जरूर उनको वे कोई सलाह देते होंगे।...(व्यवधान) हम उनके मित्र हैं। हम तो सलाह देते रहते हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदया : प्रभुनाथ सिंह जी, आप अपनी बात कहिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह : तकनीकी सलाहकारों की सलाह मानते हुए यदि उसका पर्यवेक्षण हुआ है तो देश के हर कोने में प्रणाली को लागू करना चाहिए ताकि रेल की जो आमने-सामने टक्कर होती है, वह न हो और यात्री उससे बच सकें और रेल की सम्पत्ति भी सुरक्षित रह सके। इसी सुरक्षा के मामले में नीतीश कुमार जी के जमाने में रेलवे की पुलिस को कुछ अधिकार दिये गये थे।...(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : आपके नीतीश कुमार जी दुर्घटना मंत्री थे।...(व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह : आप सैन्ट्रल हॉल में अकेले में क्या यही बात कर रहे थे?...(व्यवधान)

सभापति महोदया : केवल भाण में जो रेल से संबंधित बातें हैं, वे ही रिकार्ड में जाएंगी। इधर-उधर की क्रॉस-टॉक रिकार्ड में नहीं जाएगी।
...(व्यवधान)

सभापति महोदया : प्रभुनाथ जी, आप चेयर की तरफ देखकर बोलिए तो ठीक रहेगा।

श्री प्रभुनाथ सिंह : जहां तक सुरक्षा का सवाल है, नीतीश कुमार जी जब रेल मंत्री थे, उस समय रेल पुलिस को कुछ अधिकार दिये गये थे कि वे कुछ छोटी-मोटी घटनाओं की जांच करेंगे और जांच करके कार्रवाई करेंगे। लेकिन जो अधिकार दिये गये थे, मेरी नज़र में, उनसे काम चलने वाला नहीं है। जो रेल पुलिस को अधिकार दिये गये हैं, नये रेल मंत्री जी की हम इस बारे में प्रशंसा करेंगे और उनसे कहेंगे कि वे उन अधिकार को बढ़ाएं और रेल पुलिस को इतना मजबूत करें कि कम से कम हमें लगता है कि पहली बार चलती हुई गाड़ी में बलात्कार की घटना हुई और चलती हुई ट्रेन में हत्या की घटना भी हुई। हमें लगता है कि पहले कभी किसी जमाने में कभी-कभार सुनने को मिलता होगा लेकिन ऐसा अब इस जमाने में हुआ। हम जब रेल पुलिस को ज्यादा अधिकार देंगे, ...(व्यवधान) वह जो भी घटना हुई, वह भी बहुत निन्दनीय और दुखद घटना हुई। हम यह नहीं कहते हैं कि किसी के जमाने में घटना नहीं हुई। लेकिन जो घटनाओं में वृद्धि हो रही है, हम उस पर चर्चा कर रहे हैं कि घटनाओं में वृद्धि नहीं होनी चाहिए।...(व्यवधान)

सभापति महोदया : आप चेयर की तरफ देखकर बोलिए। आपके जितने प्वाइंट्स हैं, उन पर बोलकर अपनी बात समाप्त करिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह : हम अपनी पार्टी से पहले व्यक्ति बोल रहे हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदया : आप चेयर की तरफ देखकर नहीं बोल रहे हैं।

श्री प्रभुनाथ सिंह : मैं अपनी पार्टी से पहला व्यक्ति बोल रहा हूँ। क्या आप हमारी पार्टी का समय भी काट देंगी ? यह हल्ला-गुल्ला का समय भी क्या हमारे समय में जुड़ेगा ?...(व्यवधान)

सभापति महोदया : आपकी पार्टी का इतना ही समय है। अब आप समाप्त करिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह : हमें राम कृपाल जी बोलने देंगे तभी तो हम बोलेंगे।...(व्यवधान)

हम यह बताना चाहते थे कि पहले रेलवे में जो ग्रुप-डी की नियुक्तियां होती थीं, उनमें देखा गया था कि टी.टी वगैरह की सब नियुक्तियां हो जाती थी और उसमें मंत्रालय का आदेश-निर्देश सब चलता था। ग्रुप-डी की नियुक्तियां टेलीफोन पर और कागज के टुकड़ों पर होती थी और इस मामले में दिल्ली के कई होटल में बराबर भीड़भाड़ लगी रहती थी। उनमें पैसा वसूलने वाले एजेंट बैठे रहते थे। राम कृपाल जी, बोलिए, यह बात सही है न ? लेकिन नीतीश कुमार जी के समय में इन बातों पर अंकुश लगा।

पहले सिपाही और ग्रुप-डी कर्मचारियों की भी बहाली कमीशन द्वारा किए जाने की जो व्यवस्था बनी थी, उसे लालू जी ने तोड़ दिया है। सभापति महोदया, मैं यह कहना चाहता हूँ कि भले ही रेल मंत्री जी गड़बड़ी पर नियन्त्रण करने का प्रयास करें, लेकिन गड़बड़ी की आशंका से इन्कार नहीं किया जा सकता है। जब भर्ती करने की शक्ति पदाधिकारियों के हाथ में जाएगी तो उसमें राजनीतिक हस्तक्षेप बढ़ेगा और जब राजनीतिक हस्तक्षेप बढ़ेगा तो मेरा मानना है कि नियमों का अनुपालन नहीं हो पाएगा। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि यदि आप नियन्त्रण करने का प्रयास कर रहे हैं तो अच्छा है। अगर गड़बड़ी और पैसे के लेनदेन को रोकने की कोई नई व्यवस्था आप निकालते हैं तो अच्छा होगा, लेकिन आशंका को कैसे निपटाएंगे, यह तो माननीय रेल मंत्रीजी ही बता सकते हैं।

महोदया, रेल बजट को पढ़ने पर मुझे हंसी आती है। इसमें नई रेलगाड़ियाँ चलाने की बात कही गयी है। मुझे लगता है कि यह उनके पहले की ही घोणा है। पहले एक रेल मंत्री जी का कार्यकाल बीत गया, दूसरे रेल मंत्री जी का एक बजट भाण बीत गया और दूसरा बजट भाण चल रहा है और उन्हीं ट्रेनों को बजट में बार-बार दुहराया जा रहा है। देश की जनता सुनती होगी तो कहती होगी कि रोज

नई-नई गाड़ियाँ चलाई जा रही हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि कम से कम अगले बजट में इनको न दुहराया जाए और उसके पहले ही इन गाड़ियों को रेल मंत्री जी चलवा दें ताकि देश की जनता यह समझ सके कि लोकसभा में रेल मंत्री जी के मुँह से जो कुछ निकलता है, वह उसकी भलाई के लिए है।

दूसरी उपलब्धि यह बताई जा रही है कि ट्रेनों के फेरे बढ़ाए जा रहे हैं। जहाँ नई गाड़ियों की आवश्यकता है वहाँ पहले से चल रही गाड़ी को एक-दो स्टेशन और बढ़ाकर, उसे अपनी उपलब्धि के रूप में दिखाया जाता है। यह कैसी उपलब्धि है? रेल विभाग के पास अर्थ की कमी नहीं है और वित्त मंत्रालय भी बराबर सहयोग करता ही रहता है तो जहाँ गाड़ियों की आवश्यकता है, वहाँ नई गाड़ियाँ चलाई जानी चाहिए। वे वाहवाही लूटते हैं कि ट्रेन का किराया नहीं बढ़ाया है। ठीक है, हम इसके लिए उनको बधाई देते हैं और यह जनता के हित के लिए एक अच्छा कदम है। लेकिन सिर्फ किराया न बढ़ाने से और पुरानी घोणाओं को ही दो बार, तीन बार कहते रहने मात्र से कोई नई उपलब्धि हासिल नहीं हो रही है।

सभापति महोदय, जो पुरानी योजनाएं चलाई गई थीं, उनको समुचित धन आवंटित न करके विलंबित करने का प्रयास किया जा रहा है। उदाहरण के लिए मैं यहाँ एक-दो योजनाओं का उल्लेख करना चाहूँगा।

15.09 hrs. (Mr. Deputy Speaker in the Chair)

छपरा-कप्तानगंज रेल लाइन, जो कि रेल मंत्री जी और उनके प्रिय श्री साधु जी के निर्वाचन क्षेत्र में आती है, के लिए 320.10 करोड़ रुपए की एक योजना है। वर्ष 2003-04 में इसके लिए 6.8 करोड़ रुपए और वर्ष 2004-05 में इसके लिए 10 करोड़ रुपए मुक्त किए गए, लेकिन इस वर्ष इसके लिए एक

भी पैसा मुक्त नहीं किया गया है। इन योजनाओं के लिए धन न देकर, इनको विलंबित करने की एक साजिश चल रही है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इसके लिए भरपूर राशि देकर इसे पूरा कराया जाए। इसी प्रकार मिश्रख-महराजगंज रेल लाइन के लिए 104 करोड़ रुपए की योजना स्वीकृत हुई थी, जिसमें से 2 करोड़ रुपए पहले मुक्त किए गए थे और अभी मात्र एक करोड़ रुपए मुक्त करने की बात इस बजट में कही गयी है।

उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि वहाँ नई रेलवे लाइन का विस्तार करना है इसलिए पहले वहाँ जमीन का अधिग्रहण करना पड़ेगा। रुपया वहाँ दिया गया है। कलेक्टर जमीन अधिग्रहण करने सम्बन्धी कोई कार्यवाही नहीं कर रहे हैं। बिहार में परोक्ष रूप से रेल मंत्री जी का ही राज है। वह अपने पदाधिकारियों को कहकर वहाँ जमीन का अधिग्रहण कराने सम्बन्धी कार्यवाही पूरी कराएँ और फिर आपने जो इस काम के लिए निधि दी है, उससे वहाँ नई रेलवे लाइन का काम पूरा कराएँ।

मैं अंत में राम कृपाल यादव जी को भी बताना चाहता हूँ कि लगता है कांग्रेस पार्टी की नीयत में खोट है। शनिवार के दिन संसद बुलाकर लालू जी से रेल बजट पेश कराया गया। आप सब शनिचर की महिमा को जानते हैं।... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप चेयर को एड्रेस करें।

श्री प्रभुनाथ सिंह : शनिवार के कारण ही उन पर संकट आया और हमने देखा कि बिहार में क्या हुआ है। इसलिए लालू जी को वह नुकसान झेलना पड़ रहा है। कांग्रेस पार्टी जानबूझकर उनसे यह काम करवा रही है। इसलिए आप लालू जी से कहें कि काला कपड़ा खरीद लें, जिससे उनको शनि का प्रकोप न सहना पड़े और कांग्रेस पार्टी की नजर भी न लगे। वहाँ से तो आपका ओम गोविन्दम नमः हो गया है इसलिए इस चीज को आप समझें और बचाने का काम करें।

श्री मोहन सिंह (देवरिया) : राज्य मंत्री जी भी हैं।

श्री प्रभुनाथ सिंह : उन पर शनि का कोई असर नहीं पड़ेगा। लेकिन लालू जी को यह करना पड़ेगा।

इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे एक जरूरी अनाउंसमेंट करनी है। मेरे पास करीब 80 सदस्यों की सूची है, जिन्होंने रेल बजट पर बोलना है। इसलिए आप देख लें, नहीं तो सारी रात बैठना पड़ेगा। अगर सभी सदस्यों को चर्चा में हिस्सा लेना है तो मेरा अनुरोध है कि संक्षेप में अपनी बात को रखें।

श्री प्रभुनाथ सिंह : इन्होंने मुझे बोलने नहीं दिया।

उपाध्यक्ष महोदय : आप जब बोल रहे थे तो मैंने किसी को इंटरप्ट नहीं करने दिया इसलिए कृपया आप भी अन्य सदस्य के भाषण के बीच में न बोलें।

MR. DEPUTY- SPEAKER: Shri E. Ponnuswamy. Please try to give only suggestions. I have got a vast list of speakers.

... (Interruptions)

SHRI E. PONNUSWAMY (CHIDAMBARAM) : Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion.

Five years back I had seen an adage in the Southern Railway premises, Chennai. It was written on the board which said: "We always accomplish what is possible immediately and we will try to accomplish to make the impossible possible one". I was really moved by that adage. *... (Interruptions)*

I congratulate the hon. Minister of Railways for presenting a really praise-worthy, innovative, admirable and progressive Budget taking not only the consumers' interest but also all round development of the Railways.

First of all, the hon. Minister has not hiked the passenger fare in spite of the unprecedented and all time high rise in the fuel price. He has also taken an initiative to bring back the traffic by not hiking any high freight charges which is simply laudable.

As the Indian Railways are the fourth largest railway network under a single management in the world, with the modest beginning in 1853 with just 35 kms., the Indian Railways have today grown to a national network of 63,221 route kms., moving on the average 1.5 million tonnes of freight and 14 million passengers per day. Out of total length of 63,221 route kms., 46,807 route kms have already been converted into broad gauge. Out of this, Tamil Nadu is having the largest length of metre gauge in India still to be attended to. I would however, like to make certain points regarding Tamil Nadu, particularly of my constituency. On the on-going projects, the Tamil Nadu has been given less than Rs. 400 crore this time though the net cost works out to more than Rs. 2,000 crore.

I would like to urge upon the Government and the hon. Minister of Railways to allocate more funds for Tamil Nadu for completion of the on-going projects.

Regarding new lines, 14 new lines have been announced out of which not even a single line has been included for Tamil Nadu. Regarding one line, which I have been requesting since 1999-2000, that is Tindivanam to Kanchipuram via Vandavasi be connected, the hon. Minister has now told that it has been taken up from Tiruvannamalai to Nagari via Tindivanam, Chengalpattu, Vandavasi and Arani. I would like to request the hon. Minister of Railways to take up the completion of the survey work because this is hanging on for the last 50 years. Now, it can be taken up as participating work project.

Regarding gauge conversion, in my constituency, gauge conversion of Cuddalore-Salem line has been taken up and completed upto Vridachalam. This year, up to Athur it has been taken up. I would like to request the hon. Minister to extend it up to Salem and complete it early. There is also a main line from Cuddalore to Tanjavur via my constituency, Chidambaram. I have requested the hon. Minister to take that also into account in this year's Budget. I would request him to take that work also and complete it – it is in my constituency, Chidambaram - by converting that line into broad gauge.

Regarding delay of trains, I would like to tell my personal experience. I have been travelling by a train from Vridachalam to Chennai very often. I have never had the experience of reaching Chennai on time. I

used to wait for hours. The hon. Minister of State for Railways belongs to my Party and I have apprised him also of this. He has taken certain measures. But still that train runs at enormous delays which can be avoided by early action.

In regard to safety measure, an amount of Rs. 3,645 crore has been allotted and it has to be judiciously spent taking all aspects of the safety measures into account. There are 1,262 train escort parties for the interest of the passengers, who are the RPF people. It has been jocularly said about them as to whether they are Railway Protection Force or 'Railway Pilferage Force' because there are a lot of things that are happening in connivance with the RPF people. The passengers are taken for a ride. I would request the hon. Minister of Railways to take necessary steps for safeguarding the interests of the passengers.

On reservation, there are a lot of bookstalls, refreshment stalls, telephone booths and other items that have been given on a certain percentage of reservation to the weaker sections. But there are people from the category of physically handicapped who are expecting these things and this aspect can also be taken into account and provisions can be made for that.

There is another important aspect regarding the waste land and reclamation of rails. The railway land which is just kept unused can be taken to reclaim for better use. As my colleague has mentioned, waste lands are not used and certain undesirable activities are going on like encroachment and other activities. Constructive steps can be taken up by the hon. Minister to use that properly for the advantage of the public.

I would like to point out that there is one Guruvayur-Chennai Express train running through my constituency. It does not have adequate compartments including AC compartment. I would request the hon. Minister of Railways to take steps to include at least two compartments – one AC 2-tier and one First AC – so that those people who are eligible, and who can afford can travel by these compartments.

Salem Division is our lifeline. Tamil Nadu has been fighting for this for decades. Recently also, in the last week, all the Members of Parliament from Tamil Nadu have met our hon. Minister of Railways requesting him to bring back the Salem division to Tamil Nadu. Nine districts of Tamil Nadu and only one district of Kerala are included in the Palghat division. We are not against Kerala getting any concession or any comfortable provision.

We only want that the Salem Division should be given to us by making necessary modifications in the rules. I would request the hon. Railway Minister to see the reason behind such a request. The hon. Railway Minister should see the request of the Tamil Nadu people, and give back the Salem Division to them without any further delay.

I honestly feel that more funds should have been allocated for modernisation of all the Railway programmes, but the funds now allocated are not adequate for the same. I would request the hon. Railway Minister to ensure that more funds are allocated for modernisation of the Railways.

I would like to mention another point. A railway link line between the Central-Egmore Railway Stations has been sanctioned for a cost of about Rs. 92 crore, and Rs. 50 crore have now been allocated for it. The foundation stone for the said project has also been laid. I would urge upon our hon. Railway Minister to take immediate steps to complete this project so that the passengers are not put to further hardship.

With these words, I compliment the Railway Budget. I would once again congratulate the Railway Minister for putting teamwork to bring this noteworthy and admirable Railway Budget for the benefit of the people.

श्री सुभा महारिया (सीकर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट पर अपने कुछ सुझाव रखना चाहूंगा। सबसे पहले मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवे बजट के तहत राजस्थान को खास तौर पर अनदेखा किया गया है। राजस्थान जहां के वीर सैनिक देश के सीमाओं की रक्षा करने में डटे हैं, उस राजस्थान को रेल बजट में बहुत ही गौण रखा गया है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं खास तौर पर शेखावटी क्षेत्र के सीकर संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। मैं वहाँ की बात आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ। शेखावटी के इलाके फूलेरा-रींगस-रेवाड़ी तथा जयपुर-रींगस-सीकर-लोहारू और सीकर से चुरू की जो गेज परिवर्तन की योजनाएं हैं, उनको हर सूरत में बहुत पहले ही ब्रॉडगेज में रेट ऑफ रिटर्न के लिहाज से लेना चाहिए था। मैं निवेदन करूंगा कि इन योजनाओं को ब्रॉडगेज में गेज परिवर्तन के तहत लिया जाए।

पश्चिमी रेलवे ने सन् 1970 में जो सर्वे रिपोर्ट तैयार की थी, उस रिपोर्ट में रेट ऑफ रिटर्न 15 परसेंट से ऊपर आया था जिस के तहत फूलेरा, रींगस, रेवाड़ी परियोजना को स्वीकृत किया जाना चाहिए था। 1998 में पुनः रेलवे बोर्ड को जो रिपोर्ट दी गई उसमें जयपुर, रींगस, लोहारू और सीकर, चुरू परियोजना जो करीब 460 किलोमीटर की थी, उसके निपादन को न्यायसंगत ठहराया गया था। उसे रेट ऑफ रिटर्न के लिहाज से हर हालत में गेज परिवर्तन में लिया जाना चाहिए था। उपरोक्त निवेदन स्वीकर करने से रेलवे बोर्ड भी लाभ में रहेगा और वहाँ के व्यवसायियों और सैनिकों को विशेष लाभ मिल सकता है। दूसरे प्रान्तों में राजस्थान के जो व्यापारी और उद्योगपति बड़ी तादाद में हैं और उनका राजस्थान से जिस प्रकार लगाव है, राजस्थान की धरती के उन पुत्रों की वजह से पूरे देश को लाभ है इसलिए उसे अनदेखा करना ठीक नहीं है। मैं कहना चाहूंगा कि दिल्ली, जयपुर, अहमदाबाद सैक्शन को भी बड़े गेज परिवर्तन में लेना चाहिए था चूंकि सौराष्ट्र, कच्छ, गुजरात के क्षेत्रों में जो औद्योगिकीकरण बढ़ रहा है, उसे देखते हुए बड़े गेज में परिवर्तित करना आवश्यक है।

शेखावटी क्षेत्र में खादू श्याम जी, सलासर बालाजी धाम ऐसे तीर्थ स्थल हैं जहां सालाना करोड़ों लोग उनके दर्शन करने आते हैं। उन श्रद्धालु लोगों के लिए भी और रेल विभाग के लिए भी यह उपलब्धि हो सकती है। इसमें वित्तीय रूप से रेलवे डिपार्टमेंट को हर हालत में फायदा है। अभी पिछले दिनों बजट को सर्वे के अधीन रखा गया। उसमें 108 किलोमीटर ऐसा क्षेत्र है, जिसे अगर जोड़ दिया जाता है, तो रेलवे डिपार्टमेंट की रिपोर्ट के मुताबिक, आर्थिक रूप से और वित्तीय रूप से, रेलवे को फायदा भी दर्शाया गया है। इसके बावजूद इस क्षेत्र को वंचित रखा गया है। जहां तक खनिजों का संबंध है - जिप्सम, चूना, माइका, नमक, सांभर की झील - इन सबका शेखावटी इलाके में भारी दोहन होता है। कच्चा माल और पक्का माल, दोनों को लाने और ले जाने की आवश्यकता महसूस की जा रही है। इन हालात को देखते हुए, मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि गेज कन्वर्जन के तीनों ब्रॉड प्रोजेक्ट्स को हर हालत में लिया जाए।

शेखावटी क्षेत्र, जो रेलवे से जुड़ा हुआ है, वहाँ अन्य मूलभूत समस्याओं के समाधान करने की भी आवश्यकता है। मीनाक्षी एक्सप्रेस - 9769/9770 - जो जयपुर और पूर्णा के बीच चलने वाली गाड़ी है, वह जयपुर दो बजे पहुंचती है और उसके बाद जयपुर स्टेशन पर खड़ी रहती है। अगर इसे सीकर तक बढ़ा दिया जाता है तो लोगों को काफी सुविधा मिलेगी और रेलवे महकमे को राज्य की तरफ से निश्चित रूप से अत्यधिक आय होगी। शेखावटी के बहुत से जवान सेना में हैं। सेना में देश के सबसे अधिक जवान इसी क्षेत्र के रहने वाले हैं, इसलिए शेखावटी एक्सप्रेस में सैनिक कोच लगाया जाना अत्यंत आवश्यक है। इससे सैनिकों को समय पर गंतव्य तक पहुंचने में आसानी होगी और जिस प्रकार आज सैनिकों को समय पर पहुंचने में कठिनाई होती, उससे राहत मिलेगी।

सीकर जंक्शन और रींगस जंक्शन पर आज भी 21वीं शताब्दी के युग में एसटीडी बूथ नहीं है। यहां पर एसटीडी बूथ लगाना चाहिए। मैं रेल मंत्री महोदय के निवेदन करूंगा कि वे इसके आदेश करवाने का कट करें।

सीकर शेखावटी का महत्वपूर्ण स्टेशन है, जहां से रेलवे को करीब 80 लाख रुपये की मासिक आय होती है। व्यापारिक, धार्मिक और पर्यटन केंद्र होने की दृष्टि से महत्वपूर्ण होने के कारण यहां विश्राम स्थल बनाना अति आवश्यक है। मंत्री महोदय बजट में इसका खयाल रखें।

सीकर को मॉडल स्टेशन बनाने के लिए, रेलवे विभाग की तरफ से जो मापदंड थे, उन्हें वह पूरा करता है परंतु इसे अभी तक मॉडल स्टेशन नहीं बनाया गया है। इसे मॉडल स्टेशन बनाने की आवश्यकता है। विभाग की तरफ से जो आवश्यकताएं निर्धारित की गई थीं, आज वहां पर उससे भी अधिक यानी ढाई गुना ज्यादा आय हो रही है।

नवगठित उत्तर-पश्चिम जयपुर रेलवे के कारण राजस्थान में कार्यरत कर्मचारियों को हमेशा के लिए अपने मूल निवास स्थान को छोड़ना पड़ा है। उन्हें अपने कार्य क्षेत्र से हट कर गुजरात, महाराष्ट्र, उत्तर प्रदेश और दिल्ली में स्थायी रूप से भेजा गया है जबकि रेलवे ने अपनी नियुक्ति के तहत सभी कर्मचारियों से विकल्प मांगे थे, परंतु उनके विकल्पों को स्थान की उपलब्धता के अभाव के कारण खारिज कर दिया गया है। मैं निवेदन करता हूँ कि कर्मचारियों के व्यापक हितों को ध्यान में रखते हुए उन्हें अपने परिवार के साथ जोड़े रखने के लिए, इस बात पर खास तौर से ध्यान देने की आवश्यकता है।

सीकर रेलवे स्टेशन का ओवरब्रिज एनडीए सरकार के समय में शुरू हुआ था, जो अब पूरा हो चुका है, इसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं। वहां रेलवे ओवर ब्रिज के दूसरी ओर बड़ी संख्या में लोग रहते हैं। जो फाटक रेलवे ओवर ब्रिज के नीचे है, वहां पैदल आने-जाने

वालों को और साईकिल, बैलगाड़ी, ऊंटगाड़ी को लाने और ले जाते समय दुर्घटना का सामना करना पड़ता है। इस स्थिति को देखते हुए रेलवे फाटक को खोलना बहुत आवश्यक है।

खास तौर से राजस्थान को रेलवे डिपार्टमेंट की उपेक्षा का शिकार होना पड़ा है। मुझे आशा है कि आप इन सब तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, राजस्थान के हितों की तरफ ध्यान देंगे और अपने जवाब में शेखावटी क्षेत्र की तरफ ध्यान देकर सैनिकों का इलाका, जो धार्मिक दृष्टि से महत्वपूर्ण है, सदन में इसकी घोषणा करेंगे।

प्रो. चन्द्र कुमार (कांगड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ और उन्हें बधाई देता हूँ कि इस साल के रेल बजट में उन्होंने वास्तव में ऐसी बातों का उल्लेख किया है जिनका शामिल किया जाना आवश्यक था। इस रेल बजट के अध्ययन करने के बाद यह मालूम हुआ कि चिरकाल से गांवों में रहने वाले किसानभाई, मजदूर और गांव में पढ़ने वाले बच्चों को इस रेल बजट द्वारा विशेष सुविधायें दी गई हैं, वे सराहनीय हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, हिन्दुस्तान में रेलवे एकमात्र आने-जाने का साधन रहा है। यह हिन्दुस्तान के खान-पान, पहरावे, रीति-रिवाज़, सभ्यता एवं संस्कृति को गरीब से गरीब और अमीर से अमीर आदमी को एक स्थान से दूसरे स्थान से जोड़ने का काम करता है। इस रेल बजट में न तो यात्री किराये में वृद्धि की गई है और न ही माल-भाड़े में वृद्धि की गई है। यह सराहनीय कार्य है।

उपाध्यक्ष जी, उच्च श्रेणी में जो लोग यात्रा करते हैं, वे बड़े आफिसर्स, सरकारी कर्मचारी या मिलिटरी के लोग हैं। इसके अलावा एअर फोर्स के लोग या हम जैसे राजनीतिज्ञ उच्च श्रेणी में यात्रा करते हैं। ये बड़े लोग टिकट के माध्यम से सारा पैसा रिइम्बर्स कर लेते हैं। इस श्रेणी में यात्रा करने वाले लोग सब प्रकार की सुविधायें लेते हैं। वे एक हाथ से रेलवे को पैसा देते हैं और दूसरे हाथ से अपने विभाग से पैसा ले लेते हैं। इनमें आई.ए.एस., आई.पी.एस. आफिसर्स भी होते हैं। एक गरीब आदमी रेल की द्वितीय श्रेणी में यात्रा करता है, उसे इस बजट से उम्मीद थी, वह पूरी हुई कि रेल के किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है। हम चुनाव जीतकर आने वाले जन-प्रतिनिधि हैं। उन लोगों को यह एकोनोमिक बैसेफिट मिलना चाहिये था। ये गरीब लोग ही हैं जो रेल के राजस्व का साधन हैं। मैं रेल मंत्री जी को मुबारकवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने दूध-सब्जी पैदा करने वाले किसानों और मार्केट तक फसल को ले जाने वाले मजदूरों के लिये रेल किराये में 50 प्रतिशत की छूट दी है। गांव में पढ़ने वाले बच्चों के लिये 75 प्रतिशत किराये में छूट दी है। इस प्रकार का कम्पनसेशन देकर रेल मंत्री जी ने एक सराहनीय कार्य किया है।

उपाध्यक्ष जी, गरीब लोग एम्स, एस्कोटर्स अस्पताल में अपने रिश्तेदारों का इलाज कराने आते हैं। अगर किसी की मृत्यु हो जाती थी तो उसकी लाश को ले जाने के लिये काफी खर्चा करना पड़ता था जिसे रेल मंत्री जी ने उन लोगों को किराये में 50 प्रतिशत की छूट देकर लाभान्वित किया है। इस तरह वह व्यक्ति अपने परिवार के आदमी को, जिसकी मृत्यु हो जाती है, लाश ले जाने के लिये रेल मंत्री जी ने सुविधा दी है।

आज जो बच्चियां कम्पिटीटिव एग्जामिनेशंस के लिए दूर-दराज के क्षेत्रों में जाती हैं, चाहे इंजीनियरिंग हो या मैडिकल की परीक्षा हो, जब वे एग्जाम देने के लिए जाती हैं, तो उनके किराये में छूट देकर माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत सराहनीय कार्य किया है, जिसके लिए हम उनके आभारी हैं। इसी तरह से स्टेट में बेरोजगार नौजवान, जो इंटरव्यूज के लिए आते थे, पहले वे सैन्ट्रल सर्विसेज हेतु जाते थे, तो वहां उन्हें किराये-भाड़े में काफी छूट दी गई थी, लेकिन आज जब स्टेट गवर्नमेंट के बच्चे अपने इंटरव्यूज के लिए दूर-दराज के क्षेत्रों में जायेंगे तो उन्हें भी किराये में मंत्री जी द्वारा छूट दी गई है, जो एक सराहनीय कदम है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं हिमाचल प्रदेश से आता हूँ। हमारे हिमाचल प्रदेश में 1913 में पठानकोट-जोगिन्दर नगर नैरो गेज रेलवे लाइन ब्रिटिशर्स के जमाने में बनी थी। उस वक्त वहां एक ऊहल प्रोजैक्ट का निर्माण किया गया था। उस ऊहल प्रोजैक्ट से सारी बिजली लाहौर पहुंचाई जाती थी। उस वक्त उस रेल लाइन का मुख्य मकसद यह था कि लोगों का आवागमन ठीक रहे और वहां तरक्की की रफ्तार बढ़े। इसी तरह से कालका से शिमला रेल लाइन बनाई गई थी, क्योंकि उस वक्त शिमला हिंदुस्तान की राजधानी थी। इसी कारण ब्रिटिशर्स ने इस नैरो गेज रेलवे लाइन का निर्माण किया था। लेकिन आजादी के पचास वा के पश्चात् भी उसकी तरफ कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया। मैं माननीय रेल मंत्री जी का बहुत आभारी हूँ क्योंकि इस बार उन्होंने पठानकोट-जोगिन्दर नगर लाइन, जिसका सर्वेक्षण कई बार हुआ था, लेकिन आर्थिक कारणों से उसे रोक दिया गया और कहा गया कि आर्थिक तौर पर यह फिजिबल नहीं है, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि हम ऐसी वेल्फेयर सोसाइटी में रहते हैं जिसकी नाप-तौल आमदनी के जरिये से नहीं की जा सकती। हम एक सेक्युलर स्टेट में रहते हैं। इसलिए वहां के लोगों की कठिनाइयों को देखते हुए माननीय रेल मंत्री जी ने पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे

लाइन के सर्वे को अपडेट करने के लिए और नैरोगेज से ब्रोड गेज में कंवर्ट करने के लिए, जहां आपने इस बजट में पैसे का प्रावधान तो नहीं किया है, लेकिन इस लाइन का सर्वेक्षण अपडेट करने का जो उल्लेख अपनी स्पीच में किया है, हम उसका स्वागत करते हैं।

उन्होंने चंडीगढ़ से बड़ी तक एक नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण करने का प्रावधान रखा है, उसके लिए भी हम माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करते हैं। हमारे बहुत से ऐसे क्षेत्र हैं जहां से रेलें गुजरती हैं, लेकिन नीचे के लोगों को क्रॉसिंग नहीं मिलते हैं। मैंने कई बार अनुरोध किया था कि पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन के ऊपर नंदपुर भटोली, तलाड़ा और घाड़ जरोट तथा पंचरुखी में रेलवे क्रॉसिंग का प्रावधान किया जाए, ताकि लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक जाने में और खेती-बाड़ी की सुविधा प्रदान की जा सके। इसी तरह से पिछली बार बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेलवे लाइन के निर्माण के लिए सर्वे कराया गया था। मैं चाहता हूँ कि अब जो नया कान्सैप्ट रेलवे की डेवलपमेंट के लिए आया है, उसमें निजी क्षेत्र की भागीदारी शामिल गई है। मैं समझता हूँ कि निजी क्षेत्र भी इस कार्य में आगे आ सकते हैं। वहां दो बहुत बड़े प्रोजेक्ट्स ए.सी.सी. और अम्बुजा सीमेन्ट फौक्टरीज के लगे हुए हैं। वे भी उसमें 25 प्रतिशत शेयर डालना चाहते हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि वहां के पर्यावरण को सुरक्षित रखने के लिए, निजी क्षेत्र की भागीदारी को सुनिश्चित करें। बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेलवे लाइन के बीच सतलुज के ऊपर बड़े-बड़े प्रोजेक्ट्स आ रहे हैं। जिस तरह से नापथा-झाकड़ी प्रोजेक्ट आया है, मैं समझता हूँ कि अगर बहुत सारी रेलवे लाइनों का निर्माण किया जाए तो उस क्षेत्र से बिजली का बहुत दोहन हो सकता है। वहां ए.सी.सी. और अम्बुजा के बड़े-बड़े कारखाने हैं, जहां से काफी माल-भाड़ा मिल सकता है और रेलवे लाइन के जाने से उस क्षेत्र में औद्योगीकरण को भी बढ़ावा मिल सकता है।

इसी तरह से पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन जो उस वक्त नैरो गेज बनी थी, उसका मुख्य मकसद यही था कि वहां हाइडल जनरेशन हो। कांगड़ा वैली हिंदुस्तान की सबसे खूबसूरत वैलीज में से एक है। इसलिए उस क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए, वहां खेती-बाड़ी और उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए, एडवेंचर टूरिज्म पैरा-ग्लाइडिंग आदि को बढ़ावा देने के लिए बहुत से कदम उठाये जा सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, हिमाचल प्रदेश में बहुत से प्राचीन मंदिर हैं जैसे ज्वाला जी, चामुंडा माता, कांगड़ा वैली में ब्रजेश्वरी मां का मन्दिर है। वहां टैम्पल टूरिज्म को बढ़ावा देने के लिए अगर पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे को बड़ी रेल लाइन में कंवर्ट किया जाए और पर्यटन की दृष्टि से उस इलाके को विकसित किया जाए, तो इससे वहां के लोगों को बहुत राहत मिलेगी।

मैं आदरणीय लालू जी से यह भी प्रार्थना करूंगा कि ज्वाला मैया आपकी कुलदेवी है। यदि उस क्षेत्र में आप दर्शन करने के लिए जाएं, तो आप देखेंगे कि नैरो गेज पर जो वहां ट्रेन चलती हैं, उनके इंजन बहुत पुराने हैं। वे रास्ते में कई बार रुक जाते हैं। मैं चाहता हूँ कि उसे नैरो गेज से ब्रॉड गेज कन्वर्ट करने के लिए इस बजट में जो प्रावधान किया गया है, उसके ऊपर जल्दी से काम शुरू किया जाए।

मुझे खुशी है कि आज बहुत से पुराने रेलवे स्टेशनों का कंप्यूटरीकरण किया जा रहा है। मैं चाहता हूँ कि मेरे अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र कांगड़ा में मेरे घर के नज़दीक जो ज्वाला शहर रेलवे स्टेशन है, उसे कंप्यूटराइज़ किया जाए और कंप्यूटराइज़्ड आरक्षण सुविधा वहां उपलब्ध कराई जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, भूतपूर्व रेल मंत्री आदरणीय स्वर्गीय माधव राव सिंधिया जी ने शताब्दी रेलों का कार्यक्रम शुरू किया था। महोदय, आप भी जानते हैं, क्योंकि आप पंजाब के रहने वाले हैं, कि जब दिल्ली से चंडीगढ़ के लिए शताब्दी चलाई गई थी तो कितना अच्छा लगा था। आज दिल्ली से जालंधर और अमृतसर जाने के लिए तो शताब्दी है लेकिन दिल्ली से पठानकोट जाने के लिए कोई शताब्दी नहीं है। माननीय सदस्य श्री लाल सिंह जी और मदन लाल जी यहां बैठे हैं, जो जम्मू-कश्मीर से आने वाले माननीय सदस्य हैं। इन्हें और हमें भी आशा है कि अगर दिल्ली से पठानकोट के लिए शताब्दी चले तो पर्यटन की दृष्टि से बहुत से लोगों को सुविधा होगी और आने-जाने में समय भी कम लगेगा।

मैं आदरणीय रेल मंत्री जी को कुछ सुझाव भी देना चाहता हूँ। आज एक नया कंसैप्ट चला है बिल्ड, ऑपरेट एंड ट्रांसफर। कुछ रेलवे लाइनें अगर इकोनॉमिकली फीज़ीबल नहीं हैं तो प्राइवेट एंटरप्राइजेस, जो उस काम को करना चाहते हैं, उन्हें ट्रायल पर वे दे दी जाएं। वे पहले कंस्ट्रक्ट करेंगे, फिर ऑपरेट करेंगे और 15-20 साल का एग्रीमेंट उनके साथ करके, गवर्नमेंट को फिर वापस कर सकते हैं। यह बहुत अच्छा कंसैप्ट है। इससे टूरिज्म को बढ़ावा मिलेगा, जिससे सरकार पर पैसे का बोझ कम होगा और प्राइवेट एंटरप्राइजेस, जो इस क्षेत्र में आना चाहते हैं, उनके लिए बहुत बड़ी सहूलियत होगी। मेरा आदरणीय लालू जी से यह भी सुझाव है कि इस तरह से जो निजी क्षेत्र में प्राइवेट काम करने वाले लोग हैं, उसके अंतर्गत प्लेटफार्म भी उनको दिये जा सकते हैं। बहुत सा कंटेनिंग का काम आप उनको देते हैं, जिसमें बहुत सा प्रावधान बैकवर्ड क्लासेज़ और शैड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों के लिए किया गया है। रिफ्रूटमेंट का कार्यक्रम, जिसके लिए पहले दिल्ली में सैलैक्शन बोर्ड होता था, आज उसे डीसैन्ट्रलाइज़ करके, नये क्षेत्रों में विभिन्न कैटागरीज़ में जो भर्ती करने का प्रयास हुआ है, उसके लिए भी मैं मंत्री जी को बधाई देता हूँ।

इसी तरह से हमारे पठानकोट में जो नैरो गेज का बुकिंग ऑफिस है, वह बड़ा दूर है। जब आदमी यहां से मेल में जाता है तो उसे एक किलोमीटर बाहर जाकर, अपना टिकट लेना पड़ता है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि पठानकोट में नैरो गेज के नज़दीक ही टिकट बुकिंग की व्यवस्था होनी चाहिए ताकि वहां से लोग जल्दी से अपना टिकट लेकर वांछित गाड़ी पकड़ सकें। इसी तरह से रेलवे लाइनों के नज़दीक बहुत सी जमीन है जिस पर एनक्रोचमेंट होता है। मैं चाहता हूँ कि उन एनक्रोचमेंट्स को हटाया जाए और रेलवे लाइन्स का विस्तार किया जाए। जालंधर से लेकर पठानकोट तक सिंगल लाइन ट्रैक है। आपको पता है कि एक बहुत बड़ा एक्सीडेंट वहां हाल ही में हुआ था। वहां रेलवे स्टेशन्स पर आधा-पौना घंटा रेलें रुकी रहती हैं। इसलिए उस ब्रॉड गेज लाइन को जल्दी से डबल किया जाए ताकि जम्मू तक आने वाली गाड़ियों का समय खराब न हो और यात्रियों को राहत मिल सके।

इसी तरह से हिमाचल प्रदेश के कई भागों तक पहुंचाने के लिए अनाज, चीनी, मिट्टी का तेल, लकड़ी और कोयला आदि कीरतपुर साहब स्टेशन पर उतारा जाता है। हम चाहते हैं कि उसे नंगल रेलवे स्टेशन पर उतारा जाए ताकि वहां से उन्हें ट्रकों में लादकर लोगों तक पहुंचाया जा सके। मैंने पुनः निवेदन करता हूँ कि दिल्ली से पठानकोट तक एक शताब्दी चलाई जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने इस रेल बजट पर मुझे बोलने का समय दिया।

DR. BABU RAO MEDIYAM (BHADRACHALAM) : Sir, I thank you very much for allowing me to participate in the discussion on the Railway Budget 2005-06. First of all, I want to congratulate the Railway Ministry headed by Shri Lalu Prasadji for proposing pro-people budget. I feel this Budget is pro-people because (i) it does not propose to raise the passenger and freight charges; (ii) has taken effective measures to reduce accidents, (iii) has introduced 46 new trains, extended 26 trains to further destinations, increased the frequency of ten trains; (iv) given concessions to unemployed youth who are attending the State Government interviews, for those students who are undertaking educational tours, farmers, milk vendors for attending training and seminars. It is pro-people because it has given concession for carrying dead bodies. It has proposed some national projects like Kumarghat to Agartala and Jiribam to Imphal Road, Silchar to Jiribam gauge conversion, Udampur-Srinagar-Baramulla sector, etc. It is pro-people because it has introduced the information technology into various systems of customer services. It has also proposed to introduce Integrated Railway Modernisation Plan for New Delhi to Howrah and New Delhi to Chennai sectors. It has proposed to introduce Metro and MMTS in major cities in India including Hyderabad.

Now I want to focus on some of the anti-people measures of this Budget. Our Railways are growing fast in terms of number of passengers, transportation, and freight. It is also extending to the interior parts of the country. But one thing which is not increasing is the manpower. For example, in the last Budget 30329 regular employees were reduced. If we see the figures for the last five years, the number of employees is increasing by about 44,000 per year. Though the Railways is one of the best public sector industry, it is not providing jobs to the job-seekers. Moreover, this decrease is more drastic in Groups 'C' and 'D' employees.

It is also pointed out that there is a huge backlog in the category of Scheduled Caste and Scheduled Tribe employees. They were not given proper chances in the recruitment also.

Now, I want to focus on two more issues. Day-by-day, Railways are going towards privatisation and liberalisation. This trend may eat away the pro-people image of this Budget. It has went to the extent of privatising the catering systems by creating Indian Railway Catering and Tourism Corporation Limited. We all know that the catering system was introduced during the period of Lal Bahadur Shastri. But during Laluji's period, smaller things like running rooms are being privatised, with the result, so many people are losing their jobs. The Pantry Cars are being privatised. A new concept of food plazas is being introduced in the Railways. In the last budget, Laluji introduced earthen pot for supplying tea and coffee. But on the other hand, in this Budget it is proposed that 50 Stations will have food plazas which would not be able to cater to our food culture and habits.

The second point that I wish to make is that the construction of tracks and buildings by the Railways is being privatised. Day by day it is being noticed that the Railways are procuring even the small things that are needed for its modernisation from outside.

Sir, I wish to mention something about safety in the Railways. The Departmental analysis in the Railways has shown that 62 per cent of railway accidents are owing to derailment; 29 per cent of the accidents are owing to unsafe level-crossing; 4 per cent of the accidents are due to collision and 3 per cent are owing to miscellaneous reasons. But to my surprise I find that only anti-collision devices have been introduced in the Railways to strengthen the safety system. When it has been analysed that 91 per cent of the accidents in the Railways occur due to derailment and unsafe level-crossings, the Ministry is proposing to tackle only 4 per cent of accidents by putting in place the anti-collision devices. I am not against introduction of anti-collision devices in the Railways. But it is a very irrational approach. When 91 per cent of accidents in the Railways are taking place because of derailment and unsafe level crossing, the Railways are spending lots of money to tackle only 4 per cent of accidents by introducing anti-collision devices. I would like to urge upon the Ministry to stop such kind of meaningless expenditure.

Moreover, the inspection system of the Railways has also become very unscientific. Earlier, there were periodic checks and inspection of both passenger and goods trains after a train has travelled some 400 to 500 kilometres. But now trains are inspected only after it has travelled a distance of around 2,000 kilometres. Such irregular checks and inspections make the trains more prone to accidents. Presently, up to a limit of 2000 kilometres, there is no inspection of trains. This is also one of the causes for the increasing number accidents in the Railways.

Sir, in regard to the working hours of the Group 'C' and Group 'D' employees in the Railways I would like to submit that there is an eight hour working norm in our country. But employees in the Railways are working for about 12 to 14 hours. They are given overtime for this. The internationally accepted norm for running staff is six hours. But in the Railways, they are working for about ten hours. I would like to request the Ministry to negotiate this matter with the trade unions in the Railways. There are trade unions in the Railways but they are rarely consulted on matters of improving the railway system in the country.

Sir, the State of Andhra Pradesh covers two zones – the South Central Zone and the East Coast Zone. In the previous year, both the zones together contributed about Rs. 3324 crore to the Railways. But the allotment made to the State in this Budget is a meagre Rs. 340 crore. I feel that it is a very irrational allocation. There must be a zone-wise policy that the zones that are contributing much to the revenue to the Railways should at least get 50 per cent of their contribution as allocation in the Budget. The State of Andhra Pradesh is contributing much by way of revenue to the Railways but are getting less in comparison to its contribution.

Sir, I am happy that seven new trains have been proposed to be introduced for the State of Andhra Pradesh. But at the same time I would like to submit that many new proposals have not been taken up. Recently, the hon. Minister of State for Railways, Shri Velu, had opened a new track between Kakinada and Kotipalli. But it is of no use to the local people unless this line is extended up to Narasapuram via Amalapuram. We all know that now Amalapuram is the base of ONGC activity. Now, this railway route that is being proposed to Narasapuram will help this ONGC activity to gather momentum.

Sir, some of the surveys have been completed and updated in my constituency, namely, Bhadrachalam. It is the abode of Lord Sri Rama. It is an interior place in Andhra Pradesh and it is not getting railway connectivity since long. There was a survey conducted and updated last year between Kovvur and Bhadrachalam. There is another route from Pandurangapuram to Sarapaka. But this line has also not been allocated any funds.

Sir, I would like to request the Railway Ministry to allot some funds to these projects in my constituency in this Budget.

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर अपनी अभिव्यक्ति रखने के लिए समय दिया है। मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि जिन्होंने लगातार दो वित्तीय वर्षों के अंतर्गत रेल मंत्रालय के माध्यम से गरीबों के लिए जो उपलब्धियाँ की हैं, वे अदभुत और ऐतिहासिक हैं। आम

जनता पर बिना कोई भार डाले हुए लोगों को राहत पहुंचाने का काम किया है और खास कर गरीब तबके के जो लोग हैं, असहाय और बेजुबान हैं, उनके लिए मंत्री जी ने अपनी नज़र डाली है, उन्हें राहत देने का काम किया है। आज तक जितनी भी सरकारें आईं, मैं समझता हूँ कि शायद पहली बार यूपीए की गवर्नमेंट में रेल मंत्री के माध्यम से दिया गया है। उसमें यह देखा गया है कि इसमें जरूरतमंद लोग कौन हैं। इन्होंने सिर्फ यात्रियों को ही सुविधा नहीं दी है, बल्कि दूसरा व्यवसाय करने वाले लोगों को भी सुविधाएं देने का काम किया है। मालभाड़े में कोई राशि बढ़ाने का काम नहीं किया। अपनी कार्यक्षमता से इतने बड़े अधिकारियों, कर्मचारियों और सहयोगियों का सहयोग लेकर, कार्यक्षमता को बढ़ा कर, बाहर से बिना कोई राशि लिए हुए अपने रिसोर्स को मोबेलाइस करके रेल मंत्री जी ने जो काम किया है, उसकी देश और दुनिया प्रशंसा कर रही है। मैं समझता हूँ कि जो सामने बैठे हुए लोग हैं, उन्होंने भी इसकी निश्चित तौर पर सराहना करने का काम किया है। मंत्री जी के माध्यम से जो उपलब्धि दी गई है, उसे मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ। सबसे पहले जो टारगेट 2002, 2004 और 2005 में बड़ी लाइन 1400 कि.मी. से 1692 कि.मी. का लक्ष्य रखा है कि हम नयी बड़ी लाइन लगाएंगे, 205 कि.मी. से 219 कि.मी. तक, अमान परिवर्तन 850 कि.मी. से 935 कि.मी. तक, दोहरीकरण 307 कि.मी. से 538 कि.मी. और विद्युतिकरण 375 कि.मी. से 350 कि.मी. देश के विभिन्न जगहों पर ये काम करने का लक्ष्य रखा है। मैं समझता हूँ कि निश्चित तौर पर इस लक्ष्य की पूर्ति होगी। यात्रियों को जो सुविधाएं मुहैया कराई गई हैं और जो लक्ष्य रखे गए हैं, अगले वर्ष से पूरे देश में कम्यूटराइज्ड ट्रेनें चलाई जाएंगी। प्रतीक्षा सूची का ऑन लाइन अपडेटिंग किया जाएगा। रिजर्वेशन चार्ट के साथ-साथ हर कोच में वेकेंसी चार्ट भी होगा।

महोदय, 54 जोड़ी नई गाड़ियां, 28 जोड़ी गाड़ियों का विस्तार और दस जोड़ी गाड़ियों के फेरे भी बढ़ाए जाएंगे। 30 गाड़ियों की स्पीड बढ़ाई जाएगी। सैंकड़ों नये पीआरएस की स्थापना की जाएगी। मुंबई की सीजन टिकटों का इंटरनेट पर नवीनीकरण किया जाएगा। इंटरनेट बुकिंग, टिकटों की बुकिंग अवधि का विस्तार किया जाएगा। चुनिंदा यात्री गाड़ियों को पिछले एसएलआर एवं आगे के गार्ड रूम को, केरियर कम्पनी एवं लीज़ पर देने का काम किया जाएगा। जिसकी मैं चर्चा कर रहा हूँ कि जो रियायतें की गई हैं, वे भी अपने आप में बड़ी उपलब्धियां हैं। पिछले वित्तीय वर्ष में जब मंत्री जी ने बजट दिया था तो उन्होंने कुम्हार, बुनकरों और विद्यार्थियों की बात की थी और इस बार भी इन्होंने इन लोगों को राहत देने का काम किया है। हमारे देश में बेरोजगार काफी संख्या में हैं। हमारा भारतवासी गरीबों का देश है, जहां अधिकांश गरीब तबके के लोग रहते हैं। बेरोजगारों को न सिर्फ यहां सरकारी नौकरियों में राहत देने का काम किया है, बल्कि राज्य स्तर पर भी जो बेरोजगार नौकरी के लिए इंटरव्यू देने जाएंगे, उन्हें भी 50 प्रतिशत छूट देने का काम किया है। उनके लिए निःशुल्क रेल यात्रा देने का प्रावधान भी किया है। गांव के किसान, मजदूर और दूध उत्पादकों को भी राहत देने का काम किया है।

16.00 hrs.

इतनी ही नहीं, जो गांव के किसान और मजदूर हैं, जो दूध उत्पादक हैं, बालक और बालिकाएं हैं, राष्ट्रीय आपदा सामग्री के लिए और जो पीड़ित लोग हैं, उन्हें शव ले जाने के लिए भी बड़े पैमाने पर राहत देने का काम किया गया है। पहले सारे लोग दिल्ली, मुंबई और चेन्नई जाते थे। आम तौर पर गरीब तबके के लोग किसी तरह से राशि उपलब्ध कराकर अपना इलाज तो करा लेते हैं, लेकिन बहुत सारे रोगियों के सामने बुरी स्थिति उत्पन्न हो जाती है क्योंकि उनके पास पैसा नहीं रहता, जिससे वे डैड बॉडी को अपने घर तक ला सकें, इसलिए उन्होंने बहुत बड़ा निर्णय लिया है कि आम गरीब तबके के लोगों के शव को फ्री लाने की व्यवस्था करवाई है।

यही नहीं, ग्रुप डी के लिए रेलवे भर्ती बोर्ड के बजाय फील्ड अधिकारियों द्वारा सीधी भर्ती करने की इन्होंने सोच रखा है। अनुसूचित जनजाति एवं अन्य पिछड़ी जातियों की रिक्तियों के बैकलॉग को भरने के लिए भी विशेष अभियान चलाया है। नई कैटरिंग एवं बुकस्टाल नीति में आरक्षण की व्यवस्था की है। जो बैकवर्ड हैं, हरिजन हैं, दलित हैं, अक्लियत के लोग हैं, उनके हित में यह बड़ा महत्वपूर्ण कदम उठाया गया है। डेयरी सहकारी समूहों को खुली निविदा प्रणाली से मुक्ति दिलवाई है तथा कई ऐसे काम किये गये हैं।

माननीय रेल राज्य मंत्री जी यहां बैठे हैं। मैं इनसे निवेदन करना चाहूंगा कि चूंकि आरक्षण की बात कही गई है, मैं आपको एक बड़ी दर्दनाक स्थिति, जो पिछले दिनों बिहार के लोगों के साथ हुई है, उसकी यहां चर्चा करूंगा। कल ही मेरे निवास स्थान पर एक डेलीगेशन आया था, जिसमें बिहार के करीब-करीब 28 लोग थे, जो शैड्यूल्ड कास्ट्स और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के हैं। अनुसूचित जाति, जनजाति और पिछड़ी जाति के लोगों का बैकलॉग भरने की बात की जा रही है, मैं आपको बताऊं कि उनका नियोजन हुआ, तिनसुकिया रेल डिवीजन के माध्यम से उनकी नियुक्ति हुई और इंजीनियरिंग सैक्शन में उनकी नियुक्ति दी गयी। यह बहुत ही महत्वपूर्ण मामला है, बहुत ही सेंसिटिव मामला है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का और पूरे सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि वे 28 व्यक्ति, जो अनुसूचित जनजाति के थे, असम के इंजीनियरिंग सैक्शन में इन्होंने जोइन किया। वहीं लोकल स्तर पर असम में उनको मारा गया, पीटा गया और उनके नियुक्ति पत्र, जोइनिंग लैटर को फाड़ दिया गया। उनमें से किसी-किसी का सिर भी फोड़ दिया गया और दूसरी बहुत सी दिक्कतें पहुंचाई गई। चूंकि उस दिन सनडे था, इसलिए नैक्स्ट डे अपने तत्कालीन अधिकारी को उन्होंने घटना की सूचना दी, मगर उनसे कहा गया कि असम छोड़कर भाग जाओ, तुम बिहारी हो, नहीं तो तुम्हें यहां जिन्दा नहीं रहने देंगे, जलाकर मार देंगे। मजबूरीवश वे समूचे 28 अनुसूचित जाति के लोग, जो लड़के हैं, जो बेरोजगार और गरीब हैं, उनको असम छोड़कर बिहार आ जाना पड़ा। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आप निश्चित तौर से इस प्रकरण पर गौर करें और यथाशीघ्र कार्रवाई करने का काम करें। उन्होंने अपना

आवेदन-पत्र दिया है और माननीय मंत्री जी को भी आवेदन-पत्र की कापी देंगे कि तत्काल वहां उनकी जान की सुरक्षा की जाये और तत्काल वहां से उन्हें किसी दूसरी जगह स्थानान्तरित कर दिया जाये, अन्यथा वे अपनी जान गंवा देंगे। जब उनकी पूरी सुरक्षा की व्यवस्था हो जायेगी तो वे पुनः वहां जाने को तैयार हैं। ऐसी स्थिति वहां उत्पन्न हुई है।

जिस तरह से क्षेत्रवाद उत्पन्न हुआ है, यह देश के लिए बड़े संकट का विषय है। यही नहीं, बिहारी लड़कों के साथ सिर्फ असम में ही नहीं, पिछले दिनों आपने देखा होगा कि महाराष्ट्र में भी यही हुआ है और झारखण्ड में भी हुआ है। बिहारी लड़कों और बिहारियों को खास तौर पर टारगेट बनाने का काम किया जा रहा है। जो निश्चित तौर पर चिन्ता का विषय है। अगर यही स्थिति पूरे देश के पैमाने पर बन जायेगी तो देश की एकता और अखण्डता पर खतरा पैदा हो जायेगा। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप निश्चित तौर पर अपने स्तर से भी कोई ऐसे निर्देश देने का काम करें ताकि भविष्य में इस तरह की कार्रवाई नहीं हो सके। बिहारी लड़के अपने हक और हकूक के लिए, जो बेचारे संघर्ष कर रहे हैं, अपनी मेधा के बल पर वे नौकरी में जा रहे हैं, उनके साथ न्याय हो, ऐसा मैं निवेदन करने का काम करूंगा।

हमारे देश में संघीय ढांचा है और संविधान में यह प्रावधान है कि क्षेत्रवाद की कहीं कोई गुंजाइश नहीं है और ऐसा देश पूरी दुनिया में नहीं है, यह कहा जाता है। मगर जिस तरह से धीरे-धीरे यह स्थिति उत्पन्न हो गयी है कि महाराष्ट्र के लोगों को बिहार में नहीं जाने दिया जाये, बिहार के लोगों को महाराष्ट्र में नहीं जाने दिया जाये, गुजरात के लोगों को महाराष्ट्र में नहीं जाने दिया जाये, झारखण्ड के लोगों को बंगाल में नहीं जाने दिया जाये, तो कैसे देश की एकता और अखण्डता बचेगी। यह चिन्ता का विषय है। मैंने यह प्रश्न आपके सामने रख दिया, क्योंकि यह कल का ही ताजा-ताजा मामला है। माननीय रेल मंत्री जी यहां बैठे हैं, वे निश्चित तौर पर ठोस कार्रवाई करें ताकि उनको सुरक्षा मिल सके।

महोदय, मैंने तो अपनी बात रखी ही नहीं है, मैं तो बहुत कम बोलता हूँ और मैं तो बहुत दिनों के बाद बोल रहा हूँ। मैं आपसे न्याय की अपील करना चाहता हूँ। मैं अपनी बात जल्दी खत्म कर दूंगा। महोदय मैं विस्तार में नहीं जाऊंगा। मैं तो अपने क्षेत्र की समस्या बता रहा हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : पंजाब में कोई डिस्क्रिमिनेशन तो नहीं है?

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ। पटना से मैं चुन कर आता हूँ और यह बिहार की राजधानी है। इसके बावजूद वहां की स्थिति यह है कि गुलजारबाग, सदीसोपुर, बिहटा, आरा स्टेशनों की हालत बहुत खराब है। पीने के पानी तक की व्यवस्था नहीं है। पटना की यह हालत है, जहां पर पटना साहिब है वहां पर देश-विदेश से सैलानी आते हैं। वहां पर यात्रियों के ठहरने की व्यवस्था नहीं है। पिछली सरकार ने एक पालीहाल्ट बनाया था, लेकिन वहां पर प्लेटफार्म नहीं है। रोज दुर्घटनाएं होती हैं। हमारे क्षेत्र के साथ ही एक सवारपुर गांव है, वहां पर रेलवे क्रासिंग नहीं है। अभी हाल ही में दो आदमी रेल दुर्घटना के शिकार हुए हैं। वहां पर रेलवे क्रासिंग की व्यवस्था की जाए तथा पालीहाल्ट पर प्लेटफार्म बनवाया जाए। आरा स्टेशन बहुत महत्वपूर्ण है लेकिन वहां पर यात्रियों के लिए सुविधा बहुत कम है। आरा वीर कुंवर सिंह की धरती रही है। इसलिए वहां पर अच्छी व्यवस्था की जाए ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके। सदीसोपुर स्टेशन पर बिजली, पानी की सुविधा तक नहीं है। महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले दिनों यह घोषणा की थी कि बिहटा से औरंगाबाद तक रेलवे लाइन बिछायी जाएगी। आरा-सहस्राराम रेल लाइन का काम शुरू हुआ है लेकिन काम तेजी से नहीं हो रहा है। बिहटा-औरंगाबाद रेलवे लाइन का वहां का सर्वे भी नहीं हुआ है। भारत सरकार की मंत्री श्रीमती कांति सिंह जी बैठी हैं, उनका क्षेत्र और मेरा क्षेत्र इससे इंटरलिक होंगे और इससे करीब-करीब पांच लाख जनता लाभान्वित होगी। उधर कोई रेलवे लाइन नहीं है। महोदय, बिहार की जितनी उपेक्षा आजादी के बाद से आज तक होती रही है, उतनी किसी भी प्रदेश की उपेक्षा नहीं हुई है और जब कोई रेल मंत्री बिहार से आता है या किसी अन्य मंत्रालय में आता है तो वह न्याय करने का काम करता है। आप लोगों के मुँह से ही सुनते हैं कि 'बिहार का ही रेल' है और जब उसकी उपेक्षा होती है तो कभी किसी ने नहीं कहा कि बिहार के साथ उपेक्षा हो रही है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have spoken for more than ten minutes. Please conclude.

श्री राम कृपाल यादव : बिहार में पिछड़ापन, गरीबी, भुखमरी है, उसकी तरफ देखिए। बिहार भी देश का हिस्सा है, वह देश का बड़ा प्रदेश है, लेकिन उसको अभी भी न्याय नहीं मिल रहा है। जितना उसको मिलना चाहिए, उतना नहीं मिल रहा है। इसलिए उसको और अधिक देने का काम किया जाए।

2MR. DEPUTY-SPEAKER: You have already spoken for more than 15 minutes. Please conclude now.

श्री राम कृपाल यादव : नई रेलवे लाइन हसनपुर-सकरी को बनाया जाए। जयनगर, दरभंगा, नरकटियागंज को ब्राडगैज करने के लिए मात्र 20 करोड़ रुपये दिए गए हैं। सकरी-निर्मली रेल लाइन को मात्र दस करोड़ रुपये दिए गए हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आपकी पार्टी के तो रेल मंत्री हैं, आप जब उन्हें कहेंगे, वे कर देंगे।

श्री राम कृपाल यादव : इतनी कम राशि आपने दी है कि कोई काम नहीं हो सकता है। रेल मंत्री जी इसको आप बढ़ाए। सम्पर्क क्रान्ति ट्रेन जो राज्यों के लिए चलाई गई है उसकी स्पीड इतनी कम है कि वह पैसेंजर ट्रेन की तरह चलती है। इसकी गति को बढ़ाया जाए। जय नगर, नरकटियागंज में भी पैसा नहीं दिया गया है। लक्ष्मीपुर, झांझा, सोनो, खैरा, जमोई, नवादा में जो नई रेल का घोणा मंत्री जी ने की है, उसको जल्दी शुरू किया जाए। जमालपुर में रेल कारखाना लगाने के लिए आपने कहा था कि हम पैसा दे रहे हैं, लेकिन बहुत कम पैसा दिया गया है और वहाँ काम बहुत धीमी गति से चल रहा है।

जमालपुर से जसीडीह वाया क्यूल एक डीएमयू चलाने की बात की गई है। मेरे क्षेत्र दानापुर डिवीजन में ऊपरी पुल इतने कम हैं कि उनमें लोग आ-जा नहीं सकते। पटना में 8 ऊपरी पुल सैंक्शन किए गए हैं और पूरे बिहार में 36 पुल सैंक्शन किए गए हैं, लेकिन अभी तक उनमें किसी पर काम नहीं शुरू हुआ है। उनका काम जल्दी-जल्दी करवाइए ताकि जनता को उनका लाभ मिल सके।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Ram Kripal Yadav, please conclude now. There are some more speakers from your party. Do you not want to save time for them?

श्री राम कृपाल यादव : मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ।

रेल मंत्री जी, आप बिहार के गरीबों, दलितों और शोषित लोगों की ओर निश्चित तौर पर ध्यान दीजिए। बिहार की जो उपेक्षाएं होती रही हैं, उनकी पूर्ति कीजिए। बिहार को और भी योजनाएं दीजिए ताकि उसके साथ न्याय हो सके। आपने बहुत कृपा की है, इसके लिए मैं आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। इसी तरह कृपा बनी रहे। मैं आप सब लोगों के प्रति भी आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने शान्ति से बात सुनी, लेकिन बिहार की उपेक्षा न कीजिए और न करने दीजिए। बहुत से माननीय सदस्यों ने बिहार की उपेक्षा करने की बात की और वे चले गए। इसलिए आइन्दा बिहार को उसका हक और न्याय दिलवाइए।

मैं एक निवेदन के साथ अपनी बात समाप्त करूंगा। रेल मंत्री जी, अनुसूचित जनजाति के 28 बच्चों के बारे में कोई ठोस कार्यवाही कीजिए और हमारी बची हुई योजनाओं को जल्दी-जल्दी पूरा कीजिए ताकि बिहार का विकास हो सके।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री अविनाश राय खन्ना। आप मेरे पड़ोसी हैं, इसलिए मेरा केस भी आप ही प्लीड कर दीजिए।

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। जब सत्ता पक्ष के लोग बोल रहे थे तो पहले दो लाइन कहकर कि बजट बहुत अच्छा है, बाद में कुछ न कुछ मांगना शुरू कर रहे थे। उनकी यह कहने की हिम्मत नहीं पड़ी कि बजट ठीक नहीं है। जब विपक्ष के लोग बोलते हैं तो वे इस बात से ही शुरू करते हैं कि बजट ठीक नहीं है। आज इस बात की हैरानी हुई कि लालू जी के अपने साथी को भी यह कहना पड़ा कि बजट में उनको भी कुछ नहीं मिला।...(व्यवधान)

SHRI RAM KRIPAL YADAV (PATNA): ...*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Whatever he said will not go on record.

श्री अविनाश राय खन्ना : मैं रेलवे की हिस्ट्री के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। 1853 में जब पहली बार रेलवे शुरू हुई तब 34 किलोमीटर रेलवे लाइन बनी थी।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यादव जी, मैंने आपकी स्पीच के बीच में किसी को नहीं बोलने दिया। अब आप कृपा करें और किसी को डिस्टर्ब न करें।

श्री अविनाश राय खन्ना : अब करीब 63,122 किलोमीटर रेलवे लाइन है, लेकिन पंजाब के हिस्से में सिर्फ 2102 किलोमीटर रेलवे लाइन ही आती है। जब हम पंजाब की तरफ ध्यान देते हैं तो देखते हैं कि इस देश की उन्नति के लिए, चाहे इंडस्ट्रियल फील्ड हो, अनाज हो, दूध हो या सेना में भर्ती की बात हो, पंजाब के लोग सबसे आगे आए हैं। लेकिन जब भी केन्द्र में कांग्रेस की सरकार रही है, पंजाब के लोगों के साथ, चाहे जनरल बजट हो या रेल बजट हो, हमेशा धोखा ही हुआ है। इस बार भी बजट में पंजाब के लिए कुछ खास रियायतें नहीं दी गई हैं। पंजाब इतना महत्वपूर्ण राज्य है और उसे सिर्फ एक डीएमयू दी गई है। लेकिन उसके लिए भी हम धन्यवाद देते हैं।

*** Not Recorded.**

मैं आपसे एक निवेदन करना चाहता हूँ कि पंजाब राज्य में रेलवे के लिए आरसीएफ द्वारा डिब्बे बनाए जाते हैं, लेकिन पंजाब उन डिब्बों का कोई फायदा नहीं ले पाता क्योंकि पंजाब को कोई नई रेल नहीं मिली है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा कि पंजाब के कंट्रीब्यूशन को देखते हुए, पंजाब के महत्व देखते हुए, कम से कम पंजाब का जो हिस्सा बनता है, वह उसे जरूर दिया जाए।

मैं होशियारपुर क्षेत्र से आता हूँ। वह क्षेत्र बहुत ही गरीब और पिछड़ा हुआ है। मैं आपसे निवेदन करूँगा कि वहां धरती में पानी कम है। हो सकता है कि वहां का किसान पेपरों में बहुत अमीर हो, 50 किल्ले का मालिक हो, लेकिन वह आज भी मजदूरी करता है। मैं आपसे निवेदन करना चाहूँगा कि अगर आपने वहां कोई कारखाना खोलने का निश्चय किया है तो उसे आप होशियारपुर में जरूर खुलवा दें ताकि वहां के लोगों को रोजगार प्राप्त हो सके।

मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ कि होशियारपुर कांस्टीट्यूएन्सी हिमाचल के साथ लगती है। अगर होशियारपुर से ऊना तक रेलवे लाइन निकाली जाये तो पंजाब और हिमाचल, इन दो राज्यों को इससे बड़ा फायदा होगा। मैं एक और बात कहना चाहता हूँ कि होशियारपुर एक ऐतिहासिक शहर है। वहां से कोई भी रेलगाड़ी दिल्ली तक नहीं चलती जबकि वहां रेलवे ट्रैक है। अगर एक रेलगाड़ी होशियारपुर से दिल्ली के लिए चलाई जाये तो वहां के लोगों को और उसके आस-पास के शहरों को लोगों को बड़ा फायदा होगा। इसी तरह टांडा और दसुआ दो ऐसे शहर हैं जहां ट्रैफिक का बहुत रश रहता है क्योंकि अमृतसर में पुल बनने से काफी लोग टांडा और दसुआ से आते हैं। जब रेलगाड़ी निकलती है तो वहां काफी रश हो जाता है जिससे दोनों साइड से एक्सीडेंट होने का खतरा बहुत बढ़ जाता है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि टांडा और दसुआ में एक-एक फ्लाईओवर बनाने की मंजूरी दी जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं पंजाब के बारे में बोलना चाहता हूँ। आप रोज अखबारों में टिकटलैस पैसेंजर्स के पकड़े जाने की खबरें पढ़ते हैं, लेकिन मुझे यह बात कहने में मान प्राप्त है कि पंजाब में आपको बहुत कम ऐसी घटनाएं सुनने को मिलती होंगी कि पंजाब के लोग बिना टिकट लिये सफर करता हुए पाए गए हों। पंजाब के मैक्सिमम लोग टिकट लेकर सफर करते हैं लेकिन उसके बदले पंजाब को उसका अपना शेयर भी नहीं मिल पा रहा है। अभी बहुत से साथियों ने बातें कहीं कि किसान को यह छूट मिली, विद्यार्थियों को यह छूट मिली या इंटरव्यू के लिए जाने पर यह छूट मिली, लेकिन जब वहां ट्रेन ही नहीं है तो वे फायदे पंजाब के किसानों को कैसे मिलेंगे। पंजाब में गाड़ियां बहुत कम हैं तो पंजाब का किसान, पंजाब का विद्यार्थी कैसे इन सुविधाओं का फायदा लेगा? मैं निवेदन करना चाहूँगा कि अगर आपके मन में इन सुविधाओं को इम्प्लीमेंट करने का दर्द है तो कृपया करके पूरे विषय को ध्यान में रखकर, पंजाब के लिए नयी रेलगाड़ी दी जाये ताकि पंजाब का किसान, पंजाब का विद्यार्थी उसका फायदा ले सके।

रेल मंत्री जी, आपने तीन एस की बात की है - सेफ्टी, सिक्योरिटी और सर्विस। सर्विस देने के लिए एफीशेंसी होना बहुत जरूरी है। अगर आपके पास स्टॉफ नहीं है तो सर्विस कैसे देंगे? मुझे जानकारी है कि एक लाख से अधिक वैकेन्सीज खाली पड़ी हैं जिसमें रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स की 10 हजार के करीब वैकेन्सीज खाली हैं। सेफ्टी और सर्विस की अगर वैकेन्सीज खाली हैं तो आप उन वैकेन्सीज को भरिये और उसमें हर स्टेट को अपना कोटा दीजिए ताकि हर स्टेट के लोग उसमें सर्विस प्राप्त कर सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि पंजाब के लिए दो गाड़ियां, जिनमें एक जम्मू से अहमदाबाद के लिए चलती हैं और दूसरी दिल्ली से गंगानगर के लिए चलती है, मुझे दोनों गाड़ियों में सफर करने का मौका मिला है। उनमें मैंने एक कमी पाई, खासकर बच्चों के लिए, क्योंकि ये दोनों गाड़ियां लम्बी दूरी की है, कि उनमें कोई पैन्ट्री कार नहीं है। मेरा कहना है कि दोनों गाड़ियों में पैन्ट्री कार का प्रबन्ध किया जाये।

श्री आनन्दपुर साहिब बहुत ही ऐतिहासिक शहर है। सब लोग जानते हैं कि यहां खालसा पंथ की स्थापना हुई थी। वहां एक सरसा गांव है जो आनन्दपुर साहिब के पास पड़ता है। वहां पर श्री गुरु गोबिन्द सिंह जी का परिवार बिछोड़ा हुआ था। वहां पर कोई भी रेलवे स्टेशन नहीं है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि एक ऐतिहासिक शहर होने के कारण वहां एक स्टेशन बनाया जाये तथा गाड़ी रोकने का भी प्रबन्ध किया जाये।

माननीय रेल मंत्री जी से मैं निवेदन करना चाहूँगा कि जो दुर्घटनाएं होती हैं, उनमें अभी हाल ही में मुकेरिया में एक ही ट्रैक पर दो गाड़ियां दौड़ीं। इतनी बड़ी गलती कभी भी इतिहास में नहीं हुई होगी। उसके बाद मुकेरिया के पास ही सीआरपी को ले जा रही गाड़ी में आग लगी और खन्ना के निकट डकैती हुई और अफसोस की बात है कि जो गाड़ियां रेलवे ट्रैक ठीक करने जा रहीं थीं, वे भी डीरेल हुईं। मैं निवेदन करूँगा कि पठानकोट से जालंधर तक का जो ट्रैक है, उरको डबल किया जाए और इलैक्ट्रिफाई करने के काम को जल्दी किया जाए।

जो नांगल डैम है, वहां से कोई भी गाड़ी दिन में नहीं चलती। दिल्ली के लिए रात में गाड़ी चलती है। कई लोगों सुबह से लेकर शाम तक कई काम करने होते हैं। इसलिए अगर एक गाड़ी नांगल से दिल्ली के लिए सुबह के किसी समय में चलाई जाए तो मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करूँगा।

एक अखिल भारतीय रेलवे खानपान लाइसेंस एसोसिएशन ने मुझे मेमोरेंडम दिया है। खानपान नीति 2004 के तहत जो लाइसेंस देने का काम है, उसमें नीति चेंज की है। उसमें जो प्रभावित लोग हैं, वे आम गरीब आदमी हैं, जिनके पास एक ही सामान बेचने का लाइसेंस है, जो चाय बेचते हैं या बुक्स बेचते हैं या फल बेचते हैं। उस नीति के कारण काफी लोगों ने आपके पास एप्रोच भी किया है। मेरा आपसे अनुरोध है कि उस नीति का रिव्यू करके जो उनको लाभ मिलना चाहिए, वह उनको देने की कोशिश करें। मैंने पिछली बार दो सुझाव दिये थे जिसके ऊपर सरकार का कोई खर्च आने वाला नहीं है और मैंने पंजाबी में वह कहावत भी कही थी कि "हींग लगे न फिटकरी और रंग चोखा हो जाए।" लेकिन शायद रेल मंत्री जी को उस समय तो वह बात बहुत अच्छी लगी लेकिन बाद में वह शायद भूल गए। मैं आपने निवेदन करता हूँ कि मैं जीजो गांव का रहने वाला हूँ। वहां से एक गाड़ी जालंधर के लिए आती है। उस एरिया के काफी लोग आर्मी में काम करते हैं। अगर एक डिब्बा जीजो से जालंधर वाली गाड़ी के लिए लग जाए तो सरकार का इससे कोई नुकसान होने वाला नहीं है। सरकार को कोई अतिरिक्त खर्च नहीं करना पड़ेगा और वहां की जनता को इससे बहुत फायदा हो जाएगा। इसी तरह से होशियारपुर से एक डिब्बा हरिद्वार के लिए लग जाए तो इसके कारण सरकार के ऊपर कोई खर्च नहीं पड़ेगा। डिब्बे हमारे कपूरथला की फैक्ट्री से मिल जाएंगे। यदि उन डिब्बों को उन पहले से चल रही ट्रेनों के साथ जोड़ दें तो इससे वहां की जनता को बहुत लाभ हो जाएगा और इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करूंगा। ज्यादा समय न लेता हुआ मैं एक बार फिर आपसे निवेदन करूंगा कि जो एक-दो मांगें मैंने पंजाब के लिए रखी हैं, कृपया अपनी वह दृष्टि पंजाब के ऊपर डालें जैसा कि आपके सत्तापक्ष के लोगों ने कहा है कि रेल मंत्री ने सबको एक आंख से देखा है। शायद जब पंजाब की बारी आई तो नज़र वहां नहीं पड़ी। कृपया वहां भी नज़र डालिए और कुछ पंजाब के लिए भी कीजिए। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : आप चंडीगढ़-लुधियाना के लिए वॉया सबराना तो कहना ही भूल गए। वह मंजूर हो गया है लेकिन काम जरा जल्दी हो जाए तो अच्छा है।

श्री अविनाश राय खन्ना : सर, एक छोटी सी बात है। मेरे ख्याल में पंजाब एक ऐसा राज्य है जिसकी राजधानी के साथ कोई जिला रेलों से जुड़ा हुआ नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप भूल गए थे। मैंने आपको कह दिया है। अब एक बात मैं एनाउंसमेंट करना चाहता हूँ कि जो मैम्बर्स अपनी स्पीच हाउस में टेबल पर ले करना चाहते हैं, वे कर दें। **That will form part of the proceedings of the House. Next, I would request Chaudhary Lal Singh to speak.**

श्री अनंत गुढ़े (अमरावती) : महोदय, मुंबई में भूकम्प के भारी झटके आए हैं। यद्यपि इसमें किसी के हताहत होने की खबर नहीं है, लेकिन लोगों में घबराहट है। लोग भाग-दौड़ कर रहे हैं। मैंने सदन को यह जानकारी देना जरूरी समझा।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने अच्छा किया, इसे सरकार के ध्यान में ला दिया है।

SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY (PURI) : * Hon'ble Sir, I am submitting my speech on Railway Budget as per your direction, which is like this:

Sir, as you are aware Orissa is located in the East Coast of India and has population of 3,68 crores and having an area of 1,56,000 kms. the State has one of the lowest per capital income coupled with inadequate rail infrastructure albeit having endowed with abundant mineral resources like iron ore, chrome, bauxite and manganese, etc. Against the national average of 19 kms/1000 sq. kms., Orissa has a route length of 15.03 kms. only. Neighbouring States like Bihar and West Bengal have a railway route length of the extent of 30 kms. and 42 kms. respectively, in near future various corporate houses will invest for setting up of Mega Steel Plants and the generation of additional traffic in the State is expected to be 40 million tones by 2010. The establishment of a spearate zonal railway headquarters at Bhubandeswar, i.e. East Coast Railway has generated substantial revenue for Indian Railways. During 2003-04 East Coast Railway made an income of Rs. 2258/- crores due to enormous movement of traffic and has surpassed the income by another Rs. 105/- crores made during first 9 months of 2004-05. The traffic flow to one of the major ports, i.e. Paradeep and two proposed international ports at Gopalpur and Dhamara will be increased sharply and to meet the voluminous requirement adequate infrastructural development of Railways in Orissa, higher investment by your Ministry is imperative.

* Speech was laid on the Table.

East Coast Railways was made operational from 1st April, 2003 with Sambalpur, Khurda Road and Waltair Divisions. The jurisdiction of the Sambalpur division has been reduced affecting the viability of the division. To ensure Sambalpur division as profit centre, the Ministry of Railways is requested that its territorial jurisdiction to include the (a) Jharsughuda-Himgir, (b) Jharsuguda-Barsuan/Kiriburu (c) Rourkela-Nuagaon sections. East Coast Railways had transported 64 million tones freight in 2003-04. The operating ratio is 63% perhaps one of the lowest in the Indian Railways. It is necessary that all requirements of infrastructural development for East Coast Railways should be expeditiously completed. At present since Sundargarh district has got tremendous potential for Iron Ore and other minerals, Ministry of Railways may consider creation of new division with Headquarters either at Rourkela or at Jharsuguda with jurisdiction of Jharsuguda-Himgir, Jharsuguda-Barsuan/Kiriburu and Rourkela-Nuagaon sections.

The Government of Orissa has recently presented a memorandum to the Ministry of Railways for allotment of Rs. 780 crore towards ongoing projects like B.G., Rail Links, Gauge conversion, doubling and electrification etc. during 2005-06. The Ministry should complete the sanctioned projects Rs. 4825.99 crore within next 5 years and make the State of Orissa profit centre for the Ministry of Railways. I would like to request Hon'ble Railway Minister through you to allot funds for 2005-06 for the following lines :

New lines : 1) Daitari-Banspani; 2) Lanjigarh Road-Junagarh; 3) Khurda Road-Bolangir; 4) Haridaspur-Paradeep; 5) Angul-Duburi-Sukinda Raod; 6) Talcher-Bimalagarh

Electrification : 1) Kharagpur-Nimpura-Bhubaneswar; 2) Bhubaneswar-Visakhapatnam

Gauge Conversion : 1) Rupsa-Bangirposi; 2) Naupada-Gunupur

Doubling : 1) Nirgundi-Cuttack-Raghunathpur; 2) Rahama-Paradeep; 3) Titilagarh-Lanjigarh Road; 4) Raja Athagarh-Nirgundi; 5) Rahama Raj Athagarh-Baranga; 7) 2nd Bridge on Birupa & Mahanadi; 8) Khurda Road-Puri; 9) Cuttack Baranga; 10) Khurda-Baranga 3rd Line; 11) Sambalpur-Rengali; 12) Jharsuguda Bypass

Sir, I would also like to elaborate some of the major projects in Orissa, which deserve immediate attention of the Railways.

Khurda Road-Puri railway track is of 100 years old and is the only railway line connecting Shri Jagannath Dham. The track is already 100% saturated. Though phase I work of the track had begun 4 years back, yet no satisfactory progress has been made so far and there is no sanction for phase II work. Although the project was sanctioned long back for an amount of Rs. 47.29 crores, no progress has been made so far. In this Budget 2005-06, only Rs. 10/- core has been earmarked, which is inadequate for completion of this project. Considering Puri as a national and international tourist centre the doubling work may be undertaken expeditiously.

This rail link was sanctioned in 1992-93 and to be completed in March, 2005. Since the industrial scenario has been changed in the area dramatically and private parities are interested to set up Steel Plants in a big way. Ministry of Railways, therefore, is requested to sanction doubling of Daitari-Bansani B.G. Rail links in 2005-06 and also sanction electrification in view of the fact that East Coast from Bhubaneswar-Palasa has already been electrified.

Talcher-Sambalpur B.G. rail link was commissioned in the year 1998 which has reduced the distance from Bhubaneswar-New Delhi by 150 kms. The Ministry of Railways is, therefore, requested to sanction doubling of Talcher B.G. rail links.

It is also requested that doubling of Nirgundi-Cuttack-Ragunathpur, Rahama-Paradeep Rail line may be doubling of Nirgundi-Cuttack-Ragunathpur, Rahama-Paradeep Rail line may be completed at the earliest. Titlagarh-Lanjigarh road, Raj Athagarh-Nirgundi, Raghunathpur-Gorakhnath, Rahama-Raj

Athagar- Barang, 2nd Bridge on Birupa & Mahanadi, Cuttack-Barang, Khurda-Barang 3rd Linem, Sambalpur-Rengali, Jharsuguda Bypass railway lines which had in progress may be expedited for early completion. The allocation of 0.01 crore each to in Budget 2005-06 for doubling of Raghunathpur-Gorakhpur-Rahama, Rajaathagarh-Nirgundi and Rahama-Paradeep Lines is like peanut. Doubling of Nirgundi-Cuttack-Raghunathpur require Rs. 15/- crore whereas in the present Budget Rs. 8.97/- crore has been allotted. Mr. Speaker, Sir, for the doubling of Titilagarh-Lanjigarh Road a demand of Rs. 250/- crore was made by the Government of Orissa, whereas the only Rs. 10/- crore has been allotted. Mr. Speaker, Sir, for doubling of Rahama-Rajaathagarh-Baranga Line, Second Bridge on Birupa and Mahanadi, Cuttack-Baranga Line and Khurda-Baranga third line in the present Budget – 2005-06 Rs. 30 crore, Rs. 28.60 crore, Rs. 30 crore and Rs. 30 respectively has been allotted, which will be entrusted to Rail Vikash Nigam Ltd. (RVNL). The past experience shows RVNL doesn't spend more than 5% of the total allotment and the same is an eye wash on the part of Railways so far as the allotment for the doubling of these projects in Orissa is concerned. Allocation of Rs. 10.70 crore for doubling of Sambalpur-Rengali Line is totally inadequate.

Work for electrification is in progress from Kharagpur-Bhubaneswar. At stretch of 200 kms between Palasa to Bhubaneswar was commissioned on 27.03.04. Ministry of Railways is requested to allot Rs. 100 crores against sanctioned amount in Rs.71 crores in 2004-05, keeping in view the progress and early completion. Mr. Speaker, Sir, I am peeved at allocation of Rs. 0.1/- crore for Koraput-Rayagarh electrification project Rs.0.1 crore to Talacher-Sambalpur project and Rs. 5/- crore for Bhubaneswar-Kotabhalsa project. No allocation has been made against Bhubaneswar-Vishkhapatnam and Khargpur-Nimapura-Bhubaneswar and surprisingly this has been made against demand of Rs. 100 crores by Government of Orissa.

Khurda Road-Bolangir : The land acquisition is in progress and work is expected to commence from Khurda by March, 2005. Ministry of Railways is requested for allotment of Rs. 70/- crore for 2005-06 for construction and land acquisition in six districts. In the Budget 2005-06 only Rs. 10/- crores has been allotted, which is very small amount against the projected demand of Rs. 70/- crores for 2005-06.

Haridashpur-Paradeep : The projected traffic flow for steel plants in Duburi-Kalinga Nagar complex is expected to rise by 2010. Ministry of Railways is requested to allot 40 cores. Against this demand only Rs. 20/- crores has been allocated.

Angul-Duburi-Sukinda Road : The final location survey for this project has been completed and land acquisition will commence shortly. Ministry of Railways is requested to allocate Rs.20 cores of 2005-06 to enable land acquisition. Against this demand of only Rs. 0.10 crore has been allocated.

Talcher-Bimlagarh : Project has been sanctioned in the year 2004-05 and land acquisition work is to be commenced. Ministry of Railways is requested allocation for Rs. 10 crores for 2005-06. Against this demand of Rs. 10/- crores in the Budget, only Rs. 5/- crore has been allocated.

Lanjigarh Road-Junagarh : All private and Government land between Lanjigarh-Bhawanipatna have been handed over for construction. Earth work is in progress in all the sections. Since some private parties are setting up of Alumina/Aluminium Plants. Ministry of Railways is requested to make a provision of Rs. 80 crores for 2005-06 for construction between Lanjigarh-Bhawanipatana as well as land acquisition work between Bhawanipatna-Junagarh. Mr. Speaker, Sir, against the request for provision of Rs. 80/- crore, only Rs. 8/- core has been allocated.

Daitari-Bansapani Rail Links : All the private, forest and Government land have been handed over for construction. Work is in progress from Keonjhar to Tomka. It is imperative that Daitary-Bansapani Rail links should be completed by December, 2005 in view of number of steel plants are under construction in Duburi complex. Ministry of Railways is requested to allot funds from its own resources for 2005-06. Mr. Speaker, Sir, this is one of the projected like line so far as Rail link is concern. Even though, Rs. 128.61/- crore has been allocated in the present Budget 2005-06 the work has been assigned to RVNL, which at best can spent 5% of the total allocation given by its tardy past record.

Rupsa-Bangiriposi conversion work is under progress. Ministry of Railways is requested to allot Rs. 60 crore for 2005-06 and complete the conversion at the earliest. As against the demand for Rs. 60/- crore merely Rs. 3/- crore has been allocated.

Nuapara-Gunupur conversion work has commenced with land acquisition. Final location survey has been completed. Ministry of Railways is requested Rs. 50 crores for 2005-06. As against the demand of Rs. 50/- crore, only Rs. 5 crore has been allotted.

Sir, I would also like to request to Hon'ble Minister for Railways through you for sanction of five new B.G. Rail Link for 2005-06.

Conversion and extension of Nuapada-Gunupur B.G. Rail Link to Theruvali : A traffic survey was completed in March, 1999 for extension of the converted Nuapada-Gunupur B.G. Rail Link to Theruvali with a favourable rate of return. The extension will enable import and export of cargo via Gopalpur Port. Although this, project has been incorporated in the Budget speech of the Hon'ble Railway Minister, no budgetary provision has been made in this regard.

Jeypore-Malkangiri : This broad gauge rail link which a survey report has been submitted to Ministry of Railways forms a part of the most backward of Orissa, i.e. KBK area, which has been accorded special status by Government of India for speedy development. This requires immediate implementatin.

The survey report of Talcher-Gopalpur broad gauge rail link line submitted to Ministry of Railways indicated a favourable rate of return. The recent thrust of industrialization with setting up of a steel, power and aluminium plants would require a dedicated railway link between Talcher to Gopalpur (Special Economic Zone) for export and import of raw material and finished products. No action has been taken in the present Budget.

Bargarh-Nuapada via Padmapur : Survey for this Borad gauge rail link was completed and report submitted to the Ministry of Railways. Rail infrastructure in Western Orissa is not developed adequately despite a large number of industries and heavy production of foodgrains. The B.G. Rail link will traverse through acutely backward areas of the State, and ensure economic development.

Puri-Konark : Puri attracts thousands of pilgrims to visit the temploe of Lord Jagannath regularly. The famous Sun Temple is located at Konark. This monument is famous throughout the world and is visited by millions of tourists every year. Considering all these aspects a survey was completed for construction of New B.G. Rail Link between Puri-Knoark on the year 1997. This link will facilitate visits by the tourists and pilgrims to the last link of the golden triangel.

For Bargarh-Nuapada via Padmapur and Puri-Konark although Hon'ble Railway Minister has announced for further detailed survey, no funds have been allocated.

I would also request to Hon'ble Railway Minister through you for sanction of five surveys for 2005-06.

Gopalpur-Rayagada : All Bauxite deposits are located in Rayagada and Kalahandi area. Recently, Government of Orissa has signed number of Memorandums of Understanding (MOU) for setting up of Aluminium industries for production of Alumina and Aluminium. Therefore, sanction of a survey to cater to the traffic that will be generated.

Jaleswar-Digha : Digha is a popular beach resort which will be connected from Tamluk. It is necessary that a survey be sanctioned from Jaleswar to Digha a stretch of 40 kms. so that the vast areas in Bhogarai and Jaleswar to Diha a stretch of 40 kms. so that the vast areas in Bhogarai and Jaleswar Block can be connected. Although this project has been announced, no funds have been allocated.

Jaipur Keonjha Raod-Jajpur : Biraja Khetra at Jajpur town is a famous place of pilgrimage in India at par with Dwaraka and Kasi. A large number of pilgrims visit this area regularly. The Ministry of

Railways is requested to sanction a survey for extension of the East Coast Railway line from Jajpur-Keonjhar road to Jajpur.

Gorumahisani to Buramara : Work is in progress for gauge conversion of Rupsa-Bangiriposi N.G. Rail Link. However, a survey may be sanctioned for linking Gorumahisani on Tata-badampahar B.G. Rail Link to Burmara on Rupsa-Bangiriposi Rail Link.

Badampahar to Keonjhar : A survey to be sanctioned between Badampahar to Keonjhar which shall link the rich iron ore area with Tatanagar.

Sir, the State of Orissa is far short of number of Trains in proportion to its area and population, I would like to request the Hon'ble Railway Minister through you for introduction of several new trains and other amenities for passengers benefit.

Super-fast Express from Puri-Jaipur: There is no direct train service from Puri to pink city of Jaipur. Introduction of a Train Services from Puri-Jaipur, via - Sambalpur and Raipur will enable tourists and pilgrims from Central and Western India to come to Orissa and this service will enable tourists and pilgrims from Central and Western India to come to Orissa and this service will immensely benefit people of western Orissa. Although Jaiur-Bilashpur Express Train has been extended to Bhubaneswar in the Budget Speech of Railway Minister, this train should further to be extended to Puri.

Super-fast Express from Sambalpur to Allahabad : There is no direct train from Sambalpur to Allahabad in order to met the growing demand of traffic from Western Orissa. Introduction of a train from Sambalpur to Allahabad via-Ranchi and Gaya will enable the people of Western Orissa to visit important places of pilgrimage.

Super-fast Express Train from Bhubaneswar to Kanyakumari : There is no direct train originating from Bhubaneswar to South India. A train from Bhubaneswar to Kanyakumari via Chennai shall go a long way in carrying pilgrims and tourists from Orissa to various places in South India.

Inter City Express between Koraput and Rourkela via Rayagada : The Raipur-Vizianagram-Koraput Kirandul B.G. rail link passes through the most backward areas of the State like Koraput, Bolangir and Sundergarh. An Inter City Express linking Rourkela with these areas of this State will give the much needed impetus for business and commerce of the area.

Express Train from Titilagarh to Puri, via – Sambalpur : Presently, there is no direct train from Titilagarh area to cater the needs of Western Orissa. Introduction of Express Train on this route will provide relief to the people and also ensure emotional, social integration with coastal Orissa.

Express Train from Visakhapatnam to Howrah-Titilagarh, Raipur and Bilaspur : The area from Visakhapatnam to Titilagarh is backward and requires additional train services to ensure increase of commerce and trading with neighbouring States.

New Puri-Hyderabad Express and New Puri-Chennai Express : There is no direct train link from pilgrim centre of Puri famous for Lord Jagannath to South India. To direct trains from Puri-Hyderabad and Puri-Chennai will fabulously benefit pilgrims of South India and people of Puri.

Introduction of EMU Services : Electrification work between Khargpur-Bhubaneswar is in progress and stretch of 200 kms between Palasa to Bhubaneswar has been commissioned. Ministry of Railways is requested to introduce fast moving EMU trains from Puri-Palasa and Puri-Balasore to cater to the need of passengers of Puri- Khurda Road – Bhubaneswar and Balasore.

Mr. Speaker, Sir, I would like to request the Hon. Railway Minister through you for increasing in frequency of the existing trains.

Visakhapatnam – Nizamuddin Express Train may be increased to daily from 3 days in a week to cater the need of passengers travelling from Western Orissa to the capital of India. The frequency of New Delhi – Bhubaneswar Rajadhani Express may be increased from 4 days to 7 days in a week. In remaining three days the Rajdhani Express may be run via – Sambalpur and Vizianagaram may be increased to facilitate journey of large number of workers from Orissa employed in Gujarat. It is requested that the frequency of this train via-Sambalpur may be increased to thrice a week and via-Vizianagarm to four days in a week. The frequency of Bhubaneswar-Kurla Express may be increased to three days in a week. The frequency of Bhubaneswar – Kurla Express may be increased to three days in a week. This train is immensely popular by passengers travelling from Western Orissa. Frequency of Puri-Tirupati Express which is running once in a week may be increased and converted it as a daily. Since large number of fishermen folk are visiting Puri and have business connections , the Puri-Tirupati Express may be having an additional stoppage at Tuni Railway Station under South Central Railway.

Extension of Trains : At present there is no direct train available for the people of South Orissa for linking New Delhi the capital of India. The Ministry of Railways is requested to extend the Bhubaneswar-Nizamuddin Express to Visakhapatnam with more coaches in order to cater to passengers from Palasa, Barhampur, Chhatrapur and Balugaon. The introduction of Bhubaneswar-Bangalore Express has helped in IT education and medical treatment for the students and people of Orissa. The Ministry of Railways is requested to extend the Bangalore-Visakhapatnam Express to Bhubaneswar or alternately increase the frequency of Bhubaneswar – Bangalore Express as daily.

The Ministry of Railway has introduced an express train from Sambalpur to Raipur. This may be extended to Puri as this will facilitate a direct link between the capitals of two States. Mr. Speaker, Sir, I am requesting the Hon. Railway Minister through you that even though the existing Hirakund Express from Nizamuddin to Bhubaneswar has been extended up to Visakhapatnam considering its long distance provision of pantry car may be made, introduction of three tier AC and the frequency should be increased in from 3 days in a week to daily service.

Passenger amenities : Ministry of Railways has requested for increase in passenger amenities for Orissa with the creation of East Coast Railways and its headquarters established in Bhubaneswar the aspiration of people of Orissa for better infrastructural developments of the stations has increased manifold. The Ministry of Railways is requested to improve passenger amenities at Puri, Titilagarh, Rayagarha, Raigarha, Koraput, Kessinga, Chattarpur, Balugaon, Jaleswar and Balangir Stations. The Ministry is also requested to further increase the network computerized reservation at Baragarh, Sakhigopal, Kuhudi, Kalupadaghat, Balugaon, Chhatrapur, Hirakud, Khariar Road, Jaleswar and Sora Stations. Janakidelpur Railway Station may be developed as a full-fledged Railway Station to cater for a large chunk of people.

Establishment of passenger halt at Indrayumna, Puri : I would like to brief you on this project that for the establishment of a passenger halt at Indradyumna near Puri under Khurda Road Division, the Railways had conducted a survey and asked for certain information. Though the necessary information has been provided to the Railways and the proposal is a financially viable one, no further progress has been made.

Production of Pantry Car : Some long distant trains originating from are not provided with Pantry services, Ministry of Railways is requested pantry car services for Bhubaneswar-Bangalore Express (8415/8416). Bhubaneswar – Kurla Express 1045/1046 and Puri-Tirupati Express (8439/8440).

Coaching Terminals : Orissa has only one coaching terminal at Bhubaneswar, which is land locked and inhibits expansion. This terminal should be expanded in order to accommodate more number of trains.

The Coaching Terminal at Puri, which has been closed, may be revived in order to accommodate more number of trains. Proper coaching terminals may be developed Barhampur, Sambalpur and Koraput.

At length, I would request through you Mr. Speaker, Sir, for sanction of Rs. 780 crores for the ongoing projects and for the new lines in the ensuring Railway Budget for 2005-06 and for completion of the sanctioned project of Rs. 4825.99 crores during next five years which will go a long way in developing infrastructure for the Railways in the State of Orissa and culminate in overall economic growth of the State.

SHRI N.Y. HANUMANTHAPPA (CHITRADURGA): *While congratulating Shri Lalu Prasad Yadavji, hon. Minister of Railways for his popular and people's Railway Budget presented on 26.2.2005, I like to bring to the notice of the Government of India a few shortfalls in respect of State of Karnataka.

There is no proper allocation of funds to Karnataka State. No proposals for new lines in the State of Karnataka. There is also no mention of modernization of some of the railway stations and yards in his Budget Speech.

Chitradurga district of State of Karnataka is highly backward district. It is declared as drought-affected area. There are no industries of any kind in the district. Majority of the people belong to poorer sections of the society and unemployed. For transportation of goods and passengers, they have to depend upon trucks and buses which they cannot afford as the freight charges and bus fares are very high.

The Government of India will be helping a lot if the following works are undertaken soon:

(1) Earlier, there was a proposal to open a new railway line from Tumkur to Chitradurga *via* Sira & Hiriyur which in turn connect Bangalore & Davanagere and Bellary *vice-versa*. Hence, this has to be considered for holding survey.

(2) (a) There is a need to open a workshop or coach factory between Chitradurga and Chellakere.

(b) It would be useful to open concrete sleepers work between Chellakere and Molkalmurn where the Government can get abundant raw material.

Opening of these two factors will help the poorer section of the people to get jobs.

(3) Modernisation of Chitradurga and Hosadurga railway station and the yard, as the existing are one not serving the public effectively and usefully.

Open reservation counters at Chellakere and Molkalmurn railway stations.

*Speech was laid on the Table.

Open Railway school from Ist standard to 10th Standard and Railway Hospital at Chitradurga.

Chitradurga has an historical fort, the kind of which cannot be found nowhere in the country. It is situated at the centre of the State from where a tourist can go to the important tourist centres of the State within 3 to 4 hours. The other centres are Vijayanagar (Hampi), Badami, Banavasi, Jhole, Pattadakal, Halebeedu and Belur. Thus, it has potentiality of becoming an important tourist centre provided works suggested above are undertaken.

Government of India is requested to undertake the works suggested at an early date.

श्री चन्द्रभान सिंह (दमोह) :* महोदय, आपके माध्यम से रेल बजट के संबंध में माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि जबलपुर जोन तथा जबलपुर डिवीजन के तहत जबलपुर-दमोह-पन्ना रेल लाइन का सर्वे का कार्य पूरा हो चुका है, जिसकी 444 करोड़ रुपया लागत आयी है, किंतु माननीय रेल मंत्री द्वारा इस रेल बजट में राशि नहीं दी गयी है। मैं मध्य प्रदेश की जन भावनाओं को ध्यान में रखते हुए इस रेल लाइन को इसी बजट सत्र में राशि दिये जाने का प्रावधान करने की क्या कृपा करेंगे।

ललितपुर खजुराहो-सतना-सिगरौली रेल लाइन की परियोजना 925 करोड़ की लागत से निर्माणाधीन कार्य चल रहा था, पिछले दो वर्षों में 66 करोड़ रुपए निर्माण हेतु दिया था किंतु इस बजट सत्र में इस परियोजना को एक भी रुपया देने का प्रावधान नहीं रखा। कृपया इसे इसी बजट सत्र में निर्धारित राशि देने का प्रावधान रखने की क्या कृपा करेंगे।

जबलपुर से भोपाल एक्सप्रेस माननीय रेल मंत्री द्वारा घोषणा की गयी कि इसे वाया बीना प्रतिदिन चलाया जाने की कृपा करें।

8253/8254 अमर कंटक एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाने की माननीय रेल मंत्री ने घोषणा की है, उसे चार दिन वाया इटारसी और तीन दिन वाया बीना चलाये जाने की कृपा करें।

जबलपुर से 1470/1469 कोटा एक्सप्रेस का स्टापेज पथरिया में किये जाने की कृपा करें तथा पथरिया रेलवे स्टेशन पर टिकट आरक्षण हेतु कम्प्यूटरीकृत व्यवस्था की जाए।

जबलपुर से गोडवाना एक्सप्रेस 2411/2412 में फस्ट ए.सी. की हाफ बोगी लगायी जाती है, पैसंजरो की अधिकता के कारण कल ही मैं 2एसी में आया हूँ, तथा कई बार सैकड एसी में आना पड़ता है। इसे पूरी फस्ट ए.सी बोगी लगाये जाने की कृपा करें।

अतः माननीय रेल मंत्री जी से विनम्र अनुरोध करूंगा कि जनहित में इसी रेल बजट में नई रेल लाइन तथा अपूर्ण निर्माणाधीन रेल लाइन के लिए राशि का प्रावधान रखते हुए उपरोक्त समस्याओं का निदान करने की महति कृपा करें।

* Speech was laid on the Table.

श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे (उस्मानाबाद) : * महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कुछ मांग करना चाहती हूँ।

तडवले जिला उस्मानाबाद में बने "कलंब रोड स्टेशन" को सी ग्रेड बनाने हेतु -- मेरे संसदीय क्षेत्र उस्मानाबाद कस्ब तडवले में कलंब रोड नाम से स्टेशन है, परन्तु लातूर उस्मानाबाद कुडवाडी रेलवे लाइन का दोहरीकरण होने के कारण तडवले में बने "कलंब रोड स्टेशन" को हटाया जा रहा है, जबकि यह स्टेशन लगभग 40-50 एकड़ भूमि पर बना है, जिसमें प्रतिकालय विश्राम गृह, पार्सल आफिस, गोडाउन करेज वाटरिंग रेलवे कर्मचारियों के मकान और स्टाफ क्वार्टर तथा इंजीनियरों के बंगले बने हुए हैं। अतः मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि "कलंब रोड स्टेशन" को न हटाकर यहां पर सी ग्रेड स्टेशन खोला जाये और सभी गाड़ियों को रोकने की व्यवस्था की जाये।

सिद्धेश्वर एक्सप्रेस -- महोदय, सिद्धेश्वर एक्सप्रेस, जो सोलापुर से मुम्बई पहले सायं 8.30 बजे चलती थी, का समय बदलकर अब 10.00 बजे सायं कर दिया गया है। अतः मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि सिद्धेश्वर एक्सप्रेस को पहले के समय पर ही चलाया जाए।

बीजापुर मुम्बई पैसंजर एवं पढरपुर पैसंजर -- महोदय, बीजापुर मुम्बई पैसंजर एवं पढरपुर मुम्बई पैसंजर का पारेवाडी तालुका करमाला, जिला सोलापुर में स्टॉप बनाने की व्यवस्था की जाये क्योंकि इस क्षेत्र से काफी लोगों को निजी एवं कार्यालय के कार्य से आवागमन में परेशानी होती है।

वाशिम्वे तालुका करमाला जिला सोलापुर में रेलवे फाटक खोलना-- महोदय, वाशिम्वे तालुका करमाला में रेलवे फाटक नहीं है, जिसके बारे में मंत्रालय को दिनांक 18-01-2005 को पत्र द्वारा भी सूचित किया था । अतः इस क्षेत्र में रेलवे फाटक लगवाने की व्यवस्था की जाए ।

पारेवाडी व जिन्ती तालुका करमाला जिला सोलापुर के बीच रेलवे फाटक को खुला रखना -- महोदय, गांव पारेवाडी व जिन्ती तालुका करमाला जिला सोलापुर के बीच रेलवे फाटक सायं 7 बजे से सुबह 7 बजे तक बंद रहता है, जिसे दोनों गांवों के बीच आवागमन में काफी परेशानी होती है। अतः मेरा अनुरोध है कि इस फाटक को 24 घंटे खोला जाये और फाटक पर चौकीदार तैनात किया जाये।

* Speech was laid on the Table.

6 लातुर उस्मानाबाद कुडवाडी रेलवे लाइन का दोहरीकरण-- महोदय, लातुर उस्मानाबाद कुडवाडी रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए वा 2005-2006 के लिए 75 करोड़ रुपये की मांग की गयी थी जबकि बजट रेलवे 2005-2006 में केवल 35 करोड़ रुपये दिये गये हैं, इस दोहरीकरण को इसी तरह वांवार कम पैसे दिये गये तो यह प्रोजेक्ट पाँच साल में भी पूरा नहीं होगा।

अतः मैं भारत सरकार से आपके माध्यम से यह मांग करती हूँ कि इस रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए 75 करोड़ रुपये दिये जायें, जिससे यह प्रोजेक्ट जल्दी से जल्दी पूरा हो सके।

श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर) : * महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा वा 2005-2006 का विकासोन्मुख, संतुलित एवं आमजनों के लिए लाभकारी रेल बजट पेश करने के लिए धन्यवाद देता हूँ। पिछले वा की भांति इस वा के रेल बजट में यात्री भाड़ा में किसी प्रकार की बढ़ोत्तरी न कर आपने देश के गरीब एवं मध्यमवर्गीय लोगों को राहत पहुंचाने के साथ ही मुद्रास्फीति को कम रखने एवं भारतीय अर्थव्यवस्था को प्रगतिशील बनाए रखने वाला बजट पेश कर एक मिशाल कायम किया है। आपने इस बजट में दक्षिण भारत, उत्तर भारत एवं देश के अन्य क्षेत्रों में रेलवे के विकास के रास्ते सर्वांगीण विकास को बल देने का सफल प्रयास किया है। इस बजट में आपने समाज एवं देश के हर तबके को समुचित लाभ पहुंचाने का प्रावधान करके इस बजट को ऐतिहासिक शकल देने का प्रशंसनीय कदम उठाया है। आपने रेलवे की खाली पड़ी जमीनों को वाणिज्यिक इस्तेमाल का जो प्रावधान किया है, इससे रेलवे की आंतरिक अर्थव्यवस्था सुदृढ़ होगी। यह एक सराहनीय एवं लाभप्रद कदम है।

इस विकासोन्मुखी एवं लोकप्रिय बजट पेश करने के लिए मैं अपने तथा अपनी पार्टी की तरफ से रेल मंत्री जी को धन्यवाद एवं साधुवाद देता हूँ। साथ ही समस्तीपुर एवं आसपास के आमजनों की निम्नलिखित चिर-प्रतिक्षित मांगों की ओर ध्यान आकृत करते हुए आग्रह करना चाहता हूँ कि इन्हें आगामी वित्तीय वा में प्राथमिकता के आधार पर पूरा कराने का प्रावधान करने की कृपा करें ताकि सिर्फ समस्तीपुर ही नहीं अपितु उत्तर बिहार में सर्वांगीण विकास की गति तेज हो सके।

समस्तीपुर स्थित रेलवे वर्कशाप को उल्लूकित कर रेलवे कारखाना का दर्जा देते हुए इसे विस्तारिक एवं आधुनिक बनाना (इसकी घोणा माननीय मंत्री जी ने समस्तीपुर की एक जनसभा में चुनाव पूर्व किया था।)

विद्यापति नगर स्टेशन (हाल्ट) को पुनः उल्लूकित कर स्टेशन का दर्जा देते हुए इसका नामकरण विद्यापति धाम करना। (माननीय मंत्री जी द्वारा इसकी भी घोणा की गयी थी)

दलसिंग सराय में दलसिंग सराय स्टेशन के पास 32 नं0 गुमटी के पास रेलवे और ओवर ब्रिज का निर्माण।

समस्तीपुर में भोला टॉकिज के नजदीक रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण।

उजियारपुर रेलवे स्टेशन के गेट नं0 44 से स्टेशन तक पहुंच पथ का जीर्णोद्धार।

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

22गाड़ी सं0-5027 अप एवं 5028 डाउन (मौर्य एक्सप्रेस) का उजियारपुर स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित कराना।

उजियारपुर स्टेशन पर यात्री शेड, सोलर लाइट एवं पब्लिक एड्रेसिंग सिस्टम की व्यवस्था।

बरौनी-समस्तीपुर ग्रीमकालीन सवारी गाड़ी को स्थायी करवाना।

उजियारपुर स्टेशन गेट नं0 45 पर उपरी पारपथ का निर्माण।

बैनी थाना, पूसा रोड से रेलवे केबिन पश्चिम तक करीब एक किलोमीटर क्षतिग्रस्त सड़क की मरम्मत।

गुवाहाटी राजधानी का समस्तीपुर स्टेशन होकर गुजरने की व्यवस्था के साथ साथ कुछ मिनटों के लिए ठहराव भी सुनिश्चित कराना।

दरभंगा से हाजीपुर भाया बछबाड़ा , शाहपुर पटोरी के बीच डी.एम.यू. गाड़ी चलवाने की व्यवस्था करना, जो हाजीपुर से सुबह चलेगी और शाम को दरभंगा से चलेगी।

कमला इंटरसिटी पैसेंजर डाउन 540 अप 539 के नाजीरगंज स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित कराना।

खुदीराम बोस स्टेशन, पूसा रोड पर पार्सल बुकिंग खोलने एवं कुलियों हेतु विश्रामगृह बनवाना।

हाजीपुर बछवाड़ा रेल खंड अंतर्गत नंदनी गुनिया रेलवे हॉल्ट को पुनः उत्क्रमित कर स्टेशन का दर्जा देना।

शाहपुर पटोरी स्टेशन के प्लेटफार्म पर शौचालय एवं स्नानघर की व्यवस्था एवं स्टेशन के पश्चिम छोर एवं उत्तर दिशा स्थित प्लेटफार्म पर यात्री शेड का निर्माण।

समस्तीपुर स्टेशन पर 24 कोच का वाशिंग पिट की पुनः व्यवस्था कराना।

इस परिचर्चा में उपर्युक्त चिर-प्रतिक्षित इन मांगों को माननीय रेल मंत्री जी के सामने रखते हुए और उसे इस बजट में शामिल करने का अनुरोध करते हुए मैं पुनः करना चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी ने इस ऐतिहासिक बजट को पेश करते हुए यह साबित कर दिया है कि वह आम जनों एवं गरीबों के मसीहा हैं।

SHRI P.C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT) : * Sir, I would like to present the burning problem in my Constituency regarding the gauge conversion work between Bijapur-Gadag.

Sir, as per the original plan, the conversion of 330 km. Hutagi (Sholapur) Gadag metre gauge line into broad gauge should have been completed by 1998. While launching the gauge conversion work at Bijapur in 1993, the then Railway Minister, Jaffer Sharief had announced that he would ensure that the work would be completed before the time frame set for the commissioning the project. After his exit, the conversion was completed only up to Bijapur by that deadline.

The project was put on the fast track once again when Shri Basanagouda Patil Yatnal became the Railway Minister. Shri Yatnal claimed that the project would be completed by March, 2005.

Sir, Bijapur-Gadag conversion work was given momentum during 2003-04 after the commitment made by the Karnataka Government for sharing of the cost of the gauge conversion on 50:50 basis. The MG train services have been suspended since February, 2004 onwards for completing the gauge conversion work between Bijapur and Bagalkot section.

Sir, the State Government of Karnataka has failed to release the required amount for completion of gauge conversion work between Bijapur-Bagalkot section. Several organisations staged dharna for expediting the proposed broad gauge work and release of the matching grant as per its cost sharing agreement with the Railways.

Sir, during the dharna, Revenue and Police Department have initiated the Indian Penal Code (IPC) 144. The Police people have arrested and chargesheeted so many leaders along with the sitting MLA of Bagalkot. They had been detained

in jail also. On 21st of December, 2004, under the leadership of Shri Anant

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

Kumar, we have submitted the memorandum to the hon. Prime Minister, Dr. Manmohan Singh Ji.

Sir, after knowing this situation, hon. Chief Minister has agreed to release Rs. 30 crore, the said amount is also not released.

Sir, the expanding of soil work was completed, small works of bridges between Bijapur and Bagalkot had been completed. The major work of Doni River bridge is completed and Malaprabha bridge work would be shortly completed.

Sir, due to the construction of the Narayanpur and Almathi reservoirs, nearly 168 villages get submerged and land to the extent of 87,631 hectares. Under the two reservoirs, major portion of the Bagalkot township is also being affected.

Sir, in my constituency, a large number of farmers have lost the fertile land as well as their employment. For generating and providing employment, the industrialists should come forward for setting up of the industries but unless the conversion of the gauge work is completed the industrialists are not coming forward.

Sir, in the present Budget, it is clearly mentioned that the target is to complete the conversion work from Bijapur to Bosavan-Bagevadi by March, 2005, rest is not fixed. Sufficient fund has not been allocated for the said project. North Karnataka is completely neglected. Hence, my humble request is that the hon. Railway Minister should allocate the adequate funds for completion of gauge conversion from Bijapur to Gadag.

I would like to thank the Chair for giving me this opportunity.

श्री सूरज सिंह (बलिया, बिहार) : *महोदय, मैं लोक जनशक्ति पार्टी की ओर से भारतीय रेल के लिए वर्ष 2005-2006 के लिए संसद में प्रस्तुत बजट अनुमान, आय तथा संचालन व्यय आदि से संबंधित विार्यों एवं बजट प्रस्तावों पर हो रही चर्चा के समर्थन में संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार के लोकप्रिय रेल मंत्री जी का ध्यान पिछड़े राज्यों को अधिक सुविधा प्रदान करने, मेरे संसदीय क्षेत्र के रेल समस्याओं तथा बजट प्रावधानों के संबंध में आकृष्ट कराना चाहता हूं।

महोदय, देश की अर्थ-व्यवस्था एवं प्रगति में रेलवे का एक महत्वपूर्ण स्थान है। इसी क्रम में रेलवे का आधुनिकीकरण एवं विस्तार समाज के हरेक वर्ग तथा क्षेत्र के लिए अपेक्षित रहता है। ग्रामीण तथा सुदूर क्षेत्रों में रेल नेटवर्क जोड़ने से ही देश की प्रगति/विकास को एक नयी दिशा मिलेगी। इस प्रस्ताव के संबंध में हमारे अन्य सहयोगी मित्रों ने अपनी बातें बड़ी ही शांतिपूर्वक ढंग से रखी, इसी क्रम में श्री सचिन पायलट जी ने बजट प्रस्तावों, उसके लाभों एवं आवश्यक संशोधन के लिए अपने विचार रखे। इसी क्रम में महोदय, मैं इस लोकप्रिय सरकार द्वारा पेश बजट के संबंध में अपना तथ्य रखना चाहता हूं।

महोदय, आजादी के 50 वर्ष बाद भी रेलवे का विस्तार विशेषकर पिछड़े राज्यों एवं सुदूर क्षेत्रों में उस गति से नहीं हो पाया है, जैसी इस क्षेत्र के लोगों को अपेक्षा थी। यात्री सुविधा एवं गुणवत्ता में सुधार के लिए रेलवे ने जो उपाए किये हैं, उसका लाभ आम लोगों तक नहीं मिल पाया है, जिस पर विशेष रूप से ध्यान देने की जरूरत है। कुछ एक शहरों में यात्री सुविधा तथा साफ-सफाई की व्यवस्था ठीक है, परन्तु पूरे देश में इसकी स्थिति उतनी अच्छी नहीं है, इस संदर्भ में मेरा सुझाव है कि यदि रेलवे सफाई संबंधी कार्य को प्राथमिकता के श्रेणी में निजी क्षेत्रों के सहयोग से सुधार कर यात्रीगण को बेहतर सेवा प्रदान करने के लिए कोई ठोस तथा व्यवहारिक उपाय करें। भारतीय रेल की जो क्षमताएँ हैं, उसका पूरा उपयोग नहीं होने के कारण आम जनता को इसका पूरा लाभ नहीं मिल पा रहा है तथा राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में इसका योगदान पूर्ण रूपेण नहीं प्राप्त हो रहा है। इसके लिए अधिक ध्यान देने की जरूरत है। यात्री सुरक्षा एवं संरक्षा के डाटा को न्यूनतम स्तर पर लाकर आरामदेह एवं तनावमुक्त यात्रा सुनिश्चित करने हेतु अतिरिक्त प्रयास किये जाने चाहिए। रेलवे के कार्य प्रणाली में पारदर्शित लोने के लिए विशेष व्यवस्था कायम की है तथा यात्री शिकायतों के त्वरित निपटान का जो प्रबंध किया है, वह सराहनीय है। परन्तु, इस पर

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

विशेष निगरानी रखने की जरूरत है। यात्री यातायात व्यवसाय के लिए कुछ आधुनिक और उन्नत सुविधायें उपलब्ध कराने की घोषणा की गयी है, इन योजनाओं का क्रियान्वयन पिछड़े राज्यों में प्राथमिकता के आधार पर किया जाये क्योंकि इन राज्यों के यात्रियों को आज भी रेलवे की आधुनिकता/उन्नत सुविधाओं का एहसास नहीं हो पा रहा है, जो कि अत्यंत ही चिंता का विार्य है।

महोदय, मालगाड़ियों एवं पार्सल में हो रही धांधली को रोकने के संबंध में माननीय मंत्री जी ने जो उपाय किये हैं, वह अत्यंत ही सराहनीय/प्रशंसनीय हैं। मेरा अनुरोध होगा कि रेलवे प्रशासन माल ढुलाई एवं पार्सल मर्दों में उत्तरोत्तर वृद्धि हेतु अधिक से अधिक प्रभावशाली एवं पारदर्शी तथा सुविधाजनक व्यवस्था करें ताकि रेलवे अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति सुगमतापूर्वक कर सके।

रेलवे के अनेक सारे अनुपयोग क्षेत्र हैं, जहां से राजस्व की प्राप्ति कर रेलवे अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति का एक बड़ा भाग पूरा कर सकता है। इस क्षेत्र में विशेष ध्यान देने की जरूरत है ताकि अप्राप्त क्षेत्रों से आमदनी रेलवे को प्राप्त हो।

महोदय, रियायतों के मामले में मेरा आपसे आग्रह है कि आर्थिक रूप से कमजोर लोगों को, चाहे वे किसी भी वर्ग के क्यों न हो, किसी भी परीक्षा में शामिल होने के लिए यदि रेलवे का उपयोग करना चाहे तो रेलवे उन्हें पचास प्रतिशत तक कम से कम द्वितीय श्रेणी में रियायत प्रदान करे। इससे एक ओर जहां परीक्षार्थियों को रेलवे के कल्याणाकारी योजनाओं का लाभ मिलेगा, अधिकाधिक प्रतियोगिता में छात्र शामिल हो सकेंगे, वहीं दूसरी ओर परीक्षा देने के नाम पर छात्रों द्वारा बेटिकट यात्रा या हुड़दंग से संबंधित, जो शिकायत प्राप्त होती है, उसमें कमी आयेगी साथ ही रेलवे को अतिरिक्त राजस्व की भी प्राप्ति होगी तथा इससे छात्रों का रेल एवं रेलवे सम्पत्ति के प्रति सकारात्मक रवैया रहेगा।

महोदय, रेलवे के नौकरियों में आरक्षण एवं कार्य प्रणाली में पारदर्शिता तथा रेलवे की अन्य लाभकारी योजनाओं में आरक्षण संबंधी नीति लागू करने के प्रस्तावों के क्रियान्वयन पर कोई विशेष बल देने हेतु कोई ठोस कार्य योजना का उल्लेख होना चाहिए था। इस संदर्भ में मेरा सदन के माध्यम से सुझाव है कि रेलवे के नौकरी एवं अन्य योजनाओं में आरक्षण का शत-प्रतिशत पालन एवं पारदर्शिता अनिवार्य रूप से निर्धारित की जानी चाहिए तथा इसके क्रियान्वयन में हो रही देरी के दोषियों के ऊपर ठोस कार्रवाई की जानी चाहिए ताकि इस लक्ष्य को सुगमतापूर्वक प्राप्त किया जा सके।

महोदय, चिकित्सा सुविधा, रेल कर्मचारियों के वेलफेयर एवं गुणवत्ता सुधार के लिए अधिकाधिक धनराशि का प्रबंध किया जाना चाहिए ताकि चिकित्सा सुविधाओं का आधुनिकीकरण एवं विस्तारीकरण समय पर हो सके तथा रेल कर्मचारियों के कल्याणार्थ चल रहे कार्यक्रमों का व्यापक प्रचार-प्रसार हो।

खानपान सुविधा को एक नीतिगत मामले के तहत आई.आर.सी.टी.सी के देखरेख में सम्पन्न कराया जा रहा है। इस संबंध में मुझे सूचना मिली है कि आई.आर.सी.टी.सी रेल में खानपान एवं अन्य यात्री सुविधा प्रदान करने के नाम पर ऐसी संस्था बन गयी है, जिसमें एक विशेष वर्ग को लाभ पहुंचाया जा रहा है। साथ ही इसमें कार्यरत सभी उच्च पदाधिकारियों के वारे-न्यारे (मालामाल) हो गए हैं। मेरा अनुरोध है कि आई.आर.सी.टी.सी में कार्यरत सभी उच्च पदाधिकारियों के द्वारा लिए गए निर्णयों/कार्य प्रणाली की समीक्षा की जानी चाहिए तथा इसे और पारदर्शी बनाने के लिए प्रभावी कार्रवाई किये जाने की जरूरत है। साथ ही रेल मंत्रालय के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों यथा- इरकॉन, भारतीय कंटेनर निगम, राइट्स, रेल-टेल कॉरपोरेशन इत्यादि के आधुनिकीकरण एवं अधिक स्वायत्तता प्रदान करने के लिए और उपाय किये जाने की जरूरत है ताकि इसे विश्वस्तरीय कार्य कुशलता का प्रतीक या प्रतिस्पर्धा के अनुरूप बनाया जा सके।

महोदय, यात्री सुविधाओं के लिए माननीय मंत्री जी ने देश के हर एक कोने में 46 नयी गाड़ियों को चलाने का प्रस्ताव किया है। साथ ही 27 गाड़ियों की सेवाओं का विस्तार किया गया है तथा 10 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की गयी है, जो कि सराहनीय है। मुझे उम्मीद है कि इस बार हमारे अन्य सहयोगी मित्रगण माननीय मंत्री के ऊपर बिहार के मंत्री या बिहार से अधिक गाड़ी चलाने/लाभ का भेदभाव संबंधी आरोप नहीं लगायेंगे। परन्तु, मैं सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान उत्तर बिहार के ऐतिहासिक, सांस्कृतिक, औद्योगिक प्रगति, कृषि विकास, पर्यटन एवं भौगोलिक दृष्टिकोण से व्यावहारिक तथा रेलवे के लिए लाभप्रद निम्नलिखित जनोपयोगी योजनाओं को पूरा करने के लिए सादर अनुरोध करता हूँ।

बरौनी/बेगूसराय से एक नयी सुपरफास्ट गाड़ी क्रमशः दिल्ली, कोलकाता, मुंबई एवं चेन्नई महानगरों के लिए चलाया जाए, ताकि उत्तर बिहार का यह औद्योगिक नगरी महानगरों के साथ सीधा जुड़कर औद्योगिक विकास ही नहीं, सामाजिक तथा सांस्कृतिक विकास भी करे।

सकरी से हसनपुर, एक नयी रेल लाइन बिछाने का कार्य प्रारंभ किया जा चुका है। मैंने इस रेल लाइन को हसनपुर से बरौनी तक विस्तार करने के लिए माननीय मंत्री जी से सादर अनुरोध किया था, न जाने किस कारणवश सर्वेक्षण के बावजूद भी इस जनोपयोगी एवं औद्योगिक तथा कृषि विकास के हित संबंध योजना की अनदेखी की जा रही है। इस रेल लाइन के निर्माण से उत्तर बिहार का एक अति प्रसिद्ध स्थल "जयमंगलागढ़" जो कि धार्मिक स्थल के साथ साथ कावर झील-पक्षी विहार के नाम से प्रसिद्ध है, इसका राष्ट्रीय मानचित्र पर एक स्थान प्राप्त होगा, जिससे पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा। साथ ही साथ रेलवे के आय में भी वृद्धि होगी। मुझे जानकारी मिली है कि आप मुख्यमंत्री की हैसियत से इस स्थल पर धार्मिक एवं पर्यटन स्थल भ्रमण के संदर्भ में अपना समय प्रदान कर इस स्थल का मुआयना कर चुके हैं तथा इसके विकास एवं व्यापक प्रचार-प्रसार हेतु अपना आश्वासन भी इस क्षेत्र के लोगों को दिये थे। आवागमन की

त्वरित सुविधा उपलब्ध नहीं होने के कारण इस स्थल का समुचित विकास नहीं हो पा रहा है। पूर्ववर्ती सरकार द्वारा भी इस स्थल का कभी विकास नहीं किया गया है। मेरा आग्रह है कि सड़क परिवहन विभाग अभी दक्षिण भारत के हाथ में है, तो आप उत्तर भारत के मंत्री होने के नाते इसे रेल नेटवर्क से जोड़ कर अपने दायित्वों का निर्वहन कर इस क्षेत्र के सर्वांगीण विकास हेतु अपना सहयोग हसनपुर-बरौनी वाया जयमंगलागढ़ तक रेल लाइन का निर्माण कर अनुगृहीत करें।

जैसा कि माननीय मंत्री जी को ज्ञात होगा कि बिहार में गड़हारा रेलवे यार्ड एशिया में अपना स्थान रखता था। यार्ड बंद होने के कारण रेलवे की हजारों एकड़ जमीन खाली पड़ी हुयी है, जिसका उपयोग नहीं होने से रेलवे को मेरे समझ से काफी नुकसान हो रहा है तथा इस क्षेत्र का समुचित विकास नहीं हो पा रहा है। रेलवे की इस खाली पड़ी जमीन पर अवैध लोगों का कब्जा भी हो जाता है, जिससे रेलवे की ही सम्पत्ति का नुकसान होता है। तत्कालीन रेल मंत्री ने इस खाली पड़ी जमीन पर रेलवे के कलपुर्जे कारखाना के स्थापना की स्वीकृति प्रदान की थी। किसी कारणवश आज तक इस जमीन का उपयोग नहीं हुआ है तथा उत्तर बिहार का यह प्रमुख रेल स्थान कोई कारखाना/यार्ड नहीं होने के कारण अति पिछड़ गया है। मेरा सदन के माध्यम से आपसे आग्रह है कि वर्ष 2005-2006 के रेल बजट में गड़हारा रेलवे यार्ड के खाली पड़े जमीन पर कोई कल-पुर्जा कारखाना स्थापित करने के लिए प्रस्ताव या रेलवे की आवश्यकताओं यथा कंक्रीट स्लीपर प्लांट या इसी तरह का कोई अन्य प्लांट स्थापित करने संबंधी प्रस्ताव को वर्तमान बजट में शामिल करने का कट करेंगे ताकि इस क्षेत्र का पिछड़ापन दूर हो सके एवं रेलवे को भी इसका पर्याप्त लाभ मिले।

अंत में महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को रेलवे के वार्षिक योजना में उत्तरोत्तर बढ़ोत्तरी, चालू परियोजनाओं के लिए अधिक धनराशि का प्रावधान करने के लिए, दोहरीकरण कार्य के लिए अतिरिक्त धनराशि की व्यवस्था एवं नये रूटों का चयन, अधिकतर खण्डों में अमान परिवर्तन करने की योजना को शामिल करने के लिए, रेल विद्युतीकरण कार्य का समुचित विस्तार करने के लिए, नयी लाइनों को पूरा करने में शीघ्रता एवं उपनगरीय यातायात परियोजना के विस्तारीकरण संबंधी योजनाओं को शामिल करने के लिए तथा संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार की नीतियों के त्वरित क्रियान्वयन एवं जनोपयोगी रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए हार्दिक धन्यवाद देता हूँ तथा इस रेल बजट के पक्ष में अपनी संस्तुति/सहमति प्रदान करता हूँ।

SHRI IQBAL AHMED SARADGI (GULBERGA) : *Sir, I would like to compliment the UPA Government and the Railway Ministry for presenting a pro-people Budget, which did not increase fares, extended the concessions to the farmers, students, unemployed youths and to the persons from the rural areas employed in the cooperative fields like dairy and rural-based cottage industries.

At the same time, I would like to bring to the notice of the hon. Minister that the Budget allocation of Rs. 4.50 crore for the ongoing new railway line from Bidar to Gulbarga is not adequate. Last year, Rs. 15 crore have been allotted and the same has been utilised. Hence the proposed allocation may be increased up to Rs.50 crores. This is one of the important railway lines from Gulbarga to Delhi, which will reduce five hours journey from Gulbarga to Delhi after its completion.

I would like to bring to the notice of the hon. Minister that there is a long-pending demand to set up a Divisional Headquarters of the Railway in Gulbarga to cater to the needs of the Hyderabad-Karnataka region. Earlier almost 21 Members of Parliament of Lok Sabha have represented in this regard. In spite of a genuine demand, the Railway Budget did not concede the establishment of the DRM office at Gulbarga. Hence, I suggest to include this proposal to set up a DRM office at Gulbarga.

I would like to suggest the long-pending proposal to introduce a new railway line Munirabad-Mahboob Nagar and Raichur-Gadwal. These proposals are yet to take off in a substantial manner. So, I suggest to include these two railway lines, which have been already surveyed.

The Karnataka State needs Rs. 4284 crore, including about Rs. 250 crore as the State Government's share for completing 20 projects being implemented by the South Western Railway and the South Central Railway. The investment shows the considerable decline in the Budget allocation for the current year for which

* Speech was laid on the Table.

reconsideration for enhancing in the Budget allocation is essential to implement the pending proposals in the larger interest of the Hyderabad-Karnataka area.

In addition to the above said proposals, I would like to suggest to introduce a new Shatabdi Express Train in between Mumbai-Bangalore. The traffic in between Mumbai-Bangalore is increasing considerably for the last one decade. Hence, this new proposal may kindly be included.

I would like to propose the conversion of the Yaswantpur-bijapur Train to a daily service, which would reduce the rush on Udyan Express and would be convenient for the people of Mumbai-karnataka and Hyderabad-Karnataka area.

Gulbarga is centrally located from Mumbai, Chennai, Bangalore and Hyderabad. The number of incoming and outgoing Railway passengers from Gulbarga Railway Station are much more higher than Sholapur Division. Hence, I propose to set up a Divisional Headquarters Office and a Railway Workshop at Gulbarga.

Once again, I compliment the UPA Government and the Railway Ministry for presenting a pro-people Budget.

SHRI SHRINIWAS DADASAHEB PATIL (KARAD) : *Sir, I hereby table my demands on Railways, which need immediate attention of the House:

Starting new computerised reservation centre at Islampur Tehsil-Walwa District: Sangli (Maharashtra) on Central Railway;

Starting city reservation centre in Karad town in addition to the centre at Karad Railway Station;

Raising of platform in front of administrative building at Karad Railway Station;

Construction of shed over loading platform at Karad to facilitate loading of sugar in rainy season;

Starting new trains from Kolhapur to Dwarka once a week;

A super-fast train between Pune to Bangalore may be started connecting these two IT cities;

One 3A coach may be added to 2779/2780 Goa Express. AT present there are two 2A coaches and only one 3A coach;

1A coach may be added to Mahalaxmi Express; and

Develop Takri Railway Station at Central Railway in Pune – Miraj Section by extending the platform to full length.

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

श्री अवतार सिंह भडाना (फरीदाबाद) : *माननीय रेल मंत्री जी को रेल बजट में किराया भाडा तथा माल भाड़े में वृद्धि न करने के लिए हार्दिक बधाई देता हूँ । साथ ही विशेष कर किसानों, पिछड़ा वर्गों, गरीब तबकों के लिए बजट में विशेष रियायत देने के लिए माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं । रेल बजट को गौर से देखा जाए तथा पूर्व में प्रस्तुत किए गए रेल बजटों का अध्ययन किया जाए तो यह स्पष्ट होता है कि आधुनिकीकरण एवं रेल सुविधाओं का विकास विशेष क्षेत्रों की ओर केंद्रित रहा है । मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि ऐसे क्षेत्र जो लगातार मांग होने के बावजूद आज भी रेल सुविधाओं से वंचित हैं, उन पर सर्वप्रथम इस बजट में अनुपूरक मांगें स्वीकार कर बजट में शामिल की जाएं, ताकि ऐसे पिछड़े क्षेत्र जो आजादी के 58 वर्षों के बाद आज भी रेल सुविधाओं से वंचित हैं, उन्हें विकास की मुख्य धारा से जोड़ा जा सके । मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र फरीदाबाद के अत्यंत पिछड़े मेवात क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूँ जो आजादी से ले कर आज तक रेल सुविधाओं से वंचित हैं । यहां रेल सुविधा तो दूर सड़कें तक आवागमन की दृष्टि से बंद-से-बदतर स्थिति में हैं । मैं मंत्री जी को बताना चाहता हूँ, यह अल्पसंख्यक क्षेत्र है । जहां बहुत ही गरीबी है । इस क्षेत्र को रेल सुविधा से जोड़ने के लिए लगातार मांग चली आ रही है । यहां वाया मेवात, अलीगढ़, पलवल, अलवर रेल लाइन बिछाने की मांग है । इस संबंध में 1977 में स्वर्गीय प्रधानमंत्री श्री मोरा जी देसाई ने रहीमपुर ब्रिज के उद्घाटन के अवसर पर एवं नूंह गुड़गांव में तत्कालीन पूर्व रेल मंत्री श्री बंसीलाल ने 1985 में एवं पूर्व प्रधान मंत्री श्री देवगौड़ा ने 1997 में इस रेल लाइन को बिछाने का वायदा किया था । मैंने स्वयं 1991 में प्रथम बार सांसद चुने जाने पर इस मुद्दे को संसद में उठाया था तथा 1995 में मेरे द्वारा इसी मुद्दे को ले कर मांग न माने जाने पर रेल बजट भाण का विरोध किया था । परन्तु खेद है, लगातार मांग एवं घोषणाओं के बावजूद इस रेल लाइन को बिछाने का कार्य रेल बजट में आज तक शामिल नहीं किया गया ।

माननीय मंत्री जी मेवात क्षेत्र दिल्ली बेहद करीब होने के बावजूद भी अत्यंत पिछड़ा एवं रेल सुविधाओं से वंचित है । 13 वर्ष पूर्व इस रेल लाइन को बिछाने के लिए सर्वे भी किया गया था । इस रेल लाइन के बिछाने से अत्यंत पिछड़े क्षेत्र मेवात का तेजी से विकास हो सकेगा । यहां रह रहे 3 लाख से अधिक मेव-मुस्लिम (अल्पसंख्यक) वर्ग के लोग विकास की मुख्य धारा से जुड़ सकेंगे ।

अतः मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है जो खुद पिछड़े इलाके के विकास के पक्के हिमायती हैं, वह मेवात की जनता के इस मांग को पूरा करने के लिए रेल बजट 2005-2006 में अनुपूरक बजट में शामिल करने की कृपा करेंगे ।

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

मेरे फरीदाबाद संसदीय क्षेत्र के होडल, पलवल, बल्लभगढ़, फरीदाबाद से हजारों दैनिक यात्री अपने रोजगार हेतु दिल्ली आवागमन करते हैं । इन्हें आने जाने में रेल गाड़ी की कमी होने के कारण बेहद कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है । इस कमी को पूरा करने के लिए मैंने माननीय मंत्री जी को कई बार पत्र द्वारा मांग की है कि दिल्ली-पलवल जी0डी0पी-4 पैसेन्जर शटल जो पलवल तक जाती है, को कोशीकला तक बढ़ाया जाए तथा एसएनपी 3 के स्थान पर आगरा पैसेन्जर को दिल्ली तक भेजने की मांग की है ।

होडल रेलवे स्टेशन से दिल्ली-गाजियाबाद तक जाने वाले दैनिक यात्रियों की संख्या लगभग 3000 है, जबकि होडल को उपमण्डल का दर्जा प्राप्त है और इस उपमण्डल की आबादी लगभग 4 लाख है । इस उपमण्डल के साथ मुस्लिम बाहुल्य क्षेत्र सटा हुआ है । व्यापारिक दृष्टिकोण से लगभग 50 राइस मिलें और दाल मिलें, कृषि उपज मंडी, हेफेड, भारतीय खाद्य निगम, वेयर हाउस हरियाणा के एग्रो के माध्यम से लाखों टन चावल एवं गेहूं का व्यापार होता है । इन राइस मिलों, दाल मिलों, कृषि उपज मंडी इत्यादि में कई हजारों की संख्या में मजदूर बिहार, उत्तर प्रदेश, राजस्थान आदि प्रांतों से रोजी-रोटी कमाने के लिए आवागमन करते हैं । इसके अतिरिक्त पत्थर व सीमेंट व्यापारी लाखों टन की मात्रा में सीमेंट पत्थर का व्यापार राजस्थान व मध्य प्रदेश से रोड ट्रांसपोर्ट के द्वारा करते हैं । जबकि व्यापारी एवं मजदूर यहां से आवागमन के लिए फरीदाबाद व दिल्ली से यात्रा करते हैं । मान्यवर मुस्लिम बाहुल्य क्षेत्र मेवात, पुन्हाना, पिंनगवा, नगीना, फिरोजपुर-झिरका, नूंह एवं हथीन के पारिवारिक रिश्ते आगरा, भोपात, अहमदाबाद, कोलकाता, हैदराबाद, लखनऊ, जम्मू-कश्मीर इत्यादि शहरों से हैं । मजबूरीवश जनता को आने जाने के लिए फरीदाबाद व दिल्ली जाना पड़ता है । यदि निम्नलिखित सुविधा स्थानीय रेलवे स्टेशन होडल पर उपलब्ध होती है तो यात्रियों को सुविधाओं के साथ-साथ रेलवे को लाखों रुपये का राजस्व अलग से प्राप्त होगा ।

अतः माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है निम्नलिखित मांगों को अनुपूरक मांग बजट 2005-2006 में शामिल करने की कृपा करें ।

पलवल स्टेशन को जंक्शन बनाया जाए ।

ओल्ड फरीदाबाद क्रासिंग पर अंडर ब्रिज बनाया जाए ।

दिल्ली पलवल जीडीपी 4 शटल को कोशीकला तक बढ़ाई जाए ।

एसएनपी 3 के स्थान पर आगरा पैसेंजर को दिल्ली तक पहुंचाया जाए ।

निम्नलिखित ट्रेनों का स्टापेज होडल एवं पलवल किया जाए-

i- 9023 डाउन जनता एक्सप्रेस (मुम्बई से फिरोजपुर)

ii- 3007 DN तूफान एक्सप्रेस (हावड़ा से श्रीगंगानगर)

iii- 8237 DN विलासपुर से अमृतसर

iv- 9367 DN (मालवा एक्सप्रेस) इन्दौर से जम्मू तवी

v- 1449 DN (महाकौशल एक्सप्रेस)

अप मेल

9024 अप जनता एक्सप्रेस फिरोजपुर से मुम्बई ।

3008 अप तूफान एक्सप्रेस श्रीगंगानगर से हावड़ा ।

8238 अप अमृतसर से विलासपुर ।

8478 अप उत्कल एक्सप्रेस हजरत निजामुद्दीन से

1550 अप महाकौशल एक्सप्रेस हजरत निजामुद्दीन से जबलपुर

रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के पिछड़े क्षेत्रों की जनता को रेल सुविधा से जोड़ कर विकास की मुख्यधारा से जोड़ने की कृपा करेंगे ।

PROF. BASUDEB BARMAN (MATHURAPUR) : *Sir, I would like to draw your kind attention and, through you, the kind attention of the hon. Members, to the plight of the people of the Sundarbans (Districts North 24 Parganas and South 24 Parganas) of West Bengal. My parliamentary constituency 16 Mathurapur (SC) forms the most extensive part of it. Due to non-availability of adequate railway service facilities, I, on their behalf, representing the people of the said area, beg to place before the House some of their demands. I also request the hon. Railway Minister for due consideration of the same and appropriate decisions thereto at the earliest.

I would like to request for the extension of railway network facilities for Jayanagar to Raidighi; Canning to Sonakhali; Jayanagar to Jamtala; and Park Circus to Dhamakhali. I would also like to request the hon. Railway Minister to introduce two pairs of additional local trains on daily basis for Sealdah-Diamond Harbour Section; Sealdah-Lakshimikantapur-Kakdwip Section; and Sealdah-Canning Section. I would like to request him for the immediate inauguration of train service to Namkhana Railway Station. The work is almost completed in Sealdah-Lakshimikantapur-Kakdwip-Namkhana Section.

Now, I would like to request him for laying of double lines, in the Baruipur-Diamond Harbour Section, of which Bauripur-Magrahat sub-section requires immediate attention. The passengers from the adjoining areas suffer very badly due to heavy pressure on the single track. Besides this, Baruipur-Lakshimikantapur-Kakdwip Section and Sonarpur-Canning Section require introduction of double lines. A halt station at Madhavnagar Road between Nishindapur and Kashinagar Stations in Sealdah-Kakdwip Section is to be set up.

I would like to request him for the proper maintenance of the railway platforms. Most of them are in a very bad shape, and require immediate repair and

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

renovation. I may also draw his attention towards proper cleaning of the platforms and toilets; every 24 hours, they may be cleaned at least three times. Besides this, proper cleaning of the train compartments, preferably on completion of journey of a train from the originating station to the destination needs urgent attention of the hon. Minister. Provisions should also be made for toilet facilities and running water in all the local trains, especially in the EMU units; due to lack of proper facilities, the aged people, in particular, faces inconvenience, embarrassment and difficulty in such trains.

I would like to request him to provide adequate lighting at the platforms and their proper maintenance. Provisions may also be made for safe drinking water facilities, toilets, sitting spaces along with electric fans on the platforms. These are some of the urgent needs of the passengers which require immediate attention and appropriate action.

SHRIMATI JYOTIRMOYEE SIKDAR (KRISHNAGAR) : *Sir, I may kindly be allowed to lay the following matter on the Table of the House. There is genuine grievance of the larger section of the people of my Parliamentary Constituency, 11 Krishnagar, in the State of West Bengal in regard to railway services, and on their behalf, I beg to place before the House the following demands and request the Railway Minister for proper consideration of the same and appropriate decision thereto:

Laying of railway line from Krishnanagar to Karimpur – Sealdah Division – in the District of Nadia, West Bengal;

Stoppage of Bhagirathi Express at Debagram Station;

Double line for the Krishnanagar to Lalgola station;

Computerised Reservation Centres at Station and at Tehatta in the District of Nadia;

One additional express train for the Sealdah-Lalgola route under the Sealdah Division;

Provision for and improvement of infrastructural facilities and passenger amenities like: proper platform lighting, toilets, sitting and drinking water arrangements at Krishnanagar, Bahadurpur, Dhubulia, Muragaaha, Bethuadahari, Sonadanga, Debagram, Paglachaudi and Plassey Stations.

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

SHRIMATI MINATI SEN (JALPAIGURI) : *Sir, I am very much thankful to you to permit me to highlight the acute railway communication problem concerning Jalpaiguri District as well as North Bengal. The problems, which I am going to speak out, were raised on the floor of Parliament during the NDA Government as well as the present Government. A series of correspondences was made with the concerned Railway Ministry and its associate organisation.

Sir, Jalpaiguri District is situated in a vulnerable geographical position. The railway network of the District has been neglected ever since partition era.

Jalpaiguri District is the Divisional Headquarter of six Districts of North Bengal. Tea is the key industry of the District and the Government of India earns crore of rupees of foreign exchange, besides substantial amount of excise duties.

Being a Divisional Headquarter, having all important administrative and judicial offices, including higher educational centres, are located here. People from different corners of the District and the State are to attend such organisations/ institutions for various purposes. Permanent Bench of Kolkata High Court is going to start functioning very soon. Tea Auction Centre has already started.

The District itself is the key centre of trade and commerce throughout the length and breadth of the District. There are numerous tourist spots, and many tourist centres are coming up steadily. To set apart, there are four world famous sanctuaries situated in the District, and consequently, these tourist spots and sanctuaries are alluring tourists from the country and abroad.

The tourists are facing immense difficulties for want of proper railway link. The peasants and the cultivators are not in a position to transport their surplus products, resulting in deprivation from the reasonable prices.

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

To overcome the difficulties, I would like to raise the following demands to fulfil the long-cherished demands of the Jalpaiguri and its adjacent areas:

Upgradation of Jalpaiguri Road Station (NFR) with all requisite infrastructure, including computerised reservation facilities and stoppage of Mail and Express trains at Jalpaiguri Road Station;

Construction of rail-over bridge at Mohitnagar level crossing on 12th State Highway at Jalpaiguri;

Resumption of both passenger and goods trains from Haldibari to Sealdah through Bangladesh;

To introduce super-fast trains from Haldibari via NJP to Sealdah;

Upgradation of Oodlabari Railway Station (NFR) under Alipurduar DRM to a full-fledged station;

Acceleration of the construction of the railway track from New Maynaguri (W.B.) to Jogikhopa via Baxirhat, Golokganj, Gouripur, Dhubri, Belasipara (Assam);

Conversion from M.G. to B.G. from new Mal to Changra-Bandla through Changrabandha export and import to Bangladesh by road in operation. Extension of railway track from Changrabandha to New Maynaguri is needed;

Relinquishment of railway land adjacent to Jalpaiguri Railway Station (2.05 acre) on payment for construction of Supermarket by the co-operative societies;

Railway recruitment centre at New Jalpaiguri;

Electrification on the railway line between New Jalpaiguri Road Station and Haldibari;

Renewal of railway pass is to be issued to freedom fighters from nearest railway station instead of Alipurduar to avoid unnecessary harassment;

Repairing works of railway road from Tinbati More to New Jalpaiguri Railway Station and railway roads in Jalpaiguri particularly from 1 No. Ghoomti to 2 No. Ghoomti and the surrounding railway roads, which are in a very deplorable condition; and

Widening of 3 No. Ghoomti at Jalpaiguri Road Station.

Lastly, I support the Budget.

SHRIMATI MANORAMA MADHAVRAJ (UDUPI) : *Sir, when the Railway Budget, 2004 was presented, the newly formed UPA Government had just taken over the reign at the Centre with much less than a year to go for the next full-fledged Budget. Rightly, it was more or less a Vote-on-Account Budget with nothing to expect on major policy changes or structural reforms.

Since then, the UPA Government had enough time to settle down and evolve major policy formulations and programmes. It was, therefore, expected that in the full-fledged Railway Budget for 2005 would hold forth much in major revamp of operational and commercial activities as also enforcement of fiscal discipline to a larger extent.

The Railway Budget, 2005 has belied all these expectations. The fear psychosis that grips the Government on the eve of elections forces it to make it a populist Budget. Now, there being no elections in the immediate future, the Government could have attempted major fare revisions, and curtailment of subsidies, hitherto eating into the Railways earnings. With no let up on price rise of essential commodities, fuel and consumables, the common man would have gracefully accepted any modest revision in rail fares with concomitant improvement in passenger amenities. There is no semblance of any attempt to mobilisation of resources for many on-going projects as also new ones of immediate relevance and priority like acquisition of rolling stock (wagons), and investment on safety equipment like anti-collision device.

To make it more populist and pro-poor, inspired by Nagarjuna Baba's couplets, the Railway Minister has lavishly bestowed a slew of concessions to students and unemployed.

Cross-subsidy has been a bane on Railways' fiscal health whereas the Government sees a cash cow in Railways. Beyond giving a token dividend to the Centre, Railways still depend on budgetary support. Prudential management of

*** Speech was laid on the Table**

Railway finances has not only made it self-sustaining but also has generated enough internal funds for major expansion programmes.

The Railway Minister has announced introduction and extension of train services on many sectors. Most of these services are to become operational only when the on-going gauge conversion works are complete. There, being no major fund allocation for completion of on-going projects including gauge conversion, the fate of these new trains is uncertain. Even during the last Budget, the Railway Minister had introduced many new trains, almost two-thirds of which are still not operational.

When the major gauge conversion projects were launched across the country in early 1990s, it was expected of the successive Governments to set apart funds for the completion of such projects. Mangalore-

Hassan link (metre gauge) was dismantled more than a decade ago for gauge conversion. After 13 years, only a part of it could be made operational (Mangalore to Subramanya Road). I understand that this year a meager allocation has been made for Subramanya Road to Sakleshpur. At this rate, the originally envisaged gauge conversion of Mangalore-Hassan will take another 4/5 years. The Konkan Railway link serves Dalshina Kannada only in terms of more passenger connectivity to North along the coast. Major freight traffic of industrial raw material and exportable commodities to New Mangalore Port has been hindered due to delay in completion of Hassan-Mangalore BG link.

I would urge the Government to self-impose a moratorium on new projects and expansion until the on-going projects become operational. I would also ask the Government to assess the loss of revenue both in passenger traffic and freight movement due to disruption of services on sectors where gauge conversion is going on for a long time.

With many on-going projects in limbo, the Minister has announced new surveys on Sathyamangalam-Mettur and Charaj Nagar-Sathyamangalam-Mettupalayam sectors. To take up these routes, we need to assess the environmental impact on dense forest areas through which these lines are planned.

With major road-highways getting in place throughout the country, the road transport sector is posing a challenge to railway freight traffic business. Railways have already lost a major share of its freight business to road transport sector. The Minister has claimed an improvement of wagon-turn-around time from 7 to 6 hours (time required to empty a loaded wagon and load it again to move out). This is no consolation as major freight movers like coal, cement and fertiliser and also foodgrains (sugar, wheat, rice, etc.) are now facing acute wagon shortage. According to reports, the Railways is facing a wagon shortage of almost 20 per cent of its requirements. It has now re-defined the Condemnation category for wagons and is pressing back into service many wagons earlier condemned and sent to scrap yards.

Major wagon builders both in public and private sector are sitting idle for the last two years for dearth of orders. Because of increase in wheel-and-axle sets prices demanded by overseas suppliers, the Railways have stopped import of wheel-and-axle sets for the last two years. Railways are paying through its nose for the increased fuel (diesel) and power. It should also find ways to meet the price difference in imported wheel-and-axle sets.

The pension liability on Indian Railways is a bomb set to be ticked off any time. With Rs. 12 lakh pensions to pay out to, it needs Rs.7,000 crore annually in reserve. In 1974, an actuarial assessment of pension liabilities was made, and the Railways were asked to set apart funds for pension disbursement every year commensurate with its liabilities. There has been no separate pension fund worth the name, kept in reserve, and all pension disbursements are made from the General Revenue. At this rate, by 2010, almost 60 per cent of the Railways earnings should be sent only on pension.

It astonishes that for almost three decades, no update on actuarial assessment of pension liabilities has been attempted. This is a very serious issue, which left unattended, will loom into a big financial crisis for the Railways in the near future.

On safety front, the record of the Railways is pathetic. It has been established that more than 60 per cent of major accidents were caused by human (staff) errors, and less than 10 per cent were caused due to equipment failures/mal-functioning, namely, signaling and radio-communication.

Take for instance the proposed installation of Anti-Collision Device developed by Konkan Railway Corporation. This in-house invention has great potential for commercial exploitation and also exports markets. After successful field trials, Anti-Collision Device was supposed to be introduced on all dense-traffic routes. The total outlay for this comes only to Rs. 1,600 crore against the Special Railway Safety Fund of Rs. 17,000 crore. Yet, no action has been taken in this regard.

A part of the Central Road Fund collected by the Centre (through a cess on petrol and diesel) comes to Railways for constructing ROBs and RUBs (Railway Over/Under Bridges on road intersections). ROBs

and RUBs save money on upkeep of manned railway level crossings. During 2004-05, Railways got a sum of Rs. 710.81 crore on CRF account. Earlier, in 2003-04, Railways could build only 27 ROB/RUBs out of a total sanctioned number of 424 ROB/RUBs. Thus, a major portion of CRF is diverted elsewhere.

The newly introduced IT-related facilities like Internet booking, and new/ extended trains give the Budget only a cosmetic effect. Unless existing train movements get streamlined, the traffic addition in passenger (Mail/Express/Passenger) traffic will adversely affect the operations of freight trains. With 62 paise for every rupee earned by the Railways come from freight traffic (this is also used to cross-subsidised passenger fares), Railways could ill-afford to neglect the freight factor which is under a severe threat from road transport sector.

A middle class citizen, who constitutes a major chunk of full-fare paying passengers, is not enthused by this Budget. In the garb of relief (no increase in fares), he is denied the benefit of improvements in amenities (less over-crowding, more sanitation and cleanliness on board) and punctuality in operations. With so many concessions announced on already bursting subsidy baggage, it would be interesting to know the exact share of full-fare tickets/free tickets. To my assessment, it could be as low as 20 per cent or even lower.

We need to inject a semblance of professionalism in Railway administration including its fiscal systems. The Rajesh Mohan Commission had laboriously gone into these aspects. Its report now is lying in the attic of Rail Bhavan, should be retrieved and worked upon for what it is worth.

I would still commend this innocuous Budget for due ratification by this House.

SHRI CHENGARA SURENDRAN (ADOOR) : *Sir, I support the Railway Budget presented by hon. Railway Minister with a heavy heart.

Sir, I would make it clear why I support this Budget with a heavy heart. Nineteen out of 20 total elected Members of this House support this Government. There were long standing demands from the people of Kerala for development of Railway in the State. We, as Members of Parliament, also articulated the demands of the people, and represented the Government when the Budget was under preparation. But, unfortunately, the hon. Railway Minister did not bother to favour the people of Kerala with a positive decision on any of such demands.

Sir, I would like to give a brief account of such unfulfilled demands on the floor of the House on the hope that the hon. Railway Minister would realize the problem, and declare a special railway development package for the State of Kerala.

Sir, a separate Railway zone for Kerala for arranging the development of Railway in Kerala was one of the long standing demands of Kerala. A new train for Kerala known as "Sampark Kranti Express" was announced by the then hon. Railway Minister in his Railway Budget for the year 2004-05. But the same has not been started running so far. In the Railway Budget for 2005-06, the hon. Railway Minister announced 46 new trains. But Kerala has been ignored. There was long pending demand for starting a new train from Bangalore to Trivandrum which was not materialised. As far as demand for extension of trains, extension of 'Mangla Lakshadweep Express' from Ernakulam to Trivandrum was prominent. Sir, instead, what we got was 'bolt in the dark', i.e., the most prestigious train of more than 10 lakh Pravasi Malayalis residing in Kerala was extended from New Delhi to Chandigarh.

* Speech was laid on the Table.

I am sure that people of Kerala are not going to be benefited out of it. This, three decades old train, is in the series of trains that run from the India's capital to State capital. Sir, I would request the hon. Minister to reconsider his decision, and maintain the status quo.

Sir, as regards new Railway lines in Kerala, there was a demand for a new Railway line from Kottayam via Chengannur, Konni, Punalur to Trivandrum touching the eastern parts of Kerala. Survey was also conducted earlier, but there is nothing in the Budget about that project. Time-bound completion of gauge conversion will also go a long way in widening the railway network in Kerala.

Electrification of Railway line and reconstruction of old Railway bridges are also need of the hour.

Sir, I would like to make an important submission to the kind knowledge of the hon. Minister. It is regarding the revenue of Railways from Kerala. It is 100 per cent from Kerala. The reason for this success is high literacy rate and social change in Kerala. There is not even a single ticket-less traveller in Kerala. The demands for Railway development should be considered in the light of the above fact also.

Sir, with these words, I would once again request the hon. Minister to favourably consider the demands of the people of Kerala.

SHRI S. AJAYA KUMAR (OTTAPALAM) : Sir*, I thank you for giving me an opportunity to participate in the discussion. My colleague Smt. Sujatha has already dealt upon in details on the problems faced by the State of Kerala for the rail development. I do not want to repeat all the points already discussed. I will confine to just a few more points which I consider are most important.

Sir, Railway is the symbol of National Integrity. This could happen only if the rail development is evenly carried out benefiting all the 28 States and regions. Kerala is one of the most backward States in terms of railway development. Our repeated plea for a fair share in the railway development project fell on deaf years. Sir, the continuous negative attitude of the authorities forced me to undertake an indefinite hunger strike. Sir, it was after the intervention of the Hon'ble Speaker and assurances by the Railway authorities that I called off my strike in the recent past. But, Sir, still the demand for the Triangular Railway Station at Shornur as well as a Pit Lane not been found place in the present Budget. Electrification of the Mangalapuram-Shornur lane, a new line Nilambur-Nanjancod-Mysore and the gauge conversion of Pollachi-Palakkad sector are important projects. But there is no mention of these projects in the Budget. This kind of attitude is not acceptable.

Though the people of Kerala contribute considerably to the revenue earnings of the Railway when it comes to introducing new trains the State is always neglected. Most of the Kerala bound trains are over-crowded. To ease the problem, new trains should be introduced.

Sir, you might be remembering how a Project for a Coach Factory which was proposed to be set up in Palakkad was snatched away from Kerala in the 70s. This negative attitude towards the State was always there. Now, the State is limping behind every other States in terms of industrial and economical development for which the main cause is the lack of adequate rail development.

* Speech was laid on the Table.

Sir, there was a proposal for a Diesel Engine Work Shop at Palakkad. But, what is the present status of it? Minister should clarify.

Sir, there are about 1,25,000 licensed porters working in various stations in the country who are fully dependent on the income from carrying luggage of the passengers. The previous NDA Government's decision to privatise the parcel booking service had already caused serious distress as this had diminished the availability of work for the licensed porters. The present Government's decision to bring in new regulations in the areas of luggage carrying by train passengers, reducing the quantity by half, limiting the quantity of luggage in break vans aggravated the situation. This will further reduce the availability of work and would cause unemployment to most of the porters pushing hundreds of their poor families into penury. Sir, this has to be rectified. Besides, the railways recently decided to remove the parcel facility in

stations where trains do not stop for 5 minutes or more aggravating the situation. We cannot allow lakhs of porters and their families being pushed to starvation. Sir, the Railway Minister while presenting the Interim Budget had offered many welfare measures for the Licensed porters. But the action of the Railway Board and the Bureaucrats in effect will liquidate the porters altogether.

Sir, another important point is that in the Southern Railway there was no referendum conducted for the Recognition of Trade Unions for a long period now. This is in violation of the democratic rights of the working forces in the railways. The reason for not holding referendum is that the leaders of the so-called recognized unions and the bureaucrats in the Southern Railway are hand in glove in various anti-workers moves and people moves. I request the Minister to hold the referendum at the earliest.

Sir, I urge upon the Ministry to review budget proposals and include the projects for the developments of railways in the State of Kerala.

SHRI LONAPPAN NAMBADAN (MUKUNDAPURAM) : *Sir, Kerala has been neglected in this year's Railway budget too, as usual. I strongly protest against not sanctioning new Railway zone or a new train to Kerala. One third of the 46 new trains are allotted to the south Indian states other than Kerala. There is not even a single new train to Kerala. Congress alliance is in power both at the Centre and in the state. Kerala has been cruelly neglected in spite of the fact that all members from Kerala, barring one, support the government. Kerala is extremely backward in railway development compared to other states in the country. This is because Kerala does not have enough hold on the highest authorities of the Railways.

For a permanent solution to the continuous neglect, Kerala should be allotted a special railway zone.

The construction of 3 new lines, namely Thanoor- Guruvayoor, Angamali- Sabarimala, and Kottayam-Erumely should start immediately. Sufficient allocation should be made for the doubling of both the Alappuzha and the Kottayam routes from Ernakulam. Angamali and Irinjalakkuda stations should be computerised. The decision to terminate the diesel shed at Ernakulam should be revoked. Instead, additional facility for the repair of electrical engines should be installed at the diesel shed.

The recognition of trade unions in the Railways should be given through secret ballot system in a democratic manner. The vacant posts in the Railways, which comes approximately 2 lakhs, should be filled. This will help reduce accidents and ease the workload of the employees. The duty hours of railway gate men are 10 to 12 hours at present. A number of accidents take place due to this long duty hours. This should be reduced to 8 hours. Due to the privatisation of railway catering services the amount and weight of food items have gone down and the prices have gone up. Food should be supplied in right amount and weight and prices should be reduced.

* Translation of the Speech
originally delivered in Malayalam; and

Speech was laid on the Table.

The facility to book parcels and luggage should be restored at all stations. This will help thousands of porters get their jobs back. Their job security should be ensured. The present contract system should be done away with. The old dilapidated coaches should be changed and new coaches should be introduced. Many stations do not have facilities for even basic needs. There are many stations without roof or foot over bridge. More allocations should be made for the doubling of lines and the construction of over bridges and their construction should be completed at the earliest. Immediate steps should be made to complete the construction of over bridges at Kalletunkara, Chalakkudi, and Koratti. The practice of

closing existing railway stations in the pretext of "un economic stations" should be stopped. The income of such stations should be increased by sanctioning stop for more trains there.

Kerala is the "God's own country" much advanced in education, health care and culture. The crime rate among Malayalee passengers is very low. Cases of ticket-less travelling are extremely low among Malayalees. I request from the most backward position that there should be declarations favourable to Kerala in the reply of the Honourable Minister for railways. We hope that the obstacle of the "black pillar" in front of us will be removed and the "white smoke" will emerge from your side.

SHRIMATI P. SATHEEDEVI (BADAGARA) : *The Railway Budget presented by the Railway Minister is having some positive aspects and to that extent, it is appreciated. There is no intention to increase the passenger charges and freightage and the special benefits enjoyed by the weaker sections of the society is still continued. It is really appreciated.

But while presenting the Budget the Railway Minister has completely ignored the fact that there is a State by name Kerala in the Southern part of the country. The State of Kerala contributes not less than 700 crores of rupees to the revenue of Indian Railways. But the Railway Budget provides a very meagre amount for the development of railway in the State of Kerala. The Railway Ministry has again by passed the long standing and progress of Railway in Kerala.

Sir, the Railway Ministry has announced that about 46 new trains will be introduced throughout the country. But it is really unfortunate to say that not a single one is provided to Kerala. The attitude of the Railway Ministry is very unkind and unjustified.

People of Kerala are hopeful at least this time they will get a fair deal from the U.P.A. Government. Over 15 million of people of Malabar area consisting of 6 northern districts has been continuously neglected by the Railway and the sufferings of the people are increasing. The demand for a Superfast Express between Chennai and Goa raised by the various associations of this area has not recognised by the Ministry.

During the reign of N.D.A. Government, a weekly train between Cannanore and Yeswanthpur was introduced. In fact, the service of this train does not benefit the thousands of people travelling between Bangalore and different cities of Malabar area. Previously there was 2 through coaches running daily between Mangalore and Bangalore which were withdrawn. Over 100 tourist buses

* Speech was laid on the Table.

are operating from the Malabar region to Bangalore and Mysore. These buses are heavily crowded with businessmen, students, employees and devotees to various temples. It is absolutely necessary to run the Yeswanthapur Kannur express train as a daily train to suit the interest of the general public. This service shall be routed via Bangalore city and Malleswaram as to save one hour extra running time. This service will attract enormous passenger parcel traffic boosting the revenue to the Railway.

The pilgrim traffic from Malabar area to Guruvayoor temple is increasing. In the absence of direct train link pilgrims are compelled to alight at Kuttippuram and catch buses to Guruvayoor. Hence running a direct train between Kasargod and Guruvayoor via Trichur will be highly benefited to the people of Malabar area.

The Rail link from Nilambur-Nangangud to Mysore is very vital. With the completion of the International container Terminal at Vallarpadam and the LNG complex there in the Railway Traffic from and to Cochin will increase many a time. If the rail link between Nilampur-Nangangud to Mysore is opened, it will reduce the distance and running time between Bangalore and Cochin considerably. The long pending demand of Tellicherry Mysore Railway also is not considered by the Ministry. If this is fulfilled, it will be highly beneficial to the people of Kerala and Karnataka States.

The biweekly Kannur Mangalore Maveli Express should be made daily. A superfast Express between Mangalore Tirvendrum should be introduced.

The promised Sampark Kranthi Express may be launched immediately on the Konkan route.

The Rajdhani Express from Delhi to TVM is now running for 2 days per week.

The frequency of Rajdhani Express should be increased to at least 4 days per week.

Sir, over a million of people of Kerala are now living at Delhi and in the adjoining areas like Faridabad, Ghaziabad, Noida, Gurgaon, etc. During the summer vacations and the festival seasons, special trains should be introduced from Delhi to Kerala. The existing trains are quite insufficient to accommodate the heavy rush of the commuters to Kerala.

Sir, the train Kerala Express running between Delhi and the State Capital of Kerala for the last 25 years has now proposed to extend to Chandigarh. This will really create more inconvenience and much agony to the commuters at Delhi. Hence, it is requested that the said proposal of extension should be withdrawn and a new train should be introduced to Kerala from Chandigarh via Delhi.

Sir, the required amount for the completion of the ongoing railway projects for the doubling of railway link spread over the State is 225.93 crores. But it is very sad to note that the Budget allocation is only Rs. 53.60 crores. with this meagre amount nonce of the projects could be completed.

The Budget allocation for the electrification and that of the construction of overbridges are also very meagre. It has to be increased. The construction of Railway overbridge at Vengalam, Nandi, Chengotkavu are still pending. It seems that the construction wing wants to prolong the projects as it is beneficial to them. Sufficient pressure from the Government is necessary to speed up the work.

The passenger amenities and safety can be provided, only by proper actions. Implementation of 8 hours duty to the crew of the Mail, Express and Superfast and Passenger Trains should be assured. The Catering service should be made service motivated instead of the profit sharing attitude.

Sir, the people of Kerala is really disappointed by the introductions of the Railway Budget in a way totally is ignoring the interest and expectations of them. Hence the entire Keraliets are looking forward for some favourable actions from the Railway Ministry.

I hereby conclude my speech hoping for your favourable reply and decision in the larger interest of the people of Kerala.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD) : *I appreciate the stand taken by the Railway Minister not to make any increase in the passenger traffic as well as parcel charges in the Budget for the year 2004-05.

There are number of other measures to strengthen our railway security and administrative set-up. So, this is a positive approach.

But, there are many other issues which have to be addressed and thereby strengthen the credibility and creativeness of this Budget. The economic development of our country mainly depends upon the development of infrastructure and the most important among them is the railway. Indian Railway has a very glorious history, maybe the largest network of transportation of our country.

So, we need a balanced growth approach at the national level, should not be confined to some areas alone. I do not disagree with the projects given to many States, but there are other States also to be included in the list.

I am sad to say that in this Budget, when 46 new trains are announced, Kerala has no place in the list. The allocation of doubling, completion of ROBs, electrification also needs more funds.

With regard to ROBs, Kerala may be the first State which contributes 50 per cent of the total estimate of every work. But the sanctioned works are not yet completed, many of them have not yet begun.

6. Railway really takes special charges from the passengers for the railway security. So, the construction of ROBs is the part and parcel of the railway security itself. Yet the Government of Kerala has taken a positive stand to speed up the construction of ROBs. So, the railway has to speed up their work and sanction more ROBs in the State. Govt. of Kerala has already sent the proposals of ROBs and they are ready to bear 50 per cent of the cost.

*** Laid on the Table**

The Catering Corporation started its work. But the workers, who were there for a very long time, have been denied employment. The same is the case seen in the case of Porters in the railway in Kerala. They were also working for 30 or 35 years there, but when the railway decided to give the handling work to private individuals, these poor Porters were denied employment. This anti-labour steps should be withdrawn.

Government of Kerala and Kerala MPs have given a number of representations with regard to the sanctioning of new trains, survey of new lines and strengthening of infrastructure.

With regard to the new trains:

Thiruvananthapuram-Mangalore Maveli Express – make it daily train;

Madgaon-Mangalore Express should be extended upto Cochin;

Kannur-Bangalore Express – make it a daily train;

Start a new train from Trivandrum to Coimbatore;

Thiruvananthapuram-Kannur Express should be extended to Kasaragod;

Train to Mangalore –Chennai.

More funds for doubling, gauge conversion, construction of ROBs, electrification, etc.

New Survey to Sabari rail line and Guruvayoor – Tanur.

The safety of the railway is more important. Railway take special charges from 2nd Class, 1st Class and AC ticket for the safety fund. But, in many railway stations, the absence of foot over bridges leads to accidents because the passengers, especially women, children and old people, have to cross 3 or 4 railway lines in the railway stations. There are reports of accident deaths in these stations.

12. Manned and unmanned level crossings are also equally important in order to avoid train accidents. So, the railway has to draw an action plan with a time limit to construct manned and unmanned level crossings and also the 11FOBs in the railway stations.

I would also like to submit the names of the ROBs suggested by the Government of Kerala in their memorandum submitted to the Hon. Minister for Railways. Government of Kerala has already made it

clear that they are ready to bear 50 per cent of the cost of every ROBs. These are the following names sent by the Govt. of Kerala for inclusion in the Railway Budget 2005-06:

1. Hosangady, Kasaragod LC No. 289
2. Kottikkulam Yard, Kasargod LC No. 280
3. Pazhayangady, Cannanore LC No. 257
4. Mambaram Road, Cannanore LC No. 230
5. Punaloor, Kollam V- 518

I would request the Railway Minister that the ROBs mentioned above may be included in the Railway Budget itself. Shri

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, आप सब कुछ जानते हैं। रियासते जम्मू-कश्मीर इकोनॉमिकली और इण्डस्ट्रियल लिहाज से एक बैकवर्ड स्टेट है। हमारे यहाँ पहली बार वा 1970 में ट्रेन आई थी।

16.26 hrs.

(Dr. Laxminarayan Pandey in the Chair)

उस जमाने से लेकर आज तक वही सिंगल पटरी चल रही है, वही दकियानूसी, वही ट्रेनें, वही सड़े-गले डिब्बे, वही स्टाइल, उसी स्पीड से चलती गाड़ियाँ, सब कुछ उसी जमाने का पुराना चलता आ रहा है। मैं यहाँ खड़े होकर अपने हक के लिए बोलना चाहता हूँ, अपने हक को छोड़ना नहीं चाहता हूँ। मैं यह रिक्वेस्ट करूंगा कि आप किसी भी स्टेशन को देखें, हमारा एक स्टेशन है कठुआ, जो कि डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है। हमारा दूसरा स्टेशन जम्मू का है। इनको देखने पर लगेगा कि पता नहीं किस जमाने में किसने इन्हें बनवाया होगा। किसी भी तरह यह लगता नहीं है कि यह एक रेलवे स्टेशन है। हमारे यहाँ जो डीआरएम का स्टेशन है, जहाँ डीआरएम बैठता है, वह फिरोजपुर है। हमारा डीआरएम पांच सौ किलोमीटर की दूरी पर बैठता है। हमारे यहाँ रेलवे नेटवर्क की जो कुल दूरी है, वह फिरोजपुर से लेकर बारामुला तक 1000 किलोमीटर है। आप इंसफ कीजिए कि इतना डिस्टेंस है, लेकिन अगर दो रूपए का टेन्डर करना हो या दो पैसे की नौकरी लगवानी हो या कोई दो-चार काम करवाने हों तो पाँच सौ किलोमीटर दूर फिरोजपुर जाना पड़ता है। फिरोजपुर वा 1926 में बना, तब से आज तक पंजाब में कुछ न कुछ विकास होता रहा है। लुधियाना में डिवीजन बनी, जालन्धर में बनी, अमृतसर में बनी, नई रेल लाइनें बिछीं और हमारी हालत यह है कि हमको एक कॉर्नर में ले जाकर फिरोजपुर से जोड़ा गया है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि ऐसा क्यों है? आज वहाँ कुछ कंस्ट्रक्शन वर्क चल रहा है, लेकिन इस सारे काम में जम्मू-कश्मीर के लोगों को काम करने की परमीशन नहीं है, उनको गैंती और बेलचा चलाने की परमीशन नहीं है। हमारी जमीनें ले ली गईं, हमारे नौजवानों को कहा गया कि बन्दूकें छोड़ो, मेहनत करो, लेकिन आज उनको गैंती और बेलचा चलाने तक की परमीशन नहीं है। इन कामों में वहाँ जितने भी मुलाजिम लगे हुए हैं, वे सब बाहर के हैं। आप गौर कीजिए कि चार सौ पदों के लिए भर्ती हुई जिनमें से 398 आदमी जम्मू-कश्मीर से बाहर के हैं और सिर्फ दो आदमी जम्मू-कश्मीर के हैं। मैं यह जानना चाहता हूँ कि आप जम्मू-कश्मीर रियासत को क्या दे रहे हैं? आप जम्मू-कश्मीर रियासत को कुछ नहीं दे रहे हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या परेशानी है? हमारे माननीय रेल मंत्री जी कहीं न कहीं बैठकर टेलीविजन देख रहे होंगे, मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि मेहरबानी करके हमारा भी ध्यान रखें, इस टीवी को देखें और सुनें।

वह टी.वी. को देखें और सुनें, वरना यह बेइंसाफी हमें बर्दाश्त नहीं है। उधमपुर में स्टेशन बना हुआ है, रेलवे लाइन बिछी हुई है, सारा काम पूरा हुए छः महीने हो गए हैं, लेकिन अभी तक वहां ट्रेन चलनी शुरू नहीं हुई। आपने जो लिस्टेड ट्रेनों के बारे में बताया है, उनमें हमारे यहां कोई ट्रेन नहीं चल रही है। सिर्फ यह कहना कि हमने यह किया, वह किया, इससे ही काम चलने वाला नहीं है। वहां सब कुछ तैयार है, लेकिन ट्रेन नहीं चल रही है। सरकार हमारी है, लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि हम लिहाज करें। अगर कहीं कोई गलती होगी या कोई चीज शामिल करानी है, तो सांसद होने के नाते यह हमारा हक है कि हम उसे इंकलूड कराएं। जिन लोगों की नुमाइंदगी लाल सिंह करता है, उनके साथ वह बेइंसाफी नहीं कर सकता। इसलिए हम अपना हक मांग रहे हैं।

तकरीबन सभी राज्यों के लिए आपने शताब्दी रेलगाड़ी चलाई है, लेकिन हमारे राज्य के लिए कोई शताब्दी रेलगाड़ी नहीं चलती है। वहां सबसे ज्यादा यात्री आते हैं और एक ही रेलवे लाइन जम्मू की है। वहां से कम से कम सवा करोड़ लोग गुजरते हैं, जो वैणो देवी के दर्शन

के लिए आते हैं। उनके लिए कोई इंतजाम नहीं है। वहां लोग रेलगाड़ियों में इस तरह से भरे होते हैं, जैसे पोल्ट्री फार्म में मुर्गे भरे हों। इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वे जम्मू-कश्मीर रियासत के लिए रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाएं। अगर ऐसा नहीं करेंगे तो यह हमारे साथ बेइंसाफी होगी। आपने हमारा डीआरएम का आफिस फिरोजपुर रखा है। ठीक है उनका वहीं रहने दो। आपने हरियाणा और पंजाब में भी आफिस दिए हैं, लेकिन हिमाचल प्रदेश और जम्मू-कश्मीर ये दोनों पहाड़ी राज्यों को नीचे दबाकर रखा गया है। इसलिए इनकी तरफ भी ध्यान देना चाहिए।

आपने डीजल शैड लुधियाना में बनाया, रेलवे वर्कशाप अमृतसर में बनाई, ब्रिज वर्कशाप जालंधर में बनाई, ट्रैफिक एकाउंट्स आफिस जालंधर में बनाया, डी.एल.डब्ल्यू., डी.एम.डब्ल्यू., प्रोडक्शन यूनिट पटियाला में बनाई और आरसीएफ कपूरथला में बनाया। ऑलमोस्ट पंजाब को दिया, लेकिन हमें इसकी खुशी है। मैं तो इतना ही कहना चाहता हूं कि जम्मू-कश्मीर रियासत को आपने क्यों छोड़ दिया। सियालकोट खोल दो, मुजफ्फराबाद खोल दो, इससे ही काम नहीं चलने वाला है। मेरा निवेदन है कि हमारे राज्य की तरफ भी ध्यान देना चाहिए। डिवीजनल रेलवे मैनेजर आफिस जम्मू में नहीं है। रेलवे का अस्पताल भी जम्मू में नहीं है। हिमकुंड रेलगाड़ी नहीं चलती, राजधानी एक्सप्रेस नियमित नहीं चलती। वह सप्ताह में पांच दिन के बजाय सिर्फ शुक्रवार को चलती है और शनिवार को वापस आती है। आपने डेली एक्सप्रेस चलाई थी, उसे बंद कर दिया गया है। इसी तरह से पूजा एक्सप्रेस है। जम्मू रीजन से मैं, मदनलाल शर्मा जी और एक राज्य सभा के सांसद, कुल तीन सांसद हैं। लेकिन उसमें आधा डिब्बा रिजर्व है और तीन सांसद हैं। इसलिए एक सांसद प्रथम श्रेणी में और बाकी दूसरे दर्जे में सफर करते हैं। इस तरह से वहां के सांसदों तक को कोई सुविधा नहीं है। जब सांसदों की यह हालत है तो आम लोगों की क्या हालत होगी, यह इससे समझा जा सकता है। इसलिए हम सिर्फ खुशफहमी में नहीं रहना चाहते, प्रैक्टिकली देखना चाहते हैं। कल मैं वहां से आ रहा था, तो ट्रेन में जो चादर दी गई, वह बहुत गंदी थी। उस ट्रेन का बाथरूम गंदा था और खाना भी सही नहीं था। कोई सुविधा नहीं थी।

मैं कहना चाहता हूं कि अगर उधमपुर में ट्रेन चलाने वाली बात का जवाब नहीं मिला तो लाल सिंह पहला आदमी होगा, जो बाहर आकर प्रोटेस्ट करेगा। मुझे ट्रेन चाहिए, क्योंकि मैं उधमपुर के लोगों के प्रति जवाबदेह हूं। इंदिरा गांधी जी ने उस समय ट्रेन का उद्घाटन किया था। कई सरकारें आईं और सभी ने उस पर काम किया। लेकिन अब काम पूरा हुए छः महीने हो गए हैं, अब सरकार की जिम्मेदारी बनती है कि वहां ट्रेन शुरू की जाए।

आप कभी वहां सफर करें तो मालूम पड़ेगा कि रेलगाड़ियों में लोगों की क्या हालत होती है। वहां पर दुनिया भर से लोग वैणो माता के दर्शन के लिए आते हैं। अमरनाथ यात्रा के लिए आते हैं और वहां से मक्का-मदीना के लिए लोग जाते हैं। लेकिन लोगों को ट्रेनों में जगह नहीं मिलती। मैं वहां विधायक रहा हूं और मंत्री भी रहा हूं। एक बार मैंने रिजर्वेशन कराया तो मुझे नहीं मिला। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप वहां के लिए ट्रेनें बढ़ाएं। जो रेलगाड़ियां लिस्टेड हैं, उनमें जम्मू-कश्मीर को भी देखें और सोचें कि आपने कौन सी नई ट्रेन वहां चालू की है। जो डेली एक्सप्रेस चलती थी, वह भी बंद कर दी गई है। मेरा काम सच को सच कहना है, मैं कोई लीपापोती वाली बात नहीं करता। हमारे स्टूडेंट्स को क्या फायदा हुआ है, यह आप देखें।

हमारे किसानों को क्या फायदा हुआ, हमारी बहनों को इससे क्या फायदा हुआ। कहते थे कि मरे हुए लोगों को इससे ले जाएंगे। पहले तो कोई मरा नहीं तो ले किसे जाएंगे। प्रैक्टिकली अगर हमें फायदा होता है तभी हम समझेंगे कि कुछ हुआ, नहीं तो समझेंगे कि कुछ नहीं हुआ। इसलिए हम कहना चाहते हैं कि अगर हमारी यह ट्रेन नहीं चली तो हम धरना भी देंगे। आपने समय दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद,

श्री मोहन सिंह (देवरिया) : सभापति जी, मैं रेल बजट की निंदा तो नहीं कर रहा हूं लेकिन मैंने बड़ी कोशिश की कि किस मुद्दे पर इसकी तारीफ की जाए, तो मुझे कोई मुद्दा ऐसा दिखाई नहीं पड़ा, जिस पर इसकी तारीफ की जाए। व्यक्तिगत तौर पर जब मैंने सभी राज्यों के सांसदों से बातचीत की तो पता चला कि केरल के माननीय साथियों ने धरना दिया, कर्नाटक और तमिलनाडु के साथियों ने भी बैनर उठाया, उत्तर प्रदेश के लोगों ने अखबारों में बयान दिया और बिहार के लोगों ने कहा कि उन्हें भी कुछ नहीं मिला और माननीय लाल सिंह जी बड़ी गर्मजोशी के साथ कह रहे थे कि इनसे तो जो पहले था वह भी ले लिया गया। किस नुकते से तारीफ की जाए, वह दिखाई नहीं पड़ा। यह जो मुनीम जी का बहीखाता होता है कि कितनी आमदनी हुई, कितना खर्चा हुआ, उस तरह का एक बहीखाता पेश कर दिया गया। इस बजट में हमें कोई राजनैतिक इच्छा-शक्ति दिखाई नहीं पड़ी।

रेलवे की मुख्य रूप से चार बड़ी चुनौतियां हैं। सबसे बड़ी चुनौती है कि आजादी के बात से जिन क्षेत्रों में अभी तक रेल लाइन नहीं गयी, उन क्षेत्रों में हम किस सीमा तक नयी रेल लाइनें पहुंचाएंगे। इस बजट में एक किलोमीटर भी नयी रेल लाइन का उल्लेख दिखाई नहीं पड़ा। जो रेल लाइनें पहले से बिछी हुई हैं, उन छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदल दिया जाए। दसवीं पंचवर्षीय योजना में लक्ष्य रखा गया था कि 2365 किलोमीटर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलेंगे। इसमें से कुल 400 किलोमीटर कार्य ही हुआ और शो के बारे में जगह-जगह शिलान्यास हो गये। दो-एक जगहों का इन्होंने उल्लेख भी किया है। निजी-तौर पर हम कह सकते हैं कि गौंडा और गोरखपुर के बीच में छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की योजना है लेकिन उसके लिए फंड आवंटित नहीं हो रहा है। पिछले रेल मंत्री जी ने कप्तान गंज से छपरा की रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए शिलान्यास कर दिया, लेकिन उसके लिए फंड आज तक नहीं

हुआ। माननीय मंत्री जी ने इस बजट में चार नयी रेल-गाड़ियां घोषित कर दीं कि वे आमान परिवर्तन के बाद चलाई जाएंगी और आमान परिवर्तन की कोई चर्चा इस बजट में नहीं है कि उसके लिए कितना फंड दिया जाएगा। मथुरा से फरुखाबाद होते हुए कानपुर की रेल लाइन और उस पर एक दर्जन रेल-गाड़ियों की घोषणा कर दी गयी है। पुरानी लाइन तो उखाड़ दी गयीं और नयी बड़ी लाइन बिछाने का कार्य नहीं किया गया है। दूसरी चुनौती छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की है, लेकिन उसके लिए भी कोई व्यवस्था नहीं की गयी है। तीसरी चुनौती है कि पहले से जो बड़ी लाइन है उसे डबल करने और उसका विद्युत्तीकरण करने की। इसके बारे में भी दसवीं पंच वार्षिक योजना में कहा गया कि 1500 किलोमीटर के हम डबल लाइन का करने का काम करेंगे। इस बजट में केवल 200-250 किलोमीटर रेल लाइन को डबल करने की बात कही गयी है लेकिन विद्युत्तीकरण करने की बात नहीं कही गयी है।

हम एक सुझाव के तौर पर कहना चाहते हैं कि जितना पैसा पूरे हिंदुस्तान की सड़कों को जोड़ने के लिए भारत सरकार ने खर्च किया और हर व्यक्ति जो पेट्रोल और डीजल खरीदने के लिए जाता है उसके ऊपर सैस लगाया जाता है कि हम उसमें से कुछ पैसा सड़क बनाने के लिए खर्च करेंगे तो उससे कम पैसे में पूरे हिंदुस्तान में, उन सारे क्षेत्रों में जिनको स्वर्ण चतुर्भुज सड़क कहते हैं, चार रेल लाइन हम बिछा दिये होते और उससे कम पैसों में माल ढुलाई की समस्या पर काबू पा गये होते।

लेकिन इसमें इच्छा शक्ति की कमी की वजह से रेल लाइन को दो लाइन, चार लाइन करने के बारे में कोई इच्छा शक्ति दिखायी नहीं देती। चौथी चुनौती रेल की यह है कि सौ साल पुरानी रेल लाइन जिस पर चल रही है, सौ साल पुराने, 75 साल पुराने, 90 साल पुराने रेलवे के ब्रिज हो गए हैं जो खतरनाक हालत में हैं। वे कभी भी टूट सकते हैं जिससे दुर्घटनाएं हो सकती हैं। भारत सरकार ने, रेल मंत्रालय ने 1989 में इसके लिए एक कमीशन नियुक्त किया था। उस कमीशन ने कहा कि पांच वर्षों में महत्वाकांक्षी योजनाएं बना कर पुराने पुलों को नया नहीं किया गया तो दुर्घटनाओं को रोका नहीं जा सकता है। इसका कोई इंतजाम इसमें दिखायी नहीं पड़ रहा है। मैंने नई रेल गाड़ी चलाने के बारे में नीतीश जी के बजट को उठा कर पढ़ा तो उसमें यह बात थी कि निजामुद्दीन से जबलपुर तक सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस चलाई जाएगी। वह नहीं चली। पिछले साल मंत्री जी ने जो बजट पढ़ा उसमें भी इसका जिक्र था। रेलवे का टाइम टेबल मेरे पास आया है। उसमें आ गया कि सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस निजामुद्दीन से इतने बजे चलकर जबलपुर पहुंच जाएगी। मुझे आश्चर्य कराना था। मैं गया, उन्होंने मुझे कहा कि वह अभी चली नहीं है। तीसरी बार उसी सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस को इस बजट में पढ़ दिया। खुशी है कि तीसरी बार पढ़ने के बाद मंत्री जी ने दो-तीन सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस को उद्घाटित करने का काम किया। ऐसा इसलिए हो गया कि मंत्री जी ने उस बजट को तैयार करते समय पढ़ा नहीं था। यदि उसे पढ़ा होता तो मुझे विश्वास है कि जिस सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस को तीन साल से पढ़ा जा रहा था, वह उसे तीसरी बार पढ़ने का कट नहीं करते। चौथे बजट में कहा गया कि राम जी की जन्म भूमि को जोड़ने के लिए दिल्ली से फ़ैजाबाद तक ट्रेन चलाई जाएगी। तीन बजट पढ़ने के बाद वह गाड़ी परसों चली। मेरा निवेदन सिर्फ इतना है कि कम से कम जो लोग बजट पेश करते हैं वे मंत्री लोग इतना होम वर्क करें कि उस बजट भाण और बजट के दस्तावेज को गलती से पढ़ लिया करें। इससे ऐसे अधिकारी लोग जो असत्य बातें कहलवाते हैं उन्हें कहने का अवसर इस सदन के सामने नहीं आता।

इसके साथ-साथ नई ट्रेनें चलाई जा रही हैं लेकिन मुसाफिरों को सुविधाएं नहीं मिल रही हैं। उनके रखरखाव और सफाई की कोई व्यवस्था नहीं हो रही है। गार्ड, सफाई कर्मचारियों की संख्या में निरन्तर कमी आ रही है। आप कह रहे हैं कि हम सारी एक्सप्रेस ट्रेन्स को 24 डिब्बे वाली कर देंगे जबकि वे अभी 18 डिब्बे वाली हैं। वे 24 डिब्बे वाली हो जाएंगी तो उनमें आम आदमी कैसे घुसेंगे? यदि आप 24 डिब्बे की ट्रेन चलाते हैं तो मुश्किल से आम मुसाफिरों के लिए दो और तीन डिब्बे रखते हैं। वे लोग टिकट लेकर घूमते रहते हैं। 500 रुपये दंड का प्रावधान भी कर दिया है कि यदि किसी आरक्षित बोगी में गलती से कोई मुसाफिर घुस जाए तो उसे पांच सौ रुपये दंड देना पड़ेगा। हम को कहीं जाने की जल्दी है, हमने टिकट ले लिया लेकिन रिजर्वेशन नहीं मिला, हम टू टायर में बैठ गए तो हमें पांच सौ रुपये जुर्माना देना पड़ेगा और अगले स्टेशन में उतार भी दिया जाएगा। हमारा आग्रह है कि यदि आप डिब्बे बढ़ा रहे हैं तो सामान्य मुसाफिरों के लिए डिब्बे होने चाहिए। जिस के यहां आकस्मिक दुर्घटना या घटना हो गई और उसका आज ही जाना आवश्यक है तो उसकी टिकट लेकर सामान्य श्रेणी के डिब्बे में बैठने की हैसियत हो जाए तो अच्छा होगा। आप जिन नई रेलगाड़ियों को चला रहे हैं वे सब फ़ैशनेबल गाड़ियां हैं। आप सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस चला रहे हैं। जन सेवा एक्सप्रेस चलाने में क्या परेशानी है? रेल लाइन में विस्तार किए बिना नई रेलगाड़ियों को चलाना दुर्घटनाओं को दावत देना है और गाड़ियों को विलम्ब से पहुंचाने का एक स्वतः निमंत्रण है। इसलिए रेल के विस्तार के साथ-साथ मुसाफिर सुविधाओं को बढ़ाना और उसमें सामान्य व्यक्ति की भी पहुंच हो सके, इसकी व्यवस्था होनी चाहिए।

हम बहुत वार्ड से सुन रहे हैं कि रेल विभाग के पास इतनी सम्पत्ति है कि वह विस्तार कार्य के लिए अपने संसाधन स्वयं इकट्ठे कर सकती है, ऐसी मेरी भी मान्यता है। हर बार कोई रेल मंत्री इस बात को योजना आयोग और वित्त मंत्रालय को कहता रहे

हमें विस्तार करने के लिए आप हमें पैसा दे दीजिए, मैं समझता हूं कि यह बहुत बड़ी अकर्मण्यता का द्योतक है। अब रेल इतनी अकर्मण्य हो जाएगी तो मैं समझता हूं हमारे देश का बुनियादी, आधारभूत ढांचे की वृद्धि करने में हम असमर्थ हो जाएंगे। रेल के पास बहुत संसाधन हैं इसका प्रमाण है कोंकण रेलवे। कोंकण रेलवे एक महत्वाकांक्षी परियोजना थी। इस परियोजना को पूरा करने के लिए रेल के बजट में एक नए पैसा का प्रावधान नहीं था लेकिन रेल ने उसके लिए सार्वजनिक रूप से बॉन्ड जारी किए। जनता की ओर से इतना

धन आया कि रेल ने इस महत्वाकांक्षी परियोजना को समय पर पूरा किया। यह रेल की सबसे बड़ी धाती है जिस पर रेल गौरव कर सकता है कि हम कॉकण रेल चलाते हैं। रेल अपने संसाधन जुटा सकती है। बार बार प्रशंसा इस बात की जाती है कि हमने मुसाफिर भाड़ा नहीं बढ़ाया, सीज़नल टिकट नहीं बढ़ाया, यह अच्छी बात नहीं है। यदि रेल का विस्तार करना है तो रेल को संसाधन ढूढ़ने पड़ेंगे। इसमें थोड़ी-बहुत परेशानी और निराशा होती है लेकिन आज भी मेरी मान्यता है कि जितने भी अन्य परिवहन के माध्यम हैं, उनके मुकाबले रेल आज की तारीख में सबसे सस्ता परिवहन है। इसलिए इस सस्ते परिवहन को विकसित करने के लिए ऊर्जा के संसाधनों को विकसित कर सकते हैं, इस पर रेल मंत्रालय को गंभीरता से ध्यान देना होगा।

इसके साथ ही मैं अपने क्षेत्र की दो बातें कह कर समाप्त करता हूँ। बिहार क्षेत्र से जितने रेल मंत्री हुए हैं, हमारे क्षेत्र की रेल लाईनें उन्हें जोड़ती हैं। उसी रास्ते से लोग ट्रेन से जाते हैं, उन लाइनों को दोहरीकरण और विद्युतीकरण कर दिया जाए, इसके बारे में उन्हें कोई चिंता नहीं होती है। उनकी गाड़ी तो सभी गाड़ियों को रोक कर चली जाती है। जिस दिन रेल मंत्री ने जाना होता है उस दिन हम लोगों की गाड़ी पांच-छः घंटे विलंब हो जाती है क्योंकि रेल मंत्री जी जा रहे होते हैं। मैं आग्रह करूंगा कि छपरा से देवरिया, गोरखपुर होते हुए गोण्डा की लाईन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण कर दिया जाए। इस बजट में संकेत दिया गया है कि बरहा से लेकर दोहरीघाट की रेल लाईनों का सर्वे करके वहां नई रेलवे लाईनें बनाई जाएंगी। मेरा आग्रह है कि इसे इसी बजट में पूरा किया जाए।

SHRI JOACHIM BAXLA (ALIPURDUAR) : *Sir, through you, I would like to appreciate the Railway Budget 2005-06 presented by the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad. I consider this Budget as a balanced one and pro-people.

Shri Laluji deserves appreciation for some positive decisions that were declared during his Budget Speech, i.e.,

50 per cent concession in Second Class fares to farmers and milk producers for the purpose of training/earning, etc.

Providing 75 per cent concession to Government rural school students for study tour.

75 per cent concession in Second Class fares to girls for attending entrance examinations.

Upgradation of reservation facilities, etc.

I sincerely thank the Minister for the decisions/approval in acceding my local demands, i.e.,

Demand for extension at both ends of NJP-Asansol which has been approved for extension from NJP to Alipurduar Junction and Asansol to Ranchi. It has found place in Time Table book also.

As demanded, it is declared that Mahananda-Delhi Express running between Delhi and New Jalpaiguri (NJP) would be extended from New Jalpaiguri (NJP) to Alipurduar Junction.

Also, my demand for out-of-turn sanction for construction of Ramp-type Foot-Over-Bridge at Alipurduar Junction (APDJn) has also been accepted and approved.

A long-standing demand of Jalpaiguri, Coochbehar, Goalpara districts has also been sanctioned before this Budget and its implementation is in progress but very slow progress is observed in respect of New Mainaguri-Jogighopa Project.

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

I would now request the hon. Minister for Railways to please ensure that Alipurduar-Ranchi train starts running at an early date. Also, proper care should be given so that New Mainaguri-Jogighopa Railway Project is completed soon. Please make Alipurduar Junction as crew changing point. Stoppage of Intercity Express at Rajabhatkawa under Alipurduar Division will benefit the people of this remote place. Special package for DHR running between New Jalpaiguri (NJP) and Darjeeling be declared to attract more tourists.

To avert accident, unmanned gate at Banarhat should be made, manred one.

श्री वी.के. तुम्मर (अमरेली) : *माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, वह इतना लोकप्रिय है कि विपक्ष के पास कहने के लिए कुछ भी नहीं है। हो हल्ला किए जाने के लिए भी कोई अवसर नहीं है। केवल दिशाहीन, निराशाजनक और लालीपाप कह कर विपक्ष अपना रोल अदा कर रहा है। यह बजट दिशाहीन एवं निराशाजनक क्यों है, इसके लिए उनके पास कोई जवाब नहीं है। बजट पेश होने से पहले लोगों को यह आभास था कि देश में बढ़ती महंगाई एवं रेल द्वारा जिन वस्तुओं का इस्तेमाल हो रहा है उनमें 4 प्रतिशत की वृद्धि होने से रेल किराए एवं मालभाड़े के दाम कुछ बढ़ सकते हैं। परंतु इस सरकार ने अन्य स्रोतों से राजस्व प्राप्त करने का तरीका निकाल कर देश के लोगों पर किराए एवं माल भाड़े का भार नहीं डाला है। इसके लिए रेलवे मंत्रालय बधाई का पात्र है। इस बजट में केवल किराया एवं माल भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है, बल्कि इसके विपरीत कई रियातें भी दी गई हैं, जिसको पहले की सरकार देते हुए कतराती थी। बेरोजगारों को 50 प्रतिशत की रियायत किराए में एवं दिवंगत शरीर को रेल से पहुंचाने में 50 प्रतिशत की रियायत दी है। मिट्टी के तेल और रसोई गैस के माल भाड़े में वर्गीकरण करके माल भाड़े में एक फासदी की कमी की है, जिससे ग्रामीण लोगों को फायदा होगा। प्राकृतिक आपदा के समय रेल के माध्यम से राहत सामग्री पहुंचाने के लिए रेलवे निशुल्क काम करेगी इसके लिए रेलवे कोई किराया नहीं लेगी। प्राकृतिक आपदा में फंसे लोगों के लिए रेलवे में निशुल्क यात्रा का प्रावधान किया है। ऐसा पहले कभी नहीं हुआ है। यात्रियों के आने की कठिनाइयों को दूर करने हेतु सूचना प्रणाली की तकनीक को आधुनिक बनाने की घोषणाएं की हैं। इस सूचना प्रणाली में सरलीकरण किए जाने से यात्रियों की यात्रा आरामदायक एवं बेहतर होगी, इसलिए यह बजट लोकप्रिय एवं मानव हित में है।

इस सरकार ने दो बार रेलवे के किराए नहीं बढ़ाए हैं। कई विपक्ष के नेताओं ने एवं कई विशोज्ञों ने आशंका व्यक्त की है कि रेलवे अपने कार्यों का विस्तार करने के लिए धन कहां से लाएगा। इसके लिए सरकार ने कई आय के स्रोतों को ढूंढ़ा है, जिससे रेलवे के लिए अतिरिक्त राजस्व हासिल होगा।

देश में इस बजट से जिन स्थानों के लिए 46 नई गाड़ियां चलाई जा रही हैं एवं 27 रेल मार्गों को बढ़ाया गया है एवं 10 लोकप्रिय गाड़ियों के फेरों में बढ़ोतरी की गई है, वह अत्यंत आवश्यक है। इसमें कोई राजनीति एवं पक्षपात नहीं किया गया है। रेल मंत्री जी के बजट में जो नई रेल सेवा चलाई है वह दक्षिण भारत की है। इससे उनके ऊपर पक्षपात का आरोप भी नहीं लगाया जा सकता है जबकि पूर्व रेल मंत्रियों पर यह आरोप लगते रहे हैं। रेल मंत्री जिस प्रदेश का होता है, उसके लिए वह विशेष खयाल रखता है। परन्तु रेल मंत्री जी ने देश की जरूरत के हिसाब से बजट में कार्यों को स्थान दिया है।

* Speech was laid on the Table

देश में कई लाख हेक्टेयर भूमि बेकार पड़ी हुई है। उस पर लोगों द्वारा कब्जा किया हुआ है। परन्तु सरकार ने उनका सदुपयोग करके एक ओर तो लोगों को रोजगार दिया है, दूसरी ओर रेलवे को अतिरिक्त राजस्व भी मिलेगा। इसके लिए रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण का गठन प्रसंशनीय है एवं स्वागत योग्य है। इस बजट में ग्रामीण लोगों का एवं गरीब लोगों का विशेष ध्यान दिया गया है। किसानों एवं दुग्ध उत्पादकों को दूसरे दर्जे की यात्रा में 50 प्रतिशत की छूट एवं ग्रामीण स्कूलों के विद्यार्थियों को एक साल में एक बार शैक्षणिक भ्रमण में 50 प्रतिशत की छूट दिए जाने का प्रावधान है। क्या पहले किसी सरकार ने इतना अच्छा बजट पेश किया है? रेलवे ने दूध के टैंकरों से रेल भाड़ा 16 प्रतिशत कम किया है, जिससे हमारे देश के डेयरी उद्योग को बढ़ावा मिलेगा, जो हमारे ग्रामीण क्षेत्रों में है। इस बजट के माध्यम से इस बात का आभास हुआ है कि रेल बजट से हम ग्रामीण एवं किसानों का बहुत भला कर सकते हैं, जो इस बजट से हो रहा है।

रेल मंत्रालय में अगर व्याप्त भ्रष्टाचार को दूर किया जाए तो और भी राजस्व की प्राप्ति हो सकती है। रेल मंत्री जी को चाहिए कि भ्रष्ट लोगों के खिलाफ एक मुहिम छेड़ें एवं भ्रष्ट लोगों को रेलवे से निकालने का काम करें। इससे रेलवे की आय बढ़ेगी और लोगों को आराम मिलेगा। कुछ समय के लिए रेलवे में अपार भीड़ होती है, जिसमें दलाल लोग सक्रिय हो जाते हैं और रेलवे टिकटों की दलाली बढ़ी मात्रा में होती है। अगर इन दिनों मांग के अनुरूप रेलवे सेवा चलाई जाए तो रेलवे को अतिरिक्त आय तो मिलेगी और रेल यात्रा में लोगों को कठिनाई नहीं होगी। देखा जाता है कि भीड़ वाले समय में लोग रेल की अपेक्षा बस से यात्रा पसंद करते हैं। साथ ही माल भाड़े के लिए आए सामान का लदान कर उनको अपने गंतव्य स्थान पर जल्द-से-जल्द पहुंचाने का काम करना चाहिए।

यह बात सही है कि रेलवे के लिए भारत में विकास की और संभावना है। अभी भारत विश्व में चौथे स्थान पर है और एशिया में पहले स्थान पर है। परन्तु देश की आबादी एवं मांग के अनुरूप रेलवे को और बढ़ाया जा सकता है। इसके लिए सरकार ने पंचवर्षीय योजना शुरू की है, जो स्वागत योग्य है। यात्रियों की सुविधा के लिए सूचना प्रौद्योगिकी के तमाम साधनों में इंटरनेट, मोबाइल फोन, काल

सेंटर एवं जमीनी दूरसंचार के विकास के प्रावधान से रेलवे के यात्रियों को आधुनिक तकनीक का लाभ मिलेगा एवं 150 किलोमीटर प्रति घंटा रेल सेवा चलाने की बात की जा रही है। इससे रेलवे के प्रति आर्काण पैदा होगा। साथ ही साथ सदन के माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि जो रेल परियोजनाएं चल रही हैं उनमें नाहक देरी हो रही है। नाहक देरी से परियोजनाओं की लागत बढ़ती है और समय पर लोगों को सुविधा भी नहीं मिल पाती है, इन रेल परियोजनाओं की समय-समय पर समीक्षा करते हुए उनको समयबद्ध कार्यक्रम के तहत पूरे किए जाने के प्रयास किए जाएं, इसके लिए अफसरों की जिम्मेदारी निश्चित की जाए तो यह परियोजनाएं समय से पहले पूरी की जा सकती हैं। भारत में रेलवे क्षमता की कमी नहीं है, पर उनके लिए वित्तीय अधिकार बढ़ाने की जरूरत है। रेलवे में अफसर लोग बहुत ही धीमी गति से काम करते हैं एवं छोटी-छोटी कमियां निकालते हैं। इसके लिए रेल मंत्री जी को काफी मेहनत करनी होगी और ऐसे आदमियों का पता लगा कर ठीक करना होगा।

रोजगार की समस्या को हल करने के लिए रेलवे का काफी सहारा लिया जा सकता है। प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रूप से रेलवे के माध्यम से हजारों की तादाद में रोजगार पैदा किए जा सकते हैं। देश में बढ़ती बेराजगारी को कम करने में रेलवे मदद कर सकती है।

मेरे विचार में तो जो लोग इस बजट को सही नहीं मानते हैं, उन्हें मैं समझदार लोगों की श्रेणी में नहीं रखता। वह लोग तो रात को दिन कह रहे हैं और दिन को रात कह रहे हैं।

इसके साथ मैं अपने सुझाव रख रहा हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र **Pipauv Rajula** से नई पैसेंजर ट्रेन शुरू करने का वायदा किया गया है। वह जल्द से जल्द शुरू की जाए। मेरे अतारांकित प्रश्न 1122 का जबाब आया है। वहां सर्वेक्षण जल्दी करवाया जाए और ब्राडगेज लाइन बनाई जाए। ढासा जेतलसर बड़ी लाइन बिछाई जाए। अमरेली एक मुख्य शहर है। इसको भी बड़ी लाइन में जल्दी बदलने की आवश्यकता है।

श्रीमती प्रतिभा सिंह (मंडी) : *महोदय, मैं रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी द्वारा सदन में दिनांक 26 फरवरी, 2005 को प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करती हूँ। रेल मंत्री ने लगातार दूसरी बार 'पापुलर' रेल बजट प्रस्तुत किया है। उन्होंने अनेक लोकप्रिय घोषणाएं की हैं। इस हेतु वे बधाई के पात्र हैं। उन्होंने रेल यात्रियों के किराए नहीं बढ़ाए, माल भाड़े में भी बढ़ोतरी नहीं की, बल्कि माल भाड़े का सरलीकरण किया है जिसके जरिए उन्होंने 400 वस्तुओं के स्थान पर 80 वस्तु समूह बनाने का प्रस्ताव किया है। इससे मिट्टी के तेल, रसोई गैस, दूध और टैंकरों के माल भाड़े में कमी होगी। इसके अतिरिक्त उन्होंने बेरोजगारों, गरीब छात्र-छात्राओं और मरीजों के लिए विशेष रियायतें देने की कई घोषणाएं की हैं। उन्होंने देश भर में रेल आरक्षण के समय में भी वृद्धि की है। ये सभी घोषणाएं समाज के सभी वर्गों के लिए लाभदायी साबित होंगी।

महोदय, अब मैं हिमाचल प्रदेश की रेलों के संबंध में की जा रही उपेक्षा की ओर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ। हिमाचल प्रदेश के साथ रेलों के विकास एवं विस्तार के मामले में आजादी के बाद से अब तक हमेशा पक्षपातपूर्ण एवं सौतेला व्यवहार किया जाता रहा है।

आजादी से पूर्व जितनी रेल लाइनें हिमाचल में थीं, वे ही हैं। एक-दो अपवादों को छोड़कर उनमें कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। रेलें देश की जीवन रेखाएं हैं। रेलों के विस्तार और विकास से समाज तथा क्षेत्र की उन्नति होती है, लेकिन देश के राष्ट्रीय रेल नेटवर्क पर हिमाचल प्रदेश सदैव से पूर्णतः उपेक्षित रहा है। माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2005 के बजट में भी हिमाचल प्रदेश की पूर्ण उपेक्षा की है। इससे प्रदेश के लोगों में भारी रो एवं क्षोभ व्याप्त है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहती हूँ कि हिमाचल प्रदेश में आजादी के बाद एकमात्र बड़ी रेल लाइन ऊना-नंगल-तलवाड़ा का कार्य 1973 से चल रहा है और अब तक 32 वर्षों में मात्र 33 किलोमीटर रेल लाइन बनी है। इस वर्ष के बजट में इसे केवल 1 करोड़ रुपये का टोकन प्रावधान किया गया है। यदि इसी गति से इस रेल लाइन का निर्माण चलता रहा, तो इसे पूरा होने में

100 वर्ष लग जाएंगे। मेरी मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि ऊना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन के कार्य को समयबद्ध कार्यक्रम के अन्तर्गत युद्धस्तर पर कराएं और शीघ्र पूर्ण करने हेतु इस वर्ष कम से कम 100 करोड़ का बजट प्रावधान करें ताकि हिमाचल के लोगों में बढ़ रहा असन्तोह दूर हो सके। कालका से परवाणु छोटी रेल लाइन का बड़ी रेल लाइन में आमामान परिवर्तन का कार्य भी अभी तक पूरा नहीं हुआ है।

* Speech was laid on the Table.

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र मंडी के पूर्ण विकास की सीढ़ी भानुपल्ली-बिलासपुर-रामपुर रेल लाइन है। हिमाचल प्रदेश में खनिज एवं सीमेंट का कच्चा माल बड़ी मात्रा में उपलब्ध है। अनेक जलविद्युत परियोजनाएं निर्मित हो चुकी हैं तथा कुछ निर्माणाधीन हैं। यदि भानुपल्ली-बिलासपुर-बिलासपुर-रामपुर बरास्ता मंडी रेल लाइन पर काम प्रारम्भ कर दिया जाए, तो हिमाचल प्रदेश की तस्वीर बदल सकती है। जो प्रदेश पहाड़ी, पिछड़ा तथा दूरदराज का क्षेत्र कहलाता है, वह आर्थिक एवं पर्यटन की दृष्टि से देश का प्रमुख प्रदेश बन सकता है। पिछले वर्ष उक्त रेल लाइन के सर्वेक्षण को अद्यतन करने का प्रस्ताव मंत्री महोदय ने रखा था। उसका सर्वेक्षण अभी तक अद्यतन नहीं हो सका है। मेरी आपके माध्यम से मांग है कि उक्त रेल लाइन पर शीघ्र काम प्रारम्भ किया जाए।

महोदय, हिमाचल प्रदेश के सोलन जिले में बड़ी औद्योगिक क्षेत्र बड़ी तेजी से विकसित हो रहा है। वहां देश की बड़ी-बड़ी कंपनियों की फैक्ट्रियां बन चुकी हैं तथा बड़े पैमाने पर निर्माणाधीन हैं। चंडीगढ़ से बड़ी के लिए रेल लिंक के सर्वेक्षण का कार्य चल रहा है, जो अभी तक पूर्ण नहीं हुआ है। मेरी मांग है कि सर्वेक्षण कार्य शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाए और उस लाइन पर इसी वर्ष कार्य प्रारम्भ किया जाये।

महोदय, जैसा आप जानते हैं कि हिमाचल प्रदेश में न केवल देश बल्कि विदेशों से भी भारी संख्या में पर्यटक आते हैं, लेकिन देश के मैट्रोपोलिटन शहरों से गर्मी एवं सर्दियों में जब हिमाचल प्रदेश में टूरिस्ट सीजन पीक पर होता है, तो विशा रेलगाड़ियों के चलाने की अभी तक कोई व्यवस्था नहीं हो पाई है। मेरी आपके माध्यम से प्रार्थना है कि गर्मी एवं सर्दियों में पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु देश के बड़े-बड़े मैट्रोपोलिटन शहरों से कालका एवं पठानकोट तक के लिए विशा रेलगाड़ियां चलाई जाएं। जहां से पर्यटक सरलता से बड़ी संख्या में हिमाचल प्रदेश आ सकें।

महोदय, हिमाचल प्रदेश से बड़ी संख्या में जवान भारतीय सेनाओं में भरती हैं। इसके अलावा देश के विभिन्न बड़े-बड़े महानगरों में बहुत बड़ी संख्या में सेवारत हैं जिन्हें रेलों से हिमाचल प्रदेश में अपने-अपने घरों को आना-जाना पड़ता है। लेकिन हिमाचल प्रदेश में रेलों के आरक्षण हेतु बहुत कम व्यवस्था है। इसलिए उन्हें अपना आरक्षण कराने पंजाब अथवा हरियाणा के सीमावर्ती नगरों में जाना पड़ता है। अतः मेरा आग्रह है कि हिमाचल प्रदेश में मंडी, कुल्लू, रामपुर (जिला शिमला), जिला किन्नौर के मुख्यालय कल्पा, ज्वालामुखी जिला कांगड़ा में कंप्यूटराइज्ड रिजर्वेशन सेंटर स्थापित किए जाएं ताकि हिमाचल के लोग अपनी रेल यात्रा का आरक्षण सुगमता से करा सकें।

महोदय, परवाणु से दाड़लाघाट के आमान परिवर्तन एवं पठानकोट से जोगेन्द्र नगर के आमान परिवर्तन के सर्वेक्षण कार्य को शीघ्र पूर्ण करने तथा इन दोनों लाइनों पर इसी वित्त वर्ष में कार्य प्रारम्भ कराए जाने की मांग भी मैं करती हूं।

महोदय, अंत में मैं हिमाचल प्रदेश में रेलों के विस्तार में भेदभाव को दूर करने हेतु संक्षेप में निम्नलिखित मांग कर रही हूं। मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि मंत्री महोदय हिमाचल प्रदेश की कठिन भौगोलिक परिस्थिति, पर्यावरणीय प्रतिकूलता, सीमावर्ती, पिछड़ा तथा जनजातीय क्षेत्र वाला प्रदेश होने एवं न्यूनतम आर्थिक गतिविधियों को दृष्टिगत रखते हुए मेरी प्रार्थना को स्वीकार करेंगे -

ऊना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन के निर्माण कार्य हेतु इस वर्ष कम से कम 100 करोड़ रुपये का प्रावधान किया जाए तथा समयबद्ध तरीके से निर्माण कार्य शीघ्र पूर्ण किया जाए।

चंडीगढ़-बड़ी रेल लाइन के सर्वेक्षण कार्य को शीघ्र पूरा कर इसी वर्ष लाइन निर्माण का कार्य प्रारम्भ किया जाये।

भानुपल्ली-बिलासपुर-रामपुर रेल लाइन का सर्वेक्षण शीघ्र अद्यतन कर इसी वर्ष इस लाइन का कार्य प्रारंभ किया जाए।

गर्मी एवं सर्दियों के टूरिस्ट सीजन में हिमाचल प्रदेश में पर्यटकों को सुविधाजनक ढंग से पहुंचने के लिए देश के सभी प्रमुख मैट्रो शहरों से विशा रेलगाड़ियां कालका एवं पठानकोट तक चलाई जाएं।

मंडी, कुल्लू, रामपुर, काल्पा, ज्वालामुखी में कंप्यूटरीकृत रेल आरक्षण केन्द्र स्थापित किये जाएं।

परवाणु-दाड़लाघाट एवं पठानकोट-जोगेन्द्र नगर रेल आमान परिवर्तन का कार्य तत्काल प्रारम्भ किया जाए।

कालका-परवाणु आमान परिवर्तन का कार्य शीघ्र पूर्ण किया जाए।

अंत में, मैं रेल बजट का समर्थन करती हूं। और आपको तहेदिल से धन्यवाद देती हूं।

श्री ब्रजेश पाठक (उन्नाव) : महोदय, रेल बजट पर बीएसपी की तरफ से मुझे बोलने का मौका दिया है इसके लिए मैं धन्यवाद देता हूं। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने नौजवानों, छात्रों, बेरोजगारों और दलितों को और ग्रामीण क्षेत्र से आने वाले छात्रों को मुफ्त पास दिया है। उन्होंने धन्यवाद ज्ञापित करने का कार्य किया है। लेकिन बहुत थोड़ी बातें इस बजट में कीं, जिसका मैंने पिछले बजट

भाण के दौरान जिक्र किया था, आज मैं उन्हें फिर दोहराना चाहता हूँ। इतनी बातों को कहा जाता है लेकिन उन बातों को अमल में नहीं लाया जाता। इसके लिए एक कानून सर्वसम्मति से पास होना चाहिए। कुछ लोग सिर्फ भाणबाजी का काम करते हैं। अगर हम लोग कुछ बात यहां रखना चाहते हैं तो उन पर अमल होना चाहिए। हम लिखापढ़ी कर देते हैं, उस पर दस्तख्त कर देते हैं। इस तरह से सदन की कार्यवाही में भाग लेने से कोई सफल प्रभाव पड़ने वाला नहीं है। कुछ बातें आपके सम्मुख रखना चाहता हूँ अगर उन्हें इस बजट में शामिल किया जाता है या संशोधन किया जाता है तो हिंदुस्तान की आम जनता के लिए और पिछड़े, दबे-कुचले लोगों के लिए सम्मान की बात होगी।

यह बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है कि आज हिंदुस्तान में ट्रेन एक्सीडेंट्स की बाढ़ आई हुई है। जबकि ट्रेन दुर्घटना के लिए इस बजट में लोगों की सेफ्टी के बारे में कहीं कोई स्पष्ट उल्लेख नहीं किया गया है। रेल दुर्घटना होती है तो कमेटी बना दी जाती है। समाचार के माध्यम से दिखा दिया जाता है कि सबसे बड़ी रेल दुर्घटना हुई है, दो सौ या तीन सौ लोग मारे गए, ट्रेन में या एक डिब्बे में आग लग गई या ट्रेन पुल के नीचे चली गई। इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए क्या उपाय किए गए? खन्ना समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट दे दी गई। रिपोर्ट में खन्ना समिति ने स्पष्ट कहा कि जो हम कह रहे हैं उसे लागू किया जाए।

इस रेल लाइन को डबल करने के लिये कहा गया, क्योंकि ट्रेनों की आमने-सामने से टक्कर हो तो दुर्घटना प्रतिरोधी यंत्र लगाया जाये, लेकिन बजट में इसका उल्लेख नहीं आया है। हमें इससे बड़ा कट होता है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि रेल यात्रियों की सुरक्षा के लिये प्राथमिक रूप से उपाय किये जाने चाहिये।

सभापति जी, जब लोग अचानक यात्रा करते हैं तो अक्सर दूसरे दर्जे में यात्रा करते हैं। गरीब लोग जब रिजर्वेशन कराने जाते हैं तो पाते हैं कि स्थान रिक्त नहीं हैं। फिर ये लोग बिना रिजर्वेशन, छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं। इनके पास न कपड़े होते हैं, न अटैची और न खाने-पीने का सामान रहता है। पता नहीं, 15 दिन में वापस आना होगा या एक महीने में आना होगा, इसका उन्हें पता ही नहीं रहता। जिन लोगों को अचानक यात्रा करनी पड़ती है, वैसे पूरी रेलगाड़ी में 20 डिब्बे होते हैं जबकि जनरल 2 या 4 डिब्बे रहते हैं। उन 20 डिब्बों में वही लोग बैठते हैं, जो 75 प्रतिशत जैसे इन गरीब लोगों का खून चूसने का काम करते हैं। सड़कों पर रिक्शा चलाने वाले जो लोग यात्रा करते हैं, उनमें मैं भी शामिल हो सकता हूँ। हमें इस बात का कट नहीं है, लेकिन उनके बारे में भी हमें सोचना पड़ेगा। हमें दलगत भावनाओं से ऊपर उठकर सोचना होगा जिनके वोटों से हम यहां जीतकर आते हैं, हम उनके वकील हैं, यदि उन दबे-कुचले लोगों की आवाज इस सदन में नहीं रखेंगे तो हम पर कौन विश्वास करेगा। हमारे वकालतनामे पर कौन हस्ताक्षर करेगा, जिनकी वजह से हम आज इस सदन में बैठे हैं? उन लोगों की आवाज को हमें मजबूती के साथ रखना चाहिये, चाहे बी.जे.पी. के लोग हों या दूसरी पार्टी के लोग हों। हमें इन दबे-कुचले लोगों को ट्रेन में सम्मान देना होगा।

मैंने अपने पिछले रेल बजट भाण में रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाया था कि बिहार ओर उत्तर प्रदेश में लोग डिब्बों की छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं। सभापति महोदय, इस देश में दो तरह के नियम कानून नहीं चल सकते हैं। अगर हमारे पास पैसा नहीं है, खाने के लिये कुछ नहीं, हमारे पास कपड़े नहीं है तो क्या हम छतों पर बैठकर यात्रा करेंगे? आज उन्हें छतों पर बैठने के लिये मजबूर किया जाता है। इसलिये मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि ऐसे यात्रियों के लिये अलग से बोगी लगाई जायें। जब गेहूं और धान की रोपाई या कटाई होती है तो खेतिहर मजदूर छतों पर यात्रा करने के लिये मजबूर हो जाते हैं। उनके लिए अलग से रेल डिब्बों की व्यवस्था करनी होगी। जब हम रेल रिजर्वेशन के लिये जाते हैं तो हमें टिकट नहीं मिलता लेकिन अगर आप ट्रेन के अंदर जायेंगे तो टी.टी.ई. 200 रुपये लेकर आपको बर्थ दे देगा। पता नहीं, इसके पीछे कौन सा माफिया काम कर रहा है? इस ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ। हमें इस ओर गंभीरता से देखना होगा। हम रेल सम्पत्ति से होने वाली आय को दुगना कर सकते हैं अगर हम रेल साधनों को बचाने का काम करें।

सभापति महोदय, लखनऊ-दिल्ली, उन्नाव-पटना की यात्रा टी.टी.ई. कराते हैं। शायद रेल मंत्री जी के संज्ञान में होगा कि टी.टी.ई. को प्रतिमाह 85 हजार रुपया दंड के रूप में जमा कराना होता है क्योंकि ऐसा इंटरनल कानून बना हुआ है। इसका मतलब है कि किराये में चोरी होती है, तभी बिना टिकट 85 हजार रुपये की सीमा तय की गई है। इस ओर भी देखा जाये।

सभापति महोदय, हमारी कई प्रमुख मांगें हैं, लेकिन मैं कुछ ही यहां रख सकूंगा। अभी हमारे बिहार के साथी श्री राम कृपाल जी कह रहे थे। उनके दिल में दर्द है कि बिहार को कुछ नहीं मिला। लेकिन मैं इस सदन के माध्यम से बताना चाहता हूँ कि हमारे गांव में एक कहावत है - 'घर का परसैया अंधेरियां रात' - मैं उनसे क्षमा मांगते हुये कहूंगा कि 'अंधा बांटे रेवड़िया, फिर-फिर अपने को दे' **Éóä'É±É ±:pÉ½É® ÉóÉ v'ÉÉxÉ ®JÉÉ MÉ'ÉÉ ½é**। उत्तर प्रदेश राज्य ने देश को नई दिशा देने का काम किया है, चाहे आजादी की लड़ाई हो या स्वतंत्रता संग्राम में कूदने का सवाल हो। जब जब सरकार में परिवर्तन आया, उसने अगुवाई की है। बिहार ने गत वार्ड में देश को 4-4 रेल मंत्री दिये हैं, दक्षिण से एक हुआ है लेकिन उत्तर प्रदेश की हमेशा अनदेखी की गई है...(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : लेकिन पिछले कुछ समय से प्रधान मंत्री उत्तर प्रदेश से हुये हैं।

श्री ब्रजेश पाठक : मैं प्रधान मंत्री का मुद्दा नहीं उठाना चाहता हूँ। जब आप बोल रहे थे, मैं आपका भाण चुपचाप सुन रहा था।

आप भी हमारे बाद... (व्यवधान) रेल मंत्री फीका पड़ जाता है और प्रधान मंत्री की भी नहीं चलती। आज बिहार की स्थिति किसी से छिपी हुई नहीं है।

सभापति महोदय : पाठक जी, आप उधर ध्यान मत दीजिए।

श्री ब्रजेश पाठक : बिहार के लोगों के हितों की रक्षा के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने आठ रेलवे के कारखाने बिहार में लगाने का काम किया है, जो इस बजट में शामिल है। सभापति जी, मैं आपके माध्यम से अर्ज करना चाहता हूँ कि ये आठ कारखाने बिहार में लग रहे हैं। उत्तर प्रदेश का उन्नाव जिला हिंदुस्तान के पिछड़े जिलों में शामिल है। मैं अपील करना चाहता हूँ कि आप हमारे जनपद में भी एक छोटा सा कारखाना लगाने का कट करें - चाहे वह कारखाना पहिये का न हो, आप सीमेंट, कंक्रीट का ही कारखाना लगा दें। हम अपने जिले की आवाज यहां उठाकर धन्य हो जायेंगे। ... (व्यवधान) राम कृपाल जी, हमारी बहुत सी मांगें हैं, मैं उन पर धीरे-धीरे आऊंगा। आपको इसका दर्द नहीं होना चाहिए, आपको उनका दर्द होना चाहिए, जो यहां बैठे हैं।

महोदय, हमारे उन्नाव मुख्यालय पर कई गाड़ियां बगैर रुके चली जाती हैं। एक तरफ कानपुर है जो हिंदुस्तान का औद्योगिक शहर है और उत्तर प्रदेश की औद्योगिक राजधानी कहलाता है, दूसरी तरफ लखनऊ हमारे उत्तर प्रदेश की राजधानी है, लेकिन उन्नाव जनपद पर कई प्रमुख रेलगाड़ियां बगैर रुके चली जाती हैं। वहां से बिना रुके जो गाड़ियां जाती हैं, उनमें गोमती एक्सप्रेस, पुपक एक्सप्रेस, मरुधर एक्सप्रेस, चेन्नई एक्सप्रेस, भोपाल एक्सप्रेस आदि प्रमुख हैं। अगर इन सभी गाड़ियों को वहां एक-एक या दो-दो मिनट का स्टापेज दे दिया जाए, तो एक तरफ रेलवे के राजस्व में वृद्धि होगी और दूसरी तरफ उन्नाव जनपद के दबे-कुचले लोग आपकी ट्रेनों में यात्रा करके अपने आपको गौरवान्वित महसूस करेंगे और सोचेंगे कि हिंदुस्तान में एक उन्नाव जिला है, जहां से एक्सप्रेस ट्रेनें निकलती हुए नहीं जाती हैं, बल्कि वहां के लोग उनकी सवारी भी कर लेते हैं।

सभापति महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री ब्रजेश पाठक : मेरी दो और मांगें हैं। मैं समाप्त करना चाहता हूँ। मैं अपनी शो मांगें सदन के पटल पर रख रहा हूँ, कृपया उन्हें स्पीच में शामिल कर लिया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ अपना वक्तव्य समाप्त करते हुए मैं उम्मीद करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी को मैंने जो सुझाव दिये हैं, जब वह अपना उत्तर भाण दें तो हमारी इन बातों का समावेश जरूर करें। इसी के साथ मैं अपनी शो स्पीच सदन के पटल पर ले कर रहा हूँ।

सभापति महोदय : आप अपनी शो स्पीच सदन के पटल पर ले कर सकते हैं।

श्री ब्रजेश पाठक (उन्नाव) : *महोदय, कानपुर-लखनऊ रेल मार्ग पर कानपुर पुल वाया किनारा और मगरवारा स्टेशन के बीच में सहनी-दे वारा क्रासिंग तथा लखनऊ-कानपुर रेल मार्ग पर उन्नाव में रेलवे स्टेशन के पास ओवरब्रिज के नीचे बंद किये गए रेलवे क्रासिंग को यातायात के जमाव को ध्यान में रखते हुए 24 घंटे खोलने की व्यवस्था की जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत शुक्लागंज में कानपुर पुल वाया किनारा नाम से रेलवे स्टेशन है। शुक्लागंज में शुक्लागंज के नाम से ही रेलवे स्टेशन का नाम होना चाहिए न कि कानपुर पुल वाया किनारा नाम से।

पूर्व में अचलगंज में स्टेशन था, जिसे हॉल्ट बना दिया गया है। अचलगंज में स्टेशन का दर्जा पुनः बहाल किया जाये।

कानपुर -बालामऊ पैसेंजर ट्रेन बहुत धीमी गति से चलती है। इसकी गति को बढ़ाया जाये तथा कानपुर-बालामऊ के मध्य एक एक्सप्रेस ट्रेन चलायी जाये।

उन्नाव रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाये।

सोनपुर अम्बाला ट्रेन से सुल्तानपुर में ठहराव दिया जाये।

इन एक्सप्रेस को बेलवाई स्टेशन पर ठहराव दिया जाये। इससे तीन जिले जुड़ेंगे, सुल्तानपुर, जौनपुर, आजमगढ़। इससे हमारे सांसद मो. ताहिर साहब का संसदीय क्षेत्र जुड़ेगा।

दिल्ली से पटना की दो रेल लाइनें हैं। एक लाइन वाया सीतापुर भी ट्रेन चलाने से पूरब को जाने के लिए एक रास्ता और खुल जायेगा। जो हमारे सांसद राजेश वर्मा जी का संसदीय क्षेत्र है। उन्होंने भी कल उठाया था।

***.....*This part of the Speech was laid on the Table.**

देश में रेलवे की ऐसी बहुत सी सम्पत्ति है, जिस पर भूमि माफियाओं ने रेल अधिकारियों की मिलीभगत से गैर तरीके से कब्जा किया हुआ है।

इस संबंध में, मैं उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ का उदाहरण देते हुए बताना चाहूंगा कि लखनऊ में रेलवे की जितनी सम्पत्ति है, उसमें से काफी सम्पत्ति पर लोगों ने अवैध कब्जा कर रखा है। वहां पर गुंडे, माफिया लोग रेलवे की सम्पत्ति पर, घरों और बंगलों पर कब्जा किए हुए हैं तथा रेलवे की जमीन पर काम्पलैक्स और दुकानें बनायी गयी हैं, आज उस जमीन पर दुकानों चल रही हैं। लखनऊ की चारबाग रैस्ट कैम्प कालोनी में विधिवत रूप से आबंटी नहीं रहते हैं। सारी कालोनी माफिया और गुंडों के आतंक से त्रस्त है। वहां से सब लोग पलायन कर गए हैं। वहां सिर्फ किराये पर ही लोग रह रहे हैं।

रेलवे के बंगला नं0 टाईप-चार के 7-ए, जोन्स रोड, चारबाग, लखनऊ तथा बंगला नं0 टाईप-चार स्पेशल के एल-67, ग्रेन्ज रोड, चारबाग, लखनऊ का पात्र कर्मचारियों को आबंटन नहीं किया गया है। बंगला नं0 7-ए में जेतली किताब विक्रेता गैर तरीके से रहता है। इसका प्रमाण वोटर लिस्ट में क्रम संख्या 66 एवं 67 पर अंकित नाम है।

रेलवे क्वार्टर नं0 टाईप-2 के 165-ए, 165-वी, 164-जी, रेस्ट कैम्प, रेलवे कालोनी, चारबाग लखनऊ के आबंटियों द्वारा भी गैर तरीके से रेलवे के आवासों को किराये पर दिया गया है। इसके प्रमाण निर्वाचक नामावली सन 2003 एस-24, उ0प्र0 तथा आवास नं0 165-ए में 3239966 एवं 3218042 तथा 9415084398 टेलीफोन और मोबाईल हैं। इनसे पूरी तरह से यह स्पष्ट है कि उक्त तीनों रेलवे आवासों में आबंटी न रहकर दूसरे व्यक्ति गैर तरीके से रह रहे हैं।

रेस्ट कैम्प, रेलवे कालोनी, चारबाग, लखनऊ स्थित टाईप -2 के 165 ई, 169 वी, 169 एफ, 166 वी तथा 163-डी सहित 64 रेलवे आवास किन किन कर्मचारियों को किस किस तिथि में आबंटित किए गए हैं तथा इन आबंटियों ने आई0 व ओ0 डब्ल्यू स्टेट के यहां पर आवास एवं बिजली का चार्ज किन किन तिथियों में लिया है और क्या आवास एवं बिजली का किराया नवम्बर, 2004 की स्थिति के अनुसार लगातार कट रहा है ? यदि नहीं तो आवासों का किराया किस तिथि से बंद है, की भी यदि केन्द्रीय स्तर से जांच करवा ली जाये तो वास्तविकता स्वतः सामने आ जायेगी।

लखनऊ स्थित लाकप डिस्पेंसरी, पार्क, दुकान जिन्हें बाहर से बंद कर दिया गया है, को गैर तरीके से कब्जा करके अवैध निर्माण कराया गया है तथा वहां पर असामाजिक तत्वों द्वारा वसूली का कार्यालय बना दिया गया है। यह सब स्थानीय रेलवे अधिकारियों की मिलीभगत से हुआ है। स्थानीय रेल अधिकारियों को असामाजिक तत्वों से गैर तरीके से अवैध वसूली मिलती है, जिस कारण रेलवे सम्पत्ति को असामाजिक तत्वों से मुक्त नहीं करवाया जा रहा है।

मैंने 8 दिसम्बर, 2004 में भी लोक सभा में रेलवे की अनुपूरक मांगों के दौरान जिन बातों का उल्लेख किया है, वह सही है और इनका प्रमाण बताए गए टेलीफोन/मोबाइल नं0 तथा वोटर लिस्ट में अंकित सीरियल नं9 है तथा आज की की तारीख में भी लखनऊ में स्थित लाकप डिस्पेंसरी, पार्क, दुकान, जिनको बाहर से बंद कर दिया गया है, का अवैध तरीके से कब्जा करके करवाया गया अवैध निर्माण है।

मैं सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि इस ओर विशेष ध्यान दिया जाये और रेलवे सम्पत्ति को भू-माफियाओं के चंगुल से मुक्त कराकर रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा की जाए तथा रेलवे सम्पत्ति पर गैर तरीके से कब्जा करने वालों के विरुद्ध सख्त कदम उठाए जायें।*

श्री भँवर सिंह डांगवावास (नागौर) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं रेल बजट पर आज भी वही पुराने विचारों को दोहरा रहा हूँ जो मैंने गत वर्ष भी व्यक्त किये थे। अजमेर से पुकर तक रेल लाइन स्वीकृत हो चुकी है, उस पर काम हो रहा है और उसके आगे पुकर से मेड़ता तक रेल लाइन बिछानी है। पुकर तक ही नहीं, अजमेर से लेकर मेड़ता तक, राजस्थान के निर्माण से पहले, हिंदुस्तान के आजाद होने के पहले, अंग्रेजों के शासन काल में इसका सर्वे हुआ था और वह सर्वे अभी तक चला आ रहा है। इसके बाद सर्वे पर सर्वे होते चले जा रहे हैं और अभी आपने फिर सर्वे करने की बात कही है। गत वर्ष सर्वे अद्यतन (update) किया गया तो मैंने समझा था कि इस वर्ष हमारी यह लाइन शुरू हो जायेगी, लेकिन इस वर्ष भी इस लाइन का उल्लेख कहीं पर भी नहीं किया गया है। एक पैराग्राफ में लिखा है कि जो अपडेट सर्वेज हैं, उन पर विचार किया जायेगा।

मेड़ता से लेकर अजमेर का नाम इसमें कहीं नहीं है। मैं प्रार्थना करना चाहता हूँ कि केवल राजस्थान ही नहीं, पंजाब, उत्तरी राजस्थान और पश्चिमी राजस्थान का कनेक्शन अगर आपको दक्षिण से करना है, तो आपको मेड़ता रोड से अजमेर तक रेल लाइन को जोड़ना होगा। इससे रेलवे को राजस्व में बहुत फायदा होगा।

महोदय, गेज परिवर्तन का एक प्वाइंट मैंने कह दिया था कि डेगाना जंक्शन से लेकर रतनगढ़ तक गेज परिवर्तन की दस साल से प्रार्थना की जा रही है। पहले वर्ष 1996-1997 के बजट में इसका उल्लेख किया गया था कि गेज परिवर्तन किया जायेगा, लेकिन वह काम आज तक नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि इसे शीघ्र पूरा किया जाए। कुछ द्रुत गति की गाड़ियां चलने लग गई हैं, जिसके कारण उनका ठहराव बहुत से स्टेशनों पर नहीं हो पाता है। हमारे यहां रैन नाम का एक बहुत बड़ा धाम, एक धार्मिक स्थान है, जो मेड़ता रोड और डेगाना के बीच में पड़ता है। वहां द्रुत गति की कोई गाड़ी नहीं रुकती है। पैसेंजर गाड़ियां अब कहीं नहीं रहीं हैं। एक कोटा पैसेंजर गाड़ी है, जो चार-पांच घंटे लेट आती है और ऐसे ही चलती है।

17.00 hrs.

मेरी प्रार्थना है कि उस धार्मिक स्थान पर कोई न कोई द्रुत गति की गाड़ी जो जोधपुर से जयपुर चलती है, उसके आने-जाने पर ठहराव किया जाए।

सभापति महोदय, राजस्थान के सारे प्रवासी पूरे देश में व्यापार करने के लिए जाते हैं और वहीं रहते हैं। कोलकाता, चेन्नई, हैदराबाद और बंगलौर आदि शहरों में वे रहते हैं। वहां से सारे व्यापारी राजस्थान समय-समय पर आते रहते हैं लेकिन उन गाड़ियों में सुरक्षा की कोई व्यवस्था नहीं है। इतनी लंबी यात्रा होने के बावजूद स्वाभाविक है कि व्यक्ति को नींद आ जाएगी और सुरक्षा व्यवस्था ठीक न होने के कारण उन गाड़ियों में चोरियां भी होती हैं। बंगलौर से अजमेर और अजमेर से बंगलौर तथा जोधपुर से बंगलौर और बंगलौर से जोधपुर, इन दोनों गाड़ियों में बहुत चोरियां होती हैं। इसलिए इनमें सुरक्षा की परम आवश्यकता है।

मेड़ता रोड एक बहुत बड़ा जंक्शन है जहां से बीकानेर और जोधपुर डिवीज़न मिलता है। वहां पर दो पुल थे। लेकिन भारतीय रेल ने एक पुल को उड़ा दिया क्योंकि वह हाइट में छोटा पड़ता था। अब वहां एक पैसेंजर यदि रेल के आखिरी डिब्बे से उतरता है तो उसको डेढ़ किलोमीटर दूर जाकर दूसरा पुल मिलता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि जो उपरि पुल हटाया गया था, उस जगह पुनः पुल बनाया जाए ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके।

सभापति जी, रेल मंत्री जी गरीबों और गांवों की बातें करते हैं। वे यहां बैठे नहीं हैं। रेल राज्य मंत्री यहां बैठे हैं। मैं उनसे निवेदन करता हूँ कि उनको संदेश दीजिएगा कि गरीबों और गांवों की सेवा करनी है पुकर जो हिन्दुओं का तीर्थराज है और अजमेर जिसको हिन्दु व मुसलमान ख्वाजा गरीब नवाज़ कहते हैं, इन दोनों को जोड़ने के लिए मेड़ता से रेल को अजमेर लाना आवश्यक है। इतना कहकर मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया।

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR) : *Sir, I stand to support the Railway Budget for the year 2005-06 with some reservation.

I welcome the Railway Minister for not increasing the passenger fare. But the common passengers are not getting the basic amenities not only in the railway station but also most of the trains.

Now, I would like to know how many accidents have taken place starting from Gaisal five years before and up to date. What is the result of that Inquiry Committee?

What is the number of reportable accident and what is the number of non-reportable accident that had taken place during the last five years? How many major accidents occurred in Indian Railways vis-à-vis other International Railways during the last five years?

How many anti-collision device units and how much track circuiting you require to reduce the number of accidents?

To generate more revenue in freight traffic, you have to increase more wagons to strengthen the freight traffic from 40 per cent to 80 per cent. In this situation, bogey-coupler production should be increased. So, please give the order for production of bogey-coupler to Burn Standard Company. On the one hand Burn Standard Company will sustain, the employees will remain for production and on the other hand, railway freight will be increased.

Sir, most of the trains are not running in proper time. Even, New Delhi-Sealdah Rajdhani Express, which carries most of the MPs in Session times - from West Bengal and Bihar – its frequency should be increased so that the passengers as well as MPs can reach Delhi in office-time. The catering system of Rajdhani (Sealdah) Express should be better.

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

To avoid accidents and to maintain scheduled time to the destination, two more lines have to be laid from New Delhi to Howrah, New Delhi to Mumbai and New Delhi to Chennai. If not possible, at least, the third line should be there.

If we prepare the Indian Railway budget, we have to think overall India and not a special State! So, you have to think from Kanyakumari to Srinagar, Jaisalmer (Rajasthan) to Agartala and for increasing specially foreign tourist you have to look at Shillong (Meghalaya) where train should reach at the station from where Shillong looks like Switzerland.

Now, I remind you of my State of West Bengal. Some long-pending projects are still pending. Though some of the projects you have taken but the allocation of funds should be increased so that the projects can be completed. Further, I would like to say that Durgapur is my constituency and it is called 'Rurh' area of Eastern India. Durgapur is a Municipal Corporation for its growing population as well as industries. So, one first passenger should be introduced from Durgapur to Howrah for Senior Citizens, students, daily passengers of various factories. The Rajbandh Station (Eastern Railway) should be high because of so many oil companies launching their services. The officers and the employees at a large scale are to board the train from that platform. The dilapidated station –also a heritage station since British period – is still recognized in Eastern Railway fallen in between Paraj and Galsi Station. Nearly eleven villages are surrounded by that dilapidated Station. This station should be revived and the ticket counter should be opened.

Now, I would like to thank you for the proposal of surveying the railway line from Raniganj to Bankura. I once again remind you that the broad-gauge railway line, namely, the Bankura-Damodar River Railway Project is going open from Bankura to Sonamukhi as per your commitment at Bankura, i.e., on 31st of March 2005, but the remaining portion, namely, from Sonamukhi to Raina and from Raina to Chachai (Chord line of Eastern Railway) should be completed within the year 2008. So, you should allocate proper funds and I request you again that after completion of this project, on the same route bifurcation of Beliatore to Durgapur, which is hardly 22 kms, should be done. If it is done, it will be the gateway of South India to North East. So, I request you that, at least, the survey should be done from Beliatore to Durgapur on the same Bankura-Damodar River Railway track.

The allocation of fund should be increased from Bishnupur to Tarakeswar line of South Eastern Railway. To increase tourists, you have to thrust upon the railway line from Bankura to Mukutmonipur. Another line from Chatna to Raipur should be kept in mind to fulfil its demand.

I do hope that you will discuss and answer at the time of your reply.

Again, I thank you and I conclude my speech.

श्री बालासाहिब विखे पाटील (कोपरगांव) : सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। मैं ज्यादा विस्तार से बात नहीं करूंगा। सभी माननीय सदस्यों ने रेल मंत्री का अभिनंदन किया कि उन्होंने किराये नहीं बढ़ाए हैं। मैं इस राय का हूँ कि किराया नहीं बढ़ाना तो ठीक बात है, लेकिन कुछ न कुछ धनराशि जोड़ना भी जरूरी है जिसके बिना रेलवे प्रगति नहीं कर पाएगी। जब मैं रेलवे के बजट में एक्सपैन्डीचर पर देखता हूँ तो हर लाइन पर एलोकेशन पिछले साल से कम हुआ है। जब सभी लाइनों का खर्च कम करने की कोशिश हो रही है तो नई लाइनें या पुरानी लाइनें या दोहरीकरण या इलेक्ट्रिफिकेशन को पूरा करने में कितने साल लगेंगे, इस बारे में कुछ कहा नहीं जा सकता। दूसरी तरफ, दिन पर दिन रेल में यात्रा करने वाले यात्रियों का प्रतिशत गिर रहा है

और माल ढुलाई भी कम हो रही है। हमें देखना है कि हम इनको कैसे बढ़ा सकते हैं। इसके अलावा जितनी कोचेज़ की हमें आवश्यकता है, उनकी पूर्ति भी नहीं हो पा रही है। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि ज्यादा कोचेज़ कैसे तैयार करें जिसके कारण पैसेन्जर भी बढ़ें और माल ढुलाई भी हम ज्यादा कर सकें।

अंत में मैं महाराष्ट्र की बात कहता हूँ। महाराष्ट्र को इस बजट में नहीं के बराबर पैसा मिला है। जैसे नगर परियोजना बीड-परखी-बैजनाथ है, उसमें 325 करोड़ रुपये का एस्टिमेट है, लेकिन उसमें 10 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। अभी तक 31 करोड़ रुपये का खर्च किया गया है। लैन्ड एक्वीजीशन में कितना समय लगेगा, आप सोच सकते हैं। दस साल से यह काम चल रहा है और ब्रिटिश ज़माने में इसका सर्वे किया गया था। अब यह चौथा साल है जब इसके लिए प्रावधान किया गया है। इसी प्रकार से शिरडी भारतवा में एक अंतर्राष्ट्रीय तीर्थ स्थान है। पुणतांबा-शिरडी रेल लाइन के लिए 48 करोड़ रुपये का एस्टिमेट था। अभी तक 21 करोड़ रुपये दो साल में खर्च हुए। इस साल सिर्फ पांच करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इतने रुपये से क्या होगा? अभी जमीन अक्वायर की है, जमीन का पैसा देना है, स्टेशन का काम चल रहा है, ब्रिजेज़ का काम पूरा हो चुका है। उसी तरह से साउथ से मिलने के लिए हमने दूसरी रेल पुणतांबा लाइन के सर्वे के लिए मांग की थी। उसका भी ज़िक्र रेल बजट में नहीं है। रोटेगांव-पुणतांबा, पुणतांबा-शिरडी और शिरडी से सिन्नर तथा सिन्नर से छोटी रेल लाइन चलाने से साउथ की तरफ से मुम्बई जाना आसान हो जाता है। मनमाड-दौण्ड लाइन पर टाककीमिया रेल स्टेशन को बड़ा करे। वहां ओवरब्रिज होना जरूरी है।

लेकिन जब मैं बजट देखता हूँ तो मुझे काफी निराशा होती है। इसमें दौण्ड और मनमाड लाइन के लिए कोई खास प्रावधान नहीं किया गया है। नवीं पंचवर्षीय योजना में तय था कि इस लाइन को डबल लाइन में कर दिया जाएगा और इसका इलेक्ट्रीफिकेशन भी कराएंगे। 9वीं योजना खत्म हो गई है। 10वीं योजना चल रही है और 11वीं योजना आने वाली है। लेकिन न तो लाइन डबल हो रही है और न ही उसका इलेक्ट्रीफिकेशन हो रहा है। पहले एक पैसेन्जर गाड़ी चल रही थी और अब 18 गाड़ियां चल रही हैं। वहां शुगर बैल्ट के साथ-साथ कई आयल डिपो भी हैं। अहमद नगर में आर्मी बैटेलियन भी है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि 9वीं योजना के खत्म होने के बाद, जिसमें सर्वे हो चुका है और 10वीं योजना के अंतर्गत इस लाइन को डबल कर सकते हैं। मैं तीन-चार सुझाव और दे कर अपनी बात खत्म करूंगा। नासिक-पूणा रेल मार्ग का दो बार सर्वे हो चुका है। दोनों सेंट्रल इंडस्ट्रीयल शहर हैं और इस रेल लाइन से दोनों का रास्ता और अधिक नजदीक हो जाएगा। आने-जाने का खर्च भी कम हो जाएगा। रेलवे को एक नीति के तौर पर फ़ैसला करना चाहिए। मुम्बई, कोलकाता, चेन्नई, नासिक, पुणे को शटल ट्रेनें ज्यादा देंगे तो ज्यादा-से-ज्यादा लोग काम करने के लिए शहरों में आ सकेंगे और शाम को अपने घर वापिस जा सकेंगे। उन्हें आने-जाने में ज्यादा परेशान नहीं होना पड़ेगा। गांवों से शहरों में काम करने के लिए आने के कारण शहर की आबादी बढ़ रही है। वहां पीने के पानी की समस्या है, रहने और खाने की समस्या है और रहने की समस्या है। रोज आने जाने से ये समस्याएं खत्म हो जाएंगी। मनमाड दौंड सेक्टर में एक भी ट्रेन समय पर नहीं चलती है। सदरन लाइन और सदरन रेलवे ने अभी जैसा मुम्बई - पुणे ने शटल ट्रेन किया है और नासिक तक भी कर रहे हैं। पूरे देश के लिए एक शटल ट्रेन योजना तैयार कर दी जाए जिसके कारण सभी लोगों को कुछ-न-कुछ सुविधा हो सकती है। तीसरी बात अहमद नगर-पुणे का रास्ता है। यह बहुत कमाई वाला मार्ग है। दोनों इंडस्ट्रीयल शहर हैं। वहां ज्यादा पैसा लगाने की जरूरत नहीं है। कम पैसे में ही वहां अच्छा काम हो सकता है। रेलवे एमनिटी की भी बात है। सदरन रेलवे से हमें बहुत कमाई होती है। लेकिन वहां पीने का पानी भी नहीं है और गंदगी स्टेशन पर फैली रहती है। स्टेशन पर गंदगी के कारण हम खड़े भी नहीं हो सकते हैं। वेटिंग रूम या प्लेटफार्मों में भी गंदगी भरी रहती है। मैं रेलवे मंत्री से आग्रह करूंगा कि कभी कभी रेलवे ने काफी पैसा इकट्ठा किया और मैं आंकड़े देख रहा हूँ कि रेलवे के खुद के रिसोर्स कम हो रहे हैं और सेंट्रल बजटरी सपोर्ट से रेलवे कम चल रहा है। अगर हम सेंटर से ज्यादा पैसे की मांग करेंगे तो इससे रेलवे की प्रगति और उसकी खुद की क्षमता कम होती जाएगी। रेलवे को अपनी आय के रिसोर्सिज बढ़ाने की जरूरत है।

आखिर में मैं डाउंड, शोलापुर और बैंगलोर की लाइन जगह-जगह से बहुत खराब हो गई है। उसमें 16 से 18 घंटे का समय लगता है। वहां की लाइन को दुरुस्त करके डबल लाइन होनी चाहिए। यह इंडस्ट्रीयल लाइन है। कहते हैं कि दिल्ली वर्ल्ड क्लास स्टेशन बन जाएगा, लेकिन क्या आम लोग अच्छे स्टेशनों से वाकिफ नहीं हैं? वह भी चाहते हैं कि उन्हें शुद्ध पानी मिले और शुद्ध खाना मिले। मैं मंत्री जी का अभिनंदन करता हूँ कि उन्होंने डेरी सोसायटी से कुछ वायदे किए हैं। कुछ-न-कुछ स्टाल भी उन्हें दिए जाएंगे और असली दूध के अलावा और भी शुद्ध वस्तुएं ग्राहकों तक पहुंच पाएंगी। मैंने कुछ बातें लिखित में भी दी हैं। मैं फिर दोबारा आग्रह करूंगा कि शिरडी-पुनटाम्बा जो श्री कमलापति जी ने तय किया था और श्री राम नायक जी ने स्वीकृत किया उसके बाद वैसा चलता रहा और 38 करोड़ रुपये उस काम को पूरा करने के लिए दिए। शिरडी से मुम्बई जाने का रास्ता रेल से बन सकता है।

महोदय, वह 38 करोड़ रुपए की योजना थी, जिसके माध्यम से मुम्बई से श्रीनगर जाने का रास्ता बनना था। मैंने तीन-चार सुझाव भी दिए हैं। मैं अपने चुनाव क्षेत्र और महाराष्ट्र के बारे में केवल इतना ही कहूंगा कि आजादी से पहले और आजादी के 55 सालों के बाद अहमदनगर अथवा महाराष्ट्र में रेलवे का कोई बड़ा कारखाना नहीं खुला। जैसा हमारे बी.एस.पी. के एक मित्र ने कहा कि उसकी रूप-रेखा भी नहीं है। मेरा पूरा क्षेत्र ड्राउट-प्रोन एरिया है। मैं रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि अहमदनगर में कोई रेलवे का बड़ा कारखाना खोला जाए।

महोदय, जब श्री एस.के. पाटिल रेल मंत्री थे, तब उन्होंने भी महाराष्ट्र में कोई बड़ा कारखाना नहीं खोला, लेकिन उन्होंने कल्याण रेलवे स्टेशन को अपग्रेड करने का काम अवश्य किया था। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि वे अहमद नगर रेलवे स्टेशन को अथवा उस लाइन के कोपरगांव-बेलापुर-शहू से अन्य स्टेशन को अपग्रेड करने का काम अवश्य करें। यदि इस लाइन में कोई बड़ा कारखाना लगा, तो मुझे लगता है कि ड्राउट-प्रोन एरिया में माइग्रेशन के लिए काफी मदद मिलेगी, वहां मायग्रेट कर के लोग आएंगे और अपनी रोजी-रोटी कमाएंगे।

महोदय, शहरों में गंदगी बढ़ रही है, लेकिन जो गरीब लोग हैं, वे शहरों में अपनी रोजी-रोटी कमाने आते हैं। वे वहां जीने के लिए नहीं जाते हैं, बल्कि मरने के लिए जाते हैं। वे शहरों में मरने के लिए जीना चाहते हैं। इतना कहकर मैं अपनी बात यह कहते हुए खत्म करूंगा कि रेलों के कारोबार में सुधार करें जिससे जगह-जगह उद्योग लग सकें। आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए आपको भी धन्यवाद देता हूँ।

सभापति महोदय : श्री अनन्त गुढे - अनुपस्थित।

श्री हेमलाल मुर्मू - अनुपस्थित।

श्री शंखलाल मांझी (अकबरपुर) : *महोदय, मैं रेल बजट पर निम्नलिखित सुझाव देना चाहता हूँ-

घाघरा नदी पर अयोध्या में अरबों की लागत से रेलवेपुरम बना है जिस पर मात्र आयोध्या से मनिकापुर केवल लोकल गाड़ी चलाई जाती है।

उक्त अरबों की लागत से बने पुल का पूर्वांचल, संत कबीरनगर, बस्ती, गोरखपुर आदि क्षेत्र के यात्रियों को कोई लाभ नहीं है।

कटरा से छावनी, कलबारी, पौली होकर खलीलाबाद लगभग 70 किलोमीटर नई रेल पटरी बिठाते हुए खलीलाबाद से गोरखपुर को जोड़ दिया जाए तो पूर्वांचल के करोड़ों लोगों को गोरखपुर से कटरा, अयोध्या, फैजाबाद, इलाहाबाद होते हुए पश्चिम एवं पश्चिमोत्तरे रेलवे से सीधा सम्पर्क रेलमार्ग से जुड़ जाएगा और लम्बी दूरी की गाड़ियों का संचालन गोरखपुर से इलाहाबाद के लिए हो जाएगा।

अतः आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि कटरा से छावनी, कलबारी, पौली होकर खलीलाबाद तक रेल लाइन को जुड़वाने की कृपा करें।

* Speech was laid on the Table.

SHRI ANANTA NAYAK (KEONJHAR): *Sir, the current Railway Budget has allocated a substantial amount of Rs.128.61 crore for the completion of Keonjhar-Tamka portion of Banspani – Jakhpura Railway project. The people of Keonjhar are looking forward to the scheduled completion of the project by March, 2006. Although outwardly, the project looks like a generous gesture, we know the sound economic sense in behind this decision, which is delayed far too long at great cost. For instance, only 10 km of Banspani – Jurudi section generated revenue of Rs.100 crore to Railways in the last 2 years, not to speak of new sidings of Nayagarh, Dubna and Keonjhar. It is estimated that once the connection of Paradip Port is made, the freight revenue will surpass the project cost in 2-3 years.

But when the production of iron ore in Keonjhar is being targeted to 60 million tones per year from 2007, even this single Railway line will be totally inadequate. Therefore, Railways should wisely plan out doubling of this line at the earliest.

When the current Budget provides for survey of Keonjhar – Badampahad Rail link, we do not understand how much short link of Banspani – Barsuan (25 km) is being overlooked. This link along with Talcher – Bimlagarh coal link, and Keonjhar – Badampahar will close a network in North Orissa providing connectivity to ports, market, raw materials, giving boost to a long neglected backward area. I would like to mention here that in the current Railway Budget, you have included Murgamahadev Road, Addl. Loop and Barbil – Bolanikadan (Loop/Yard Lines) CTR 5 Kms. These two loops are only for material transportation, which will benefit only some industry and industrialists, not to the general public. If a new survey can be made for short link of Joda to Barbil (only 12 kms) both the industrial sector, and the general public will be benefited. By this connection, it will also joint two major business cities, namely, Tatanagar and

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

Cuttack via Keonjhar district. Due to this connection, the time taken from Cuttack to Delhi will reduce at least by five hours.

Turning back iron-ore loaded train from newly made Keonjhar Station was an unfortunate event. The interested parties, district administration, political leadership, and the Railway authorities could peacefully resolve all the outstanding issues by discussion. A judicious decision could be taken based on traffic restrictions, road construction, destinations, and such other arrangements and commercial operation could be restarted.

Orissa is a State, which is rich in resources, and with very less infrastructure. So, the BPL percentage is more than 47 per cent in this State. It is one of the neglected States in the country. So, there is problem like starvation death, and a big problem of employment. Although the State contributes quite significant amount of the total orientation revenue traffic to the Railways, yet the Railway Ministry always behave in a step-motherly manner. It has a very meagre Rail rout length, and Rail network in the State. No Railway production unit such as CLW in West Bengal, DLW in Uttar Pradesh, ICF in Tamil Nadu, RCF in Punjab, Wheel and Axle Plant in Karnataka, etc. is located in Orissa State to generate employment, and to help to improve its economy.

Keeping the above facts in view, I would like to request the hon. Railway Minister to pay special attention to a neglected State like Orissa, and to the above-mentioned proposal for reconsideration.

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : *मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का विरोध करता हूँ। जैसे लालू प्रसाद यादव जी ने मनमोहिनी और लोक लुभावन बजट पेश कर आज आदमी के दिलों में जगह बनाने की कामयाब कोशिश की है। रेल बजट में इन्होंने इस बार भी यात्री किराया एवं माल भाड़ा नहीं बढ़ाया है। लेकिन मुझे खद के साथ कहना पड़ रहा है कि रेल बजट को जन हितैशी बनाने में विकास की कई बातों को अनदेखा कर दिया गया है। इस बार यात्री भाड़ा न बढ़ाकर लगभग चार हजार करोड़ रुपये का नुकसान रेलवे को हो सकता है। पिछले 3-4 वर्षों में मालभाड़े एवं यात्री किराये में कोई खास बढ़ोतरी नहीं की गयी। आंकड़ों को देखते हैं तो रेलवे जिन-जिन सामग्रियों को इस्तेमाल करती है उनमें प्रतिवर्ष लगभग 4% की वृद्धि हो रही है इस भरपायी के लिए रेलवे को सरकार पर निर्भर रहना पड़ेगा। रेलवे की विकास परियोजनाओं की आवश्यकताओं की पूर्ति में रेल मंत्री जी को काफी पसीना बहाना पड़ेगा। रेलवे की आमदनी दो तिहाई माल भाड़े से एवं एक तिहायी यात्री किराये से आता है। नये बजट में भाड़े को तर्कसंगत बनवाने का मौका रेल मंत्री ने गंवा दिया है। रेल बजट में गतिशीलता भी गई क्षेत्रों में अपेक्षा के अनुरूप नहीं दिखाई दे रही है।

रेलवे कर्मचारियों की कार्यक्षमता और स्थितियों में सुधार व उनके बेहतर प्रशिक्षण की व्यवस्था के समुचित इंतजाम का रेल बजट में कोई उल्लेख नहीं है। इसके अलावा नई तकनीक का रेलवे परिचालन में समावेश होने की घोषणा करना भी जरूरी था क्योंकि मालभाड़े को लेकर रेल व सड़क यातायात के बीच चलने वाली प्रतियोगिता ने भी इनमें महत्वपूर्ण भूमिका अदा की है।

रेल यात्रियों की जानमाल की सुरक्षा भी रेल प्रशासन के लिए सबसे महत्वपूर्ण होना चाहिए इस ओर भी पर्याप्त ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। लगता है कि इस बजट में नई सुरक्षा व्यवस्थाओं को जितना महत्व दिया जाना चाहिए था वह दिखाई नहीं दे रहा है।

मान्यवर, रेलवे को आज की प्रतिस्पर्धा के अनुरूप अधिक गतिशील, कार्यकुशल व सुरक्षित बनाने की जरूरत है साथ ही रेल परिवहन को वायु व सड़क परिवहन के साथ प्रतिस्पर्धी बनाने की ठोस कार्ययोजना बनाना भी बहुत जरूरी है।

महोदय, भारतीय रेल की दशा लगभग जस की तस रहेगी बजटीय प्रावधान ऐसी कोई पुख्ता उम्मीद नहीं जताते कि सुरक्षा, संरक्षा और सुविधाओं के संदर्भ में किए गए नए वादे समय सीमा में आंशिक ही सही, पूरे हो जाएंगे। रेल को विकास की पटरी पर दौड़ाने के लिए जरूरी है अर्थात्, बेहतर नियोजन, कर्तव्यनिष्ठ, कुशल प्रबंधन और सक्षम प्रशासन। यात्री किराया एवं मालभाड़ा रेलवे की कमाई के मुख्य

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

स्रोत हैं इन्हें यथावत रखने से 6000 करोड़ रुपये का नुकसान पिछली बार हुआ था, इस बार 4000 करोड़ रुपया और इस वार्ड इसमें जुड़ जाएगा।

रेलवे के पास काफी खाली जमीनें हैं, ढेरों स्थायी सम्पत्तियां हैं परंतु इनको नयी सोच के मुताबिक नये उपक्रमों, बाजानोन्मुख योजनाओं एवं लाभप्रद संभावनाओं में बदलने के प्रस्ताव अपर्याप्त हैं। जनहित केवल किराया न बढ़ाने में नहीं है बल्कि जनसुविधाएं बढ़ाने में भी है। यदि पैसा नहीं आयेगा तो अवसंरचना का विकास नयी पटरियां बिछाने और दूसरे जरूरी इंतजाम कैसे होंगे।

एक प्रकार से यह बजट नीरस और बेतरतीब है। लालू जी ने बड़ी सफाई से स्टील व स्टील से बने सीमा के ढुलाई भाड़े में 14% की वृद्धि की है जिससे भवन निर्माण तो महंगा होगा ही गाड़ियों की कीमतें भी बढ़ेंगी।

रेल मंत्री ने ग्रुप 'डी' की भर्ती भी रेलवे भर्ती बोर्ड से छीनकर क्षेत्रीय रेल महाप्रबंधक को देकर भर्तियों में मनमानी की पूरी संभवना बना दी है। पारदर्शिता का अभाव रहेगा, मनमानी होगी तथा सब मिल बांटकर नियुक्तियां कर लेंगे।

रेल यात्रियों की सुरक्षा भगवान भरोसे छोड़ दी गयी। रेलवे पुलिस फोर्स (आरपीएफ) को इस बार भी अपराधिक मामलों की जांच करने की शक्ति नहीं दी गयी। रेल में लूट, डकैती होने पर आरपीएफ केवल पर्ची बनाकर दे देगी, लुटेरे पकड़े जाएं या नहीं, इससे उनको कोई मतलब नहीं।

लालू जी ने अपने भाषण में कहा कि 'सिर्फ हंगामा खड़ा करना मेरा मकसद नहीं मेरी कोशिश है कि सूत बदलनी चाहिए'। बहुत खूब कही लालू जी, लेकिन इस रेल बजट में देश में क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़े राज्य राजस्थान की घोर उपेक्षा की गयी है, जो बजट राजस्थान के लिए दिया गया है वह ऊंट के मुंह में जीरा है। रेल बजट राजस्थान के हितों पर एक तरह से कुठाराघात है तथा राजनैतिक भेदभाव का प्रतीक है। केवल संप्रग सरकार के घटक दलों से संबंधित राज्यों को ही तुटिकरण किया गया है।

राजस्थान प्रदेश की रेल परियोजनाओं के लिए विशेष प्रावधान नहीं किया गया है। राजस्थान में आमामान परिवर्तन के लिए आवंटित राशि भी बहुत कम है। राजस्थान में ब्रॉडगेज लाइनो के विस्तार, रेलवे के विद्युतीकरण, रेलवे लाइनों के दोहरीकरण, आधुनिकीकरण आदि की घोर उपेक्षा हुई है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से लालू जी से अनुरोध करूंगा कि वे राजस्थान जैसे सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण सीमावर्ती राज्य तथा क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़े राज्य में पूर्व स्वीकृत रेल लाइनों एवं परियोजनाओं जैसे दौसा-गंगापुर सिटी, कोलायत-फलौदी, अजमेर-पुकर आदि के लिए अधिकाधिक धनराशि स्वीकृत की जाये।

पूर्व स्वीकृत आमामान परिवर्तन परियोजनाओं भीलड़ी-समदड़ी, रेवाड़ी-सादुलपुर, नीमच-रतलाम, गांधीधाम-पालनपुर, अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़-उदयपुर आदि के लिए भी अधिकाधिक धनराशि स्वीकृत की जाये।

जयपुर-रेवाड़ी तथा फुलेरा-अजमेर डबल लाइन का सर्वेक्षण, रेवाड़ी-भिवाड़ी, डूंगरपुर-बांसवाड़ा-रतलाम, जैसलमेर से सानू वाया आमोरा, बिलाड़ा बर, पुकर-मेड़ता, बीकानेर-चुरू-डेगाना-रतनगढ़-रेवाड़ी, जयपुर-रींगस-चुरू-गंगानगर, उदयपुर-डूंगरपुर-अहमदाबाद, फलौदी-नागौर लिंक आदि पूर्व स्वीकृत सर्वे कार्यो

के लिए अधिकाधिक धनराशि स्वीकृत कर इन सर्वे कार्यो को पूर्णता प्रदान की जाये।

निम्नलिखित नये सर्वेक्षण लिये जायें :-

- (1) अनूपगढ़-खाजूवाला-रामगढ़ (2) जैसलमेर-बाड़मेर
- (3) बिलाड़ा से बर (4) फलौदी-बालोतरा
- (5) बांसवाड़ा-करौली-बूंदी

निम्नलिखित रेल लाइनों का विद्युतीकरण किया जाये -

दिल्ली-रेवाड़ी-जयपुर-अजमेर-अहमदाबाद

कोटा-बांरा-छबड़ा-बीना

जयपुर-सवाईमाधोपुर

रतलाम-नीमच-चित्तौड़गढ़

निम्नलिखित नयी रेलगाड़ियां प्रदान की जाये -

- (1) जयपुर-भोपाल इंटरसिटी (2) अजमेर-जम्मू
- (3) अजमेर-जयपुर-बंगलौर (3) अजमेर-अहमदाबाद-सूरत-बंगलौर
- (5) अजमेर-हैदराबाद (6) अजमेर-त्रिवेन्द्रम
- (7) अजमेर-कन्याकुमारी (8) अजमेर-कोटा
- (9) अजमेर-गुवाहाटी (10) अजमेर-हरिद्वार
- (11) अजमेर-अमृतसर (12) जयपुर-पुणे
- (13) कोयम्बटूर-राजकोट एक्सप्रेस को अजमेर तक बढ़ाया जाये
- (14) जयपुर-जम्मूतवी (पूजा एक्सप्रेस) को अजमेर तक बढ़ाया जाये ।

अजमेर में रेलवे की निम्न समस्याओं का शीघ्र निराकरण अत्यंत आवश्यक है -

- (1) महोदय, अजमेर रेलवे नगरी के नाम से जाना जाता है यहां प्रतिर्वा ख्वाजा साहब का उर्स तथा पुकर मेले में लाखों यात्री आते हैं । अतः अजमेर में एक रेलवे यात्री विश्राम गृह बनाया जाये ।
- (2) अजमेर के रेलवे यात्री अस्पताल को आधुनिक चिकित्सा उपकरणों से सुसज्जित कर अपग्रेड किया जाये ।
- (3) अजमेर के लोको एवं कैरीज कारखानों को अधिकाधिक ओवरहालिंग तथा अन्य उपयुक्त कार्य प्रदान कर कार्यक्षमता बढ़ाने तथा श्रमिकों की संख्या में वृद्धि किये जाने का अनुरोध ।
- (4) अजमेर में लोको एवं कैरीज ग्राउन्ड (खेलने के मैदान) को आधुनिक साजसज्जा से युक्त कर राज्य एवं राष्ट्रीय खेलों के उपयुक्त बनाये जाने की आवश्यकता ।
- (5) अजमेर रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म नं0 5 एवं 6 पर टीन शैड की व्यवस्था तथा यात्री सुविधाओं को विस्तार करने की आवश्यकता ।
- (6) ब्यावर रेलवे स्टेशन पर आश्रम एक्सप्रेस (सुपरफास्ट) को ठहराव दिये जाने की आवश्यकता ।

(7) ब्यावर के बाहरी प्लेटफार्म पर उपरी पुल बनाये जाने की आवश्यकता ।

(8) अजमेर जिले में स्थित रेलवे फाटकों पर चौकीदारों की व्यवस्था किए जाने की आवश्यकता ।

(9) किशनगढ़-रूपनगढ़ रोड (किशनगढ़), अजमेर में तोपदड़ा तथा जॉन्सगंज पर एवं ब्यावर में कृणा मील रोड पर यातायात के अबाध प्रचालन हेतु रेलवे के उपरी पुल बनाये जाने की आवश्यकता ।

(10) दिल्ली-अहमदाबाद के बीच पूर्व की भांति 3 या 4 डाउन तथा 1 अप 2 डाउन एक्सप्रेस गाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता ।

श्री राकेश सिंह (जबलपुर) : *माननीय महोदय, प्रस्तुत बजट दिशाहीन और भ्रामक है जिससे विशो रूप से मध्य प्रदेश के साथ भेदभावपूर्ण रवैया अपनाया जा रहा है, यूपीए सरकार ने 2004-2005 में जो बजट प्रस्तुत किया था और जो अभी 2005-2006 में प्रस्तुत किया है दोनों ही में विकास के कार्यों को नजर अंदाज किया गया है, विशो रूप से उन राज्यों में जहां भारतीय जनता पार्टी सत्ता में है । जब माननीय रेल मंत्री ने 2004-2005 का रेल बजट प्रस्तुत किया था तब मैंने मध्यप्रदेश की एक अत्यंत महत्वपूर्ण योजना जो जबलपुर से गोंदिया के बीच गेज परिवर्तन की है, की ओर इसी सदन में ध्यान आर्काण किया था । यह परियोजना पूर्व प्रधानमंत्री माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी द्वारा उत्तर से दक्षिण की दूरी कम करने तथा विकास के क्रम को गति देने की दृष्टि से प्रारंभ किया गया था, जिसके लिये लगभग 110 करोड़ रुपए की राशि का आवंटन भी कर दिया गया था । गोंदिया से बालाघाट के बीच का 80 प्रतिशत कार्य एनडीए सरकार के कार्यकाल में ही पूर्ण हो गया था, शो बचे जबलपुर से बालाघाट के बीच के कार्य को पूर्ण के लिए मैंने 2004-2005 के बजट में पर्याप्त आवंटन की बात माननीय रेल मंत्री जी से कही थी, अत्यंत खेद है कि इसके लिए मात्र 38 करोड़ रुपये ही स्वीकृत किये गये । वर्तमान बजट प्रस्तुत करने के पूर्व मैंने पुनः पत्र के माध्यम से माननीय मंत्री जी को पर्याप्त राशि आवंटित करने हेतु लिखा था किंतु इस बजट में इस कार्य के लिए मात्र 25 करोड़ रुपये ही स्वीकृत किए गए हैं जिससे यह स्पष्ट होता है कि वर्तमान यूपीए सरकार जानबूझकर इस परियोजना के साथ सौतेला व्यवहार कर रही है ।

महोदय, जबलपुर कटनी संसदीय क्षेत्र में मार्बल का अटूट भंडार मिला है तथा बालाघाट संसदीय क्षेत्र में मेगनीज व बाक्साइड जैसे खनिजों का पर्याप्त भंडार है इसके परिवहन के लिए गेज परिवर्तन के कार्य के पूर्ण होने पर कम खर्चीला मार्ग बनेगा । उत्तर से दक्षिण की दूरी 274 किमी. कम हो जाएगी, मैंने पूर्व में भी इसी सदन में माननीय रेल मंत्री जी से कहा था कि बिहार की जनता के हितों को ध्यान में रखते हुए इस योजना के लिये पर्याप्त राशि आवंटित करें क्योंकि बिहार से दक्षिण की दूरी 274 कि.मी. कम हो जायेगी । समय के साथ-साथ किराये की भी बचत होगी किंतु मंत्री जी ने इस बात पर ध्यान नहीं दिया, परिणाम स्वरूप बिहार की जनता ने सबक सिखा दिया । अभी भी इस योजना के लिये पर्याप्त राशि का आवंटन कर मंत्री जी बिहार की जनता से सहानुभूति प्राप्त कर सकते हैं ।

अभी इटारसी-नागपुर सेक्शन पर बहुत ज्यादा यातायात है, इस योजना के पूर्ण होने से रेलवे को एक समानांतर ट्रेक उपलब्ध होगा ।

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

महोदय,, इस योजना के लिये दक्षिण-पूर्व-मध्य रेल को एजेंसी बनाया गया है जिसका मुख्यालय बिलासपुर (छत्तीसगढ़) में है । मैंने बार-बार आग्रह किया है कि पश्चिम-मध्य रेल जिसका मुख्यालय जबलपुर में है, को इस कार्य की जवाबदारी सौंपी जाए ताकि भूमि अधिग्रहण जैसे कार्यों सहित तीव्र गति से इस योजना को पूर्ण करने में आसानी हो ।

महोदय, कुछ नई गाड़ियों को प्रारंभ करने का प्रस्ताव बार-बार मेरे द्वारा दिया गया है । जबलपुर से जम्मू अथवा पठानकोट तक ट्रेन प्रारंभ की जाये यदि इसमें किसी तरह की कठिनाई हो तो जबलपुर से चलने वाली महाकौशल या गोंडवाना एक्सप्रेस को ही निजामुद्दीन स्टेशन से आगे बढ़ा कर जम्मू या पठानकोट तक चलाया जाए ।

जबलपुर से ही प्रारंभ होकर मुंबई जाने के लिए नई ट्रेन चलाई जाये । मुंबई में पश्चिम रेलवे तथा मध्य रेलवे के दो जोनल मुख्यालय है । जबलपुर में पश्चिम मध्य रेल का जोनल मुख्यालय है, इसको जोड़ने के लिये भी जबलपुर से मुंबई के बीच सीधी ट्रेन चलाना व्यावहारिक है ।

जबलपुर में रक्षा संस्थानों का बहुत बड़ा तंत्र है, पांच औद्योगिक इकाइयों के साथ केन्टोनमेंट बोर्ड भी है । अतः जबलपुर से बेंगलोर के लिये जबलपुर से ही प्रारंभ होने वाली सीधी ट्रेन चलाना चाहिए ।

जबलपुर से हैदराबाद तथा जबलपुर से तिरुअनंतपुरम के बीच सीधी फास्ट ट्रेन चलाई जाए ।

जबलपुर कटनी संसदीय क्षेत्र में मार्बल का उद्योग तेजी से विकसित हो रहा है अतः जबलपुर कोटा ट्रेन को बढ़ाकर जबलपुर जयपुर तक किया जाये जिससे इस संसदीय क्षेत्र में मार्बल की खदानों को बाजार उपलब्ध कराने में आसानी होगी ।

माननीय महोदय, जबलपुर में पश्चिम मध्य रेल के मुख्यालय को प्रारंभ हुए काफी समय व्यतीत हो गया है, किंतु अभी तक मुख्यालय के भवन निर्माण हेतु कोई समय सीमा तय नहीं होने के कारण जोन मुख्यालय का औचित्य पूर्ण नहीं हो पा रहा है ।

जबलपुर में मदनमहल स्टेशन को हबीबगंज स्टेशन भोपाल की तर्ज पर विकसित किया जाये, जिसके लिए पर्याप्त जगह उपलब्ध है, यार्ड के लिये कछपुरा में उपलब्ध पर्याप्त स्थान का उपयोग किया जा सकता है ।

महोदय, कछपुरा को माल-गाड़ियों के साथ-साथ यात्री गाड़ियों के स्टेशन के रूप में भी विकसित करने की पर्याप्त जगह है इससे पूरे जबलपुर के विकास को संतुलन मिलेगा ।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से विशेष रूप से कहना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र में कटनी देश का प्रमुख रेल जंक्शन है जहां लगभग सभी रेल गाड़ियां रुकती हैं । इस जिले में चूना पत्थर के साथ-साथ मार्बल की भी खदानें प्रारंभ हुई हैं इसी जिले में करोंदी नामक स्थान पूरे देश का भौगोलिक केन्द्र है ।

माननीय मंत्री जी, डॉ. राममनोहर लोहिया जी की बात हमेशा करते हैं उन्होंने इस भौगोलिक केन्द्र को विकसित करने का स्वप्न देखा था और स्वयं इस स्थान पर कई बार गये थे । इतने महत्वपूर्ण कटनी स्टेशन की दुर्दशा देखने लायक है । इस स्टेशन का नवीनीकरण होना चाहिए ताकि देश के महत्वपूर्ण जंक्शन के रूप में इसे पहचाना जा सके । कटनी में ही खिरहनी स्थित रेल फाटक पर ओव्हर ब्रिज का कार्य शीघ्र पूर्ण हो ताकि स्थानीय जनों तथा सड़क यात्रियों को अवागमन में राहत प्राप्त हो सके ।

महोदय, जबलपुर से दमोह के बीच रेल लाइन के कार्यों को शीघ्र प्रारंभ किया जाना चाहिये ताकि जबलपुर से दमोह के बीच अभी जो 100 कि.मी. अधिक दूरी वाला रास्ता है, उसे कम किया जा सके ।

महोदय, नरसिंहपुर जबलपुर कटनी के बीच भेड़ाघाट तथा सुरक्षा संस्थानों की औद्योगिक इकाइयों से होते हुए एक लोकल ट्रेन या डी.एम.यू चलाई जाये ।

संपूर्ण मध्य प्रदेश में मात्र इटारसी से कटनी के बीच विद्युतीकरण के अभाव में डीजल इंजन का उपयोग होता है, जो अधिक खर्चीला है तथा इंजन बदलने के कार्य में समय भी लगता है । विद्युतीकरण का कार्य पूर्ण होने पर रेलवे को न सिर्फ आर्थिक लाभ होगा बल्कि फास्ट ट्रेनों का समय भी बचेगा, अतः इस कार्य को शीघ्र पूर्ण किया जाए ।

अंत में इस आशा के साथ अपनी बात समाप्त करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री महोदय इन प्रस्तावों को रेल बजट में शामिल कर इस बात को बल प्रदान करेंगे कि विकास के क्रम को राजनैतिक दुर्भावनाओं से नहीं रोका जाना चाहिये ।

श्रीमती किरण माहेश्वरी (उदयपुर) : माननीय सभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी को अपने विचारों से अवगत कराना चाहती हूँ। रेल बजट पर चर्चा चल रही है और मुझे लगता है कि रेल बजट वा 2005-06 हम सभी के लिए दुर्भाग्यपूर्ण है। इससे न केवल विपक्ष के लोग बल्कि सत्ता पक्ष के लोग भी असंतुष्ट हैं। इसमें ऐसा कुछ भी स्पष्ट रूप से दिखाई नहीं देता, जिससे लगता हो कि रेलों के माध्यम से इस देश का विकास करने के लिए रेल मंत्री जी ने कोई बजट पेश किया है।

महोदय, परिवहन यातायात की दृष्टि से रेलों का अपना महत्व है। सुगठित रेल तंत्र का देश की आर्थिक प्रगति और विकास में अपना अहम स्थान है। पूर्ववर्ती रा.ज.ग. सरकार ने रेल सेवाओं में वृद्धि करने एवं उसे अच्छा बनाने की दृष्टि से कई उपाय किए थे, लेकिन वर्तमान यू. पी.ए. सरकार की संकीर्ण मानसिकता के कारण जो अपेक्षित परिणाम थे, उन्हें हम प्राप्त नहीं कर सके। यात्री यातायात एवं माल परिवहन, दोनों में जहां निरन्तर वृद्धि हुई है, वहां इन सेवाओं में तदनुसार व्यवस्था नहीं हो सकी। नई रेलों को चलाने की घोषणा का प्रश्न हो, फेरे बढ़ाने हों या गंतव्य तक बढ़ाने का प्रश्न हो, उन्हें योजनाबद्ध तरीके से जिस प्रकार पूरा करना चाहिए था, वह नहीं हो सका और परिणाम स्वरूप कतिपय घोषणाएं मात्र घोषणाएं ही रह गईं। उनका कुछ भी परिणाम नहीं निकला।

महोदय, यदि हम इसी क्रम में, गत वा 2004-05 का बजट देखें, तो पाएंगे कि माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जहां 18 सम्पर्क क्रान्ति गाड़ियां चलाने की घोषणा की गई थी, लेकिन पूरे देश में मात्र छः संपर्क क्रान्ति गाड़ियां ही अभी तक चलीं हैं। यदि राजस्थान के अंदर देखा जाए, तो राजस्थान सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस भी इन्हीं में से एक थी, जिसे दिल्ली से जोधपुर तक जाना था, परन्तु वह गाड़ी अभी

तक नहीं चल पाई और मात्र घोणा रह गई। जयपुर से आगरा फोर्ट गाड़ी चलाने की घोणा भी वर्ष 2004-05 के बजट में भी की गई थी और कहा गया था कि आमान परिवर्तन के बाद यह गाड़ी चलाई जाएगी, लेकिन आमान परिवर्तन पूर्ण हो गया, परन्तु गाड़ी अभी तक चालू नहीं की गई है। कुछ रेलों के गंतव्य बढ़ाने का दावा भी किया गया था परन्तु उस पर भी सवाल लग चुका है। सामान्य जनता की सुविधा की दृष्टि से कतिपय स्टेशनों पर गाड़ियां खाली चलती रहीं, किन्तु उनका वांछित स्टेशनों पर ठहराव नहीं दिया गया जिसका परिणाम यह निकला कि यात्री सुविधाओं से वंचित रहे और राजस्व की भी हानि हुई।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी का ध्यान राजस्थान की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ। जोधपुर-हावड़ा रेल, पूर्व में बयाना जंक्शन रुकती थी, किन्तु अब यह ट्रेन वहां नहीं रुकती है। निजामुद्दीन-इन्दौर इंटरसिटी को बयाना जंक्शन पर रोकने हेतु प्रस्ताव बहुत लम्बे समय से चल रहा था, लेकिन उस प्रस्ताव पर भी रेल मंत्री आज तक कोई निर्णय नहीं ले पाए हैं। इसी प्रकार, ए.पी. एक्सप्रेस, गोवा एक्सप्रेस और जी.टी.

एक्सप्रेस आगरा रुकती हैं और वहां से आगे ग्वालियर रुकती हैं। आगरा और ग्वालियर के बीच धौलपुर, राजस्थान का एक महत्वपूर्ण शहर तथा जिला मुख्यालय है। यह औद्योगिक दृष्टि से भी बहुत महत्वपूर्ण क्षेत्र है, लेकिन ये तीनों गाड़ियां धौलपुर नहीं रुकती हैं। मैं मांग करती हूँ कि धौलपुर रेलवे स्टेशन पर भी ये तीनों रेलगाड़ियां रुकें।

महोदय, आमान परिवर्तन पर यदि विचार करें, तो इसकी स्थिति भी बहुत ही दयनीय है। एन.डी.ए. सरकार ने संपूर्ण देश में वर्ष 2010 तक आमान परिवर्तन पूर्ण करने की घोणा की थी। जिसके फलस्वरूप काफी अच्छी योजनाएं भी बनी थीं, किन्तु दुर्भाग्य है कि यूपीए सरकार द्वारा अपेक्षित किलोमीटर का आमान परिवर्तन नहीं करने से जनता को निराशा हाथ लगी। गत 2004-05 के बजट में उदयपुर-चित्तौड़ एवं चित्तौड़-अजमेर के आमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण होना था, लेकिन उदयपुर-चित्तौड़ का आमान परिवर्तन का कार्य भी अप्रैल, 2005 तक पूरा होने की संभावना है, लेकिन जब तक चित्तौड़-अजमेर का आमान परिवर्तन का कार्य पूरा नहीं होता है, ये पैसा बेकार है, इसका कोई मतलब नहीं निकलेगा। इसलिए यह बहुत ही आवश्यक है कि चित्तौड़ से अजमेर तक आमान परिवर्तन का कार्य समयबद्ध सीमा के अंदर किया जाए और उसकी तिथि निश्चित की जाए कि इस तारीख तक यह काम पूरा होगा। इसी प्रकार नीमच-रतलाम का आमान परिवर्तन का कार्य एनडीए की सरकार में स्वीकृत हो चुका था, कार्य भी शुरू हुआ, लेकिन इस बजट में उसके लिए जो प्रावधान रखना चाहिए, उसकी कमी है। जहां 60 करोड़ अपेक्षित है, वहां मात्र 20 करोड़ दिए गए हैं। इसलिए मुझे नहीं लगता कि इतनी राशि से यह कार्य पूरा हो सकेगा और यह कार्य करवाना बहुत ही आवश्यक है।

महोदय, बहुत लम्बे समय से मध्य प्रदेश और राजस्थान के लोगों की मांग चल रही है। इसी क्रम में धौलपुर से गंगापुर वाया बाड़ी, सरमथुरा, करोली आमान परिवर्तन का कार्य पूर्व बजट में स्वीकृत था, लेकिन बजट में इस राशि के अभाव के कारण यह कार्य नहीं हो सकता है। श्रीगंगानगर से स्वरूपसर आमान परिवर्तन का कार्य भी गत बजट में स्वीकृत किया गया था, लेकिन वर्तमान बजट में इसे भी उपेक्षित रखा गया। इससे साफ जाहिर होता है कि रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट में राजस्थान की घोर उपेक्षा की गई है। राजस्थान के साथ सौतेला व्यवहार किया गया है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगी कि आप जो संशोधित बजट पेश करें, उसमें राजस्थान का खास ध्यान रखा जाए। राजस्थान में पूर्व में जो रेल की सुविधाएं मिलती थीं, उन सुविधाओं को शुरू किया जाए। आमान परिवर्तन के प्रस्ताव पर गौर किया जाए। जहां नई रेल चलाने की बात थी, वहां नई रेल चलाने की जो घोणा आपने पूर्व रेल बजट 2004-05 की थी, उसे पूरा किया जाए। जबलपुर-कोटा को जयपुर तक बढ़ाए जाने की भी हमारी मांग है, इसे भी पूरा किया जाए।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र के अंदर, जो उदयपुर-राजस्थान का ही, दक्षिणी राजस्थान का एक भाग है, जोकि पर्यटन की दृष्टि से कहना चाहिए कि हिन्दुस्तान के अंदर बहुत ही अच्छा नगर आता है, जिसे सिरमौर कहा जाए तो भी कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। मैं एक बात का आभार व्यक्त करना चाहूंगी कि रेल बजट में जो निजामुद्दीन एक्सप्रेस शुरू की गई, लेकिन हमें उस दिन का इंतजार है, रेल मंत्री जी, आप स्वयं यहां विराजमान हैं, आप जब उदयपुर से चित्तौड़ और चित्तौड़ से अजमेर का आमान परिवर्तन हो जाए ताकि दिल्ली आने का जो शोर्ट रूट है, अभी हमें कोटा होकर निजामुद्दीन एक्सप्रेस पकड़नी होगी, लेकिन यह शोर्ट रूट दिल्ली आने के लिए, उदयपुर-चित्तौड़-अजमेर होकर दिल्ली आना है, उस तरीके से इसे जोड़ें। यह काम जल्दी किया जाए, यह मैं आपसे निवेदन करती हूँ। उदयपुर से नागपुर के लिए वाया कोटा - सूरत भी एक नयी ट्रेन शुरू की जाए, यह भी हमारी आपसे एक मांग है। ये नई ट्रेन शुरू होने से उदयपुर क्षेत्र, जो एक ऐतिहासिक पर्यटन नगरी है, उसे देश के महत्वपूर्ण क्षेत्रों से जोड़ा जा सकेगा। उदयपुर-दिल्ली वाया जयपुर, चित्तौड़ को भी जल्दी से जल्दी शुरू किया जाए। इसी क्रम में एक और ऐसी घोणा भी की थी, जिसमें कतिपय मार्गों के सर्वेक्षण की बात कही गयी थी। जिसमें मावली-मारवाड़ जंक्शन के लिए आपने रेल बजट में कहा है, लेकिन इसमें क्या प्रावधान है, उसके बारे में फाइनेंशियल कोई उल्लेख नहीं किया गया। उदयपुर से अहमदाबाद मार्ग को भी ब्रोडगेज के अंदर लेने के सर्वेक्षण के लिए आपको प्रस्ताव भेजा गया था, लेकिन मुझे यह कहते हुए बड़ा दुख होता है कि इसमें इसे नहीं जोड़ा गया। इसलिए उदयपुर शहर बहुत ही कटा हुआ रह रहा है और इसमें विकास नहीं हो पा रहा है, हम जिस तरीके से चाहते हैं।

महोदय, गत वर्ष 2004-05 के बजट में रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ। जब इन्होंने विलेज ऑन व्हिल्स एक नयी ट्रेन चलाने की घोषणा की थी, जिसमें कहा गया था। अभी मेरे एक सांसद भाई यहां बैठे थे, उन्होंने कहा था कि कुछ आम व्यक्तियों के लिए कुछ काम करने की आवश्यकता है। उसमें आपने घोषणा की थी कि हम विलेज ऑन व्हिल्स चलाएंगे, लेकिन अभी तक उसे चलाने के बारे में केवल घोषणा ही रही है, वह अभी तक चल नहीं पाई है। जिसके पीछे यह भावना थी कि हम धार्मिक एवं ऐतिहासिक स्थानों पर आम आदमी को उचित किराए पर वहां पहुंचा सकेंगे, लेकिन वह घोषणा ही रह गई।

महोदय, रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड द्वारा जो परिक्षाएं ली जाती हैं, उनके परिणाम घोषित होने में बहुत विलम्ब होता है। कभी-कभी लगभग छः से आठ महीने भी लग जाते हैं, ऐसी स्थिति में परीक्षार्थियों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है और लम्बे अंतराल के बाद जब परिणाम सामने आते हैं तो उसके बाद उनके पोस्टिंग करने में भी रेल मंत्रालय द्वारा विलम्ब किया जाता है। इसकी वजह से भी वहां काफी असंतोह है। खास तौर से राजस्थान और राजस्थान में अपने संसदीय क्षेत्र की ओर मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करके कहना चाहूंगी कि राजस्थान, जो रेल की तरफ से बहुत ज्यादा उपेक्षित है, उसे आपकी तरफ से पूरी घोषणा करके ये सारे कार्य पूर्ण कराये, यही आपसे आशा करती हूँ।

डॉ. रामेश्वर उरांव (लोहरदगा) : महोदय, सबसे पहले तो मेरी गुजारिश होगी कि इस सदन में मैं पहली दफा बोल रहा हूँ तो जितने भी सम्मानित सदस्य हैं, उनसे मेरा आग्रह होगा कि बीच में व्यवधान नहीं करेंगे और मुझे उम्मीद है कि आप मुझे निराश नहीं करेंगे।

मैं रेल बजट 2005-2006 के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हूँ। कहने की जरूरत नहीं कि रेल बजट की प्रशंसा सभी वर्गों द्वारा हो रही है। बजट पेश होने के पूर्व लोग अंदाज लगा रहे थे कि इस बार यात्री भाड़ा बढ़ेगा, खास कर उच्च श्रेणी में चलने वाले यात्रियों का, पर ऐसा नहीं हुआ। यात्री भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई, यू.पी.ए.की चेयरपर्सन श्रीमती सोनिया गांधी जी की तथा रेल मंत्री जी की सर्वत्र प्रशंसा हुई। उसी तरह भाड़े को रेशनेलाइज किया गया है। समाज के आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग के हितों की रक्षा के लिए जन वितरण प्रणाली, गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम एवं रिलीफ कार्यों के लिए भेजे जाने वाले खाद्यान्नों के भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है, यह स्वागतयोग्य कदम है।

17.22 hrs.

(Shri Varkala Radhkrishana in the Chiar)

जब कोई ट्रेन से सफर करना चाहता है, तो उसके दिमाग में चार बातें आती हैं। गाड़ी समय पर चलेगी या पहुंचेगी कि नहीं, यानी पंचवुएलिटी ऑफ ट्रेन। वह गंतव्य स्थान पर पहुंचेगा या नहीं, सिक्योरिटी के विषय में उसकी चिन्ता होती है, वह सेफ्टी के विषय में चिन्तित होता है। पुनः उसकी चिन्ता होती है, ट्रेन में सुविधा व सफाई आदि को लेकर। ट्रेन में वह सेफ फील और गुड फील दोनों चाहता है। पहले की अपेक्षा दुर्घटनाओं में कमी आई है, सुरक्षा उपाय भी कारगर हुए हैं, रेल अपराध में कमी आई है, लेकिन पंचवुएलिटी की समस्या है। मैं अपना अनुभव बता सकता हूँ। रांची जाने के लिए दिल्ली से झारखण्ड एक्सप्रेस में मैं दो बार सवार हुआ। दोनों ही बार ट्रेन मात्र 10-12 घंटे लेट रांची पहुंची। मैं मानता हूँ कि इतने बड़े देश में रेलचालन में रास्ते में कई दिक्कतें आती हैं, ट्रेनें लेट हो जाती हैं, पर रेल अधिकारियों को ध्यान देना चाहिए और सुधार करना चाहिए।

बजट आय-व्यय का लेखा-जोखा मात्र नहीं, आर्थिक पहलू के साथ-साथ इसका सामाजिक पहलू भी होना चाहिए। रेल बजट में सोशल आस्पैक्ट का पूरा ख्याल रखा गया है। इण्टरव्यू में आने वाले उम्मीदवारों, छात्रों, खासकर ग्रामीण इलाके के छात्रों को रियायत देकर सामाजिक दायित्व निभाया गया है।

भारतीय रेल लाखों लोगों को रोजगार देती है। संवैधानिक प्रावधान है कि सरकारी नौकरियों में आरक्षण दिया जाये। आरक्षित पदों को सम्बन्धित कोटि के व्यक्तियों से भरा जाये। इस व्यवस्था की उपेक्षा हुई है। आप सामाजिक न्याय के प्रणेता हैं, बजट भाषण के दौरान आपने बताया कि अनुसूचित जाति का बैकलॉग भर दिया गया है, परन्तु अनुसूचित जनजाति तथा पिछड़े वर्ग के लोगों का बैकलॉग भरना बाकी है। आपसे गुजारिश है कि अपने जवाब में कृपया सदन को बतायें कि किस श्रेणी के लोगों के कितने पद रिक्त हैं और रेल मंत्रालय उन्हें कब तक भरेगा? मैं तो सरकार से मांग करूंगा कि वह देखे कि सरकारी विभागों में चले आ रहे बैकलॉग को भरा जाये। राज्यों में भी स्थिति अच्छी नहीं है। उन्हें भी कहे कि बैकलॉग को भर आरक्षित कोटि के लोगों को न्याय दें।

आपने रेल स्पोर्ट्स की प्रशंसा की है। सचमुच में यह उपलब्धि प्रशंसनीय है। मैं आग्रह करूंगा कि हॉकी को बढ़ावा दिया जाये। झारखण्ड, उड़ीसा और छत्तीसगढ़ के खिलाड़ियों को रेलवे में नियुक्त किया जाये। रेल मंत्री सदन में जब बजट पढ़ते हैं तो देशवासी दो बातों के लिए उत्सुक रहते हैं। एक-रेल भाड़ा बढ़ रहा है या नहीं और दूसरे उनके क्षेत्र में नई गाड़ियां चल रही हैं या नहीं, उनके क्षेत्र में नई रेल

लाइन बिछाई जा रही है या नहीं। रेल मंत्री महोदय ने जब रेल बजट पढ़ा तो झारखंड, छत्तीसगढ़ जैसे आदिवासी बाहुल्य इलाके में मायूसी छा गई, बजट में न तो कोई रेलगाड़ियों की घोणा हुई और न ही कोई नई रेल परियोजना की।

महोदय, रेलगाड़ियाँ मात्र यातायात का साधन नहीं हैं, बल्कि ये देश को एकता में बांधती हैं। दूरस्थ एवं पिछड़े इलाकों को रेल से जोड़ने की जरूरत है। झारखंड के आदिवासी इलाकों में रेल परियोजना शुरू करने की जरूरत है। लोहरदगा से कोरबा तक रेल लाइन बिछायी जाए। आदिवासियों को रेल देखने एवं सवार होने का मौका दिया जाए। झारखंड में लंबित रेल परियोजनाएं हैं, जिनमें कोडरमा-हजारीबाग, लोहरदगा-चन्दवा तथा दुमका रेल लाइन शामिल हैं, इनको शीघ्र पूरा किया जाए। झारखंड के लोगों की यह भी मांग है कि दिल्ली-रांची राजधानी एक्सप्रेस को दैनिक किया जाए। झारखंड खनिज बाहुल्य इलाका है। माल ढुलाई से रेल मंत्रालय को काफी आय हो रही है, लेकिन यहाँ अभी तक ब्रिटीश पीरियड में जो रेल लाइन बनायी गई थी, वहीं है इनमें और वृद्धि नहीं की जाए। केवल दो हजार किलोमीटर रेल लाइन झारखंड में है और इसे बढ़ाए जाने की जरूरत है ताकि झारखंड का विकास हो सके। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म करना चाहता हूँ और रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि वे झारखंड की तरफ भी ध्यान दें और नई परियोजनाएं वहाँ पर लागू करें।

श्री चन्द्र प्रताप सिंह (सीधी) : *महोदय, मैं रेल बजट पर निम्नलिखित समस्याओं की ओर आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

ललितपुर से सिंगरौली - निर्माणाधीन रेल लाइन का जो कार्य दो-तीन चरणों में पूरा किया जाना है, इस कार्य के लिए बजट में पर्याप्त धनराशि दिये जाने का अनुरोध करता हूँ।

रेल मंडल कार्यालय, सिंगरौली जो पूर्व में घोषित किया जा चुका है, उसे आज पर्यन्त अस्तित्व में नहीं लाया गया है, उसे घोणा के मुताबिक अमल में लाया जावे।

शक्तिपुंज एक्सप्रेस जो हावड़ा से जबलपुर तक चलती है, उसे जबलपुर से भोपाल (राजधानी) तक बढ़ाया जाये।

शक्तिपुंज एक्सप्रेस का ठहराव शंकरपुर भदौरा स्टेशन पर किया जाए, जिससे सीधी जिला मुख्यालय का सबसे नजदीकी स्टेशन से यात्रियों को लाभ मिल सके।

चिरमिरी से रीवा एक्सप्रेस एवं बिलासपुर से रीवा पैसेंजर अलग-अलग चलाने की घोणा की गई थी, परंतु वर्तमान समय में दोनो ट्रेनों को एक साथ जोड़कर चलाया जा रहा है। अतएव घोणानुसार ट्रेनों को अलग-अलग चलाया जाए।

चिरमिरी से बिलासपुर पैसेंजर को दुर्ग तक बढ़ाये जाने से छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर तक जाने-आने में लोगों को बहुत सुविधा उपलब्ध हो सकेगी।

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

DR. M. JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Respected Chairman, Sir, thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget. I welcome the Budget as it maintains the *status quo* in respect of passenger and freight fares and also for planning good safety measures and improving the amenities for passengers. The way in which the commodities have been classified would definitely lead to increase in the freight rates in the future. It has ambitious plans which are reflected in the Railway Minister's speech. It has not spelt out the way in which the Ministry is going to mobilise funds for various plans. That creates a fear in the minds of the people that in the near future the rates could be increased in many ways. This is definitely a populist Budget. We had a populist Budget in the previous year also. I have my own doubts that if such populist Budgets are proposed every year, how can we match the global standards in the rail travel?

Coming to my State, Andhra Pradesh, something has been given to this State as compared to previous years. But Budgetary allocation in respect of many aspects, like gauge conversion, new lines, doubling etc. does not match the present requirements.

Let me come to new lines. For Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad new line, only Rs. 30 crore have been allocated. For Kakinada-Kotipalli new line, the requirement is Rs. 67 crore, but the allocation is only Rs. 2 crore. For Kotipalli-Narasapur new line, the requirement is Rs. 329 crore, but the allocation is only Rs. 1 crore. For Kakinada-Pithapuram new line, the requirement is Rs. 61 crore, but the allocation is only Rs. 1 crore. For Nandyal-Yerraguntla new line, the requirement is Rs. 420 crore, but the allocation is only Rs. 5 crore. For Macherla-Nalgonda new line, the requirement is Rs. 125 crore, but the allocation is only Rs. 1 crore. For Munirabad-Mahaboobnagar new line, the requirement is Rs. 460 crore, but the allocation is only Rs. 5 crore. Likewise for Gadwal-Raichur new line, the requirement is Rs. 86 crore, but the allocation is only Rs. 4 crore.

In respect of gauge conversion, the allocation is gradually coming down. In 2003-04, the allocation was Rs. 133.90 crore; in 2004-05, it was reduced to Rs. 102.90 crore; in 2005-06, it was further reduced to Rs. 87 crore.

In respect of doubling, there is a marginal increase in the Budgetary allocation. It has been increased from Rs. 135 crore to Rs. 155 crore. It is appreciable.

In respect of other fields, when hundreds of crores of rupees are required, if rupees one crore, two crore and five crores are allotted, I think in my life time, I will not be able to see a train rolling on the tracks. That is why, keeping in view the requirements, the money should be allocated. The projects, which are spelt out, are all mostly in the backward areas of Telangana. Unless we have good infrastructure, more so particularly of transport system, whether it is rail transport or road transport, the backward areas will never prosper and never develop. The investors will see the infrastructure available in any area. They do not want to construct roads by themselves or railway lines by themselves. That is why, the Railways have to concentrate on the backward areas and the Budgetary allocations have to be made accordingly.

Now, I come to the Naupada-Gunupur gauge conversion work. In the previous year, a sum of Rs.15 crore was allotted. Prior to that, Rs.15 crore was given. In this year's Budget, only Rs.5 crore has been allocated. As time passes on, when the projects are to be completed in time, the Budgetary allocation should be on the higher side and it should not get reduced.

In other areas also like road safety, ROB/RUB, the allocation is not adequate. Adequate fund has not been given to Andhra Pradesh in this regard.

Regarding survey for new lines, I would say that two new lines find place in respect of Andhra Pradesh in this year's Budget out of the 46 lines proposed by the Government of Andhra Pradesh. What is the criterion for deciding this? How much time is needed to lay new lines? Successively, in the Railway Budget, we are not finding Budgetary allocations for new lines because they are all from the backward areas. A number of new lines have been taken up and the proposals have been sent by the Government of

Andhra Pradesh. They should be considered and cleared. I would request the hon. Minister to look into this.

I thank the hon. Railway Minister for proposing survey of new lines between Jadcherla and Nandyal and Manuguru to Ramagundam. There are extension of some of the new lines. But the lines which were proposed earlier should be completed. There is one line from Raichur to Macherla which goes through the backward areas of Raichur, Mahaboobnagar, Nalgonda and Macherla of Andhra Pradesh. Previously, for two portions from Gadwal to Raichur and Nalgona to Macherla, sanction was given. The middle part between Gadwal and Macherla does not find any mention. This part is very much essential. It cuts nearly 100 kms. from the coastal area like the Mumbai areas. If such types of lines are laid in the backward areas like Mahaboobnagar and Nalgonda districts, then the farmers can go in for other commercial crops instead of the traditional crops. Financially, they will be better off. I would request the hon. Minister to take up updating the survey between Gadwal and Macherla. The middle part has been left out. The then Railway Minister, on the floor of the House, promised that this would be considered. But, successively for two years, I am not finding any mention of these projects. I would request the hon. Minister to take up the Gadwal-Macherla middle part of the Macherla-Raichur railway line. As I said, the allocation is very much meagre. It has to be increased. Even in the case of Muneerabad-Mahaboobnagar also, out of the requirement of Rs.460 crore, only Rs.5 crore has been earmarked this year. Likewise, it is the same for Gadwal-Raichur, Nalgona-Macherla. These pertain to the most backward areas. Again, I would request the hon. Minister to allocate more funds.

Regarding ROB/RUB, there are not many such things sanctioned for Andhra Pradesh. Of course, one or two have been given. One such thing was in the main line of Hyderabad-Secunderabad-Bangalore. Jadcherla railway station is one important station. Jadcherla is one important business centre. I have been repeatedly requesting the hon. Minister for the construction of either one RUB at Jadcherla or ROB. The one railway gate is situated very much near the yard of Jadcherla Railway Station. The station divides the Jadcherla old town and the new town. Because of that, whenever trains stop, at the gate, there will be a lot of problems in crossing the road from one side to the other side. I would request the hon. Minister to consider the construction of a road under bridge at Jadcherla railway station. Also, there should be an over bridge at Yenugonda level crossing. These are between NH-7 and the district headquarters of Mahaboobnagar. Also, one road over bridge should be constructed at Gadwal.

The hon. Minister has proposed some new trains. Some six new trains have been proposed. Some of them are passenger trains and some others are extension of two express trains. One is Krishna Express up to Nizamabad and the other one is Mumbai-Nizamabad Express extended up to Secunderabad.

Sir, our long pending demands for introduction of an Inter-City Express from Secunderabad to Kurnool Town, a Rajdhani Express between Hyderabad and New Delhi and Super-Fast Trains between Visakapatnam and Hyderabad and from Chennai to Howrah via Visakapatnam have not been fulfilled. Most of the trains to Southern States are passing through this line only. So, keeping in view the traffic in this route, I would request the hon. Minister to see that some Super-Fast Trains and Inter-City Expresses are introduced in this line.

As far as railway accidents are concerned, they are gradually coming down, but we should not get complacent with this because we should maintain the accident level to the barest minimum and we should make efforts to see that not even a single accident takes place in the Indian Railways. On inquiry, we felt that the main reason for railway accidents is due to the condition of the tracks. The tracks are very old and old bridges keep collapsing and that is the reason for most of the accidents. This is happening due to the huge haulage of traffic. Railways are the common man's mode of transport and also the cheapest mode of transport. So, the Railways should make every effort to minimise the number of accidents.

Similarly, ensuring the safety of passengers is the prime responsibility of the Railways. I would request the hon. Minister to see that high level research and development is carried out for this purpose. He should allocate more funds for research and development and also take concrete steps for relaying of old tracks

and also reconstruct all the old bridges which are more than 100 years. Most of the accidents take place in such places. Therefore, I would request the hon. Minister to see that all the old bridges are rebuilt.

I now come to doubling and electrification of railway lines. In the modern era, the world is moving very fast. The world has become a global village where people are not in a position to wait for long hours and spend days in travelling as it used to happen in the past. So, it is the duty of the Railways to see that this mode of transport is made very quick. This is possible only by doubling of railway lines and also electrifying them. In this connection, I would like to point out to the hon. Minister that Secundrabad to Dronachalam line and also Secundrabad to Mumbai line are very important. My request is that these two lines should be doubled and also electrified soon.

Sir, though this year's Railway Budget looks oriented towards the poor and populist, we must also think of the future. In this Budget, it has been spelt out that one way of resource mobilisation will be by selling of vacant lands and also by construction of commercial complexes, warehouses and logistic parks in surplus railway land. This is a good idea, but it will definitely hamper the expansion of the Railways in future. If we go on selling the assets which we have got now, in future we will not be left with any assets for resource mobilisation. So, my request to the hon. Railway Minister is, that the Railways should concentrate on mobilisation of resources through other ways than selling of vacant lands owned by the Railways.

Then, though there is a marginal increase in the allocation for doubling and other things, the allocation for laying of new lines and gauge conversion works is not more than Rs. 137 crore in the case of South-Central Railway which is in the State of Andhra Pradesh. Keeping in view the backwardness of our State, the Government of Andhra Pradesh has sent many proposals to the Railway Minister. I would request the hon. Minister of Railways to see that all the proposals sent by the Government of Andhra Pradesh are cleared soon.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): Sir*, I oppose the Railway Budget. As you know, Orissa is a backward State in the field of railway network. I hope that the ongoing projects of doubling the new lines, conversion of new lines from narrow gauge to broad gauge, have not been given due allocation of funds for the benefit of the people of Orissa. If the funds spend with this pace, as projected in the Railway Budget, it will take another 50 years to complete the ongoing projects. As you all know, Railway in a developing country is the Engine of Growth. Today, India has become a part of the globalisation process and is the signatory of the WTO. So, it becomes essential to develop infrastructure like the Railways, as it is the largest carrier of freight, which include, minerals, ores, foodgrains, medical supplies and other important finished goods like steel, cement across the country.

My region, that is, KBK region, which is in Orissa, is virtually totally neglected and has the sparest rail network. The NDA Government could make the formation of the East Coast Railways a reality, though previously it was just a political announcement. We have three Divisions, namely, Sambalpur, Khurda and Waltair Division. Sambalpur is a brand new Division and requires a lot of funds for the development of the network. The stations have to be remodeled, and the goods handling facilities have to be modernised, etc. In my constituency, there are five railway stations, namely, Kesinga, Narla, Rupra Road, Langigarh Road and Kandle Road. I would like to thank the hon. Railway Minister for allocating Rs. 8 crore for the Langigarh to Junagarh railway line. I think, it would get around Rs. 20 crore so that the work on this line could be speeded up.

As you know, Sir, the port connectivity is very important for the growth of the country and its economy. The growth rate is envisaged at 8.5 per cent in the year 2005-06. I also congratulate the hon. Minister for having declared new trains,

but I am sorry to say that some of the trains are not routed through Raipur and

* Speech was laid on the Table.

Visakhapatnam. The neglected 8 districts of the KBK in Orissa will never get the benefit of the Railways, and the natural resources in the form of minerals like bauxite, limestone, tin ore, gemstones, iron ore, coal cannot be exploited for the benefit of the country. Therefore, it is highly essential that the railway lines from Titlagarh to Raipur and Titlagarh to Bhubaneswar should be extended and doubled. The vast mineral rich districts of Kalahandi and Bolangir will be open for industrialisation. When the Congress Government was there from 80's till the 90's, there were reports of starvation death, migration and destitution. Accordingly, the hon. Supreme Court directed an inquiry to these events. Besides this, the Human rights Commission, in its Report, directed the Planning Commission to initiate the special programme for the KBK Districts, which is going on nowadays, but the railway infrastructure is missing.

The announcement of new trains made by the Railway Minister is very late. The trains may be routed through Bilaspur to Triputi Express via Visakhapatnam. A train may also be introduced between Sambalpur to Bhubaneswar, and it should be running on daily basis. If the train runs thrice a week via Vijaynagar, then it would touch the KBK Districts, and it will have a direct connection from the KBK Districts to capital Bhubaneswar. Train Nos. 8407 and 8408, that is, Nizamuddin to Bhubaneswar and Hirakud to Visakhapatnam Express may be routed through via Titlagarh. Train Nos. 2659 and 2660, which are running between Bhubaneswar to Chennai and Chennai to Bhubaneswar, may be routed through via Titlagarh. The Samata Express from Nizamuddin to Vishakhapatnam, which is running four days a week, may be running daily. Shri Rathwa, Minister of State for Railways had come for an inauguration programme in my constituency. In a public meeting, he had suggested that the train would be running on a daily basis. Besides this, the Kesinga Railway Station may be made a model Railway Station.

I would like to request the hon. Minister to kindly allocate funds to survey the area and extend the railway lines. From Langigarh Road to Junagarh, survey has already been done. From Junagarh to Ambagarha (Jeypore) KK Line via Navrangpur, extension of railway line will have to be done. This will make the port connectivity between Visakhapatnam Port and the Bailadilla Iron Ore Mines in Chhattisgarh.

A survey for a line from Kesinga to Bhavani Patna, which is the District Headquarter of Kalahandi, should be done. In the meantime, an urban booking centre may be opened at Bhavani Patna, which is 40 kilometres away from Kesinga. As a new bridge is going to be constructed on River Tel, I would like to request the hon. Minister to make the bridge rail-cum-road bridge, which will connect two important towns of Titlagarh and Kesinga, which are the two major trading hubs of the KBK.

Funds may also be allocated for the rail over bridge (ROB) at Kesinga, National Highway 201. It is a matter of regret that the funds for rail over bridge (ROB) of the previous year were unutilised due to non-compliance of reports. Besides this, recruitment in class four category may also be made.

With these words, I would like to conclude my speech. Though the hon. Railway Minister has given more funds to Orissa in comparison to other States of the country, yet I am unhappy.

श्री राम सिंह कास्वां (चुरु): महोदय, रेल बजट 205-06 में खुश होने की बात यह है रेल सेवा का उपयोग करने वाले आम जन तथा व्यापारियों पर ज्यादा आर्थिक बोझ नहीं पड़ेगा। यात्री और माल भाड़ें में किसी तरह की बढ़ोतरी नहीं है, समाज के कुछ वर्गों के लिये किराये में राहत का प्रावधान रखा है। वहीं निराशा इस तथ्य के लेकर है कि भारतीय रेल की दशा सुधारने में कोई प्रावधान नहीं है। भारतीय रेल में यात्रियों की सुरक्षा सर्वोच्च प्राथमिकता है लेकिन बजट में कोई खास प्रावधान नहीं है। बजट में रेल से जुड़ी हुई कई महत्वपूर्ण बातों की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। रेलवे इन समस्याओं को कैसे पार लगायेगी व जितनी घोषणायें की गई हैं, उन्हें कैसे पूर्ण किया जायेगा और उसके लिये राजस्व कहां से आयेगा? रेल मंत्री जी ने अपने बजटीय भाषण में जिन लक्ष्यों को पूरा करने की बात कही है, उसे पूरा करना संभव नहीं दिखता। एन.डी.ए. सरकार ने कई नयी परियोजनायें चालू की थीं, लेकिन उनके लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। इस बजट में राजस्थान की घोर उपेक्षा की गई है। जो नई गाड़ियां शुरू की गई हैं, उनमें ज्यादातर पुरानी ही गाड़ियां हैं जिन्हें कभी बंद कर दिया गया था। केवल उन्हें पुनः चालू करने की ही

घोणायें की गई हैं, वह भी आमाम परिवर्तन के बाद जिसका कोई टाईम निश्चित नहीं है। भारत का यह पहला बजट है जिसमें आमाम परिवर्तन होने के पहले ही दर्जनों रेलगाड़ियां चलाने की घोणा की गई है। नई रेल लाइन व विद्युतीकरण के लिये कुछ भी नहीं दिया गया है। कोलायत फलोदी रेल लाइन के लिये रक्षा मंत्रालय फरवरी के दूसरे सप्ताह में पूरी रकम दे चुका है, उसके पश्चात भी उक्त कार्य पूर्ण करने के बारे में कोई ठोस आश्वासन नहीं दिया गया है।

रेवाड़ी-सादुलपुर (211 कि.मी.), सादुलपुर-हिसार (70 कि.मी.), आमाम परिवर्तन की स्वीकृति 8 वां पूर्व की जा चुकी है। वां 2003-04 में इसके लिये 15 करोड़ रुपये व 2004-05 में में 7.5 करोड़ रुपये स्वीकृत करने के पश्चात् भी मात्र 70 लाख रुपये खर्च किये गये हैं जबकि उक्त परियोजना की लागत लगभग 300 करोड़ रुपये है। वर्तमान बजट में इसके लिये कोई प्रावधान नहीं किया गया है। उक्त परियोजना के शो भाग सादुलपुर-बीकानेर, रतनगढ़-डेगाना के आमाम परिवर्तन का सर्वेक्षण कार्य एन.डी.ए. सरकार के समय पूरा हो गया था लेकिन इस वां के बजट में उसकी कोई चर्चा तक नहीं की गई है। चुरु से तारानगर, सरदारशहर से हनुमानगढ़, सीकर से नोखा वाया सालासर, सुजानगढ़ नई रेल लाइन डालने के लिये कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

* Speech was laid on the Table.

मेरे संपूर्ण संसदीय क्षेत्र में लगभग 400 कि.मी. रेल लाइन है लेकिन मात्र 20-25 मानव रहित व मानव सहित रेलवे क्रासिंग हैं, सैंकड़ों गांवों के मार्ग इन फाटकों के अभाव में बंद पड़े हुये हैं जिससे इस क्षेत्र के लोगों को आवागमन में भारी समस्या का सामना करना पड़ता है। जबकि काफी गांवों में जाने के लिये रेल लाइन को पार करना पड़ता है। यदि मानव रहित रेलवे क्रासिंग को सांसद को स्कीम के अंतर्गत बनाने का प्रावधान कर दिया जाता है तो ग्रामीण जनता को बहुत लाभ होगा। उत्तर पश्चिम रेलवे के श्रीडूंगरगढ़, व लाडनू स्टेशनों को कम्प्यूट्रीकृत सुविधा प्रदान की जाती है तो इस क्षेत्र के व्यापारियों व आम जन को काफी राहत मिलेगी। रतनगढ़-सरदारशहर स्टेशन के मध्य आनन्दवासी हॉल्ट स्टेशन व श्रीडूंगरगढ़-सूडसर के मध्य बेनीसर हॉल्ट स्टेशन की मांग कई वाँ से की जा रही है। बीकानेर चुरु पैसेंजर को सादुलपुर तक बढ़ाने की कई वाँ से की जा रही है।

श्री कैलाश मेघवाल (टोंक) : *माननीय रेल मंत्री जी, राजस्थान को आपसे बहुत ही महती आकांक्षाएं थी। लेकिन आपने रेल बजट में राजस्थान की ओर घोर उपेक्षा कर निराशा ही किय है। आज के राजसान की रचना आजादी कि पूर्व की देश् रियासतों को मिलाकर हुई है। रियातों ने राजशाही के हितों के अनुरूप अपनी-अपनी रेलगाड़ियां चालू की थी। परन्तु, उनके प्रत्येक के हित अलग-अलग होने से रेलवे ओर रेलमार्गों का विकास एवं पुलाव जनसाधारण के हितों के अनुरूप नहीं हो सका। इस कारण राजस्थान में रेलवे का तानाबाना बहुत पिछड़ा रहा। आजादी के बाद भी रेलमार्ग निर्माण की दिशा में देश के अन्य प्रदेशों की तुलना में यहां ब्रॉड-गेज एवं मीटर-गेज की लम्बाईयां बहुत कम हैं।

क्षेत्रफल की दृष्टि से राजस्थान देश का सबसे बड़ा भू-भाग है। भौगोलिक दृष्टि से रेगिस्तानी, पहाड़ी एवं मैदानी इलाके हैं। यहां के चप्पे-चप्पे पर धार्मिक आस्थाओं एवं राजा महाराजाओं की गौरव गाथाओं का इतिहास बिखरा पड़ा है और प्राकृतिक संसाधनों में प्रकृति भरपूर मेहरबान रही है। विभिन्न प्रधान एवं अप्रधान खनिजों का अथाह भंडार है, पेट्रोलियम उत्पादों की खोज हो चुकी है, विद्युत उत्पादन हेतु लिग्नाईट कोयला उपलब्ध है, पवन ऊर्जा के लिये सर्वाधिक आधार है, उद्योगों एवं पर्यटन की विपुल संभावनाएं हैं, यह सीमांत प्रदेश है और 1040 किलोमीटर की अन्तर्राष्ट्रीय सीमा पाकिस्तान से है। अस्तु राजस्थान प्रगति एवं विकास की दौड़ में उछाल खाने/ मारने के मुहाने पर खड़ा है लेकिन यह उछाल आपके रेल विभाग के विशो सहयोग के बिना संभव नहीं है।

आपने स्वयं ने रेलवे के महत्व को अपने बजट भाण में माना है कि "देश की प्रगति में इसके योगदान को मापा नहीं जा सकता और इसे वाणिज्यिक संगठन के साथ-साथ सामान्य तौर पर समाज की आकांक्षाओं को पूरा करने वाली संस्था की दोहरी भूमिका भी निभानी पड़ती है। परोक्ष रूप से रोजगार उपलब्ध कराने की अपार क्षमता रखते हुए भारतीय रेल व्यापार, उद्योग और अर्थव्यवस्था के समग्र विकास में एक महत्वपूर्ण उत्प्रेरक है।"

"उपेक्षित क्षेत्रों को प्राथमिकता देते हुये परियोजनाओं से सम्बन्धित प्रस्तावाओं पर यथोचित सर्वेक्षण कराकर समुचित निर्णय लिये जायेंगे।" माननीय मंत्री जी, आपके इन कथनों के अनुरूप राजस्थान की दृष्टि से तो बजट प्रावधान घोर निराशाजनक है। मेरा आपसे निवेदन है कि नई लाईनों के अद्यतन किये जा रहे और नये शुरू किये जा रहे सर्वेक्षणों के साथ ही राजस्थान सरकार, सामाजिक एवं उद्योग जगत की संस्थाओं, जन-प्रतिनिधियों तथा राजस्थान में कार्यरत रेल अधिकारियों से राजस्थान में रेलमार्गों के विकास एवं

* Speech was laid on the Table.

नवनिर्माण के सम्बन्ध में प्राप्त प्रस्तावों एवं सुझावों पर भी अविलम्ब कार्यवाही प्रारम्भ की जाये। मेरी यह भी पुरजोर मांग है कि रेलों की दृष्टि से सम्पूर्ण राजस्थान का अलग से व्यापक सर्वेक्षण कराकर रेलमार्गों के निर्माण का "विशेष पैकेज" दिया जाए, जिससे राजस्थान एक विकसित समृद्ध एवं शक्तिशाली प्रान्त को रूप में उभरेगा जो अन्ततोगत्वा देश की गौरव गरिमा को चार चाँद लगायेगा।

माननीय मंत्री जी, मेरे लोक सभा क्षेत्र टोंक (राजस्थान) की ओर भी आपका ध्यान आकर्षित करूँगा।

टोंक जिला राजस्थान के अन्य जिलों की अपेक्षा एक पिछड़ा हुआ जिला है और अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अल्पसंख्यक बाहुल्य क्षेत्र है। यद्यपि टोंक जिले के पिछड़े होने के कई अन्य कारण हैं परन्तु एक मुख्य कारण इस जिले के जिला केन्द्र स्थल टोंक नगर का रेलवे लाईन से सम्बद्ध नहीं होना है। टोंक जिला धीरे-धीरे अब एक औद्योगिक नगरी की ओर विकसित हो रहा है। यहाँ पर गलीचा तथा मिर्च उत्पाद उद्योग भी विकसित हुआ है। टोंक जिले के विकास हेतु इसको रेल लाईन से जोड़ा जाना अति आवश्यक है। इस विषय में राजस्थान के सांसदों, विधायकों, स्वयंसेवी संस्थाओं तथा अन्य गणमान्य नागरिकों द्वारा समय-समय पर पिछले कई वर्षों से मांग की जाती रही है। पूर्व में इसके लिए रेलवे मंत्रालय द्वारा सर्वेक्षण भी हो चुका है तथा यह खेद का विषय है कि अभी तक इस लम्बित मांग को पूरा नहीं किया जा सका है।

टोंक लोकसभा क्षेत्र एवं टोंक जिले का मुख्यालय होने के कारण रेलवे से यात्रा को सरल व सुविधापूर्वक बनाने के लिये टोंक नगर में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण कार्यालय स्थापित करने की मांग भी लंबे समय से की जा रही है और रेलवे की नीति के अनुसार जिला केन्द्र होने से पात्रता भी सुनिश्चित है।

अतः कम्प्यूटरीकृत आरक्षण कार्यालय खोलने की मांग तो तत्काल पूरी की जाए। इसके अतिरिक्त उत्तर-पश्चिम रेलवे का नूलेरा जंक्शन पूर्व में रेल गतिविधियों का प्रमुख केन्द्र था, लेकिन शनैः शनैः यहाँ की कई महत्वपूर्ण गतिविधियाँ स्थानांतरित कर दिये जाने से आज महत्वहीन हो गया है। यहाँ पर रेलवे के स्वामित्व की करोड़ों रुपयों की सम्पत्तियाँ हैं तथा बहुत बड़ा भूभाग एवं कई भवन वीरान पड़े हैं। अब पुनः ब्रॉडगेज की योजना के साथ ही सेटेलार्ड शेड स्थापित कर एवं मदार (अजमेर) डीजल यार्ड को भी यहाँ स्थानान्तरित किया जाकर इसको फिर से महत्वपूर्ण जंक्शन के रूप में विकसित किया जाए। यहाँ से गुजरने वाली 7-8 रेलगाड़ियाँ फ्रूटिंग एवं सर्विस के लिये रुकती हैं, लेकिन उनका वाणिज्यिक ठहराव नहीं है। वह सुविधा अवश्यमेव तुरन्त चालू करने की मांग करता हूँ।

श्रीमती सुस्मिता बाउरी (विणुपुर) : *महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री को रेल बजट 2005-2006 के बारे में अपने विचार कहना चाहती हूँ। इसके साथ-साथ अपने संसदीय क्षेत्र की निम्नलिखित मांगें रेल मंत्री से करना चाहती हूँ।

विणुपुर-तारकेश्वर लाइन का प्रस्तावित रेल लाइन बिछाने का काम हालांकि तारकेश्वर से शुरू हो चुका है, लेकिन मेरा निवेदन है कि यह काम विणुपुर से शुरू किया जाए।

मुकुटमणिपुर से छवना तक के लिए नई लाइन का शिलान्यास आपने किया है और जिसका सर्वेक्षण का काम भी पूरा हो चुका है। मैं आपसे निवेदन करती हूँ कि इस नई लाइन का काम जितनी जल्दी हो सके शुरू करवाने का काम करें।

इन्हीं मांगों के साथ मैं अपनी बात आपके समक्ष रखते हुए अपनी बात यहीं समाप्त करती हूँ।

* Speech was laid on the Table.

SHRI SUBRATA BOSE (BARASAT): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Railway Budget for 2005-06 presented by the hon. Minister of Railways.

First of all, I would like to compliment the hon. Minister for deciding not to increase passenger fares for the second consecutive year and also for his efforts to rationalise the freight structure. I think rationalisation of the freight structure has been overdue and I am very happy that the hon. Minister as well as the Officers of the Railway Minister have thought about rationalisation of freight tariff.

However on the question of freight, I would like to suggest, and I think, the hon. Minister should consider, that for all food grains – it is not only for the supply of rations to the BPL persons and for mid-day meal – whether the freight charges can be further reduced. I think, food grain is the most essential commodity, which naturally is consumed by all the people of the country, whether it is the question of rice or wheat. I think, if this point is considered by the hon. Minister, I should be grateful to him for that.

The hon. Railway Minister has also announced different new projects for new lines as well as for uplinking or conversion of gauge, etc. I am, of course, a bit disappointed that the hon. Minister of Railways has not remembered West Bengal as far as this Railway Budget is concerned. He has given us a new train, the super fast Sampark Kranti Express from Sealdah to Delhi. However, I am not very sure as to whether much useful purpose will be served by this new train. This is in addition to the Rajdhani Express, which we have and also other trains like Delhi-Kalka Mail and other trains from Howrah to Delhi or from Sealdah to Delhi.

This train is particularly called super-fast train. This train is going to take 23 hours to come from Sealdah to Delhi, whereas the Rajdhani Express, both from Howrah to Delhi and Sealdah to Delhi takes about Seventeen and a half hours. You may call it super-fast, but in effect, I think, even faster trains are available for passengers. Although, I welcome the introduction of a new train, I perhaps wish, if more useful connections in West Bengal or from West Bengal or to West Bengal could have been considered by the hon. Minister of Railways.

Talking about new projects naturally reminds us of the on-going projects which have been in the process. We find that the hon. Minister or the Railway Ministry is not very much concerned about the completion of projects which have already been undertaken by them. For instance, I shall give the example of one project of doubling, which concerns my constituency Barasat. In North-24 Pargana District of West Bengal, this doubling of line from Sealdah to Bongaon has been undertaken for the past many years. It was proposed by the Leader of our Party, Forward Bloc, late Chitta Basu. It was, of course, heartening to note that the proposal was accepted, but he is dead and gone and whether it is progressing or not is doubtful and if I shall also live to see the completion of this project or when the new generation will profit by this project after its completion is really doubtful.

I would like to know if there is any principle of completion of old projects or the projects which are in process. They are undertaking new projects. The old projects are left to linger on whereas new projects are taken in hand. In that manner, if old projects are once taken up, the completion of them is indefinite. I think, if more attention is given by the hon. Minister of Railways to the completion of projects, which have been taken in hand, then more benefits would accrue to the passengers of that area.

Sir, I will take one more minute.

I think there has been a lot of talk on safety and security. I have a feeling that not enough finance or fund is being made available to this. I know there is a constraint of fund. I think it is, therefore, very important for the Railways to utilise other resources like proper or even commercial utilisation of the vast lands which are owned by the Railways. We know we have problems. There is encroachment.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI SUBRATA BOSE : Sir, I will conclude in a minute. Of course, I welcome the proposal to set up an authority for the management of the land. But I hope they will also ensure that there is no further encroachment of the railway lands which are now vacant, in the possession of the Railways and are not encroached upon.

Sir, since the time is limited, I would only like to thank you for giving me this opportunity and I conclude my speech.

(Interruptions) ...*

MR. CHAIRMAN: Nothing will be recorded except the speech of Shri Nikhil Kumar Choudhary.

*** Not Recorded.**

श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार) : सभापति महोदय, मैं आपको हार्दिक धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे वॉ 2005-06 के रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया। माननीय रेल मंत्री जी ने जिस प्रकार से आशाओं का बांध हम लोगों के सामने रखा है और संसाधनों का उल्लेख किया है, उससे लगता है कि आशाओं को पूरा कर पाना कठिन होगा। फिर भी मेरी शुभकामना है कि जो कुछ घोषणाएँ उन्होंने की हैं, वे पूरी हो सकें और जनता को उनका लाभ मिल सके। हम जानते हैं कि रेलवे हमारे जीवन का एक महत्वपूर्ण अंग है। रेलवे हमारी लाइफ लाइन है, लेकिन यह लाइफ लाइन कैसे बनी रहे, इस पर हमें ध्यान देना चाहिए। नित्यदिन ऐसी घटनाएँ हो रही हैं कि जो यात्रीगण टिकट लेकर चलते हैं, उनको बांध पकड़ कर ट्रेन से नीचे फेंक दिया जाता है। सुरक्षा और संरक्षा पर रेल मंत्री जी को विशेष ध्यान देना चाहिए।

कई नई ट्रेनें चलाने की घोषणा की गयी है। हमारे एनडीए के पूर्व रेल मंत्री ने जो घोषणाएँ की थीं, इस बजट में उन्हीं को दोहराया गया है। वे ट्रेनें कैसे चलेंगी, उनको चलाने की समय सीमा क्या होगी, कब तक वे चलेंगी और जनता को कब से उनका लाभ मिल सकेगा, इसका कोई उल्लेख बजट में नहीं है। अलबत्ता छात्रों को कुछ सुविधाएँ दी गयी हैं। डेड बॉडी को ले जाने पर 50 प्रतिशत की रियायत दी गयी है, लेकिन मेरा मानना है कि जो मर गए हैं, उनको केवल 50 प्रतिशत ही क्यों पूरे शत-प्रतिशत रियायत देने की जरूरत है। बूढ़े लोगों के लिए 30 प्रतिशत छूट दी गयी है। इस बारे में मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि इसको बढ़ाया जाए क्योंकि बूढ़े लोग कम ही सफर करते हैं। अगर उनको प्रोत्साहित किया जाए तो अधिक संख्या में वृद्ध लोग तीर्थाटन और देशाटन के लिए निकल सकते हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि मैं कटिहार क्षेत्र से आता हूँ जो एक रेलवे डिविजनल हेडक्वार्टर है। यह रेलवे हेडक्वार्टर आजादी के समय से चला आ रहा बहुत पुराना रेलवे स्टेशन है। वहाँ से नेपाल, भूटान और हमारे पूर्वोत्तर के राज्य काफी नजदीक हैं। दार्जिलिंग की हिमालयन ट्रेन एन एफ रेलवे की इसी कटिहार डिविजन के अन्तर्गत आती है, लेकिन आज इसकी दुर्दशा हो गयी है। पहले वहाँ पर जो सुविधाएँ उपलब्ध थीं, अब धीरे-धीरे उनमें कटौती होती जा रही है।

उन सुविधाओं में वर्तमान यूपीए सरकार के रेल मंत्री जी के समय में कटौती हो रही है। गुवाहाटी से बंगाल की तरफ एक ट्रेन चलती थी, उसे दार्जिलिंग से हटा दिया गया है और अब वह बागोई में रुकती नहीं है। कटिहार से जो सियालदाह रेलगाड़ी चलती थी, उसमें व्यावसायिक लोग ज्यादा आते-जाते थे, इसलिए उसका नाम ही हाटे-बाजारे पड़ गया था, उसका विस्तार बरौनी तक कर दिया गया है। बरौनी से कटिहार तक वह रेलगाड़ी चलती है और आठ-आठ घंटे लेट चलती है। रेवेन्यू के नाम पर जीरो है। उसे बरौनी तक चलाने का कोई औचित्य नहीं है। अगर बरौनी के जनप्रतिनिधि बहुत ज्यादा उत्सुक हैं, रेल मंत्री जी उनको प्रसन्न करना चाहते हैं तो मैं उनसे आग्रह करना चाहता हूँ कि कटिहार से सियालदाह के लिए एक नई ट्रेन चलाई जानी चाहिए। इस रेल बजट में 44 नई ट्रेनों का उल्लेख हुआ है, तो 45 चला दें। लेकिन जो रेलगाड़ी रेवेन्यू दे सकती है, जहाँ से रेवेन्यू जेनरेट हो सकता है, वह काम आप करें।

रेल मंत्री जी ने कटिहार क्षेत्र के लिए कुछ नहीं दिया है। हमारे यहाँ से एक ट्रेन पटना से कटिहार थी। जिसे हम कैपिटल एक्सप्रेस कहते थे। उसे एनजीपी तक एक्सटेंड कर दिया गया है। हमने कहा कि यह ट्रेन आगे नहीं बढ़ानी चाहिए, लेकिन वह बढ़ा दी गई। इससे हमने सोचा कि चलो उस क्षेत्र के लोगों को कुछ लाभ होगा। हमारा क्षेत्र साल में छः महीने बाढ़ से प्रभावित रहता है। वहाँ ट्रेन ही आवागमन का मुख्य सहारा है। कुछ जगह हमने काफी जद्दोजहद के बाद, जब नीतीश जी रेल मंत्री थे, तीन-चार जगहों पर ट्रेन रुकवाई थी। मेरा आग्रह है कि इस कैपिटल एक्सप्रेस का ठहराव लावा में और प्राणपुर में किया जाए। अभी दो ट्रेनों का ठहराव वहाँ होता है, जो गुवाहाटी से चलकर बंगाल तक जाती हैं। आजमनगर प्रखंड मुख्यालय है, बिजनेस सेंटर है। वहाँ ट्रेन रुकती थी, वहाँ पर तिस्ता-कोसा-कंचनजंघा को भी हटा दिया गया है। मेरी मांग है कि उस ट्रेन को पुनः परिचालित किया जाए और वहाँ की जनता को सुविधा दी जाए।

कटिहार रेलवे का बहुत बड़ा क्षेत्र है। वहाँ कई ट्रेट लाइंस हैं। वहाँ से पांच जगहों पर जाने के लिए ट्रेनें खुलती हैं। वहाँ स्थिति यह है कि ट्रीट लाइंस द्वारा जो वाटर डिस्चार्ज होता है, उससे शहर डूब जाता है। वहाँ ड्रेनेज का प्रबंध किया जाए। बगल में कोसी और गंगा है,

जहां इस पानी को गिरा सकते हैं। शहर में गौशाला एक जगह है, जहां काफी संख्या में ट्रक्स का आवागमन होता है। वे झारखंड की तरफ जाते हैं। वहां पर एक समपार बनाया जाए। उसकी मांग क्षेत्र के लोग लम्बे अर्से से कर रहे हैं।

सभापति जी, हम बिहार में रहते हैं। दूसरी तरफ गंगा हमें झारखंड से काटती है। जब झारखंड में सरकार थी, तो वहां सड़क पुल बनाने के काम का सर्वे हुआ था। हमने उस समय भी रेल मंत्री जी से आग्रह किया था कि सड़क पुल और रेल पुल दोनों एक साथ बनें, जिससे खर्चा कम आएगा। आज हम पुनः रेल मंत्री जी आग्रह करते हैं कि इस पर ध्यान देना चाहिए। साहिबगंज और मनिहारी के बीच में गंगा का पुल बनाया जाए, यह एक बहुत बड़ा काम होगा। उसमें झारखंड सरकार भी सड़क पुल बनाने में सहयोग देना चाहती है।

मेरा एक और आग्रह है। कई ऐसे स्टेशंस हैं, जिनको अपग्रेड करनी की जरूरत है। मनिहारी और बारसाई अनुमंडल का स्टेशन है। उसे एक माडल स्टेशन में परिवर्तित किया जाना चाहिए। वहां की दशा बहुत खराब है और वहां की ट्रेनों की हालत भी सही नहीं है। ट्रेनों में बिजली नहीं रहती। लोग अंधेरे में कम्पार्टमेंट में बैठते हैं। अगर किसी को शौच जाना हो तो देखा जाता है कि टॉयलेट में पानी नहीं है। इस अवस्था को दूर करने की आवश्यकता है। नार्थ-ईस्ट को जोड़ने वाला एक प्रमुख रास्ता कटिहार-बरौनी का क्षेत्र है, जिससे हम लोग नेपाल जा सकते हैं, बांग्लादेश जा सकते हैं।

वहां दोहरीकरण का काम बड़ी शिथिलता से चल रहा है। तीन फेज में माननीय नीतीश जी ने वह काम शुरू करवाया था और इस बजट में भी उसकी बात थोड़ी सी आई है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि कटिहार-बरौनी खंड में दोहरी लाइन बिछाने का काम एकमुश्त किया जाए जिससे जनता को फायदा हो। कई नयी रेल चली हैं लेकिन उनका कोई फायदा नहीं है क्योंकि ट्रेन्स 7-8 घंटे लेट चलती हैं, इसलिए उनके दोहरीकरण का काम किया जाए। माननीय नीतीश जी ने वहां के बाढ़-पीड़ित लोगों की दशा को देखकर मनिहारी से अहमदाबाद तक और काठाकोस से बल्बाघटी तक एक रेल लाइन बिछाने का काम शुरू करवाया था लेकिन अब उस काम में शिथिलता आ गयी है। मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि काठाकोस से लेकर बल्बाघटी होते हुए अहमदाबाद तक, जहां से बंगाल नजदीक पड़ता है, इस काम को तत्काल शुरू किया जाए और उसके लिए धनराशि का आवंटन किया जाए।

सभापति जी, दो परियोजनाएं और शुरू हुई थीं। एक नेपाल की ओर कटिहार से जोगबनी जाती और आधे घंटे में हम वहां से नेपाल पहुंच सकते हैं, उसमें भी आमान परिवर्तन का काम तेजी से चल रहा था, लेकिन माननीय लालू जी के आते ही काम ठप्प हड़ गया है। यह जो कटिहार से जोगबनी आमान परिवर्तन का काम चल रहा है और जहां से माननीय दास मुंशी जी जीतकर आते हैं, हम लोग एक साथ प्लेटफार्म पर गये थे और उस समय माननीय नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे तो राधिकापुर से कटिहार तक आमान परिवर्तन का काम बड़ी तेजी के साथ हुआ था, लेकिन अब उसमें शिथिलता आ गयी है। मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि कटिहार से राधिकापुर और कटिहार से जोगबनी तक आमान परिवर्तन का काम जल्दी से जल्दी किया जाए। अगर इतनी ही मांगे मेरी पूरी हो जाएं तो हमारा क्षेत्र गदगद् हो जाएगा। अगर आप ज्यादा नहीं दे सकते हैं तो दो हॉल्ट देने की कृपा करें। आजमगढ़ और फुरियार के बीच में कमलपुर हॉल्ट है कृपया उसको भी स्वीकृत करें और हाजियार में भी एक हॉल्ट देने की कृपा करें। धन्यवाद।

SHRI G. KARUNAKARA REDDY (BELLARY): *Sir, at the outset, I am glad that I have been given the opportunity to speak on the Railway Budget. Sir, I am unhappy over the presentation of the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister. The State of Karnataka stands neglected with no facilities provided for in this year's Budget, though a revenue income of Rs. 800 crore are getting from only Bellary.

Kottur-Harihar line forms an important link between the two coasts – East Coast and the West Coast. The line, on completion, would enable movement of iron ore to all the three Ports – Mangalore, Chennai and Vizag Ports. On the return journey, the goods trains can carry fertilizers, coal, cement and other products. The hon. Minister has allocated Rs. 3 crore only for this project. The line, which is economically viable, should be given more emphasis. I urge upon the hon. Minister to allocate at least Rs. 20 crore for the early completion of this project.

In the meantime, I would request the hon. Minister to introduce a daily train between Guntakal and Kottur, as the work has already been completed, for the benefit of the people of these areas.

I urge upon the hon. Minister that more facilities should be provided at Hubli, which will be befitting its status as Zonal Headquarters.

In view of the existing broad gauge line, Hospet-Guntakal is an over-saturated point. There is an urgent need to expedite the ongoing work of double lines between Hospet-Guntakal. This was essential to ease the

traffic congestion and enable movement of iron ore to Chennai and Vizag Ports from Bellary-Hospet sector, and also for introduction of new trains for the benefit of the passenger-public in this region.

* Speech was laid on the Table.

The people of Bellary region have been nurturing a long-cherished dream of getting through trains between Chennai and Mumbai via Bellary and Hospet. I would like to request the hon. Railway Minister to consider this request also.

It is heartening to note that the hon. Railway Minister has introduced a new train between Hubli and Chennai. My appeal to him is that the train runs via Hospet and Bellary.

Similarly, last year, I appeal to the hon. Minister for introduction of an another direct train from Chennai to Mumbai and Mumbai to Chennai via Bellary. This is the long-cherished dream of the people of this region. I may tell you that no initiative has been taken so far in this regard. Bellary is flourishing as a business centre, and there is an urgent need to introduce these trains so that business people can benefit more.

Hampi is an important city in the Bellary District, which attracts the international tourists. Apart from this, thousands of tourists are thronging the city. A large number of office-goers travel between these two cities daily. There is an urgent need to ply a push-pull train between the two cities. It is not only for the benefit of office-goers but also to those wanting to visit Hampi.

I would also like to draw the kind attention of the hon. Railway Minister to the fact that there are no-day time trains between Guntakal and Hubli. It causes a lot of hardships to the passenger-public of the region. Prior to gauge conversion, there are several trains passing through Bellary during the day. I would request the hon. Minister to kindly reintroduce all the trains prevailing prior to gauge conversion.

The Hampi Express is running between Hubli, and Bangalore is having only one General Compartment and very less number of Sleeper Class coaches. The common people are travelling in General Compartment and Sleeper Class are facing a lot of difficulties due to shortage of coaches. I would request the hon. Railway Minister to include two more General Compartments and two more Sleeper Coaches in this train for the benefit of the common people.

National Highway No.13 of Sholapur-Mangalore Section crosses one railway line LC: 13 (13-14) near the Kanavi Veerabhadra Temple covering a distance of 298 kilometres. Due to heavy mining activities, a number of goods trains carry iron ore facing closure of railway gate very frequently. It is because of this frequent closure, thousands of vehicles are getting stuck and hours together traffic jammed which is causing greater difficulties to the people. There is an urgent need to construct a road under bridge at this place for the free and smooth flow of vehicular traffic. This is the long-pending issue of the people of these areas, and it needs to be taken immediately.

Bellary City is thickly populated place having a population of nearly four lakh. One railway line (LC:110) is crossing at the National Highway No. 63 between Ankola-Gooty Section. Due to heavy mining activities, a number of goods trains carry iron ore to different parts of the country face problems due to the frequent closure of the railway gates. Due to this, vehicular traffic is frequently jammed. In most of the cases, schools buses are also got jammed, and the students are also greatly suffered. This requires immediate Road Over Bridge (ROB). I would like to request the hon. Railway Minister to take up this project immediately so that the traffic jams in these sections will be reduced.

Sir, in my Bellary District, there is a Tourist Place called Hampi. It is a world famous place and included in the World Heritage Centre. A lot of foreign tourists as well as Indian Tourists are visiting Hampi. So, I demand the hon. Railway Minister to introduce a Palace on Wheels Train to Hospet-Bellary.

In the year 2004, the then hon. Minister of State for Railways had laid down the foundation stone in Bellary City at Satyanarayanapet Railway Gate crossing for road over bridge (ROB), but no work was started. I urge upon the hon. Railway Minister to start this work immediately. Due to frequent closure of railway gates, a lot of inconvenience is causing to the people of Bellary city.

With these words, I would like to thank the hon. Speaker for giving me this opportunity.

कुँवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा) : मैं आपका बड़ा आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया। आज माननीय रेल मंत्री जी सदन में उपस्थित नहीं हैं। माननीय राज्य मंत्री जी यहां उपस्थित हैं। मैं सदन का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि यह चर्चा बहुत महत्वपूर्ण है और ऑफिसर्स गैलरी में न तो चेयरमैन रेलवे बोर्ड मौजूद हैं और न बोर्ड के सदस्य मौजूद हैं और न उच्च-अधिकारी मौजूद हैं, यह बड़े शर्म की और अफसोस की बात है। इस सदन में देश के चुने हुए लोग आते हैं और हाइयेस्ट ऑनर इस सदन को प्राप्त है और वहां पर चर्चा हो तो अधिकारी लोग मौजूद न हों, ऐसा नहीं होना चाहिए। मैं सदन के माध्यम से कहना चाहता हूँ कि भविय में ऐसी गलती नहीं होनी चाहिए और माननीय मंत्री जी इस पर ध्यान दें और इसका सुधार करें।

मैं इस रेल बजट पर माननीय मंत्री जी का, माननीय प्रधान मंत्री जी का और यूपीए की चेयरमैन माननीय सोनिया जी तथा दोनों राज्य मंत्रियों वेलू जी और राठवा जी और सभी अधिकारियों जिन्होंने इस रेल बजट को काफी मेहनत के बाद बनाया।...(व्यवधान)

18.00 hrs.

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, if the House agrees we can extend the House till the end of the debate.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI BIJOY HANDIQUE): Sir, I request for the same.

SEVERAL HON. MEMBERS : Yes.

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Sir, as the hon. Member is saying, there is no officer from the Railway Board in the Official Gallery. There is nobody from the Railway Board present in the Official Gallery. Will the discussion continue like this? Will there be no prestige of this House? The officers from the Railway Board and other Members should be present here. Should they not remain present here?

(SHRI BIJOY HANDIQUE : They are just coming. Please bear with us.

MR. CHAIRMAN : Hon. Member Kunwar Manvendra Singh may continue his speech.

कुँवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा) : सभापति महोदय, मैं अर्ज कर रहा था कि मैं माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय सोनिया जी, माननीय रेल मंत्री जी, दोनों राज्य मंत्रियों और उन सभी अधिकारियों का जिन्होंने यह रेल बजट बनाया, उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ, धन्यवाद देता हूँ और उनको इस बात के लिए बधाई देता हूँ कि उन्होंने देश के उस सैक्शन की तरफ ध्यान दिया जो गरीब लोग हैं, गांव के लोग हैं, जो गांवों में रहते हैं। मैं बहुत विस्तार में नहीं जाना चाहता हूँ। उन्होंने बहुत उपयोगी योजनाएं, भ्रमण और रोजगार के अवसर उनको दिये हैं जो एक बहुत अच्छा कदम है। उन्होंने रेल के किरायों में जो बढ़ोत्तरी नहीं की है, मैं उसके लिए भी रेल मंत्री और रेल मंत्रालय को बधाई देता हूँ।

18.02 hrs. (Shri Arjun Sethi in the Chair)

रेल का किराया बढ़ने से सारे देश का बैलेंस डगमगा जाता है और दूसरे किरायों और दामों में बढ़ोत्तरी होती है। इसलिए किराया न बढ़ाया जाना एक अच्छी दिशा का द्योतक है। सभी सैक्शन्स चाहे मध्यम वर्ग हो, हाई क्लास हो, गरीब लोग हों या दैनिक यात्री जो रोज गाड़ी में सफर करते हैं, उनको इससे काफी राहत प्राप्त हुई है। मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता हूँ। मथुरा जो भगवान राधा-कृष्ण की जन्म स्थली है, क्रीडा स्थली है, प्रेम स्थली है, मैं उसका प्रतिनिधित्व करता आ रहा हूँ और आज भी कर रहा हूँ जो मेरा सौभाग्य है।

मुझे याद है जब पिछले बजट में मैंने यह बात कही थी तो माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यहां बैठे थे, उन्होंने कहा कि मानवेन्द्र जी, मैं जानता हूँ, हम भी वहीं से निकले हैं, मथुरा हमारा गुरुद्वारा है, आप जो कहेंगे, हम आपको वह चीज प्रदान करेंगे और मांग पूरी करेंगे।

मैं उसी संदर्भ में कहना चाहता हूँ क्योंकि हमारी वह मांग किसी कारणवश पूरी नहीं हो सकी है, मैं उसे रखना चाहता हूँ और इस सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि मथुरा में सारे हिन्दुस्तान से, विदेश से भगवान राधा-कृष्ण की जन्म स्थली के दर्शन करने हर वर्ग करीब दो-तीन करोड़ के बीच यात्री आते हैं। दुर्भाग्य का विषय यह है कि वहाँ ट्रेन की जो सुविधाएँ मौजूद होनी चाहिए, वे नहीं हैं। वह सेंट्रल रेलवे, वैस्टर्न रेलवे, नॉर्थ ईस्ट रेलवे और राजस्थान को जाने वाली सारी रेलवे का जंक्शन हैं।

वहाँ से गुजरने वाली ट्रेनों को नहीं रोका जाता है। वहाँ जो यात्री आते हैं, या तो टुंडला-हाथरस-अलीगढ़ होकर मथुरा आते-जाते हैं या उन्हें दिल्ली उतरकर फिर मथुरा आना पड़ता है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि वहाँ से गुजरने वाली ट्रेनों को मथुरा में रोका जाये क्योंकि करोड़ों यात्री वहाँ आते-जाते हैं। उन्हें यह सुविधा प्रदान की जाये। वहाँ ए.पी. एक्सप्रेस का आते हुये स्टापेज है जबकि जाते हुये नहीं है। इसी प्रकार शताब्दी एक्सप्रेस, राजधानी और हबीबगंज एक्सप्रेस ट्रेनें हैं, जो वहाँ नहीं रुकती हैं। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह होगा कि वहाँ इन सभी ट्रेनों को रोका जाये। कोसी में ताज एक्सप्रेस को रोकने के लिये माननीय मंत्री जी से पिछले बजट भाषण में निवेदन किया गया था, उसे वहाँ रोकना चाहिये।

सभापति महोदय, ब्रिटिश काल में एक गाड़ी दिल्ली से कोलकाता के लिये मथुरा-आगरा होकर चली थी, लेकिन 1952 के बाद आज तक कोई ट्रेन कोलकाता के लिये वहाँ से नहीं चली। क्या आज भी हम ब्रिटिशर्स को धन्यवाद देते रहेंगे? मेरा निवेदन है कि एक ऐसी रेलगाड़ी चलाई जाये जो मथुरा- हाथरस-कानपुर-इलाहाबाद पटना होकर कोलकाता तक जा सके। अगर यह ट्रेन वहाँ से नहीं चलाई जायेगी तो यात्रियों में बहुत निराशा होगी। इलाहाबाद धार्मिक स्थान है और मथुरा पर्यटक स्थल है, कोर हैडक्वार्टर है तथा तेल रिफायनरी भी है। यदि ये ट्रेन नहीं चलाई जायेगी तो दुर्भाग्य की बात होगी।

सभापति महोदय. हमने एक नई रेलवे लाइन का प्रोजेक्ट दिया था। यमुना पार के 100 किलोमीटर का इलाका है जहाँ हजारों गांव हैं। उनके लिये कोई रेल लाइन नहीं है। मैंने एक प्रोजेक्ट देकर रेल मंत्री जी से छत्ता-शेरगढ़-नौहझील-बाजना-सुरीर-टेटीगांव-मांट-राया-महावन-गोकुल-बलदेव-हाथरस सैक्शन को रेल लाइन से जोड़ने के लिये कहा था, जिससे तीर्थ यात्रियों को सुविधाएँ मिलेंगी और इलाके का डेवलपमेंट भी हो सकेगा। इस रेलवे लाइन प्रोजेक्ट के लिए माननीय मंत्री जी को पिछले रेल बजट के समय कहा था तथा प्रस्ताव भी लिखकर दिया गया था उसकी अविलम्ब स्वीकृति प्रदान करने की मैं माँग करता हूँ। इसके अलावा आगरा-मथुरा-देहली पर EMUs ट्रेन चलाने की आवश्यकता है। पिछली बार जब मैं चुनकर आया था तब भी मैंने निवेदन किया था कि 150 किलोमीटर के क्षेत्र तक ये EMUs ट्रेन्स चलाई जायें। एक सवरवन डिवीजन बनाना चाहिये जिसके अन्तर्गत देहली के चारों ओर 150 किलोमीटर तक EMUs ट्रेन चलाई जायें। EMUs ट्रेन चलाने से दिल्ली और उसके आसपास के 150 किलोमीटर के इलाके के लोगों को लाने ले जाने में सुविधा होगी। लाखों की तादाद में हमारे वहाँ से लोग दिल्ली आते-जाते रहते हैं उपयुक्त रेल यातायात न होने के कारण वे देहली में ही अपना प्रवास बनाये हुए हैं। ये गाड़ियां चलने से वे प्रतिदिन अपने घरों में वापस जा सकेंगे और दिल्ली पर जनसंख्या का प्रेशर कम होगा। इसलिये मेरा अनुरोध है कि हमारे क्षेत्र में आगरा-मथुरा-देहली मार्ग पर EMU चलाये जाने की अविलम्ब व्यवस्था की जाये जो बहुत दिनों से विचाराधीन है।

सभापति महोदय, मैंने तीन फ्लाई ओवर बनाये जाने का प्रस्ताव दिया था - एक शहर के अंदर है जो मुख्य मार्ग आगरा-अलीगढ़-हाथरस भरतपुर-दिल्ली के मार्गों को जोड़ता है तथा मथुरा कैंट, एस.पी.आफिस, डी.एम. आफिस, स्कूल कालेज व न्यायालय का मुख्य मार्ग है, जिस पर फ्लाई ओवर की अत्यन्त आवश्यकता है। इस मार्ग से कई ट्रेन गुजरती हैं लेकिन रेल फाटक बंद होने से मार्ग अवरुद्ध रहता है। दूसरा वृन्दावन-छटिकरा - राधाकुण्ड- गोवर्द्धन मार्ग पर लाखों यात्री जाते हैं व सैंकड़ों ग्रामों के निवासियों का भी प्रमुख मार्ग है, उन्हें भारी असुविधा होती है। मैं माननीय रेल मंत्री जी की जानकारी में लाना चाहता हूँ कि लगभग 180 गाड़ियां पश्चिम और मध्य रेलवे की वहाँ से गुजरती हैं। आप समझ सकते हैं कि यात्रियों को घंटों वहाँ खड़े रहना पड़ता है। बार-बार फाटक बंद रहता है। इसके अलावा छत्ता क्रासिंग पर फ्लाईओवर की आवश्यकता है क्योंकि यह भी लाखों तीर्थ यात्रियों व सैंकड़ों ग्रामों के निवासियों के आवागमन का प्रमुख मार्ग है। यह मार्ग नन्दगाँव-बरसाना-गोवर्द्धन-कोसी व राजस्थान के डीग-भरतपुर को जोड़ने वाला मुख्य मार्ग है तथा उक्त दोनों स्थान छटीकरा व छत्ता नेशनल हाई वे नं 2 से जुड़े हुए हैं। इसलिए उक्त फ्लाईओवरों का बनना नितान्त आवश्यक है। मैं माननीय मंत्री जी से माँग करता हूँ कि उक्त फ्लाईओवरों का निर्माण अविलम्ब कराया जाये।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि मथुरा एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है, जहाँ से वैस्टर्न, सेंट्रल रेलवे और राजस्थान की गाड़ियां गुजरती हैं। मथुरा को पहले ए. क्लास स्टेशन डिक्लेयर किया गया था, लेकिन जिस तरह से उसका अपग्रेडेशन होना चाहिए था, उस तरह से नहीं हुआ है। सौभाग्यवश दोनों रेल राज्य मंत्री वहाँ मौजूद हैं, मैं उनसे आग्रह करता हूँ कि इस स्टेशन का अपग्रेडेशन करके मथुरा जंक्शन को सुन्दर स्वरूप देना चाहिए। वहाँ से एक वर्ग में करोड़ों यात्री आते-जाते हैं। प्लेटफार्म पर रोड पर्याप्त नहीं है। प्लेटफार्म के उक्त शेड्स को सम्पूर्ण प्लेटफार्मस पर कवर किया जाना चाहिये जो आवश्यक है।

इसके अलावा मैं कहना चाहता हूँ कि मथुरा की वैस्टर्न साइड में आबादी काफी बढ़ती जा रही है। इस साइड में मेरा आग्रह है कि बुकिंग ऑफिस, रिटायरिंग रूम, प्लेटफार्म, कार पार्किंग सड़क सुविधाएँ आदि भी प्रदान किया जाना नितान्त आवश्यक है। उक्त विषय में मेरा

आग्रह है कि इस दिशा में शहर व आबादी बेहद बढ़ी है इस कारण वैस्ट साइड में बुकिंग ऑफिस, प्लेटफॉर्म, रिटायरिंग रूम, रोड्स और कार पार्किंग की व्यवस्था की जाए, जिससे लोगों को सुविधाएं मिले।

इसके अलावा माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि दो नये स्टेशनों के निर्माण की मांग काफी समय से की जा रही है। इसमें प्रथम सेमरी स्टेशन देवी का बहुत बड़ा और प्रसिद्ध स्थान है। आप वहां नवरात्रों में ट्रेन के रुकने की व्यवस्था करते हैं, उसे परमानेंट स्टेशन बनाने का मैं आपसे आग्रह करता हूं तथा दूसरा चौमुहौं टाउन एरिया जो ब्लॉक हैडक्वार्टर है, जहां सैकड़ों गांव लगते हैं, वहां से रेलवे को बहुत रेवेन्यू मिलेगा। इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि चौमुहौं पर रेलवे स्टेशन की स्थायी व्यवस्था करनी चाहिए, जहां लोकल ट्रेन रुक सके।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं और माननीय मंत्री जी से आशा करता हूं कि मेरी इन क्षेत्रीय मांगों को वह स्वीकार करेंगे।

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): *Respected, Sir, the Railway Budget this year is insipid and colourless. It has no statement to make about the direction in which the Indian Railways is to go. Instead of providing vision document for the Railways, it looks like a mere compilation of documents of the Railways with no fixed purpose. As far as the content of the Budget is concerned, there is nothing in it really. It is clearly playing to the gallery without any thought for the betterment of the institution of the Railways.

The transformation of telecom, road and port sectors in India may be termed by the pre-Budget survey as 'role models' for initiating reforms in the Indian Railways, but the core question is whether the Rail system in India will ever take the track to modernisation. The Railway Minister, no doubt, has accommodated some points of the already unveiled integrated Railway Modernisation Plan (2005-2010), but there was no serious attempt to overhaul the system to make Indian Railways a world class Railway by 2010. Has any attempt been made to convert this year's Rail Budget to a vision document? No, we find slow train for future as other infrastructure sectors including telecom, road, aviation and ports are already on a fast lane. The moot point here is that the current fact-file of Indian Railways is not impressive, and it raises doubts on modernising the world's second largest Railway system after that of Russia. With a staff of 1.5 lakh, and a pension liability of more than Rs.6,000 crore, which is 15 per cent of its total revenue per annum, the Railways cannot be expected to be as efficient as modern rail system around the world. So, is the meagre R&D spend a handicap in the modernisation drive. In fact, the annual R&D spend by the Indian Railways is as less as Rs.70 or just 0.17 per cent of its total revenue, and experts strongly recommend that it should be increased to over 1 per cent with immediate effect. Would the Minister consider it?

* Speech was laid on the Table.

Now, I want to raise the point of level playing field. Earlier, I have argued to provide first priority to support the Railways to create a level playing field with the roadways. The budgetary support to the Railways has come down from 35 per cent to just 5 per cent in the recent years. It needs to be corrected if one expects the Indian Railways to go on an expansion plan and undergo any modernisation drive. Railways are losing its market share to the road because of non-availability of a level playing field. At present, the Railways carries just 40 per cent of the freight and 20 per cent of the passenger traffic. But, considering that Rail being five times more fuel efficient than other models, it is estimated that the country would have saved fuel worth Rs.7,500 crore per year, if freight traffic by the rail would have been around 60 per cent.

Today, cross subsidisation from freight to passenger traffic is around Rs. 4,000 crore. What steps are being taken to correct it? This reminds me of an incident of 19th Century; during the time of East India Company. That Company, which first laid down the Railway lines in India, had realised the need for keeping the passenger fare low for a different reason. A directive of the Company in 1845 explained "According to the experience of the country (Great Britain) by fare, the largest returns are procured from passengers; the least from the traffic goods. The condition in India in this respect is directly reverse to

that of England it may, therefore, be assured the remuneration for rail roads in India, must be for present, be drawn chiefly from the conveyance of merchandise, and not from passengers".

From historical perspective to the modern day political arithmetic, low passenger tariff has always been favoured. What is needed now is to realise the potential of the Railways, and estimate what it has not been able to achieve because of not increasing its capacity. The economy is growing at a much faster rate, and the demand is increasing. Nearly 1.5 million tonnes of traffic wait for clearance every day. Choking at Paradeep Port is a clear example where the Railways are unable to provide rakes as per demand. Will the Minister look into it?

My basic question is, can we make the Indian Railways truly world class? In my mind, there is no doubt that it is the people, and the policy framework that would enable performance. But what has gone wrong?

This can be divided into two parts. At the organisational level, the key issues are dwindling freight and passenger market share, increasing customer satisfaction, falling brand image, especially due to safety, failure to maintain assets at desired level, failure to create capacity in time. In spite of anticipated demand, and being in the mode of importing technology, one should be a leader in exporting technology.

At the people level, the important factors are reducing quality of Railway aspirants, lack of self-confidence, and self-esteem, unwillingness to stand up for values, and creeping frustration and helplessness.

All this has to be seen in the context of the external environment, which has been demanding customers, competition from other modes of transport, public service obligations, interference, changing technological environment, and multiple sources of capital. The test would be whether these characteristics of environment have become threats or opportunities.

I would like to draw the attention of the House towards another important aspect. As we all know, the economy of the country is on an upswing. During the preceding two years, Indian Railways carried on incremental traffic of about 65 mt. Which is about 32.5 mt. per year. The expected incremental traffic about 43 mt. in 2004-05 only shows that the economic growth is gaining momentum.

The 2005-06 Railway Budget, however, does not give any indication of specific strategies for developing rolling stock, line and crew capacities adequate to meet the growing increase in the demand for freight traffic. This area cannot be neglected, and must enjoy the top most priority in development programmes so as to avoid a drag in the economic growth of the country.

Safety and security has been given a passing reference in this Budget. The true visible changes in the Railway system like increase in the speed of freight trains, monitoring the movement of wagons have not been given proper thought.

I think, some hon. Members are aware of the fact that on an earlier occasion, the Planning Commission, and the Ministry of Finance as well as Railway Ministry, had agreed to identify the projects for completion during the Tenth and the Eleventh Plan. Prioritisation of Railway projects is a must. Unless it is done, there will not be a system for monitoring of projects, and you cannot hold anyone accountable for non-completion of project in time. Even though the Planning Commission, and the Finance Ministry are emphasising for fresh fixation of priority of projects, why there is delay? Is the Cabinet not agreeing to it?

Orissa has been a victim because of non-fixation of priority of projects. New line construction between Daitari and Bansapani has been going on for decades, and this year, it has been budgeted with RVN. Haridaspur – Paradeep New Line has also been marked in RVN with a paltry sum of Rs.20 crore. What is the logic of these allocations, I fail to understand. Doubling of line is supposed to get the highest priority of this Government. But in the case of second bridge over Mahanadi, it is allotted Rs.28.60 crore and that too in RVN. I have been recently informed by the hon. Minister of State (Railways) that the Asian Development Bank (ADB) is going to provide funds and the tenders are under progress. Already valuable

time has been lost. Unless this second bridge over Mahanadi is constructed, flow of freight to and from Paradeep will not increase. Even today, Railways are unable to meet the demand. You can check up the figures yourself.

Similarly, I would like to draw the attention of the hon. Minister towards construction of doubling from Cuttack to Barang for which Rs. 30 crore have been marked, and RVN is to take up the job. Whatever major work that is required to facilitate flow of traffic, and to take remedial steps to overcome bottlenecks, those projects are getting delayed. I would urge upon the Government to take special interest for the development of Railway in Orissa.

Lastly, I would like to draw the attention of this House towards the slow progress in constructing ROBs/RUBs. It is a genuine problem, and I am surprised to know that invariably both the Railways, and the respective State Government, play the blame game against each other for non-completion of these projects. As of now, around 344 works of ROBs/RUBs are underway, and 50 per cent share of the Railways amounting to Rs. 2,500 crore is there. Further, there are 1,252 level crossings for replacements by ROBs/RUBs on cost sharing basis, which are to be taken up in near future at an estimated cost of Rs.15,000 crore, out of which Railways' share would be Rs.7,500 crore. Can't the Government chalk out a feasible plan, and entrust the responsibility to one agency? There is a Central Road Fund. Indian Railways also contribute their share towards this fund for diesel and petrol. Railways also get around Rs. 400 crore as cess from that fund. The Railways authorities are on record that if this cess is doubled to Rs.800 – 900 crore - and is not only exempted from paying towards the diesel - petrol cell but also allowed to utilise the same towards construction of ROBs/RUB – the Railways can complete the work as a single agency. If this is so, what is holding the Government back? Should it be necessary to explain the urgency of construction of ROBs/RUBs?

Many have expressed their satisfaction for no increase in rail fare and freight rates. But there was hardly any scope to increase freight rates because it was only in last November, 2004 that the freight rates for selected items - including coal and iron ore, bauxite, manganese ore – were hiked by 7.7 per cent while the rate for cement was raised by 3.7 per cent. We were told that this was done to offset partially the additional burden of the fuel bill and steel prices.

Though there was a strong case for a modest increase in second class sleeper fares, in ordinary train and in suburban season tickets, they still remained heavily subsidised. Such a step was all the more desirable in order to provide better amenities and to augment capacities on highly congested routes where travel conditions have been deteriorating rapidly. Passenger traffic, which currently incurs a loss of around Rs. 5,300 crore every year, is expected to register an increase of 4 per cent in 2005-06. What steps do the Minister contemplate to take? We expect an answer. We all know that financial separation between commercial operations and social functions of the Railway system is required to make it viable, self-sustaining and capable of allocating investments from the outside while relying as little as possible on Government resources that may have greater impact elsewhere. If this fact is not recognised, and the Railways continue to function as a fiefdom, the system is bound to be caught in a vicious circle to tiny surpluses, inadequate investment, and deteriorating efficiency and safety.

The very presentation of a separate Railway Budget is testimony to the predominance of the "Government Department" view. The Report of the expert group, which submitted its report some four years ago, should be looked into. Its recommendations, which stated a massive change in the tariff structure – involving lowering of average freight rate, and upper class passenger fares, etc. – were the key suggestions which were made with a view to achieving business orientation and separation between commercial and social aspects.

We all know that the idea of leveraging Railway land for shopping malls, and entertainment plazas is not the Railway Minister's idea. It comes from the Prime Minister's Office. In fact, it is said that it was the pressure from the PMO that made the Railway Board come out with a Railway Modernisation Plan of Rs. 24,000 crore. The Plan itself is a compilation of all previously mooted plans for modernisation into one big project. Private players have been allowed entry into the carriage business through 'Wagon Investment

Scheme'. The customer would be given a guaranteed number of rakes every month. Big Railway private users like fertilisers and chemical manufacturers have been allowed to develop private sidings on cost sharing basis with the Railways. But one is to wait and see how much of these loud thinking is converted into actual as this Budget has stuck to the populist track. Thank you for allowing me to speak at length.

श्री रघुवीर सिंह कौशल (कोटा) : *महोदय, राजस्थान प्रान्त एवं मेरे संसदीय क्षेत्र की रेल बजट में भारी उपेक्षा की गयी है। राजस्थान प्रांत सामरिक दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण प्रांत है, सीमा पार सुदृढ़ रेल व्यवस्था है। इसी दृष्टिगत राजस्थान में विशेष कर ब्रॉडगेज क्षेत्र में, नयी रेल लाइनों, गेज परिवर्तनों, दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण को पर्याप्त राशि नहीं देकर विलम्बित किया गया है, जो कि भेदभावपूर्ण है।

राजस्थान से देश के अन्य मार्गों पर चलने वाली यात्री गाड़ियों के फेरे बढ़ाने में भी कंजूसी की गयी। जैसे जयपुर-एर्नाकुलम (केरल) सप्ताह में मात्र एक बार चलती है, इसे तीन बार चलवाया जाये। जयपुर-बांद्रा सुपरफास्ट सप्ताह में तीन बार चलती है, इसे प्रतिदिन चलाया जाये।

जयपुर-बंगलौर, जयपुर-चेन्नई एक्सप्रेसों के फेरे भी बढ़वाये जाने आवश्यक हैं। बीना से गुना के मध्य दो यात्री गाड़ी चलायी गयी, र वालियर से गुना के लिए एक यात्री गाड़ी चलायी गयी। मगर कोटा से गुना के लिए अंता, बांरा, छबड़ा होते हुए एक पैसंजर नहीं चलायी , इसकी आवश्यकता अधिक है।

इसी तरह कोटा से जयपुर के लिए दिन में यात्री गाड़ी की मांग पूरी नहीं की गयी जबकि इसकी आवश्यकता अत्यधिक है। इसी तरह मासिक पास धारियों के लिए कोटा-नागदा हेतु पैसंजर चलायी जानी जरूरी है, इसकी भी घोणा नहीं की गयी।

कोटा क्षेत्र के कोलकाता तथा हावड़ा तथा जगन्नाथपुरी के लिए रेलों की जरूरत है, इस हेतु धनबाद-अहमदाबाद को आसनसोल तक बढ़ाया जा रहा है। इस एक्सप्रेस को हावड़ा तक तथा जयपुर-बिलासपुर को भी भुवनेश्वर तक बढ़ाये जाने के प्रस्ताव को जगन्नाथपुरी तक के लिए संशोधित करवाया जाये।

कोटा नगर के व्यस्त शहरी क्षेत्र में बन रहे रेलवे ओवरब्रिज के तीनों मुंह राज्य सरकार बना चुकी है। राज्य सरकार का 95 प्रतिशत कार्य हो चुका है। किंतु, रेलवे अपने कार्य को अटकाये बैठी है। इस बजट में मात्र 28 लाख रूपया दिया और 2 करोड़ के लगभग रोक लिया, इस राशि को बढ़वा कर यह कार्य इसी सत्र में पूर्ण करवाया जाये।

कोटा से रूठियाई खंड हेतु रेलवे ने केवल कार्य हाथ में लिया है, इसी तरह रेलवे वर्कशाप का आधुनिकीकरण, ढकनिया रेलवे स्टेशन पर सुधार व विकास कार्य एवं कोटा-बीना रेल मार्ग का सिग्नल प्रणाली उन्नयन कार्य प्रारंभ किये हैं, मगर बजट में राशि आबंटन इतना कम किया गया कि ये कार्य मात्र कागज पर रह कर एक र्वा और विलम्ब हो जायेगा, बजट राशि में वृद्धि करवाई जाये। जन शाताब्दी गाड़ी को लाखेरी स्टेशन पर ठहराव किया जाये।

*** Speech ws laid on the Table.**

राजनैतिक भेदभाव का सबसे गंभीर मामला कोटा-बीना रेल लाइन के दोहरीकरण, विद्युतीकरण की उपेक्षा है। इस मार्ग की उपयोगिता की गंभीरता को निरन्तर नजरअंदाज किया जा रहा है, उपरोक्त कार्या को भी बजट में सम्मिलित करवाया जाये।

SHRI M. SHIVANNA (CHAMARAJANAGAR): *Sir, I thank you for permitting me to speak on the Railway Budget 2005-06. At the outset I would like to congratulate the hon. Railway Ministers Shri Laluji and Shri Veluji for presenting a very good Budget. This is an extraordinary Budget for the ordinary people. It suits all classes of people. Various facilities have been provided to rural women, physically challenged personnel, school students, government employees and all sections of the society have been benefited by this Budget. It has been made very easy even to transport dead bodies for conducting the final rituals. School children can take up excursions and other tour programmes at a very nominal rates.

56 years have passed after our independence. Many persons from Karnataka became Railway Ministers at the Centre. Shri H.C. Dasappa, Shri Kengal Hanumantiah, Shri T.A. Pai, Shri George Fernandes and

Shri Jaffer Sharief were the Railway Ministers. Even then Karnataka could not get its share from the Railway Ministry. This step motherly attitude of the Centre towards Karnataka is still continuing.

My State when compared to other States is forward in many aspects. But unfortunately as far as railway facilities are concerned it is still a backward State. That is why on one hand I congratulate the hon. Ministers and on the other I lodge my complaints to them regarding the injustice done to Karnataka by their ministry.

Hassas-Shranvana Belagoda-Bangalore line has been included in this Budget along with Bangalore-Nelamangala-Bangalore railway line. As far as new trains are concerned Mangalore-Madagao Shatabdi Express has been made six days a week. Chennai-Bangalore Shatabdi Express has been made six days a week. Bangalore-Saravathi passenger line has been cleared but they say it will be operational only after completion which may take another 10 to 15 years.

*** Translation of the Speech originally delivered in Kannada.**

Similarly Yeshavantapur to Mangalore Express via Mysore will be operated only after gauge conversion.

It has also been the hon. Minister was kind enough to provide Hubli-Chikkajajur daily passenger and Belgaum-Meeraj 5 days a week passenger train.

Mysore-Tanjavur via Kumbakonam has been cleared. But it has to wait till the gauge conversion again. I also thank the hon. Minister for Kachigod-Sharavathi Express.

Bangalore to Mysore should be double and electrified immediately. Mysore is one of the most beautiful places in the world. KRS, Zoo, Palace, Church, Chamundi Hills are worth visiting places and tourists from all over India and abroad are visiting Mysore. Hence it is very essential to have double line and electrified railway line between Bangalore and Mysore.

I urge upon him to sanction one Shatabdi Express between Mysore and New Delhi via Bangalore. This is a very long pending demand of the people of Karnataka.

Kolar to Chikkaballapur gauge conversion has been cleared. Similarly Kottur to Chitradurga via Jagalur railway line has been cleared and I am happy about this. Mangalore to Sharanur line has been taken up.

Sir, my constituency is a historical place. But the people are very backward and they need all help from the Government of India. Chamaraja Nagar-Mettupalyam has been taken up. Shri Veluji had visited my constituency and he had given very important assurances. I hope he will fulfil his promises and allocate more funds for the Chamarajanagar-Mettupalyam railway line.

Strangely only one crore has been allocated to Bangalore-Satyamangala line. This should be at least 25 crore.

Mettupalyam is the centre place of Karnataka, Tamil Nadu and Kerala. Hence it should have proper railway link such that people can move from one State to another. When Veerappan was alive it was difficult but now there is no such problem.

Nanjangud-Gundlupet line and Gundlupet to Whynad lines have been cleared. Finally Sir I urge upon the Centre to construct over bridges across railway lines near Chamarajanagar.

Sir, on behalf of my party JD(S) I support the Railway Budget 2005-06 and thank you once again for allowing me to speak and with these words, I conclude my speech.

श्री पुप जैन (पाली) : *महोदय, वर्तमान रेल बजट में राजस्थान की भयंकर उपेक्षा की गयी है। रेल यातायात की दृष्टि से राजस्थान प्रांत अत्यधिक पिछड़ा हुआ प्रदेश है।

मान्यवर, मेरे संसदीय क्षेत्र जिला पाली से राजस्थान की राजधानी जयपुर व देश की राजधानी दिल्ली हेतु कोई सीधी रेल सेवा उपलब्ध नहीं है जबकि पाली जिला मुख्यालय एक औद्योगिक नगरी है, प्रतिदिन सैंकड़ों नागरिकों का जयपुर व दिल्ली आना जाना रहता है। परन्तु, जिला मुख्यालय पाली से सीधी रेल सेवा नहीं होने से यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है।

मान्यवर, पिछले लम्बे समय से बर-बिलाड़ा रेल लाइन का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड में लंबित पड़ा है। कई बार स्वीकृति के आश्वासन मिले, परन्तु अभी तक स्वीकृति नहीं हो पायी है। पिछले बजट में उक्त बर-बिलाड़ा रेल लाइन को अपडेट करने का प्रस्ताव था। उक्त रेल लाइन मात्र 50 कि०मी० की है। उक्त रेल लाइन का कार्य हो जाये तो अजमेर से जोधपुर सीधी रेल लाइन प्रारंभ हो जायेगी। सैन्य दृष्टि से भी उपरोक्त रेल लाइन बहुत महत्वपूर्ण है। मान्यवर, बिलाड़ा से बर का क्षेत्र व्यापारिक दृष्टि से भी बहुत महत्वपूर्ण है।

अतः मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि बर-बिलाड़ा रेल लाइन निर्माण की घोणा वर्तमान बजट में ही की जाये।

मान्यवर, पाली जिले से कई महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां निकलती हैं। पाली जिला एक ऐतिहासिक, व्यापारिक, औद्योगिक व पर्यटन जिला है।

कुछ महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों का ठहराव पाली जिले में अत्यंत आवश्यक है।

राजधानी एक्सप्रेस दिल्ली से अहमदाबाद का ठहराव फालना अथवा रानी स्टेशन पर।

सिकन्दराबाद एक्सप्रेस का ठहराव पाली मारवाड़ स्टेशन पर।

इसके साथ ही पूना से जोधपुर एक नयी सवारी गाड़ी प्रारंभ करने की आवश्यकता है।

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

SHRI ARJUN SETHI (BHADRAK): *Sir, it is rightly said that the Indian Railways is the lifeline of the nation. It is because the infrastructure development of the economically backward regions of the country depends upon the development of rail links in these areas. The Railway Budget for 2005-06 lacks such tenor and instinct. In this context, I would like to quote some of the National English Dailies and the views expressed thereof. The Hindu, in its Editorial of 28 February, 2005, wrote "in 2004, the hon. Railway Minister did not have the time to provide the much-needed focus since the United Progressive Alliance Government assumed power only in May. So he was content to thank the electorate and let the passengers off the hook. This time he has less reason to present a lacklustre Budget." The Times of India wrote "Lalu on Janasadharan Express; Bihar script written with coalition ink."

Andhra Pradesh, which gave the Congress a staggering tally of seats in Lok Sabha polls, has got its reward while Orissa, where the ruling alliance performed poorly has not been so lucky. In Orissa, the railway route length is 14 kilometres per thousand square kilometres against the national average of 19 kilometres. States like Bihar and West Bengal already have a railway route to the extent of 30 kilometres and 43 kilometres per thousand square kilometres respectively. The railway network in Orissa has a route length of 2340 kilometres, out of total 7432 kilometres of the then South-Eastern Railway. The State of Orissa is not only economically poor but also have many economically backward areas in it. In the current Railway Budget, only a meagre amount has been provided. Many rail links in the State are languishing

over the years for completion for want of sufficient funds. In the current Budget also, the same thing has been repeated.

* Speech was laid on the Table.

The 289 kilometres long Khurda-Bolangir rail link was sanctioned in the year 1994-95 at an estimated cost of Rs. 353 crore. The latest anticipated cost overruns is of Rs. 700 crore and expected outlay provided of Rs. 43.62 crore till 2004-05. In the Budget of 2005-06, only Rs. 10 crore have been provided. If the funds are provided in this way, nobody knows how many years it will take for its completion. This project, apart from being economically viable, would also serve the social obligations of the Railways by providing link for the people of the KBK areas of the State.

The Daitari-Banspani rail link in the State was sanctioned in the year 1992-93. The total length is 155 kilometres, and a sum of Rs. 128.61 crore have been earmarked in the current Budget which has to be spent by the Rail Vikas Nigam Limited. The target of completion has been revised many times. Nobody knows whether the Rail Vikas Nigam Limited could raise the required fund and be able to spend the entire amount in the year 2005-06.

The Lanjigarh-Junagarh rail line was mooted for the development of the KBK region in the State. Although, in other areas, the Central Government have accorded priority to the development of this area. I may tell you that the Railways have done nothing in this regard. Only a sum of Rs. 8 crore have been earmarked for the current year. Since 1992-93, when the project was originally sanctioned, an anticipated amount of Rs. 26 crore might have been spent till date against the anticipated total amount of Rs. 119 and odd crore for its completion. Therefore, the project needs to be taken up on an urgent basis.

The Haridaspur-Paradeep line was conceived of as a link line for the Paradeep Port. With the completion of this line, movement of goods from Paradeep Port would increase tremendously removing the present transport bottleneck. Allocation for this rail link is also quite meagre in comparison to the requirements. Only Rs. 20 crore have been provided for in the Budget, which has to be spent again by the Rail Vikas Nigam Limited. For Angul-Sukinda Road rail link and Talcher-Bimalagarh rail link, only a paltry amount of Rs. 10 lakh and Rs. 5 crore have been provided respectively. Similarly, the allocation for Talcher-Samblapur and Koraput-Rayagada is not adequate.

For gauge conversions in Naupada-Gunupur link and Rupsa-Bangriposi, only Rs. 5 crore and Rs. 3 crore respectively have been provided, which is too meagre. Regarding the doubling of lines from Rajatgarh-Nergundi and Raghunathpur-Rahama, only Rs. 1 lakh have been provided for both the projects.

I, therefore, urge upon the hon. Railway Minister that sufficient funds may be provided for the completion of all the ongoing projects in the State of Orissa.

SHRI BRAHMANANDA PANDA (JAGATSINGHPUR):*Sir, I am grateful that you have allowed me to participate in the discussion on the Railway Budget. As you are well aware my State Orissa is full of natural resources. But it has always been neglected by the Ministry of Railways. Orissa occupies an insignificant position in the Railway map of India. The current Railway Budget is anti-development and it is rather evident that the Railway Minister has not given any attention to the welfare of Orissa. I want to remind him that on 26th October 2004, last year, an all-party delegation headed by the Speaker of Legislative Assembly had met him. The delegation had also met the Prime Minister to appraise about the needs of Orissa. All-party delegations had submitted a memorandum relating to the expansion and development of railway network in Orissa. Both the Railway Minister and the Minister of State for

Railways had participated in the discussion and promised to pay serious attention to it. However, it is very unfortunate that the present Railway Budget contains no such provision which will benefit Orissa. It is a highly disappointing Budget and has hurt the sentiment and self-respect of Orissa.

Sir, as you are well aware Orissa is a backward State with maximum people below the poverty line. In order to keep pace with progress Orissa should have been bestowed with benevolence by the Railways. But it has not happened. We had expected that the UPA Government with its Railway Minister who hails from Bihar will consider Orissa's case with sympathy especially because our boundaries touch each other. The creator of modern Utkal Utkalgourav Madhusudan Das had occupied a ministerial berth in erstwhile Bihar. Orissa is a peace loving State which enshrines the noble Jagannatha cult that believes in humanitarian values, harmony and goodwill. Contrary to the promises made to us by the Railway Minister as well as the Prime Minister we have been deceived.

***Translations of the Speech originally delivered in Oriya.**

Railways constitute an important part in the progress of India. The progress of India does not mean that only few States will get priority and States like Orissa will suffer. We have no objection if other States get good package but Orissa should not be neglected. I want to remind here that the present Chief Minister of Orissa Shri Naveen Patnaik is doing his best to transform Orissa into an industrial State. He has signed several MOUs with different organisations and institutions for the prosperity of Orissa. In the absence of a basic infrastructure like the Railways all these agreements are not seeing the light of the day.

Hon. Railway Minister Sir, I want to draw your attention to the fact that several districts of Orissa continue to remain untouched by the Railways. Had Madras not been connected to Delhi and Calcutta, I don't think Orissa would have ever got connected to the rest of India. There are several unfinished railway projects, which are pending for the last 2 decades. There is no clear picture as to when will the work of doubling of railway line get completed. The doubling of Railway track over river Mahanadi is very vital as it connects Paradeep, the port city of Orissa. Unnecessary delay in this work means loss of revenue for the country.

Sir, the State Government had made a Demand for Grant of Rs 780 crore for Orissa. However, the Railway Budget has not even made provision for half the amount. This is sheer, deliberate negligence. The East Coast zone has always been a profit-making zone contributing substantially to the Indian Railways. But the revenue has never been utilised to benefit any project in Orissa or for the development of East Coast Railways. There is no announcement for induction of new trains or laying down of new railway tracks. A long pending demand was to create a new Railway Division at Jharsuguda which has been brushed aside. The Nizamuddin-Bhubaneswar Express has been further extended upto Vishakhapatnam which is very inconvenient for the people of Orissa. Another demand was to make New Delhi-Bhubaneswar Rajdhani Express ply on a daily basis which at present runs twice a week. There was also a demand to make it go through Sambalpur at least twice a week which has been ignored. Similarly the Railway Minister has ignored the demand to increase the frequency of Burla-Ahmedabad Express. Railway line projects pending between Khurda-Bolangir, Berhampur-Phulbani needs immediate completion. A survey must be conducted to extend the line of Lanjigarh-Junagarh upto Ambaguda. I want to draw your attention that if the Titlagarh-Raipur line is doubled it will provide connectivity to at least five steel plants in the area.

Sir, several railway stations in Orissa need modernisation and upgradation. They were established during the British era and have not been privy to any sort of modernisation as yet. The Haridaspur-Paradeep railway line construction work should be completed soon. All facilities should be extended to ensure that important trains like Rajdhani and Shatabdi Express halt at smaller stations like Dhanmondal and

Jajpur. The DMU train from Palasa should leave the station at 5.15 AM instead of 4.15 and reach Berhampur at 6.15 AM. This will serve the interest of people very much.

Sir, I thank you for allowing me to speak in this august House.

MR. CHAIRMAN (SHRI ARJUN SETHI): Hon. Members, there is one announcement. Today, all arrangements have been made for dinner, which is going to be served in Room No. 70 from 8 o' clock onwards. The dinner has also been arranged for the staff in Room No. 73. So, those hon. Members who want to take their dinner can go to Room No. 70.

SHRI P.C. THOMAS (MUVATTUPUZHA): Sir, is it from the pantry of the running train!...
(Interruptions)

DR. C. KRISHNAN (POLLACHI): Thank you very much for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget 2005-06.

I am speaking on behalf of MDMK, headed by Mr. Vaiko who was kept in prison for 19 months by the unruly Tamil Nadu Government by misusing POTA.

My first and foremost request will be for conversion of meter gauge line into broad gauge from Coimbatore to Dindigal via Pollachi and Palani. Coimbatore to Dindigal will be about 140 kms. distance. Pollachi should be linked to Palghat, which is about 40 kms. The conversion of this broad gauge from Palghat to Pollachi via Palani, Dindigal will form a by-pass route for Kerala, up to Kanyakumari. A survey of this project was conducted during Madam Mamata Banerjee's time and on that basis, our present Ministers, Shri Velu and Shri Lalu Prasadji have asked for updating of the project, which was done during the previous Budget. Now, they have allotted Rs.85 lakh in this Budget and during the last Budget an amount of Rs.50 lakh was allotted.

With this, they had completed updating the project for conversion to broad gauge. I should thank the Ministers for taking such steps. Pollachi is a very famous centre having about two crores of coconut trees. Coconuts will have to be transported throughout the country and the by-products of that tree like coir products have a great export potential.

We have very great tourist centres like Palani which is a pilgrim centre, attracting thousands of pilgrims from all over the country. Topslip is a hilly area where we have Indira Gandhi Wildlife Sanctuary and it is a tourist centre, attracting huge crowd throughout the year. Valparai is another hilly area, attracting tourists. We also have about four dams in my area – Trimurthi Dam, Amaravathi Dam, Solaiyar Dam and Aliyar Dam. These are all very nice places for tourists' entertainment.

Further, a computerised reservation centre should be allotted for Udumalpet, which is my hometown. In the Budget, about 150 such centres were announced and one may be allotted to Udumalpet.

I am thankful to the hon. Railway Ministers for the new line that they had announced in the Budget, that is, from Erode-Palani via Dharapuram which is my constituency. I am very grateful to them for this. It is about 115 kms and an amount of Rs.5.75 crore is required. An amount of Rs.2.5 crore has been allotted in this Budget itself, which is a very great thing. I wish that new line may be started early and the work may be completed at an early date.

I would request that Virudunagar-Manamadurai broad gauge conversion should be undertaken and completed as early as possible.

A number of road over bridges are required. For example, a road over bridge from Coimbatore to Pollachi, from Coimbatore near Kuruchi and between Kinathukadavu-Pollachi are required. Another

road over bridge at Kottur-Malaiyandi Pattanam leading to Valparai area, which is very narrow, requires to be broadened. On behalf of the State Government, which is not hearing the voice of the people, I am ready to give my MPLAD Fund for that. If I am asked to give my MPLAD Fund for that bridge, I am ready to give some money needed for it. Kottur-Malaiyandi Pattanam narrow level crossing may be converted into an over bridge.

There is a requirement for road over bridge at Udumalpet.. It should be completed by allocating money. There is a requirement for underground - at least under the railway track – two-wheeler track. For this also I am ready to allocate my MPLAD Fund.

With these few words, I would like to thank the hon. Minister for allocating fund required for updating the Pullachi broad gauge link as well as for new line from Erode to Palani via Dharapuram.

श्री धर्मेन्द्र प्रधान (देवगढ़) : सभापति महोदय, सदन में आज रेलवे बजट पर चर्चा का आखिरी दिन है। अभी उड़ीसा के जगतसिंहपुर के माननीय सदस्य श्री ब्रह्मानन्द पंडा ने अक्टूबर महीने की याद दिलाई। पिछली बार रेलवे बजट पर राजनैतिक स्तर पर भी चर्चा हुई। रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद ने उड़ीसा के बारे में कहा कि अगर उड़ीसा सरकार सही समय पर अपनी बात रखती तो हमें कुछ करने में सुविधा रहती। उड़ीसा सरकार ने सही समय पर अपनी बात नहीं रखी, इसलिए उड़ीसा के लिए हम ज्यादा कुछ नहीं कर पाए। अभी अक्टूबर महीने की चर्चा हुई। अक्टूबर में विधान सभा के अध्यक्ष के नेतृत्व में एक प्रभावशाली समूह यहां आया था। उसमें विरोधी दल के नेता आए थे, पोलिटिकल डैलीगेशन आया था। वे रेल मंत्री जी से मिले, प्रधान मंत्री जी से मिले। देश के प्रधान मंत्री का उड़ीसा से कुछ संबंध है। मैं उसका उल्लेख करना चाहूंगा। प्रधान मंत्री जी ने अपने शब्दों में उसका उल्लेख किया था। उड़ीसा का अच्छा प्रस्ताव आया है, अच्छा डैलीगेशन आया है। उड़ीसा से मेरा रिश्ता है। मैंने उड़ीसा में अपनी लड़की दी है। इस बार रेल बजट में उड़ीसा को कैसे न्याय मिले, मैं उसका ध्यान रखूंगा। उड़ीसा को क्या न्याय मिला, यह सबके सामने है। मैं कहना चाहता हूँ कि रेल राज्य मंत्री रेल मंत्री जी से यह बताने के लिए कहेंगे कि उड़ीसा के बारे में क्या उल्लेख किया गया। 57 साल की आजादी के बाद कई प्रकार की सम विकास योजनाएं जारी की जा रही हैं। मैं आपके सामने कुछ तथ्यों का उल्लेख करना चाहूंगा। रेल डैनसिटी में उड़ीसा कहां खड़ी होती है, कहां पहुंचती है, इस बारे में रेल मंत्री जी कम्पैरेटिव स्टेटमेंट बताएं। ईस्टर्न इंडिया आज भी पिछड़ा हुआ है। झारखंड, छत्तीसगढ़, बिहार, उड़ीसा, बंगाल विशाकर उड़ीसा, छत्तीसगढ़ और झारखंड पिछड़े हुए हैं। देश के 75 प्रतिशत नैचुरल रिसोर्सज जैसे कोल, आयरन, क्रोमाइट, बॉक्साइट, मैंगनीज़, ग्रेफाइट, डोलोमाइट, लाइम स्टोन और माइका आदि कई प्रकार के खदान उड़ीसा में हैं। वहां पेरादीप पोर्ट है। दो नए पोर्ट - गोपालपुर और धामरा आ रहे हैं। उस हिसाब से 57 सालों में क्या उड़ीसा में रेल डैनसिटी बढ़ी है? नहीं बढ़ी है।

मैं ज्यादा भाण नहीं दूंगा। चाहे किसी की भी सरकार रही हो, इन्फ्रास्ट्रक्चर के बारे में सब बात करते हैं। उड़ीसा को इन्फ्रास्ट्रक्चर के बारे में सालों से नेगलैक्ट किया गया है। इस बजट के दो-तीन प्रमुख लाइनों के बारे में उल्लेख किया गया है। प्रदेश सरकार के मुख्यमंत्री जी ने कुछ वियाय रेल विभाग के सामने रखे थे। दयीतरी-बांसपानी लाइन को कम्पलीट करने के लिए कुछ पैसा दिया गया है लेकिन उसमें रेल विकास निगम का कुछ हिस्सा है परंतु रेल के ओरिजनल प्लान बजट में कुछ रखा जाना चाहिए। हम मांग करना चाहेंगे कि इस साल दयीतरी-बांसपानी को रेल विभाग खुद अपनी जिम्मे ले, उसको कम्पलीट करे और उसका इलैक्ट्रीफिकेशन भी करे। उड़ीसा की मिनरल बैल्ट की जो मेन प्वाइंट है- क्यॉंझर जिला, आयरनओर का मेन प्वाइंट है और पारादीप पोर्ट को लिंक करती है, इसको जल्दी कम्पलीट करना चाहिए। तालचेर बिमलागढ़, उड़ीसा की कोल बैल्ट और आयरन बैल्ट, दोनों को पोर्ट के साथ जोड़ने की यह लाइन है। तालचेर बिमलागढ़ को कम्पलीट करने के लिए 716 करोड़ रुपये चाहिए। रेल मंत्री, प्रधान मंत्री उड़ीसा के सदस्य होते तो वह पांच करोड़ रुपये से ज्यादा रुपये मंजूर करते लेकिन यह आपकी उड़ीसा के प्रति नेग्लिजेंस दिखाती है।

मैं कुछ और रेल लाइन्स के बारे में बताना चाहता हूँ। हमें जानकारी है कि रेल विभाग ने कई प्रकार की प्राइवेटिजेशन स्कीम शुरू की है। उन स्कीम्स में बिल्ट आपरेटर ट्रांसफर स्कीम में आस्ट्रेलिया की प्राइवेट कम्पनी ने क्या पहल दिखाई थी और क्या आपने उसमें कुछ पहल किया है? रेल मंत्री जी जब अपना जवाब दें तब इसके बारे में बतायें। इसी तरह सुकींदा और अनुगुल में भी कोल बैल्ट और आयरन बैल्ट संयोग करती है। उसमें कुछ पैसे का प्रावधान नहीं हुआ है। हरिदासपुर पारादीप, सबसे प्रमुख लाइन है। उसमें भी कुछ कम पैसा दिया गया है।

मैं दो नई लाइन्स के बारे में उल्लेख करना चाहूंगा। वैसे तो कई सजेशनस हैं लेकिन मैं उसे इन्फ्रास्ट्रक्चर के नाते फोकस करना चाहता हूँ। मान्यवर पांडा जी उल्लेख कर रहे थे कि लगभग एक लाख हजार करोड़ रुपया आने वाले चार-पांच साल में उड़ीसा में मिनरल बैल्ट इंडस्ट्रीज आ रही हैं। झारखंड और छत्तीसगढ़ की पोर्टलिक पारादीप, गोपालपुर, धामरा के साथ है। उसको मैं नहीं गिनता हूँ। अगर मैं अपने प्रदेश की बात करूँ तो 1 लाख हजार करोड़ रुपये का इन्वेस्टमेंट आने वाला है। उसके लिए रेल विभाग को जितनी सक्रियता दिखानी चाहिए, वह नहीं दिखा रहा है। गोपालपुर-तालचेर के बारे में क्या

होगा? नवापाड़ा, गुनपुर ये सारे उड़ीसा के पिछड़े इलाके में हैं। नवापाड़ा, गुनपुर, लांजीगढ़, अम्बागुढ़ा, वाया नवरंगपुर उड़ीसा का सबसे पिछड़ा हुआ जिला है। एक समय में बच्चों की बिक्री के नाम पर बदनाम कालाहांडी जिले में प्रदेश सरकार की पहल पर आज वहां औद्योगिक क्रान्ति हो रही है। लेकिन केन्द्र सरकार को वहां जितना सहयोग देना चाहिए, इंफ्रास्ट्रक्चर देना चाहिए, वह नहीं दे रही है। यह लाइन बहुत महत्व की लाइन हो सकती है। खुर्दा बोलांगीर ऐसी ही लाइन है। उसको जितनी प्राथमिकता देनी चाहिए, केन्द्र सरकार नहीं दे रही है। मान्यवर पांडा जी ने उल्लेख किया कि हिराकुद एक्सप्रेस को आपने विशाखापटनम तक बढ़ाया। उसके लिए तर्क दिया कि बरहामपुर में इंजन को टर्न फौसिलटी नहीं है। लेकिन उड़ीसा को उससे लाभ होने वाला नहीं है। उड़ीसा की आम जनता विशेषकर वेस्टर्न उड़ीसा की जनता जो हिराकुद पर डिपेंड करती थी, उसको नुकसान होगा और टाइमिंग भी खराब हो जायेगा। मेरी आपसे मांग है कि इस पर पुनः विचार रेल विभाग करे और उसको बरहामपुर तक बढ़ाये। यह हमारी मांग है। राजधानी एक्सप्रेस के बारे में उल्लेख किया गया है, मैं उसे दोहराना नहीं चाहता हूं।

आज लगभग सारे प्रदेशों में राजधानी एक्सप्रेस डेली हो गयी है लेकिन उड़ीसा में आज भी राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में चार दिन चलती है। मैं मांग करूंगा कि बाकी तीन दिन भी यह चले और सम्भलपुर हो कर चले, झारसूगुड़ा हो कर चले, मध्य प्रदेश से होकर चले। एक नयी ट्रेन सम्भलपुर से भुवनेश्वर के लिए चलाई गयी है। लेकिन आप वायदे में नहीं रहे, मंत्री जी अपने भाषण में उल्लेख करें कि कब से वह ट्रेन चलने वाली है। इस चलाने का मैं स्वागत करता हूं। मैं एक नयी ट्रेन की मांग करता हूं। उड़ीसा में एक प्रमुख औद्योगिक नगरी तालचेर उभर रही है। उस तालचेर से कलकत्ता तक एक नयी ट्रेन चले। वहां से यह कई दिनों से मांग है। इस बारे में रेल मंत्री विचार करें। एक ट्रेन भुवनेश्वर से रायपुर, सम्भलपुर, बोलांगीर होते हुए टिटिलागढ़ होते हुए चले, इसके लिए भी सरकार चिंता करे।

सम्भलपुर से भुवनेश्वर तक, वेस्टर्न उड़ीसा से राजधानी तक इंटरसिटी ट्रेन चलती है, वेस्टर्न उड़ीसा के प्रमुख औद्योगिक नगर झारसुखड़ा को इंटरसिटी से लिंक करने के लिए लोकल ट्रेन की व्यवस्था की जाए जिसमें झारसुखड़ा तक बोगी लग सके। मैं एक विाय का उल्लेख करना चाहूंगा कि उड़ीसा दो भागों में बंटा हुआ है। एक तो वेस्टर्न उड़ीसा और दूसरे कोस्टल उड़ीसा। बरगड-पदमपुर-नवापाड़ा लाइन के सर्वे के लिए पैसा दिया गया है, लेकिन यह पर्याप्त नहीं है। कुछ रेलों के ओवरब्रिज की मैं मांग करूंगा। मेरे चुनाव क्षेत्र बेलपाहाड़-बिलासपुर डिवीजन के अंतर्गत बेलपाहाड़ ओवरब्रिज जल्दी हो। तालचेर के पास खुरघा डिवीजन के अंतर्गत चांडपाल में ओवरब्रिज जल्दी बने। झारसुगुड़ा शहर को रेल पटरी दो हिस्सों में बांटती है। हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करते हैं कि अंडर ब्रिज बनाके शहर को जोड़ने का काम किया जाए। तालचेर-अंगुल के बीच में एक लूप लाइन आने से जो आजादी से पहले तालचेर स्टेशन शुरू हुआ था, जो आज नेग्लेक्ट हो रहा है, कटक-संबलपुर लाइन से जुड़ जाएगा। यह लूप लाइन का कुछ काम एनडीए सरकार ने किया था। अगर रेल मंत्री जी उस पर ध्यान देंगे तो यह काम अच्छा हो सकता है। पांडा जी ने उल्लेख किया था और यह पुरानी मांग है। प्रदेश सरकार ने भी मांग उठाई है कि झारसुखड़ा में बिलासपुर डिवीजन के कुछ हिस्से जो उड़ीसा में हैं और चक्रधरपुर डिवीजन के उड़िशा वाला हिस्सा मिलाकर झारसुखड़ा में रेल डिवीजन हो तो यह मांग पूरी हो सकती है। झारसुखड़ा-ब्रिजवानगर-बेलपाहाड़-बामड़ा-गरपोस-तालचेर-तालचेर रोड ये सारे रेल स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं को बढ़ाया जाए और ओवर ब्रिज दिये जाएं। पार्किंग स्पेस की सुविधा दी जाए और टॉयलेट सुविधाएं बेहतर प्रदान की जाएं। गरपोस में तपस्विनी एक्सप्रेस रूके। रेंगालि में इस्पात एक्सप्रेस और तपस्विनी एक्सप्रेस रूके। मुम्बई से हावड़ा तक चलने वाली सुपरफास्ट ग्यानेश्वरी एक्सप्रेस उड़ीसा का जो प्रमुख शहर झारसुखड़ा है, वहां उसका स्टॉपेज हो। सम्पर्क क्रान्ति वाँया सम्भलपुर झारसुखड़ा होकर चले और अंत में मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा।

गैंगमैन, क्लास-IV की जो नियुक्ति होती है, उसमें मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि एक समय आया है जिस डिवीजन के अंदर जितने गैंगमैन की नियुक्ति होगी, उसको प्राथमिकता दी जाएगी और 90 प्रतिशत प्राथमिकता दी जाए। आसाम, बिहार और मुम्बई में झगड़ा हुआ और आप जिस प्रदेश के हैं, उसमें भी कई साल से खुरदा डिवीजन में अपॉइंटमेंट रुकी हुई है। आज इस सरकार को इस बारे में सोचना चाहिए। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इस पर वह ध्यान दें। प्रधान मंत्री जी से लेकर रेल मंत्री तक ने उड़ीसा के साथ धोखा किया है, आपने वादा तो किया है लेकिन काम कुछ नहीं किया है। कम से कम अब बिहार का चुनाव खत्म हो गया है, झारखंड का झगड़ा भी खत्म हो जाएगा। अब रेल विभाग पर ध्यान दीजिए और उड़ीसा को न्याय दीजिए।

इतना कहकर ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

MR. CHAIRMAN : Hon. Members Shri Toofani Saroj and Shri Parasnath Yadav wants to lay their speeches. They may lay their speeches now.

...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपने लिखकर दे दिया है कि आप अपनी स्पीच ले कर रहे हैं। आप अपनी स्पीच ले कर सकते हैं। ले करने के बाद आप और नहीं बोल सकते।

चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। अपनी बात शुरू करने से पहले मैं दो पंक्तियाँ कहना चाहता हूँ :-

"एक शब्द में हो गया बहु अर्थन का ज्ञान,

गणेश कहत है काहे, भूण सकल सुजान। "

कोई भी बजट, किसी भी विभाग का बजट उस सरकार की कथनी, करनी और कार्य योजना समाज और जनता के प्रति वचनबद्धता को उजागर करता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी तथा यूपीए की अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी जी को बधाई देता हूँ जिन्होंने इस रेल बजट में पूरे देश की जनता के सर्वांगीण विकास का जो सपना संजोया है, यह एक भागीरथी प्रयास होगा। सीमित साधन के होते हुए, पेट्रोलियम पदार्थ और इस्पात के रेट में बढ़ोतरी के बावजूद भी रेल मंत्री जी ने यात्री भाड़ा और मालभाड़ा में वृद्धि नहीं की है, यह रेल मंत्री जी ने बहुत ही सराहनीय कार्य किया है। मान्यवर, उन बिन्दुओं के विषय में यह सदन के संज्ञान में लाना चाहता हूँ जनहित के ऐसे विषयों जिनका एनडीए सरकार ने कभी संज्ञान नहीं लिया और उनको कभी अपनी कार्ययोजनाओं में शामिल नहीं किया, उन सभी बिन्दुओं को हमारे रेल बजट में शामिल करने का जो प्रयास किया गया है, वह आपके सामने है। कंप्यूटराइज्ड ट्रेन इन्क्वायरी प्रणाली की जो प्रणाली आपने लागू की है, वह एक सराहनीय प्रयास है। इससे जनता को गाड़ियों की स्थिति, आरक्षण इत्यादि की जानकारी तुरन्त मिल जाएगी। मेरा निवेदन है कि इस सुविधा का जल्दी से जल्दी पूरे देश में विस्तार किया जाए। महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान रेलवे में यात्रियों की सुरक्षा की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। कभी-कभी ऐसी घटनाएँ देखने को मिलती हैं कि यात्रियों को ट्रेन की बोगियों से बाहर फेंक दिया जाता है। ऐसी घटनाएँ रोकने के लिए गाड़ियों में सुरक्षा कर्मियों की संख्या बढ़ाने के साथ ही साथ बोगियों की संख्या में भी वृद्धि की जानी चाहिए।

महोदय, प्रमुख सरकारी अस्पतालों में उपचार के दौरान मरने वाले रोगियों के लिए भाड़े में जो छूट दी गयी है, वह सराहनीय है। हमारी सरकार ने, हमारे मंत्री जी ने गांव में रहने वाले 80 प्रतिशत लोगों के रोजगार में वृद्धि करने के लिए रेलवे में कुल्हड़ आदि बनाने और अपने दुग्ध उत्पादों जैसे क्रीम, मट्ठा आदि को ट्रेनों में बिक्री करने का अवसर देना, बहुत ही सराहनीय कदम है। इसके माध्यम से गरीब तबके के लोग अपनी आर्थिक स्थिति में सुधार ला सकेंगे।

मान्यवर, मैं इस देश के विशाल प्रदेश, जिसकी आबादी 20 करोड़ है, से आता हूँ। अभी भाजपा के हमारे विद्वान मित्र लोग कह रहे थे कि नीतिश कुमार जी ने रेल मंत्री के रूप में जो सराहनीय कार्य किए थे, उनका कोई जिक्र नहीं किया गया है। मैं उसी प्रदेश की दुर्दशा की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। जो विकास की कार्यकारी योजनाएँ बहुत लम्बे समय से विचाराधीन थीं, उनको पूरा करना तो दूर, उन पर कभी विचार भी नहीं किया गया। महोदय, वाराणसी प्रदेश का एक ऐसा स्थान है जो देश ही नहीं पूरे विश्व में विख्यात है। भटनी से वाराणसी रेलमार्ग पर सलीमपुर ओवरब्रिज के लिए काफी समय से मांग होती रही है। हमारी एआईसीसी ने भी कई बार इसके लिए सिफारिश की। हमारी माननीय अध्यक्ष जी ने भी इसके लिए पत्र लिखे, लेकिन एनडीए सरकार ने उस पर ध्यान नहीं दिया। आज मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा कि इस ओवरब्रिज को इस साल की परियोजना में शामिल किया जाए। इसी प्रकार रायबरेली, सुल्तानपुर, जगदीशपुर होते हुए फैजाबाद तक रेल लाइन जाती है। इसका प्रस्ताव स्वर्गीय राजीव गांधी के कार्यकाल में किया गया था। इस लाइन को जगदीशपुर होकर सीधा बम्बई से जोड़ा जाना था। सिद्धार्थ नगर, जो कि गौतम बुद्ध की जन्मभूमि है, से अयोध्या को पुल के माध्यम से जोड़ा जाता है। मैं चाहूँगा कि इसका प्रावधान भी इस साल के बजट में शामिल किया जाए। माल भाड़े को पहले कैटेगरीज किया गया था लेकिन साधारण आदमी के लिए इन विभिन्न कैटेगरीज के हिसाब से किराए की व्यवस्था को समझ पाना कठिन था। इसलिए इस बजट में इस व्यवस्था को समाप्त किया जा रहा है। कंटेनर कार्पोरेशन में प्राइवेटाइजेशन को बढ़ावा देकर के इस तथ्य को मान्यता दी गयी है कि वैगन आदि का कमी का निराकरण हो सकेगा। इसके साथ-साथ बुकिंग की समय सीमा को बढ़ाकर सुबह 4 बजे से रात 11 बजे तक करने का निर्णय भी सराहनीय है।

मान्यवर, मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र की ओर भी आकृष्ट करना चाहता हूँ। अलीगढ़ एक ऐतिहासिक स्थान है, यहाँ मुस्लिम विश्वविद्यालय है जिसमें पढ़ने के लिए देश के विभिन्न भागों के साथ ही विश्व के 36 देशों के छात्र आते हैं। महोदय, इनमें कश्मीर से कन्याकुमारी तक के छात्र पढ़ने के लिए आते हैं। अलीगढ़ से होकर गुजरने वाली गाड़ियों में से कुछ गाड़ियों का अलीगढ़ में स्टॉपेज नहीं है, जिसके कारण दूर-दूर से आने वाले छात्रों को कठिनाई का सामना करना पड़ता है।

19.00 hrs.

इसके साथ-साथ मथुरा है जो कृष्ण की जन्म भूमि है, अलीगढ़ जो कि ताला नगरी है और अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय के नाम से भी विख्यात है, वहां पर 33,000 विद्यार्थी पढ़ते हैं। मथुरा से अलीगढ़ की दूरी लगभग 70 किलोमीटर है। हमने एनडीए सरकार के समय में और यूपीए की वर्तमान सरकार के समय में पिछले रेल बजट में भी यह बात उठाई थी कि इसे ट्रेन के माध्यम से जोड़ा जाए। विश्व विख्यात नगरी मथुरा है और अलीगढ़ में मुस्लिम यूनिवर्सिटी है इसलिए इस रेल बजट में इसका प्रावधान करने की कोशिश की जाए। अलीगढ़ एक घनी आबादी वाला शहर है और इस दृष्टि से महानगर है। वहां पर यातायात की व्यवस्था काफी अव्यवस्थित है। वहां पर एक रेल फाटक है, जिससे काफी परेशानी होती है और आए दिन वहां दुर्घटनाएं होती हैं। इसलिए मेरी मांग है कि वहां पर एक ओवर ब्रिज की स्थापना हो। अलीगढ़ एक विश्व विख्यात स्टेशन होने के साथ-साथ यह विदेशों में भी विख्यात है, क्योंकि विदेशों से भी विद्यार्थी यहां शिक्षा ग्रहण करने आते हैं और सीख कर वापस जाते हैं। इसलिए इस स्टेशन का आधुनिकीकरण होना चाहिए, जिससे यह स्टेशन विदेशों में भी एक छाप छोड़ सके और कोई विदेशी यहां आए तो अपने देश जाकर कहे कि वहां एक अच्छा स्टेशन बना हुआ है। वहां पर रेलवे टिकट काउंटर भी खोला जाना चाहिए, जिससे जनता को असुविधा न हो।

अलीगढ़ से दिल्ली की दूरी 130 किलोमीटर है। दिल्ली देश की राजधानी है। दिल्ली में बढ़ते हुए आबादी के घनत्व को देखते हुए उसके आसपास के 200 किलोमीटर के क्षेत्र में लोकल ट्रेनों को बढ़ाना आवश्यक है। इससे दिल्ली में भी आबादी का भार कम होगा और लोगों को भी सुविधा होगी। अभी जो अलीगढ़ से दिल्ली के लिए लोकल ट्रेन्स चलती हैं, एक्सप्रेस ट्रेनों की अधिक संख्या के कारण उनको लाइनें पास नहीं मिलतीं और वह समय पर अपने गंतव्य तक नहीं पहुंच पातीं। हम चाहते हैं कि दिल्ली-अलीगढ़ के बीच तीसरी लाइन बिछाई जाए।

19.02 hrs.

(Shri Devendra Prasad Yadav in the Chair)

अलीगढ़ से सुबह आठ बजे लोग रोजी-रोटी के लिए, नौकरी के लिए और विद्यार्थी पढ़ने के लिए दिल्ली आते हैं। हम चाहते हैं कि वहां से सुबह आठ बजे एक ई.एम.यू. चलाई जाए, जिससे वहां की जनता को सुविधा हो सके।

अलीगढ़ से सोमनाथ और सोमनाथ से इगलास होकर वाया मथुरा के लिए बहुत पहले एक सर्वे हुआ था। आज तक उसके मापदंड के आधार पर दो बार सर्वे हो चुका है। इस बार के रेल बजट में इस रेल लाइन को बिछाने का कार्य स्वीकृत किया जाए, जिससे वहां की जनता को परेशानी न हो सके।

गोरखपुर गुरु गोरखनाथ का शहर है। बिहार से जो रेलगाड़ियां यहां आती हैं, तो गोरखपुर तक डबल लाइन है, लेकिन गोरखपुर से उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ तक सिंगल लाइन है। उत्तर प्रदेश एक विशाल प्रदेश है। यहां दोहरीकरण का प्रस्ताव लम्बे अर्से से विचाराधीन है। मेरी मांग है कि गोरखपुर से लखनऊ तक डबल लाइन को मान्यता दी जाए और उस पर तेजी से काम कराया जाए। इससे लखनऊ से गोरखपुर होते हुए बिहार तक के रास्ते पर आने-जाने वाले यात्रियों को सुविधा मिलेगी।

इन्हीं शब्दों के साथ में आशा और विश्वास के साथ रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। मैं उनसे यह भी आग्रह करना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश में देश की आबादी का एक बटा पांचवा हिस्सा रहता है इसलिए बजट का भी इतना ही हिस्सा इस प्रदेश को मिलना चाहिए। उत्तर प्रदेश की दयनीय स्थिति को देखते हुए रेल विभाग को यहां प्रोत्साहन देना चाहिए और जनता को सुविधा देने के लिए वहां का बजट बढ़ाया जाए और समस्याओं का समाधान किया जाए।

इसी के साथ मैं सोनिया जी को, लालू जी को, दोनों रेल राज्यमंत्रियों को बधाई देना चाहता हूं। मैं यूपीए की सरकार को भी बधाई देना चाहता हूं कि यह वास्तव में सही मानो में जनता के हित का बजट है।

श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ़) : प्रधान मंत्री जी को बधाई देनी चाहिए।

चौधरी विजेन्द्र सिंह : जाके फटे न पैर बिवाई, वह क्या जाने पीर पराई।

यह व्यापारियों की सरकार नहीं है, यह आम जनता की सरकार है। आप लोग सिर्फ बातें करना जानते हैं, हम लोग बातें नहीं करते, सिर्फ काम करते हैं।

न सीरत बुरी है, न सूरत बुरी है

बुरा वही है जिसकी नीयत बुरी है।

श्री पारसनाथ यादव (जौनपुर) : *अध्यक्ष जी, आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की निम्न समस्याओं की ओर दिलाना चाहता हूँ -

1. जौनपुर से मुम्बई तक एक एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाए ।
2. जौनपुर से इलाहाबाद के मध्य जफराबाद से जघई तक रेल लाइन का सुदृढीकरण किया जाए ।
3. गोदान एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाने की आवश्यकता है ।
4. गोदान एक्सप्रेस का दो मिनट का ठहराव बरसठी स्टेशन पर किया जाए ।
5. लखनऊ से वाराणसी बाया सुल्तानपुर एवं इलाहाबाद से वाराणसी तक बाया जघई की रेल लाइन का विद्युतीकरण कराया जाए ।
6. लखनऊ से वाराणसी राष्ट्रीय मार्ग पर रेल क्रॉसिंग है । जौनपुर शहर के मध्य में पड़ने वाली रेल क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज बनाने की आवश्यकता है क्योंकि गाड़ियों के आने-जाने से सड़क मार्ग वांछित ही नहीं बल्कि जाम की स्थिति उत्पन्न हो जाती है ।
7. जिले के हजारों श्रमिक प्रतिदिन मध्य प्रदेश, पंजाब, दिल्ली, कलकत्ता अपनी रोजी-रोटी के लिए आते-जाते हैं । बहुत सी रेलगाड़ियां जौनपुर सिटी स्टेशन से होकर दूसरे महानगरों को आती-जाती हैं किन्तु ठहराव न होने के कारण लोगों को बड़ी असुविधा होती है । मेरी माँग है कि निम्न महत्वपूर्ण गाड़ियों का ठहराव जौनपुर सिटी स्टेशन पर किया जाए -

गाड़ी नं० 9313 इन्दौर से पटना

गाड़ी नं० 4523 सोनपुर से अम्बाला (हरिहर नाथ एक्सप्रेस)

गाड़ी नं० 3289 पटना से जम्मू तवी (अर्चना एक्सप्रेस)

गाड़ी नं० 2317 सियालदह से अमृतसर (अकाल तख्त एक्सप्रेस)

गाड़ी नं० 3013 हावड़ा से देहरादून (उपासना एक्सप्रेस)

उतरटिया से सुल्तानपुर-जौनपुर होकर वाराणसी तक दोहरी लाइन बिछाई जा रही है । इसे शीघ्र ही जनहित में चालू किया जाए ।

जनता की सुविधा को देखते हुए निम्नलिखित मांगों को जौनपुर सिटी स्टेशन पर शीघ्र मुहैया कराये जाने की आवश्यकता है -

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

1. टेलीफोन की उचित व्यवस्था नहीं होने से यात्रियों को भारी असुविधा होती है अतः टेलीफोन व्यवस्था को

चालू कराया जाए ।

2. स्टेशन पर ठण्डे पानी की व्यवस्था न होने से यात्रियों को गर्मियों में बहुत परेशानी होती है । अतः जौनपुर सिटी स्टेशन पर ठण्डे पानी की व्यवस्था की जाए ।

3. आज जबकि देश में कम्प्यूटर की क्रान्ति चल रही है ऐसे में जौनपुर में कम्प्यूटरीकरण रिजर्वेशन की व्यवस्था न होना दुर्भाग्यपूर्ण है । अतः यात्रियों की रिजर्वेशन संबंधी परेशानी को दूर करने के लिए कम्प्यूटरीकरण रिजर्वेशन की व्यवस्था करने की कृपा करें ।

4. शौचालय की व्यवस्था सुचारू रूप से नहीं होने के कारण यात्रियों को बेहद असुविधा होती है । अतः स्टेशन पर स्वच्छ एवं सुचारू शौचालय की व्यवस्था करायी जाए ।

5. यात्रियों के बैठने के लिए वीआईपी वेटिंग रूप की व्यवस्था कराई जाए ।

6. जनरेटर न होने के कारण बिजली चले जाने पर यात्रियों को रेल संबंधी जानकारी ठीक से नहीं मिल पाती जिससे उन्हें विकट परेशानी का सामना करना पड़ता है। अतः जनरेटर की व्यवस्था करायी जाए।

अतः आपके माध्यम से रेल मंत्री से अनुरोध है कि उपरोक्त सभी समस्याओं का निराकरण कराने का कट करे।

श्री तूफानी सरोज (सैदपुर) : *महोदय, माननीय रेल मंत्री ने यात्री किराया में तथा मालभाड़ा में बढ़ोत्तरी न करके प्रशंसा की पटरी पर दौड़ने का कार्य किया है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान रेल यात्रियों की सुरक्षा की ओर दिलाना चाहता हूँ। विगत र्व में मुम्बई से आ रहे स्लीपर क्लास में एक यात्री की गोली मारकर हत्या कर दी गयी। अपराध के बढ़ते माहौल में यात्री अपने आपको असुरक्षित महसूस कर रहा है, इस तरफ ध्यान देना अति आवश्यक है।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र की समस्याओं की तरफ दिलाना चाहता हूँ। 13वीं लोकसभा में मैंने कई बार औड़ियार-जौनपुर मीटरगेज को ब्राडगेज में परिवर्तित करने के लिए सदन में उठाया। पेटिशन कमेटी ने भी उक्त रेल लाइन को ब्राड गेज में परिवर्तित करने के संबंध में कहा था। 14वीं लोकसभा के चुनाव के पूर्व तत्कालीन रेल मंत्री माननीय श्री नीतीश कुमार जी ने औड़ियार-जौनपुर मीटरगेज को ब्राड गेज में परिवर्तित करने के लिए शिलान्यास किया था। उस वक्त गृह राज्य मंत्री स्वामी चिन्मयानन्द जी उपस्थित थे लेकिन हमें अफसोस है कि उक्त रेल मार्ग को ब्राड गेज में परिवर्तित करने के संबंध में कोई व्यवस्था नहीं की गयी है।

2. दादर-गोरखपुर एक्सप्रेस सादात में ठहराव अति आवश्यक है। क्षेत्र के बहुसंख्या में लोग मुम्बई में रहते हैं।

3. लिच्छवी एक्सप्रेस का ठहराव दुल्हपुर में किया जाए।

4. औड़ियार से मऊ रेल लाइन मीटर गेज से ब्राड गेज हुए काफी दिन हो गये लेकिन आज तक मऊ से औड़ियार के बीच के रेलवे प्लेट फार्म की हालत पूर्ववत बनी हुई है।

अतः माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मेरे क्षेत्र की सभी समस्याएं जो सदन में हमने रखी हैं, उनको निराकरण करने का कट करेंगे।

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

SHRI M. P. VEERENDRA KUMAR (CALICUT): *Sir, I would like to bring before the House certain facts regarding the Railway Budget 2005-2006.

The Indian Railways, which runs 14,000 trains daily and which is the world's largest single employer after China's Army, accounts for three per cent of the Central Government's spending. The biggest of the world's four railway networks, I should say, it needs more professionalism and less vested interests. Rs. 43,000 crore investment is needed to complete some 230 railway projects. Project worth Rs. 20,000 crore will remain unfinished even after five years.

On the wagon front, there is an estimated shortage of 20,000 wagons and this has to be urgently addressed.

It is heartening to note that passenger fares have not been increased. Thirteen million passengers will be benefited by this decision, which my Party welcomes. The Railway Minister has also given concessions to the farmers. Rural students and also those who attend interviews for State Government jobs are given concessions. I congratulate the Hon. Railway Minister Lalooji for this kind gesture.

Regarding freight charges, there is to be revision in the rates. The group of commodities have been merged to reduce their total number from 4000 to 80. The Chairman of the Railway Board had told the Press that this revision in freight rates will net Rs. 650 crore increase in receipts. What does it mean? That there will be an increase in rates across the board, which will adversely affect a consumer state like Kerala.

Considering 62 paise of every rupee earned by the Railways coming from freight traffic, the investments in the sector would be substantial.

*Speech was laid on the Table.

Sir, I have to point out painfully that during the budget exercises Kerala is ignored. I have to mention specially that Malabar area is totally neglected. Always this has been our experience. After the presentation of the budget, there were strong protests in Kerala that all the M.Ps. from the State, irrespective of the political affiliation, had to stage a *satyagraha* before the Parliament. We presented a memorandum consisting the bare needs of the State to the Hon. Prime Minister and we are grateful to the P.M. for giving us a patient hearing and showing concern. Later on, the hon. Railway Minister Shri Laloo Prasad Yadavji called all the Kerala M.Ps. for a discussion and gave us opportunity to place before him our just demands. The Railway Board Chairman and officials were present during the discussion. I thank Lalooji for giving us this opportunity.

I would like to place before the house the issues confronting Kerala in the Railway sector.

Sir, in the Budget, 46 new trains have been announced. But not a single train is given to Kerala. Not only that, whatever we had before was taken off. For example, the Kerala Express, which was connecting the national Capital and our State Capital, is extended up to Chandigarh. Of course, I agree the Keralites in Chandigarh and elsewhere must have facility to travel to Kerala. We demand the *status quo* of the Kerala Express must be maintained and a new train from Chandigarh to Trivandrum should be introduced.

Sir, earlier the Railway Action Committee of Calicut, comprising all the political parties and various organisations, met the hon. Minister Laloo Prasad Yadavji and he had directed the Railway Board to hear us. We explained to the Board our problems and presented a C.D. highlighting the unfinished over bridges and the pathetic condition of Kozhikode Railway Station and also very old railway compartments that are still in service. Even after this, nothing was done.

Sir, I am placing before the Hon. Minister some of our urgent needs:

More funds must urgently be allocated to expedite the completion of railway line doubling work. Kerala gave the State's share for the construction of Konken railway on the understanding that the Shornur – Mangalore line would be doubled. In 1996, the Budget allotment was made for this doubling work. But the work is yet to be completed. Rs. 125 crore is needed for the completion of Shoranur – Mangalore Railway line doubling work. Only Rs. 25 crore is earmarked in the Railway Budget.

More funds are required for the completion of electrification work between Thirubananthapuram and Ernakulam.

The doubling work Ernakulam – Kayamkulam via Kottayam and Alappuzha is a must for the developmental need of Kerala. Sir, sufficient fund must be allotted for this work.

The gauge conversion Palakkad – Pollachi and Kollam-Chengotta sector has to be taken up and completed. For this, more funds should be allotted. The work of Nethravathi bridge must be completed on a war footing.

Nanjangude – Wayanad – Gudallur – Nilambur railway link: The growing importance of this rail link need not be over emphasised, especially in view of the huge volume of the container traffic anticipated when international container terminal at Vallarpadom is completed in a couple of years. Similarly, the LNG terminal at Cochin also will attract a huge tanker traffic from north to south. With the opening of this new link, the time and distance for rail transport from Bangalore, Mysore, Hyderabad etc. will be reduced by eight hours (over 300 KM distance). Moreover, this new link passes through the plantation area (Wayanad and Gudallur) and connects Nilambur in Malappuram District. This link will also connect Karnataka, Kerala and Tamil Nadu. Therefore, urgent steps should be taken to accord sanction for this line.

The extension of Trivandrum – Delhi Kerala Express to Chandigarh is in no way helpful to Keralites. Actually, we need more Delhi – Kerala trains.

Enough funds have not been allotted even to the existing projects like doubling and electrification of railway lines. Rs. 125 crore is needed to complete the doubling lines. But the allocation is only 25 crore.

And the provisions for different projects in Kerala this year is lesser than that of last year. Last year, the allocation was Rs. 138 crore. Apart from this, Kerala had a share of Rs. 61 crore from Railway Safety Fund. But, this year, it is only just over 100 crore.

The Thiruvananthapuram – Mangalore Maveli Express via Alappuzha, which runs twice a week now, to be converted into a daily service.

A new train may be started between Bangalore and Thiruvananthapuram.

A new inter-city service may be sanctioned between Thiruvananthapuram and Coimbatore.

A new train from Goa to Chennai via Palakkad.

Thiruvananthapuram – Kannur Express may be extended upto Kasaragode.

Kannur – Bangalore Express to make daily service.

Kasaragode – Guruvayur via Trichur Fast Passenger: Since the Guruvayur – Tanur link has not yet been taken up, despite complete sanction of the project long before, great difficulty is being experienced by the people from Northern parts to travel to this great place of worship. A passenger train between Kasaragode and Guruvayur via Trichur will be of immense help. Urgent steps should be taken to start and expedite the Guruvayur – Tanur rail link to achieve the expected result.

Calicut- Model Station: Calicut was declared as a model railway station in 1999 aimed at providing all the required facilities. During discussions held earlier with concerned authorities by the representatives of the various organisations, an assurance was given that the work will be taken up and completed at the earliest. But, unfortunately, the work has not yet been completed. If the authorities take some more interest, the work could be completed in three months' time.

Speedy completion of railway over bridges: Seven over bridges, i.e., Vengalam, Chengottukavu, Nadi (Calicut District), Muzhuppilangad, Nadal, Thazhechovva (Kannur District), Padannakad (Kasaragode District) proposed between Calicut and Mangalore are under construction. The work for the above projects is dead slow. This has to be expedited.

Sir, I hope the hon. Railway Minister, Lalooji, will consider our earnest and genuine demands and make a positive announcement during his reply to the debate. We, the people of Kerala, will feel that we are also

the part of India.

श्री प्रदीप गांधी (राजनंदगांव) : *मैं आपके माध्यम से जो रेल बजट प्रस्तुत हुआ है, उस रेल बजट में जो विसंगतियां हैं उनकी ओर माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। छत्तीसगढ़ प्रदेश नए राज्य के रूप में बना है। देश में इस समय 19 रेलवे भर्ती बोर्ड हैं। अविभाजित बिहार में तीन रेलवे भर्ती बोर्ड हैं। छत्तीसगढ़ विधानसभा ने सर्वसम्मिति से प्रस्ताव पास करके केंद्र को भेजा है कि वहां पर रेलवे भर्ती बोर्ड खेला जाए। चूंकि विलासपुर जोन देश का सर्वाधिक आय देने वाला जोन है। ऐसी स्थिति में यहां पर भर्ती बोर्ड का न होना निश्चित रूप से छत्तीसगढ़ के हितों की अनदेखी किया जाना है।

विलासपुर जोन में रेलवे के सहायक उद्योगों का कामप्लेक्स बनाने का प्रस्ताव राज्य सरकार ने भेजा है। उसका भी कहीं पर उल्लेख नहीं है। चूंकि रेलवे नौकरी नहीं दे पा रही है। अतः सहायक उद्योगों के माध्यम से रोजगार के अवसर सृजित किए जा सकते हैं।

छत्तीसगढ़ प्रदेश खनिज संसाधनों से भरा हुआ प्रदेश है। कोयला, लोहा, बाक्साइड जैसे अन्य कीमती खनिज पदार्थ यहां पर उपलब्ध हैं। इनके परिवहन से करोड़ों रुपये का राजस्व रेलवे को प्राप्त होता है। अतः विलासपुर कवरधा-मंडला नई लाइन का सर्वे तीव्र गति से कराया जाए तथा मंडला-नैनपुर-छिंदवाड़ा गेज परिवर्तन का कार्य करने से कम दूरी में ही विलासपुर-कवरधा-मंडला लाइन का कार्य भी पूरा हो सकता है। इसके माध्यम से क्षेत्र में निकलने वाले कोयले के परिवहन के लिए एक नए रेलवे ट्रेक का निर्माण भी होगा तथा लाखों लोगों को परिवहन की सुविधा भी उपलब्ध होगी।

छत्तीसगढ़ राज्य के प्रारम्भिक छोर डोंगरगढ़ में पीट लाइन तथा वार्शिंग यार्ड का निर्माण कराया जाए। चूंकि यहां पर काफी कुछ मूलभूत संसाधन पूर्व से ही विद्यमान हैं केवल थोड़े से बजट आवंटन से रेलवे की बहुत बड़ी सम्पत्ति का सदुपयोग हो सकता है। छोंगरगढ़ व रायगढ़ में एमईएमयू (टर्मिनल मेन लाईन इलेक्ट्रीकल मल्टीपल यूनिट) की स्थापना की जाए, जिससे दोनों छोर तक फास्ट लोकल ट्रेन चल सके।

डोंगरगढ़, छत्तीसगढ़ राज्य की एक प्रमुख तीर्थ नगरी है। यहां पर प्रतिवर्ष 10 लाख लोग देवी मां के दर्शनार्थ आते हैं। उस लाइन से गुजरने वाले प्रत्येक ट्रेन का ठहराव जैसे गौड़वाना एक्सप्रेस एवं अन्य गाड़ियों का ठहराव सुनिश्चित किया जाए। राजनांद गांव रियासत कालीन समय में एग्रीमेंट के अनुसार वहां से गुजरने वाली सभी गाड़ियों का ठहराव होना चाहिए ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस का ठहराव नहीं हो रहा है। अतः उक्त ट्रेन का ठहराव राजनांदगांव स्टेशन पर दिया जाए।

*Speech was laid on the Table.

छत्तीसगढ़ राज्य में अनेक प्रांतों से लोग आ कर निवास कर रहे हैं। सभी को अपने-अपने क्षेत्रों में जाने के लिए अनेक स्थानों से ट्रेन पकड़नी पड़ती है। अतः विलासपुर अथवा दुर्ग से जम्मूतवी व्हाया कटनी-इलाहबाद, विलासपुर-गोवा व्हाया कोंकण रेलवे, विलासपुर से जोधपुर, दुर्ग से दरभंगा नई ट्रेनों को प्रारंभ करने हेतु कार्यवाही की जानी चाहिए। कोल्हापुर एक्सप्रेस को गोंदिया के स्थान पर दुर्ग से चलाया जाए। विलासपुर-जयपुर को जोधपुर तक बढ़ाया जाए। दुर्ग-कानपुर ट्रेन को लखनऊ तक बढ़ाया जाना चाहिए। विलासपुर-त्रि वेन्द्रम एवं विलासपुर - यशवंतपुर को तीन-तीन दिन तक किया जाना चाहिए। भुवनेश्वर नई दिल्ली राजधानी वर्तमान में टाटानगर-आद्रा हो कर सप्ताह में चार दिन चल रही हैं। इनको तीन और दिन व्हाया छत्तीसगढ़ चलाया जाए। अभी छत्तीसगढ़ को सप्ताह में मात्र दो दिन राजधानी की सुविधा है। ये गाड़ियां जो छत्तीसगढ़ से चलती हैं, उनकी फेरी में वृद्धि की जानी चाहिए।

बजट में बुक स्टाल आवंटन की नीति स्पष्ट नहीं है। पिछली बार भी बजट में इसका उल्लेख था, लेकिन अभी तक किसी भी कमजोर वर्ग के व्यक्ति को इसका आवंटन नहीं हुआ है। इस बार 40 प्रतिशत बुक स्टाल का आवंटन विशेष वर्ग को किए जाने का निर्णय लिया गया है। इसके बारे में क्या नीति होगी, वह अभी तक स्पष्ट नहीं है। संपर्क क्रांति अभी तक प्रारंभ नहीं हुई है। इसे शीघ्र प्रारंभ किया जाए।

बजट में घाटे में चल रही ट्रेनों की समीक्षा करने की बात कही गई है। वह ट्रेनें कौन-कौन सी हैं जो घाटे में चल रही हैं ? किस लाइन में चलने वाली गाड़ी से राजस्व घाटा हो रहा है। उसके बारे में स्पष्ट जानकारी नहीं है। क्योंकि रेलवे परिवहन का बहुत बड़ा साधन है और यह हमारी सामाजिक जिम्मेदारी भी है। अतः सरकार इस दिशा में कोई भी कदम उठाए तो हमारा आग्रह है कि सदन को विश्वास में ले कर ही निर्णय होना है। यदि सरकार की मंशा कुछ क्षेत्रों में वर्तमान में चलने वाली गाड़ियों को बंद करने की है तो यह उस क्षेत्र की जनता के साथ अन्याय होगा। अनेक स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाओं का बहुत अभाव है इन स्टेशनों को भी चिन्हित करके वहां पर शीघ्र से शीघ्र मूलभूत सुविधाओं को जुटाने का प्रयत्न करना चाहिए। दिल्ली-राजहरा, रावधार, जगदलपुर रेल लाइन हेतु पर्याप्त बजट आबंटन किया जाए व शीघ्र कार्य प्रारंभ किया जाए।

अतः माननीय अध्यक्ष महोदय में चाहता हूं कि रेल बजट में जो बहुत-सी बातों का उल्लेख नहीं है, उनका स्पष्ट रूप से उल्लेख हो तथा जो आधी अधूरी जानकारी है, वह पूर्ण रूप से सदन के सामने रखी जाए।

MR. CHAIRMAN (SHRI DEVENDRA PRASAD YADAV) Shri Rupchand Pal. I am allowing you to lay your speech on the Table.

SHRI RUPCHAND PAL (HOOGHLY): I am conscious of it. I want to lay my speech on the Table of the House.

MR. CHAIRMAN: Yes, I am allowing it.

SHRI RUPCHAND PAL (HOOGHLY): Thank you, Sir. I lay my speech on the Table of the House..

MR. CHAIRMAN: Shri A.R. Shaheen.

SHRI RUPCHAND PAL (HOOGHLY): *Hon. Sir, I would like to suggest that the following urgent public demands be incorporated in this year's Railway Budget (Demands for Grants-Railways 2005-06).

Some of the Demands have been pending for a pretty long time; some others are under consideration by the Railway Ministry; a few of them, as mentioned below, are in the process but implementation has been delayed inordinately.

I urge upon the Railway Ministry to take up the issues in the right earnest:

1) Early completion of the foot-bridge at Bandel in the Howrah Division of Eastern Railway which is being unnecessarily delayed and causing inconvenience to *bona fide* Railway passengers;

Long pending problem of acute water-logging at both Bazpara and platform sub-way at Bandel in the Howrah Division of Eastern Railway. An early solution to this acute water-logging problem is a long-pending issue as hundreds and thousands of people, railway passengers not only face serious inconvenience and hardship but their economic and social life comes to a standstill whenever there is some rains in and out of season;

The problem of water-logging at Adi Shaptagram, Hooghly Station, Bhadreswar, Chandannagar, Mankundu and Mogra. Urgent solution of water-logging problem and the repair of the roads in the underpass sub-way is urgently required;

Better passenger facilities like provision of drinking water, better public address system, sitting arrangement for the aged and ailing passengers, better lighting in Railway Stations like Bandel, Hooghly, Bhadreswar, Chandannagar, Mankundu, Mogra, Adi Shaptagram is urgently required;

There is pressing need for increasing the number of suburban trains between Bandel and Howrah as the existing number cannot cope with the

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

steep increase in the number of passengers and over-crowding of the trains is affecting the safety of the passengers in a big way. Also, the need to run more trains between Bandel and Sealdah (Kolkata) via Hooghlyghat and Naihati;

Urgent need to replace of Jubilee Bridge existing between Hooghlyghat and Garifa across the river Ganges by a new modern bridge. Facility should be there for road transport also and in view of the financial constraint of the State Governments, the full financial responsibility to be borne by the Railways only for the road transport facilities which will help the Railway passengers also;

There is need to urgently construct an under-pass at Mustafapur point near Kamarkundu Railway Station in the Howrah-Burdwan chord to facilitate normal movement of the residents of the village Mustafapur;

There is urgent need to construct "Pay & Use" toilet and provision of drinking water facilities at Chinsurah and Chandannagar Railway Station;

There is urgent need to widen the under-pass at Chandranagar as suggested by the Citizens' Committee and Chandannagar Municipal Corporation;

Immediate need to provide land to Haripal Panchayat Samity in the District of Hooghly for construction of a Bus Stand in the interest of Railway passengers boarding at Haripal Railway Station;

There is urgent need to construct a new level crossing at Chandanpur in the Howrah-Burdwan chord line for which a good amount was provided earlier from MPLADS fund but could not be used by the Railways;

There is urgent need to construct a new platform sub-way at Bandel in the Howrah Division of Eastern Railway connecting all the platforms;

There is urgent need to provide more funds to expedite the progress of doubling the Railway line between Bandel and Katwa and Sheraphuli and Tarakeswar;

Need to arrange extension of Railway line from Howrah-Burdwan chord to Tarakeswar Branch line near Nalikul;

There is urgent need to provide Railway land adjacent to Singur Railway Station in Tarakeswar Branch line of Howrah Division to facilitate movement of Railway passengers boarding at Singur;

There is urgent need to construct Road Over Bridge (ROB) at Mogra-G.T Road crossing and Kamarkundu-Tarakeswar Road crossing;

Urgent need to construct a Halting Station at Khurigachi between Baidyabati and Bhadrawar in Howrah-Bandel line in Howrah Division;

To extend and modernize the platforms and augment passenger amenities at Howrah and Sealdah Stations;

To expedite the extension of Kolkata Metro up to Barrackpore and Ramrajatala in Howrah District across the Ganges;

To take urgent steps to ensure safety and security for the Railway passengers.

Mr. CHAIRMAN : Shri A.R. Shaheen.

SHRI ABDUL RASHID SHAHEEN (BARAMULLA): Sir, I rise to utilise this limited opportunity at the late hour to participate in the discussion on the Railway Budget. I will very precisely restrict myself to the problems and the achievements of Railways in Jammu and Kashmir.

About Jammu and Kashmir, it was a dream to be connected to the Railways. After the partition of the country, after pretty long years, we got connected to the Railways from Pathankot to Jammu. Then onwards, the continuity of this railway line started somewhere in 1983.

The first phase of our railway link to Jammu and Kashmir is from Jalandhar-Pathankot to Jammu. We were expecting that after so many years, the concern of the people of Jammu and Kashmir, the traders, the people who are in the industry, the people who are in the economic activity of the State, would be addressed. We were feeling that the double link of Jalandhar-Jammu would be completed as early as possible. A mention has been made in this Budget Speech that a sum of Rs.296 crore is required to complete that double link which we are yearning for so many years. We were expecting that in the nearest future that would be completed.

A mention has been made by the hon. Railway Minister that with the other 318 projects of the country, Jammu-Jalandhar double link would be completed. We have our fears. The second phase of the railway to Kashmiri from Jammu to Udhampur has started in 1983. For 15 long years, we have been able to achieve 17 kms. up to Majaldha. It was only the previous Government which was so kind enough to understand the problems that they allocated funds for speedy completion of this portion. We were told in the last Budget Speech by the former Railway Minister on 30th January that the line between Jammu and Udhampur had been completed. There was a thumping applause from this House to the Minister. He had made a mention that this link would be opened on 15th March, 2004. The Present Railway Minister also made a mention of it in his previous Budget speech that this link was completed. He did not, of course, say about the time but he made a mention that the Uttar Sampark Kranti Express would be rolled on that link which will connect Delhi, Punjab Jammu and then Udhampur. We were expecting that within the scheduled time the Udhampur line would be inaugurated. But we do not know when it will be done. Our people have fears in our minds. There are stories about it saying that there are some bigger problems in this project which we have achieved after 25 long years. If that is the pace of development, then, we fear about it. We have got suspicions about the hard and difficult terrain from Udhampur onwards up to Qazigund. It is a very difficult terrain. Of course, I feel to be honest about the fact that our railway engineers, scientists and planners have a bigger challenge in that track because the rock is not very stable. There are so many challenges of weather and the scenario of the area. An announcement has been made saying that this is a very important national project and this would be achieved within the scheduled time.

Then, I have real suspicion. I do not know how the targets are fixed. About one portion of this railway link, it has been mentioned that it would be inaugurated and started in the year 2005.

In that segment of the rail link, there is a big amount which is yet to be spent. I do not know how that will be spent in 2005-06.

Then, from Kazigund onwards to Baramulla, the work in that section has, of course, been progressing fast. We want to place our praise on record for the people who are working in that section. They have worked very hard and we expect that this section will be commissioned very soon.

I would like to bring to the attention of the hon. Railway Minister that the portion of the railway line from Kazigund to Baramulla is not that important as is the portion which connects it to Udhampur and then connects us with the railway network of the rest of the country. This portion is very important in the whole line. When we make an investment, that investment must give us a return and we must be able to mention that this greatest challenge was faced by our technical wings of Railway Deptt. despite that it got

completed land Kashmir has been connected to Kanyakumari through this rail link which was a dream of our elders. I must place our gratitude on record for the visionary Maharaja of Jammu and Kashmir who had started the survey work of this railway track 105 years ago when M/s Scott and Company and another engineering company were put on this job. I hope that that survey must have given considerable support to the people who have been working on this railway track.

I very precisely would like to request the Railway Minister that he should pay attention towards this project because there is a very big suspicion in the minds of the people about the completion of this project. It has been mentioned in the Budget Speech of the hon. Finance Minister that this a project of national importance. But what is the allocation of fund for this project? It has neither been mentioned in the Railway Budget nor has it been mentioned by the hon. Finance Minister in his Budget Speech, though I am very sure that the Government is seized of this matter and this project will not starve for funds. But there are some necessary steps which are to be taken and I will precisely enunciate them.

Sir, when we start from Jammu, the Jammu Railway Station is slightly bigger than the artificial railway station which has been built at the Ramoji Film Studios. I have seen that railway station. We have a lot of pilgrims coming to Jammu Railway Station during peak months and there is always a threat of stampede also when *yatris* go on Vaishnodevi *yatra*. The hon. Minister should kindly pay enough attention to this matter and provide necessary facilities to Jammu Railway Station.

Then, comes the second phase Jammu-Udhampur railway line, that should be inaugurated soon. In case, the Railways have some problem, the hon. Minister must take the nation into confidence about such problems. Secondly, we do not know anything about the progress of the work in the stretch of 142 kms. from Udhampur to Kazigund. This is very difficult terrain. The hon. Minister should kindly take the people into confidence as to what is happening there. My precise suggestion to the Minister is that he should form a Sub-Committee of the five Members of Parliament who have been elected from the areas, through which this railway link runs to overcome the problems of environment which the Railway can create after the line is completed people have certain serious doubts about it. We all know about the kind of devastation which recently took over many areas in Kashmir. So, I think, if the elected representatives are associated with this project, there will be better communication between the people and the technical staff who are connected with the execution of this project.

श्री रघुराज सिंह शाक्य (इटावा) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने वॉ 2005-06 के रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। मंत्री जी ने आम जनता, छात्रों, मरीजों और कुछ हद तक किसानों को राहत देने का काम किया।

निश्चित रूप से रेल किराया नहीं बढ़ा है, इससे आम गरीब जनता को राहत मिली है। लेकिन जितनी राहत मिलनी चाहिये थी, उतनी नहीं मिली है। विडम्बना यह है कि बिहार के लिये जितनी ट्रेनें जाती हैं। वे उत्तर प्रदेश से होकर जाती हैं। यह हिन्दुस्तान का सब से बड़ा प्रदेश है, जिसके साथ न्याय नहीं किया गया है। उत्तर प्रदेश को जितना धन मिलना चाहिये था, उतना नहीं दिया गया है। पिछली सरकार के रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने इटावा-मैनपुरी रेल लाइन के विस्तार के लिये शिलान्यास किया था और आश्वासन दिया था कि यह 2006 तक पूरी हो जायेगी लेकिन अभी जो रेल बजट पेश किया गया है, उसमें इस कार्य योजना के लिये केवल 10 करोड़ रुपये दिये गये हैं। यह 120 करोड़ रुपये की कार्य योजना है लेकिन उसके लिये इतना कम धन दिया गया है। इसके अलावा गुना-इटावा के लिये जो रेल लाइन बिछाई जा रही है, उसे भी बहुत कम धन दिया गया है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इटावा-मैनपुरी रेल लाइन को शीघ्र पूरा कराया जाये और अवशो धन शीघ्र उपलब्ध कराया जाये।

सभापति जी, बिहार के लिये जो ट्रेनें उत्तर प्रदेश से होकर गुजरती हैं, उनमें यात्री चाहे बिहार के हों या किसी अन्य प्रदेश के हों, उनके लिये स्टेशनों पर पेय जल की व्यवस्था नहीं है। जब गाड़ी स्टेशन पर रुकती है तो लोग किस तरह पानी के लिये दौड़ते हैं, यह देखने वाली बात है। पानी की व्यवस्था न होने के कारण वापस गाड़ी पर चढ़ने के लिये आते हैं, उस समय कुछ नीचे गिर जाते हैं, कई को चोट लग जाती है। इस तरह की कई अन्य समस्यायें साधारण यात्रा कर रहे यात्रियों को आती है। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह होगा कि रेलवे स्टेशन पर जनता के हित के लिये पेय जल की समुचित व्यवस्था की जाये। पानी की टंकियां लगवाई जायें ताकि यात्री पानी पी सकें।

सभापति जी, इटावा मेरा संसदीय क्षेत्र है। इटावा स्टेशन ए केटेगरी के स्टेशन के रूप में आ गया है। इस श्रेणी के स्टेशन के लिये जो सुविधायें वहां होनी चाहिये, वे वहां नहीं हैं। प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिये प्रतीक्षालय की हालत खराब है। नियमानुसार ए श्रेणी

के स्टेशन के लिये ए.सी. प्रतीक्षालय होना चाहिये। चूंकि उत्तर प्रदेश के मुख्यमंत्री श्री मुलायम सिंह यादव का जनपद है, इसलिये उचित व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता है। इसके अलावा स्टेशन के आसपास की सड़कें बुरी हालत में हैं। माननीय मुख्यमंत्री ने शहर की सारी सड़कों की हालत सुधार दी है लेकिन रेलवे स्टेशन की सड़क उनके अधिकार क्षेत्र में नहीं है, इसलिये रेल विभाग उस सड़क की व्यवस्था करे। सड़कें ठीक न होने के कारण पैसेंजर्स को बहुत कठिनाई होती है। सड़क पर गड्ढे हैं। इस सड़क पर प्रकाश की उचित व्यवस्था कराई जाये। मैंने इस संबंध में 13वीं लोकसभा में भी कहा था। जीरो ऑवर में मामला उठा चुका हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र में बलरई स्टेशन है जो मेरा गांव है। यह एक छोटा स्टेशन है लेकिन उसमें एक लूप लाइन बना दी गई है।

लूप लाइन बन जाने की वजह से वहां जो क्रासिंग हैं, वह लूप लाइन के बीच में आ गया है और ट्रेन के उस पार लूप लाइन में दो-दो इंटर कालिजेज हैं। वहां ब्रह्माणी माता जी का बहुत पवित्र स्थान है। लेकिन लूप लाइन बन जाने की वजह से पैसेंजर ट्रेन्स और मालगाड़िया वहां दो-दो, चार-चार घंटे खड़ी रहती हैं। जिसके कारण इंटर कालिजेज के छात्र और छात्राओं को ट्रेनों के नीचे से गुजरना पड़ता है, इस कारण वहां तमाम हादसे भी होते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि यदि इस रेलवे क्रासिंग को थोड़ा था पूर्व की ओर बढ़ा दिया जाए तो जो लूप लाइन है, वह हट जायेगी और वहां से आने-जाने वाले छात्र-छात्राओं को निकलने में परेशानी भी नहीं होगी और वहां की तमाम समस्याओं का निदान हो सकेगा।

इसके साथ ही मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे इटावा में रेलवे इंक्वायरी का नम्बर 131 हमेशा बिजी रहता है और वहां से कभी सही सूचना नहीं मिलती है। क्योंकि वहां एक कर्मचारी है, जो ब्लैक बोर्ड पर भी लिखता है और पैसेंजर्स को सूचना देने का काम भी करता है। हमारा आग्रह है कि वहां कम से कम दो कर्मचारियों की नियुक्ति की जाए।

हमारे संसदीय क्षेत्र इटावा, फफूंद और जसवंत नगर ये सब बहुत अच्छे स्टेशन हैं। जसवंत नगर स्टेशन बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। लेकिन यहां से जो ऊंचाहार एक्सप्रेस जाती है वह केवल अप ट्रेन के रूप में वहां रुकती है, डाउन ट्रेन के रूप में नहीं रुकती है। जब कि नियम के मुताबिक चाहे अप हो या डाउन हो, दोनों में ट्रेन रुकती थी। मेरा निवेदन है कि ऊंचाहार एक्सप्रेस को अप और डाउन दोनों स्टेज में वहां रुकने की व्यवस्था की जाए।

गोमती एक्सप्रेस दिल्ली से लखनऊ तक चलती है। यह बहुत अच्छी ट्रेन थी। लेकिन पिछले एक साल से इस गाड़ी की हालत बहुत खराब है। यह ट्रेन 5-6 घंटे लेट चलती है।

सभापति महोदय : आपकी पार्टी के दूसरे माननीय सदस्य भी बोलने वाले हैं, अब आप समाप्त कीजिए।

श्री रघुराज सिंह शाक्य : गोमती एक्सप्रेस ट्रेन की बहुत अच्छी साख थी। जब हमने इसके बारे में

पता किया तो बताया गया कि यह रेलवे बोर्ड की ट्रेन नहीं है, यह सरकार की ट्रेन है, इस वजह से इस पर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं निवेदन करूंगा कि गोमती एक्सप्रेस को सही समय से चलाया जाए, जिससे आम लोगों को इसका लाभ मिल सके।

मैं एक निवेदन और करना चाहता हूं कि फफूंद, इटावा और जसवंत नगर जो स्टेशंस हैं, इनका सौन्दर्यीकरण कर दिया जाए। इन स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर बड़े-बड़े गड्ढे हैं, इनकी हालत बहुत खराब है। कृपया इन प्लेटफार्मों को जल्दी ही सुधारा जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

सभापति महोदय : श्री मुन्शी राम - अनुपस्थित।

श्री भुवनेश्वर मेहता - अनुपस्थित।

श्री कृष्ण मुरारी मोघे (खरगौन) :* महोदय, आपने रेल बजट पर मुझे अपनी बात कहने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आभारी हूं। यह तो सर्वविदित है कि भारतीय रेल बजट सार्वजनिक उपक्रम का एक बड़ा स्वतंत्र बजट है तथा भारतवा की हिमालय से कन्याकुमारी तक विस्तृत जनसंख्या रेल से काफी बड़ी संख्या में प्रतिदिन सफर करती है। वर्तमान में विकास की दृष्टि से बजट बनाने की नीति में मूलभूत परिवर्तन होने लगे हैं तथा राट्ट हित में घाटे का बजट कतई उपयुक्त नहीं है तथापि वर्तमान रेल बजट इस दिशा में सफल नहीं हो पाया है और घाटे की स्थिति कम होने के स्थान पर बढ़ी है। यह भी कहा जा सकता है कि शासन ने भी इस स्थिति से उबरने के लिए कोई ठोस प्रयास नहीं किए हैं। यह सत्य है कि जितनी आय प्राप्त होती है उसका 60 से 70 प्रतिशत अंश स्थापना पर (वेतन) 25 से 30 प्रतिशत संचालन पर व्यय हो जाता है। मुश्किल से 3 से 4 प्रतिशत राशि ही विकास के लिए शो बचती है। ऐसी स्थिति में रेल बजट से विकास की बहुत अपेक्षा नहीं की जा सकती है।

मैं इस रेल बजट पर कुछ मुख्य बिंदुओं पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा:-

सबसे पहले मैं यह कहना चाहूंगा कि भौगोलिक दृष्टि से विस्तृत राज्य जो छह अन्य राज्यों से जुड़ा हुआ है, म0प्र0 जैसे बड़े राज्य को इस बजट में पूरी तरह से अनदेखा करते हुए इसकी घोर उपेक्षा की गई है। देश के एक हिस्से में बहुत-सी ट्रेनों उपहार स्वरूप प्रदान की गई हैं। पूरे बजट को देखने से प्रतीत होता है कि देश के इसी हिस्से को केवल ट्रेनों की आवश्यकता है और वह हिस्सा और राज्य बिहार है। म0प्र0 राज्य को कोई नई ट्रेन नहीं प्रदान की गई है।

यद्यपि बारीकी से देखने पर इन नई ट्रेनों के संबंध में मुझे तो ऐसा प्रतीत होता है कि रेल बजट में घोषित 46 नई ट्रेनें चलाने की घोषणा मात्र एक छलावा है क्योंकि इनमें से कुछ ट्रेनों के दिनों में वृद्धि कर दी गई है और कुछ ट्रेनों के क्षेत्रों में विस्तार किया गया है।

देश के मध्य में स्थित म0प्र0 जहां से देश का हर कोना जुड़ना चाहिए। मैं पूरी ईमानदारी से यह स्पष्ट कर रहा हूं कि यह राज्य अभी भी ट्रेन जैसी मूलभूत सुविधा से वंचित है। बड़े लंबे अरसे से म0प्र0 के पश्चिमी क्षेत्र में नीमच से रतलाम, रतलाम से इन्दौर, इन्दौर से खण्डवा क्षेत्र में आमान परिवर्तन किए जाने हेतु आग्रह किया जा रहा है। इसकी आवश्यकता भी महसूस की जा रही है, किंतु इस बजट में इसके लिए कोई प्रावधान नहीं हुआ है।

म0प्र0 राज्य की उपेक्षा किस प्रकार से की जा रही है, इसका एक उदाहरण यह भी है कि इन्दौर से

उज्जैन के बीच आज तक इलेक्ट्रिकफिकेशन का काम नहीं किया गया है और न ही इस बजट में शामिल

किया गया है।

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

कहने के लिए तो रेल का आधुनिकीकरण, उसकी गति को बढ़ाना और दुनिया की विकसित रेल में भारतीय रेल को सम्मिलित करने की योजना बनाई गई है, किंतु वॉ पूर्व बनाई गई रेल लाइनों, इलेक्ट्रिक सिग्नलों की मरम्मत के लिए बजट में बहुत कम राशि का प्रावधान किया गया है। इससे यह सिद्ध होता है कि बजट में केवल रेलवे को विकसित करने के लिए केवल बात करने के लिए बात कही गई है, किंतु यथार्थ में विकास होना संभव प्रतीत नहीं होता है।

बजट में 500 करोड़ से अधिक लागत की मात्र एक परियोजना निपादन के लिए रखी गई है जिसमें ललितपुर-सतना, रीवा-सिंगरोली, महोबा-खजुराहो सहित इतने बड़े राज्य के लिए नई रेल लाइन का निर्माण करना है। मेरा आग्रह है कि इसे रेल मंत्रालय निश्चित रूप से क्रियान्वित करेगा।

म0प्र0 में अभी भी बहुत से ऐसे क्षेत्र हैं जहां रेल लाइन नहीं पहुंची है। उनमें मेरा संसदीय क्षेत्र खरगोन और बड़वानी जिला भी शामिल है। इस आदिवासी बहुल क्षेत्र में विगत 50 वर्षों बाद जबकि लोग वायु युग में जीने लगे हैं, वहां की गरीब आदिवासी जनता रेल दर्शन के लिए भी मोहताज है। सरकार भले ही गरीबी उन्मूलन की बात करे, किंतु रेलवे बजट में गरीब वर्ग की चिंता नहीं दिखती है। मेरे इस आदिवासी बहुल संसदीय क्षेत्र में नई रेलवे लाइन बिछाने की बात तो दूर मैं पिछले लंबे अरसे से इन क्षेत्रों में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा की व्यवस्था प्रदान करने के लिए आग्रह कर रहा हूं, जोकि आदिवासियों को टिकट लेने के लिए कम से कम 100 से 125 कि.मी. की अतिरिक्त यात्रा न करनी पड़े और वे अपने समीप के क्षेत्र से टिकट प्राप्त कर लें। किंतु इस पूरे बजट में मेरे इतने आग्रह के बावजूद इसे शामिल नहीं किया गया है। शासन आदिवासियों एवं गरीब जनता के विकास के लिए मात्र बात करता है। रेल बजट को देखने से ऐसा प्रतीत होता है कि सारी रेलों की आवश्यकता केवल बिहार राज्य को ही है, शो राज्यों को नहीं। जिसका परिणाम है कि आदिवासी अंचल को प्राथमिकता के नाम पर रेल सुविधा से वंचित रखना ही रेल मंत्री की प्राथमिकता बन गई है।

एक बार पुनः मैं अपने क्षेत्र की इतनी उपेक्षा के बावजूद अपनी बात पूरे आग्रह के साथ आपके सामने रखता हूं कि मेरे आदिवासी बहुल पिछड़े जिलों वाले संसदीय क्षेत्रों को कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा अवश्य प्रदान करवाएं। मैं यहां याद दिलाना चाहता हूं कि दो वर्षों पूर्व शासन ने यह तय किया था कि प्रत्येक जिले में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सुविधा प्रदान कर दी जाएगी, किंतु अभी तक मेरे संसदीय क्षेत्र के ये दो जिले इस लाभ से वंचित हैं।

अंत में मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि बड़े नगरों एवं वहां के रहवासियों के लिए मेट्रो ट्रेन जैसी बड़ी सुविधा उपलब्ध करा दी जाती है, किंतु छोटे शहरों और वहां की जनता की ओर शासन का ध्यान नहीं जाता है। अतः मेरा पुनः आग्रह है कि छोटे शहरों के लिए इ.एम.यू. जैसी तीव्रगामी रेल सुविधाएं प्रदान की जाएं।

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धंधुका) :* महोदय, मैं वा 2005-06 के बजट पर कुछ विचार व्यक्त करना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी ने अपने रेल बजट में बहुत सारी बातें कही हैं जेकिन जो वास्तविकता में होना चाहिए उसके प्रति अनदेखी की है। बरसों के प्रयत्न के बाद मेरे चुनाव क्षेत्र में सुरेन्द्रनगर से भावनगर तक छोटी रेल लाईन को बड़ी रेल लाईन में परिवर्तित तो किया गया है और गाड़ियां भी चलने लगी है लेकिन जो प्लेटफार्म पुराने थे उतने ही रहने दिये हैं। परिणामस्वरूप बालवृद्ध गाड़ी में नहीं चढ़ सकते हैं। प्लेटफार्म इतना नीचा है कि कई बार बच्चे गिर जाते हैं या बूढ़े फिसल पड़ते हैं इसलिए मेरा अनुरोध है कि शीघ्र ही नये प्लेटफार्म बनाये जाएं। मेरी दूसरी मांग है कि बोटाद से अहमदाबाद छोटी गेज लाईन है उसे बड़ी लाईन में परिवर्तन करने के लिए हर बजट में मैं मांग करता रहा हूँ लेकिन आज तक उसके प्रति ध्यान नहीं दिया गया। अगर ये लाईन गेज परिवर्तन हो जाती है तो सौराट्र से आने वाले यात्री अहमदाबाद तक कम खर्च और कम समय में पहुंच सकते हैं। इतना ही नहीं किसान, विद्यार्थीगण एवं व्यापारियों को भी अधिक सुविधा मिल सकती है अतः मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि अहमदाबाद-बोटाद रेलवे लाइन का गेज परिवर्तन के लिये सर्वे किया जाये और शीघ्र ही उचित निर्णय लिया जाये।

मेरे क्षेत्र के कई इलाकों में रेलवे फाटक बंद रखा जाता है परिणामस्वरूप किसानों को 10-10 किलोमीटर तक दूर जाना पड़ता है। इसलिए प्रत्येक फाटक पर एक कर्मचारी की नियुक्ति की जाये और पूरे दिन के लिये उसे खुला रखा जाए। मेरे चुनाव क्षेत्र में आये साणंद, विरमगाव, धौलका, बावला, धन्धुका, बोटाद, ढसा एवं धौला जंकशन के प्लेटफार्म पर अपेक्षित यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराई जायें एवं जहां प्लेटफार्म छोटे हैं उन्हें बड़ा किया जाये, टूटी हुई छतों को बदला जाये, कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र की सुविधा उपलब्ध कराई जाये और शीतल पेय जल की व्यवस्था की जाये तथा यात्रियों के बैठने के लिये बैंचों का इंतजाम भी किया जाये। लोकल गाड़ियों में सफाई आदि की व्यवस्था की जाये एवं रात्रि गाड़ियों में पुलिस की नियुक्ति की जाये तथा उपरोक्त रेलवे स्टेशनों पर रेलवे आरक्षण कोटा बढ़ाया जाये ताकि मेरे क्षेत्र के लोग आसानी से दिल्ली और मुंबई आवागमन कर सकें।

विरमगाव से मेहसाना रेल लाईन का गेज परिवर्तन हो चुका है लेकिन अभी तक कोई पैसंजर ट्रेन शुरू नहीं की गई अतः शीघ्र ही नई गाड़ी चलाई जाये ताकि बेकार बैठे आम लोगों को रोजगार मिल सके और गांव वालों को आवागमन की सुविधा मिल सके। कई-कई जगहों पर रेल की पटरी के नीचे जो नाले

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

बनाए गए हैं वे गंदगी के कारण बंद हो गये हैं, जिससे बरसात के दिनों में गंदा पानी भर जाता है। लोगों को नुकसान के साथ-साथ स्वास्थ्य की भी हानि होती है अतः कृपा कर उन नालों की सफाई पर विशेष ध्यान दिया जाये। कभी कभी बिना टिकट प्रवास करने वाले यात्रियों का कारण देकर लोकल गाड़ियां बंद की जाती हैं जिससे स्थानीय लोगो को बहुत बड़ी असुविधा होती है इसलिए ऐसी गाड़ियां बंद न कर बेटिकट यात्रियों की कड़ी जांच की जाए।

माननीय मंत्री जी से मेरा नम्र सुझाव है कि प्रत्येक गाड़ी में महिला एवं बुजुर्गों के लिये अलग से डिब्बा रखा जाये। जनहित के लिये बने क्षेत्रीय रेल यात्री समूहों की बातों पर ध्यान से गौर कर उनकी समस्याओं को सुनना चाहिये जिससे अप्रिय घटना आदि की नौबत न आये और उनके साथ समाधान हेतु बैठकों का उच्च अधिकारियों को निदेश देना चाहिये। अंत में मैं माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी को अपने वक्तव्य के दौरान कही गई पंक्तियां याद दिलाना चाहता हूँ। उन्होंने कहा था कि:-

"उठना है और भी ऊपर, है ऊँचाइयां पुकारतीं

है अपार क्षमताएं, आशाएं तुम्हें निहारतीं"

इसके जबाव में मुझे कहना है कि -

"पुकारते पुकारते ऊँचाइयां थक गईं

रेल बजट को सुनकर आस निराश भईं

दक्षिण भारत को छोड़कर सारी रेल बिहार चली गईं

हे अपार क्षमता फिर से काम पूर्ण करने में अक्षमता दिखाई गई"

माननीय अध्यक्ष महोदय आपने मुझे मौका दिया इसके लिये मैं आपका आभारी हूँ ।

SHRI TAPIR GAO (ARUNACHAL EAST): Hon. Chairman, Sir, I am very happy that you have given me this opportunity.

First of all, I would like to say that as an individual and on behalf of the people of Arunachal Pradesh and the North-East, I am totally against any Indian Railway Budget. Sir, I would like to draw your kind attention to the fact that since Independence, more than 50 years of free India, not even a single railway track has reached Arunachal Pradesh territory. यदि इजाजत हो तो मैं मंत्री जी से यह पूछूँ कि इस सदन में आप लोगों में से कितने लोग अरुणाचल प्रदेश के बारे में जानते हैं। मैं क्षमा चाहता हूँ, मैं इस सदन में तीन लोगों के नाम बतला सकता हूँ कि इन तीन रेल मंत्रियों को अरुणाचल प्रदेश और पूर्वोत्तर राज्यों के बारे में बिल्कुल नॉलिज नहीं है। मैं हिमालय पर्वत में रेलवे नहीं ले जाना चाहता। मैं चाहता हूँ कि जहाँ तक रेलवे का जाना उचित है, जहाँ तक रेलवे जा सकती है, वहाँ तक चले। इस बारे में मैंने पिछले रेल बजट के समय कहा था तो लालू जी ने कहा था कि आप लिखित में दे दीजिए, मैंने लिखित में दे दिया।

I have received the acknowledgement for my proposal for Rangia-Murkong Selek line. The right bank of the Brahmaputra river in Assam is totally neglected. या तो इसको इंडियन हैरिटेज रेलवे में रखिये, या तो take up work on this immediately. It is important not only for the public but it is important also from the economic point of view. This is very important also from the defence point of view.

Arunachal Pradesh can produce more than 50,000 megawatts of electricity. We have water resources for generation of more that 12 Hydero-megawatts projects under NEEPCO. Under the NHPC, more than 12 Hydero-megawatts projects are coming up in that region but no action has been taken by the Railways for upgrading and converting lines into broad-gauge. ये लैफ्ट बैंक ऑफ ब्रह्मपुत्र का बहुत बड़ा दुर्भाग्य है और यह केवल असम का नहीं है। जितनी आर्मी, बीएसएफ और पैरा मिलिट्री फोर्सिंग चाइना बार्डर तथा हिमालयन रेंज में है, उसका यही रूट है। इसलिए मैंने हरमती से ईटानगर के लिए प्रपोज़ल दिया था।

In the map of Indian Railways, up to some extent work has been initiated in Manipur but Arunachal Pradesh, Mizoram and Sikkim have been totally cut off from the rest of the country. India needs the territory of Arunachal Pradesh but it does not want to provide the facilities. Today, there is no civil aviation or national highway in Arunachal Pradesh. In NH-52 from Tezpur to Pasighat in East Siang district, more than 12 wooden bridges are existing. While this is the case in national highways, what to speak of railway lines!

The second proposal was for the Harmati-Itanagar line. There were other proposals for extension of 37 kilometres of the line from Murkong Selek to Pasighat and another line from Tinsukia to Parasuramkund. Parasuramkund is a place of historical importance which lakhs and lakhs of devotees visit regularly.

I am totally against the Railway Budget. In the next financial year, if the UPA Government is there to present the Railway Budget, I would congratulate seeing its activities in the North-Eastern region.

सभापति जी, मैंने सुना है कि हिन्दू धर्म में ऐसा विश्वास है कि ब्रह्मा, विष्णु और महेश, इन तीनों की कृपा से ही हमारा समाज चलता है। हमारी भारतीय रेल में भी ब्रह्मा, विष्णु और महेश हैं लेकिन मुझे असली रूप पता चला कि ब्रह्मा और विष्णु के कोई अवतार ही नहीं हैं, महेश के ही तीनों अवतार हैं, इसलिए पूर्वोत्तर राज्यों से इनका कोई ताल्लुक नहीं है। इसलिए ब्रह्मा, विष्णु और महेश का रूप लीजिए और अरुणाचल प्रदेश, मिज़ोरम और सिक्किम को भी भारत के रेलवे नक्शे में जोड़िये। हम हिन्दुस्तानी हैं। आप ज़मीन से ताल्लुक मत रखिये, आप मनुय से भी ताल्लुक रखिये जिसको इस समय दुनिया में रहने के लिए साधन उपलब्ध करवाने हैं। अरुणाचल में न एयरपोर्ट की सुविधा है, न नेशनल हाईवेज़ की सुविधा है और न रेलवे की सुविधा है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से निवेदन करना चाहता हूँ

कि आपने रेल बजट में पैसेन्जर्स को सुविधा दी है, आपने स्टेशन्स के लिए सुविधा दी है, आपने विकलांगों को भी सुविधा दी है, आदि आदि। आप अपने बजट प्रावधानों में ऐसा करें कि जिस स्टेट में रेलवे लाइन नहीं है, उसके लिए अलग से बजट प्रावधान करें और रेलवे के स्थान पर वह पैसा उस राज्य में ट्रांसपोर्ट और शिक्षा पर खर्च किया जाना चाहिए। अगर ऐसा नहीं होगा तो कैसे हम अपने को इस देश के साथ महसूस करेंगे और कहेंगे कि हम हिन्दुस्तान में रहते हैं? मेरा सुझाव है कि या तो भारतीय रेल का नाम ही बदलना पड़ेगा।

‘Bharatiya rail’ means something connecting the entire country, all the States of the country, and connecting all the people of the country.

But you have left more than five or six States in the country where there is no railway line. So, either you change it or you extend the railway lines to the place where they are necessary. ... (Interruptions) सभापति जी, रेलवे ने भी अन्याय किया, आप भी अन्याय कर रहे हैं। कम से कम आप तो मेरे साथ अन्याय न करें। मुझे थोड़ा समय और बोलने के लिए दे दीजिए।

महोदय, असम, बिहार, महाराष्ट्र में ये दुर्घटनाएं हुईं। इसका मुख्य कारण वहां रेलवे की सुविधाएं नहीं हैं। गुवाहाटी में मालेगांव में एक अलग से रेलवे जोन क्रिएट किया जाए। मैं आपको बताना चाहूंगा कि यह लड़ाई शुरू से चल रही है। इसलिए मेरी रिक्वैस्ट है कि वैस्ट बंगाल, बिहार और उसके साथ-साथ एन.एफ. रेलवे जोन को सुविधा दिया जाना जरूरी है।

Before becoming a Member of Parliament, I was a member of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes Commission and Vice Chairman in the Tribal Commission.

I would like to point out here that decentralisation of employment opportunities for Groups C and D are very important. As pointed out by the Members from Bihar, until and unless we do not have decentralisation for Groups C and D यह तनाव, ये डिफरेंसेस और यह मार-पीट होती रहेगी। इसलिए मैं इसे सबसे जरूरी मानता हूं। सर वहां रेलवे की सुविधाएं नहीं होने के कारण ऐसा हो रहा है। The job opportunities are not there for the young and educated people of the North-East. ... (Interruptions) How many North-East people are there in the Indian Railways? It is three percent or so. That is why, special recruitment is necessary. The creation of job opportunities for the North-Eastern Region is important. On top of that, when I was a Member of the National Scheduled Castes and Scheduled Tribes Commission, I had seen that there was a backlog of more than 30,000 posts for Groups C and D. Last time also, the hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad, had promised that he would look into this backlog problem. महोदय, शेड्यूल्ड कास्ट्स, शेड्यूल्ड ट्राइब्स, ओ.बी.सी. और अन्य रिजर्व कैटेगरी के 50 हजार पद रिक्त हैं। That is why, my strong demand for Scheduled Castes, Scheduled Tribes and Other Backward Classes is 50 हजार रिक्त पदों को भरने के लिए आपको एक स्पेशल ड्राइव चलाना चाहिए। Many people are dying because of this problem. A lot of job opportunities are there but we are not extending these opportunities to the Scheduled Caste and Scheduled Tribe people of our country.

Sir, with these few words, I would like to thank the hon. Minister of Railways for further consideration of extending the railway lines to the North-Eastern Region especially to Arunachal Pradesh.

SHRI S.K. KHARVENTHAN (PALANI): Mr. Chairman Sir, I rise to support the Railway Budget on behalf of my Party, the Indian National Congress, and on behalf of my leader, Shrimati Sonia Gandhi. First of all, I want to thank the hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad, for the presentation of this populist Budget which is being welcomed by one and all in this country. More importantly, I want to thank the hon. Minister, Shri Lalu Prasad, Shri R. Velu and Shri Naranbhai Rathwa for sanctioning the new line between Erode and Palani. It was the long-pending demand of the people of that region, that is, Dharapuram, Kangeyam and Chennimalai

Sir, I want to mention here that during 1950, the length of the Indian Railway lines was 54,000 kilometres. After 50 years, that is, in the year 2000, it was developed only to 63,000 kilometres. So, the progress is only

17 per cent. As compared with the road development, in the year 1950, we had only 9 lakh kilometres and after 50 years in 2000, it was extended to 36 lakh kilometres, that is, 400 per cent development. The reason being that all the Government had concentrated on allocating funds for the development of roads. I would like to point out here that the National Highways Authority was created and Rs. 62,000 crore were allotted exclusively for the road development.

In the same manner, sufficient and necessary funds have to be allocated for Railways. Then only the Railway lines will increase in this country. Why I am saying this is because the people residing in the villages are thinking that rail journey is like air journey to them. For example, I want to mention that if one person wants to travel in a train he is paying 13 paise per kilometer whereas when he travels by bus he is paying 25 paise. That is the situation in this country. The railway lines can only connect throughout the North, South, East and West of the nation. Hence, the Government has to allocate specific funds for the development of the railway lines.

I would request that our Government has to aim to achieve the goal of two lakh kilometer broad gauge lines without converting the meter gauge lines into broad gauge. Throughout the country, in six States, there are 15,000 kilometers of meter gauge which is 25 per cent of the total railway line available in this country. Without taking steps to convert these 15,000 kilometers of meter gauge lines into broad gauge, we have to construct new broad gauge lines. Then, automatically the total rail length of 63,000 kilometers of the country will be raised to 78,000 kilometers. When compared to converting the faulty meter gauge into broad gauge, for the construction of new broad gauge lines the expenses will be less. Moreover, by using these meter gauge lines, we can operate passenger trains. Hence, instead of converting meter gauge into broad gauge, we should have new broad gauge lines to be constructed throughout the country.

For example, I want to mention that instead of taking out the meter gauge line between Trichy-Dindigul-Madurai, if we can form a new broad gauge line between Trichy-Viralimalai-Natham-Melur-Madurai, it would give more income and also the traffic will decrease. If this line is formed, then it will be easier for the goods to reach Tuticorin port. The distance and the transport expense would be reduced. The traffic on Trichy-Dindigul-Madurai line would also be reduced. In the meter gauge, by not removing the Trichy-Dindigul-Madurai section, we can operate passenger trains and the people of this region would reach Palani, Quilon and Rameshwaram easily from Trichy. Hence, a new broad gauge line as suggested above is to be formed without gauge conversion.

In Tamil Nadu the total length of meter gauge is 4,010 kilometers and that of broad gauge is 3,195 kilometers. The gauge conversion will not increase the length of railway lines. But the new broad gauge line should be formed early.

I would like to mention that certain important new lines are to be formed in Tamil Nadu. They are :

Coimbatore-Palladam-Kangeyam-Karur connecting two textile cities. Coimbatore is the Manchester of South India.

Palladam-Dharapuram-Karur-Trichy

Dindigul-Natham-Karaikudi

Madurai-Natham-Trichy

Palladam-Dharapuram-Oddanchatram-Dindigul. Oddanchatram is famous for vegetables which are exported throughout the country.

The long-pending request of the people of Mayiladuturai, Tiruvarur, Pattukottai, Peravoorani, Aranthangi and Karaikudi is to have a new broad gauge line between Mayiladuturai and Karaikudi. The survey work is already completed between Dindigul and Sabarimalai, that is 201 kilometers. That work has to be taken up immediately. Lakhs of devotees from throughout the country are going to Sabarimalai every year.

The gauge conversion of Dindigul-Coimbatore line is to be completed. I want to particularly congratulate the hon. Minister for Railways for the implementation of the Paranjpe Committee recommendations, which is Railway Traffic Enquiry Committee for rationalisation of tariffs in this year. The budgetary support to complete the pending schemes need Rs. 50,164 crore. The funds have to be generated for completing the schemes. The Indian Railway Finance Corporation has to mobilise funds.

The Railways have tried the 'Build, Operate and Transfer (BOT)' method with Konkan Railway Corporation. This has to be extended to all pending railway schemes and for new schemes. I would submit to the hon. Minister of Railways that unnecessarily keeping unprofitable projects cost unnecessary expenses to the Railways. Those unprofitable projects are to be scrapped.

I would like to make another important request on behalf of the people of my constituency - the railway over-bridge in Engiyur in Kangeyam taluk is already sanctioned. The tender is also over and contract is also given. For the past one-and-a-half years the work is not taken up. This has to be taken up immediately.

In between Dharapuram and Palani, there is a railway crossing in Palani. Lakhs and lakhs of devotees visit the Palani hill temple. Therefore, a Rail Over Bridge (ROB) is necessary in Palani. I am ready to allocate necessary funds for construction of the over-bridge in Palani from the MPLAD Scheme. I request the hon. Minister to consider this proposal and accord sanction immediately.

The doubling line in Tamil Nadu has reached up to Chengalput only. I would request that it must reach till Madurai. The Electrification of the line is extended only till Villupuram. I would request that it should be extended till Tuticorin.

Surveys for more than 112 ROBs and RUBs were completed for Tamil Nadu, but last year only 32 were undertaken. The remaining are yet to be taken up.

I want to mention another point on behalf of the people residing in Delhi. It is about the Nizamuddin Rajdhani Express, which is plying two days in a week, that is, on Friday and Wednesday at 1530 hours. It is impossible for the personnel in the Government service to travel in this train. Hence, the days on which this train runs has to be changed to Saturday, and the time at which it starts has also to be changed. Increasing the frequency of this train is also necessary.

I would like to mention another very important point. "Tirupur" Kumaran died in Tirupur. I have already written a letter to the Government requesting to rename the Tirupur Railway Station as "Tirupur" Kumaran Railway Station.

The first freedom fighter in South India, Thiyagi Dheeran Chinnamalai, was hanged to death by the Britishers at Sankari Fort. I would request that the station should be renamed as Thiyagi Dheeran Chinnamalai Railway Station. This is also one of my requests.

Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak here. I am supporting this Railway Budget.

श्री इलियास आज़मी (शाहाबाद) : शुक्रिया, सभापति महोदय। मैं चाहता था कि इस बजट को इण्डियन रेलवे बजट के बजाय बिहार रेलवे बजट का नाम दे दिया जाये और इस बजट का क्या, लगातार कई सालों से मैं देख रहा हूँ...(व्यवधान)

सभापति महोदय (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : यह बात बजट पढ़कर कहनी चाहिए, लगता आपको खुद को करेक्ट करना होगा।

श्री इलियास आज़मी : बहरहाल रेल मंत्री जी तो नहीं हैं, लेकिन दोनों राज्य मंत्री जो बड़े लायक और काबिल लोग हैं, वे यहां मौजूद हैं, इसलिए मैं उस कमी को महसूस नहीं कर रहा हूँ। उत्तर प्रदेश को जिस हद तक नजरंदाज किया गया है, उसको मैं दोहराना नहीं चाहता। मेरे पहले के साथियों ने उसको दोहराया है। अभी कुछ दिन पहले एक क्वेश्चन के जवाब में एक पूरा दस्तावेज मिला था, उसमें भी देश के सबसे बड़े राज्य, जो बिहार का जस्ट डबल है। 40 एम.पी. बिहार से आते हैं और 80 एम.पी. उत्तर प्रदेश से आते हैं। दोनों का बंटवारा

हुआ है, लेकिन उसके बाद भी उत्तर प्रदेश बिहार का जस्ट डबल है। उसका हिस्सा आप देखिये तो लगता है कि जैसे न तो उत्तर प्रदेश से कोई सांसद यहां आ रहा है और न उत्तर प्रदेश का कोई महत्व रह गया है।

अब तारीफ तो लोगों ने उन लोगों की भी की, जो संसद में खड़े होकर नहीं कह सकते कि मैंने बजट बनाया है, लेकिन मैं किसकी तारीफ करूं। पिछले बजट में मेरे क्षेत्र में, सभापति महोदय, आपका ताल्लुक भी बिहार से है, पूर्वी उत्तर प्रदेश की जितनी ट्रेनें थीं, सब को बिहार में कोई दरभंगा तक, कोई समस्तीपुर तक, कोई मुजफ्फरपुर तक, कोई छपरा तक सब ट्रेनें बढ़ा दी गईं। बिहार से जब ट्रेन चलती है तो मशहूर है कि बिहार में छत पहले भरती है और ट्रेन की बोगी बाद में भरी जाती है। सब ट्रेनें छत तक भरी हुई ट्रेनें आती हैं और सब को बढ़ाकर केवल एक ट्रेन लखनऊ मेल बची है, जिस दिन उस पर भी किसी बिहारी रेल मंत्री की कृपा होगी, उस दिन हम लोगों के आने-जाने के लिए कोई रास्ता भी नहीं बचेगा। अकेली एक ट्रेन लखनऊ मेल बची है, जिससे हम आ सकते हैं तो उसके लिए आप कृपा कीजिए और अब किसी ट्रेन को आगे मत बढ़ाइये।

आजकल हर ट्रेन का 4, 5 या 6 घंटे लेना ज़रूरी है, जो ट्रेन बिहार से गुजरती है। मैं बिहार की जनता की शिकायत नहीं कर रहा हूँ, लेकिन जो अव्यवस्था है, उसमें हर ट्रेन लेट हो जाती है, उसकी लेट होना लाजिमी है, जो ट्रेन बिहार से होकर गुजरती है। मेरे क्षेत्र में गोला गोकर्णनाथ एक बड़ी मशहूर जगह है, वहां से शाहजहांपुर तक नई रेलवे लाइन डालने की डिमांड पिछले 30 साल से हो रही है। स्वर्गीय बालगोविन्द वर्मा ने इसी हाउस में 30 साल पहले इसे उठाया था, उस पर सर्वे का काम हुआ, लेकिन पूरा नहीं हुआ, बन्द हो गया। फिर उसके बाद सन् 1996-97 में मैंने जोरदार तरीके से इसे उठाया तो सर्वे आरम्भ हुआ। फिर मैं बीच में मैम्बर नहीं रहा। इस बार हमको बताया गया कि सर्वे मुकम्मल हो चुका है।

67 किलोमीटर पर 138 करोड़ रुपये की लागत है। न तो किलोमीटर बहुत ज्यादा है और न 138 करोड़ रुपये बहुत ज्यादा है। घनी आबादी में से होकर लाइन गुजरेगी, वह लाइन जब बनेगी तो हमेशा फायदे में चलेगी, घाटे में नहीं। दूसरा, उत्तर-पूर्व रेलवे की मैन लाइन उत्तरी रेलवे से शाहजहांपुर में जोड़ेगी। इस लिहाज़ से भी उसकी अहमियत है। मैं यह कहना चाहूंगा कि जब मंत्री जी जवाब दें तो कम से कम यह कह दें कि हम इसको योजना आयोग को भेज रहे हैं। लखनऊ से सीतापुर-लखीमपुर खीरी होते हुए बरेली की मीटरगैज लाइन बड़ी अहम है। यह बड़ी घनी आबादी में से गुजरती है। पिछले साल श्री लालू प्रसाद जी ने अपने रेल बजट भाषण में उसके लिए वादा किया था कि उसका अमान परिवर्तन करेंगे। इस साल के बजट में उसका जिक्र नहीं है, वह बड़ी अहम चीज है उसको भी देख लें।

गोदान एक्सप्रेस आजमगढ़ जब बढ़ी लाइन हुई तो आजमगढ़ के लोगों ने बम्बई से लेकर जो बाहर रहते हैं, उन लोगों ने भारत सरकार को लिखा कि आजमगढ़ हमेशा से इतिहास में लेबर एक्सपोर्ट का केन्द्र रहा है। आज दुनिया भर में आजमगढ़ के लोग फौले हुए हैं। वे दिल्ली और बम्बई होकर बाहर जाते हैं। बड़ी मुश्किल से गोदान एक्सप्रेस आजमगढ़ के लिए चलाई गई। उस वक्त आजमगढ़ में नई ट्रेन चलाने की व्यवस्था नहीं थी इसलिए उसको गोरखपुर से चलाया गया। बाद में उसका टाइम बढ़ाया गया और तीन दिन छपरा से कर दिया गया। अब आजमगढ़ के लोगों को उसमें जगह नहीं मिलती है। अब आजमगढ़ में लोगों के लिए नई रेल चलाने की व्यवस्था हो पूरी हो चुकी है, जो दिल्ली आ रही है। अभी श्री लालू प्रसाद जी ने अपने बजट भाषण में कहा है कि उसको डेली कर दिया जाएगा, दो दिन बाकी हैं। तीन दिन छपरा से चलती है और दो दिन गोरखपुर से चलती है। उस ट्रेन के बारे में मेरा निवेदन है कि जो दो दिन बढ़ेंगे उसको आजमगढ़ से चलाईए ताकि कम से कम हफ्ते में दो दिन तो आजमगढ़ के लोगों को भीड़ का सामना न करना पड़े। गोदान एक्सप्रेस एक लम्बी गाड़ी है उसमें पेंटरि कार नहीं है। मेरा निवेदन है कि इस गाड़ी में एक पेंटरि कोच लगाया जाए।

सभापति महोदय, शाहबाद एक बड़ा शहर है। शाहबाद में बड़ी मुश्किल से एक दो ट्रेनें रुकती हैं। वहाँ पर काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस का रुकना बहुत ज़रूरी है। क्योंकि शाहबाद कालीन बनाने का, मेरे ख्याल से भदौही के बाद सबसे बड़ा केन्द्र है। यह ट्रेन दिल्ली को भी जोड़ती है और भदौही को भी जोड़ती है, कालीन बुनकरों और कालीन का काम करने वाले लोग भदौही जाने के लिए गाड़ी में आरक्षण करवाकर जाते हैं, जबकि वह शाहबाद से बहुत छोटी जगहों पर भी रुकती है। काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस कोढ़ो लखनऊ सहारनपुर पैसेंजर हमेशा रुकती थी, परंतु एक अधिकारी वहां गए और किसी से कहा सुनी हो गई और कोढ़ा को यह सज़ा दी कि अपसाईट की ट्रेन रुकना बंद हो गई। वहाँ पर फिर से गाड़ी का स्टॉपेज बनाया जाए। शाहबाद में सियालदाह में दोनों तरफ से रुकती थी। बीच में कोई अधिकारी मुरादाबाद मण्डल के वहाँ गए होंगे और नाराज हो गए होंगे और अब यह गाड़ी अपसाईट नहीं रुकती है। लखनऊ से हमको भी आना होता है तो बड़ी दिक्कत होती है। जब बरेली मुगलसराय पकड़ने के लिए सुबह पाँच बजे उठना पड़ता है तब शाहबाद के लिए ट्रेन मिलती है, नहीं तो दिन भर कोई ट्रेन नहीं है। यह गाड़ी अपसाईट की तरफ रुकने लगे तो बहुत अच्छा होगा। अब मैं आखिरी बात कहना चाहूंगा कि पुलिस के जिन बड़े अधिकारियों को या छोटे कर्मचारियों को राट्रपति पुलिस पदक मिला है उनके लिए मुफ्त पास का इंतजाम किया जाए।

उनकी तादाद बहुत बड़ी नहीं है, छोटी है, पूरे देश में मुश्किल से पचास-सौ लोग होंगे और हर साल उसमें चार-पाँच लोग ही बढ़ते होंगे। उनके लिए आप एसी टू टायर में पास की व्यवस्था करें।... (व्यवधान) इससे एक मैसेज जाएगा कि पोलिटिकल लोग पुलिस को सिर्फ गालियाँ ही नहीं देते बल्कि अगर पुलिस को जायज इज्जत देने का मामला आता है तो इज्जत भी देते हैं।

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): *Sir, I rise to support the Railway Budget for the year 2005-06, which has been presented by the hon. Railway Minister.

The Budget is a passenger-oriented Budget like the last year. A number of new trains are introduced, and the speed of some trains is also increased. The tracks, trains and stations are proposed to be improved so that the Indian Railways becomes the world class railway. Keeping in view the social welfare, many concessions have been granted, including free journey for interviewees who are going for interview for a job. Besides this, the system of reservations has been made easier. All these things were discussed here, and everybody, in and out, appreciated the Railway Budget for being people oriented.

Sir, I wish to place before you the plight of the railway passengers in my region Barak Valley in South Assam. Through this region, Manipur and Tripura can be connected by the railways with the rest of India. The people of this region are suffering for the last 10 years from transportation problem due to the withdrawal of metre gauge from Lumbdig to Guwahati. The gauge conversion from Badarpur to Lumbdig was started some time 10 years back. Last year, the hon. Minister of Railways agreed with me that only 25 per cent work was completed. He assured me in writing that he would try to make it a National Project. I thank him once again for declaring this as a National Project along with Badarpur-Kumarghat in Tripura and Jiribam-Tupul (Imphal) in Manipur.

Now, I would like to request the hon. Railway Minister to construct the Badarpur-Lumbding Section. It should be completed on a priority basis. No train can move to Tripura or Manipur unless the completion of this project. Recently, one pillar, which was under construction for Barak Bridge at Badarpur Ghat, was collapsed. This puts a question mark on the standard of working of Broad gauge. I would like to request the hon. Minister to ensure the quality of work for future safety.

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

Regarding safety, I would like to suggest a very important point. We have one peculiar rail-cum-road bridge over Katakhal River. This bridge is in a very deplorable condition. Everyday, we find the railway employees are repairing the bridge. The train passes over the bridge at a snail's pace. Hundreds of vehicles carrying goods and passengers remain stranded at both sides of the bridge. So, in order to avoid major accidents and to save the loss of huge amount of manhour, the track should be diverted soon by immediate completion of nearby bridge, which is under construction for broad gauge. However, I thank the Railway Authority for taking up the repairing work of metre gauge in Barak Valley which was pending for the last seven to eight years.

Sir, I had drawn the attention of the hon. Railway Minister earlier also. The metre gauge railway work in Barak valley moves at very slow speed. The tracks are in a dilapidated condition. There are no passenger amenities at the railway stations. It seems to me that the Railway Authority does not want to attract the passengers. They frequently suspended the trains. 'Suspension of trains' means compulsion of the people to travel by road by paying more fare. When a train from Lumbding to Badarpur is suspended, people are compelled to travel by night-super buses on the one hand. On the other hand, the prices of vegetables and other essential commodities rise sharply fearing shortage, as this is the supply line for vegetables and all other essential commodities.

Another important point, which I would like to refer, is that the Railway Authority has closed down some railway stations, including Ramnathpur, Mohammadpur, and in Manipur, the Lalabazar-Bhairavi Section branding as uneconomic.

Sir, there is no system for ticket collecting or checking in many stations. In some stations, the person responsible for ticket selling comes by same train for which he is supposed to sell the ticket. Suspension of railway stations added to the sufferings of the daily commuters, as the road conditions are also deplorable. There is no road in many localities. Therefore, the trains are the only means of transportation to the villagers. The stations so closed were earning revenue for a long time but due to negligence of the Railway Authority in detailing TTC for checking and collecting tickets, and also timely selling of tickets, they are

suffering. If the purchase of tickets is enforced by timely opening of ticket counters, if the tickets are checked in running trains, then these stations also would earn revenue as they did earlier. Therefore, I would like to request the Railway Authority to open all the stations immediately and enforce purchase and checking of tickets.

Mr. Chairman, Sir, I want to say that in Badarpur, almost all the Railway quarters are in a dilapidated condition. These are required to be repaired and renovated. If Badarpur, where requisite railway land is available for Divisional Office, is declared as Railway Division, the railway system of Barak Valley will surely improve, and the broad gauge conversion can also be supervised more effectively, and Badarpur can be turned into a nice railway township.

Mr. Chairman, Sir, lastly, I would like to urge upon the hon. Minister for Railways to make provisions for establishment of the proposed sleeper factory in Assam in the first phase instead of the second phase. I would also request to provide one goods express for Assam and also to introduce one overnight express train from Guwahati to Kolkata, which will accelerate trade and commerce in the region and movement to and fro Kolkata will become easier for the common people of the region. I also propose for extension of Karimganj-Dullavchhera railway line up to Cheragi for which I would request the hon. Minister to take action for necessary survey works. Since it is a Budget for the people, I hope, the hon. minister will fulfil our desire also.

With these few words, once again I support the Railway Budget, which is aimed at the welfare of crores of commuters.

DR. ARUN KUMAR SARMA (LAKHIMPUR): Thank you, Sir, for allowing me to speak on the Railway Budget.

This is a populist budget which gave some concessions to various sections of the society. There is no hike imposed in the passenger fares in the Budget. However, as a Member representing the North-Eastern region I am compelled to say that the North-Eastern region is largely discriminated against in this Railway Budget. The people of the North-East have been cheated by manipulation of facts and data.

There was a declaration to the effect that a few ongoing projects like Lumding-Silchar, Agartala-Jiribam are national projects. These are ongoing projects. There is nothing new about it. Not a single kilometre of new survey, not a single kilometre for broad gauge conversion, not a single kilometre for doubling and not a single kilometre for electrification has been added in the North-Eastern region in this Budget.

The Prime Minister's declaration that the 10 per cent of budgetary allocation of every Ministry should be invested in the North-Eastern region is being defied by the Railway Ministry. In railway budgets year after year the allocation for the North-Eastern region has been less than five per cent. They are showing off Katihar Division and Alipurduar Division with allocation of large amount to that area in order to paint a picture that the entire amount is being given to the whole of North-Eastern region. That is a blatant lie intended to hoodwink the people of the North-Eastern region.

I can cite an example to show as to how people in the North-Eastern region are being discriminated against. A little while ago hon. Member Shri Tapir Gao has mentioned the Rangia-Mukongchhalak line. This is a line that goes up to the Chinese border. This runs along the north bank of river Brahmaputra and it serves Assam and Arunachal Pradesh. While the cost of gauge conversion of this project is Rs.950 crore, the amount allocated this year is Rs.7 crore only.

The Bogibeel Bridge project was sanctioned in 1997. Foundation stone for this project was laid by the hon. Prime Minister. The total outlay for the project is Rs.1768 crore. This year the allocation is Rs.12 crore. If we roughly calculate, it would require more than 150 years to complete this project at the present

rate of allocation. Railway Ministry should have taken greater initiative to finalise the sources of funding for this national project.

I would request the hon. Ministers of State for Railways who are sitting here now to take all measures so that these projects are declared as national projects and assured source of funding is provided. Otherwise it will be a mockery on the people of the North-East.

Assam is the gateway for the entire North-Eastern region. To ease traffic congestion in this region, gauge conversion of the railway track from New Jalpaiguri to Guwahati is a must. I hope this will be considered by the hon. Railway Minister. The new Moinaguri-Jogighapa line, which was conceived a few years back, should be completed expeditiously.

As demanded by the other Members of the region, I also plead for creation of a separate railway zone for the North-Eastern region in order to cater to the needs of the people there. I want to appeal to the Ministry of Railway to ensure that 10 per cent of the budgetary allocation, including the Railway Safety Fund and Diesel Cess, is spent on the projects in the region in the true sense of the term. So far, only less than three per cent of Railway Safety Fund and Diesel Cess is allocated to the North-East.

Because of slow progress in track renewal from SRSF, we come across news of various kinds of accidents and other incidents.

Rangia Division was sanctioned five years back but is yet to be completed. I hope, adequate funds would be provided to complete this project on time. I also appeal to the Railway Minister to have equitable share in the allocation of model stations and introduction of new technologies. The criteria of economic rate of return are not feasible for the North Eastern Region. The entire North-Eastern Region should be looked from the social point of view. As such, this criteria should be abolished.

About the passenger reservation centers, I would like to emphasise that although State headquarters have been provided with passenger reservation center, it could not cater to the needs of inaccessible areas specially border areas. I would request that every district headquarters should be provided with passenger reservations centers because almost all the borders districts of the North Eastern region are inaccessible.

Regarding the railway recruitment policy, the people of North-East have been demanding that a separate policy for the Group 'C' & 'D' posts should be declared for the entire country so that every region has equitable share in employment. We have been demanding 100 per cent reservation for the local youth of every region in the Group 'C' and 'D' posts. But the Railway Ministry has kept the issue hanging without taking a final decision because of which we always face trouble. Only by issuing a specific notification of the reservation policy, the proportionate share of every region will be met.

The North-Eastern and North Frontier Railways should be kept under the priority list for track renewals, diesel cess, restoration of bridges, computer reservation centers, introduction of new technology, and allocation of rakes to backward areas in the North Eastern Region.

We demand that a separate computer brain head for Guwahati is set up. If Guwahati is given a separate brain head for computer reservation, it can have access to all the destinations of the country. Now, it is not possible because it is routed through Kolkata. Allocation of rakes to Lakhimpur and Harmoti Stations of NF Railways for carrying cement have been restricted or stopped. I would request the Ministry to make it functional.

Sir, I would like to make one or two points for the consideration of the Ministry. One is the five km. BG conversion of Dangori to Saikhowa line in the Tinsukia district of the NF Railways. Survey and feasibility report had been completed three years back but till today it has not yet been implemented. I would

request that gauge conversion of at least this five km. line is added to the North-Eastern Region in this Budget.

Another demand is for the construction of Rail Over Bridge at Chaboti area of North Lakhimpur Town in the NF Railways. I hope the hon. Minister would order for the re-survey because the road is linked to hospitals and airport of the Lakhimpur district. With these words, I thank you once again for giving me the opportunity.

श्री पवन कुमार बंसल (चण्डीगढ़) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेल बजट का स्वागत करते हुए इतना कहना चाहूंगा कि रेल भारत की जीवन रेखा है। सही मायने में हमारा विकास हमारी प्रगति का इंजन है। अक्सर कहा जाता है कि दुनिया में तीन तरह के लोग होते हैं जिनकी तुलना रेलवे से की जा सकती है। एक वह जो खुद चल नहीं पाते, कोई घसीट कर ले जाये या धकेल दे तो उसके साथ चल पड़ते हैं जैसे रेल के डिब्बे की तरह। एक वह जो खुद भी चलते हैं और दूसरों को भी चलाते हैं यानी रेल के इंजन की तरह और एक वह जो न खुद चलते हैं और न किसी को चलने देते हैं यानी ब्रेक की तरह। यूपीए सरकार रेल के इंजन की तरह काम कर रही है। देश की प्रगति पर जो रुकावट आई थी, उसको वह दूर करके आगे बढ़ने लगी है। मुझे इस बात की खुशी है कि रेलवे की महत्ता को देखते हुए, लोगों की इस पर निर्भरता को देखते हुए यह एक शानदार बजट पेश हुआ है।

20.00 hrs.

लोगों पर बोझा नहीं पड़ा है, नयी ट्रेन्स चलाई गई हैं लेकिन स्वाभाविक है कि समय के साथ-साथ लोगों की जरूरतें बढ़ती जा रही हैं और यह भी स्वाभाविक है कि हम सब लोग अपने-अपने क्षेत्र के सदस्य हैं और खास तौर से रेलवे से प्रतिर्वा और मांग करते रहे हैं, वह वाजिब है। मैं चंडीगढ़ का मामूली सा जिक्र करना चाहूंगा। इस बात में कोई दो राय नहीं है कि चंडीगढ़ एक आधुनिक शहर है, योजनाबद्ध तरीके से बनाया हुआ शहर है। आज वह बहुत महत्वपूर्ण शहर बना है। वहां वित्त केन्द्र है, बैंकिंग केन्द्र बन रहा है और हमारे उत्तरी इलाकों के लिए गेट-वे है। हिमाचल या जम्मू-कश्मीर में लोगों ने जाना हो, चंडीगढ़ का एक अपना ही स्थान है। लेकिन क्योंकि मेन लाइन से हटकर था, चंडीगढ़ पर उतना ध्यान नहीं दिया गया जितना पिछले र्वा दिया जाना चाहिए था। मुझे इस बात की खुशी है और मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद भी करता हूं कि चंडीगढ़ की एक बहुत पुरानी मांग थी। चंडीगढ़ से त्रिवेन्द्रम के लिए दिल्ली तक जो गाड़ी है, उसको आगे बढ़ाने की मांग पूरी हुई है। चंडीगढ़ एक लघु भारत है। पूरे देश से लोगों ने जाकर वहां अपना घर बनाया है, वहां जाकर लोग बसे हैं और वहां की तरक्की और आर्थिक व्यवस्था में उनका योगदान है। लोग ये बहुत पुरानी मांग कर रहे थे, यह मांग पूरी हुई है लेकिन चंडीगढ़ को अभी भी बहुत जरूरत है कि रेलवे चंडीगढ़ की तरफ ध्यान दे। चंडीगढ़ से अहमदाबाद के लिए ट्रेन की जरूरत है। माउंटआबू के लिए कितनी बड़ी तादाद में लोग वहां जाते हैं, लेकिन उनके लिए सीधी ट्रेन नहीं है। कर्नाटक के लिए हमेशा मांग उठती रही है लेकिन उसके लिए वहां से ट्रेन नहीं है।

खास तौर से बेशक एक मांग हमारी बहुत लम्बे अर्से से चल रही थी, वह तो मानी गई कि चंडीगढ़ पंजाब और हरियाणा की राजधानी है, उसे पंजाब के साथ सीधा जोड़ दिया जाए। उसके लिए चंडीगढ़-लुधियाना रेल लिंक पर काम तो जरूर हो रहा है, यह बहुत समय से रुका पड़ा था। अब कुछ गति उसने पकड़ी है और काम में गति आई है। मुझे आशा है कि वह जल्दी पूरा होगा। लेकिन उसमें एक बड़ी कमी हमने देखी है, उसके कारण जो कुछ हम हासिल कर रहे हैं, वह व्यर्थ न जाए। आज के दिन जब दिल्ली से अम्बाला तक रेल वद्युतीकरण हो चुका है और आधे अम्बाला से अमृतसर तक वह किस कारण वह एक नया सैगमेंट आप जोड़ रहे हैं, उसकी इलैक्ट्रीफिकेशन नहीं हुई है। मैं समझता था कि वह उसके साथ-साथ सैक्शन हो जाना चाहिए था, लेकिन मुझे जानकर ताज्जुब हुआ कि ऐसा नहीं है और अगर ऐसा रहा तो चंडीगढ़-लुधियाना रेल लिंक बनाने का कोई फायदा नहीं रहेगा। आप उस रास्ते पर ज्यादा ट्रेन्स नहीं चला पाएंगे क्योंकि अम्बाला से आपको फिर दूसरे इंजन लगाने पड़ेंगे। फिर इसका आपको बहुत फायदा न रहे। एक बात जो पहले पास हो गई थी और प्लानिंग कमीशन ने भी मान ली थी कि चंडीगढ़ से राजपुरा तक बहुत छोटा रास्ता है। दूसरी लाइन एक अलग पंजाब के साथ जोड़ने के लिए प्लानिंग कमीशन ने बात मान ली थी, शम्भु बैरियर तक छोटा सा रास्ता था, उसको रोक दिया गया, मैं समझता हूं कि वह शायद खटाई में ही पड़ गया है। अगर आप चंडीगढ़ से लुधियाना बना रहे हैं तो इसका कारण यह नहीं और इसका मतलब यह नहीं होता है कि आपने जो पास कर रखा है, उसको छोड़ दें। मैं यह गुजारिश करूंगा कि उस बात पर गौर किया जाना चाहिए और वह वह चलनी चाहिए। पंजाब ने बहुत तरक्की की है। देश के अन्न का भंडार पंजाब और हरियाणा भरते हैं। लेकिन पिछले बहुत अर्से से रेलवेज की तरफ से पंजाब की जरूरतों पर जो ध्यान दिया जाना चाहिए था, वह ध्यान नहीं दिया गया है। इसके लिए मैं फिर वही दोहराना चाहता हूं कि एक सर्वे के लिए बहुत समय से मांग हुई थी। मोगा से लेकर मानसा तक, बरनाला-तपा वगैरह के रास्ते से एक लाइन के लिए सर्वे कीजिए। उस पर काम हो, वह लाइन जुड़े ताकि पंजाब और तरक्की के रास्ते पर चल सके। मैं गुजारिश करूंगा कि वह सर्वे करवाएं। उसकी बहुत जरूरत है। इस बात में कोई दो राय नहीं है कि रेलवेज को लोग बहुत ज्यादा महत्वता देते हैं, उसकी प्राथमिकता होती है और इसलिए वहां ज्यादा जरूरत है।

इसके साथ-साथ मैं एक या दो ट्रेनों का जिक्र करना चाहता हूँ। हमारे यहाँ एक ट्रेन, सं० 347 और 348 चलती थी, जो फिरोजपुर से शुरू होकर फरीदकोट, भटिण्डा, बरनाला, धुरी, पटियाला और राजपुरा से होते हुए अम्बाला तक जाती थी। कुछ समय पहले उसको बंद कर दिया गया और इसके लिए आतंकवाद को कारण बताया गया। लेकिन आज तक वह ट्रेन फिर से शुरू नहीं की जा सकी। मैं लोगों की मांग को यहाँ दोहराना चाहता हूँ कि इस ट्रेन को फिर से शुरू किया जाए। इसके साथ ही फिरोजपुर से लेकर अम्बाला तक का सेगमेंट काफी समय से उपेक्षित है। इसकी जरूरत है कि सुबह के समय दिल्ली से एक ट्रेन शुरू हो जो अम्बाला, राजपुरा, धुरी, पटियाला, भटिण्डा आदि होते हुए फिरोजपुर तक जाए और वापस आए। हम अपनी राजधानी से जुड़ना चाहते हैं, इसके लिए सुविधा होनी चाहिए। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा।

महोदय, कालका, जहाँ से आगे हिमाचल प्रदेश शुरू हो जाता है, वहाँ से भी जरूरत है कि सुबह में एक ट्रेन चण्डीगढ़ होते हुए उसी रूट पर चले और राजपुरा, धुरी, पटियाला, भटिण्डा आदि होते हुए फिरोजपुर तक पहुँचे। दूसरा रास्ता जारबल होते हुए जाता है। दिल्ली से भटिण्डा के लिए बरास्ता रोहतक, जींद, जारबल, धुरी और बरनाला होता हुआ जाता है। इस रूट पर बहुत कम ट्रेनें हैं। इस रूट पर गाड़ियों की संख्या बढ़ायी जानी चाहिए ताकि इस क्षेत्र की जनता के मन में कभी यह विचार न आए कि उनका ध्यान नहीं रखा जा रहा है। दिल्ली जाने वाली राजधानी अम्बाला नहीं रुकती जिसके कारण चण्डीगढ़ को नुकसान होता है, इसका यहाँ स्टॉपेज किए जाने की जरूरत है। एक ट्रेन दसुआ होते हुए हरिद्वार जाती है, लेकिन वह दसुआ में नहीं रुकती है। दसुआ वगैरह पिछड़े इलाके हैं। इन इलाकों को ट्रेनों की अधिक जरूरत है। चण्डीगढ़ पर अब तक बहुत कम ध्यान दिया गया है। यदि आज आप चण्डीगढ़ को अपग्रेड करने की बात करते हैं तो यह अपग्रेडेशन का केवल यह मतलब नहीं होता है कि आप स्टेशन पर नए कोटा स्टोन लगवा दें। यह अपग्रेडेशन नहीं है। आज बाहर से आने वाले पर्यटकों के लिए चण्डीगढ़ का महत्व बढ़ रहा है। स्टेशन पर उतरते ही लोगों को यह लगना चाहिए कि वे एक आधुनिक शहर में प्रवेश कर रहे हैं। शहर की एक झलक रेलवे स्टेशन पर मिलनी चाहिए। उसे एक शानदार अल्ट्रामॉडर्न रेलवे स्टेशन बनाने की आवश्यकता है।

मैं रेलवे के विाय में यह जानता हूँ कि इसे अपने संसाधनों को बढ़ाने की आवश्यकता है लेकिन उसके लिए कम से इसे शहर के अन्य स्टेशनों की तरह न बनाएं, अगर वहाँ होर्डिंग्स आदि लगानी हैं **by all means, please do it** लेकिन इसे इस प्रकार से लगाएं कि स्टेशन को देखकर लगे कि हम एक आधुनिक रेलवे स्टेशन पर खड़े हैं। इसी के साथ मैं एक बार फिर इस बजट का स्वागत करते हुए यह उम्मीद करता हूँ कि हमारे माननीय साथियों ने यहाँ अपने-अपने क्षेत्रों के विाय में जो अपेक्षाएं रखी हैं, वे पूरी हो सकें और उनमें भी जो उपेक्षित इलाके हैं, उन पर खास ध्यान दिया जा सके।

SHRI ANANTH KUMAR (BANGALORE SOUTH): Thank you very much. At the outset, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

I want to draw the attention of the hon. Railway Minister to this point, through you, Sir. Since the hon. Minister belongs to Tamil Nadu, last year, in the overall analysis, Tamil Nadu has got an amount of Rs.307 crore for new lines, doubling and gauge conversion, etc., and this year, it has got an amount of Rs.470 crore, the highest allocation for the State in the entire Budget, vis-à-vis what has been given to the State of Karnataka.

In the last 55 years, many new lines, gauge conversions, electrification projects, doubling of tracks, etc. had been announced for the State of Karnataka and the total amount spent on them is to the tune of Rs.4,500 crore; this year, we have been allotted a paltry amount of Rs.190.67 lakh.

20.11 hrs. (Shri Pawan Kumar Bansal in the Chair)

In that, for new railway lines, an amount of Rs.29.67 crore has been allotted; for doubling, Rs.97 crore has been allotted and for gauge conversion, Rs.64 crore has been allotted. Here, I want to put forth some suggestions, according to which, if some more funds are allotted, some projects could be completed within this year.

For example, Hassan-Bangalore is a very prestigious railway line; in 2006, we are going to have Mahamastakabhishekam for Shravanabelagola. Bangalore-Shravanabelagola line needs to be completed; it is of 166 kms. and an amount of Rs.412.91 crore is the total requirement. An amount of Rs.150 crore is

We need doubling also, especially from Mysore-Bangalore-Hubli-Belgaon-Pune-Mumbai. Now, the doubling of railway line is up to Meeraj. But from Meeraj to Bangalore and to Mysore, which is one of the trunk routes, there is no doubling or electrification. I, therefore, request that we may have doubling and electrification on this route so that the revenues will increase.

Once again I thank the hon. Chair for providing me this opportunity. Two senior colleagues in the Government are here. I hope when the hon. Railway Minister replies tomorrow, they will persuade him. They will collectively decide that they will be participating in Bangalore Metro rail and will be giving the additional support for Bangalore-Hassan for the sake of *Mahamastakabhishekha*. They will also be completing this year Bangalore-Sholapur doubling, which is only 45 Kms. away. The Government will give us a gift in the shape of an increased railway allocation for Karnataka from Rs.190 crore to Rs.450 crore

MR. CHAIRMAN : Now, Shri Manjunath Kunnur to lay his speech.

SHRI MANJUNATH KUNNUR (DHARWAD SOUTH): Sir, before laying my speech, I would just want to say a few words.

MR. CHAIRMAN: I would not be able to allow you. Then you have to wait for that. I would call you a little later.

SHRI ANANTH KUMAR (BANGALORE SOUTH): Sir, I would just request you that since you have called his name, kindly allow him to speak. This would be his maiden speech.

MR. CHAIRMAN: I am sorry I would not be able to do that. We will have to proceed from the other side. I would call him a little later.

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, मैं इसके लिए आपका आभारी हूँ। जब भी रेल बजट आता है तो पूरे हिन्दुस्तान के लोगों में इस बात की चर्चा होती है कि ट्रेन का किराया बढ़ेगा या विधिवत रहेगा? दूसरी आस जनता को यह रहती है कि नई ट्रेन चलेगी या नहीं? तीसरी मांग रहती है कि विभिन्न स्टेशनों पर ट्रेनों का ठहराव हो। चौथी दुखद बात कभी-कभी उस समय होती है जब ट्रेनों का डिरेलमेंट होता है। उसका मुख्य कारण रेलवे ट्रैक और पुराने पुल हैं। इन सभी बातों पर हमने पिछले पिछले वा रेल बजट के समय चर्चा की थी और तमाम अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में हाउस में भी चर्चा की थी। उसके बाद रेल मंत्री जी को लिख कर दिया। हम समय-समय पर अधिकारीगणों को इस बारे में अवगत कराते रहे हैं जो बिहार से चुन कर आए हैं, उन्होंने भी दुख प्रकट किया। रेल मंत्री और उनके दल के लोगों में भी इसे लेकर एक निराशा थी।

मैं अपने क्षेत्र की समस्या के बारे में सदन को अवगत कराना चाहूंगा। हमारा जनपद कोशाम्बी जो नवसृजित जनपद है, उसका मुख्य रेलवे स्टेशन भरवारी है। मैंने इसके बारे में बहुत पहले मंत्री जी और अधिकारियों को लिख कर भी दिया था कि वहां मुख्य ट्रेनों का ठहराव हो ताकि उस जनपद की अपनी भव्यता बने और जनपद का नाम भी उत्तर प्रदेश के मानचित्र पर जाना जा सके। पिछली बार लिख कर दिया कि वहां कम्प्यूटर आरक्षण की सुविधा उपलब्ध हो क्योंकि वह जनपद का मुख्य रेलवे स्टेशन है। प्रायः देखा जाता है कि वहां चूंकि जीटी रोड भी पड़ती है, तमाम यात्री उतरते हैं, कभी टेलीफोन में बात करनी होती है तो कर नहीं पाते हैं। मुख्य प्लेटफार्मों जो नम्बर एक के हैं वहां पीसीओ की व्यवस्था होनी चाहिए। इलाहाबाद से दिल्ली की ओर रवाना होंगे तो इलाहाबाद के नजदीक सुबेदारगंज स्टेशन पड़ता है। चूंकि मेरा निर्वाचन क्षेत्र इलाहाबाद और कोशाम्बी जनपद, फतेहपुर जनपद में पड़ता है, सुबेदारगंज स्टेशन पर भी अगर प्लेटफार्म का सौन्दर्यीकरण हो और प्लेटफार्म बन जाए तो मेरे ख्याल से इलाहाबाद में जो लोड पड़ता है, वह कम होगा। इसी प्रकार से शंकर प्रयाग घाट का रेलवे स्टेशन है। जब माघ मेला या कुम्भ मेला आता है तो वहां आज भी एक शटल ट्रेन चलती है, प्लेटफार्म भी है, पानी की टंकी है, क्वार्टर है, तमाम तरह की सुविधाएं हैं अगर ये दोनों रेलवे स्टेशनों का सौन्दर्यीकरण करके विकसित किया जाए तो मेरे ख्याल से इलाहाबाद पर पड़ने वाला लोड कम होगा। मेरे ही जनपद कोशाम्बी में मनौरी, भरवारी, सिराथू तथा खागा मुख्य रेलवे स्टेशन हैं। मैं मांग करता हूँ कि इन स्टेशनों का सौन्दर्यीकरण करा कर विकसित कराया जाए ताकि जनपद का महत्व बढ़ सके और लोड को कम किया जा सके।

दूसरी बात यह है कि सुबेदारगंज, भरवारी, मनौरी, सिराथू, खागा के नए प्लेटफार्म बनाने की भी जरूरत है। वहां बहुत सी ट्रेनें रुकती हैं। जो रेलवे ट्रैक हैं, वहां प्लेटफार्म नाम की कोई चीज नहीं है इसलिए नए प्लेटफार्म का भी निर्माण हो या उसका थोड़ा विकास होना

चाहिए। भरवारी जो मेन जनपद का मुख्य स्टेशन है, वहां रिटायरिंग रूम बने। बहुत से मुसाफिर खुले मैदान में सोते हैं। कम से कम यह सुविधा वहां होनी चाहिये। रीवा-महानन्दा एक्सप्रेस ट्रेन को वहां रोका जाये। कानपुर से इलाहाबाद भरवारी 8.30 पहुंचती है और इलाहाबाद से कानपुर भरवारी 9.30 चलती है। उससे रेल यात्रियों को काफी सुविधा मिलेगी। जोधपुर-हावड़ा एक्सप्रेस कानपुर 1200 बजे दिन में और इलाहाबाद 2.00 बजे दिन में पहुंचती है। इस ट्रेन का स्टापेज कर दिया जाये तो जनपद के तमाम लोगों को सुविधा मिल सकेगी। मैंने यह मांग पहले भी की थी। रेलवे में खान-पान के लिये रेलवे वैंडर्स के लाइसेंस जो अपाहिज तथा विधवाओं को मिले हुये थे, उनका नवीनीकरण नहीं किया गया है। रेल मंत्री जी से आग्रह है कि उन लाइसेंसों का नवीनीकरण किया जाये। चौरी-चौरा एक्सप्रेस को मनोरी स्टेशन पर रोका जाये। एन.सी.आर. की आवासीय कोलोनी, इंडियन ऑयल कार्यालय सूबेदारगंज में बननी है। उसमें मुंडोरा गांव का नाला जा रहा है। यदि अलग नाला जाये तो गांव जलमग्न हो जाता है। इसलिये एक ही ड्रेनेज के द्वारा कार्य किया जाये जिससे कालोनी एवं गांव का पानी निकाला जा सके। इससे रेल कर्मचारियों को सुविधा हो जायेगी। इलाहाबाद-लखनऊ-इलाहाबाद तीन घंटे की यात्रा है और 200 किलोमीटर का रास्ता तय करने में 6-7 घंटे लग जाते हैं। हमारी मांग है कि इलाहाबाद-लखनऊ रेलमार्ग का दोहरीकरण कर दिया जाये। ऐसी कोई एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये जो 3-4 घंटे में पहुंच जाये। इलाहाबाद उत्तर प्रदेश का एक महत्वपूर्ण जिला है और लखनऊ प्रदेश की राजधानी है। हमारे कई माननीय सदस्यों ने इस बात के लिये पहले भी मांग की है। इलाहाबाद आजादी की लड़ाई से लेकर आज तक अपना एक स्थान बनाये हुये है। मेरी मांग है कि इलाहाबाद-दिल्ली के बीच में एक शताब्दी गाड़ी चलायी जाये।

सभापति जी, महर्षि बाल्मीकि इंटर कालेज, जहां में भी पढ़ा हूं, यहां पूर्व सांसद श्री कल्याण चन्द बाल्मीकि जी प्रबंधक रहे हैं। सरदार बूटा सिंह जी, जो इस समय बिहार के गर्वनर हैं, उस समय उप रेल मंत्री थे, उन्होंने कुछ जमीन रेलवे से लेकर एक भवन स्कूल का निर्माण कार्य कराया था लेकिन एन.सी.आर. ने उस भवन पर कब्जा कर लिया है। इससे समस्या पैदा हो गई है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि अगर उस विद्यालय का कमरा छोटा सा है, अगर दे दिया जाए तो बच्चों को सुविधा होगी। उसमें ज्यादातर बच्चे अनुसूचित जाति से हैं। जो भी सरकार आती है, वह अनुसूचित जाति, पिछड़े वर्ग को बच्चों को ज्यादा सहूलियतें देती है।

सभापति महोदय, इलाहाबाद से लेकर दिल्ली तक रेल मार्ग पर भरवारी-सिराथू फाटक बंद रहता है। मैंने राष्ट्रीय सम विकास योजना में 12 करोड़ रुपये का प्रावधान कराया था। मेरी मांग है कि रेलवे ट्रैक पर पुल बनना चाहिये। रेलवे विभाग कुछ आर्थिक सहायता प्रदान करे। इससे लोगों को सुविधा हो जायेगी। इससे जाम से बचा जा सकेगा।

सभापति जी, रेल विभाग के दोनों मंत्री बैठे हुये हैं। उनसे मांग करता हूं कि मेरे द्वारा दिये गये सुझावों को गंभीरता से लिया जाये। ताकि जन साधारण का कार्य हो सके और उन्हें सारी सुविधायें मिल सकें।

MR. CHAIRMAN : Much as I would have liked to give more time to the hon. Members, but I would like to inform that there are still 40 more names with me. Even if I give 5 minutes to each speaker, then also it would take 200 minutes, that is more than 3 hours, to exhaust the list of speakers. Therefore, I would like to request the hon. Members to kindly make their submissions and points as briefly as possible. I will ring the first bell after four minutes and the final bell after five minutes.

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी (रीवा) : *सभापति जी, प्रस्तुत रेल बजट 2005-06 लोकलुभावन घोणाओं से भरपूर है। रेल मंत्री जी ने आंकड़ों की बाजीगरी दिखा कर वाहवाही लूटने का प्रयास किया है। किंतु घोणाओं के अनुरूप नई योजनाओं के लिए पर्याप्त धनराशि का प्रावधान नहीं किया गया है।

यात्री-सुविधा की दृष्टि से मध्य प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है। मध्य प्रदेश की किसी भी परियोजना के लिए पर्याप्त धनराशि का प्रावधान नहीं किया गया है।

ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन का भूमिपूजन तत्कालीन प्रधानमंत्री मान्यवर अटल बिहारी वाजपेयी जी ने 1998-99 में किया था। उस समय जो कार्य इस दिशा में हुए, वह उनके जाने के बाद ठप्प हो गया है। प्रस्तुत रेल बजट में भी ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन के निर्माण के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। जबकि इस लाइन के निर्माण से रीवा संभाग ऊर्जाधानी सिंगरौली से सतत सम्पर्क में आ जाएगा और रीवा संभाग द्रुतगति से विकास के पथ पर अग्रसर हो जाएगा।

विन्ध्य क्षेत्र में सीमेंट उद्योग और कोयले का भरपूर भंडार है। लेकिन इस क्षेत्र में गुड्स ट्रेन बढ़ाने के लिए पूरे बजट में ठोस कुछ भी नहीं किया गया है।

मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल से रीवा के बीच इकलौती रेवांचल एक्सप्रेस चलती है। यह एक लम्बे संघर्ष के बाद प्रारंभ हुयी थी। यह राजस्व के मामले में देश की गिनी-चुनी ट्रेनों में है। इसे आई.एस.ओ. नम्बर प्राप्त है। इसी में से अधिकांश सांसद, विधायक और मंत्री यात्रा करते हैं। रीवा और भोपाल के समाचार पत्रों में आज ही समाचार प्रकाशित हुआ है कि अब यह रेवांचल एक्सप्रेस पूरे सप्ताह की जगह सप्ताह में केवल तीन दिन चलेगी। रेल मंत्री जी से मिलकर मैंने इस गाड़ी में ए.सी. प्रथम श्रेणी का एक कोच जोड़ने की मांग की थी। उन्होंने मुझे आश्वासन दिया था कि वह यथाशीघ्र ए.सी. प्रथम श्रेणी का कोच जोड़ देंगे। समझो, यह काम हो गया। लेकिन ए.सी. प्रथम श्रेणी का कोच जोड़ना तो दूर, रीवा संभाग के यात्रियों के लिए राजधानी पहुंचने वाली इकलौती ट्रेन को भी सप्ताह में तीन दिन चलाने की योजना से मैं मर्माहत हूँ। आज ही रेलवे बोर्ड के चेयरमैन श्री आर०के० सिंह से मैंने इस संदर्भ में चर्चा की है। यद्यपि उन्होंने मुझे आश्वासन दिया है कि रेवांचल एक्सप्रेस जो एक लाभप्रद गाड़ी है, पूर्ववत् प्रत्येक दिन चलेगी। फिर भी मेरा रेल मंत्री जी से साग्रह अनुरोध है कि वे इस संदर्भ में मुझे और इस सदन को आश्वासन करें कि रेवांचल एक्सप्रेस पूर्ववत् चलती रहेगी तथा उसमें प्रथम श्रेणी का कोच जोड़ेंगे।

*Speech was laid on the Table.

माननीय रेल मंत्री जी को पत्र लिखकर और मिलकर के रीवा में तीसरे प्लेटफार्म का निर्माण रीवा से जबलपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाने, रीवा नयी दिल्ली एक्सप्रेस के समय परिवर्तन की मांग तथा रीवा-बिलासपुर फास्ट पैसेंजर को दुर्ग तक बढ़ाकर उसमें ए.सी. 3 टीयर का एक कोच लगाने, जिससे अतिरिक्त सुविधाओं की वृद्धि के साथ अधिक राजस्व की प्राप्ति हो सके एवं रीवा-मिर्जापुर तक रेल लाइन बिछाने की मांग कई बार की गयी। माननीय रेल मंत्री जी ने मुझे इसको पूरा करने का आश्वासन भी दिया था, लेकिन रीवा-मिर्जापुर रेल लाइन के सर्वे की बात के अलावा कुछ भी नहीं किया। जहां रीवा-मिर्जापुर रेल लाइन के सर्वे के लिए रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ वहीं उपरोक्त मांगों को पूरा करने की पुरजोर मांग करता हूँ।

महोदय, एन.डी.ए सरकार ने जबलपुर में पश्चिम मध्य रेल जोन की स्थापना कर क्षेत्र को उपहार दिया था, इस बजट में जबलपुर जोनल कार्यालय के लिए बजटीय प्रबंधन में स्थान न दियाजाना सरकार के सौतेले व्यवहार को दर्शाता है।

इसी प्रकार राष्ट्रीय राजमार्ग-7 पर मैहर में ओवर ब्रिज के निर्माण की घोषणा के बाद इस बजट में राशि के प्रावधान न होने से यह भी नहीं बन सकेगा।

सम्पूर्ण बजटीय भाषण में जिन 46 नयी रेलगाड़ियों को चलाने की बात कहीं जा रही है, उनमें से 14 ट्रेनों को अमान परिवर्तन के बाद, 2 ट्रेनें नयी लाइन बनने के बाद चलायी जायेंगी। महोदय, यह तो सदन का घोर मजाक है क्योंकि जब गत वर्ष के बजट में घोषित की गयी सम्पर्क क्रांति पूरी शुरू नहीं हो सकी और इस प्रकार कागजी घोड़े दौड़ाकर 46 गाड़ियों को शुरू करने एवं 27 गाड़ियों के विस्तार की बात को शामिल करना देश की जनता के साथ धोखा है।

महोदय, यात्री सुविधाओं के नाम पर स्टेशनों पर सालों से कार्यरत छोटे-छोटे खानपान लाइसेंसिज जो कि रेलवे स्टेशनों पर स्टाल, द्राली के माध्यम से पूरी, चाय, फल, जूस इत्यादि वस्तुओं की बिक्री कर अपना भरण-पोषण करते आ रहे हैं और सस्ते दामों पर यात्रियों को खानपान सामग्री उपलब्ध कराते हैं, की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। रेल मंत्रालय द्वारा जारी खानपान योजना 2004 लागू होने से ये छोटे छोटे लाइसेंसिज, जिनमें वृद्ध, विस्थापित, अल्पसंख्यक, अनुसूचित जाति, जनजाति, विधवायें और स्वतंत्रता संग्राम सेनानी शामिल हैं, भुखमरी की स्थिति में पहुंच जायेंगे। ये लोग नयी नीति के तहत टेंडर प्रक्रिया को टेंडर माफियाओं और बड़े पूंजीपतियों के चलते पूरा नहीं कर पायेंगे।

अस्तु, रेल मंत्री जी इस पर पुनर्विचार करें और सालों से कार्यरत खानपान लाइसेंसिज को भुखमरी और बेरोजगारी से बचाने के लिए नयी खानपान नीति 2004 के पैरा संख्या 12.5 को समाप्त करने का कट करें ताकि सालों से कार्य कर रहे ये छोटे छोटे लाइसेंसिज अ. व.स श्रेणी स्टेशनों पर वॉ से कार्यरत रहकर अपना व अपने परिवार का भरण पोषण करते आ रहे हैं, उन्हें टेंडर प्रक्रिया से अलग रखने और पूर्ववत् लाइसेंसों के नवीनीकरण हेतु नीति बनाने की कार्यवाही करें।

इसी तरह सन 2000 में ट्रेन साइड वैंडिंग का कार्य यात्रियों की सुविधा हेतु बनाया गया है। परन्तु, उपरोक्त पॉलिसी का क्रियान्वयन के वल उत्तर रेलवे द्वारा ही किया गया है, वह भी 2003 में महज सीमित गाड़ियों में किया गया है। सामान्यता जिन ट्रेनों में पेंट्री कार की सुविधा नहीं है, इन गाड़ियों में यात्रा कर रहे लोगों की सुविधा हेतु उक्त पॉलिसी आम जनता एवं जन-प्रतिनिधियों की मांग पर रेल मंत्रालय द्वारा बनायी गयी है। परन्तु, रेल के अधिकारी उपरोक्त कार्य को रेलवे द्वारा अधिकृत भोजनालय ठेकेदारों से न कराकर अवैध रूप से अवैध लोगों से इस कार्य को करा रहे हैं, जिसमें आर.पी.एफ एवं जी.आर.पी भी बराबर के भागीदार है।

इस कार्य को रेलवे द्वारा अधिकृत भोजनालय ठेकेदारों से कराने पर रेलवे की आय में फीस के रूप में भारी राजस्व की बढ़ोतरी हो सकती है। परन्तु कुछ भ्रष्ट अधिकारी उक्त कार्य को भोजनालय ठेकेदारों के मांगने के बावजूद भी यह कहकर आइ.आर.सी.टी.सी के माध्यम से कराने की बात करते हैं जबकि आइ.आर.सी.टी.सी पेंद्री कार सुविधा देने में ही असमर्थ है। आइ.आर.सी.टी.सी का कहना है कि रेलवे बोर्ड ही इस पॉलिसी पर अनुपालन करवा सकता है।

मैं आम यात्रियों की सुविधा हेतु रेल मंत्रालय से पुरजोर मांग करता हूँ कि जिन गाड़ियों में पेंद्री कार की सुविधा नहीं है, उसमें आम यात्रियों की सुविधा एवं जहर खुरानी की घटनाओं पर अंकुश लगाने हेतु क्षेत्रीय रेलवे में कार्यरत केवल अधिकृत भोजनालय ठेकेदारों के माध्यम से ही ट्रेन साइड वैडिंग का कार्य कराया जाये। बहुत-बहुत धन्यवाद ।

डॉ. रामकृष्ण कुसमरिया (खजुराहो) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने यह कहकर बड़ी वाह-वाही लूटी है कि हम माल भाड़े में कुछ नहीं बढ़ा रहे हैं। बड़ी चतुराई के साथ उन्होंने गरीबों के साथ मजाक किया है। चीनी, पैट्रोलियम पदार्थों और खाद्यान्न पर यह भाड़ा वृद्धि लगेगी तो इसका असर किस पर पड़ेगा।

महोदय, बजट में बुंदेलखंड और मध्य प्रदेश के साथ बड़ा पक्षपातपूर्ण व्यवहार किया गया है। हमारे बुंदेलखंड में एक बुंदेलखंड एक्सप्रेस चलती थी। हम लोग एक-एक स्टापेज के लिए निवेदन करते हैं कि कहीं न कहीं स्टापेज आप करें। लेकिन आपने तेज गाड़ी चलाने के नाम पर बुंदेलखंड एक्सप्रेस के 11 स्टापेज एकदम बंद किये हैं। वहां की जनता के लिए जो सुविधा थी, वह आपने छीन ली।

ओरछा विश्व प्रसिद्ध, ऐतिहासिक और सांस्कृतिक धरोहर है, आपने वहां भी उसके स्टापेज बंद कर दिये। गाड़ी का नाम बुंदेलखंड एक्सप्रेस है, लेकिन बुंदेलखंड के लोगों को पटरी की धूल खाने के लिए छोड़ दिया है। ओरछा, खजुराहो और कालिंजर यह पूरा ट्रैक पर्यटक स्थल है। खजुराहो विश्व प्रसिद्ध पर्यटक स्थल है। यहां से जाने के लिए ताज एक्सप्रेस जो ग्वालियर में कई घंटे खड़ी रहती है, यदि उसे आप झांसी तक बढ़ा दें तो जो बाहर से पर्यटक आते हैं, वे ओरछा जायेंगे और ओरछा से खजुराहो चले जायेंगे। इससे रेलवे की आमदनी बढ़ेगी।

आपने कहा कि हमने माल भाड़े में वृद्धि नहीं की। लेकिन 650 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय जो उससे आनी है, वह चीनी, पैट्रोलियम पदार्थों और खाद्यान्न पर मूल्य वृद्धि करके पूरी करेंगे। दमोह बुंदेलखंड का एक जिला है, यहां एक डायमंड सीमेंट कंपनी है। पूरे बुंदेलखंड में यह केवल एक ही प्रतिष्ठान है। वहां हजारों लोग काम करते हैं। लेकिन जब सीमेंट बनता है तो दुलाई के लिए रैक्स नहीं मिलते। अब आप भाड़े में वृद्धि करें या न करें, रैक्स नहीं मिलेंगे तो दुलाई कैसे होगी। इसकी व्यवस्था आपको करने की जरूरत है। हमारे पास वहां से कई बार खबर आती है कि हमें रैक्स नहीं मिल रहे हैं। हमारा माल गोदामों में पड़ा हुआ है। हम आपसे निवेदन कर रहे हैं कि इन सब चीजों पर भी आप गौर करें और उन्हें रैक्स की सुविधा प्रदान करें।

हमारे क्षेत्र में तुलसी एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन चलती है। यदि इसे डेली कर दें तो बुंदेलखंड के लोगों को काफी सुविधा हो जायेगी। इसी तरह से सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाई गई। दिल्ली से चलने के बाद वे सारी की सारी ट्रेन्स अंतर्धान हो गईं, पता नहीं कहां चली गईं। हमने पता किया कि यह गाड़ी दमोह से निकली या नहीं, यह गाड़ी चित्रकूट के लिए हरपालपुर से पास हुई या नहीं हुई। उन्होंने बताया कि गाड़ी झांसी तक नहीं गई। पता नहीं ग्वालियर के बाद गाड़ी कहां अंतर्धान हो गई। आप यह जादूगरी का खेल न खेलें। लोगों को सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस दिखाई तो देनी चाहिए। पिछली बाहर नीतीश कुमार जी ने चलाई थी, बड़ी मुश्किल से दो साल के बाद इसके चलने की नौबत आई और जिस दिन झंडी दिखाई गई, उसके बाद से गाड़ी पटरी पर नहीं दिखाई दे रही है। आप इसका पता करवायें, खोजबीन करवायें कि गाड़ी कहां गई, कहां गुम हो गई। मेरे दो-तीन प्वाइंट्स और हैं। इसी तरह से भोपाल एक्सप्रेस है, हम इसका स्टापेज ललितपुर में चाहते हैं। यदि वह यहां रुकती है तो वहां बुंदेलखंड के काफी हिस्से टीकमगढ़, छतरपुर आदि जगहों के लोगों को गाड़ी में बैठने और उतरने की सहूलियत हो जायेगी।

मान्यवर, पिछले समय दमोह से पन्ना रेलवे लाइन स्वीकृत हुई थी। उसका सर्वे हो गया था और उसको अंतिम रूप भी दिया गया था, लेकिन उसका कोई पता नहीं है। नए सर्वेक्षण में कुंडलपुर को कटनी से दमोह खंड पर लिंक लाइन के रूप में जोड़ा गया है लेकिन इसके लिए केवल 1लाख 75 हजार रुपये की राशि रखा जाना बहुत कम है और ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। इससे क्या बनेगा? मेरा निवेदन है कि दमोह-पन्ना रेलवे लाइन जो ललितपुर से शुरू हुई है, पहले इसमें 60 करोड़ रुपये के लगभग पैसा मिला था, उसके बाद काम शुरू हुआ था, लेकिन इस बार आप बिल्कुल भूल गए। मैं क्या कहूँ! बुंदेलखंड की जितनी बातें मैंने बताई हैं, आप इनकी जांच करवा लें। यदि एक भी बात गलत निकल जाए तो आप जो चाहें, हमें जुर्माना कर सकते हैं। ये सारी बातें पूरी की पूरी बुंदेलखंड की उपेक्षा के साथ जुड़ी हुई हैं। हमें समझ में नहीं आया कि ऐसा बर्ताव क्यों है? इसको सुधारेंगे तो आपकी बहुत ही कृपा होगी।

एक और बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। क्षिप्रा एक्सप्रेस तीन दिन चलती है और उज्जैन से चलकर हावड़ा जाती है। इसी तरह से यही गाड़ी उज्जैन से तीन दिन चम्बल एक्सप्रेस बनकर झांसी और मानकपुर होते हुए चलती है। जैसे गोंडवाना एक्सप्रेस जबलपुर से चलती है और दो हिस्सों में चलती है - एक हिस्सा बिलासपुर से चलता है, दूसरा हिस्सा जबलपुर से चलता है, दोनों आकर बीना में मिल जाते हैं और फिर आगे पूरी ट्रेन बनकर दिल्ली आती है। इसी तरह से मेरा निवेदन है कि क्षिप्रा और चंबल एक्सप्रेस जो एक गाड़ी दो गाड़ियां बनकर चलती हैं, इनको यदि दो बना दें - एक गाड़ी उज्जैन से चले और मानकपुर तक आए और दूसरी गाड़ी चंबल एक्सप्रेस के रूप में चले और मानकपुर तक आए और वहां से एक गाड़ी बनकर चलाई जाए तो दोनों रूटों पर डेली सर्विस लोगों को मिलेगी।

अंत में मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि जो बातें मैंने आपके सामने रखी हैं, उनमें बुंदेलखंड की घोर उपेक्षा की गई है। इसकी जांच आप करा लें और ये सहूलियतें देकर बुंदेलखंड के साथ न्याय करें।

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Mr. Minister, is it a fact that Sampark Kranti Express did not reach the destination? It is a very serious allegation that he is making.

सभापति महोदय : इसको बाद में फिर कर लें। अभी हम लिस्ट को आगे बढ़ाते रहें। **We will ask him later.**

SHRI DUSHYANT SINGH (JHALAWAR): *Sir, I rise to speak on the Indian Railway Budget 2005-06. I would like to thank you for the opportunity for allowing me to speak on the Railway Budget. Sir, the UPA Government has drawn ambitious plans for the Railways to meet increasing demand for the economy. Sir, the hon. Minister has mentioned in his Budget speech that they will work towards streamlining passengers services and also ensuring proper improvement in the quality of passengers services. But, Sir, this is an utopian idea carried out by the UPA Government, and it is only on paper and not in reality. Sir, the success of any economy is through its efficient railways system. Sir, at this point, I must mention that the Railways have not clarified vis-à-vis safety and security for its passengers. It is very important for us to mention that the Minister has announced Rs. 10 crore for safety to build bridges, tracks, signals and for inter-locking all the Railway tracks. Sir, I must, at this moment, say that the Minister for Railways is invisible. We are discussing a very important matter and I do not see either hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav nor any Members of the Railway Board. It is very sad to see such attendance by the leading Members of the Railways team.

For security, the hon. Minister of Railways had mentioned that I quote him: "Railway Protection Force (RPF) posts, which were recruited by the Railway Recruitment Board, have been discontinued, and previous practice of filling up the vacancies directly by the field units should be restored". I urge the hon. Railway Minister, as he is so dear and near to the *Aam Admi*, and also the UPA Government in their Common Minimum Programme, to carry out the recruitment process and employ the workforce for the RPF from the districts of the location to the posts.

*Speech was laid on the Table.

Sir, the *Aam Admi* have always complained to Railway Officials that they are unable to connect to the Railway Information Line. It is due to awful telecommunication facilities provided since the UPA Government took control, especially in Jhalawar. I thank the Railway Minister for expanding this line to the village level. But at this point, I must also put it in black and white that the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadavji has given the preferential treatment to his State of Bihar by providing a Call Center at Patna. He should be more open and have a center outside the State also to expand a reach to the village level. We need to establish telephony network to the village level. We need to initiate education awareness campaign by which local artisans, marginal farmers and *Aam Admi*, as mentioned by the UPA, can take full opportunity of the services provided by the Railway Ministry, such as Internet Booking, and make full use of the Call Center. I hope, this is not a Call Center only on paper, and what the hon. Railway Minister has mentioned in his Budget, does come into action and assist the people of India, and not the one region only. Sir, I must mention at this stage that the Indian Railways are not only the largest Railway

network in the world, but also a biggest public sector undertaking, and we need to think of modernising our Railway.

"Sir hungama khara karna mera maksad nahin, Meri Koshish hai ke ye surat badalni chahiye".

Our hon. Railway Minister mentioned a quote, which follows in his Railway Budget Speech :

I am disillusioned and disappointed by hon. Railway Minister and his officials for not being present at the debate on Railways Budget. How can you make a system better without learning, listening and creating awareness of local problems of individual Members from the respective States? So, I urge the Railway Minister that he should have been here. This is the same unfortunate situation that arose in Punjab when a train accident took place in Hoshiarpur District. And instead of attending Parliament and informing the Members of

Parliament, the Railway Minister had travelled to Bihar to take care of the local issues in Bihar without bothering about the *Aam Admi* who was in misery in Punjab. He was more bothered about the release of the Banerjee Report. It was just to garner votes, and use religion to do so. The modernisation plan undertaken by the UPA Government is only for the so-called metropolitan cities of New Delhi, Chennai and Kolkata. What does happen to the common man's problem? Why should we not also modernise Railway segments to cater to rural India? At this moment, I must thank the initiative of our hon. Minister for giving the opportunity to unemployed youths to travel in second class if they are going to appear for any Government jobs. It is also proposed by the hon. Railway Minister to help the farmers, the agriculturists and the artisans by giving them concession of 50 per cent in lieu of training. I hope at this stage, he is not using his political mind to garner for the next national political election. I must commend the hon. Railway Minister for giving to rural students, especially girl child, for travelling from rural areas to attend National level entrance level examinations for medical, engineering and other courses. AT this stage, the hon. Railway Minister has mentioned that patients, who die while undergoing treatment in major Government hospitals, be carried on priority basis to the nearest Rail head connection to the home town at 50 per cent concession on normal tariff. I urge him to be more sympathetic, concerned and show empathy for the bereaved family, aid the rural poor by giving him 100 per cent concession in tariff.

Sir, now I must shift your attention to my State of Rajasthan, and my constituency of Jhalawar. I must mention that the hon. Railway Minister was not generous to the State of Rajasthan. By this Railway Budget, we can see how the UPA feel about the States who have voted the NDA lead Governments in the respective States such as Rajasthan. In the previous Budget, Ramganj Mandi – to Bhopal line, which is a new train line, had a budget of Rs. 27 crore for the year 2004-05, but its total cost amounts to Rs.7,000 crore plus. This year, the Budget allocation for the same line is Rs. 15 crore. I must say that at this stage, Ramganj

– Mandi is one of the Asia's largest Agriculture Mandi which has been provided to people, for the traders and marginal agricultural farmers. With this new Budget 2005-06, the provisions provided by the previous Budget have been reduced. Sir, the cost of Ramganj Mandi – Bhopal line is approximately Rs.7,000 crore, and you have provided a small amount of Rs. 15 crore this year. This shows a balance of about Rs. 6,080 crore which is yet to be disbursed by the Central Government in order to have this train line between Bhopal, Jhalawar and Ramganj Mandi. Sir, I had requested the hon. Railway Minister, through numerous letters, that the common man, the *Aam Admi*, needs a shuttle from Nagda in Madhya Pradesh to Kota in Rajasthan with stoppages at Chomela, Bhawani Mandi to Kota. This is a train by which a local middle class person could travel to and fro from his work place. Still no announcement has been made for this memo train from Nagda to Kota. I urge you to assist us - Members of NDA - and be generous to us by giving us this facility. I must also mention that during daytime, local people of the Jhalawar constituency need to travel for short distances. During daytime, the sleeper coaches are not provided. I urge the hon. Railway Minister to provide the people with an opportunity to have reservations for sleeper coaches for the short day journeys, and trains should have more bogies for the common man. We need extra reservation facility at Bhawani Mandi, Choumela and Salpura. As the reservation facilities are limited, we need more counters for booking facilities. Sir, in your Budget Speech, you have clearly

mentioned that you will be assisting the local people with facilities like rest room and better catering. I urge you to provide these facilities at Bhawani Mandi, Choumela and Salpura.

Sir, I must mention that in your Railway Budget, 2005-06, there is no mention for electrification of new lines. I urge you to provide the people of Hadoti with better Railway electrification facility between section of Kota BARAN – Guna – Bina. Along with it, the Jaipur – Swai Madhavpur sector also needs to be electrified. A glance at your Railway Budget provides no assistance to our State, which is the largest State in India. All the trains that you have provided us are

either after gauge conversions or memo trains. We feel that you have acted without any thought for providing the people of Rajasthan with proper new train facilities. Rather you were occupied in Bihar election. I urge you to look at for providing us with new train facility, and also change memo train into passenger trains and passenger trains into express trains. You have overlooked the Hadoti region. You have only provided trains to areas where there is an elected partner of UPA Government. We can see this in your generosity where you have provided Guna Shivpuri Gwalior Train – Budget of Rs. 25 crore is sanctioned. The train lines which you have sanctioned, such as Dausa via Alwar to Mathura are primarily to assist your UPA partners because Indian National Congress Members have been elected from these three respective constituencies. While you have overlooked our Jhalawar Parliamentary constituency. I, once again, urge you to be sympathetic towards our people, and give us some train stoppages of trains, such as, at Bullets Jaipur, Indore Express at Bhawani Mandi, and Choumela – Dhanbad Express (3349) and Parshawanath Express (3350) at Bhawani Mandi and Choumela.

For the State of Rajasthan and for the District of Dholpur and Swain Madhavpur, I urge you to link after gauge conversion Dholpur, Sarmuthra to Gangapur City. Your colleague in UPA-lead alliance, representing Swain Madhavpur, hon. Shri Namonarayan Meena, who is Minister in your coalition Government, has also urged to do so. We need to increase the frequency of trains passing through our State. We urge to make the Jodhpur Guwahati Express - which runs once in a week – thrice a week. Jaipur Bangalore Express, which runs twice a week, I would request you to make it thrice a week with a stoppage at Bhawani Mandi and Choumela.

To end, I would like to quote your favourite quotation:

"Sirf hungama khara karna mera maksad nahin, Meri koshish hai ki ye surat badalni chahiye."

Sir, you are running a lot more trains than you can provide for in your Budget. Hon. Minister has only put his view on paper, which is not at all practical. He has only provided for areas of its alliance partners. Therefore, I urge him to indulge in too much of talking and let us work for people who have elected us without any prejudice and any malaise. Let us actually help the common without any caste, religion faith and any political compulsions. I hope, he will be more sympathetic and generous to us in future.

Thanking you for giving an opportunity to speak.

DR. COL. (RETD.) DHANI RAM SHANDIL (SHIMLA): Mr. Chairman, Sir, I rise to speak in support of the Railway Budget presented by Shri Lalu Prasad, our hon. Railway Minister on 26th February, 2005. In a country of our size and the rising needs of the population, I think, it is a very good job done by the Railway Minister. Let us appreciate the good work done by him. He has kept in mind the needs of all sections of our society. The Railways' task is a stupendous one. I think, with 1,07,000 track kilometres, carrying more than 11 million passengers a day, transporting 40 per cent of the freight of our nation is not a small or mean job. Under these circumstances, making a balanced Budget is a big challenge. I would always appreciate those hon. Members who have tried to appreciate the good work done by the Railways.

I think, under the responsive and dynamic approach of the UPA Chairperson, Shrimati Sonia Gandhi and under the able leadership of Dr. Manmohan Singh, this is the second time in succession that in the Railway Budget there has been no increase in the rail fare. Once again I should say that Shri Lalu Prasad deserves all the credit for that. The hon. Minister has also introduced a lot of welfare measures. He has introduced down-to-earth, popular and people-friendly concessions for weaker sections of the society, like Scheduled Castes, Scheduled Tribes, OBCs and minorities. As far as the rural India is concerned, he has given a lot of concessions to the aspiring village students and unemployed youth. Keeping all this in mind, this is a welcome Budget.

You had also very rightly briefed as also all other hon. Members that there has been little attention towards Himachal Pradesh in this respect. We have been neglected. The only railway which was inaugurated in the year 1903 under Lord Curzon is still a testimony there. We find that has now been a heritage railway. But let us improve it, let us conserve it and bring it at a world-class ambience.

I am grateful to the hon. Railway Minister that he gave the Chandigarh-Baddi railway line. He announced the upgradation of Pathankot-Joginder Nagar railway line. Last year, he had also approved a line from Chandigarh-Kalka-Parwanoo railway through Baddi, Arki and Darlagha area where we have Asia's the biggest cement plant. That is an important rail section. If it comes through, we would be able to save the environment and also we would be able to give development to that area. There would be industrialisation, tourism in that sector. I am sure that this Northern hub, this Northern corridor, that is, between Paonta Sahib, Amb Trilokpur, Nahan, Parwanoo, Baddi, Barotiwala, Nalagarh and Una is an important corridor and requires railway development at faster phase. The hon. Ministers of Railway are here. I would request them to give special attention to it. I think, it will be a future Birmingham of Northern India if we give special impetus to that.

There are investors keen on coming to this area. But they see where the infrastructure is. Infrastructure should be there. The most important organ is the railway. If it comes up, I think, there will be faster phase of development. We will be getting rid of the unemployment problem which is the one problem that the State is acutely facing now.

Sir, I just like to add only two things. The first is that we should have a focus from Dehradun side along Tons River, Pabbar Valley, Rohru Valley going to Sangla or from Bilaspur-Joginder Nagar which is the existing rail line going towards Satluj Valley, and on the lines of Jammu and Kashmir. We should develop the railways in that area so that that completes the loop, strategic region. It is also the border region. It would take the shape of, I should say, a world-class railway. We see a future in that area where we develop industrialisation, where we see hydel generation coming up in a big way and where we see horticulture mission taking 21st century approach in a very big way, where we see an apple economy also going forward. For all these, if we develop the railway, if we give special impetus to the railway, I am sure, as I said earlier, it will be a future Birmingham of Northern India.

With these words, I once again like to commend and appreciate this Budget. It is a wonderful Budget. In spite of all the difficulties, a very big challenge, I should say, in front of the Railway Minister, which was there, he gave a very viable solution to it. We should all appreciate it.

I thank you so much for giving me this chance.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI BIJOY HANDIQUÉ): Sir, I have pleasure to announce that dinner is ready. All the hon. Members, including you, Sir, members of the Press and members of the staff are welcome.

MR. CHAIRMAN : Thank you.

Now, Shri P.C. Thomas to speak - he is absent.

Shri Francis George - he is absent.

Shri Vijay Kumar Khandelwal

श्री विजय कुमार खंडेलवाल (बेतूल) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। रेल बजट पर बहस के समय काफी लम्बी चर्चाएं हो गई हैं। इसलिए मैं अपनी बात कम शब्दों में कहना चाहता हूँ। दुनिया के बड़े प्रबन्धनों में भारतीय रेल है। जब हमारे देश को आजादी मिली, उस समय देश में कुल 52 हजार किलोमीटर रेल लाइनें थीं और आज 55 साल की आजादी के बाद भी केवल 62 हजार किलोमीटर के आसपास रेलवे लाइनें हुई हैं। इसमें करीब 15 लाख कर्मचारी काम करते हैं। सात हजार रेलवे स्टेशंस हैं और हजारों रेल गाड़ियां रोज चलती हैं। भारत की जनसंख्या का करीब साढ़े चार गुना उपयोग लोग साल भर में करते हैं और अगर यह मानें तो एक करोड़ से ज्यादा आदमी प्रतिदिन रेलवे से सफर करते हैं, परन्तु देश के अधिकतर भागों में आज भी रेल नहीं पहुंची है। आदिवासी अंचलों में रेल नहीं है और सरकार का ध्यान सिर्फ महानगरों की तरफ रहता है - मुंबई, कोलकाता, दिल्ली, मद्रास और बंगलौर। मैं छोटे शहरों की बात कर रहा हूँ, छोटे शहरों की तरफ सरकार का ध्यान नहीं जाता। मैं चाहता हूँ कि सरकार यह भी देखे कि अगर छोटे शहरों की तरफ रेल न जा सके तो कम से कम ईएमयू की सुविधा देकर, जो पैसेंजर्स गाड़ियां जाती हैं, उनकी सुविधा प्राप्त हो सके। मैं ज्यादा आलोचना करना नहीं चाहता, लेकिन कुछ सुझाव जरूर देना चाहता हूँ। आज भी प्लेट फॉर्म पर पीने का पानी नहीं है, एसटीडी की सुविधा नहीं है एवं बुक स्टाल नहीं हैं। दलाली प्रथा आज भी चल रही है, वह बंद होनी चाहिए। पूछ-ताछ के केन्द्र से कभी जवाब ही नहीं मिलता। कहते जरूर हैं कि बहुत सुधार कर लिया, परन्तु जब भी पूछें कि गाड़ी चार घंटे लेट है तो रिप्लाई यह आता है कि एक घंटा लेट चलेगी। जैसे इंडियन एयरलाइंस की टिकट बिक्री प्राइवेट एजेंसी को दी जाती है, इन लोगों को भी ऐसे सुविधा देनी चाहिए। लोगों को अपने इलाके में टिकट प्राप्त हो सके, कम्प्यूटर का स्कोप बढ़ना चाहिए। सामान्य श्रेणी में यात्रा करने वाली गाड़ियां खाली चलती हैं, सुविधा को दृष्टिगत रखते हुए, सुबह छः बजे से रात के आठ बजे तक ये सुविधा इन लोगों को प्रदान करनी चाहिए। रेलवे कभी यूटिलाइजेशन केपेसिटी वर्कआउट नहीं करता।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र का एक उदाहरण देना चाहूंगा। गाड़ी खाली चलती है, हम लिख कर और बोल कर परेशान हो गए। यूटिलाइजेशन केपेसिटी का पता लगाएं, गाड़ी खाली चल रही है तो भी ये स्टोपेज नहीं देते। इसलिए यूटिलाइजेशन केपेसिटी का पता लगाना चाहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र में दो मंडल आते हैं - नागपुर और भोपाल। नागपुर से बेतूल तक जब गाड़ी आती है, वह 190 कि.मी. है और तीन घंटे में आती है, परन्तु जब वह इटारसी पहुंचती है, जहां से जबलपुर और बाम्बे के लिए गाड़ियां जाती हैं, वे इटारसी तक 102 कि.मी. की दूरी तीन घंटे में तय करती हैं और उस बीच में एक घोड़ा डोंगरी बहुत महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। वहां एक लाख के ऊपर पापुलेशन है, परन्तु वहां पर भी गाड़ियों का स्टोपेज नहीं दिया जा रहा है। जबलपुर के लिए नागपुर से गाड़ी चलाई है। नागपुर से जबलपुर 90 प्रतिशत लोग बस से ट्रेवल करते हैं, क्योंकि उससे वे चार या पांच घंटे में पहुंच जाते हैं और इससे 12 घंटे में पहुंचते हैं। इस गाड़ी का सही फायदा मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को होगा, क्योंकि यह रात को जाती है। उस गाड़ी के स्टोपेज मुलताई, आमला और घोड़ाडोंगरी पर दिए जाने चाहिए, वहां नहीं दिए गए और उस गाड़ी में 25 प्रतिशत यूटिलाइजेशन नहीं है। घोड़ाडोंगरी महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है और वहां डेढ़ लाख की पापुलेशन रहती है। बिहार के लोग रहते हैं। बिहार के लिए बहुत बातें होती हैं कि उन लोगों के लिए सुविधा दी जाए। वहां महानदी एक्सप्रेस, जो भोपाल तक चलती है, उसका स्टोपेज होना चाहिए। नागपुर, जबलपुर-नागपुर एक्सप्रेस का स्टोपेज होना चाहिए, जयपुर एक्सप्रेस जो जयपुर से चेन्नई जयपुर बंगलौर तथा बंगलौर जयपुर से बिलासपुर चलती है, उसका स्टोपेज होना चाहिए। आमला जंक्शन स्टेशन है, यहां पर भोपाल बिलासपुर भोपाल महानदी एक्सप्रेस का स्टोपेज दिया जाना चाहिए। मुलताई रेलवे स्टेशन, जहां से ताप्ती नदी निकलती है, आज जब रीवर कनेक्टिंग की बात हो रही थी तो वह नदी है, जिसको सूरत तक पहुंचाती है और जो सबसे बड़ी नदियों में से एक है, वह यहां से निकलती है। वहां नागपुर जबलपुर एक्सप्रेस का स्टोपेज होना चाहिए। जयपुर एक्सप्रेस जो अलग-अलग दिनों में अलग-अलग नाम से एक ही समय चलती है, उसका स्टोपेज देना चाहिए। बरबटपुर पर स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस का स्टोपेज होना चाहिए और इसी प्रकार मेरे संसदीय क्षेत्र के भोपाल मंडल में टिमरनी प्रमुख स्टेशन है जैसे आप अभी कह रहे थे कि चण्डीगढ़ दोआब बन गया है और वहां तवा बांध के कारण इतना गेहूं पैदा होता है कि आज वह पंजाब और उत्तर प्रदेश से कम्पीट करता है तो टिमरनी रेलवे स्टेशन पर ताप्ती गंगा एक्सप्रेस हरदा रेलवे स्टेशन पर पवन, सचखंड और ज्ञानगंगा एक्सप्रेस, खिरकिया रेलवे स्टेशन पर पवन और ताप्ती गंगा एक्सप्रेस का स्टोपेज दिया जाना चाहिए।... (व्यवधान)

मुझे दो लाइन बोलने का मौका और दें। एक हाईवे इन्दौर से लेकर बेतूल जाता है और जब वह हरदा में से जाता है तो 1-1 घण्टे तक रेलवे का ब्रिज नहीं होने से सिटी के बीच में से रेल जाती है, वहां पर लोग खड़े रहते हैं। इसलिए उस हाईवे पर हरदा रेलवे स्टेशन के पास ओवरब्रिज बनना चाहिए। यहां एक समस्या की ओर मैं और ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि बेतूल स्टेशन पर तीन साल से शेड बनाने की घोणा की गई, टेंडर बुला लिये गये और हर साल जब चिट्ठी लिखता हूँ तो वे कहते हैं कि इस साल चालू हो जायेगा, पर तीन साल से आज तक उस रेलवे स्टेशन पर वह शेड नहीं बना। आय रोज बढ़ती है और इसलिए इन स्टेशनों पर सिर्फ बात सुन लें, ऐसा नहीं हो, कम से कम रेलवे इस पर काम चालू करे, यह उम्मीद है कि इनमें से जो भी सम्भव हो, इस इलाके में इनकम बढ़ी है। हम कोई नई

रेलवे लाइन नहीं मांग रहे, कोई सर्वे नहीं मांग रहे, छोटे से 2 मिनट के स्टापेज मांग रहे हैं, यूटीलाइजेशन नहीं है, उसके बाद भी अगर रेलवे न दे तो यह दुर्भाग्य होगा। मैं रेल मंत्री से कहूंगा कि इस पर विचार करें और स्टापेज दें।

डॉ. राजेश मिश्रा (वाराणसी) : मान्यवर, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने हमें रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। हम यू.पी.ए. की इस सरकार को, माननीय लालू प्रसाद यादव जी को और रेलवे के दोनों सम्मानित राज्य मंत्रियों को आपके माध्यम से बधाई देना चाहते हैं।

पिछले वॉर्ष में यह देखा गया कि जब रेल बजट पेश होने की स्थिति बनती थी तो एक सामान्य सी चर्चा पूरे देश में होती थी कि रेलवे का बजट पेश हो रहा है और यात्री भाड़े के किराये में कितनी वृद्धि होगी, लेकिन जब से यह सरकार बनी है, चाहे पिछला रेल बजट हो या इस बार जो रेल बजट आया, इस रेल बजट की विशेषता यह रही कि बिना रेल भाड़े में एक भी पैसे की वृद्धि किये जिस उत्तरदायित्वपूर्ण ढंग से रेलवे ने हिन्दुस्तान की अर्थव्यवस्था को मजबूत करने में अपना योगदान दिया है, निश्चित रूप से वह प्रशंसनीय है, सराहनीय है और उसकी जितनी भी प्रशंसा की जाये, वह कम होगी। एक नये पैसे की यात्री भाड़े में वृद्धि नहीं हुई। रेलवे ने अपने को संगठित किया, अपने को आधुनिक किया और ज्यादा से ज्यादा अपने संसाधनों का सदुपयोग किया, उसका यह परिणाम हुआ कि आज रेलवे की आय में भी वृद्धि हुई और रेलवे ने तमाम सारी नई-नई सुविधाओं को भी मुहैया कराया और हिन्दुस्तान की आर्थिक प्रगति में रेलवे अपना महत्वपूर्ण योगदान पहले से और भी ज्यादा देने की स्थिति में आज खड़ी हुई है।

मान्यवर, चाहे यातायात के क्षेत्र में हो, चाहे माल ढुलाई के क्षेत्र में हो। संगठित प्रयासों के द्वारा पिछले दिनों जो बकाया की वसूली रही, चाहे उस क्षेत्र में हो, व्यय में वृद्धि के बाद भी, ईंधन के दामों में बढ़ोतरी के बाद भी जिस तरह से रेलवे ने अपने को संगठित करके विकास की दिशा में अपना कदम रखा है, वह सराहनीय है। चाहे माल डिब्बों की उपलब्धता हो या उनके आधुनिकीकरण की बात हो, चाहे यातायात की वरीयता को श्रेणियों में विभाजित करने की बात हो, रेलवे ने अपने उद्देश्य को पाया है और हिन्दुस्तान की अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ करने में अपना योगदान दिया है। इस रेल बजट के माध्यम से जो तमाम सुविधाएं मुहैया कराई गई हैं, वह भी सराहनीय हैं। फिर चाहे विकलांगों की बात हो, बेरोजगार नौजवानों की बात हो जो इंटरव्यू देने जाते हैं या जो व्यापार करने जाते हैं, यह सब सराहनीय है। स्टेशनों के आधुनिकीकरण की बात कहे जाने की हम तारीफ करते हैं। सभी माननीय सदस्यों ने अपने-अपने क्षेत्रों में सुविधाएं देने की बात कही है, जो कि स्वाभाविक है। जिस तरह से विकास की गति तेज हो रही है, उसमें यह कहा जा सकता है कि आज हर व्यक्ति की आवश्यकता बढ़ रही है और उस बढ़ती हुई आवश्यकता की वजह से माननीय सदस्य जो मांग करते हैं, वह स्वाभाविक और सत्य है।

मान्यवर, हम माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि बिहार की जितनी भी गाड़ियाँ दिल्ली आएं, वे बिना वाराणसी होकर नहीं आ सकती। दिल्ली से आने वाली ट्रेनों को मुगलसराय और वाराणसी से होकर आना होता है और यह निश्चित रूप से उत्तर प्रदेश का दुर्भाग्य रहा है कि पिछले आठ-दस सालों में शायद रेलवे मंत्रालय के द्वारा इसकी जितनी उपेक्षा की गई है, शायद इससे ज्यादा कभी नहीं की गई है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र वाराणसी है, जिसे पुराने ज़माने में काशी कहा जाता था। यह हिन्दुस्तान की तीर्थस्थली है और सभ्यता की केन्द्र रही है। यह पर्यटन का भी केन्द्र है, जिसे पर्यटक सिर्फ देखने या मौज के लिए ही नहीं आते हैं बल्कि बाबा विश्वनाथ के भी दर्शन के लिए आते हैं। काशी और प्रयाग, जो कि संगम है, के बीच की दूरी मात्र 120 किलोमीटर है और इसी 120 किलोमीटर के अंदर डबलट्रेप नहीं है और कोई विद्युतीकरण नहीं हो पाया है। साढ़े तीन घण्टे में ट्रेनें वहाँ पहुंचती हैं। मेरा अनुरोध है कि जब रेलवे बजट पर उत्तर दिया जाए तो इस क्षेत्र को इम्प्रूव करने के प्रयास किए जाने की बात की जाए तथा इस क्षेत्र में डबल लाइन और विद्युतीकरण किया जाए।

मान्यवर, स्वर्गीय कमलापति त्रिपाठी भी रेल मंत्री रह चुके हैं, उन्होंने स्लीपर का कारखाना बनारस में लगाया था परंतु पिछली एनडीए की सरकार ने उस कारखाने को बंदी के कगार पर पहुंचा दिया और आज कांट्रेक्ट बेसिस पर किसी तरह से उस कारखाने के सिर्फ ताले खुले हुए हैं। मेरा अनुरोध है रेल मंत्रालय से कि उस स्लीपर के कारखाने को अपग्रेड करके चलवाया जाए। पूर्वी उत्तर प्रदेश के विकास के लिए उस कारखाने का अपग्रेड होना अनिवार्य है।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वाराणसी शहर के अंदर मरुआड़ी का स्टेशन है, वहाँ पर आरओबी पास हो चुका है, आरओबी पास होने के बाद रेलवे मंत्रालय ने अपने शेयर भी दे दिए हैं। मेरा अनुरोध है कि उसे कंफर्म किया जाए।

21.00 hrs.**(Mr. Deputy Speaker in the Chair)**

हमारा रेलवे मंत्रालय से अनुरोध है कि उसे कन्फर्म किया जाए और उत्तर प्रदेश सरकार से यह अनुरोध किया जाए कि वह बाकी पैसे दे दे जिससे निकट भविष्य में जल्द से जल्द आरओबी तैयार हो जाए।

इसके अतिरिक्त पूरे वाराणसी के देहात के हिस्से में रेलवे लाइन के अगल-बगल 10-12 गांव पड़ते हैं। वहां आए दिन घटनाएं घटती रहती हैं। लोग ट्रेनों से कट जाते हैं क्योंकि वहां फाटक नहीं बना हुआ है। हमारा अनुरोध है यदि वहां रेलवे फाटक का निर्माण करवा दिया जाए तो लोगों को सुविधा होगी और इस तरह की दुर्घटनाएं नहीं घटेंगी। इस कार्य में बहुत थोड़ी सी लागत आएगी।

जीटी रोड वाराणसी शहर के अंदर से होकर गुजरती है। जीटी रोड और सारनाथ, जो हिस्टोरीकल प्लेस है, मात्र दस किलोमीटर की दूरी है। वह मेन लाइन पर पड़ती है, इस नाते वहां चौबीस घंटे जाम रहता है। यदि सरकार वहां एक आरओबी का निर्माण करवा दे तो मैं समझता हूं कि यह वाराणसी शहर, बिहार, सारनाथ जैसे हिस्टोरीकल प्लेस और बाबा विश्वनाथ के दर्शनार्थियों के लिए बहुत कृपा होगी।

मेरा अंतिम अनुरोध है कि बनारस में सारनाथ और बाबतपुर इंटरनेशनल एयरपोर्ट है। वहां राजघाट का सौ साल पुराना पुल है। वहां छोटा सा रेलवे स्टेशन है। यदि इन दोनों जगहों पर आरक्षण केन्द्र खुलवा दिए जाएं तो शहर और देहात के लोगों को राहत मिलेगी और वे अपनी टिकटों की बुकिंग वहां करवा सकेंगे।

बनारस बनारसी साड़ी और सिल्क उद्योग के लिए प्रसिद्ध है। वहां से नियमित रूप से हैदराबाद, अहमदाबाद और बंगलौर के व्यापारी सिल्क की साड़ियां और कपड़े लेकर जाते हैं। अहमदाबाद और हैदराबाद के लिए ट्रेन है लेकिन बनारस से बंगलौर के लिए कोई ट्रेन नहीं है। बनारस से बंगलौर के लिए एक ट्रेन चलाई जाए जिससे बनारस और पूर्वी उत्तर प्रदेश के व्यापार में बढ़ोत्तरी हो।

मैं अपनी बात यही समाप्त करूंगा और बार-बार आपका आभार व्यक्त करूंगा और कहना चाहूंगा कि वाराणसी धार्मिक और व्यापारिक रूप से पूर्वी उत्तर प्रदेश का केन्द्र बिन्दु है। मंत्री जी के उत्तर के समय इन बातों को इनक्लूड किया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं देख रहा हूं कि बहुत से माननीय सदस्य रिपीटिशन कर रहे हैं। यदि कोई माननीय सदस्य अपनी स्पीच ले करना चाहते हैं तो **that will equally form part of the proceedings of the House today.**

दूसरी बात, आप कृपा करके लम्बी स्पीच के बजाए सिर्फ सुझाव दें। मैं श्री लालमणि से रिक्वैस्ट करूंगा कि वे पांच मिनट में अपनी बात समाप्त करें।

SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): *Sir, I would like to express my views on Railway Budget as under:

In this year's Railway Budget, hon. Railway Minister has neglected or failed to consider the demands of Gujarat State so far as the developments of Railway facilities are concerned. I have submitted the following demands for my constituency which are not considered by hon. Railway Minister.

Frequency of Ala-Hazrat express from Bhuj to Barielly may be increased from four days in a week to Daily as it is the long-standing demand of Army personnel and people from North India and Bihar who are staying in my constituency.

Upgradation of Bhuj Railway Station and declaration of Gandhidham Railway Station as a Model Station.

Expedition of Gauge conversion construction work between Samkhiyali and Palanpur, which is a very important and prestigious project of Indian Railway.

As there is no direct train from Kutch to Andhra Pradesh and Orissa as thousands of labourers settled there since many years in my constituency, and for that long-standing demand of direct train from (A) Bhuj to Hyderabad and (B) Bhuj to Bhubaneswar via Andhra Pradesh.

Extension of following trains be declared :-

Navjivan Express Train Nos. 2655/2656 from Ahmedabad to Bhuj.

Ahmedabad – Howrah Express Train Nos. 8033/8034.

Ahmedabad Jammu Tawi - Sarvodaya Train Nos. 2473/2474 from Ahmedabad to Bhuj.

Bhuj-Naliya-Meter Gauge train service requires to be restarted as this train was very much useful to Army personnel.

Gauge conversion of Bhuj-Naliya Railway track.

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

Moreover, there is a very long-standing demand of the third Railway track between Mumbai to Ahmedabad which is also not considered. The goods traffic as well as passenger traffic over this route is increasing day by day. If this project is sanctioned, then the Railway is definitely going to be benefited.

I am sorry to state that though the hon. Railway Minister claims to be the protector of the poor man's interest but under his leadership, Western Railway authorities are crushing the interest of the poor in my constituency. In my constituency, i.e., Kutch, one small area known as Cargo Jjopadpatti in Gandhidham where more than 1500 hutments are there in which more than 15,000 poor labourers are staying since the last more than 25 years. Many of them are in below poverty line (BPL) group.

Recently, for the best reasons known to the Western Railway authorities, these hutment dwellers are threatened to be evicted forcefully and land in question is to be given to some private moneyed parties. These slum dwellers are having with them (a) Ration Cards, (b) names in Electoral Rolls, (c) Water and Electricity Connection, etc.

I would like to urge the hon. Railway Minister to kindly intervene in the matter and see that these hutment dwellers may not be evicted forcefully and without following proper procedure of law by the Western Railway Authorities. If, at all, these slum dwellers are to be evicted, then in that case, they must be adequately allowed to be given land for relocation and due compensation for the rehabilitation.

In my speech in the last year's Railway Budget, I had also invited the attention of hon. Railway Minister that in my constituency at Bhuj, Western Railway is having land worth more than Rs.100 crore which is lying vacant, unoccupied and completely in neglected position. Many land grabbers have encroached upon this land and still encroachment activities by land grabbers is going on. The value of this land is estimated, at the present market price, of about Rs.100 crore.

Thus, at one hand, Western Railway does not care to have proper protection of their vacant and unoccupied land and, on the other, Western Railway authorities are trying to evict poor labourers who have settled there since the last more than 25 years.

I urge the Railway Minister to please consider the demand for Railway facilities of Gujarat and try to protect the poor labourers who have settled in Cargo Jjopadpatti since the last more than 25 years.

श्री लालमणि प्रसाद (बस्ती) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। रेल मंत्री जी द्वारा जो बजट पेश किया गया है, वह जनहित में लाया गया है। रेल बजट में विद्यार्थियों, असहाय लोगों और साक्षात्कार के लिए जो अभ्यर्थी जाते हैं, उनके लिए विशेष सुविधा दी गई है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। पिछड़ा वर्ग, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों के लिए आरक्षण का जो कोटा अधूरा था, उसे पूरा करने के लिए रेल मंत्री जी ने जो घोषणा की है, उससे दबे, कुचले समाज की अपेक्षाएं बढ़ी हैं। रेल बजट में किराए नहीं बढ़ाए गए हैं, इसलिए मैं इस बजट का

समर्थन करता हूँ और साथ ही मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि इन बातों पर गंभीरतापूर्वक विचार करें तथा रेल बजट में समाहित करने का कट करें।

बस्ती तथा खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर सभी ट्रेनों रोक दी जाएं क्योंकि खलीलाबाद ऐतिहासिक स्थल है और यहां कपड़े का केन्द्र बिन्दु है। यहां हथकरघा द्वारा कपड़ा बनाया जाता है और भारत के कोने-कोने से व्यापारी आते हैं। बस्ती और खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर माल-गोदाम बनाया जाए। बस्ती और खलीलाबाद रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यीकरण कराया जाए।

गोरखपुर रेलवे कारखाने का विस्तारीकरण कराया जाये और गोरखपुर से लखनऊ तक डबल लाइन बनायी जाये। बस्ती एवं खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर भीड़ ज्यादा होती है, इस कारण आरक्षण केन्द्र और बढ़ा दिये जायें। बस्ती एवं खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर यात्री निवास की बड़ी असुविधा नहीं है। वहां यात्री आते जाते हैं इसलिए उनके रहने के लिए यात्री निवास भवन बनाया जाये। लखनऊ से गोरखपुर मार्ग पर रेलवे क्रॉसिंग पर आने जाने के कारण घंटों आवागमन बाधित होता है। इस कारण वहां रेलवे क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज बनाया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, दुनिया के कोने-कोने से पर्यटक पूरे देश भर में बौद्ध विचारधारा को मानने वाले बौद्ध स्थली पर आते हैं इसलिए मेरा कहना है कि जहां भी बौद्ध स्थली है, वहां उस स्थली को रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाये जैसे सिद्धार्थ नगर के पास कपिलवस्तु है जो बौद्ध का असली केन्द्र है। मेरा कहना है कि पूरे देश में जहां-जहां बौद्ध स्थली है जैसे श्रावस्ती, कुशीनगर आदि, वहां उसको रेलवे लाइन से जोड़ा जाये। बस्ती और खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर सर्किट हाउस बनाया जाये। रेलवे स्टेशन पर यात्रियों का शोण रेलवे कर्मचारियों एवं दलालों द्वारा किया जाता है, उसको बंद किया जाये। बस्ती एवं खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर सर्किट हाउस बनाया जाये और साथ ही साथ संसद सदस्यों सहित जो भी आदमी रेल में जाते हैं, आज रेलवे में जो लोग अपने को असुरक्षित महसूस कर रहे हैं, इस नाते उनकी सुरक्षा सुनिश्चित की जाये। साथ ही साथ सभी ट्रेनों में साधारण डिब्बे बढ़ाये जायें क्योंकि गरीब तबके के लोगों का भीड़ के कारण जो दोहन होता है, वह न हो। साधारण डिब्बे बढ़ाने से उनको ज्यादा सुविधाएं होंगी। इसके साथ-साथ सफाई पर विशेष ध्यान दिया जाये।

राजधानी एक्सप्रेस गोरखपुर से नयी दिल्ली तक चलाई जाये। इन सभी मांगों के साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी के बजट का समर्थन करता हूँ। मुझे पूरी उम्मीद है कि इन सभी बातों पर गंभीरता पूर्वक विचार किया जायेगा और इन समस्याओं के निदान के लिए प्रयास किया जायेगा।

डॉ. शफ़ीकुर्रहमान बर्क (मुरादाबाद) : मोहतरम डिप्टी स्पीकर साहब, मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ लेकिन इस सिलसिले में मुझे कुछ शिकायत भी है। मैं समझता हूँ कि उत्तर प्रदेश हैसियत के ऐतबार से हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा सूबा है, उसको नजरअंदाज किया गया है। खासतौर से मैं मुरादाबाद जिले के लिए कहना चाहूंगा। मुरादाबाद मेरा कांस्टीट्यूंसी क्षेत्र है। मैं सम्भल का रहने वाला हूँ। मुरादाबाद में कोई नयी रेलवे लाइन नहीं दी गयी है जबकि मुरादाबाद एक्सपोर्टर का बहुत बड़ा सेंटर है जहां फॉरेन से भी लोग आते हैं। इसके अलावा देश के कोने-कोने से लोग वहां आते हैं। इसी तरीके से सम्भल भी तिजारत का बहुत बड़ा सेंटर है जहां मैनथाऑयल, उत्तर प्रदेश या इंडिया का नहीं बल्कि एशिया का सबसे बड़ा बिजनेस सेंटर है। सींग की इंडस्ट्री भी बहुत बड़ी है जिसकी सप्लाई हिन्दुस्तान में नहीं बल्कि हिन्दुस्तान के बाहर भी होती है। इस सिलसिले में मेरा कहना है कि हिन्दुस्तान के अंदर नयी लाइनें खोली गयी हैं लेकिन सम्भल के अंदर जो पहले से ब्रांच लाइन थी, वह भी बंद हो गयी है। मुझे अफसोस है कि सम्भल के बारे में, मैं वर्ष 1998 में बजट के समय बोला था। उस समय श्री राम विलास पासवान जी रेल मंत्री थे। उन्होंने मुझसे वायदा किया था और उसका सर्वे भी कराया था। वह सर्वे हो चुका है। मैंने यह गुजारिश की थी कि सम्भल को वाया हसनपुर गजरोला से मिला दिया जाये क्योंकि हसनपुर में भी रेलवे लाइन नहीं है और गजरोला मेन लाइन पर है जहां से दिल्ली को लाइन जाती है। अगर सम्भल को गजरोला से वाया हसनपुर जोड़ दिया जाता है तो इससे सम्भल की जो तरक्की रुकी हुई है, वह शुरू हो जायेगी। मेरा कहना है कि सम्भल ऐतिहासिक स्थान है। सम्भल हिन्दुस्तान की राजधानी रह चुका है और सम्भल मुगल पीरियड में सूबा रह चुका है लेकिन आज इतफाक से वह तहसील है। मैं चाहता हूँ कि सम्भल की तरक्की के लिए रेलवे लाइन का सम्भल से वाया हसनपुर-गजरोला से जोड़ना बहुत जरूरी है। इसलिए मेरी ख वाहिश है कि यह मुलायम सिंह जी का भी पार्लियामेंट्री क्षेत्र रह चुका है और इस वक्त उनके भाई प्रोफेसर राम गोपाल जी उस क्षेत्र के एम.पी. हैं। उन्होंने भी मुझसे इस बात के लिए कहा था। मैंने उनसे गुजारिश की थी कि इसे रेलवे लाइन से जुड़वाएं। जब तक सम्भल रेलवे लाइन से मेन लाइन से नहीं जुड़ेगा और वाया हसनपुर-गजरोला तक नहीं जुड़ेगा, उस वक्त तक सम्भल तरक्की नहीं कर पाएगा। सम्भल बहुत पिछड़ चुका है। इसका सर्वे भी हो चुका है लेकिन मुझे अफसोस है कि उसके लिए कोई एलोकेशन नहीं की गई है और न ही उसका जिक्र किया गया है। मैं चाहूंगा कि इस वक्त स्टेट मिनिस्टर साहब यहां बैठे हुए हैं। जब कल जवाब हो तो वह सम्भल को जोड़ने के लिए हमें आश्वासन दें जिससे सम्भल तरक्की कर सके। सम्भल एक ऐतिहासिक जगह है। आप उसकी तारीख उठाकर देख लीजिए लेकिन रेलवे लाइन न होने की वजह से वह बहुत पिछड़ रहा है।

अंत में, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि संभल के सिलसिले में हमदर्दी से रेल मंत्री लालू जी और उनके स्टेट मिनिस्टर साहब गौर करेंगे। लालू जी ने मुझे अपने ऑफिस में बुलाकर चीफ इंजीनियर साहब से बात कराई थी और उन्होंने कहा था कि इस काम को कराएँ, यह बहुत महत्वपूर्ण मामला है। अंत में, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Shri Chhewang Thupstan to speak now – not present. Shrimati Sangeeta Kumari Singh Deo to speak now.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO (BOLANGIR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I would like to thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget for the year 2005-2006. At the very outset, I would like to say that the Railway Budget for this financial year is a consumer-friendly Budget, and in all fairness, efforts have been made to accommodate the weaker sections of society and to bring about overall development, which is quite apparent in the following like no increase in passenger fares, no across-the-board increase in freight rates, 46 new trains have been introduced and frequency of ten trains has been increased etc., also, various concessions have been granted to rural school students and to girls from rural areas, which is a very welcome thing in the Budget, however, important areas have not been taken up properly.

Railways assume great importance in the development of the country's economy and care must always be taken to ensure that the development is all-round so that it does not lead to regional imbalances. While observing in detail, it becomes quite clear that several areas of the country have been neglected. It is unfortunate that though an Assembly Committee led by the hon. Speaker of the Orissa Assembly had visited Delhi last October and met the hon. Prime Minister as well as submitted a memorandum to the hon. Minister of Railways demanding an allocation of Rs. 700 crore for the State, unfortunately, Orissa has been terribly neglected.

I represent an extremely backward area namely Bolangir which is in my parliamentary constituency. It also is one of the KBK districts which is perennially drought-prone. Some of the points which require immediate attention of the hon. Minister of Railways in my constituency and which I would request should be taken up on priority are – computerised passenger reservation system in one of the stations in Khariar Road which is in Nuapada district. Then, I would request that the station should be re-modelled.

I would request that certain important express trains should be made to halt there. Otherwise, there is no point of having a railway station there. Doubling of the Titlagarh-Sambalpur section should also be carried out. A survey has already been done for it.

I would also request you to introduce new trains in western Orissa. The Sampark Kranti Express, which is to be launched soon from Bhubaneswar, should be diverted from Raipur so that it passes through Sambalpur and Bolangir. This would be a very important step in linking western Orissa -- which is relatively backward -- with the coastal regions. Western Orissa is very rich in mining activities. This would serve the dual purpose of increasing the business interests as well as the industrial interests in our backward areas.

I would request the hon. Minister to increase the frequency of the Bhubaneswar-Kurla Express from once a week to thrice a week. I would also request him to increase the frequency of Puri-Ahmedabad Express *via* Bolangir from once a week to thrice a week. I would further request to sanction a new railway line from Bolangir-Nuapada *via* Padampur. The survey for this railway line has also been sanctioned. I would be extremely grateful if something could be done about it in the near future. Also, the massive railway tark, in Kantabangi should be cleaned up.

I would request the hon. Minister to sanction funds for Khurda Road-Bolangir railway line. This has been in the pipeline for the last more than 20 years. I have myself got fed up of sounding repetitive in this House, and asking for it year after year. I would sincerely request the hon. Minister to consider it. He has made a budgetary allocation of Rs. 10 crore, and my humble request to him would be to increase it to at

least Rs. 50 crore. I would also like to state that the construction work should be immediately started from both ends as the land acquisition has been completed.

I think, I should touch upon certain demands of the State, besides the immediate needs of my parliamentary constituency, namely, the doubling and electrification work. It should start on the railway line between Talcher and Sambalpur, so that more number of express trains -- from Mumbai to Delhi and other places -- can run from Bhubaneswar *via* Sambalpur.

Special priority should be given for completion of the Daitari-Bansapani railway line as a large number of Steel Plants, Sponge Iron Plants, and Charge-chrome Plants are coming up in this area. Sin it is ironical that even though Orissa is one of the richest States with regard to mineral ore and gemstones, yet due to lack of infrastructure we are lagging behind. If these railway lines are hurriedly setup, at least, it would give some sort of encouragement to the industry, and trade.

I would suggest that funds should be provided for construction to start work on the Haridaspur-Paradeep railway line, which connects the steel township of Kalinga Nagar to Paradeep Port. Also, the construction work should start immediately on the Lanjigarh-Junagarh railway line up to Bhawanipatna, which is in my neighbouring district Kalahandi.

Sir, I would request you to give me a couple of minutes more to speak.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Madam, you can lay the rest of your speech on the Table of the House.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO : Sir, I would take only two more minutes to conclude my speech. Everybody else has taken a lot more time than I have taken while speaking. ... (*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR (BANGALORE SOUTH): Sir, we are all supporting her to continue her speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Okay Mrs. Deo, kindly continue with your speech.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO : Sir, I would like to demand a few more new trains. A new express train may be introduced between Puri and Jeypore in Koraput district *via* Sambalpur-Bolangir-Raipur. A super-fast express train may be introduced to run between Sambalpur and Allahabad. A new express train may be introduced from Titlagarh to Puri *via* Sambalpur. An Inter-city express train may be introduced between Koraput and Rourkela *via* Rayagada. Another express train may be introduced from Vishakhapatnam to Howrah *via* Titlagarh, Raipur and Bilaspur. Rajdhani Express from Bhubaneswar presently runs for four days a week. For the remaining three days another Rajthani should be introduced from Bhubneswar to New Delhi *via* Sambalpur. Romwla, Ranchi and Gomo. Vishkapatnam-Nigammuddin Express which runs for three days a week should run daily. The Express train which runs from Sambalpur to Raipur may be extended upto Bhubneswar.

I would like to conclude by saying that we all know that the belt of Bengal, Bihar, and Orissa is terribly deprived, and is backward. We have great hopes of seeing some improvements in this area, after seeing that the hon. Minister also hails from one of those backward States.

Though the budgetary allocation has been more than previous year's, in fact, it has been the highest till today, however, we are a little disappointed and we feel deprived of our genuine share. My humble request to the hon. Minister is that since Orissa is a backward State and is prone to natural calamities -- you all must be knowing about the super-cyclone; floods and droughts are a common occurrence there -- therefore, we are looking forward to his full support and a lot of benevolence from his side.

SHRI ABDULLAKUTTY (CANNANORE): *Sir, I welcome the Railway Budget 2005 presented by the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasadji at it gives much relief to common citizen by not increasing the passenger fares.

But, there are many areas where he could have tapped additional resources like abolition of uneconomical and unviable lines, commercial exploitation of surplus railway land and a nominal increase in freight tariff. Without raising additional resources, it will be difficult to undertake basic expansion and passenger amenities including improved sanitation and upkeep of the railway premises.

I would like to confine myself to the long-standing demands of railway users in North Malabar region. The Minister has announced introduction of 46 new trains and extension of the existing ones but none of these serve the people in North Malabar area.

Because of increasing passenger traffic originating from this region, I suggest the following :

6604 Trivandrum - Mangalore Maveli Express, presently bi-weekly, should be made daily.

Kannur - Yeshwantpur Express, presently bi-weekly, should be made daily.

The newly-introduced Madgaon - Mangalore *Jan Shatabdi* Express should be extended to Calicut as a lot of tourism traffic along the West Coast bound for Goa and beyond will ensure better traffic revenue.

There should be more quota berth allotment from Kannur for all north-bound trains like Mangala Express and Trivandrum New Delhi Rajdhani Express. Further, all rakes deployed in these regions are old and unserviceable. New rakes should be pressed into service.

*Speech was laid on the Table.

There has not been much allocation for doubling projects in Kerala with a meagre Rs.53.00 crore which should be revised upward by at least Rs.250.00 crore. Likewise, no substantial allocation has been made to convert level crossing into Railway Overbridges/Underbridges. This allocation should be increased and share of Central Road Fund meant for building ROBs and RUBs should be utilized for the following works of top priority :

A long-standing demand of the local people is a Railway Overbridge/Underbridge at Kannapuram Railway Station at IRINAVU with an estimated cost of Rs.72.00 lakh. The Railways should come forward to initiate work on this project of utmost utility and safety by setting apart Rs.22.00 lakh for this project and the balance amount of Rs.50.00 lakh. I am willing to contribute from my MPLAD funds. Railways should immediately respond to my offer and initiate work on this project in the current financial year.

Likewise, there are two other level crossings with dense traffic that need to be converted into Railway Overbridge or Underbridge :

On NH-17 intersecting rail lines between Edakkad and Kannur and Chovva--Kannur South.

Railway line intersecting State Highway at Pappinisseri.

Railway line intersecting State Highway at Pazhayangadi.

Kannur is an important station in the entire North Malabar area but the present facilities are far from adequate to cater to increasing passenger traffic originating from Kannur. Kannur being the biggest handloom production and marketing centre in Kerala, a lot of businessmen and traders travel in and out of Kannur. The station premises should be expanded and passenger amenities like retiring rooms, waiting rooms including cloak room and free parking facilities in the station premises.

For mobilisation of additional resources, railways has been experimenting with the commercial exploitation of its surplus land. For instance, a vast expanse of railway land near Kannur station is lying idle which could be developed into a commercial shopping plaza. Apart from beautification of the area surrounding the station, this will generate additional revenue as also improved amenities for the rail travellers.

Increasing share of private participation in railways like catering services and goods clearing, etc., will cause much concern for the labour force comprising of more than 7 lakh railway porters and around 6 lakh workers engaged in catering services. With the increase in deployment of wheeled luggage trolleys, the average income of porter has come down. The Railway Minister claims himself to be the champion of the poor and he should also do something for these poor and underpaid category of porters and catering workers. It should also be ensured that the livelihood of these workers is not compromised in pursuit of privatization of railway services.

I sincerely hope that the above suggestions will be taken note of by the Government while finalizing the railway budget in the larger interest of the common man.

डॉ. करण सिंह यादव (अलवर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं लालू प्रसाद जी द्वारा प्रस्तुत इस अच्छे और लोक लुभावन रेल बजट के समर्थन में अपनी बात रखने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं सीधे अपने संसदीय क्षेत्र अलवर की कुछ बातें कहना चाहता हूँ। लालू जी ने राजस्थान में चार-पांच नई रेलगाड़ियां दी हैं, उनमें एक पैसेंजर ट्रेन मथुरा से मेरे लोक सभा क्षेत्र अलवर होते हुए बांदीकुई जाती है। उसके लिए मैं उनका तहेदिल से अपने क्षेत्र की जनता की ओर से आभार प्रकट करना चाहता हूँ। साथ ही मैं अपनी वेदना भी व्यक्त करना चाहता हूँ। हमारे यहां से एक ट्रेन जोधपुर से लखनऊ होते हुए वाराणसी जाती, जिसको मरूधर एक्सप्रेस कहते हैं। यह रेलगाड़ी मथुरा प्रखंड पर चलती थी। अभी आम सुनने में आया है कि रेलवे बोर्ड अब इस रूट को बंद करके इसका रास्ता बांदीकुई से मथुरा करने जा रहा है। इस बात को लेकर समूचे अलवर जिले की जनता में भारी असंतोह है। मैं कहना चाहूंगा कि नई रेलगाड़ी नहीं दे पार रहे हैं और ट्रेन्स नहीं बढ़ा पा रहे हैं, वह अलग बात है। लेकिन जो सुविधा इतने वॉ से मेरे क्षेत्र की जनता को मिलती रही है, उसे वापस लेने का कोई औचित्य नहीं है। इसलिए मरूधर एक्सप्रेस का रूट जैसे पहले अलवर होते हुए मथुरा तक रहा है, उसे जारी रखा जाए। यह ट्रेन अगर बंद हो जाएगी तो मेरे क्षेत्र के लोगों का उत्तर प्रदेश आना-जाना बंद हो जाएगा और उन्हें भारी असुविधा होगी।

आज जयपुर और अलवर के बीच एक ही ट्रेन है जो दिन में चलती है, बाकी सभी रेलगाड़ियां रात में चलती हैं। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि मुम्बई-फिरोजपुर जनता एक्सप्रेस जो फिलहाल वाया मथुरा, राजकोट होकर चलती है, अगर उस ट्रेन को मथुरा, रिवाड़ी, हांसी, सिरसा, हिसार, भठिंडा होकर चलाया जाए तो इस क्षेत्र की जनता को बहुत लाभ मिलेगा।

मैं ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि पहले मीटरगेज की लाइन हुआ करती थी, तो दिन में बहुत सारी रेलगाड़ियां हुआ करती थीं। श्री या फोर डाउन, फाइव या सिक्स डाउन और थर्टीन या फोर्टीन डाउन जैसी कई रेलगाड़ियां मीटरगेज पर लगातार चलती थीं। जब से ब्राडगेज बनाई गई, रेलगाड़ियां कम हो गई हैं। दिल्ली और जयपुर के बीच कोई ऐसी गाड़ी नहीं है जो दिन में चलती हो। मैंने पिछली सप्लीमेंट्री डिमांड्स के दौरान भी कहा था कि एक पैसेंजर गाड़ी कम से कम दिल्ली और जयपुर के बीच में चलाई जाए, जो आम आदमी की गाड़ी हो, इससे लोगों को लाभ मिल सकता है।

मैं यह सुझाव भी देना चाहूंगा कि हिसार-रेवाड़ी व दिल्ली-रेवाड़ी आर.डी. दिल्ली से आकर रेवाड़ी रुकती है। इन दोनों रेलगाड़ियों को अलवर होते हुए बांदीकुई तक फास्ट एक्सप्रेस के रूप में बढ़ाया जाए, जिससे मेरे क्षेत्र की जनता को लाभ मिल सकता है।

अलवर दिल्ली और जयपुर के बीच एक बड़ा नगर है और यह राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में भी आता है। वहां से हजारों की तादाद में लोग रेवाड़ी और दिल्ली की तरफ रोजाना मजदूरी के लिए आते हैं। कोई लोकल पैसेंजर दिल्ली और रेवाड़ी के बीच और दिल्ली और जयपुर के बीच चलाई जाए।

अब मैं कुछ बातें ठहराव के बारे में कहना चाहता हूँ। आश्रम एक्सप्रेस का राजगढ़ और खैरथल में ठहराव और बढ़ाया जाए। राजगढ़ में नई भुज बरेली एक्सप्रेस का ठहराव बढ़ाया जाए। खैरथल में कम्प्यूटरीकृत रेलवे टिकट आरक्षण की मांग काफी समय से हो रही है, वहां कृषि की बहुत बड़ी मंडी है और काफी व्यापारियों का आवागमन होता है।

मैं निवेदन करना चाहूंगा कि यहां ठहराव को बढ़ाया जाए। मैं हरसेलरी स्टेशन पर पूजा एक्सप्रेस के ठहराव की भी मांग करता हूँ। साथ ही रेवाड़ी से लेकर जयपुर के बीच में दोहरीकरण हो, इसके लिए भी निवेदन करना चाहूंगा। मैं पहले भी मांग करता रहा हूँ कि रेवाड़ी से भिवाड़ी होते हुए पलवल तक एक नयी लाइन बनाई जाए। भिवाड़ी में हजारों औद्योगिक इकाइयां हैं और यहां पर इनलैंड कंटेनर डिपो की मांग स्वीकृत की जाए। दिल्ली से यह मात्र 75 किलोमीटर दूर है। रेवाड़ी से भिवाड़ी के बीच में 25 किलोमीटर का फासला है। इस लाइन के बढ़ने से अलवर में औद्योगिक विकास का रास्ता खुलेगा। माननीय रेल मंत्री जी अपनी ओर से कृपा करें तो अलवर जिले और राजस्थान में बहुत विकास होगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी वाणी को विराम देता हूँ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Bwiswmuthiary.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY (KOKRAJHAR): Sir, if you are going to give not more than two minutes, I would prefer to lay my speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You are welcome to do so.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY (KOKRAJHAR): Sir, with your permission, I lay my speech on the Table.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Vijoy Krishna. - Not present.

Shri Ramdas Athawale - Not present.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY (KOKRAJHAR): *Sir, with due respect, through you, I submit my speech on the Railway Budget for 2005-2006, on the table of the House, and request you to take appropriate steps in order to help and keep the same on record.

Sir, I am extremely sorry to inform the House, through you, that I am not at all happy and satisfied with the Railway Budget for 2005-2006, particularly with regard to the discriminatory policy approach adopted in relation to North Eastern Region while allocating funds for the region in question. Now, I would like to submit some of my long-pending genuine demands connected with the inadequate railway-service facilities and connectivity in our Bodoland Territory in particular and also in the entire North Eastern Region for favour of kind information of the Railway Minister and necessary follow-up actions thereon.

Line conversion:

The existing M.G. line between Murkhongselek (Arunachal Pradesh) and Rangia Railway Junction should be converted into B.G. with double line provision and after gauge conversion, a new train by the name 'Bodoland-Arunachal Super-fast Express Train' from Murkhongselek to New Delhi should be introduced with immediate effect.

The existing M.G. line between Dhubri and Fakiragram Railway Jn. also should be converted into B.G. with double line provision, and regular train service should be provided to the people of the concerned neglected region in question through this railway route at the earliest possible time.

New Railway Lines : Some new Railway lines should be sanctioned for the following important sectors :-

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

From Fakiragram Railway Junction to Jamduar in Kokrajhar District within land Bodo territory should, and trains in line with the Toy Trains being run on N.J.P- Darjeeling sector, should be run on the aforesaid proposed new sector at the earliest possible;

From Salakati to Galegphu (Bhutan);

From Borpeta Road to ‘Manas Wild Life Sanctuary – World Heritage Site’; and

From Rangia Railway Jn. to Sandrup Junkha (Bhutan).

New Trains :-

A new train like the Satabadi Express train should be introduced from N.J.P. to Guwahati, w.i.e. ;

The proposed new train – ‘Guwahati – New Bongaigaon (daily)’ - should be extended upto Gossaigaon Hut in Bodoland territory;

A new superfast train by the name ‘Bodoland – Arunachal Express Train’ from Murkhong selek(Arunachal Pradesh) to New Delhi, should be introduced with immediate effect.

Improvement of services and standards of the following trains:

Sifung Train being run from Fakiragram to Guwahati, should be allowed to run up to Gossaigaon Hut Railway Station in the West;

Regular services should be provided to the people of Dhubri District by way of rearing running trains on Dhubri-Guwahati railway line.

Model Railway Stations:

The proposal on Kokrajhar Railway Station for ‘model station’ should immediately be implemented;

Borpeta Road Railway Station

Overbridges:

Overbridges should immediately be sanctioned and constructed at the following places/locations:-

Kokrajhar town, 2. Shri Rampur, 3. Gossaingaon Hut, 4. Fakiragram Rly. Jn., 5.Chautara, 6. Salakati, 7. Basugaon, 8. Dangtal, 9. Saprakata [over NH 31(c)], 10. Bijni Town, 11. Patiladoha, 12. Sarbhog, 13. Barpeta Road, 14. Sarupeta, 15. Pathsala, 16. Rangia over NH-31, 17. Sangsari over NH-31, 18. Rangia over Rangia-Sandrup MG line, Jungkha Raod, 19. Goreswar, 20. Udalguri, 21. Majbat, 22. Choprakatha over NH-31, etc.

Stoppage of Trains:

All south-west bound trains, including the following specific trains, should be allowed to have halt at the following railway stations:

Dadar, Trivendrum, Bangalore, Saraighat Exp., Lohit Express, Jodhpur Express, Purbottar, Jankranti Express Sampark, etc. at Kokrajhar;

Kamrup Express and N.E. Express trains at Gossaigaon Hut.

Kamrup Express and N.E. Express trains at Bijni;

NE Express, Lohit Express, Saraighat Express, Puri Express, Jodhpur/Bikaner Express at Borpeta Road.

Rangia Railway Station division's western boundary limit should be extended upto Shri Rampur Railway Station.

New Proposals:

A separate Railway Corporation in line with the Konkan Railway Corporation should be set up for N.E. Region.

A separate Railway Zone for the North-Eastern Region should be set up independently.

100% job reservation in the Railway Department under "C & D" category services should be provided to the youth of the N.E. Region.

Proposed plants: Coach-manufacturing plant should be set up at the northern site after NBQ.

Mr. Deputy Speaker: Shri Vijay Krishna - Not Present

Shri Ramdas Athawale - Not Present.

श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ़) : सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है उसमें औद्योगीकरण की बात कही गयी है, आमान परिवर्तन की बात कही गयी है और कर्मचारियों को सुविधा देने की बात कही गयी है। कोई भी बजट रेल के आंकड़ों पर आधारित होता है लेकिन उन आंकड़ों की कितना कार्यान्वयन होता है यह देखने की बात है। पिछले वर्ष जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया, उसकी कितनी कार्यान्विति हुई, उसके बारे में भी माननीय मंत्री जी जानकारी लेंगे तो काफी अच्छा होगा। मैं जिस राज्य से आता हूँ, वह राज्य राजस्थान शक्ति और भक्ति के बारे में, इतिहास के बारे में प्रसिद्ध है। लेकिन इस रेल बजट में न तो पर्यटन, न प्राकृतिक खनिज सम्पदा, न बाड़मेर में तेल भंडार का ध्यान रखा गया है और इस रेल बजट में राजस्थान के साथ बहुत बड़ा अन्याय किया गया है। चाहे आमान परिवर्तन हो, चाहे ट्रेन के स्टोपेज का सवाल हो, बजट के आवंटन का सवाल हो, राजस्थान के साथ बहुत अन्याय किया गया है और उसमें सुधार की आवश्यकता है। इस समय राजस्थान में डेढ़ दर्जन योजनाएं-परियोजनाएं रेल विभाग के द्वारा चलाई जा रही हैं जिनमें राजस्थान के लिए ढाई सौ करोड़ रुपये से ज्यादा की आवश्यकता है। लेकिन दुर्भाग्य से राजस्थान को बजट में जो आवंटन किया गया है वह ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। राजस्थान में रेल बजट में रेलें भी चलाई गयी हैं लेकिन कितने कर्मचारियों की संख्या बढ़ाई गयी है, इस ओर देखने की आवश्यकता है। एक भी कर्मचारी की संख्या नहीं बढ़ाई गयी है और कर्मचारियों के प्रशिक्षण की बात नहीं कही गयी है, उनके सुधार की बात नहीं कही गयी है।

मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी इस बात पर निश्चित रूप से विचार करेंगे कि जितनी सुविधाएं बजट में देने की घोषणा की है, उसके अनुसार क्या-क्या व्यवस्थाएं कर रहे हैं, कितने कर्मचारियों की संख्या बढ़ा रहे हैं। कितने कर्मचारियों के काम में सुधार लाने और ईनाम देने की व्यवस्था कर रहे हैं? जो वेकेंसियां खाली पड़ी हैं, उनके बारे में शीघ्र विचार करना पड़ेगा। मैं समझता हूँ कि इस पर ज्यादा लम्बा-चौड़ा कहने की आवश्यकता नहीं है लेकिन मैं राजस्थान की समस्या के बारे में जरूर निवेदन करना चाहूंगा। अभी उदयपुर-चित्तौड़गढ़ ब्रॉडगेज लाइन पूर्ण होने को आई है लेकिन पूर्ण तब मानी जाएगी जब अजमेर से चित्तौड़गढ़ आमान परिवर्तन का काम चल रहा है, उसमें राशि बढ़ा कर शीघ्र से शीघ्र पूरा कराया जाएगा। नीमच से रतलाम का जो कार्य चल रहा है, उस काम के लिए राशि बढ़ाकर शीघ्र पूरा नहीं कराया जाएगा तो जो उदयपुर-चित्तौड़गढ़ का जो आमान परिवर्तन हुआ है, उसका फायदा नहीं मिल पाएगा।

रामगंज मंडी- भोपाल में नई रेल लाइन जो एनडीए के समय स्वीकृत की गई थी, उसके लिए बजट में बहुत कम पैसा दिया गया है। मेरा निवेदन है कि उसके बारे में रेल मंत्री विचार करते हुए उसके लिए राशि बढ़ाए ताकि वहां का प्रसिद्ध कोटा स्टोन और धनिया समय पर पहुंचा सकें।

राजस्थान की और रेल लाइनें हैं। अजमेर-पुकर, कोलायत-फलोदी दोसा- गंगापुर, जयपुर-दोसा, जैसलमेर-बाड़मेर, श्रीगंगानगर-स्वरूपसर, समदड़ी से भीलडी के लिए राशि की आवश्यकता थी। वहां कई वॉ से कार्य चल रहा है लेकिन उसमें भी बहुत कम राशि स्वीकृत की गई है। मैं अपने क्षेत्र की बड़ी सादड़ी नीमच लाइन वाया छोटी सादड़ी लाइन का पूर्व सरकार ने सर्वे करवा दिया था। 45 किलोमीटर लंबी लाइन के लिए 135 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। हम पिछले कई वॉ से इस बात का प्रयास कर रहे थे। हमने इसका सर्वे भी करवाया था। मुझे उम्मीद थी कि इस बार के बजट में इस लाइन को स्वीकृत करके कुछ राशि दी जाएगी लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि न तो स्वीकृति दी गई और न ही बजट में इसका प्रावधान किया गया है। आप इसके बारे में निश्चित रूप से विचार करें।

चित्तौड़गढ़ जो एक ऐतिहासिक नगरी है। निम्बाहेड़ा एक औद्योगिक शहर है। वहां रेल ब्रिज की बहुत ज्यादा आवश्यकता है। आप इसके बारे में निश्चित रूप से विचार करेंगे। निम्बाहेड़ा जो चित्तौड़ जिले का सबसे बड़ा शहर है, वहां कम्प्यूटराइजेशन करवाने के बारे में निवेदन करता हूं। हमारे यहां आदिवासी क्षेत्र प्रतापगढ़-रतलाम प्रतापगढ़-मंदसौर, निम्बाहेड़ा, प्रतापगढ़, बांसवाड़ा, दाहोद, गोदरा रेल लाइन स्वीकृत कराने की कृपा करें। हम उदयपुर-अहमदाबाद में आमान परिवर्तन के बारे में समय-समय पर निवेदन करते रहे हैं। रेलवे गेट नम्बर 102 जो हमेशा बंद रहता है, उसमें 20-22 गांव लगते हैं, वहां गेटमैन की नियुक्ति कराने के लिए निवेदन करता हूं।

कोटा मेरे क्षेत्र में आता है। रेलवे ट्रेड एक्ट अप्रेंटिस 1961 के ग्रुप सी-डी की भर्ती में जो 222 पद रिक्त पड़े हैं, 8-10 वॉ से जो लोग वहां काम सीख रहे हैं, उनको नौकरी देने की निश्चित रूप से व्यवस्था कराएं।

मैं अंत में कुछ ट्रेनों के स्टॉपेज के बारे में आपसे निवेदन करना चाहता हूं। ओखा गुवाहटी ट्रेन का रामगंज में स्टॉपेज होना आवश्यक है। जयपुर कोटा को नागदा तक बढ़ाया जाए। जबलपुर कोटा ट्रेन को चित्तौड़गढ़, उदयपुर तक बढ़ाया जाए। उदयपुर से मुम्बई तक वाया चित्तौड़गढ़ ट्रेन चलाई जाए। वह ट्रेन नम्बर 297 कोटा, ग्वालियर, भिंड पैसेंजर को चित्तौड़-उदयपुर तक बढ़ाया जाए। बजट में स्वीकृत नई ट्रेन चित्तौड़-नीमच को उदयपुर तक बढ़ाया जाए। उदयपुर से चित्तौड़गढ़ होकर गुवाहटी, जगन्नाथपुरी, कोलकाता के लिए नई ट्रेन वाया कोटा-उदयपुर चलाई जाए। उदयपुर-चित्तौड़गढ़ से त्रिवेन्द्रम तक नई ट्रेन, जयपुर-बैंगलोर, जयपुर-चेन्नई के फेरे बढ़ाए जाएं। इसी तरह कोटा-नागदा पैसेंजर ट्रेन चलाई जाए। जयपुर-बिलासपुर को भुवनेश्वर तक बढ़ाया जाए। कोटा नगर के रेलवे ओवरब्रिज को शीघ्र पूर्ण कराया जाए। उसके लिए बहुत कम पैसा स्वीकृत किया गया है। इसका तीन हिस्सा बन चुका है। इसके लिए और पैसा स्वीकृत करेंगे। वह शीघ्र बनने से लोगों को राहत मिलेगी। कोटा-बीना रेल लाइन का नवीनीकरण किया जाए गत बजट में जनसम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस जोधपुर से दिल्ली शुरू करने की घोषणा हुई थी। उसे प्रारम्भ कराया जाए। देहरादून एक्सप्रेस को बस्सी व पारसोली में स्टॉपेज दिया जाए। आपने मुझे समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिये मैं आपका आभार मानता हूं। मैं रेल बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूं। निश्चिततौर पर माननीय रेल मंत्री जी ने आधुनिक और बहुत अच्छा बजट अपने सहयोगियों के साथ प्रस्तुत किया है। मैं ज्यादा भूमिका न बांधते हुये मुख्य बातों पर आता हूं।

हापुड़-मेरठ सैक्शन पर एक रेल ओवर ब्रिज का सुझाव, मोहन नगर-एन.एच.58 पर क्लीयरेंस के बाद गाजियाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा सड़क का निर्माण शुरू हो गया है जो उत्तर प्रदेश को दिल्ली से जोड़ने का काम करता है। लेकिन किन्हीं कारणों से कुछ औबस्ट्रक्शन्स हो गया है। इसलिये काम को गति दिये जाने की आवश्यकता है। संजय नगर-मेरठ के बीच में रेल लाइन चलती है, उस पर रेल ओवर ब्रिज की व्यवस्था की जाये। कविनगर- बुलंदशहर, हापुड़ रोड-डासना रोड, गेट नं. 73 हापुड़ में फाटक खोले, हनुमानपुरी-मोदीनगर अंडरब्रिज बनाया जाये ताकि लोगों को आवागमन के लिये सुविधा हो सके। गढ़ रेल लाइन खंड दोहरा किया जा रहा है तथा छोटा सा अंडरब्रिज बनाया जाए। यह एक धार्मिक नगरी है, रेल लाइन बनने से लोगों को लाभ होगा। मोदीनगर-सम्भावली ओवरब्रिज छोटा सा है, लोग सड़क के रास्ते से बच सकें, इसकी व्यवस्था की जाये। एक रिजर्वेशन काउंटर साहिबाबाद-मोदीनगर में होना चाहिये तथा सीनियर सिटिजन्स के लिये एक नीचे से रास्ता दिये जाने की व्यवस्था की जाये। पिलुखआ में हाल्ट किया है और नई ट्रेनों का स्टॉपेज दिया है, उसके लिये आभार व्यक्त करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरे क्षेत्र में मेट्रो रेल की व्यवस्था की जाये जिसके लिये गाजियाबाद विकास प्राधिकरण ने 42 लाख रुपये निर्गत किये हैं। इसलिये सर्वे करा कर मेट्रो से जोड़ने की व्यवस्था की जाये। वैंडर्स का जो काम चल रहा है, उन्हें जारी रखा जाये। वे खाली जमीन पर रह रहे हैं जिसका रेल द्वारा कोई उपयोग नहीं है, लीज पर दी जाये जहां अन्य स्थानों पर लोगों को देने का काम किया है। उत्तर ५

देश में रेलों को बढ़ाया जाये ताकि आवागमन आसानी से किया जा सके। माननीय रेल मंत्री जी ने बच्चों के लिये जो रियायतें दी हैं, इंटरव्यू पर जाने के लिए सुविधा दी है, विकलांगों के लिये तमाम तरीके से मदद की है, उसके लिये उन्हें बधाई देता हूँ। पिछले रिकार्ड के मुताबिक बुक स्टाल पर एकाधिकार था जिसे 25 प्रतिशत करके तमाम लोगों को देने का काम किया है जिसे इस बजट में दर्शाया गया है, उसके लिये रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ और अनुरोध करता हूँ कि बनर्जी रिपोर्ट का खुलासा इस पटल पर रखने की कृपा करेंगे।

श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिये मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

देश की जनता को रेल बजट की बड़ी तीव्रता और उत्सुकता से प्रतीक्षा होती है। आम आदमी इस बात को जानता है कि रेलों द्वारा उसे क्या रियायतें मिलनी हैं, कौन सी नई रेलें क्षेत्र में प्रारम्भ होने वाली हैं। राष्ट्रीय एकात्मकता की दृष्टि से रेल सशक्त माध्यम होती हैं। जब यात्री रेल के डिब्बे में जाते हैं तो उसमें हिन्दू, मुस्लिम, सिक्ख और ईसाई होते हैं। जब जनरल डिब्बे में जाते हैं बहुत भीड़ होती है और कुछ बैठने से इनकार करते हैं लेकिन थोड़ी ही देर में आपस में सद्भाव हो जाता है और रिश्तेदारी से भी गहरा संबंध हो जाता है। यह सद्भाव सब से सशक्त माध्यम होता है। हमारे कुछ मित्रों ने रेल बजट पर अपने विचार रखे हैं। मैं भी 2-4 बातें कहकर अपना भाग समाप्त करूंगा। हमारा देश बहुत बड़ी जनसंख्या वाला देश है और इस बड़ी हुई जनसंख्या को दृष्टि में रखते हुए रेलें ऐसा माध्यम हो सकती हैं, जहां पर बेरोजगारों को बड़ी संख्या में रोजगार दिया जा सकता है। रेलवे बहुत सारा कार्य कांट्रैक्ट लेबर के माध्यम से कराती है। अगर उन लेबर्स का नियमितीकरण कर दिया जाए तो लाखों-करोड़ों लोगों को देश में रोजगार मिल सकता है। भारतीय रेलें देश की धड़कन होती हैं। रेल मंत्री सारे देश के रेल मंत्री होते हैं और सारे प्रदेशों के बारे में एक सा समानता का भाव रखते हुए रेलों को सुविधाएं प्रदान करने के बारे में उन्हें विचार करना चाहिए। अभी हमारे मध्य प्रदेश में जो रोड सुविधाएं प्रदान की गई हैं, उन सुविधाओं की दृष्टि से हमारा मध्य प्रदेश बहुत पिछड़ गया है। जितनी सुविधाएं इस बड़े प्रदेश को मिलनी चाहिए, वह इस बजट में नहीं मिल पाई हैं। मैं मध्य प्रदेश के सागर संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। अभी जबलपुर से भोपाल एक ट्रेन प्रारम्भ करने की घोषणा की गई है, यह ट्रेन शीघ्र प्रारम्भ होने वाली है। यह वाया इटारसी होकर जाने वाली है। पिछली बार वहां से जनशताब्दी ट्रेन प्रारम्भ हुई थी। रीवांचल एक्सप्रेस भी जबलपुर से होकर जाती है। इसी तरह से इंदौर-बिलासपुर ट्रेन जबलपुर होकर जाती है, इसके अलावा और कई ट्रेनें वहां से जाती हैं। लेकिन जबलपुर से होकर बीना, सागर, दमोह इस मार्ग में जबलपुर से चलने वाली किसी ट्रेन को चलाने के बारे में इस बजट में ध्यान नहीं रखा गया है।

उपाध्यक्ष महोदय, इसी तरह से रेलवे की बहुत सारी भूमि खाली पड़ी रहती है। मेरे संसदीय क्षेत्र में बीना जंक्शन है। इस जंक्शन में लगभग तीन सौ एकड़ खाली जमीन पर अनधिकृत रूप से लोग खेती कर रहे हैं और बहुत सारे माफिया टाइप के लोग उस जमीन पर कब्जा करके दूसरे लोगों को खेती करने के लिए छोड़ देते हैं और उनसे पैसा वसूलते हैं। इस तरह से सारे देश में न जाने रेलवे की कितनी जमीन होगी, जिसका दुरुपयोग किया जा रहा है। उस भूमि का ठीक ढंग से उपयोग किया जा सकता है। यह स्टेशन के नजदीक की जमीन है, उसका दुकाने आबंटित करके व्यावसायिक उपयोग भी किया जा सकता है। वहां लोग अनधिकृत रूप से दुकानें रखते हैं। जैसे विकास प्राधिकरण के द्वारा गुमटियां बनाई जाती हैं, वैसी गुमटियां बनाकर दुकानदारों को दुकानें दी जा सकती हैं। इससे रेलवे की आय में वृद्धि होगी और यात्रियों को भी सुविधा होगी। ये सब बहुत छोटी सी बातें हैं, लेकिन सारे देश की रेल सुविधाओं की दृष्टि से अगर हम विचार करें तो इससे रेलवे की राजस्व आय में वृद्धि होगी और यात्रियों को सुविधा की दृष्टि से भी इसमें फायदा होने वाला है।

आप कभी झेलम एक्सप्रेस या पठानकोट एक्सप्रेस की पैन्ट्री कार को देखें। इन ट्रेनों में खाने की ओर विशेष ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इन गाड़ियों में दिये जाने वाले खाने में तिलचट्टे निकल कर आते हैं। जब आप खाने का कवर हटाते हैं तो खाने में तिलचट्टे दौड़ते हुए दीखते हैं। इससे खाने वाले के मन में खाने के प्रति विरक्तता का भाव पैदा हो जाता है। इसलिए मैं समझता हूँ कि हमें खान-पान की सुविधा को सुधारने की तरफ तेजी से ध्यान देना चाहिए और इसकी समय-समय पर समीक्षा करनी चाहिए कि जो खाना यात्रियों को दिया जा रहा है वह पर्याप्त कैलोरीज का खाना है या नहीं तथा वह सफाई के साथ बनाया जा रहा है या नहीं। इसका स्वाद अधिकारियों को देखना चाहिए। हमारे जनप्रतिनिधि भी जब इस तरह से अनियमितता पाते हैं और मुख्यालय को शिकायत भेजते हैं तो मंत्रालय को उस पर गहराई से विचार करना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ समस्याओं की तरफ आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। कानपुर-छतरपुर-सागर-भोपाल यह एन.एच.-86 घोषित किया गया है और इस एन.एच.-86 पर सागर के मकरोनियां स्टेशन के नजदीक जो एन.एच. है, वहां लम्बे समय तक फाटक बंद रहने से दोनों ओर गाड़ियों की लम्बी लाइनें लग जाती हैं। यदि कोई बीमार होता है, गंभीर रूप से अस्वस्थ होता है और उसे अस्पताल जाना है तो जब तक वहां से रेल नहीं निकलेगी, वे वहां से निकल नहीं पाते हैं। इस तरह के जो संवेदनशील स्थान हैं, जैसे बीना में सागर फाटक है और झांसी फाटक है, वहां पर रेलवे के ओवरब्रिज बनाये जाने की आवश्यकता है।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र की जो शो समस्याएं हैं, इन बाकी समस्याओं को मैं आपकी अनुमति से सदन के पटल पर ले करना चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : आप ले कर सकते हैं।

श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर) : *महोदय, इस रेल बजट में मध्य प्रदेश के बुंदेलखंड को पूरी तरह उपेक्षित रखा गया, इससे बुंदेलखंड में निराशा की भावना बढ़ी है।

मैं अपने क्षेत्र की प्रमुख रेल समस्याओं की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

सागर संसदीय क्षेत्र का मुख्यालय तथा संभागीय मुख्यालय भी है, इसको माडल स्टेशन बनाने की बात पहले कही गयी थी, किंतु इस संबंध में कार्यवाही नहीं हुयी। अतः शीघ्र ही सागर स्टेशन को माडल स्टेशन बनाया जाये। प्लेटफार्म नं0 1 एवं 2 पर शेड छोटा बना है। अतः धूप एवं बारिश से बचाव हेतु शेड की लम्बाई बढ़ायी जानी चाहिए।

ललितपुर से छतरपुर सागर करेली रेलवे लाइन बनाए जाने की मांग लम्बे समय से की जा रही है। अतः शीघ्र सर्वे कराकर उक्त मार्ग पर रेलवे लाइन बिछवाने की कार्यवाही की जानी चाहिए।

सागर से भोपाल-इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाने की मांग लम्बे समय से की जा रही है। अतः सागर-भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रेस चलवाने का सहयोग करें।

बीना एक महत्वपूर्ण जंक्शन है, जिसके प्लेटफार्म क्रमांक-1 पर शेड नाम की कोई चीज नहीं है, जिससे रेल यात्रियों को गर्मी एवं बरसात के दिनों में अत्यधिक कठों का सामना करना पड़ रहा है। अतः प्लेटफार्म क्रमांक-1 पर शेड बनाए जाने की आवश्यकता है।

खुरई, मध्य प्रदेश की बड़ी अनाज मंडी एवं कृषि यंत्रों के निर्माण के लिए प्रसिद्ध है। यहां सभी गाड़ियों का स्टापेज है। दोनों प्लेटफार्म की लंबाई तो बढ़ाई गयी है, किंतु शेड की नहीं। अतः शेड की लंबाई भी दोनों प्लेटफार्मों पर बढ़ायी जानी चाहिए।

खुरई स्टेशन पर कम्प्यूटराइज्ड विंडो शीघ्र प्रारंभ की जानी चाहिए। इस हेतु केबिन बन कर तैयार हो चुका है।

गणेशगंज एवं जरूआखेड़ा स्टेशन पर फुट ओवरब्रिज बनाए जाने की मांग काफी समय से की जा रही है। अनेक दुर्घटनाएं भी वहां घटित हो चुकी है। अतः फुट ओवर ब्रिज बनाए जाने की आवश्यकता है।

डांगीडहर स्टेशन पर प्लेटफार्म का निर्माण कार्य लगभग पूर्ण होने को है। यहां गाड़ियां रूकती हैं, यात्री चढ़ते-उतरते हैं, किंतु टिकट खिड़की नहीं है। अतः शीघ्र ही टिकट खिड़की प्रारंभ की जानी चाहिए।

***This part of the Speech was laid on the Table.**

सागर छावनी मुख्यालय है। अतः बड़ी संख्या में सैनिकों का आना जाना होता है। उनकी आवश्यकताओं एवं जनता की सुविधा को देखते हुए सैनिकों के लिए टिकट विंडो एवं आरक्षण काउंटर अलग से बनाया जाना चाहिए।

इटारसी-बीना, दिन भर बीना में खड़ी रहती है। रात्रि में बीना से इटारसी आती है। इसे भोपाल-इटारसी बढ़ाकर सर्कुलर ट्रेन के रूप में चलाया जाना चाहिए।

इटारसी-निजामुद्दीन महामाया एक्सप्रेस जो अभी आधी जबलपुर से थी तथा आधी बिलासपुर से चलती है, जबलपुर से ही पूरी ट्रेन के रूप में चलना चाहिए तथा इसे जम्मू तक बढ़ाना चाहिए।

मकरोनिया सागर का उपनगरीय स्टेशन है, यहां सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का स्टापेज होना चाहिए।

क्षिप्रा एक्सप्रेस एवं हावड़ा-भोपाल एक्सप्रेस ट्रेनों का रनिंग टाईम बहुत ज्यादा है। सागर से बीना लगभग 3 घंटे का समय दिया गया है जबकि एक्सप्रेस में वास्तविक समय 1 घंटे का लगता है। अतः गणेशगंज, मकरोनिया, जरूआखेड़ा एवं मंडी बामोरा में इन ट्रेनों का

स्टापेज किया जाना चाहिए।

मंडी बामोरा अनाज की बड़ी मंडी है तथा यहो से बड़ी संख्या में व्यापारी, छात्र एवं कर्मचारी तथा जनता दूर-दूर आते जाते हैं। अतः यहां पर झेलम एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाना चाहिए।

गणेशगंज पर पूर्व में उत्कल एक्सप्रेस का तथा करौंदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस का स्टापेज था। क्षेत्र की जनता की आवश्यकताओं को देखते हुए इन दोनों ट्रेनों का पुनः गणेशगंज स्टेशन पर उत्कल एक्सप्रेस एक्सप्रेस तथा करौंदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाना चाहिए।

बीना स्टेशन पर गोवा, पुपक तथा सचखण्ड एक्सप्रेसों का ठहराव किया जाना चाहिए। यह एक महत्वपूर्ण जंक्शन है।

सतना से कटनी, दमोह, सागर, बीना होकर दक्षिणी राज्यों को जाने वाली नयी ट्रेन चलाया जाना चाहिए।

नरयावली स्टेशन विधान सभा का मुख्यालय है। यहां बीना, इटारसी एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाना चाहिए।

जबलपुर-निजामुद्दीन सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस का खुरई में स्टापेज किया जाना चाहिए।

पूर्व र्व में घोषित की गयी जबलपुर निजामुद्दीन सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस आ तक प्रारंभ नहीं की गयी इसे शीघ्र प्रारंभ किया जाना चाहिए।

बीना रेलवे स्टेशन पर डिजीटर डिस्पिले सिस्टम लगाया जाये।

बीना रेलवे आरक्षण कार्यालय का समय प्रातः 8 बजे से रात्रि 8 बजे तक किया जाये।

बीना रेलवे स्टेशन पर गाड़ियों की संख्या देखते हुए एक और प्लेटफार्म बनाया जाये।

बीना रेलवे पूछताछ कार्यालय में प्रशिक्षित कर्मचारियों के न होने के कारण चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों द्वारा नागरिकों को सही जानकारी नहीं मिल रही है। इसे शीघ्र दूर किया जाये।

1265 रेवांचल एक्सप्रेस को शाम 6 बजे भोपाल स्टेशन से चलाकर प्रातः 6 बजे रीवा पहुंचाया जाये। इसी तरह 1266 को रात्रि 10 बजे रीवा से चलाकर सुबह 10 बजे भोपाल पहुंचाया जाये। साथ ही प्रतिदिन इसे सागर, दमोह होकर चलाया जाये।

हीराकुंड एक्सप्रेस एवं क्षिप्रा एक्सप्रेस को सप्ताह के सातों दिन चलाना चाहिए।

झांसी रेलवे फाटक एवं सागर रेलवे फाटक पर ओवरब्रिज बनाया जाये।

अमरकंटक एक्सप्रेस को तीन दिन सागर बीना होकर चलाया जाये।

बीना में प.म.रे. को जोनल ट्रेनिंग स्कूल खोला जाये।

बीना स्टेशन के पास रेलवे की लगभग 300 एकड़ जमीन है, उसमें बहुत सी भूमि पर अनाधिकृत रूप से खेती की जा रही है। अतिक्रमण मुक्त कराना चाहिए तथा स्टेशन के सामने की भूमि पर दुकानों को जगह आर्बटित करके उसका व्यावसायिक उपयोग करना चाहिए। रेल वे की राजस्व आय में वृद्धि होगी तथा यात्रियों को भी सुविधा होगी।

SHRI A. SAI PRATHAP (RAJAMPET): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to support and welcome the Railway Budget for the year 2005-05 presented by the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad-ji. This is the dream Budget of the UPA Governemnt satisfying all sections of the rail users. I call it a passenger-friendly Budget carrying out various reforms.

Sir, the hon. Minister has taken a decision to spend Rs. 25,000 crore on modernisation and Rs. 3,500 crore on the railway safety in five years time.

Railways employ about 15 lakh people of which 40 per cent are unskilled. More than 100 passenger trains are running on uneconomical routes. What I suggest for the unskilled labour is that schemes like 'Golden Handshake' and VRS should be introduced and encouraged. Corruption, pilferage and other malpractices should be curbed with iron hands.

In regard to allotment of stalls, monopoly should go away and there is a request to the hon. Minister to introduce fresh policies and guidelines for unemployed graduates, particularly Scheduled Castes, Scheduled Tribes, OBCs, women and handicapped persons. A Committee should be formed with NGOs and MPs in this regard so that they can consider and sanction to the required people, honestly.

In regard to wastelands, I suggest to the hon. Minister to get the reports from the Zonal Railways with blueprints. They should consult other Departments before dispatching the lands. Health and environment aspects should also be taken into consideration while disposing of the valuable railway lands and properties.

In regard to my State and Parliamentary Constituency, I wish to state that Andhra Pradesh is the least covered vis-à-vis other States regarding sanction of projects. Andhra Pradesh proposed ROB & RUB 25 projects for inclusion, but only four have been considered. The total cost comes to Rs.260 only. In this country, the on-going projects during 2004-05 amount to 292 and the required amount is Rs.46,000 crore. Andhra Pradesh has recommended only 25 projects, ROB & RUB in AP out of which four have been considered; the on-going new line projects require only Rs.260 crore, whereas only Rs.46 crore has been sanctioned. That comes to 18 per cent.

In regard to passenger amenities and modernisation of important railway stations, an amount of Rs.27.9 crore has been allotted last year, and this year, the South Central Railway has sought Rs.35 crore, but an amount of Rs.13.32 crore has been sanctioned.

Another point is that five new line projects have been considered by the Andhra Pradesh Government for sanction, out of which only one was referred to the Planning Commission. The other projects are also financially viable with rate of returns of more than 14 per cent.

I want to bring to the notice of the hon. Minister that the survey for Cuddapah-Bangalore new railway line has been conducted and the feasibility report has given returns of more than 17 per cent. It is the most backward area and this will cover backward regions. It will be useful and mineral-based industrialists, mine-owners, farmers and all sections of the people will benefit from this. Once again, I would request the hon. Minister to consider this line for inclusion at least in the next Budget speech.

In regard to gauge conversion, though Dharmavaram-Pakala line is considered in 1997-98, the allotment is almost nil in this Budget. I would request the hon. Minister to allot Rs.30 crore to start this work and complete the gauge conversion of this line in another 2 or 4 years.

Nandyal-Yerraguntla line was sanctioned in the year 1996-97; the total cost of this project is Rs.167 crore. I would request the hon. Minister to sanction at least Rs.25 crore during this year.

Finally, I wish to draw the kind attention of the hon. Minister that out of the seven Divisions in South Central Railway, Guntakkal stands third in earnings. With completion of doubling and electrification works between Guntakkal and Renigunta, this would come to second place. I sincerely request the hon. Minister to advise the authorities to complete the doubling work on a war footing.

In regard to the new train, Tirupati-New Delhi, stoppage is required at Rajampet, my Parliamentary Constituency; with this, again the industrial areas of Yerraguntla and Tadipatri will be give stoopage.

I would request the hon. Minister to consider that these halts are given to the Parliamentary Headquarters, Rajampeth. Another point is that people are asking for a new train from Tirupati to Shiridi. For the last few years, I have been requesting the hon. Ministers to introduce this train. In this regard, I represented personally to both the hon. Ministers. I would once again request the hon. Minister to consider this. Finally, there is no computer reservation centre at the Parliamentary Headquarters, Rajampeth. I would once again request the hon. Minister to provide a reservation centre.

SHRI MOHAN JENA (JAJPUR): *Sir, I want to draw the attention of the Central Government, through you, towards the problems of my State Orissa so far as the Railways are concerned. At the outset, I would like to thank the hon. Railway Minister, Shri Laloojee, for not increasing the railway fares and giving some innovative concessions to weaker sections of the society.

Sir, Orissa is one of the least developed States of India, due to the continuous apathetic attitude of the Central Government. Ninety per cent of the Orissa's population belongs to the *Dalit*, Tribes and the backward classes. Since Independence, Orissa has not progressed satisfactorily as far as Railways are concerned. Railway lines are the lifeline of the nation. Development in Railway is the indicator of progress. If the railway network is good, then that State is progressive one. I want to speak about the national average of railway lines. Sir, the national average is 19.11 kms. Per 1000 square kms. If we go to State average in West Bengal, it is 43.01 kms. and in Bihar, it is 30.04 kms. But, in Orissa, it is only 15.03 kms per 1000 square kms.

Sir, for the ongoing railway projects in Orissa, we need a fund allocation of Rs. 5000 crore. But the recent Budget allocation is very discouraging.

There are 30 districts in Orissa, among which 7 districts are untouched by the Railways, they are Baudha, Kandhamal, Nayagarh, Deogarh, Kendrapara, Malkangiri and Nawrangpur. So, I want to draw the attention of the Ministry of Railways to take steps to make these districts well connected to Railways. Orissa is giving Rs. 4000 crore of revenue to the Indian Railways but it is not giving proper attention to my State.

*Speech was laid on the Table.

Under this backdrop, I want to draw the attention of the Government to the following problems/demands:

Nizamuddin-Bhubaneswar Hirakud Express, which is connecting the State Capital with the national Capital has not been renovated since long. It has 2nd Class AC coaches but induction of 3rd AC is also very necessary. A large number of people depend on this train as it is economical. So, instead of bi-weekly, it should be run daily.

Bhubaneswar-New Delhi Rajdhani Express is the most important train connection which provides greater scope to the business community and V.I.P. travellers for its short travel time and better facilities. But, as there is no stoppage in the Western Orissa, people of those areas are deprived of this facility.

Another Rajdhani Express through Anugul-Sambalpur to Delhi is very very essential for our State.

The Lokmanya Tilak Express, which is running between Bhubaneswar-Kurla (Mumbai) only once in a week should be made daily and its route is needed to be run through Anugul-Sambalpur-Titlagarh-Raipur.

Sambalpur-BBSR-Inter-city Express is a very important train which is connecting Western Orissa with the coastal Orissa. But, another inter-city express is necessary for a better connectivity of both the ends of our State.

Pru-i-Ahamedabad Express, via Sambalpur is running only once a week. But, in view of the importance of this train, this should be run thrice every week.

Pru-i-Patna Baidyanath Dham Express is running only once every week. As this train is connecting two important States like Orissa and Bihar, it should be made daily for the interest of the people.

One Shatabadi Express is connecting Rourkela and Howrah. But another Shatabadi Express is very necessary to connect BBSR-Howrah.

Berhampur is one of the important city and business centres of the State of Orissa. So, in view of its importance, a direct train should be run from New Delhi to Berhampur.

In the tourist map of India, our Orissa is a dazzling spot with its world renowned places like Konark, Puri and the ancient Buddhist monuments of Jajpur District. So, a train introduced to connect Goa and Orissa through Panjion to Bhubneswar will attract the foreign tourists.

It is a matter of regret that although the electrification work between BBSR-Palasa has been completed but EMU (Electro-Multiple Unit) Train has not been run as yet.

There is no direct train connection to Chennai from Bhubaneswar and the Howrah-Chennai Coromandal Express does not fulfil the need. So, a direct train from BBSR to Chennai is very essential.

The coach repairing factory of Mancheswar in Bhubaneswar should be converted into a coach manufacturing factory.

With the renovation of the Bhubaneswar Railway Station, the other important stations like Jajpur, Bhadrak, Balasore, Berhampur and Dhanmandal, etc. should be renovated on the same lines.

A large number of people depend on roadways for their travel from Khurda to Cuttak. So, inter-city EMU Train in every hour should be provided between these two cities.

A stoppage should be provided at Jajpur-Keonjhar road Station of the BBSR-New Delhi Rajdhani Express.

A new railway line with passenger train should be provide to connect Bhadrak to Aradi (Akhandalmali Dham) to Jajpur town (Biraja Khetra).

So, I hope my above mentioned demands will reach the Central Government through the Sir.

SHRI SARBANANDA SONOWAL (DIBRUGARH): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I have some submissions regarding the Railway Budget. I am very sorry to say that at the time of preparation of Railway Budget, the hon. Railway Minister might have forgotten that Assam and North-Eastern States are also the integral parts of the country. This has been the practice since 1952. So, I would request that Assam and North-Eastern States should be kept in mind while preparing the Railway Budget as well as General Budget.

I would like to highlight a point which is related to Assam Accord. In 2002, when the then Prime Minister, Shri Vajpayee visited Dibrugarh, in the presence of Chairman, Railway Board as also the then Railway Minister, Shri Nitish Kumar promised to the people of Assam that within six years' time, a rail-cum-road

bridge will be completed. But we have seen that only Rs.12 crore have been allocated this year for the Bogibeel bridge. If this is the attitude, then this bridge will take another 100 years to complete. That is why, our first demand is that this particular project should be treated as a national bridge. This has also found place in the Assam Accord which was signed by late Rajiv Gandhi. So, to honour the then Prime Minister's national commitment, this particular bridge should be completed as early as possible.

I have a few more points to make. We also want that there should be a separate zone for North-Eastern region in the name of North-East Railway Zone. As you know, constitutionally we have been categorised as Special Category States. That is why, this particular zone should be separately put into the Railway Budget.

There should be a metro railway authority at Guwahati. As you know, there is a huge growth of population in Guwahati. It is also the gateway of the North-Eastern States. Therefore, this facility should be provided there. Up till now, there is no double track broad gauge railway line in the entire region. We have seen in the Budget that this provision has been made for the other parts of the country. This should also be given particularly for Assam and North-Eastern States. There should be a double track broad gauge line from Rangiya to Mokokchheleng because there is no double track broad gauge railway line. This has been committed earlier but up till now this has not been done.

During British rule, the Assam Railway Trading Company had built first railway line at Dibrugarh in 1884. It is a Railway heritage centre. That is why, Dibrugarh should be declared as a Railway heritage centre.

There should be another bridge to connect particularly Arunachal Pradesh and Assam at Sadiya. Therefore, there should be a separate rail-cum-road over bridge at Sadiya. The construction of Ramgiya Rail Division should be done. It was also a promise on the part of the Government of India. Up till now, this construction work has not been completed. This is also my sincere submission that this should also be included in the Railway Budget. In the entire region no rail over bridge has been constructed and because of this problem a lot of accidents occur every year. Just to avoid accidents, these bridges should be constructed immediately.

Sir, my next point is that an inter-city railway service should be provided in the State of Assam. Only two trains, one coming from Tinsukia to Guwahati and the other coming from Bongaingaon to Guwahati, are in operation within the State. We have got 65 townships in all in the Barak and the Brahmaputra Valley. This inter-city service should be provided to develop the communication network in the State.

My next point is about providing concessions to students who are going out of the State to avail of better educational facilities in different metropolitan cities of the country. Moreover, there should also be a cent per cent job reservation in the Railways for unemployed educated youth of the State. The State is backward in many respects. We have several million educated unemployed youth in our State. To accommodate these educated unemployed youth, there should be provision for cent per cent job reservation in the Railway Department.

My next point is about increasing the number of goods trains in the State. We have a very limited number of goods trains running in our State. As a result of this our local industries are suffering a great deal. The industries are unable to bring raw materials from other parts of the country and also transporting the finished products to the mainland is also a big problem for the local industries. So, the number of goods train running in the State should be increased.

The other point that I would like to mention is about setting up of a Regional Coach Factory in Assam. It has been promised in the Railway Budget that a number of manufacturing units would be set up in different parts of the country. My submission is that one such unit should be set up in the State of Assam.

My next point is about electrification of rail route. It has been mentioned that the Ministry has proposals for electrification of railway route. But till now, not even a single track in our State has been electrified. I

would also like to submit that the railway workshop at Dibrugarh should be modernised and converted into a manufacturing unit.

Sir, these are the few points I wanted to bring to the notice of the hon. Railway Minister for his consideration. If the hon. Minister considers these points while replying to the debate, then I think, the people of Assam in particular and the people of the North-East in general would be largely benefited.

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल) : आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट के ऊपर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। इस टाइम का बजट बड़ा अकल और होशियारी से इन्होंने पेश किया है। असल में इन्होंने बार-बार बताया कि हमने भाड़ा नहीं बढ़ाया, लेकिन माल भाड़ें में इन्होंने ऐसी बढ़ोत्तरी की, इसका स्लेब ऐसा कर दिया, आपको याद होगा कि पहले ज़माने में रेलवे में थर्ड क्लास था, जिसका नाम चेंज करके सैंकिंड क्लास कर दिया वैसी होशियारी इस बजट में हुई है।

महोदय, मेरे महाराष्ट्र के ऊपर बहुत बड़ा घोर अन्याय हुआ है। खास कर मेरे यवतमाल जिले की जनता आशा लगा कर बैठी थी। यहां शकुन्तला नाम की रेल चलती है और वह बहुत इंटरस्टेड है। मैं मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहूंगा। यहां एक ब्रिटिशकालीन रेल चलती है, जिसका नाम लोगों ने शकुन्तला रख दिया है। मुर्तजापुर, यवतमाल की हम कई दिनों से मांग कर रहे हैं, इसे ब्रोडगेज करना जरूरी है। मैंने सुझाव दिया था कि अगर इसे यवतमाल से नांदेड़ जोड़ दिया जाता है तो एक रिंग रेलवे बन जाएगा। जैसे मुंबई से निकल कर नांदेड़ आई और मुर्तजापुर होते हुए मुंबई पहुंच जाएगी। इसके बारे में काफी आंदोलन भी हुए, लेकिन अभी तक सरकार का ध्यान इस तरह नहीं गया। मैं इसके बारे में एक बात कहना चाहूंगा। यहां रेल मंत्री जी बैठे हैं, मैं उनका ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहूंगा कि शकुन्तला का मालिक अभी भी ब्रिटिश है। हमारा देश आजाद हो गया, यहां कुछ प्रोपर्टी अपने नाम से हो गई, लेकिन मेरे यवतमाल की शकुन्तला का मालिकाना अभी भी ब्रिटिश के हाथ में है।

22.00 hrs.

यह प्राइवेट कम्पनी के हाथ में है, जो हर 10 साल में एग्रीमेंट करवाती है और अभी जो एग्रीमेंट है, आप जरूर फाइल उठाकर देखिये और इसे बुलाइये। अभी 2006 तक इसका एग्रीमेंट है और उसके बाद इसका रिन्युअल करना है। इसके बारे में अपीलेंट एथॉरिटी के सामने हम लोग गये थे...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आजाद जी, इसको देखें।

श्री हरिभाऊ राठौड़ : जी हां, जरूर देखना चाहिए। दूसरी बात यह है कि जो यहां पर बताया गया था कि यह इकोनोमिकली वायबल नहीं है, यवतमाल जिले में अभी कोयले की खदानें मिली हैं, जो 200 साल तक चलेंगी। यह इलाका सबसे ज्यादा कपास उगाने वाला है, जिसके लिए ब्रिटिशर्स ने रेलवे बनाई थी, वह यवतमाल जिला अभी भी एक नम्बर का है। आप एक बात देखिये कि नांदेड़ यवतमाल को जोड़ना क्यों जरूरी है। अगले साल यहां गुरु गोविन्द सिंह जी की 300 वीं जयन्ती मनाई जा रही है, जिसमें पूरे देश से और पूरे वर्ल्ड से यहां लोग आने वाले हैं। अभी महाराष्ट्र सरकार ने इस योजना के लिए 700 करोड़ रुपये का प्रोवीजन किया है, जो नांदेड़ शहर सुशोभित करने में और वहां सारी सुविधाएं मुहैया करने के लिए महाराष्ट्र सरकार कर रही है। अगर सरकार चाहे तो केवल 75 किलोमीटर की बात है। अगर आप 75 किलोमीटर लाइन बना देते हो तो नांदेड़ पूरे देश से जुड़ जायेगा और यह बहुत अच्छी बात रहेगी। गुरु गोविन्द सिंह जी की 300वीं जयन्ती मनाई जा रही है। मैं एक बात आपके ध्यान में लाना चाहूंगा कि हमारे जिले में ऐसे भी लोग हैं, जिन्होंने अभी तक रेल नहीं देखी, बैठने की बात तो अलग है। रेलवे क्या चीज है, उन्होंने देखा भी नहीं है। इसलिए मैं मुम्बई नांदेड़ यवतमाल वाया मुर्तजापुर मुम्बई...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : जरा सुनिये, ये मुम्बई की बात कर रहे हैं।

श्री हरिभाऊ राठौड़ : इस लाइन को आप ब्राडगेज करिये। यह 75 किलोमीटर नई लाइन की बात है तो यह रिंग रेलवे बन जायेगी। मैं दो मिनट में अपनी बात खत्म करूंगा।

महाराष्ट्र सरकार बार-बार रेलवे पुलिस का खर्चा 50 परसेंट उठाने की बात लिखती आ रही है, इसके लिए बार-बार मीटिंग्स हो रही हैं, लेकिन केन्द्र सरकार ने महाराष्ट्र सरकार को पैसा नहीं दिया। मुम्बई में आप एक दिन बैठकर देखिये, क्या हाल है, लोग कैसे चलते हैं, महिलाएं कैसे चलती हैं, महिलाओं के लिए हम 33 परसेंट की तो बात करते हैं, लेकिन वहां पांच परसेंट भी महिलाओं के लिए चोटा सा डिब्बा रखा है, सैकिण्ड और फर्स्ट क्लास के लिए भी जगह नहीं है। विकलांगों के लिए आपने जगह रखी है, लेकिन देखिये, डिब्बा

कितना छोटा है। हमारे देश में तीन परसेंट विकलांग हैं और मुम्बई में तो सबसे ज्यादा हैं, ऐसी परिस्थिति में मुम्बई में जो एक्सीडेंट होते हैं, आपको शायद मालूम होगा, एवरेज चार एक्सीडेंट होते हैं, एवरेज चार लोग रेलवे में मरते हैं, इसका कारण यहां की भीड़-भाड़ है। आपको जरूर इसके ऊपर ध्यान देना चाहिए।

मैं धामनगांव के लिए नवजीवन एक्सप्रेस के स्टापेज के बारे में हमने कई बार बोला। आदरणीय लालू प्रसाद जी ने भी हां कहा था, लेकिन अभी तक उन्होंने नहीं दिया। हमने तो 8 गाड़ियों का स्टाप मांगा था, लेकिन सबसे ज्यादा प्रायरटी नवजीवन एक्सप्रेस को दी, आप इसका स्टाप दे दीजिए। लेकिन अभी तक यह बात नहीं हुई है। अगर धामनगांव में आप स्टाप दे देते हो तो अमरावती, चन्द्रपुर, गढ़चिरोली, जो आदिवासी इलाका है, यह सारा इलाका इससे जुड़ जायेगा। मुम्बई में मुलुंड और भांडुप के बीच में एक नाहुर स्टेशन बनाया जा रहा है, लेकिन इसका काम बहुत धीमा गति से चल रहा है, वह भी जल्द से जल्द करना बहुत जरूरी है।

मुझे एक मिनट में अन्तिम बात इतनी ही कहनी है कि शकुन्तला, जिसे ब्रिटिशर ने अभी भी घेर रखा है, हमारा देश तो आजाद हो गया, इसकी भी श्रृंखला आप तोड़ दीजिए और शकुन्तला को जरूर उसका रेनोवेशन करके नई 75 किलोमीटर की लाइन दे दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : डॉ. के.एस. मनोज, आप स्पीच टेबल पर ले नहीं कर सकते? अगर कर दें तो बेहतर है।

DR. K.S. MANOJ (ALLEPPEY): First of all, I would like to congratulate our hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad for presenting a populist Budget, which has not put any burden on the people by not increasing the passenger and freight rates. In addition to that, he has announced so many concessions for the unemployed youths and for those who are appearing for examinations. We do have several symbols of national integrity, like the national flag and the national anthem. Indian Railways is one among them, a prestigious one. But while presenting the Budget, our hon. Railway Minister, I think, has forgotten to maintain the national integrity. He has announced so many new trains and new lines, but there is nothing for Kerala. He has forgotten the Southern most State of India, that is Kerala. Of 46 new trains announced, not a single train has been introduced for the State of Kerala.

As far as the State of Kerala is concerned, rail traffic is congested there. It is over burdened. Doubling of railway lines is very essential there to maintain a safe and easy rail transport. So, I would request our hon. Railway Minister to allot adequate funds for the completion of Mangalore-Shoranur railway line. The hon. Prime Minister has declared Rs. 20,000 crore for many developmental activities in Kerala. That includes Vallarpadam Container Terminal and Rajiv Gandhi Thermal Power Project at Kayankulam. For completing all these projects, doubling of railway lines in Kerala is a must. So, I would request our hon. Railway Minister to take adequate steps for doubling Ernakulam-Kayankulam railway line, both via Allapuzha as well as Kottayam. Electrification of railway line has also to be completed from Ernakulam to Trivandram, via Kottayam as well as Alleppey.

I have already mentioned that out of 46 trains that were introduced, not a single train has been introduced to the State of Kerala. Now, there is a train from Trivandrum to Mangalore which runs twice in a week. My humble suggestion is that this train may please be run daily. A lot of students from Kerala are studying in Bangalore and Mangalore. So many private operators are plying buses daily in this route. They are conducting daily services from Trivandrum to Bangalore. If a new train from Trivandrum to Bangalore is introduced, it would be of great help to the students of Kerala.

Another blow to the Delhi Malayalees is that our prestigious train, the Kerala Express, running from the National Capital to the State Capital of Kerala, has been extended from New Delhi to Chandigarh in the new Railway Budget. That is a heavy blow to the Malayalees of Kerala. That should be withdrawn and an additional train from Trivandrum to Chandigarh should be started for the sake of the Malayalees living in Chandigarh.

Another request is that in the last Budget Shri Lalu ji announced a new train, the Sampark Kranti Express from Nizamuddin to Kochuveli. It has not been started until now. My humble request is that that train should be started at the earliest.

Next, there is the parcel booking service. In the Railway Stations where a train stops for not more than three minutes, there, parcel booking service is not allowed. That causes a severe hardship to the small

agriculture growers, industrialists as also the porters who work in the Railway Stations. So, my humble request is that *status quo* should be continued. Formerly, in the Railway Stations where a train stops for three minutes and more, there, parcel booking service was allowed. So, I would request that *status quo* must be continued for the sake of the agricultural workers, industrialists and the porters.

Also, another request is that the Haripad Railway Station is a developing area. So many pilgrim centres are there. The NTPC is there. They are all nearby Haripad Railway Station. There is a proposal for the construction of a second platform in Haripad Railway Station. Also, there is a proposal for computerisation of the Haripad Railway Station. I would request the hon. Minister to consider these two proposals so that it will be helpful to the people of Kerala.

With these words, I conclude.

SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I thank you for giving me this opportunity.

I rise to support the Railway Budget for the year 2005-06. I would like to compliment our Ministers Shri Lalu ji and Shri Velu ji for presenting again a popular Budget for the second time.

It is a laudable Budget meant for generations. Some of the salient features of the Budget are that, as we know, no hike in fares and freight charges; 46 new trains have been announced; 27 train routes have been extended; between New Delhi and Chennai, a superfast train with 150 km. speed per hour is to be introduced; the running time for 30 trains have been reduced; 400 new carriages will be added in the crowded trains, and Rs.24,000 crore is allotted for modernisation. It is proposed to extend full concession in second-class to unemployed youth appearing for interviews of the State Government jobs also. Fifty per cent concession is given in second class to farmers and milk producers for travel to institutions of national level. Seventy-five per cent concession in second-class fare is given to Government rural school students, full fee concession has been announced for those who are affected by national calamities. These are the salient features of the Budget.

In Tamil Nadu, there are various schemes which deserve early implementation and completion which amount to Rs.2500 crore. I am sorry to note that Tamil Nadu is very poor in this regard. More than 1800 kms. of metre gauge lines are to be converted into broad gauge lines. I believe that the hon. Minister, while replying, will increase our share.

Between Madurai and Chennai, there is vast traffic potentiality. A day-time passenger train may be introduced so that the poor and middle-class passengers will be benefited.

The track between Madurai and Dindigul is over-utilised to the extent of nearly 150 per cent. I mentioned this during last year's Railway Budget debate also. At present, both broad gauge as well as metre gauge tracks exist between Madurai and Dindigul. A scheme to double these tracks was announced in the year 2003-04. A small amount of Rs. 3 crore was allocated last year and this year only Rs. 15 crore has been allocated for this project. The distance between Madurai and Dindigul is only 62 kms. So, I urge upon the hon. Railway Minister to allocate the full amount so that this scheme is completed this year.

Sir, a survey has already been ordered for laying a new broad gauge line between Madurai and Kottayam. It seems that the survey report has been shelved due to financial crunch. This line is very vital for the traffic between Tamil Nadu and Kerala and also for export of cardamom since it will give a direct and shortcut line between Madurai and Ernakulam.

Then, early implementation of Dindigul-Sabarimala broad gauge line project via Periyakulam will cut short the distance between Dindigul and Kerala by 140 kms. This project is of prime importance to the people of Southern States as it will provide the shortest railway route to Sabarimala which is thronged by millions of pilgrims throughout the year from the Southern States. So, I earnestly pray for the early implementation of this important project.

So far as freight charges are concerned, nearly 4,000 items have been rationalised into 80 groups. I welcome this productive step. But I am pained to note that the classification of food grains has resulted in an increase of 33.3 per cent of freight charge. I suggest that it may be brought under Class 100 which will have a marginal increase in freight rate so that it does not affect the common man.

Then, for gauge conversion work between Thiruvavur and Nagore, only Rs. 4 crore has been sanctioned this year. This is very meagre. Apart from that, a new line is proposed to be laid between Nagappattinam and Velankanni. I think land acquisition is almost over. Nagappattinam has got port connectivity. Nagore is a religious centre for Muslims and also it attracts a lot of tourists. The line between Nagore and Karaikkal will link both Pondicherry and Tamil Nadu. So, I would request that additional funds may be provided to complete this project this year.

Sir, Thirumangalam, my hometown, is a municipal town with a Government Medical College, other colleges, reputed schools, industrial estates and commercial centres. There are so many *jawans* from this area who are serving in many parts of our nation. As there is a vast passenger traffic potential, it will be more fitting and convenient if a Computerised Ticket Reservation Centre is opened at Thirumangalam.

Finally, Shri Lalu Ji has changed the age-old dogma that new schemes could be brought only by enhancing fares and freights. He has boldly rationalised the freight structure and also invited private sector participation for commercial utilisation of surplus railway lands.

With these words, I conclude my remarks.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Santasri Chatterjee - Not present

Shri P. Karunakaran - Not present

श्री महेश कनोडीया (पाटन) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मेरे विचार से यह बजट शब्दों का मायाजाल और असत्य का पुलिंदा है। उसका सबसे बड़ा उदाहरण अगर कोई है तो वह गुजरात के साथ किया गया अन्याय है। इसके साथ-साथ मेरे संसदीय क्षेत्र पाटन में बिरमगांव बिलड़ी प्रोजेक्ट जिसे मीटरगेज से ब्राडगेज में बदलना है, वह भी उसका सबसे बड़ा उदाहरण है।

वीरनगाम-भीलड़ी जो प्रोजेक्ट है, इसके लिए दो करोड़ रुपये की राशि दी गई है। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी की जब सरकार थी, तब रेल मंत्री जी ने इसे मंजूर किया था। मेरे क्षेत्र पाटन में खुद तत्कालीन गृह मंत्री लाल कृष्ण आडवाणी जी, नीतीश कुमार जी, राम नाईक जी आए थे और 6 पुलों को रोडवेज में रिपेयर किया गया था। इस बजट में वीरनगाम से मेहसाना तक बात की गई थी लेकिन मेहसाना-पाटन से भीलड़ी तक की बात नहीं की गई है, कुछ छिपाया गया है, यह अन्याय है। मेरा क्षेत्र उत्तर गुजरात में सबसे बड़ा क्षेत्र पाटन बड़ा पवित्र ऐतिहासिक शहर है। वहां सती जसना और जसराज जैसे लोग हो गये हैं। वहां तालाब में पानी नहीं आता था। वहां बलिदान की आवश्यकता थी। वहां का एक बुनकर जिसे वनकण कहते हैं, एक प्रतिभाशाली नवयुवक था जिसने अपना मस्तक दिया और वहां पानी आ गया था। ऐसा यह शहर है और सरहद के इलाकों से जुड़ा हुआ मेरा क्षेत्र पाटन है।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को कहूंगा कि गुजरात जो महात्मा गांधी जी की पुन्यस्थली है और जिसे सारा विश्व जानता है। आपको गुजरात से प्रेम होना चाहिए लेकिन बजट देखकर ऐसा लगा कि आपको गुजरात से प्रेम नहीं है। वादे ऐसे किये जाते हैं जो निभाए जाएं। " रघुकुल रीति सदा चली आई, प्राण जाएं पर वचन न जाइ। " अब जनता जागरूक हो गई है और वह समझने लगी है। यदि जनता से किये गये वादे पूरे नहीं किये जाते तो जनता हमें काफी माफ करने वाली नहीं है। मैं यह कहूंगा कि उत्तर गुजरात में

पाटन मेरा क्षेत्र आंसू बहा रहा है। लेकिन उसके आंसू पोंछने वाला कोई नहीं है। वहां 3-4 गाड़ियां चलती हैं। लेकिन वे भी 4-4 घंटे लेट चलती हैं। उसको कोई देखने वाला नहीं है। मैं वीरनगाम- भीलड़ी प्रोजेक्ट को जल्दी से जल्दी शुरू कराने की मांग करता हूँ। ऐसा न हो कि हमें धरना देना पड़े या आंदोलन करना पड़े क्योंकि जब अन्याय होता है तो हमें आंदोलन करना पड़ता है। न चाहते हुए भी सदन को भी बंद कराना पड़ता है क्योंकि अन्याय हम सह नहीं सकते। अन्याय करने वाले से अन्याय सहने वाला ज्यादा खराब होता है। यह अन्याय हम नहीं सह सकते हैं। हम सब सदन की हालत देखते हैं। पूरा विश्व देखता है। मैं दोबारा वीरनगाम-भीलड़ी प्रोजेक्ट की मांग करता हूँ और वीरनगाम से मेहसाना जो रोडवेज शुरू किया है, वहां से ट्रेन चलाने की आपसे प्रार्थना करता हूँ। इसी के साथ मैं आपको धन्यवाद करता हूँ।

DR. THOKCHOM MEINYA (INNER MANIPUR): Mr. Deputy-Speaker Sir, today I am on roster duty on behalf of my Party, Indian National Congress, to sit in the House from 4 p.m. till the rise of the House. If the debate continues to be completed today, I seek your permission to express my felicitations to the hon. Minister of Railways and for this I beg to be excused.

Sir, as you know, the nearest Railway stations of Manipur are Dimapur in Nagaland and Silcher in Kachchar of Assam. This year, the hon. Minister has sanctioned one new line from Jiribam to Tupul, that is, Imphal, Manipur. The hon. Prime Minister has graciously laid the foundation stone of railways at Jiribam. We are very happy in the sense that the people in Manipur, who could not come out and have never seen any rail wagon not to speak of a rail line, could avail of this facility. This particular national project is targeted to be completed by March 2010. Therefore, I would request the hon. Railway Minister and officials of the Ministry of Railways to try to advance the completion of this project so that it could be completed by the year 2009.

The year 2009 is very important for us because the next parliamentary election is in 2009. So, please note this.

With these few words, the people of Manipur, the Government of Manipur and I on my own behalf express our gratitude to the hon. Prime Minister for laying the foundation stone of the railhead and the hon. Railway Minister for sanctioning this new rail line. Thank you very much.

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। मैं इस रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ क्योंकि इसमें हमारे बुन्देलखण्ड क्षेत्र की घोर उपेक्षा की गयी है। हमारा क्षेत्र उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन में आता है। इसमें एट से काँच के बीच पिछले कई सालों से एक शटल चलती है। पिछले कुछ महीनों से इसका समय परिवर्तित कर दिया गया है और बार-बार रेल मंत्री जी को लिखने के बाद भी, इसके समय को पूर्ववत नहीं किया गया है। समय परिवर्तित हो जाने के कारण यात्रियों को दो-दो घण्टे तक एट जंक्शन पर बैठकर इन्तजार करना पड़ता है। आज की परिस्थिति में समय का महत्व बहुत अधिक है। अतः यात्रीगण झांसी या कानपुर आने के लिए देर तक न बैठकर शटल का इन्तजार करने की अपेक्षा बस इत्यादि दूसरे साधनों का प्रयोग करते हैं। इससे शटल के यात्रियों की संख्या कम हो जाती है, जिसके परिणामस्वरूप शटल घाटे में जा रही है। मुझे तो ऐसा लगता है कि यह अधिकारियों की साजिश है कि वे शटल का समय बदलकर उसे घाटे में लाना चाहते हैं और फिर उसे घाटे में दिखाकर बंद करना चाहते हैं। अतः मेरा निवेदन है कि इसके समय को पूर्ववत किया जाए क्योंकि इससे यात्रियों को सुविधा होगी और रेलवे को भी लाभ होगा।

महोदय, काँच रेलवे स्टेशन, जहाँ से टिकट मिलते हैं, को कंप्यूटरीकृत किया जाना चाहिए, जिससे लोग वहाँ से अपने टिकट लेकर आगे तक यात्रा कर सकें। हमारे झांसी से कानपुर के लिए एक इन्टरसिटी ट्रेन चलती है। वह सुबह 6 बजे से चलकर 10 बजे तक कानपुर पहुंचती है और कानपुर में वह शाम 6 बजे तक खड़ी रहती है। मेरा निवेदन है कि इसे बढ़ाकर इलाहाबाद तक किया जाए क्योंकि हमारे क्षेत्र से सम्बंधित राज्य सरकार के अधिकांश कार्यालय जैसे हाईकोर्ट, माध्यमिक शिक्षा परिषद आदि। इस गाड़ी को इलाहाबाद तक बढ़ाए जाने से जनता को काफी सुविधा होगी।

महोदय, नई दिल्ली से पूर्वोत्तर की ओर दर्जनों ट्रेनें जाती हैं, लेकिन हमारा क्षेत्र से इलाहाबाद, पटना या गुवाहाटी की ओर जाने के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। मेरा अनुरोध है कि पूर्वोत्तर के लिए जाने वाली कुछेक गाड़ियों को झांसी की ओर मोड़कर, झांसी से कानपुर होते हुए इलाहाबाद तक चलाई जाएं। महोदय, सामान्य रूप से ऐसा अन्य रेलमार्गों पर भी होता रहा है। इससे बुन्देलखण्ड क्षेत्र की जनता

को बहुत सुविधा होगी। अतः मेरी मांग है कि नई दिल्ली से पूर्वोत्तर की ओर जाने के लिए दो या तीन गाड़ियाँ झांसी होते हुए चलाई जाएं जिससे झांसी और कानपुर सीधा पटना से जुड़ सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारे कोंच में एट शटल चलती है, उसे बार-बार बंद करने की बात की जाती है और अधिकारियों द्वारा पेपरों में भी इस बाबत निकाला जाता है। मेरी मांग है कि उसे कोंच से चलाकर आनंदनगर और सतोह में रोका जाए और फिर उरई तक बढ़ाया जाए। वहां से झांसी तक बढ़ाकर फिर कोंच जाए। इस तरह से घाटे में चलने की जो बात कही जाती है, उसकी भी पूर्ति होगी और वह शटल हमेशा चलती रहेगी।

मैं इस सम्बन्ध में एक सुझाव देना चाहता हूँ। कोंच स्टेशन करीब 150 साल पुराना है। उस स्टेशन को बंद करने की बात आती है, तो निश्चित ही हम उस क्षेत्र के सांसद हैं, जनता हमसे यह मांग करती है कि इसे बंद नहीं किया जाए। मेरा एक सुझाव है अगर इस स्टेशन को झांसी से लेकर कानपुर के बीच जो मेन लाइन है, उस पर लाया जा सकता है। यदि पिरौना से होते हुए कोंच और एट तक जोड़ दिया जाए तो यह शटल चलती रहेगी। इसलिए इसे मेन लाइन पर पिरौना से कोंच होते हुए इस पर ट्रेन निकाली जाए, तो उससे समस्या का निदान हो जाएगा। आशा है रेल मंत्री जी इस पर ध्यान देंगे।

उरई के पास राठ रोड क्रासिंग है। वहां स्थिति यह है कि घंटों जाम लगा रहता है। उस पर ओवर ब्रिज बनाया जाए, जिससे वहां की समस्या का निदान हो सके। मैं मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि लखनऊ और कानपुर से दक्षिण की जाने वाली गाड़ियां चाहे वह पुपक एक्सप्रेस हो, चाहे कोचीन हो, कालपी एवं एट जंक्शन है, वहां पर उस गाड़ी को रोकने से सैंकड़ों यात्री आपको मिलेंगे, जिससे रेलवे को आय होगी और उस क्षेत्र की जनता को लाभ मिल सकेगा।

मैं आपके सामने एक और महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूँ। हमारे उरई-कालपी स्टेशनों पर कई दुर्घटनाएं हुई हैं। यह जरूरी नहीं कि वे अनजाने में हुई हैं। जब ट्रेन चलती है, उसका ड्राइवर स्टेशन पर चाय लेने के लिए गाड़ी धीमे करता है और सह ड्राइवर उतर जाता है। उससे गेट पर खड़े यात्री समझते हैं कि गाड़ी खड़ी होने वाली है इसलिए वे उतरने लगते हैं, जैसे ही गाड़ी धीमी होती है, सह चालक चाय के लिए उतरता है, वहां यात्री उतरते हैं तो झटके से गाड़ी चल पड़ती है और प्लेटफार्म पर खड़ी हो जाती है, इससे कई महिलाएं, बच्चे और अन्य लोग नीचे उतरते समय गाड़ी के नीचे आ जाते हैं और दुर्घटना हो जाती है। इसलिए आप यहां से निर्देश दें कि गाड़ी सिर्फ प्लेटफार्म पर सही जगह ही रुकेगी, बीच में नहीं रुकेगी। झांसी से कानपुर सिंगल लाइन है, उसका दोहरीकरण होना चाहिए और विद्युतीकरण किया जाना चाहिए।

भिंड से उरई होते हुए महोबा तक रेल लाइन का सर्वे किया गया, जिसमें 422 करोड़ रुपए की लागत आ रही है। उसे भी इस बजट में जोड़ कर काम शुरू करना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

प्रो. एस.पी.सिंह बघेल (जलेसर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर मैं बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आपके आशीर्वाद से मैं लगातार तीसरी बार जीतकर इस सदन में आया हूँ। इन विगत वारों में रेल बजटों में मेरे लोक सभा क्षेत्र के बारे में थोड़ा बहुत भी उल्लेख किया जाता तो मुझे हर साल इस रेल की परिचर्चा पर देर रात तक बैठकर अपनी बारी की प्रतीक्षा करने की आवश्यकता नहीं होती। मैं अपने लोक सभा क्षेत्र से सम्बन्धित कुछ बातें और अपने क्षेत्र की जनता की सुविधा के लिए कुछ बातों पर चर्चा करना चाहूंगा।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र में टूंडला महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है और उसके आस-पास जैन धर्म के मानने वाले बहुत बड़ी संख्या में रहते हैं और महावीर स्वामी में उनकी बहुत आस्था है। उसके आस-पास के गांवों में भी जैन धर्म के अनुयायी रहते हैं और वे शिखर जी के दर्शन करने जाना चाहते हैं। यदि नीलांचल एक्सप्रेस को एक मिनट के लिए दोनों तरफ से टूंडला रोक दिया जाए तो टूंडला के लोगों को बहुत राहत मिलेगी। टूंडला की दृष्टि से देखें तो आगरा बहुत ही महत्वपूर्ण शहर है और आगरा दिल्ली से झांसी की लाइन पर है। आगरा के निवासी जो बिहार, उड़ीसा, बंगाल जाना चाहते हैं वे दिल्ली न आकर 23 किलोमीटर दूर टूंडला से जाते हैं और टूंडला, फिरोजाबाद से शिखरजी जाने में लोगों को सुविधा हो जाएगी। पुरी एक्सप्रेस जिसका नं. 2816-2815 है, इस गाड़ी को भी अगर टूंडला में एक मिनट के लिए रोक दिया जाए, तो पूरी के दर्शन करने में लोगों को सुविधा हो जाएगी। मैं हर साल यह मांग करता हूँ लेकिन मेरी मांग पर आज तक अमल नहीं हो पाया है। इसी प्रकार से जलेसर रोड़ रेलवे स्टेशन पर संगम और कालका गाड़ी की मांग होती है। ये गाड़ियां अगर वहां रुकने लगे तो दो-तीन जिलों के लोगों को इससे लाभ मिलेगा। इसी प्रकार से बरहन जंक्शन पर कोई भी गाड़ी नहीं रुकती है केवल पैसेंजर गाड़ियां ही रुकती हैं। बरहन-एटा रेलवे लाइन दो-तीन जिलों को कवर करती है। मैं मांग करता हूँ कि कटिहार एक्सप्रेस,

मुरी और संगम के ठहराव की व्यवस्था वहां की जाए। आगरा से जिन लोगों को लखनऊ जाना होता है तो जो दिल्ली-लखनऊ शताब्दी चलती है अगर टूंडला पर उसके रुकने की व्यवस्था हो जाए तो आगरा के लोगों को लाभ होगा। बाहर से जो लोग आगरा ताजमहल देखने आते हैं। करीब 350 वां ताज को हो गये हैं और ताज महोत्सव कार्यक्रम चल रहे हैं। उत्तर प्रदेश सरकार लगातार कार्यक्रम कर रही है लेकिन रेल की सुविधा नहीं मिल रही है। शताब्दी एक्सप्रेस को टूंडला पर एक मिनट के लिए रुकवाने का कट करें। जितनी भी बातें मैंने कही हैं उसमें एक पैसे का खर्च नहीं आ रहा है। दिल्ली से आगरा के लिए ईएमयू चलाने का कट करें, उससे जो डैली पैसेंजर्स मथुरा-आगरा आते हैं उनको बड़ी सुविधा हो जाएगी। टूंडला रेलवे स्टेशन के पूर्व में रेलवे का फाटक है और वह सड़क यमुना नदी पर जाकर सड़क खत्म होती है और वह बहुत ही व्यस्त रूट है। उस रास्ते पर करीब 150 गांव पड़ते हैं, इसलिए व्यस्त रूट है और दो-दो घंटे तक जाम लग जाता है। सात-आठ केसेज ऐसे हुए हैं जब मरीज को ट्रैक्टर पर ले जाते हुए रास्ते में मरीज मर गये हैं क्योंकि फाटक बंद था। वहां पर ओवर-ब्रिज या अंडर ब्रिज बनाने का कट करें। आगरा-इटावा रेलवे लाइन का माननीय अटल जी ने शिलान्यास किया था लेकिन पैसे के अभाव के कारण उसका निर्माण नहीं हो सका। इटावा-मैनपुरी के लिए धन का प्रावधान बहुत ज्यादा नहीं किया गया है। गुना-इटावा का काम बहुत तेजी से भिड़ तक हो गया है। इटावा तक अगर यह काम भी तेजी से हो जाए तो उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश के लोगों को लाभ होगा।

बरहन से जो एटा रेलवे लाइन है, स्वर्गीय रोहन लाल चतुर्वेदी जो हमारे लोक सभा क्षेत्र से एमपी थे, उन्होंने ही इस लाइन को शुरू किया था। उस पर एक ही ट्रेन 25 साल से आती-जाती है।

लेकिन अगर एटा से कासगंज जो मेरे ख्याल से केवल 28 किलोमीटर है, वह पूरा इलाका कासगंज के साथ जुड़ने के साथ-साथ बरेली, कानपुर, लखनऊ से जुड़ जाएगा। यह बहुत बड़ा सर्किल बनता है। 28-30 किलोमीटर की रेलवे लाइन एटा से कासगंज हो जाए तो उस क्षेत्र की जनता को बहुत लाभ होगा।

रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के संज्ञान में मैं एक बात लाना चाहूंगा। गोमती एक्सप्रेस किसी जमाने में बड़ी प्रतिष्ठित गाड़ी होती थी। वह जब कानपुर में खड़ी होती थी तो हम उसे झांक कर देखते थे। वह आज लखनऊ से चलती है और दिल्ली आती है। फिर तुरन्त दिल्ली से लखनऊ जाती है। इतवार को उसकी छुट्टी होती है। सोमवार और मंगलवार को ठीक आती है। बुधवार को वह लेट होना शुरू हो जाती है। वह बुधवार को एक घंटे, बृहस्पतिवार को दो घंटे, शुक्रवार को तीन घंटे, शनिवार को चार घंटे लेट हो जाती है। शनिवार को वह ट्रेन ज्यादा लेट होने के कारण निरस्त हो जाती है। वह देर रात लखनऊ पहुंचती है। उसे सुबह चलना होता है। इतनी अनसर्टेनिटी ठीक नहीं है गोमती में लोग सोमवार और मंगलवार को चलना पसन्द करते हैं। शांति दिनों में उसमें आरक्षण ही नहीं करवा रहे हैं। जो देश की जानी-मानी रेल होती थी, मेरा निवेदन है कि उसमें दो रैक शुरू किए जाएं। मुझे पिछले शनिवार जाना था। मेरा गांव फंफूद स्टेशन है। वह सात घंटे लेट थी। मैं यह सोच कर चल रहा था कि रात को रुक कर अवध गाड़ी से लौट आऊंगा। वह सात घंटे लेट थी। कमोवेश यही स्थिति पूरे साल रहती है, या तो उसमें दो रैक करें और इसके साथ उसकी दूरी बढ़ा दें। आगरा जैसे महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन पर अगर राजधानी नहीं रुकती है तो वह किस स्टेशन पर रुकनी चाहिए? कोई भी ट्रेन अगर आगरा नहीं रुक रही है तो वह कहां रुकेगी? यहां पूरे हिन्दुस्तान के पर्यटक आते हैं। इसके साथ विदेशी पर्यटक आते हैं। राजधानी हमारे यहां से निकल जाती है। आगरा कैंट स्टेशन से निकलने वाली प्रत्येक राजधानी को वहां रोका जाए। गोमती के रैक बढ़ाए जाएं। आगरा के साढ़े तीन सौ साल पूरे होने पर आगरा स्टेशन का सौन्दर्यीकरण जरूर करें। विदेशी पर्यटक आगरा आते हैं। हमें आगरा फोर्ट स्टेशन की स्थिति देख कर बहुत दुख होता है।

श्री गणेश सिंह (सतना) : उपाध्यक्ष महोदय, यूपीए सरकार का जो रेल बजट प्रस्तुत हुआ है, वह शोरो-शायरी पर आधारित है। रेल मंत्री जी ने कहा कि हम रेल को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर का बनाना चाहते हैं और इसका आधुनिकीकरण करना चाहते हैं। इसमें अपार संभावनाएं हैं लेकिन वस्तु स्थिति यह है कि आज भी हम यह कह सकते हैं कि 50 परसेंट से अधिक यात्री डिब्बे आउट डेटेड हैं। इसी तरह से पुल-पुलिया अंग्रेजों के जमाने के बने हैं। उनसे कभी भी कोई दुर्घटना हो सकती है। वे आउट डेटेड हो चुके हैं। आप किसी भी स्टेशन को उदाहरण के तौर पर ले सकते हैं। गन्दगी अगर सबसे ज्यादा कहीं मिलेगी तो रेलवे स्टेशनों में मिलेगी। खान-पान की व्यवस्था पूरी तरह से अव्यवस्थित मिलेगी। यात्री कहीं सुरक्षित नहीं हैं। मैं एक घटना का उल्लेख करना चाहता हूं। 7 फरवरी को ज्ञान गंगा एक्सप्रेस से दौण्ड स्टेशन में हमारे यहां के दीन दयाल शोध संस्थान के राष्ट्रीय सचिव श्री भरत पाठक जी यात्रा कर रहे थे। वहां के टी.सी. श्री एस.आर. देशपाण्डेय कुछ पुलिस वालों को साथ लेकर आए, श्री भरत पाठक एक पत्रिका रेलवे स्टेशन में खरीद रहे थे। उनके साथ सीधे मार-पीट करनी शुरू कर दी। उन्होंने उनको इतनी बुरी तरह बेइज्जत किया कि बयान नहीं किया जा सकता। ऐसी घटनाएं रोज हो रही हैं। रेलवे यात्री अगर सुरक्षित नहीं रहेंगे तो आप कैसे रेल को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने की बात कह सकते हैं। रेल मंत्री द्वारा कई नई रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा हुई है। 46 नई रेलगाड़ियां चलायी जानी है। इसके पहले जो गाड़ियां चलाने की घोषणा हुई। उनमें से अधिकांश रेलगाड़ियां आज तक अभी नहीं चली हैं। अभी हमारे एक साथी कह रहे थे कि मध्यप्रदेश की जो सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस चली है, वह अपने गन्तव्य स्थान तक पहुंची ही नहीं। अगर गाड़ियां चलाने की यही रफ्तार रही तो इस तरह के दावे करना ठीक नहीं है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि मंत्री महोदय कहते हैं कि हमारा मकसद कोई हंगामा खड़ा करना नहीं है। मुझे लगता है कि जिस तरह की बातें हो रही हैं, उससे तो सिर्फ हंगामा खड़ा करने की ही बात लगती है। रेलवे पर इंटरनल कंट्रोल होना चाहिए परंतु यह

उनके हाथ में नहीं है। हमारा देश रेलवे के दृष्टिकोण से बहुत बड़ा है परंतु विकास की दृष्टि से कमज़ोर है। इसमें दिक्कत यह है कि जिस तरह का नेटवर्क होना चाहिए, उस तरह का नेटवर्क रेलवे द्वारा तैयार नहीं किया जा रहा है। मध्य प्रदेश देश के मध्य में स्थित है जहां चारों तरफ से रेलें गुजरती हैं। जिस अनुपात में इस प्रदेश को मदद मिलनी चाहिए उतनी आज तक नहीं दी गई है। अभी जो नई रेलगाड़ियां चलाई गई हैं उनमें से तीन हमारे प्रदेश को दी गई हैं। तीन में से दो एक ही लोकसभा क्षेत्र गुना में दी गई हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि इतना बड़ा क्षेत्र है और सिर्फ एक ही जगह के लिए दो गाड़ियां दी जाएं और बाकी की जगह के लिए गाड़ियां न दी जाएं, क्या यह उचित है? हमने मांग की थी कि हमारे यहां रीवा से बम्बई के लिए एक नई यात्री गाड़ी दी जाए। चित्रकूट में लाखों यात्री आते हैं, यहां भगवान राम चौदह वा तक बनवास में रहे। उसी जिले में मैहर एक ऐसी जगह है जहां माँ शारदा का पावन स्थल है। पूरे देश से यहां लाखों लोग आते हैं। यहां रेल लाइनें तो हैं लेकिन इन दोनों को यात्री गाड़ी से जोड़ने की बात नहीं सोची गई है। मैंने पहले लिखकर भी दिया था और मैं चाहता हूं कि इसे इस बजट में या आने वाले समय में चित्रकूट और मैहर के बीच यात्री गाड़ी चालू करवाने की व्यवस्था करें।

कटनी से कैमोर, जो मेरे लोकसभा क्षेत्र में है, यहां रेल लाइन तो हैं लेकिन आज भी वहां कोई यात्री गाड़ी नहीं चलाई गई है, सिर्फ सीमेंट फ़ैक्ट्रियां होने के कारण मालगाड़ियां चल रही हैं। इसके अलावा वहां यात्री गाड़ी नहीं है। मैं चाहता हूं कि वहां पर यात्रीगाड़ी चलाने की व्यवस्था की जाए। बारह नये सीमेंट कन्क्रीट के स्लीपर के कारखाने खोलने की बात मंत्री जी ने कही है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में सर्वाधिक सीमेंट की फ़ैक्ट्रियां हैं, वहां पर स्लीपर सस्ता पड़ेगा इसलिए सतना में एक सीमेंट कंक्रीट स्लीपर का कारखाना खुलना चाहिए। इस तरह से वहां कारखाना भी खुल जाएगा और लोगों को रोजगार भी मिलेगा।

375 किलोमीटर की रेलों के विद्युतीकरण की घोषणा की गई थी। मेरे क्षेत्र का कटनी से इलाहाबाद तक का रूट जोकि बम्बई का सबसे व्यस्त रूट है। इसी तरह से मानिकपुर से झांसी तक आज भी न तो विद्युतीकरण हो पाया और न लाइनों का दोहरीकरण हो पाया। मैं जानना चाहता हूं कि जिन 375 किलोमीटर की रेलों का विद्युतीकरण करने जा रहे हैं क्या इन्हें उसमें शामिल करने जा रहे हैं या नहीं? देश में 9000 से अधिक गाड़ियां चल रही हैं, आपने कहा है कि आप सदस्यों से सुझाव चाहते हैं कि जहां पर आय कम हो रही है, उन गाड़ियों को बंद करना चाहते हैं। मुझे आशंका है कि एक दिन अखबार में मैंने पढ़ा था और यहां पर भी मामले को उठाया था कि रीवा से दिल्ली जो गाड़ी चलती है, उसे बंद करने की बात हो रही है। अगर उसके स्टापेज बढ़ा दिए जाएं और समय में परिवर्तन कर दिया जाए तो निश्चित तौर पर यह मामला सुलझ सकता है और इससे आय भी बढ़ सकती है।

एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि रेल लाइनें और राष्ट्रीय राजमार्ग भारत सरकार के हैं। मैं बहुत लंबे समय से यह बात कहता आया हूं कि हमारे क्षेत्र मैहर में जो राष्ट्रीय राजमार्ग है, वहां रेलवे क्रासिंग होती है जिसके कारण शहर की गतिविधियां बंद होती हैं। चौबीस घंटे में से अठारह घंटे फाटक बंद रहता है, उस पर ओवर ब्रिज कौन बनाएगा? मेरे एक सवाल पर माननीय मंत्री जी ने जवाब है कि राज्य सरकार से दो करोड़ पैंतालीस लाख रुपए की मांग की गई, अगर वह दे दें तो काम चालू कर देंगे। मैं मानता हूं कि अगर इतने में ही यह पुल बनना है और अगर राज्य सरकार को ही देना है तो भारत सरकार का क्या काम है? राष्ट्रीय राजमार्ग और रेल लाइनें आपकी हैं और स्थानीय लोग तकलीफ उठा रहे हैं, मैं चाहता हूं कि इसे अपने रेल बजट में शामिल कर वहां ओवर ब्रिज बनाने का काम करें।

अंत में मैं निवेदन करना चाहता हूं कि चित्रकूट धाम कर्वी, मझगावां, जैतवारा, मैहर, धुनवारा, अमदरा, पकरिया, झुकेही, खन्ना बंजारी, बगहाई स्टेशन जोकि अंग्रेजों के जमाने के स्टेशन हैं, उनको अपग्रेड किया जाए। रेवांचल एक्सप्रेस को बगहाई तथा धुनवारा में स्टॉपेज दिया जाए और इस गाड़ी को इन्दौर तक चलाया जाए। सारनाथ एक्सप्रेस को मझगावां में, शक्तिपुंज एक्सप्रेस को खन्ना बंजारी में, रीवा-नई दिल्ली को जैतवारा और बगहाई स्टेशन में, चिरमिरी पैसंजर को बगहाई में तथा रेवांचल एक्सप्रेस और महाकौशल एक्सप्रेस में सभी श्रेणियों के डिब्बे बढ़ाए जाएं।

रेवांचल एक्सप्रेस में प्रथम श्रेणी ए.सी. डिब्बा जोड़ा जाये, क्षिप्रा तथा कामायनी एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाये, और सतना स्टेशन को आधुनिक सुविधायें देने का काम किया जाये। सतना-मैहर सैक्शन के गोरावरखुर्द गांव पर रेल फाटक लगाया जाये, सतना में डीआरएम कार्यालय खोला जाये तथा और वाशिंग पिट की व्यवस्था की जाये। राजकोट एक्सप्रेस को सतना तक लाने की घोषणा की गई थी लेकिन आज तक वह सतना तक नहीं पहुंची है। हमारे गुजरात के बहुत से भाई वहां रहते हैं जिन्हें राजकोट एक्सप्रेस से आना-जाना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि राजकोट एक्सप्रेस को सतना तक किया जाये।

उपाध्यक्ष जी, ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन एक तरफ से चालू है। मैं चाहता हूं कि इतनी बड़ी परियोजना को पूरा करने के लिये दूसरी तरफ सिंगरौली-रीवा-सतना-खजुराहो के बीच का काम शुरू होना चाहिये। खन्नाबंजारी स्टेशन पर रेल सीढ़ी बनाये जाने की एक लम्बे समय से मांग की जा रही है। मैं चाहता हूं कि इसे बनाया जाये। पिछले रेल बजट में रेल मंत्री जी ने खादी और कुल्हड़ लाये जाने की घोषणा की थी लेकिन आज खादी और कुल्हड़ नहीं दिखाई देते हैं, शायद गायब हो गये हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि आखिर वे कहां चले गये? खान-पान में माफियागिरी बढ़ रही है। अगर इसे नहीं रोकेंगे तो मैं समझता हूं कि यह रेल की बदनामी का

कारण यही होगा। इस ओर ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। उत्तर प्रदेश में सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस चलाई गई है, मैं चाहूंगा कि मानिकपुर से यह सतना तक बढ़ाई जाये।

उपाध्यक्ष जी, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI MANJUNATH KUNNUR (DHARWAD SOUTH): Respected Deputy-Speaker, Sir, thank you very much for allowing me to speak on the Railway Budget.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to the issues concerning my constituency in particular and my State of Karnataka in general. There is one underbridge in Haveri district headquarters and I had taken up this issue in my last year's Budget speech, which I had laid on the Table of the House. This year also I am going to speak on the same issue. I have already met the hon. Minister in person in Rail Bhawan, and the hon. Minister, Shri Velu, assured me that he would take up this work. That underbridge is in a very, very dilapidated condition, and it was not built as per the technical specifications. The hon. Minister belongs to South India; he is from Tamil Nadu which is adjacent to Karnataka. I would request the hon. Minister to visit this spot and take the decision immediately. The estimated cost of the work pertaining to this underbridge is to the tune of one crore of rupees. I have promised to the hon. Minister that I would contribute a sum of Rs. 20 lakh from my MPLAD funds. Therefore, I would request the hon. Minister to take up this work as early as possible, and I hope I would not have to speak on the same issue in my next Budget speech. For this act of kindness, the entire population of my constituency and I would remember the hon. Minister forever.

The people are facing a lot of difficulty particularly in the rainy season because water stagnates there and as a result, the farmers and the people of that area cannot take their foodgrains through that underbridge. I would request you to rebuild that underbridge; a flyover bridge may please be constructed immediately as an alternative in the interest of the public. The whole thing, if I say it in Hindi, is like, 'दरिया में खसखस'. It is a very small thing from the Ministry's point of view. Our Railway Ministry is an important Ministry in our country and it has taken up the task of networking the whole country, which will benefit the poor and the downtrodden. Therefore, my humble request to you is to construct this bridge immediately.

Secondly, in Rannibenur Railway Station, there is no foot-overbridge. There is a need to upgrade this Railway Station and to take construct this foot-overbridge immediately in the interest of the public.

Coming to Hubli, as you know, population-wise and from the viewpoint of passenger movement, it is the second largest city in Karnataka.

You have already established it but it is yet to become fully functional. The people of that area have been requesting you to make the South-Western Railway Zone fully functional immediately by providing stores, Railway Recruitment Board and all other administrative facilities.

Regarding new survey lines, in Karnataka no new double lines have been taken up and there are also no plans for electrification of lines. I request the hon. Minister of Railways to kindly ensure that a new survey is taken up in my area on Haveri-Kumta *via* Hanagal and Sirsi in the Konkan Railways on NH13 and from Kumta to Hanagal, Bankapur Cross that is on NH4. Yalivigi-Savanur to Gadag from coastal belt to the other belt is of utmost importance. Therefore, that may please be taken up. Davangere to Tumkur is also very important. If people of North Karnataka have to go to Bangalore they have to travel an extra distance of 80 kilometres now. From Davangere they have to take a round about route *via* Chikkajapur, Arisikere and Tumkur. A direct line between Davangere and Tumkur *via* Chitradurga is very essential. Therefore, that line may please be taken up.

Gauge conversion of Bijapur-Gadag line is very important. As you are well aware, yesterday there was an agitation, which is still going on. The project ought to have been completed by March, 2005. However, the work is delayed because sufficient funds were not made available. I humbly request you to take up this Bijapur-Gadag road.

Hubli-Ankola line is also a very important one. A broad gauge line which is already taken up is pending. That also may be taken up. There is an urgent requirement of introduction of new trains from Hubli to Pune, Hubli to Bombay, Bangalore to Hyderabad, and Bangalore to Chennai. There is a requirement of running of a Janshatabdi train from Bangalore to New Delhi.

One of my colleagues has also requested for a train from Tirupati to Shirdi. Shirdi is one of the important holy places of North India and Tirupati is one of the important holy places in South India. A large number of pilgrims keep travelling between these two places. A train may please be introduced between these two places at an early date.

An under-bridge at Yalivigi is also required in Haveri District. Upgradation of railway stations at Yalivigi, Byadaji and Rannibenur is a requirement. Stoppages of Janshatabdi and Rani Chennamma trains may please be provided at Byadaji and Yalivigi. There are a lot of burning problems. Therefore, I humbly request you to take up these works. I have already spoken on them in the past but I wanted to bring them to the attention of the hon. Railway Ministers once again. I would once again request the hon. Minister to take up the work of natural flyover of 395.6 metres at Haveri at the District Headquarters with utmost priority and complete that work. I would congratulate this Government if that work is undertaken and completed at the earliest.

Thank you very much for giving me this opportunity.

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Mr. Deputy-Speaker, Sir, since it is quite late in the night, I will not make an elaborate speech and confine myself to two-three questions.

The hon. Ministers of State for Railways Shri Velu and Shri Rathwa are sitting here now. I would like to know as to what is the progress on the 'online information' system which was introduced in the Western Railway when Shri Nitish Kumar was the Railway Minister. Through that system a passenger wishing to know about a passenger train was able to know where the train is. Has there been any development in this regard? Secondly, are you going to introduce it in the other Railways also? Thirdly, what about the monitoring of wagons? During his time Shri Nitish Kumar also wanted to have computerised monitoring of the wagons.

23.00 hrs.

Have you improved upon that? What about the increasing the speed of the freight trains? Have you made any achievement in this regard? The goods trains will run at a greater speed. Specifically, in the Railways from where I come - South Eastern Railways - whatever cleaning of the trains is being done by urchins by collecting 50 paise or one rupee from everybody. There is no sign of the Railway sweepers in the trains. Are you going to have a Department of Sweepers or do you have Sweepers? Or you have left cleaning to the outsiders. I would like to have answer from you.

Regarding the other development works concerning Railways in my constituency, I would be writing letters to you. Regarding the development, there is a station called Jaleswar in South-Eastern Railway in Kharagpur Division, it is the beginning of Orissa from the Northern side, which could be developed as a terminus. So also trains from Jaleswar to Koraput, the other end of Orissa, Sambalpur, which could be introduced.

Last but not least, in this Railway Budget the hon. Railway Minister has promised that Rupsa-Bangiripori narrow gauge conversion has already been completed up to Baripada. We have been pressing for it for many long years. Money was already allotted. Member (Engineering) wrote me a letter a year back that it would have been completed by the last June, 2004. Now, the hon. Minister has in his printed Railway Budget speech made it clear that already the gauge conversion is completed. It was mentioned that it had

already been completed by this financial year. Fifty per cent of the work has not yet been completed. I am going to bring a Privilege Motion tomorrow against the Railway Minister.

श्री संतो गंगवार (बरेली) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। रेल मंत्री ने बहुत सी बातें कही हैं और ऐसा लगा कि उनका रेल बजट शायद सबसे अच्छा बजट है। ... (व्यवधान)

मैं आपके माध्यम से दोनों रेल राज्य मंत्रियों से कहना चाहता हूँ कि कल मंत्री जी द्वारा उत्तर देते समय इस विषय की जानकारी अवश्य दी जाए कि जो परियोजनाएं और बातें माननीय रेल मंत्री जी ने कही थीं, उनको वे कैसे पूरा करेंगे। उन्होंने कहा कि हम 15 प्रतिशत की बचत करेंगे जबकि 92 प्रतिशत व्यय होता है। ये इसको कैसे मीट आउट करेंगे? जैसे पहले एक साथी कह रहे थे कि संपर्क क्रांति एक्सप्रेस भी चलाई और कुल चार चलीं। यदि पिछले र्वा की घोषणाएं भी पूरी न हों तो कैसे काम चलेगा।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि इस समय 16 लाख रेल कर्मचारी देश में कार्यरत हैं। यह संख्या आने वाले समय में कम होगी और सेवानिवृत्त कर्मचारियों की संख्या बढ़ेगी। आज के समय में करीब 12 लाख सेवानिवृत्त रेल कर्मचारी हैं और रेल विभाग का मानना है कि 13 प्रतिशत उन कर्मचारियों की पेंशन पर व्यय होता है और यह व्यय आने वाले समय में निरंतर बढ़ेगा। पेंशन मिले, यह हम भी चाहते हैं कि मिलनी चाहिए, पर विकास के काम को गति कैसे मिलेगी और तब जबकि माननीय रेल मंत्री यह भाण दें और भाण में कहें कि हम अपने देश की रेल को विश्व स्तर की रेल बनाएंगे। शायद उनकी समझ में यह बात आती है कि दुनिया के अंदर अधिकांश देशों में जहां भी विश्व स्तर की रेल चल रही है, वह घाटे में चल रही है। अगर माननीय रेल मंत्री जी कह रहे हैं कि भारतीय रेल जो थोड़ी बहुत घाटे में नहीं जा रही है, उसको घाटे की दिशा में ले जाना चाहते हैं और शायद उनको लग रहा है कि घाटे की दिशा में ले जाएंगे, इसलिए यह वाक्य जोड़ दें कि हम इसको विश्व स्तर की तरफ ले जाना चाहते हैं, जिससे घाटे की बात दूर हो जाएगी और कहने के लिए कुछ बात नहीं रहेगी।

महोदय, मैं इसके साथ-साथ केवल दो बातें कहना चाहता हूँ। मेरे पड़ोस के संसदीय क्षेत्र पीलीभीत की सांसद श्रीमती मेनका गांधी जी ने एक बात कही थी कि बरेली-पीलीभीत के आमाम परिवर्तन का काम काफी समय से लम्बित है और अधिकांश रेल मंत्री इसका वायदा भी कर चुके हैं। हम दोनों सांसद इस हेतु धरने के लिए भी तैयार हैं। हम अपने सांसद स्थानीय क्षेत्र विकास निधि से भी धन दे सकते हैं। मैं चाहूंगा इसकी ओर रेल मंत्रालय ध्यान दे और उसके हिसाब से इस पर विचार करे।

महोदय, एक और विशेष बात जो मैं कहना चाहता हूँ और खासतौर से जिसके लिए मैं यहां खड़ा हुआ हूँ वह है- रेलवे एक्ट की धारा 123 (बी) में संशोधन है। यह सुझाव मैंने दिया है। इस प्रावधान में वारिस लोगों की जो व्याख्या की गई है, उसमें बालिग भाई का नाम नहीं लिखा है। ऐसे केस हैं जिनके माता-पिता दोनों नहीं हैं और छोटे भाई की, जो रेलवे में सर्विस करता है, उसकी मृत्यु हो गई। उसका कोई वारिस नहीं है, तो उसके बदले में उसके परिवार के किसी अन्य को सहायता नहीं मिल रही है।

मैं, अन्त में, अपने क्षेत्र की एक बात और कहना चाहूंगा। बरेली उत्तर प्रदेश का एक मुख्य स्थान है और अब से कई र्वा पहले, 20 र्वा पहले, जब कोच फैक्ट्री की स्थापना के लिए सर्वेक्षण हुआ था, तो सबसे आइडियल प्लेस बरेली माना गया था और इस स्थान को सब तरह से उसके लिए उपयुक्त पाया गया, लेकिन राजनीतिक कारणों से बरेली में कोच फैक्ट्री स्थापित करने का फैसला नहीं हो पाया और वह दूसरे स्थान पर लगी। इस समय मेरी जानकारी में यह आया है कि वैगन और रेल डिब्बों के स्कैप करने का काम रेल मंत्रालय खुद कर रहा है। वर्तमान में बरेली में यह काम हो रहा है और बरेली के अंदर जो इन्फ्रास्ट्रक्चर है, उसमें करीब 250 से 300 रेल वैगनों और कोचेज को एक माह के अंदर स्कैप किया जा सकता है। मेरा आग्रह है कि इस पर विचार करें और बरेली की आवश्यकता और उ पयोगिता को ध्यान में रखते हुए स्कैप की जो यूनिट्स स्थापित की जाएं, उनमें बरेली को प्राथमिकता के आधार पर स्थान दिया जाए। मैंने आपका समय लिया, मैं और अधिक नहीं बोलना चाहता हूँ। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्य वाद।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं नहीं चाहता कि श्री अतिथन आर. धनुकोडी नाराज हो जाएं और कहें कि आसन पर उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन थे, उन्होंने मुझे बोलने के लिए समय नहीं दिया। आप भी दो मिनट ले लें।

SHRI DHANUSKODI R. ATHITHAN (TIRUNELVELI): Sir, first of all, I compliment the Railway Minister Shri Lalu Prasadji, the Minister of State in the Ministry of Railways Shri Veluji and Shri Rathwaji for not increasing the railway fares for two years. It shows that the UPA Government is more concerned about the peoples' welfare. Even though so many financial burdens are there, yet they have not transferred the burden to the people by not hiking the railway fares. I compliment the Railway Minister for presenting a good Railway Budget.

Sir, I represent the Tirunelveli constituency. It is the Southern part of Tamil Nadu. People's aspirations are too much. From Tirunelveli to Tirchendur, metre-gauge lines are there covering nearly 60 kilometres. We have been fighting for the last 15 years for conversion of this sector into BG lines. There are more than 165 small bridges. Out of these, works on more than 145 small bridges have been completed. When I was the Minister of State for Youth Affairs and Sports in 1996, at that time these projects were sanctioned. In spite of that, only half of the work has been completed. I had also met the Minister Shri Velu and represented the case before the Budget. I urge upon the Railway Minister that he should sanction necessary amount to convert these MG lines to BG lines which will cater to the needs of the people of Tirchendur and Arumuganeri.

It is a town of salt-pan. Nearly 10,000 people are involved in the salt-pan work there. Therefore, these people will be greatly benefited if these metre gauge lines are converted into broad gauge lines. This B-G conversion is very, very essential.

Sir, Kanyakumari to Chennai is a chord line. It is a trunk line. A survey has already been completed for its doubling. This is a very important line connecting Kanyakumari and Chennai. I urge upon the hon. Railway Minister to kindly immediately order for sanctioning the amount for doubling the Kanyakumari-Chennai chord line.

Sir, Tirunelveli is the headquarters of the district. But platforms are not maintained well. The first platform is very important. But that platform has not even been converted into a broad gauge line. People like us are travelling every week and we have to go to the fourth and fifth platform to get the broad gauge trains. I have also represented the matter to Mr.Velu. So, I urge upon him to convert the first line platform into broad gauge line to facilitate the Kanyakumari Express, Nellai Express, Mumbai Express -- which are very important trains – to come and halt at the first platform. This is really very necessary.

Sir, we want a new train to be introduced from Tirunelveli and from Tuticorin to Chennai. More than 10 lakh people of my area are living in Coimbatore and nearby places. We also want a new train to be introduced from Kanyakumari or from Tirunelveli and Tuticorin to Coimbatore. This is also very much required.

Another important thing is that the Nellai Express has been now made very speedy express train. In spite of that we need a good express train which connects Tuticorin, Nellai, Kanyakumari while directly coming to New Delhi.

Mr. Velu-ji, had served as a collector in our district. He is a very popular person in Tirunelveli, and the people of Tirunelveli expect so many things from him. I would, therefore, urge upon the hon. Railway Minister to make these things good.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Thank you.

Now, the House stands adjourned to meet again tomorrow, that is, 15th March, 2005 at 11.00 a.m.

23.13 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock

on Tuesday, March 15, 2005/Phalguna 24, 1926(Saka).