requested that the Ministry of Environment and Forests consider for giving certificate for this port project without any further delay so that the project can be started at the earliest in the interest of the nation. Thank you.

Request to stop dual Charging by T.V. Channels

श्री कृपाल परमार (हिमाचल प्रदेश): महोदय, मैं आपके माध्यम से सूचना और प्रसारण मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं कि देश में दूरदर्शन एवं विभिन्न टीवी चैनलों पर जो कार्यक्रम दिखाए जाते हैं, उनमें दोहरे राजस्व की वसूली की जाती है। प्रथमतः तो जो विज्ञापनदाता कम्पनियां है,उनसे टीवी पर प्राइम अथवा अन्य टाइम पर विज्ञापन दिखाने हेतु धन वसूला जाता है। और दूसरे जो लोग टीवी के विभिन्न पे-चैनल्स के कार्यक्रम देखते है, उनसे कार्यक्रम देखने की फीस वसूल की जाती है।

जब हम टीवी कार्यक्रम देख रहे होते हैं तो बीच-बीच में हमें विज्ञापन भी दिखाए जाते हैं जिन्हें न चाहकर भी हम देखने को मजबूर है। विज्ञापनदाता कम्पनियों से टीवी कार्यक्रम के बीच में उनकी वस्तुओं के विज्ञापन दिखाने का शुल्क टीवी वाले लेते हैं और दूसरी और जब जनता टीवी कार्यक्रम देखती है तो जनता से पे-चेनल्स देखने का शुल्क वसूलते है। इस प्रकार से टीवी चैनल्स दो-दो बार धन वसूलते हैं जो किसी भी प्रकार से युक्तियुक्त नहीं हैं।

महोदय, जहां तक मेरी जानकारी है, विश्व के किसी भी देश में इस प्रकार से देश की जनता से टीवी के कार्यक्रम दिखाने पर दोहरे राजस्व की वसूली नहीं होती। यह सिर्फ भारती ही है जहां इस प्रकार से टीवी कार्यक्रमों को दिखाने के नाम पर जनता से दोहरा शुल्क वसूला जाता है।

मेरा आपके माध्यम से आग्रह है कि इसे बंद किया जाए और इसकी जांच की जाए कि किन हालात में दोहरे राजस्व की वसूली की अनुमति टीवी चैनल्स को दी गयी है। धन्यवाद।

THE BUDGET (RAILWAYS), 2005-2006

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, now we take up further discussion on the Railway Budget, 2005-2006. Shri Bhagwati Singh.

श्री भगवती सिंह (उत्तर प्रदेश): सर, मुझे कितना समय देंगे ?

श्री उपसभापति: यह आपके ऊपर निर्भर है। आपकी पार्टी के 23 मिनट बचे हैं।

श्री मती सुषमा स्वराज(उत्तराचंल): क्या लंच स्किप करेंगे ?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We will be skipping the lunch hour. There will be no lunch break.

श्री भगवती सिंह: माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने रेल बजट पर बोलने के लिए मुझे समय दिया। मान्यवर, हमारी समाजवादी पार्टी इस

सरकार का समर्थन करती हैं इसलिए मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं। महोदय, भारतीय रेल प्रबंधन, यातायात क्षेत्र में दुनिया का सबसे बड़ा यातायात प्रबंधन है और हमें इस पर गर्व हैं। यह विकास की धुरी है, रेल प्रबंधन अगर विकसित हो जाए तो देश को दरिद्र नारायण के चंगुल से बचाया जा सकता हैं। इस दिशा में माननीय रेल मंत्री जी ने कुछ सराहनीय प्रयास किए है,उनका मैं समर्थन करता हूं, लेकिन जो प्रयास हुए हैं, वे कोई बुनियादी प्रयास नहीं है, जिनसे इस प्रबंधन का विकास हो सके, जैसे चाय और पानी कुल्हड़ में देने की व्यवस्था या खादी का उपयोग। यह एक अच्छा प्रयास है और उससे तमाम लोगों को काम मिलेगा लेकिन मान्यवर, यह व्यवहार में नहीं आ रहा हैं। इसकी जगह अब भी बड़े पैमाने पर प्लास्टिक के जो कम होते हैं, वही इस्तेमाल किए जा रहे हैं। केवल सांकेतिक तौर पर कहीं एक-आध जगह पर कुल्हड़ वगैरह का इस्तेमाल होता है। खादी का प्रयोग अभी तक कहीं दिखाई नहीं पड़ा है। अगर हो जाता है तो यह एक अच्छा प्रयास होगा और खादी का विस्तार होगा। जैसा मैंने बताया कि माननीय रेल मंत्री ने इस दिशा में कुछ प्रशंसनीय प्रयास किया है लेकिन इस बजट को देखने से पता चलता है कि इसका आय-व्यय संतुलित नहीं हैं। व्यय बहुत अधिक है और जो आर्थिक स्रोत हैं, उनकी कोई योजना इस बजट में दिखाई नहीं पड़ती , कोई ऐसे आर्थिक स्रोत हों, जिनसे आय बढ़ सके, ऐसा कहीं दिखाई नहीं पड़ा है। इसलिए यह आवश्यक है कि एक दीर्घकालीन योना बनायी जाए जिससे इस प्रबंधन का विकास हो सके। महोदय, यह घाटा बढ़ाने वाला बजट है और जब घाटा बढ़ेगा तो उसका क्या प्रभाव होगा , यह सभी को ज्ञात है। मान्यवर, पिछली बार यह प्रयास हुआ कि यात्रियों का किराया नहीं बढ़ा , यह अच्छी बात है और इस बार भी किराया नहीं बढ़ाया गया है, लेकिन रेल की ढुलाई पर जो अधिभार बढ़ाया गया हैं, इसका प्रभाव सीधे-सीधे आम आदमी पर पड़ेगा। मंहगाई बढ़ेगी और इससे जो ढुलाई का औसत बढ़ना चाहिए, वह भी बाधित होगा, जिसका रेल के आर्थिक पहलू पर असर पड़ेगा, क्योंकि रेल की जो ढुलाई बढ़नी चाहिए, वह दिनोंदिन कम होती जा रही है और वैसे ही हमारे पास वैगन नहीं है, जिसके अभाव में समान की ढुलाई नहीं हो पाती है। यह स्थिति भी नहीं है कि वैगन खरीदे जा सकें, तो दिनोंदिन ढुलाई का जो काम है, वह कम होता चला जाएगा- इस प्रकार यह एक गंभीर प्रकरण है।

मान्यवर, जिस तरह से सुविधाएं बढ़नी चाहिए, जिस तरह से सुरक्षा बढ़नी चाहिए, जिस तरह से लोगों में आकर्षण बढ़ना चाहिए रेल में सफर करने के लिए, वह कम होता चला जा रहा है , जिसका परिणाम यह है कि रेल पैसेंजर ट्रैफिक का औसत पिछले वर्षो में करीब दो प्रतिशत रहा है, लेकिन इस बार यह उम्मीद की गई है कि शायद यह बढ़कर तीन प्रतिशत हो जाए, जो संभव दिखाई नहीं पड़ाता- इसलिए कि सुरक्षा नहीं हैं, सुविधा नहीं है, जो सुविधाएं होनी चाहिए, वे उपलब्ध नहीं हैं ऐक्सीडेंट्स बढ़ते चले जा रहे है, लोगों के जीवने का खतरा है, ऐसी स्थिति में यह अनुमान करना कि पैंसेजर ट्रैफिक बढ़ेगा , यह असंभव दिखाई पड़ता हैं और यह बड़ा दुर्भाग्यपूर्ण होगा कि हमारा यह प्रबंधन जिस गति से बढ़ना चाहिए, वह नहीं बढ़ पाएगा।

महोदय, इस वर्ष का साधारण खर्चा 8 प्रतिशत ज्यादा बढ़ने की संभावना है और जब 8 प्रतिशत खर्चा बढ़ेगा तो जो घोषणाए है वे कैसे पूरी होगी ? यह साधारण सी बात है जिसको हमें सोचना पड़ेगा । मान्यवर, बजट में कही भी यह प्रयास दिखाई नहीं पड़ता है कि जो तमाम फिजूलखर्चा है, उसमें कही किफायत की जाए जिससे वह किसी दूसरे रचनात्मक काम में लगाया जा सके । इसलिए जो आय के स्रोत हैं,वे बढ़ नहीं पा रहे है और फिजूलखर्ची रोकी नहीं जा पा रही हैं

महोदय, इस वर्ष के बजट में शुद्व संचालन व्यय 35,600 करोड़ रूपए होने का अनुमान है जो वर्ष 2004-05 से 2340 करोड़ अधिक है । संचालन व्यय बढ़ रहा है और प्रश्न यह है कि संचालन व्यय बढ़ता जाए और आमदनी न बढ़े तो यह कैसे होगा यह एक गंभीर समस्या इस प्रबंधन के सामने हैं कि फिजलखर्ची रोकते हुए संचालन व्यय घटाया जाए ।

मान्यवर, बजट में कहा गया है कि साधारण संचालन व्यय में करीब 400 करोड़ की वृद्वि होने की संभावना बजट के बाद है और वह इसलिए होगा कि यह संभावना है कि जो ईधर-डीजल है, संभवतः उसकी कीमत बढ़ेगी और जब उसकी कीमत बढ़ेगी तो यह खर्चा और बढ़ जाएगा । इसलिए यह एक बहुत बड़ा सकंट है और यह खर्चा तभी रोका जा सकता है जब डीजल की उपेक्षा संभवतः बिजली सस्ती पड़ेगी और बिजली का विद्युतीकरण कर दिया जाए, तभी यह खर्जा कम हो सकता है, लेकिन उसको अगर देखें तो इस बजट में केवल 100 करोड़ रूपया विद्युतीकरण के लिए रखा गया है, जो पिछले वर्षो से भी कम है । अब आप सोच सकते हैं कि कैसे यह संचालन व्यय कम होगा और अगर संचालन व्यय कम नहीं होगा तो विकास संभव नहीं है । मान्यवर,वर्ष 2004-2005 के बजट में माननीय रेल मंत्री ने घोषणा की थी कि देश में 2700 पुलों में से, 1306 पुलों को 31 मार्च, 2004, तक पुनः स्थापित और सुद्दढ़ कर लिया जाएगा । मान्यवर,चालू वर्ष में 411 पुलों को पुनःस्थापति और सुद्दढ़ किया जाना है । लेकिन वर्ष 2005-2006 में फिर कहा गया है कि 411 पुल पुनःस्थापति और सुद्दढ़ किए जाएंगे । यह एक सोचने की बात है कि वर्ष 2004-2005 में यह कहा गया था 411 पुल पुनःस्थापति और सुद्दढ़ हो जाएंगे । वर्ष 2005-2006 में फिर कहा जा रहा है कि ये 411 पुल सुद्दढ़ और पुरस्थापति किए जाएंगे । इसका मतलब यह है कि ये जो घोषणांए है , वे थोथो घोषणाएं हैं । जो घोषणांए पिछले वर्ष की गई थी , वे पूरी नहीं हुई ओर उनको फिर रिपीट किया गया है, मान्यवर, रेल मंत्री जी को इस पर दुख प्रकट करना चाहिए था कि यह दुख की बात है, जो मैंने घोषणाएं की थी, वे पूरी नहीं हुई, इस बार फिर उनकी घोषणा की जा रही है । इस तरह से ये थोथो घोषणाएं है । वर्ष 2004-2005 में जो प्लान खर्च था, वह 11265 करोड़ रूपए का था और जो नॉन प्लान खर्च था, वह 41417 करोड़ रूपए था । वर्ष 2005-2006 में प्लान खर्च 11827 करोड़ रूपया और नॉन प्लान खर्च 46144 करोड़ रूपया है । महोदय,ये विकास के लक्षण नहीं हैं जब प्लान एक्सपेंडिचर होगा तभी विकास होगा । प्लान एक्सपेंडिचर कछुवे की गति से बढ़ रहा है और नॉन प्लान एक्सपेंडिचर घोड़े की रफ्तार से बढ़ रहा है । यह एक गंभीर विषय है । मान्यवर, रेल विकास कैसे होगा, यह एक प्रश्न है । उत्तर प्रदेश इस देश का सबसे बड़ा प्रदेश है, जो एक देश के बराबर है । मान्यवर, चाहे सरकार हो, चाहे रेल का बजट हो, हर तरह से उत्तर प्रदेश की उपेक्षित

किया जा रहा है। मैं आपको याद दिलाना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश की सरकार ने 18000 करोड़ रूपए का एक विशेष आर्थिक पैकेज, उत्तर प्रदेश के विकास के लिए मांगा था। जो दूसरे प्रदेशों को दिया गया, हमें उसमें कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन उत्तर प्रदेश जो कि सबसे बड़ा प्रदेश है, क्या यह माना जा रहा है कि उत्तर प्रदेश को छोड़कर देश का विकास हो जाएगा ? मान्यवर, उत्तर प्रदेश से सबसे ज्यादा सांसद चुनकर आते हैं। आजादी के बाद उत्तर प्रदेश ने, सबसे ज्यादा प्रधानमंत्री देश को दिए है। उत्तर प्रदेश से ही चुनकर कांग्रेस पार्टी की राष्ट्रीय अध्यक्षा माननीय सोनिया गांधी आती है, युवा नेता माननीय राहुल गांधी आते हैं, और उस उत्तर प्रदेश की उपेक्षा हो तथा कोई भी काम रेल बजट पर हो या दूसरे क्षेत्रों में हो, वहां न किया जाए,यह बड़े ही दुख की बात है। मान्यवर , मैं आप से यह निवेदन करना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश में रेल का कोई भी बड़ा प्रोजेक्ट नहीं है और न दूसरी परियोजनाएं है और न ही किसी स्टेशन का नवीनीकरण किया गया है।...(**व्यवधान**)....मान्यवर, (**व्यवधान**)...उत्तर प्रदेश देश में है। भिंड से मैनपुरी होते हुए एटा तक रेल पहुंचाने की योजना स्वीकृत पड़ी हुई है। इस पर करीब एक अरब रूपए की लागत है और दिया गया है केवल दस करोड़। अगर यह कार्य इस गति से चलता रहा तो यह परियोजना दस साल में पूरी होगी, फिर उस परियोजना का अर्थ रह जाएगा ? मान्यवर, इस प्रकार की उपेक्षा कम से कम उत्तर प्रदेश की नहीं होनी चाहिए। मेरा आपसे यह निवेदन है। मान्यवर, आमान परिवर्तन की योजनाएं कागज पर है। उकने लिए पैसा जाना चाहिए, वह पैसा नहीं जा रहा है। जिसका परिणाम यह हो रहा हैकि वे सारी की सारी योजनाएं दुर्गति में पड़ी है। उनका विकास नहीं हो रहा है। उत्तर प्रदेश में कानपुर से फरूर्खाबाद –गोंडा-बहराइच-सीतापुर-लखनऊ और कानपुर- कासंगज, बरेली-लालकुआं जैसी योजनाएं पर्याप्त पैसा न मिलने के कारण सात-आठ साल से पड़ी हुई हैं। नई-नई घोषणांए होती जा रही है। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि यह एकदम खराब परंपरा हैं। जो भी रेल मंत्री आते हैं, वे नई-नई घोषणाएं कर देते हैं, लेकिन जो पिछली योजनांए होती है उकनी तरफ से मुंह फेर लेते हैं। इसका परिणाम यह होता है कि तमाम केपिटल, यह राष्ट्रीय धन ब्लॉक हो जाता है। इससे देश का विकास रूकता है। मेरा सुझाव है कि घोषणांए अवश्य हों लेकिन जो पिछली घोषणांए है , उन्हें भी पूरा करने की योजना होनी चाहिए। उपसभापति जी, मैं आपसे एक निवेदन और कर दूं कि स्टेशनों पर छोटे-छोटे खान-पान लाइसेंसीज अपना धंधा चलाते है, इसका उन्हें लाइसेंस मिला हुआ है। सरकार ने यह योजना बनाई है इनके लाइसेंस रिन्यू न करके टेडरवार करके बड़े-बड़े हुआ है। इस प्रकार ने यह योजना बनाई है कि इनके लाइसेंस रिन्यू न करके टेंडरवार करके बड़े-बड़े लोगों को लाइसेंस दिए जाए। मान्यवर, यह बहुत ही खराब विचार है। इससे माफिया किस्म के ठेकेदार बढ़ेगे और देश के जो छोटे-छोटे लाइसेंसीज है, वे बेकार हो जाएंगे। इसलिए मेरा अनुरोध है कि ....(**व्यवधान**)..

1-00 P.M.

श्री उपसभापति: समाप्त कीजिए।

श्री भगवती सिंह: अभी कर रहा हूं । उनके लाइसेंसों को रोका जाए, बल्कि उन्हें मौका दिया जाए । मेरे कुछ सुझाव है, मैं आपसे चार-पाचं निवेदन करूंगा । एम.एस.टी कोच जरूरी ट्रेनों में, जिसमें ज्यादातर लोग सफर करते हैं, उनमें लगाए जाने चाहिए ताकि एम.एस.टी. धारकों को सुविधारहे तथा वे लोग, जो दूसरे यात्रियों को तंग करते हैं, उनको भी सुविधा हो । कानपुर-लखनऊ को पूर्वोचल से जोड़ने वाली फैजाबाद रोड पर बाराबंकी से पहले, सफेदाबाद में प्राथमिकता के आधार पर इसी बजट में ओवर ब्रिज बनाने की व्यवस्था की जाए । यह बहुत जरूरी है । यह पूरे पूर्वोचल को जोड़न का एक मात्र मार्ग है । इसके ऊपर ओवरब्रिज न होने की वजह से घंटों ट्रैफिक जाम होता है, इसकी वजह से बड़ी असुविधा होती है । यह प्राथमिकता पर होना चाहिए ।

लखनऊ और कानपुनर जैसे प्रमुख शहरों में दिल्ली की तरह मेट्रो रेल की व्यवस्था कराई जाए । लखनऊ से पुणे के लिए नई ट्रेन के संचालन का प्रावधान इसी बजट में किया जाए । इसका प्रस्ताव भी काफी समय से रेलवे बोर्ड में लंबित पड़ा है,इसे किया जाए । लखनऊ से बांदा के लिए जन शताब्दी का संचालन , सुबह लखनऊ से तथा सांयकाल बांदा से लखनउर् के लिए किया जाए,जिससे चित्रकूट, महोबा, खजुराहो आदि तीर्थस्थान जुड़ सकें और पर्यटन का विकास हो सके । मान्यवर, पुरी से नई दिल्ली जाने वाली नीलाचंल एक्सप्रेस, जो लखनऊ रूट से सप्ताह में तीन दिन चलती है उसे बढ़ाकर छह दिन किया जाए । लखनऊ-इलाहाबाद, जनशताब्दी एक्सप्रेस का समय, नई दिल्ली ये लखनऊ जाने वाली लखनऊ मेल क बाद किया जाए, जिससे दिल्ली से आने वाले यात्री इस ट्रेन से अपनी आगे की यात्रा पूरी कर सकें ।

उपसभापति जी, उत्तर भारतीयों के लिए वैष्णों देवी का बड़ा महत्व है । लखनऊ से जम्मू जाने वाली एक ट्रेन जो सियालदाह से आती है, बाकी दूसरी गाड़िया सप्ताह में सिर्फ एक बार चलती है, मेरा सुझाव हैं कि जम्मू के लिए एक ट्रेन लखनऊ से चलाई जाए ताकि वैष्णों देवी दर्शनार्थियों को सुविधा हो सके । उपसभापति जी, एक संकट आने वाला...(**व्यवधान**)....

श्री उपसभापति: बहुत सुझाव आ गए है ।

श्री भगवती सिंह: उपसभापति जी, गर्मी के दिन आ गए है, इससे पानी का संकट आने वाला है । यह जो बिस्लेरी वाटर है, इसकी बिक्री के लिए जान-बूझकर यह शरारत की जा रही है कि स्टेशनों पर जो हैंड पंप लगे हैं, उन्हें खराब कर दिया जाता है, जिसकी वजह से जो प्यासा हैं, जिसे पानी की आवश्यकता है, वह मजबूर होकर बिस्लेरी का पानी खरीदता है । इसे रोका जाना चाहिए । उपसभापति जी, आपने समय दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद ।

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Sir, the BJP benches are empty except for one member.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Why are you worried? ...*(Interruptions)*...

SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam): Thank you very much, Sir, for calling me to participate in the discussion on the Railway Budget.

Sir, in the context of Railway Budget, as presented by the hon. Railway Minister, I congratulate him and thank him for presenting a very progressive Budget with so many concessions and development proposals for the interest of common people.

Sir, I find that this Budget is really very praiseworthy because it indicates increase in revenue, it indicates efficiency in management and is also in generating more employment avenue. The Budget appears to have been welcomed by the industrial sector also. New trains have been proposed for different States. Good many train services have been extended. Frequency of train services has also been proposed to be increased in the Budget.

Sir, the Railway Budget has also proposed to offer concessions in train fares to farmers, students from rural areas and also for candidates appearing in interviews for different Government jobs. Sir, the setting up of Railway Land Development Authority is a very progressive move by the Railway Ministry, as it appears in the Railway Budget, for the people residing in different parts of the country.

Sir, very few railway linkages have been proposed for the North-East area. I come from the North-Eastern State of Assam and I feel that although from the National perspective the Railway Budget is very progressive and many progressive steps have been indicated, many concessions have been indicated, so far as the North-Eastern region is concerned, Assam in particular, I have a little disappointment to express. I urge upon the Railway Ministry to take a serious note of what, according to me, is missing in the Budget, which I shall submit, although it is very progressive looking from the national perspective.

Sir, as you know, the North-Eastern area is very much a sensitive area so far as national security is concerned, and so far as defence is concerned. During the British regime in this area, because of the existence of so many industries, such as the tea industry, coalfields, oil fields, etc. the British regime had felt the necessity of having a railway track. Since then, Sir, the single railway track has been there up to the extreme end of the North-Eastern area.bordering Myanmar. The railway track has only been converted from metre gauge to broad gauge.

Sir, during these 50 years, tne necessity of developing the area from transportation point of view, frorr economic point of view, has been felt. It is urgently necessary that the Railway Ministry promote the double track

system right from Alipur Junction to Tinsukia, which is about 600 to 800 kilometres. This region is important not only from the point of view of economic development, but also from the defence point of view. The transport system, road transport system, is no better than the Railways. The Railways need further more development. It is the long-pending demand of the people of the North-East, and Assam in particular, that there should be a double-track system with broad-gauge. Sir, there is another area which is the northern part of the river Brahmaputra in Assam. The river Brahmaputra divides Assam and the North-East into two sectors — northern side and southern side. The northern side is bordering Arunachal Pradesh, and Arunachal Pradesh is bordering China. You know, Sir, that this area was attacked by the Chinese as far back as in 1962. The only railway line in Assam is Rangia-Rangapara-Morkong Selek railway line. It is still a metre-gauge line which is being used by the Indian Army for their very important works and for the defence of the country. It was assured long time ago that this would be converted from metre-gauge to broad-gauge line. But it is not mentioned in the Budget that there'is any proposal for its conversion. Sir, Assam area is annually having flood phenomena. It suffers from flood every year and the road transport system becomes inoperative. So, it has to depend on the railway system. The Railway carries the essential commodities, the essential commodities not only for Assam but for the entire North-East. Owing to the lack of adequate goods train moving into the North-East and, at least, in Assam, the whole of the North-East suffers from non-supply of essential commodities which affects their economic interest. They have to depend on road transport system, which is becoming more costly. The whole system influences the price of the essential commodities that is borne by common public. So, the introduction of fast-moving goods train with much more frequency to Assam up to Tinsukia will give us great relief in the matter of getting essential commodities at cheaper price.

Sir, there is a national mega-project known as Bogibeel rail-cum-road bridge construction project. It has its importance from the defence point of view, from transportation point of view, and from railway communication point of view. But in the Budget it appears that very meagre amount has been earmarked for it. it is showing that Railway Department is not serious about the completion of this Bogibeel project on time. Sir, I demand, through you, that the Railway Ministry should enhance the allocation that has been proposed in the Budget of 2005-06 in making progress in the construction of Bogibeel rail-cum-road bridge project.

My next point is regarding Guwahati and Howrah, that is, Kolkata in West Bengal. They have trade and commerce relationship and people feel that to develop the transportation facility, to develop-the commercial activities, overnight railway train is required between Guwahati and Howrah. I hope, the Railway Ministry will take a note of it for introducing a new overnight train between Howrah and Guwahati. Another very fast train with least number of stoppages between Guwahati and Bangalore is required. There is a train on this route but this train takes so much time. It takes two or three days' time to reach Bangalore from Guwahati. So, the Railway Ministry will kindly take note of it that they should introduce a very fast-moving train from Guwahati to Bangalore.

Now, Sir, I come to long-pending Lumding-Badarpur route. Sir, now the proposal of road system, say, East-West corridor system is there. With this, the railway project should also be ihter-connected. Unless this Lumding-Badarpur railway track is not taken up in an expeditious manner, it will not help in the progress of east-west corridor, so far as the road system is concerned. Regarding reflection of the employment system in the Railways for the people of North-East and Assam, in particular, there has been a lot of misunderstanding among the people of different States in the past few months, or past few years, for not being given the chance to the people of North-East and Assam, in particular, in the matter of employment in grade 'D' and grade 'C posts. Also, there are grievances of the people of the North-East and Assam that the Scheduled Tribe and Scheduled Caste backlog has not been fulfilled. The Railway Ministry needs to take note of it so that the aspirations of the Scheduled Tribe and Scheduled Caste people of the North-East and Assam, in particular, are fulfilled even in the Railway Department.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, conclude.

SHRI SILVIUS CONDPAN: Sir, my next point is that in the North-Eastern side, especially between Assam and other parts of the country, the Railway system is very slow. All the time, trains are running late. This needs to be taken care of because people of the North-East and Assam, in particular, really depend on the railway transport system. If the trains are not running on time, they will definitely feel that these areas are neglected by the Railway Ministry. So, Sir, with these submissions, I would like to again thank the Railway Ministry for bringing a very progressive Budget. But, little bit of steps for encouragement to the people, as I have submitted, in the matter of Railway system may kindly be taken care of. With these few

words, I again thank you for having given me this opportunity to say a few words.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shrimati Savita Sharda. Your party has only 16 minutes and there are three speakers. You have to share the time.

SHRIMATI SAVITA SHARDA (Gujarat): Between two Members/Sir?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There are three speakers, but you want to share between two, I know.

श्री मती सविता शारदा: धन्यवाद, उपसभापति महोदय, मेरे पूर्व वक्ता रेल बजट पर बोलते हुए उसकी बड़ी प्रशंसा कर रहे थे । उस समय मुझे एक गाना याद आया जिसका भाव यह है कि डाकिया डाक लेकर एक गांव में जाता है और कहता है डाकिया डाक लाया । उस गांव के लोग अनपढ़ थे । किसी गांववासी की एक चिट्ठी वह पढ़कर सुनाता है, तेरी मां मर गयी है, तेरा बाप मर गया है, तेरी लड़की किसी के साथ भाग गयी है, बाकी सब ठीक है । उसी तरह रेल विभाग में समस्याएं बहुत हैं, लेकिन रेल बजट बहुत ही अच्छा बना है ।

उपसभापति महोदय,मैं रेल बजट 2005-06 के विरोध में बोलने के लिए खड़ी हुई हूं । महोदय, रेल मंत्री जी भाषण को सुनेन के लिए लाखों लोग उत्सुक थे कि उससे हमें क्या मिला, कितनी नयी रेलगाड़ियां चली, कितना किराया बढ़ा, आदि-आदि । लेकिन मंत्री जी का भाषण सुनकर काफी लोगों को बड़ी निराश हुई । आदरणीय उपसभापति महोदय, भारतीय रेल देश की यातायात व्यवस्था का सबसे बड़ा साधन है । आज भारतीय रेल 63221 किलोमीटर दूरी से राष्ट्रीय विकास को जोड़ती हुई, औसतन 15 मिलियन टन माल की ढुलाई करती हुई 14 मिलियन लोगों को प्रति दिन यात्रा कराती हुई देश के राष्ट्रीय विकास में पूर्ण रूप से जुड़ी हुई है । महोदय, रेल बजट आने का सभी को इंतजार रहता है कि कितना राजस्व बढ़ा, मुनाफा कितना घटा, कितनी ट्रेनें चलीं, कितनी योजनांए बनी आदि-आदि । लेकिन वर्ष 2005-06 के पूरे रेल बजट को देखकर निराश हुई है । मैंने मंत्री जी के भाषण को दो-तीन बार पढ़ा । उनके मंत्रालय द्वारा प्रकाशित वार्षिकी 2003-04 का अध्ययन भी किया जिसके अंतर्गत उन्होंने अपनी योजनाओं के विषय में पूर्ण रूप से वर्णन किया है । महोदय, दसवीं पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत नीचे दिए महत्वपूर्ण मुद्दे कहां तक पूर्ण हुए, इस की जानकारी प्राप्त नहीं हुई हैंः

(1) राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए रेल विकास योजना के माध्यम से क्षमता सृजन से स्वीकृत रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए निवेशः,
(2) गाड़ियों की औसल गति बढ़ानाः,
(3) ग्राहक संपर्क के लिए सूचना प्रौद्योगिकी का उपयोग करनाः,

(4) विशेष रेल संरक्षा निधि के माध्यम से गतायु परिसंपत्तियों का बदलाव करके परिचायन की सुरक्षा में सुधार करना:,

(5) रेल परियोजनाओं के लिए आवटित निधि का योक्तिकीकरण:,

(6) बिजली की सीधी खरीद करके ऊर्जा बिल में कमी:,

(7) पावर संयंत्रों की स्थापना करने का संयुक्त प्रयास:,

(8) रेलवे परियोजनाओं में निजीकरण, सार्वजनिक भागीदारी के माध्यम से अतिरिक्त संसाधन जुटाना:,और

(9) योजनाओं के दौरान माल भाड़ा और यात्री यातायात के हिस्से में वृद्वि आवंटन निधि का वास्तविक खर्च कितना हुआ है, पता नहीं।

मंत्री जी के भाषण में किसी भी परियोजना को पूरा करने के वक्त मांग में न कह कर हमेशा उन्होंने भविष्य पर टाली है। उनकी सॉलिड पॉलिसी क्या है, इसके बारे में उन्होंने कुछ नहीं बताया। विद्युतीकरण एंव आधुनिकीकरण, रेल पथ आधुनिकीकरण एंव विद्युतीकरण की परियोजनाओं के बारे में उन्होंने बहुत कुछ कहा, लेकिन उन योजनाओं को पूरा करने के लिए कोई समय सीमा नही बांधी है। आधुनिकीकरण के लिए प्रधान मंत्री जी ने 24800 करोड़ रूपए दिए थे, उस फंड का क्या हुआ,पता नहीं। यात्री सुविधा-यात्री सुविधाओं के नाम पर 216 करोड़ का आवंटन किया गया है, कितना खर्च हुआ, पता नहीं। 317 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन के रूप में चुना गया। पूरे वर्ष में कितने बने, पता नहीं। प्रतीक्षा कक्ष, बुकिंग ऑफिस, वी.आई.पी. रूम्स, प्लेटफार्म्स इतने गंदे हैं कि बैठने को मन ही नहीं करता। यात्री घंटों तक बुकिंग के लिए लाईन में खड़े रहते हैं। न बैठने की सुविधा है न ही शौचालय में सफाई। मंत्री महोदय का सोचना था कि जिस तरह एरोप्लेन में टॉयलेट्स होते हैं, उसी तरह वे सभी ट्रेनों में करवाना चाहते थे, न मालूम कितना वे कर पाए, वह मंत्री जी का मालूम है। हां, जो शताब्दी है या राजधानी है, उसमें जो फर्स्ट क्लास के डिब्बे हैं, उनके टॉयलेट्स में भी पानी नहीं आता, चॉक अप हो जाते हैं। यह मंत्री जी जानें। कर्मचारियों की सुख-सुविधा का ध्यान कहां हैं ? क्योंकि सफर की थकान मिटाने के लिए भी, उन्हें कोई उचित स्थान प्रापत ही नहीं होता। दूध,दही, पेड़े तो प्लेटफार्म पर ढूढंने पर भी कहीं नहीं मिलते हैं, क्योंकि कोई भी टेंडर निकाले ही नहीं गए। हां, स्टॉल्स की भरमार कर दी गई हैं। यात्रियों के खड़े होने की जगह ही नहीं। खान-पान सेवाएं —सर, खान-पान के नाम पर यात्रियों के साथ धोखाधड़ी हो रही है।एक्सपायरी डेट वाली वस्तुएं दी जाती है, जिन पर उसी दिन स्टाम्प लगा दी जाती है। इसका एक उदाहरण मेरे पास मेरे पर्स में हैं। जो सामान यात्रियों को दिया जाता है , उसके ऊपर डुप्लिकेट मार्किंग करके दिया जाता है। रेल में जो पानी दिया जाता है, वह भी पुराना होता है। मुझे यह लगता है कि इस भ्रष्टाचार में अधिकारियों का भी हाथ जरूर है, क्योंकि उसी दिन की जो स्टाम्पिंग की होती है,

वह बहुत ही बेकार होती है। सुरक्षा-सुरक्षा के नाम पर बड़ी-बड़ी बातें करने वाले मंत्री महोदया यात्रियों की सुरक्षा के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठा पाए। दुर्घटनाएं होती है। अधिकतर मानव-सृजित है। उन पर क्या ठोस कदम उठाए गए ? आज भी वह गरीब व्यक्ति, जो कुल्हड़,दातुन और खादी की बातों से भावविभोर होता था, वह भविष्य के बारे में उलझ गया है कि क्या वह सही-सलामत घर पहुंच जाएगा? आज भी ट्रेनों में शराब पीकर महिलाओं के साथ अभद्र व्यवहार होते हैं। रेलवे पुलिस क्या कर पाती है, पता नहीं। 17 हजार करोड़ सेफ्टी के लिए मुहैया कराए गए थे, 2 परसेंट भी मुश्किल से खर्च हो पाता है। दुर्घटनाओं को रोकने के लिए 10 हजार किलामीटर टक्कर रोधी उपकरण सर्वेक्षण स्वीकृत हुए है। 3500 कार्य स्वीकृत है उसमें से कितने हुए है, पता नहीं। रेलवे क्षति-रेवले क्षति की तालिका देंखे तो पेज नं: 72 पर जो वार्षिकी हमें दी गई है, उसमें यह बताया गयाहै कि कई दुर्घटनाओं को तो उसमें शामिल ही नहीं किया गया है। अर्थात् तेल सम्पत्ति की क्षति कितनी हुई हैं इसकी जिम्मेदारी कौन लेगा, पता नहीं।यात्री और अन्य कोचिंग सेवा- सर,यात्री और अन्य कोंचिग सेवाओं के कारण 5780.84 एंव 807.66 करोड़ रूपए की हानि हुई हैं। यात्री किराया न बढ़ाने के कारण स्थिति बद से बद्तर हुई है। इस पर मंत्री महोदय बहुत प्रसन्न है कि किराया नहीं बढ़ाया। आज जनता – जनार्दन जानती है कि अगर भाड़े नहीं बढ़ाए गए तो सुविधाएं ओर आधुनिकीकरण की बाते जो हैं, वे आउट आफॅ डेटेड लगती हैं। सीजन टिकट पर उपनगरीय यातायात के कारण स्थिति खराब हुई है। छोटी मुसाफिरी में 2/3 का घटाव हुआ है। कर्मचारियों की लाचारी –जो कर्मचारी है, उनकी भी लाचारी है। सिर्फ यात्रियों की नहीं, बल्कि कर्मचारियों की भी लाचारी है। 31 मार्च 2003 की तुलना में जो कि 14 लाख 71 हजार 850 थी घटकर 14,41,521हो गई है। अर्थात 30,329 कर्मचारी कम हो गए। जिन गरीबों की मंत्री महोदय हिमायत करते हैं, उनकी संख्या कम कर रहे हैं। आज हर कर्मचारी के मन में आशंका बनी हुई है कि उसकी 30-32 साल की नौकरी के बाद भी कब उसको नौकरी से निकाल दिया जाएगा, फूड कार्पोरेशन के प्राइवेटाइजेशन के कारण बहुत से कर्मचारी हमारे पास आते हैं और कहते हैं कि मैडम, हमारा क्या होगा, कहीं ट्रांसफर मिलेगा, कहीं दूसरी जगह मिलेगी, हमारे बच्चों का भविष्य क्या होगा ? इस बारे में वे नहीं जानते हैं। आपने उनके लिए क्या प्लानिंग की है, मंत्री महोदय ? क्या कम किए गए कर्मचारियों को कहीं नियुक्ति मिलेगी या नहीं ? अर्थ तंत्र –रेलवे मंत्रालय के लोग रेंज डिसीजन सपोर्ट सिस्टम के अभ्यास से पता चला है कि 415 मिलियन मीट्रिक टन का सामान, अर्थात स्टील, कोयल, अनाज आदि 450 किलोमीटर से ज्यादा अंतर-ट्रकों द्वारा ढोया जाता है, जिससे रेलवे का लाभ कम हो गया है। इससे देश के रेलवे के अर्थ तंत्र को भी नुकसान हुआ है। मंत्री जी ने इसके लिए कोई भी कदम नहीं उठाया है। यह दुखद है।

महोदय, यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात कहना चाहती हूं कि मंत्री महोदय ने गुजरात के साथ भयंकर अन्याय किया है। रेल मंत्री जी ने गुजरात प्रदेश के साथ घोर अन्याया किया है। जो प्रदेश दिन दुगुनी रात चौगुनी उन्नति कर रहा है, उसके साथ एक क्रूर मजाक किया गया है। यहां मिनिस्टर आफॅ स्टेट गुजरात के हैं और आज तक यही देखा गया है कि जो रेल मंत्री बना है, उसने अपने प्रदेश

के लिए बहुत कुछ किया है, परन्तु पता नहीं कि हमारे रेल राज्य मंत्री की क्या मजबूरी थी कि गुजरात के लिए वह कुछ भी नहीं कर पाए । इसके लिए गुजरात की 5 करोड़ जनता उन्हें कभी माफ नहीं करेगी । पिछले 5 वर्ष के रेल बजट और अभी के रेल बजट में इसकी साफ झलक मिलेगी ।

महोदय, वर्ष 2004-05 के बजट के 3482 करोड़ की नेट इन्कम के सामने 838 करोड़ की अधिक आय होने के बावजूद सलामती के क्षेत्र व पैसेंजर की सुविधा, नई लाईन डालने, ब्रोडगेज परिवर्तन के क्षेत्र में व नई टैक्नोलोजी लाने,नई ट्रेनें शुरू करने में गुजरात के साथ भंयकर अन्याय किया गया है । सारे देश में गेज परिवर्तन के लिए वर्ष 2004-05 में 1067.24 करोड़ के स्थान पर वर्ष 2005-06 के केवल 690 करोड़ कर दिया गया है । कम्प्युटराइजेशन के लिए भी पिछले वर्ष के 188 करोड़ के प्रावधान को घटाकर 160 करोड़ कर दिया गया है । यात्रियों के लिए नए कोच के अंतर्गत 425.82 करोड़ को मात्र 293.46 करोड़ कर दिया गया है । प्रतिदिन देश में 8000 ट्रेनों के मुसाफिरों की सुविधा के लिए केवल 48 लाख की बढ़ोतरी करके मजाके किया गया है ।

श्री उपसभापति: प्लीज,माफ कीजिए ।

श्री मती सविता शारदा: सर, दो मिनट । सर, 46 नई ट्रेनों की जहेरात में से केवल दो नई ट्रेन राजकोट-विरावल फास्ट ट्रेन और विरावल-अहमदाबाद गुजरात के हिस्से में आई है । मुझे अभी पता चला है कि वे पहले चलती थी, जो बंद कर दी गई थी और उन्हें फिर से चालू किया जा रहा है । कोई नई ट्रेन एक भी नहीं दी गई है । इसके अलावा जो 27 वर्तमान ट्रेनों में, जो उन्होंने की हैं लंबी दूरी की, कोई भी ऐसी ट्रेन नहीं की है । इस तरह गुजरात के साथ बहुत भयंकर मजाक किया है । 358.74 करोड़ वाली 313 किलोमीटर की गांधीधाम-पालनपुर लाइन. जिसको सैद्वांतिक रूप से मंजूरी मिल गई थी,उसके लिए भी कोई प्रावधान नहीं हैं, जबकि इससे मुंद्रा और कंडला बंदरगाहों का विकास हो सकता है और दिल्ली की तरफ माल-वहन हो सकता है । इसमें केन्द्र को 33% ही खर्च करना था, जिसके लिए अभी तक कोई आवंटन नहीं हुआ । अहमदाबाद-मुम्बई के बीच बुलेट ट्रेन अथवा तीसरा ट्रेक डालने के लिए कोई बजट नहीं है । बेड़ी बंदर से जामनगद 15 किलोमीटर,पोरबंदर पोर्ट से स्टेशन 5 किलोमीटर, हजीरा-मगरल्ला 37 किलोमीटर, भरूच-दहेज 64किलोमीर के लिए यदि थोड़ी रकम खर्च की सुविधा की जाती तो ये बंदरगाह धमधमाते हो जाते ओर अधिक विकास का रास्ता खुलता । गुजरात के लिए यह एक बजट निराशाजनक हैं ।

महोदय, रेल बजट में माल ढुलाई बढ़ाने का कोई असरकारक कदम नहीं है और न ही प्रवासी संख्या बढ़ाने की कोई योजना है । रेल प्रवासी 68% से घटकर 20% रह गई है और माल ढुलाई 89% से घटकर 40% रह गई हैं । रेलवे के पूर्व अध्यक्ष का भी यही निरीक्षण है कि इसके कारण रेलवे को तो नुकसान हुआ ही, साथ ही पूरे देश की अर्थव्यवस्था को भी नुकसान पहुंचा है ।

महोदय, नए प्रकल्पों के लिए 46000 करोड़ रूपए की आवश्यकता है, जबकि स्टेंडिंग कमेटी ऑन रेलवे की सिफारिश को भी ध्यान में नहीं रखा गया है ।

श्री उपसभापति: आपने पूरा समय ले लिया है अपनी पार्टी का।

श्री मती सविता शारदा: सर, एक मिनट और लूंगी। रेल की पटरियां और पहिए बहुत ही पुराने हो चुके हैं, उनको बदलने की आवश्यकता है। इसके कारण दुर्घटनाएं भी होती है।

उपसभापति महोदय,पिछले बजट में भी मैंने कुछ मुद्दे उठाए थे। पिछला बजट मैं साथ में लाई हूं, जिसमें से एक भी मुद्दा पूरा नहीं किया गयाहै। इस बार मैं मंत्री महोदय से यह कहना चाहूंगी कि गुजरात में सूरत शहर जो है, वह सबसे इम्पोटेण्ट है। उसका आधुनिकीकरण ओर उसको सभी तरह से मोडल स्टेशन बनाना बहुत जरूरी है। इसके साथ ही साथ कुछ ट्रेनों की जहरात भी वहां पर होनी चाहिए। ताप्ती लाईन की सभी गाड़ियों को उद्यना स्टेशन से रवाना किया जाना चाहिए जिससे सूरत का ट्रैफिक कम हो और यात्रियों को आराम रहे। उद्यना जंक्शन का आधुनिकीकरण होना चाहिए। सुबह 5.30 के बाद गुजरात क्वीन के पश्चात के कोई भी ट्रेन अहमदाबाद के लिए नहीं हैं। सूरत स्टेशन दक्षिण गुजरात का सबसे अधिक रेवेन्यू देने वाला स्टेशन है जिससे रोज की आमदनी करीब 50 लाख है, लेकिन उसे किसी भी प्रकार की कोई सुविधा नहीं दी गई है। भरूच शटल को स्पेशल क्रियान्वयन मिलना चाहिए। लोकल ट्रेन्स जिस प्रकार मुम्बई में हैं, उसी प्रकार शुरू की जानी चाहिए।

SHRi V. NARAYANSAMY: You want the entire Gujarat to be covered.

श्री मती सविता शारदा: पारसियों की पिछले कई दिनों से एक मांग है कि उनका धार्मिक स्थल जो उदवाड़ा है, वहां पर गाड़ी खड़ी होनी चाहिए। अममदाबाद से विक्टर तक ब्रॉडगेज लाईन का निर्माण हो चुका है जिसे महुवा बंदर तक लम्बा किया जाए, ऐसी मेरी प्रार्थना है।

श्री उपसभापति: आपका समय समाप्त हो चुका है।

श्री मती सविता शारदा: ठीक है, सर, बिहार के बहुत से लोग सूरत में रहते हैं, उनकी पिछले लम्बे समय से मांग है कि सूरत से भूसावल, वाराणसी वाया भटनी से होकर छपना तक नई ट्रेन शुरू की जाए। उनकी इस मांग को पूरा किया जाए। उत्तर गुजरात के मेहसाना-पालनपुर के लिए फास्ट ट्रेन की भी मांग हैं। डुंगरी के लोगों की काफी वर्षो से मांग है कि सौराष्ट्र की जनता को वहां स्टापेज मिलना चाहिए।

उपसभापति महोदय, इन सभी मुद्दों को देखते हुए क्या आपको कहीं लगता है कि यह बजट प्रशंस के योग्य है, इसलिए मैं इस बजट का विरोध करती हूं और खास तौर पर गुजरात की जनता की ओर से मैं पूर्ण रूप से इस बजट का विरोध करती हूं।धन्यवाद।

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Thank you, Mr. Deputy Chairman. Sir, with your permission, I would like to speak in my own language—Bengali.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes.

SHRI TARINI KANTAROY: Hon'ble Deputy Chairman Sir, on behalf of my party CPI(M), I have stood to speak on the Rail Budget for the year 2005-06. While I congratulate the Hon'ble Minister of Railways for the budget, which is generally pro-people, I also support him for the fact that there was no hike in freight and passenger fares. I could even support him if the passenger fares for the upper classes were hiked. Sir, I have seen that data were furnished for increase in freight charges for the year 2004-05. For the same year, the increase in goods transport was pegged at 7.7% and the increase in the capacity of transporting passengers was 6%. This can easily be termed as a success. But there should be a logical explanation about how this success could be affected. This experience will help us to realize the dream of fulfilling the aims and objectives of increasing freight and passenger transport in the Railways in future. This year also, the increase in goods transport has been projected at 7% and that of capacity of passenger traffic at 5%. At the same time, Sir, I would like to point out that the aim of railway track renewal had been fixed for a length of 16538 km. but it has been said that by 31st March, 2005, only 12138 km. of railway track renewal will be completed. But what will happen to the rest of the track. Because. Sir, track renewal is an important thing as the old tracks may give away. So, it should be taken up immediately with high priority. Sir, it is good that there has been no hike in freight and passenger fare in general but at the same time, we should emphasize on the punctuality factor in Railways. One of the Hon'ble Members has mentioned about the lack of punctuality of trains in the North East and Assam. It is all the more important in the case of North Frontier Railway where the trains do not run in time. I would like to demand that a monitoring system should be introduced for the trains running in the North Frontier Railway in the lines of a Central monitoring system existing for the Rajdhani trains. At the same time, I would like the Hon'ble Minister to look at strengthening the infrastructure, cleanliness, and passenger amenities. Sir, I observed that while the budgetary support for Railways for the year 2004-05 was Rs. 4544 crore, the budgetary support for 2005-06 has been down to Rs. 3821 crore. I think, Sir, that many development projects will be hampered due to this. I think that there should not be any decrease in the budgetary support and it should be increased. Sir, I would now like to discuss the safety factor in the Railways. Some 2700 old Rail bridges

have been identified which needed repairs, but till 31st March, 2004 only 1306 bridges were reconstructed. The target for this year is only 411. Even if we add those figures, it would come to about 1700. So, if we cannot repair or reconstruct the rest of the Railway bridges in time, there could be an increase in rail accidents and mobility of Railways would also be hampered. It should be taken up with due importance. Sir, the Hon'ble Minister has proposed to raise the Railways revenue. But to achieve that and to make the Railways run on a fast track, we need to make more Rail wagon, engine and coaches available. Sir, in the year 1998-99,136 engines and in the year 1999-2000, 167 rail engines were manufactured. In the period 2000-01 during which Smt. Mamata Banerjee was the Railway Minister, only 90 engines were manufactured. Now the target has been fixed at 105 only. I think, Sir, we need to strengthen the Railways with requisite number of wagon, coach and engines so as to expedite the functioning of Railways. Sir, the budgetary allocation for electrification of Railway lines has now been decreased. Last year, the target for electrification was for 504 km. but now it has been decreased to only 350 kms. How can the railways run faster? I think the issue of electrification should get more attention. I welcome the decision of extending concessions to the students and unemployed youth who would travel in regard to interviews in Government jobs. It has also been decided that a Rail Development Authority would be constituted. But there is only one suggestion from my side, Sir. The Rail Development Authority will undoubtedly make commercial use of the barren Railway lands for other developmental activities. We do not have any objection to that but I would like to remind that in many cases the land was acquired by the Railways with the help of the State governments who gave away the Government land free of cost. Now if the land was not given back to the State Governments as and when demanded or commercial use of the land is made without prior permission of the State Government, it would be a gross injustice. We have no objection if the Rail Development Authority makes commercial or other use of the land, but the State Government should always be consulted before doing so. Sir, I would now like to mention some points about my constituency, North East, and some of the Members from the region have welcomed some of the proposals. I do associate with them.

Sir, like many others I also welcome the proposals of declaring the Kumarkhal-Agartala, Jiribam-Imphal Road projects, and the gauge conversion of Lamding-Silchar-Jiribam line as national projects. But at

the same time, Sir, I would like to point out that North Bengal, that is the northern part of West Bengal, has been lagging behind in the field of rail communication. Sir, you would appreciate the fact that North Bengal is the centre of rail communication to the North East. Sir, the rail network in this region is very weak. At this, separatism and terrorism have raised their ugly heads in the name of discrimination against the region. Now the Sikkim-Mahananda Link Express has been extended to Alipurduar and the Howrah-Maldah Express has been extended to Balurghat. I support the said decisions. A survey has been proposed for assessing feasibility for a new line from Haldibari to Mekliganj. I support it wholeheartedly. But survey is not enough, the work of laying the lines should be implemented, otherwise it is of no use at all. And this has happened in West Bengal, Sir. An assessment survey was announced for Jhargram-Puruliya line but even after the survey was completed, it has not been implemented. I see no objection to a survey done for the line between Haldibari and Mekliganj but at the same time, it should be converted into reality. I also demand, Sir that the line should be extended to Changrabandha via Mekliganj. Changrabandha is an important business centre that is connected to Bangladesh. Sir, the budget speaks of laying double lines. One of the Members has spoken of the need of laying double lines from Alipurduar to different parts of Assam, which in itself is important. The gauge conversion is also important. But there is no proposal for converting the main line connecting Assam and the North East, running from New Jalpaiguri to New Bangaigaon that goes through Jalpaiguri Road and New Coochbehar, to double line in this budget. This is simply baffling because the Railways talk about the alternative line. Yes, I admit that there is an alternative line and gauge conversion had been done from Siliguri to Alipurduar junction. But Sir, the line goes through the National Wildlife sanctuary area and of late, many animals including elephants have died in railroad accidents there. Let the trains run on this line, if we depend only on that line for connecting to the North East, then we would face more difficulties only. The laying of double line of this main line has been a long-standing demand of the people of the area and I would be happy if this demand is met. Sir, I see that the frequency okmany trains nave been increased in this budget but an important decision is pending in regard to North Bengal. I had mentioned in the last budget discussion also. The former Railway Minister, Shri Nitish Kumar had announced in New Coochbehar that a new train would run daily to Sealdah: The Minister announced that the Uttarbanga Express running from New Coochbehar to Sealdah would continue on a daily

basis but this had not been implemented. My simple question is whether the decision of a Railway Minister who is not in power now would still be implemented or not? I would request the Hon'ble Railway Minister to run the Uttarbanga Express on a daily basis keeping in view the demand of the people. At the same time, people belonging to Sikkim, Bhutan, and North Bengal have been demanding for long that a superfast train should run between Siliguri and New Jalpaiguri to Sealdah. It can be a Shatabdi or Jana-Shatabdi train. This has found no mention in the budget, which is beyond my comprehension. If the Railways start such a train, people belonging to Sikkim, Bhutan, Darjeeling and all of North Bengal would be benefited. There is adequate infrastructural facility and the tracks have been laid. But the Ministry says that the lines are not in position and trains can be introduced only when the infrastructure is completed. The mention has, however, been made in regard to the incomplete railway line and not the completed portion where the lines have been since laid. I therefore request the Hon'ble Railway Minister to introduce a Shatabdi or Janashatabdi train from Siliguri to Sealdah on daily basis. I would like to wind up my speech with just one point. It seems that West Bengal has faced a little discrimination in the present budget. The rail manufacturing units at Mokamah and Muzaffarpur have been given contracts at a comparatively low rate but the Burn Standard Company of West Bengal, for which people continue their movement, has been given orders at the old rate, which is on the higher side. Why should there be any discrimination? I hope that the Hon'ble Rail Minister would re-consider the decisions and take adequate steps to address this issue. I once again congratulate the Minister for not having hiked the freight and passenger fares and for all the development projects he has proposed in the budget and remind him of the demands mentioned in my speech. Thank you, Sir.

श्री हरेन्द्र सिंह मलिक (हरियाणा)ः उपसभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया, उसके धन्यवाद । मान्यवर,रेल बजट को अगर पिछली बार सें देखें तो प्राप्तियों में रेल विभाग ने उदास किया है । दुनिया का सबसे बड़ा ट्रैफिक सिस्टम, माल ढुलाई का सबसे बड़ा सिस्टम ओर उसके बाद लोगों की निराशा-ये सब कहीं न कही माननीय मंत्री जी ने यह अनुरोध करने के लिए मजबूर करते हैं कि वे रेलवे के कामकाज को सुधारने का प्रयास करें ।

मान्यवर,नई रेल चलाने की घोषणाओं के संबंध में एक अजीब विडंबना है कि जहां यात्री हैं, वहां माननीय मंत्री जी रेल नही चला पाते हैं और जहां यात्री नहीं है,वहां रेल चलती हैं और

नतीजा होता है नुकसान का । उसके बाद कहा जाता है कि पंद्रह पैसे प्रति किलोमीटर प्रति यात्री नुकसान उठाना पड़ता हैं । मेरा यह अनुरोध हैं कि आपके माध्यम से कि यदि माननीय मंत्री जी यह सर्वे करा लें, सर्फेस ट्रांसपोर्ट विभाग से, कि कहां पैसेजर्स है और उसके बाद वहां नई गांड़ियों की घोषणा करें तो यह राष्ट्र के हित में होगा ओर रेल विभाग के हित में भी होगा । उदहारण के तौर पर मैं बताता हूं कि हिंदुस्तान का हर आदमी, जिसने हिदू के घर में जम्न लिया हो- जिंदा या मुर्दा- एक बार हरिद्वार जाना चाहता है । चाहे वह जीते जी जाए, चाहे मरने के बाद उसका अस्थि-कलश जाएच हरिद्वार जरूर जाता है, लेकिन दिल्ली से हरिद्वार के लिए आज तक कोई ऐसी ट्रेन नहीं है । जो सर्फेस ट्रासंपोर्ट के साथ- साथ आपको दिल्ली से हरिद्वार पहुंचा दे । उत्तरांचल की राजधानी देहरादून भी उससे जुड़ती है, हिमाचल भी है, पंजाब भी है, लेकिन कोई एक नई ट्रेन भी आप नहीं दे पा रहे है – उसका कारण यह है, मान्यवर,मैंने इस सम्मानित सदन में पिछले साल भी कहा था और आज भी दावे के साथ कहता हूं और आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध भी करना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी, आपका सौभाग्य तो रेल विभाग है लेकिन रेल विभाग के सौभाग्य आप साबित हो जांए- इसके लिए भी आपको पहल करनी पड़ेगी । आप जरा जाकर देंखे, नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर आपको प्राइवेट बसें खड़ी मिलेगी । हमारी मांग पर पूर्व मंत्री जी ने हमारे अनुरोध को स्वीकार करते हुए सर्वे कराया, रिपोट आई । इसी संबंध में मैंने दो सवाल इसी सम्मानित सदन में किए । एक सवाल सर्फेस ट्रांसपोर्ट मंत्रायल से किया । उन्होने कहा कि हरिद्वार में 50,000 पैसेंजर कारें प्रति दिन जाती है और आपके मंत्रालय का जवाब आया कि हरिद्वार के लिए ट्रेन चलाना लाभकारी नहीं है । इसका कारण रेल विभाग नहीं है । काफी परिवर्तन किया है, आपने तो काफी अच्छी योजनाओं की घोषणा की है, उसका मैं स्वागत करता हूं । बधाई देता हूं उसके लिए आपको, पंरतु इसका कारण है आपका दिल्ली का डिवीजरल रेलवे । आपकी पूरी आमतदी का संसाधन, डिवीजनल रेलवे , दिल्ली की आमदनी का संसाधन प्राइवेट रूप से आता है । आप अगर नई दिल्ली स्टेशन पर जाकर उतरें तो आपकी बांह पकड़कर दो-चार लफंगे कहेंगे कि हरिद्वार चलना है तो बस में बैठिए –ये हालात है वहां ।

यह रोजना का काम है और उसके बाद रेल विभाग में ऐसा होता है । मुझे यह कहते हुए संकोच होता है, आप पता करें कि कितने लाख रूपये पर मंथ आपका डीआरएम,इल्लीगल रोड ट्रांसपोर्ट से लेता है और उचित होगा कि आपका मंत्रालय एक कांफीडेंशियल रिपोर्ट भेजकर, वित्त मंत्रालय से पता करे कि उनके यहां रेड करो कर देख लो कि कितना पैसा उनके यहां पर मिलेगा, उनकी कितनी सम्पत्ति है ओर कितनी परिसम्पति है, केवल उनको लाभ पहुंचाने के लिए ही यह व्यवस्था है । माननीय मंत्री जी आप इसको ठोकर माकर तोड़िये, यह मेरा आपसे अनुरोध हैं ।

मान्यवर,यह जो केटरिंग का मामला हैं इसमें सबसे ज्यादा पैसेंजर रेलवे ढोती है, सबसे ज्यादा उपभोक्ता आपके पास है, मैं माननीय मंत्री जी को बधाई दूंगा कि केटरिंग के सिस्टम में

आपने कुछ नया इनक्रीज़ किया है, परन्तु उसके बावजूद भी, पूरे प्रयास के बाद भी शायद यह उतना नहीं कर पाये। शर्त लगा दी कि जो नये टेडर होंगे, उसमें पांच करोड़ रूपये टर्न ओवर जिसका होगा, वह टेंडर डाल पायेगा। मेरे जो सात पुरखों ने भी केटरिंग की परिभाषा भी नहीं समझी होगी, पर यह समझ से परे हैं कि 1400 यात्री आपकी ट्रेन में जायेंगे और टर्न ओवर आयेगा पाचं करोड़ ताकि जो दो-चार परिवार है, उनको ही लाभ पहुंचाया जा सके और वे ही इसमें लाभ का काम कर रहे हैं।

मान्यवर, जापान की ट्रेन के संबंध में यह जानकारी है कि आइसक्रीम बेचकर के इतना पैसा कमाती है, जितना पैसेजर ढोकर पैसा नहीं कमाती है। आपका पैसेंजर चलता है, आप उसको वहीं घिसा-पिटा खाना, विषैला खाना दे रहे हैं और आपके जो ट्रेडर्स हैं, जो आपके ठेकेदार हैं, कांट्रेक्टर्स हैं, आप उनके बारे में पता करिये। मैंने पश्चिमी एक्सप्रेस का जिक्र, पिछली बार इसी सम्मानित सदन में किया था। उसमें डेढ़ गुना नहीं बल्कि दस गुना, पन्द्रह गुना अंतर था, जो अब नया टैंडर्स का पैसा प्राप्त हुआ है। रेवेन्यु डिपार्टमेंट भी सोता है। वह उन ठेकेदारों से नहीं पूछता कि तुमने इतना पैसा कमाया है, वह कहां गया ? मान्यवर, आर.एल.डी.ए. बना हैं, माननीय मंत्री की बहुत अच्छी सोच हैं। उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से जानकारी चाहता हूं कि क्या रेल हवा में चलती हैं ? रेल इस जमीन पर तो जा रही है, जहां आपकी सम्पत्ति पड़ी है, उसके बराबर में किसान का खेत हैं। आप आर.एल.डी.ए. बना रहे हैं, किसान से बात नहीं कर रहे हैं और कह रहे हैं कि जमीन को टैंडर पर देंगे। अगर पड़ौसी किसान को आप जमीन सर्किल रेट पर, बंटाई पर देंगे तो करप्शन कम होगा और आपकी रवेन्यु बढ़ेगी। आर.एल.डी.ए.आप केवल जमीन चिन्हित करने के लिए बना रहे है ताकि उसको बेच सकें। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि जो हजरत निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन दिल्ली में स्थिति हैं, आपने किसी बड़े सरमाएदार को जमीन दे दी। आप ने नई रेल चलाने का अनुरोध करते हैं तो आप कहते हैं कि हमारे पास स्टेशन पर पार्किग की जगह नहीं है। आपके पास प्लेटफार्म नहीं है। दुर्भाग्य से अंग्रेज भारत में आए थे, परन्तु अंग्रेजों ने सौ साल पहले रेल का प्लान किया था तो उस समय यह जानकारी रखी होगी कि यह मुल्क एक दिन सौ करोड़ की आबादी होगा। उन्होंने रेलवे स्टेशन के पास, किसानों की बड़ी-बड़ी जगह ली थी। आज आप उसे बेच रहे हैं। माननीय मंत्री जी को खुश करने के लिए आप आर.एल.डी.ए. बना रहे है। मैं दावे के साथ कहता हूं कि आर.एल.डी.ए. बनाने में माननीय मंत्री जी का हाथ नहीं हैं, बल्कि अधिकारियों का हाथ है, जो जमीन को बेचकर पैसा कमाना चाहते हैं, आप इसको लीज़ पर देंगें। आप एक प्लान बनाइये। दिल्ली के स्टेशन पर यात्री धक्का मर जाते हैं। भीड़ ज्यादा होती हैं, इसलिए लोग मर जाते हैं। आप स्टेशन के प्लेट फार्म का विस्तारीकरण नहीं कर रहे हैं, लोगों को वेटिंग हाल उपलब्ध नहीं करा पा रहे हैं। आपने स्टेशन पर एक जगह बनाकर दे दी हैं , जाहं पर आदमी समोसे बेचता है, रोजना उसकी पचास लाख की बिक्री होती है। आपने उसको रेल टैक्स में छूट भी दे दी। आप यह देखते हैं कि वहां कितने लाख रूपए की जमीन हैं। हर जगह

आप यही करने जा रहे हैं । मेरा आपसे अनुरोध हैं कि माननीय मंत्री जी इसे देखने का काम करें । मान्यवर, मैं आपके माध्यम से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि आप इस सम्मानित सदन को सूचित करने की कृपा करें कि यात्री सुविधाओं में, आपके पास 8000 से ज्यादा स्टेशन हैं । उनमें आपने क्या व्यय किया है और आपने अपने कर्मचारियों की कुशलता के नाम पर कितने करोडड़ रूपया बांटा हैं ? आप इनाम देते हैं । महोदय, मैं आपकी अनुमति से बड़ी ही शालीनता से कहना चाहता हूं कि यह इनाम का बड़ा ही गोरख धन्धा हैं । मेरे पास पिछले वर्ष एक कब्बडी का खिलाड़ी आया था जिसका भारत की टीम में सलेक्शन होना था । मैंने उससे पूछा कि भाई क्या बात है ? उसने कहा कि दिक्कत यह है कि मेरे से एक आदमी पैसे मांग रहा हैं । यह रेल विभाग का मामला नहीं था, टीम का मामला था । मैं इसको इनाम से जोड़ रहा हूं । मैंने उससे कहा कि तुम मुझे बता रहे हो कि वह आदमी पांच लाख रूपये मांग रहा है, ऐसा क्यों हैं ? उसने कहा कि साहब, यदि मैं उसमें जाऊंगा तो इनाम तो इंडिया की टीम को मिलेगा और वह भी दस लाख का इनाम मिलेगा । इसके साथ ही मेरा प्रोमोशन अलग से हो जाएगा । मान्यवर, जो आपके रेलवे विभाग में इनाम का धन्धा हैं, इसमें मेरी जानकारी तो सैंकड़ों, करोड़ों में हैं । आप हर साल दो-सौ करोड़ रूपया इनाम देते हैं । हो सकता है कि यह सूचना सत्य से पूरे हो । इनाम के बाद यदि आदमी को प्रोमोशन मिलता हो और जो रेकमेंड करता हैं, वह पैसे खाकर करता है, इनाम उसके पास चला जाता हैं । यह जो करप्शन की बात हैं, मेरा आपसे अनुरोध हैं कि आप इसको रूकवाने की कृपा करें ।

मान्यवर, यात्री सुविधाओं की बात पर मैं दोबारा आता हूं । मुझे एक स्टेशन बता दीजिए, इस सम्मानित सदन के किसी माननीय सदस्य से पूछ लें, जो आपके मानक हैं, उनके अनुसार किसी एक भी रेलवे स्टेशन पर कोई सुविधा हो । आदमी रेल के ट्रैफिक को ज्यादा लाइक करता हैं, रेल की जर्नी ज्यादा लाइक करता है,रोड सरफेस ट्रांसपोर्ट पर तब जाता हैं, जब उसको सुविधा नहीं मिल पाती हैं, परंतु स्टेशन पर जाकर देखते हैं कि ऊपर शेड भी नहीं हैं । मैंने अनुरोध किया था, दो करोड़ रूपए मुजफ्फर नगर के लिए सैंक्शन हुए थे । मान्यवर, आप ताज्जुब करेंगें, मुझे अफसोस हुआ है छह-छह इंच मिटटी डालकर दो करोड़ रूपए का पता ही नहीं चला । मैं इंजीनियर से लेकर चेयरमैंन तक से पूछ चुका हूं कि पैसा कहां गया , लेकिन किसी को जानकारी नहीं हैं । हर आदमी कहता है कि लिखकर दे दो, हम जांच करा लेंगे । दो करोड़ के संदर्भ में हमने अनुरोध किया था कि लोग बारिश में न भीगें, इसके लिए शेड बनवा दीजिए, मैं पैसे की जानकारी नहीं ले रहा हूं,लेकिन माननीय मंत्री जी मेरा आपसे इसे संदर्भ में एक अनुरोध है । आपके बाद साधारण बजट पेश होगा, उनकी मदद भी हो जाएगी, आप केवल अपने अधिकारियों से इनकम टैक्स का मामला जुड़वा दीजिए । रिवेन्यु डिपार्टमेंट से कह दीजिए, थोड़ी-थोड़ी इनकी संपत्तियों की जांच का ब्यौरा आपको दे दें तो निश्चित रूप से रेलवे की आमदनी तो बढ़ेगी ही, रिवेन्यु भी बढ़ जाएगा, हिंदुस्तान का साधारण बजट भी चला जाएगा ।

श्री उपसभापतिः कितना समय और लेंगे ।

श्री हरेन्द्र सिंह मलिक : मान्यवर, सिर्फ दो मिनट, आप कह रहे हैं, मैं तो खत्म ही करने वाला था । महोदय, आज यात्री की सुरक्षा का मामला है । रोज अखबार में पढ़ते हैं कि यात्री को उठाकर फैंक दिया गया । हम इस बात की सराहना करते हैं कि रेलवे के लिए आपने अच्छा प्रयास किया हैं, परंतु वह प्रयास कहां दिख रहा है ? जब जेब कटने के ठेके छुटते हैं,लूट करने के ठेके छूटते हैं, अटैची गायब करने के ठेके छूटते हैं तो यात्री की सुरक्षा कहां होगी ? आपका जो आर.पी.एफ़ हैं । आपने उसे विशेष कानून बनाकर अधिकार भी दिए हैं परंतु वह काम नहीं कर पा रहा है । मेरा एक अनुरोध और है । अभी मैं मुजफ्फरनगर का ज़िक्र करूंगा । शताब्दी एक्सप्रेस से पिछले दिनों तक पैसेन्जर आ रहा था, उसे मुजफ्फरनगर स्टेशन पर हार्ट अटैक हो गया, एक एक्सपायर हो गया । आप जहाज के बराबर पैसा लेते हैं, लेकिन क्या एक मेडिकल आफीसर ट्रेन में नहीं चल सकता ? अगर एक मेडिकल आफीसर ट्रेन में चलें, 1.50 रूपय आप टिकट पर लगा दीजिए, आपका बैरा आपसे कितना पैसा लेता है,शताब्दी में खाना खिलाता है, थाल लेकर आया करता है, वह पैसा वसूलता हैं, अगर आप वहां एक डिब्बा रख दें, एक रूपया मेडिकल ऐड के लिए दे दो, तो हर पैसेन्जर आपको पैसा दे देगा या आप टिकट पर लगा देंगे तो कम से कम यात्री की जान तो नहीं जाएगी ।

परसों मैं आगरा से आ रहा था, शताब्दी एक्सप्रैस में एनाउंस हो रहा था कि अगर कोई मेडिकल आफीसर इसमें यात्रा कर रहा है तो वह "सी" कोच में पहुंचे । पैसेन्जर को आप बुला रहे हैं । आपके पास क्या हैं ? इस पर मेरा आपसे अनुरोध है कि माननीय मंत्री जी को इसके लिए स्वीकृति प्रदान करनी चाहिए कि मेडिकल आफीसर की व्यवस्था हर ट्रेन में करें ।

मान्यवर, अगर मितत्ययिता न रोकी गई तो उचित नहीं होगा ।यात्री किराया न बढ़े, इसकी कोई बात नहीं हैं । मेरा राज्य में पिछले दिनों, हर विभाग में प्रसास होता है, अगर आप टैक्स कर देंगे तो ग्राहम आपके पास ज्यादा आएंगे, यात्री किराया बढ़ाकर आप मजबूरन ग्राहक को लेते हैं । यात्री किराया न बढ़ाएं, उसकी दिक्कत नहीं हैं, पर मितत्ययिता का काम करें । आप जरा खर्च उठाकर देंखें, मैं रेलवे बोर्ड की बात बता रहा हूं, रेलवे बोर्ड में तीस लाख रूपए फर्नीचर पर व्यय हो गए, दो साल पहले तीन लाख रूपए कंसल्टेंसी की, विशेषज्ञ ने सलाह दी कि कहां बेंच रखें, कहां नहीं, पर गए । ऐसे हालात में मितव्ययिता रोकना सबसे बड़ा काम होगा । आपका रेल विकास निगम हैं, राइट्स है, इरकॉन है, माननीय मंत्री जी ने बड़ी तारीफ की, बधाई हो, परंतु ये काम किसके लिए करते हैं ? आपके रेलवे का वित्त निगम हैं, इसका अच्छा काम हैं । कम ब्याज पर बाहर से पैसा लेता है, आपको ज्यादा पैसे पर दे देता है, प्रोफिट आएगा ही आएगा, वरना कहां जाएगा ? रिटायर्ड ऑफीसर्स को भरने का जो काम चला है, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि जब वे बजट का उत्तर देंगे, तो उसमें

यह चर्चा जरूर करें कि कितने अधिकारियों को आपने सेवा निवृत्ति के बाद भिन्न-भिन्न कार्पोरेशन्स में रखा है। यह एक सवाल खड़ा होता है कि अगर वे इतने सक्षम थे तो उन्हें रेलवे से क्यों निकाला और अगर वे रेलवे के कार्पोरेशन से निकाले गए हैं तो वे आपके कार्पोरेशन में बैठकर तनख्वाह क्यों ले रहे हैं ? यह जो आपके यहां एक ग्रुपबाजी, धड़ेबाजी, माफियाबाजी चल रही हैं, इसको तोड़ने का आप काम करेंगे। उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि जहां ट्रैफिक हैं, वहां रेलवे लाइन्स का दोहरीकरण होना चाहिए। महानगरों पर बढ़ती, आबादी का बोझ कम हो सके, इसके लिए मेरा अनुरोध है कि डेढ़ सौ, दो सौ या सौ किलोमीटर का जो भी क्राइटेरिया बनाएं, उसके चारों तरफ आप कम से कम इतना कर दें कि दोहरी लाइन बनाकर, उसका विद्युतीकरण कराकर पैसेन्जर्स का आना-जाना होगा तो आबादी का भार कम होगा।

मान्यवर, मैं एक अनुरोध करना चाहता हूं कि दिल्ली-हरिद्वार-देहरादून के बीच में आपकी जो ट्रेंने चलती हैं, उनका समय ठीक करा दीजिए। हरिद्वार पैसेंजर जो चलती हैं, वह 8 घंटे में दिल्ली आती हैं। दूसरा, कुछ नयी D.M.U. चला दीजिए। एक रूट हैं- दिल्ली-शामली-सहारनपुर, यह इतना अच्छा रूट हैं, very fertile route हैं , यहां per capita income सबसे ज्यादा हैं, इसके बावजूद यहां के लिए आपकी एक ट्रेन ऐसी नहीं हैं, जिसमें पैसेजर्स चल सकें। लोग इसके द्वारा नंबर दो का सामान दिल्ली से वहां भिजवाने का काम करते हैं, under-payment सामान लगता हैं, टैक्स की चोरी होती हैं, केवल यही काम होता हैं पैसेंजर्स के लिए कुछ नहीं होता। मेरा आपसे अनुरोध है कि आप कम से कम दिल्ली से डेढ़ सौ और दो सौ किलोमीटर के रेडियस में डबल लाईन कराकर अच्छी सेवाएं उपलब्ध कराने का काम करें। मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया।

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA) in the Chair]

DR. M.S. GILL (Punjab): Sir, thank you. I will concentrate on only a few things. The Railways has infrastructure. The Prime Minister has spoken again and again; and others too have spoken; the CMP, perhaps, has said that we must give a major thrust to infrastructure.

There are obvious things in infrastructure: Transport-that has rail, that has road, that has airports and aviation; power, of course; speech, whether it is telephony, IT or internet; water, certainly. And out of all these infrastructures, one doesn't see how much is really going to be done. I give you one example of the importance and worth of infrastructure. After Independence, if you look at the papers, the first six or seven Plans, or even now, believe me, 70 per cent of our Plan money want to irrigation

and power; and both to agriculture and industry. It is not for nothing that they have achieved something within this country. On infrastructure, look at the Railways. In 1950, 53,000 kms. of rail line. After 55 years, you have got just 63,000 kms. It is nothing to be proud of by any Government, anyone. We should have had 1,00,000 kms.

I look at the railway map, and large parts of India, Central India, Madhya Pradesh, Orissa, Andhra Pradesh, Rajasthan; you name them, there is an odd line, and nothing else. We should have had a railway line everywhere. It should not have to compete with road or any one. It has a necessity of its own. But when I look at the figures of the Budget, last year's achievements—you can take this year, You can even think of next year, the past years of whichever Government, but look at the annual investment. What is the investment if you want to have rail infrastructure? New lines—160 kms in a year? A thousand or 1,500 crores of rupees, if you spend that. You know, the figures vary. Some times, it is Rs. 600 crores or 700 crores. Gauge conversion-we should have put away every narrow gauge by now, in 57 years. What is the money? A thousand crores or something less. That too, actually, is not spent always, Because, the mechanism of finance always in this country, is to sanction money, and then squeeze it in the allocation, or when releasing it. Ultimately, you save money and you make your Budget look good. Doubling—400 or 500 kms. Electrification— your target is 300-400 kms a year. Again, a few hundred crores. Computerisation—Rs. 67 crores. Road safety—Rs. 80 crores for a sub-continent?! For electrification, Rs. 148 crores.Workshops, again Rs. 150 or 200 crores. Remodelling of traffic yards—again Rs. 100 or 200 crores. Frankly, when I look at all these, it makes me sad. Basically, there is no investment worth considering in a serious way. You should be spending Rs. 20,000 or 30,000 or 40,000 crores a year. We should be adding, at least, five or seven or ten thousand kilometres of new rail lines a year. Then you will make an impact; and then you will make a difference. *...(Interruptions)...* Do you mind, ladies, because you are sitting too close to me? Mr. Bimal Jalan spoke yesterday and he was talking of this kind of things and I was asking him later again, — the investment money — he said, frankly money is not a problem, whether you raise it by railway bonds, or take it from FDI, wherever you take it from, money is not a problem in this country today, which is a heartening thing. The question is of intention, the question of thinking big, the question is of checking, and getting on if you are given a target, not going in a nominal way, which

will take you nowhere. I mean, you see 10,000 kms in 60 years, so you will add another ten by the next century. It is neither here nor there. It is not worth it. It would not make any impact. I, therefore, suggest, the Railways come first in infrastructure, whether for common man travelling or whether for goods. I was excited when the Prime Minister said, that there will be a dedicated track from Delhi to Mumbai or wherever, and rush your cargo down. It will make a lot of difference. But where is the money, where is the provision? How can you do it unless you have a real intention and then real effort? Bridges —140,000 — again there are a few hundred crores given. So, you will occasionally have, accidents like a whole train once fell off a bridge in Kerala. Yes, you give compensation. It is a very grand gesture every time: We give one lakh each. One thousand die, it does not matter really. Life is cheap in India. I know that. But the bridges, the tracks, the narrow gauges, all those need to be done quickly, and done within a time-frame. We are in a new century now. Accidents — there is nothing new for safety. For research, there is not even .1 per cent. I need not go on reading the tables. But everybody knows it. R&D for your biggest enterprise, the world's biggest enterprise is Railways, perhaps — nothing. Safety — let me give you a thought. I was in England recently. They had an accident in Hatfield and the corporate people, the executives are being prosecuted for murder because if people die, five or seven people died there, somebody has to be responsible. Here, yes, you have an inquiry. We have plenty of retired judges, and it can go on and on. Then it is the Government's wish when you expose it. Then the action on it will take another lot of time. Basically, there is no response to an accident. The cruel response now is that there is instant sanction of relief. Every death is worth a lakh or two lakh or you can make it five lakh. That amount ends it. Signalling equipment — how can you not have accidents, Sir, if you do not have world class signalling equipment? It is not there. The investment — I do not see. Therefore, Sir, I would say, go for the infrastructure, have a target, as Bimal was saying, of four or five years. You can go on presenting separate budget, I would not go into that though I can see something of the point being made. But you have a clear targeted thing which should be monitored, and which should be executed, and in the next ten years give us something worthwhile, if you want world class railways as you say you do. Incidentally, zones have been opened. I see East-East, East-South, East of North and you know very well there are lots of zones in the recent past. I want to raise a question. The Northen Zone, of course, stays in Delhi because Delhi is comfortable. It is the biggest zone—7000 kms

Punjab, Haryana, Himachal and anything beyond in Delhi. All your other zones are 3000 kms. If this is the route you are going, then please put a North-Western Zone in Amritsar. I think, there is every reason to get it. It should not go by strength within a coalition or the MPs I can produce. It should go with some kind of justification which Ministers should see, no matter whether they come from East or South, and, of course, never from the North-West. I look at the programmes. When you do not have the money for new tracks, as I said 160 kms, of only, we would not get anything in it. Chandigarh-Ludhiana is the richest part of this country agriculturally. Even now Ramesh can dig out the figures. Punjab gives massive earning to the Railways. That track—I know agriculture, I know that area—will give, you a huge earning. It will put Chandigarh which is by the way is not Punjab, Chandigarh is Government of India. Yes, we and Haryana and others happen to be sitting there but we are the only State, forever and ever who, will never have a capital of our own. We will worry about that some other day. Put Chandigarh on the main line. It is your Bangalore of the North. Why don't you look beyond Bangalore also. Already companies are going. If the train goes to Jalandhar, Ludhiana, Chandigarh, Ambala and Delhi you will see the growth and the earning. But it is not there and there is no programme for Punjab because you don't have the money and whatever little you have, you announce elsewhere and, of course, they also at the end of the year say we have not got it. Sir, the Railway Board is working. Dr. Bimal Jalan also mentioned it and I also want to say something on it. Yes, I do agree personally that you cannot have the Board sitting as part of the Ministry, and then it is not a Board. Any public sector, board, Air India, Indian Airlines or any public sector, at least, have a little bit of separation from the Ministry. They should be sitting elsewhere. This is our biggest corporation. They should have plenty of powers to get on with their work professionally. What he was talking about was that the cost of tickets etc., are not normally in other corporations fixed by the Aviation Ministry for Air India, etc. I think this needs to be looked at. Let the Indian Professional Board function better with autonomy, with authority and give you some return.

Railway crossings, yes, deaths are there. They are your responsibility and you should pay. Every time a trolley or farmers die there, you just say 'we are not responsible'. It is because you don't invest, you don't put railway crossings, you don't put staff and then you say it does not matter, these guys are irrelevant. I heard a Member saying...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Will you like to finish now?

DR. M. S. GILL: I will. Give me just two minutes, Sir.

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

DR. M. S. GILL: Sir, if you just give me one minute more I will finish my last point.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Go ahead.

DR. M. S. GILL: I heard Members talking of a little over-bridge crossing. Again I say to the Minister this is a sub-continent. Give Rs. 50 crores or Rs. 100 crores to each zone or whatever sub-office we have in Ferozepur and-say 'local works for local needs after discussion with MPs or whoever are the professionals'. Let them spend some money there. Don't bring everything to Delhi. We have done it in all our planning and we have suffered. Thank you very much Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Shri Vidya Sagar Nishad. You have twelve minutes.

श्री विद्या सागर निषाद (बिहार)ः माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आप ने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं शुक्रिया अदा करता हूं।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, एक कवि का कहना है कि, जहां रवि नहीं जाता, वहां कवि जाते हैं। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि जहां किसी की निगाह नहीं जाती थी, माननीय रेल मंत्री जी की निगाह उस ओर मुखातिब हुई हैं। उदाहरणस्वरूप मैं कहना चाहता हूं कि रेल मंत्री ने बहुत सूझबूझ और बड़े दृष्टिकोण से वहां देखा जहां किसी गरीब की मृत्यु हो जाती है, उसकी सांस खत्म हो गयी, ऐसे व्यक्ति के लिए माननीय मंत्री महोदय ने यात्रा निःशुल्क कर दी। जहां पहले 50 प्रतिशत की छूट थी, उन्होंने उसे 100 प्रतिशत छूट दी हैं। ऐसी नीची-से नीचे जगह जिस की तरफ किसी का ध्यान नहीं था, माननीय मंत्री जी ने ऐसा कर के कवि की कविता को सार्थक करने का काम किया कि जहां रवि नहीं जाता, वहां कवि का ध्यान जाता हैं।

महोदय, गांधी जी की आत्मा खादी में विराजमान थी। उन्होंने अपने आंदोलनों के जरिए ग्रामोद्योग को आगे बढ़ाने का काम किया था। वहीं हमारी पूर्व सरकार का कार्यकाल सब के सामने है। जिसमें भी बड़े उद्योग के लोग थे, बड़े-बड़े कारखाने वाले थे, पूंजीपति थे, उनके हाथों में सारे काम को उन्होंने देने का काम किया। माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने गांधी की आत्मा को साकार करने के लिए, खादी का काम रेलवे में देने का काम किया है। यह बहुत बड़ी ऐतिहासिक

चीज है । जिस तरह से श्री लालू प्रसाद यादव ने अपनी बजट योजना में खादी को सम्पूर्ण रेलवे में देने की बात की हैं, मैं भारत सरकार से आग्रह और निवेदन से कहना चाहूंगा कि उसी तरह से पूरे सरकारी ओहदे में, जहां भी देश के पैमाने पर काम होता हो, खादी को दिया जाए, जिससे गांधी की आत्मा सही रूप ले सके । गांधी की आत्मा को तोड़ने का काम किया है, लेकिन गांधी की आत्मा विराजमान होगी, यही मैं भारत सरकार से भी कहना चाहूंगा कि वह सारे देश के पैमाने पर होना चाहिए । महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि गरीब लड़का जो गावं में पढ़ने वाला है, उसके पास पैसे नहीं होते थे कि मैं इंटरव्यू देने के लिए कैसे जाऊं ? लेकिन हमारे माननीय मंत्री महोदय ने उसे उस रूप में देखा कि गरीबों की जो गरीबी हैं, वह तो नहीं जो सकेंगी इसलिए उन्होंने कहा कि जो इंटरव्यू में जाने वाले परीक्षार्थी हैं उनके लिए यात्रा की सुविध होनी चाहिए वे देश के किसी भी पैमाने पर जा सकते हैं, यह गरीबों के लिए बहुत बड़े उपकार की बात उन्होंने कही हैं । महोदय इतना ही नहीं, बल्कि, किसानों के लिए जो किसान गांव में बसते हैं, दूध का उत्पादन करते हैं, वैसे व्यक्तियों को जो तरह-तरह की दिक्कतें भोगनी पड़ती थी, माननीय मंत्री जी ने गांवों की ओर मुखातिब होकर उन दूध उत्पादनकर्त्ताओं को भी छूट देने का काम किया । माननीय मंत्री बैठे हुए हैं । मैं उनसे आग्रह करना चाहता हूं कि मछली पालने करने वाले, जो मछली एक जगह से दूसरी जगह ले जाते है,वह देश के पैमाने पर ले जाते हैं उसी तरह से उसके लिए एक एयर कंडीशन बड़ी-बड़ी गाड़ियों में रहना चाहिए जिससे वह गरीब मछुआरों को भी उससे फायदा मिल सके जिसमें जो उनका, दृष्टिकोणहै, उस दृष्टिकोण के मुताबिक आगे बढ़ने का काम करें, इसके लिए मैं आग्रह और निवेदन करना चाहूंगा । महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि आज बहुत जोर से कहा जा रहा है कि रेल बजट में पैसे की बढ़ोतरी नहीं की गई हैं । लोगों को आश्चर्य हो रहा है और वे सोच रहे हैं कि रेल की बढ़ोतरी नहीं हुई लेकिन लालू प्रसाद यादव ने रेल में बहुत –से छूट दे दिए हैं । कहां से यह पैसा आएगा ? ये सारी बातें रात-दिन हमारे विपक्ष की ओर से चर्चा का विषय बनी हुई हैं । महोदय,मैं निवेदन के साथ कहना चाहता हूं, विपक्ष के अपने माननीय सदस्यों से , कि आप उसमें जो फिजूलखर्ची थी, जो फिजूलखर्जी आप करते थे, उस पर अंकुश लगाने का काम माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने किया है, जिससे राजस्व की उपलब्धि होगी । वह हमारे जो घाटा है, उस घाटे के अंन्दर में जाने का काम करेगा । आज लोहा-लक्कड़ जो मिट्टी के भाव में बेचा जाता था, बड़े-बड़े पूंजीपति उसको खरीद लेते थे और खरीद लेने के बाद दिन दूनी और रात चौगुनी उनकी बढ़ती जाती थी, उनकी सम्पत्ति का अम्बार हो जाता था, लेकिन माननीय मंत्री महोदय ने उस ओर निगाह दिया । जो गांव के रहने वाले हैं, देहात के रहने वाले हैं । उनके सामने सारे नक्शे आते गए । उन्होंने देखा कि अब इस लोहे को हम अपने कारखाने में उसको ले जाएंगे और उससे पटरी बनाएंगे, उससे चक्का बनाएंगे, धूरा बनाएंगे जिससे हमारे कारखाने में भी काम होगा, हमारा कार्यभर बढ़ेगा, हमारे मजदूरों को काम मिलेगा । ये सारी चीज उन्होंने इनकम आफ सोर्स जो हैं, राजस्व को बढ़ाने का, उन्होंने बहुत बड़ा बीड़ा उठाया हैं । महोदय, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं । महोदय, मैं कहना चाहता हूं और मैं धन्यवाद देना चाहता हूं रेल मंत्री जी को,इसलिए कि आप गांव से आए हुए हैं, गांव की

सारी बातों को आप जानते हैं, गावं से आप मुखातिब है और आपने बहुत अच्छी गाड़ियां चलाने का काम किया है, काफी रफ्तार की गाड़ियां चलाने का काम किया है। आपने सोच रखा है कि आपको दुनिया के सामने भारत को रेलवे का विश्व के स्तर पर लाना है। मैं चाहता हूं कि जो हमारी रेल की प्रगति है, जो हमारा आगे का भविष्य है, उसकी हम चर्चा करें, लेकिन हम चर्चा कुछ और करते हैं। जिन लोगों को इस सारे काम की सराहना करनी चाहिए थी, वे इन कामों की सराहना नहीं करते हैं।

महोदय,मैं कहना चाहता हूं कि बिहार के अंदर जो काम हमारे माननीय मंत्री महोदय के द्वारा चल रहा है, वह एक तूफान की गति-सा काम का उदाहरण हैं। आज खगरिया-बेगुसराय के बीच मुंगर को जोड़ने वाले पुल का काफी जोरों से काम चल रहा है। अगर ये पुल पूरा हो जाता है तो आज जो 200 किलामीटर की दूरी से आते-जाते हैं, इससे हमारा रास्ता नजदीक का जो जाएगा। इतनी ही नहीं, सहरसा-सुपोल-मधेपुरा से होकर जो मानसी की ओर बड़ी लाइन की गाड़ी आती हैं, उसका भी काम बहुत तीव्र गति से चल रहा है। मैं यहां मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि मानसी का जो एक ढाला बन रहा था, वह काम अभी तक पूरानहीं हो गया है। मैं चाहूंगा कि उस काम को जल्द से जल्द पूरा कराने की कृपा करें।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि महेशकूट एक ऐसा स्टेशन हैं, जहां से लाखों रूपए की टिकट बुकिंग होती हैं। यहां से काफी मजदूर, आसपास के चार-पांच जिलों से, दिल्ली, पटना, मुंबई मजदूरी करने के लिए जाते हैं। मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि वहां समय पर टिकट नहीं मिल पाता, इसलिए वहां पर आप एक कम्प्युटराइज टिकट बनवाने की व्यवस्था करें। इसके साथ ही वहां के स्टेशन का जो विश्रामगृह हैं, वहां पर एक सीआरपी का थाना भी है, जिसे वहां से हटाकर एक नया सीआरपी का थाना बनाया जाए, जिससे कि काफी लोग जो उस स्टेशन पर आते हैं, उनके ठहरने का, विश्राम का काम हो सकें।

महोदय,मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि बरौनी से लेकर कटिहार तक की लाइन का दोहरीकरण किया जाए क्योंकि उस रास्ते से लोग असम तक जाते हैं, यह हमारा बोर्डर है, हमारी सीमा हैं। इस जगह दोहरीकरण होना चाहिए। मैं निवेदन करना चाहता हूं, आपके माध्यम से, कि बरौनी से लेकर कटिहार तक जो लाइन हैं, उसका बिजलीकरण भी होना चाहिए, जिससे गाड़ी की रफ्तार बढ़े। इस मार्ग से अच्छी-अच्छी गाड़ी, राजधानी एक्सप्रेस भी उससे होकर चलती है। इसे भी आगे बढ़ाने का काम किया जाए। इसके अलावा जो रिक्त पद है, जिसके कारण लोगों को काफी दिक्कत होती है बुकिंग आदि कराने में, उनके लिए वेकेन्सी निकाली जाएं ताकि गरीब बेरोजगारों को रोजी-रोटी भी मिल सकें।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** आपका समय हो गया। कितना समय और बोलगें ?

श्री विद्यासागर निषाद: महोदय, एकाध मिनट में खत्म करता हूं । आपने पावर दी है वहां के प्रबंधकों को, चतुर्थ ग्रेड की बहाली के लिए, उसकी ओर भी आपकी निगाह जानी चाहिए । इतना कहकर मैं आपको धन्यवाद देता हूं और जो आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए आपका, शुक्रिया अदा करता हूं । धन्यवाद ।

SHRI PYARIMOHAN MOHAPATRA (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, on the general features of the Railway Budget, hon. Members, Or. Bimal Jalan and Dr. M.S. Gill, have given very valuable suggestions, and I endorse their views. But, I would like to point out that before trying for world-class standards, we must meat the minimum requirements of crucial sectors of the economy. I would urge upon the Minister to go through the CMP in which the biggest attraction to the electorate was provision of employment; large-scale employment. What have you done? The Railways is the biggest provider of employment, namely, in the small-scale industries and rural industries. In wagonload, nothing is being done. At most of the stations, you are not allowing small packets of raw material or finished products to be moved. The small-scale industry and rural industry sectors are in serious distress. Please do something about it. Please restore the facility of booking small quantities in order to help transportation of raw materials and products not only for SSIs and rural industries, but also for other small entrepreneurs'. Please restore booking from smaller stations. Collection and delivery from clusters should receive priority. Please constitute an Advisory Committee preferably under Member (Traffic), Railway, with representation from the Ministry of Small Scale Industries, Agro and Rural Industries and Entrepreneurs to devise ways and means as you go on so that we do not face the same problems again. Jobs are coming down in SSIs and rural industries instead of going up. Unless you do that, you will never achieve your targets. You will become unpopular and be voted out.

Dr. M.S. Gill, my friend, talked about the poor. Orissa and Bihar are the two States...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): One minute, Mr. Mohapatraji. I think, Mr. Minister, you should take this point very seriously. Earlier he mentioned about small industries and rural industries. Many complaints have come from people throughout the country. So, please look into that point very seriously.

SHRI FYARIMOHAN MOHAPATRA: Thank you, Mr. Vice-Chairman. But, please also look at Orissa and Bihar, particularly, Orissa. I will come

to Orissa now. Mr. Gill talks about poor. We are the two poorest States of the Indian Union; Orissa and Bihar. Luckily, the Railway Minister is from Bihar. Thankfully, Bihar has a 30 kilometres, per thousand square kilometres route length. In West Bengal there is 43 kilometres, per thousand square kilometres route length. And what has Orissa got? It has got a route length of 14 kilometres. Such a paltry route length is choking us. It is making us poorer and backward. Thankfully, by God's grace, today we are on the verge of industrialisation. Rs. one lakh seven thousand crores capital investment is almost tied up. More than half of it is already tied up and the rest is in the pipeline. Please provide the infrastructure. During the last eleven years, six railway new lines have been sanctioned. As also mobilisation, two gauge conversions, 11 doubling and electrification works have been sanctioned. The total cost of it is Rs. 4,650 crores. But the way the amount is being sanctioned in driblets, God alone knows when it will be done. We have requested and we now request that please complete these in five years time. Sir, you have allocated Rs. 8 crore for Langigarh - Junagarh road. Sir, The alumina plant is under construction, उसको बढ़ाइये, RS.40 Crore को. For Haridaspur-Paradip project, which is crucial for a number of steel plants, you have allocated Rs. 20 crores. Please double it. For Aungul-Duburi-Sukinda Road, which commits coal to the proposed steel plants, you have allocated just Rs. 10 lakhs. About 13.75 million tonnes of traffic, in normal course, has been planned by 2010, by the Railways, and you have allocated Rs. 10 lakhs for it. It is a pity. For Khurda Road-Bolangair project, for which land has been handed over for 36 kilometre of length, दस करोड़ दिया गया है । Please raise it to Rs. 40 crores. You are not commencing the Jeypore-Malkangiri project, which is crucial for strategic reasons, for controlling naxaiites, for putting up a cement and paper plant.

Now I come to gauge conversion. An important gauge conversion for Naupada-Gunupur project, which is a naxalite are a and joining with Koraput-Kalahandi, sector where four alumina plants are on the anvil, you have allocated Rs. 5 crores. Please increase it to Rs. 20 crores.

Similarly, for Rupsa-Bangriposi, which is another mining area, you have given तीन करोड़ रूपया । हम यह निवेदन मंत्री जी से करेंगे, when the rate of return is high, why don't you invest? You raise funds from anywehre and do it. *(Time-bell).* Please provide infrastructure to poor and backward States like Orissa, Bihar and Uttar Pradesh. These are the three poorest States.

इसको कीजिये और उड़ीसा की डिमांड देखिये । About extension of trains, please give an inter-city Express between Bhubaneswar and Raipur because all the other neighbouring State capitals are connected and this is the only one which is not connected.

Then, please extend Bangalore-Vizag Express to Bhubaneswar. You have extended Jaipur-Bilaspur Express up to Bhubaneswar. Please run it.. *(Interruptions)...*

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** आप डिटेब लिखकर भेज दीजिए ।

श्री प्यारीमोहन महापात्र:सर, हम लिखकर भेज देंगे ।...(**व्यवधान**)...Sir, I would like to suggest one or two points.

डा.छत्रपाल सिंह लोधा: (उड़ीसा)सर, लिखकर भेजने से कुछ नहीं होता हैं ...(**व्यवधान**)...

SHRI PYARIMOHAN MOHPATRA: Sir, we approached the Railway Minister along with the House Committee from the Assembly. We got a tremendous response. We met the Prime Minister. He said, "Since you are from my son-in-law's State, we will look after you very well." We got a two per cent increase.

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** अच्छा, अब आप खत्म करिये ।

श्री प्यारीमोहन महापात्र: मैं पहले बोल चुका हूं, बाकी मंत्री जी को लिखकर दे दूंगा...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष(श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** आप लिखकर भेज देना ।

श्री प्यारीमोहन महापात्र : please for heaven's sake, मंत्री जी, आप स्टेट्स को देखिये । poorer स्टेट्स में हरेक प्रोजेक्ट पापुलिस्ट मेजर्स के लिए होता है । यह सब हाई रेट आफ रिटर्न वाले प्रोजेक्ट्स हैं । where commercially everything is viable. We are not asking for a single project, which is not viable. So, please consider it, and आप कुछ कीजिये ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Shri Urkhao Gwra Brahmaji. You have eight minutes please.

SHRI URKHAO GWRA BRAHMA (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you that you have given me time to participate in the general discussion on the Railway Budget, 20u5-2006. First of all, I would like to

congratulate the hon. Railway Minister for having presented his second Railway Budget in this august House. I would also like to congratulate the hon. Minister for his much-hyped proposals for introduction of 46 new trains, extension of 27 trains and increase in frequency of running ten short and long distance trains throughout the country. He also deserves thanks for his ambitious proposals to provide facilities like the round the clock Internet booking, computerised train enquiry system, display of reservation status in advacne and vacant berth position and passengers reservation system in all district headquarters.

Apart from these also, the Budget may have some more positive aspects to which I am unwliing to go. My concern is about certain specific aspects. Like the previous year, this Budget has also disheartened the people of the North-Eastern region. I do not see any new face in this Budget also which looks towards my region.

In the National projects, only the on-going Lumding-Silchar-Jiiibam conversion project has been taken up to be completed soon, but in the new project, Bogibil and Gauge Conversion of Rangiya to Murkhong Selekh (Arunachal) has not been included. Sir, the gauge conversion of the Rangiya to Murkhong Selekh was a long-standing demand of this region and the people of Arunachal and the North and Eastern Assam have to depend upon this line. It is still a narrow-gauge line, and that is why the people of that area and, particularly, the people of Arunachal have been demanding for the conversion of this line from narrow-gauge to broad-gauge. But in this Budget also, this has not been taken up.

Now, Sir, I come to New Bongaigaon Railway Workshop. I have been raising the matter of revamping and expanding of New Bongaigaon Railway Workshop under NF Railway since three years back. For the last twenty years, the workshop has not received adequate funds from the Centre. Only six manufacturing, eight repairing and two ancillary shops are functioning. Blacksmiths, foundry shops, section repair and Shaw mills are totally shutdown. Systematically, the workload has reduced, but the workers are also downsized. The Budget should look into the matter and adopt policy for revamping the workshops and establish new manufacturing units within the area, utilising the scrap material as raw material.

Now, Sir, I come to the recruitment of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the Railway service. Sir, as per the Budget statement the Minister has claimed that the Ministry has successfully attained the prescribed percentage of representation of the Scheduled Castes in all

groups of Railway service. But the things are not so in the case, of Scheduled Tribes. The percentage of representation of Scheduled Tribes in any category of the Railway service is very poor because of lack of proper recruitment policy for the Scheduled Tribes. The Ministry should launch special recruitment policy exclusively for the Scheduled Tribes, the Ministry should launch special recruitment policy exclusively for the tribal people to fulfil the backlog, and the reservation quota should be enhanced so as to bring about the proportionate participation at par with the others.

Then, Sir, I come to the next point, *i.e.,* regarding the recruitment in Group D. The conflict over the issue of recruitment of Group C and D throughout the country is still not over. What we witnessed in Assam and Bihar in the years 2004-05 cannot be forgotton easily. It was expected that, at least, some attempts would be made to evolve out a policy to settle the crisis. But I am surprised to see how the issue has completely been ignored in the national policy. I draw the attention of the Hosue in this regard.

Sir, our Minister has announced many new projects as well as the trains in the Budget. But various projects and trains, which were announced in the previous Railway Budget, 2004-05 by him, are still non-starter. I cannot but express my apprehension whether the promises given by our Minister in this Budget also will be taken towards the practical direction or not. In the Railway Budget, 2004-05, our Minister promised for the 'Village-on-Wheel' which was targeted to provide tourist facilities in small towns and village areas of the country. But none of us know where the wheels are running now. The *Sampark Kranti Express,* which was meant for providing a rail connection to all States' capital and major cities with New Delhi, has hardly been introduced to a few routes.

Sir, with regard to the Railway safety measures, I want to say that the safety does not mean the security-related questions only. We need to ensure.the food and health safety also. Sir, in our trains, there are no healthcare facilities inside, as a result of which the passengers never receive any kind of treatment even for the normal fever or the disease like diarrhoea, malaria, cough, etc.

Sir, every train in our country should be provided with medical staff so that minimum health care could be provided to passengers. So far as food-related safety is concerned, I must say that this part of the service is totally neglected by the department. The quality of foods catered for the

common people in most of the trains, except for some super-quality trains, are below standard. We don't have good catering system for the common passengers. As a result, they have to depend upon the private caterers from railway stations, which have sometimes proved to be 'germ-caterers' of various kinds of disease. Indian Railways should look into this matter very seriously.

Today, I must admit that indeed, our Railways are taking us towards new directions. That is because of the untiring efforts of the Railway workers, particularly those who render their services day and night, on the tracks, stations and inside the trains. Their lives have still not improved. Sufficient care has not been taken towards their health, education and other facilities. So, I appear to the Government to come out with a special policy for their welfare also.

Sir, I have a special demand. You have proposed extension of the train running from New Delhi to Dibrugar and a new train from Bongaigaon to Guwahati. Running of these trains should be extended from Guwahati to Kokrajhar. That is my special submission. I thank you for allowing me the time to speak.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Shri C. Perumal, you would be speaking in Tamil, but for four minutes.

SHRI C. PERUMAL (Tamil Nadu): *Shall we not have dharshanl*

Shall Tamilnadu not have dharshanl

Shall dharmapuri district not have dharshan of Railways!

Shall not the Railways show up in my district of Dharmapuri

And my state of Tamilnadu

Are not the Railways concerned about Tamilnadul

Mr. Vice-Chairman, Sir, first of all I thank you for giving me this opportunity to speak on railway budget for the year 2005-2006 on behalf of AIADMK. When I look at the railway budget, I feel that the budget was hurriedly prepared. It does not seem to be a budget prepared thought fully. I was totally disappointed on seeing the budget and I have a strong reason for that. Sir, I have been a Member of this Hosue for three years now and I have made a demand seven times so far in this House. It pertains to the demand of the people of Dharmapuri, Krishnagin and Vellore districts since the time of independence for a new rail line between Jolarpet and Hosur

via Thirupathur, Bargur and Krishnagiri. I have brought it to the attention of the Government seven times while discussing railway budgets and appropriation Bills and through special mentions as Well as request letters. But that new rail line has not been included in the budget. I am so exercised because I have a reason. In the year 2003 a meeting of the Railway Board was held in Madurai. The meeting was attended by the then Minister of State for Railways Sri Murthy and the then General Manager Shri Anand among others. During that meeting an assurance was given to me regarding this new line. It was assured that the distance of 104 km. between Jolarpet and Hosur with an estimated cost of Rs. 226 crore would be taken up in the next budget. That is why L am shocked to find that project missing from the budget.There is another demand for a new line from Bangalore to Pondicherry *via* Krishnagiri, Thiruvannamalai, Tindivanam and Cuddalore that has been pending for long. I have raised this issue four times in the House. This new line will connect three states besides earning good revenue and help ease traffic congestion in the region.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): You have finished now. Please sit down.

SHRI C. PERUMAL: Please give me one minute, Sir. I am making only general points. Sir, even if I have to raise it more then 17 times like Mohammed Gajni and Mohammed Gori, I shall do that, but shall not sit back quietly. I have a pertinent point to make. The trains coming from Thanjavur, Trichy and Nagapattinam stop atTambaram in Chennai. The passengers are suffering to go to other parts of Chennai. Therefore, I appeal to the hon'ble Minister to extend these trains up to Chennai-Egmore. People spend money to travel by train. Those who travel by A/C coaches pay more for their comforts. But the bed sheets, pillows and beds given there are dirty and unfit for use. *(Time bell)*

Please give me one minute, just 60 seconds, Sir.

Sir, the food, items sold in the railway restaurants are not tasty and not hygienically good. Tea and coffee sold there are like hot water without any taste. I request the hon'ble Minister to kindly look into all these aspects. Sir at the same, I must say we do not forget good deeds. Mettur-Salem train service was stopped some 19 years before. Now you are restarting train services on that line. We are thankful for this. The Bard of Universal man, Thiruvalluvar said in a couplet:

NanRi maRappathu nanRanRu naRalladhu

inRe maRappdhu nanRu.

The translation goes thus:

To forget good turns is not good

Good it is over wrong not to brood.

Sir, just one last point. In the long-running trains medical aid should be provided to take care of pregnant women, heart patients and others who travel by train. I would also like to know the details of concession promised for students, particularly SCs and STs. I hope the hon'ble Minister will also take care of the health and concession aspects of pregnant women who travel by trains. It is a pity that though rail coaches are manufactured near Chennai, the coaches of trains running in Tamil Nadu are very old and in bad shape. The hon'ble Minister is here. I hope he will take care of the railway projects pertaining to Tamil Nadu and do justice. With these words I conclude.

THE VICE-CHARMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Shri Ram Narayan Sahuji, there are two speakers. If you want both of them to speak, then you have three mintues. Otherwise, you have five minutes.

श्री राम नारायण साहू (उत्तर प्रदेश) माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि बजट भाषण में सुनने में लुभावना लगा कि रेल मंत्रालय कई नई परियोजनाएं प्रारम्भ करने जा रहा है , परन्तु पुरानी लंबित परियोजनाओं पर अगर दृष्टिपात किया जाये तो लगता है कि नई परियोजनाओं का हश्र वही होने वाला है, जो पुरानी परियोजनाओं का हो रहा है। अतः मेरा अनुरोध है कि आज नई परियोजनाओं को हरी झंडी दिखाने के बजाय मालगाड़ी की स्पीड से चल रही पुरानी लम्बित परियोजनाओं की स्पीड स्वर्ण शताब्दी की तरह तेज करने की आवश्यकता है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलयात्रा में सुरक्षा व्यवस्था को आज सर्वाधिक महत्व देने की आवश्यकता है।ट्रेनों में बढ़ते अपराध, जहर खुरानी एंव दुर्घटनाओं का मुख्य कारण यह है कि जिस अनुपात में रेल यात्रियों की वृद्धि हुई, उस अनुपात में रेलवे सुरक्षा व्यवस्था का विकास करने में विफल रहा है। एक समय था जब रेल यात्रा करने से पहले मन में प्रसन्नता होती थी, परन्तु आज सुरक्षित घर वापस आने पर खुशी की अनुभूति होती है। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, शायद यात्रियों की इसी मनोभावना से वर्तमान सुरक्षा का आकलन किया जा सकता हैं कि आज रेलयात्री अपने आपको कितना असुरक्षित महसूस कर रहा है। गाड़ियों का विलम्ब से चलना रेलवे की स्वाभाविक कार्यशैली बन गई हैं। मेरे विचार से आज तक किसी ट्रेन के लेट होने पर किसी कर्मचारी या अधिकारी को दडिंत करना तो दूर रहा, जिम्मेदार तक ठहराया नहीं गया होगा, जबकि ट्रेन लेट होना पूरे समाज के विकास को प्रभावित करता है। मैं स्वयं भी बहुत बार ट्रेन लेट होने के कारण समय पर संसद में नहीं पहुंच सका। अतएव मेरा सुझाव है कि प्राकृतिक एंव तकनीकी कारणों को छोड़कर अन्य कारणों से ट्रेन विलम्ब की जिम्मेदारी अवश्य संनिश्चित की जानी चाहिये।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, इस देश के अंतिम व्यक्ति के लिए ट्रेन में अतिंम स्थान भी उपलब्ध नहीं होता है ।उसे ट्रेन में अपनी यात्रा छत पर बैठकर, शौचालय में बैठकर या फिर दरवाजे में ही लटककर पूरी करनी पड़ती है । जो कि प्रजातांत्रिक व्यवस्था में हम सब के लिए शर्मनाक विषय है । अतः मेरा सुझाव है कि हर ट्रेन में साधारण डिब्बे साधारण यात्रियों के अनुपात के अनुरूप ही होने चाहिए । । उदाहरणार्थ लखनऊ मेल में बाईस या चौबीस डिब्बे होते हैं जिनमें से सिर्फ चार डिब्बे ही साधारण होते हैं, जो अति अपर्याप्त हैं ।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी एक ओर रेल मंत्री जी रेल को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने का सपना दिखा रहे हैं, दूसरी ओर हर स्टेशन पर गंदगी का साम्राज्य फैला हुआ है । हर स्टेशन पर प्लेटफार्म नंः 1 तो कुछ स्वच्छ रहता है, लेकिन अन्य प्लेटफार्म एंव उनके बीच के ट्रैक का हाल किसी से छिपा नहीं हैं । यहां तक कि इसी गंदगी के बीच ही रेल विभाग अपनी खान-पान व्यवस्था को पूर्ण हाइजेनिक होने का दंभ भरता है । स्वच्छता के मापदंड पर माननीय रेलमंत्री के अपने शहर स्थित पटना जंक्शन की हालत भी उतनी ही दयनीय हैं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** आपका समय हो गया हैं ।

श्री राम नारायण साहू: मेरा सुझाव है कि प्रत्येक रेलवे स्टेशन की रंगाई-पुताई कम से कम तीन वर्ष में एक बार अवश्य होनी चाहिए तथा स्टेशन को स्वच्छ रखने के लिए अधिकारियों के ऊपर जिम्मेदारी सुनिश्चित की जानी चाहिए । आपने मुझे समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद ।

SHRI G.K. VASAN (Tamil Nadu): Sir, I rise to speak in support of the Railway Budget, 2005-06, which has got a vision for the country. This is a progressive Budget with a lot of development projects, a lot of concessions for the people of the country. The first Railway Budget, which was presented last year, was a Budget without any increase in fare and freight charges. In the same way, this Budget is also without any increase in fare and freight charges. This step has been welcomed by all the quarters in the country. I would also like to say that there are new strategies to improve wagon availability and wagon utilisation in two categories-category 'A' and category 'B'. Category 'B' deals with emergency relief material which is necessary and which is a welcome step. I would like to congratulate the Ministry for that. I would also like to say that the Electronic Payment Gateway for freight was introduced last year and, in the present Budget, it has been decided to extend the facility throughout the country, which is also a welcome step. Through the Railway Land Development Authority (RLDA) it has been decided to construct food plazas and malls. I am sure this will increase passengers for the trains and it will give way for a good

tourism through the Railways. I would also like to say that the facility of booking of tickets through the cell phone was available last year and it has been extended to landline this year. This will also be helpful for the commuters. At the time of the presentation of the last Budget, unemployed youth, Who had to come from their villages and towns to attend the interviews at a free fare for the Central Government examinations, for them, this time, it has been extended for the State Government examinations also. Definitely, the poor people, who can't even manage to buy tickets and go for interviews, will be helped through this step. Fifty per cent concession in the second-class fares to the farmers and milk producers have been given. Definitely, Sir, this will be useful for the farming sector. Seventy-five per cent concession in the second-class fares for rural Government school students to attend educational tour has been sanctioned in this Budget. It will definitely help the students to gain knowledge. Seventy-five per cent concession in the second-class fares for girls of rural Government schools to attend national level entrance examination has been granted in this Budget. This will also help the students. I would also like to add that 46 new railway services have been announced in the country. Twenty-seven new routes have been extended. I would also like to say that sanctioning of PRS (Passenger Reservation System) in another 152 locations and proposal to cover over a hundred district headquarters within next two years, will help in a big way. Sir, I would now come to my State, Tamil Nadu. I would like to congratulate Shri Laiuji and the Minister of State from our State, Shri Veluji for giving six new lines for Tamil Nadu. Especially, he has given six extensions to Tamil Nadu and he has increased frequencies of two trains also. We are very thankful to the hon. Minister and the Minister of State. I would also like to say that for the State of Tamil Nadu, extension of gauge conversion from Kumbakonam to Villupuram has to be done this year. The Ministry has to keep this in mind.

The electrification has reached only up to Villupuram. It has to be extended up to Tutikorin. Mayiladudurai to Karaikudi gauge conversion is still pending and it has to be sanctioned. In the same way, Karaikudi to Dindigul BG line has to be sanctioned. I would also like to say that the work on Salem-Karur BG line has to be expedited fast. Sir, a survey for Sabarimalai-Dindigul BG line has already been conducted, and, the work has to be started as early as possible.

While concluding, I would like to say that about the areas of food, cleanliness and safety of the passengers, I am sure that in the coming

days, the Ministry will concentrate on these issues and perform better for the people of Tamil Nadu and for the country. I thank you very much for giving me the opportunity to participate in this discussion.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Mr. N.K. Premachandran, you have eight minutes to speak....*(Interruptions)....*

SHRI N.K PREMACHANDRAN (Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me the opportunity to participate in the discussion on Railway Budget. Sir, I am speaking in support of the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister as it reflects the aspirations of the common people of this country. Sir, the UPA Government is also very specific about the concept of 'growth with equity'. Once again, I take this opportunity to congratulate the hon. Minister, and, the Ministry, as a whole, for having presented a better Budget taking into consideration the common people especially.

Sir, in this discussion on Railway Budget, a new proposition has come as to whether a separate Railway Budget is required for this country. Mr. Pramod Mahajan started this and Mr. Gill also spoke on it. Sir, this is a new proposition as to whether a separate Budget is required or not.

Sir, the intention of having a separate Budget is well elucidated in this House itself in the discussion, and, I feel that their main complaint, their main allegation, is that the Railway is not coming in tune with the reforms, and, therefore, the subsidies and other things should come as part of the General Budget. Sir, I fully disagree with this proposition because the Railways is not purely a commercial entity. It is having certain social obligations. I would like to mention it as the social infrastructure. The Railway infrastructure is the social infrastructure and it is also a means for the social integration of our country. Sir, per day 15 million passengers are using the Railways, 1.7 million employees are working in this big establishment, and, the Railways has rail-track of 63,000 kilometres in the country, therefore, such a big establishment, the world's biggest establishment, should have a separate Budget, and, that should be mandatory also. Then only we will be able to fulfil the social obligations and the social commitments for which I have a few suggestions. Mr. Gill also spoke about the infrastructure of the Railways. Sir, my first suggestion is that more budgetary support has to be given to the Railways in order to build up the infrastructure. For activities like track renewal, new tracks', gauge conversion, Road-over-Bridges, safety and all other measures, more financial assistance, budgetary support, has to be given by the Government.

My second point is with respect to the physical and financial performance of the Railways. Sir, I would appreciate and congratulate the Railways for its excellent performance, both in terms of physical as well as financial, shown in the current financial year. The current year's targeted growth of the passenger traffic is only three per cent. Sir, it is to be appreciated that the passenger traffic growth has come to six per cent. How did it happen even without enhancing the freight rate or the passenger fares?

That means the people who were using the road or the surface transport have now come to the Railways. So, the passenger growth is an indication that the Railways can generate resources without enhancing the rates. That is well proved in this Budget. There is a good increase in freight traffic also. There is a good growth of 7.67 per cent. The total traffic receipt itself is a very, very good sign in this Budget.

In this annual Budget of 2005-06, we are anticipating a net traffic receipt of Rs. 4824 crores. There is an increase in the gross traffic receipt also. This is also done without enhancing the rates and without burdening the common people and also at a time when there is an unprecedented rise in the oil prices. An unprecedented rise in the prices of oil is there and the common man is not being burdened and an expectation of more revenue generation is also there. I do accept that an alarming situation is also there regarding ordinary working expenses. It is being enhanced. That has to be curtailed because it is seven per cent more than the revised estimates of the current financial year. It means an excess of Rs. 400 crores is being anticipated for the ordinary expenses. These expenses have to be curtailed.

Another point, which I would like to make, is this. It is surprising to hear some learned Members of this House asking as to why passenger charges arenot being raised and why freight charges are not raised. A question has come to this House also. These reformers, the most modem economic reformers and very experienced administrators, are of the view that reforms means imposing additional burden upon the common people to generate revenue. If that is the proposition, and if that is the aim of the reforms, then we totally disagree with it. This can be done without enhancing the rates. Revenue generation can be done in so many other ways.

Sir, I would like to make a suggestion here to boost the domestic tourism. If we are able to boost the domestic tourism in our country, then the infrastructure of the Railways will be used for the tourism purpose also. That way, we can generate revenue. In this Budget also, it is very well said that for revenue generation, surplus land can be put to commercial utilisation.

3.00 P.M.

The Railway Land Development Authority can make use of so many other suggestions. My suggestion is that this can be done without increasing or enhancing the rate of passenger fares or freight and further new generation of revenue can be found out. Regarding revenue generation, we are anticipating 63 per cent from the freight traffic; 28 per cent from the passenger traffic; and 9 per cent from the miscellaneous traffic receipts. Sir, here I appreciate the scientific rationalisation of the goods and freight rates. An amount of Rs. 650 crores is being expected from this. That has also to be taken into account.

Sir, regarding the Plan and the long-term vision...*(Time-bell).* Sir, I will conclude. Regarding the Plan and the long-term vision, Sir, the development of infrastructure is the need of the hour. There is no dispute about it. There is an allegation, a contention, that the total Plan outlay is very less. I do admit it, but it is Rs. 850 crores more than the current financial year, it is Rs. 850 crores in excess of the current financial year. But Rs. 15,349 crores are not sufficient for the infrastructure development. I also admit it. Once again, I would like to suggest more Budgetary support for it.

For Integrated Railway Modernisation Plan spanning five years up to 2010, there is an additional amount of investment of Rs. 24,000 crores within five years. That has also to be appreciated. It should be done. This is the long-term Plan....*(Interruptions)...*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Please, finish it now.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: The vision is also there. The vision is that the Indian Railways should become the best railway system in the world. It is the vision of the Prime Minister. If the Railway Minsitry moves in this direction, then definitely we will be able to achieve the goal of the best railway system in the world.

The second part of my speech is regarding my State. I would take this opportunity to congratulate the hon. Railway Minsiter and the Minister of State on promising so many things while replying to the debates in the Lok Sabha. In the State of Kerala, there was an apprehension that it would be neglected. Yesterday, the hon. Railway Minister clarified it. So many things have been done. On behalf of the people of Kerala, I take this opportunity to thank the Railway Ministry for rectifying and giving due importance to the State of Kerala. Sir, I would also make one or two suggestions. Yesterday, he promised one Bangalore Express, Bangalore

to Cochin. That may be extended to Trivandrum. That is my suggestion and one new line survey, that is, Annadipuram to Calicut, can be done. That would be very beneficial because this is only 40 kilometres. That will be an alternate route from Calicut to Shoranur. And the other thing is the Maveli Express and its frequency. Now, it has been enhanced by one more day. Can it be made daily? That would also be good. My suggestion is extension of Bangaiore-Cochin Express to Trivandrum and making it daily. Sir, these are the main demands of the Kerala State. So many people, who are Malyalis and residing in Mumbai, are seeking some trains, trains from Mumbai to Trivandrum.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Your two minutes are also over.

SHRI N.K. PREMACHANDARAN: Sir, regarding additional coaches, that is, on the trains from Mumbai *via* Konkan Railway and additional coaches from Vasai Road/Panvel on all Gujarat Trains to Kerala should be attached. These are the simple suggestions. Once again, I take this opportunity to congratulate the Ministry for having made a better and excellent Budget which is being appreciated by ail sections of the society.

श्री सुरेन्द्र लाठ (उड़ीसा): धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष महोदय । माननीय मंत्री जी ने अपने रेल बजट में भारत की रेल को आधुनिक बनाने एवं उसको विश्व-स्तरीय रेल बनाने की घोषणा की है । महोदय, मुझे ऐसा लगता है कि इस बार के रेल बजट बनाने के समय शायद माननीय रेल मंत्री ने जितना ध्यान देना था, उतना नहीं दे पाए । इस रेल बजट में आधुनिकीकरण की बात कही गई है, कम्प्यूटर की बात कही गई है, ये सब बातें तो कही गई है, किन्तु आम आदमी को इसमें कहीं नहीं जोड़ा गया है । मुझे लगता है कि शायद बिहार के चुनाव में अधिक व्यस्त होने के कारण, माननीय रेल मंत्री जी को इसमें जितना ध्यान देना चाहिए था, उतना ध्यान नहीं दे पाए । उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने गत रेल बजट में भी बहुत-सारी घोषणाएं की थी । मेरे नेता श्री प्रमोद महाजन जी ने उन घोषणाओं के बारे में विस्तार से आलोचना की है । मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूं । इन बातों के साथ, केवल एक-दो बिंदुओं पर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । महोदय, गत बजट में माननीय रेल मंत्री ने देश के सभी स्टेशनों को न्यूनतम सुविधाओं से जोड़ने की बात कही थी, किन्तु मुझे यह कहते हुए अत्यन्त दुख होता है कि आज तक उन घोषणाओं पर क्रियान्वयन नहीं हुआ है । अगर आप ध्यान से देखें तो सभी स्टेशनों को साफ-सुथरा करने एंव पीने के पानी की उपलब्धता भी अभी तक हम नहीं कर पाए हैं । जहां तक शौचालय उपलब्ध करने की बात है, उपसभाध्यक्ष महोदय, 5000 रेलवे स्टेशनों में अभी तक उचित शौचालय की व्यवस्था भी नहीं हो सकी है । महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने गत बजट में कहा था कि 225 स्टेशनों में विकलांगों के लिए नई सीढ़ियां बनाने की व्यवस्था, नए प्रकार की सीढ़ियां बनाने की व्यवस्था की

जाएगी, उसका क्या हुआ, मुझे मालूम नहीं हैं । अगर माननीय रेल मंत्री जी इस बारे में मुझे बताएं, तो अच्छा होगा । महोदय, जिस प्रकार की व्यवस्था इस बजट में की गई है, पीने के पानी की और पंखे की उपलब्धता के लिए केवल 1 करोड़ 20 लाख की व्यवस्था की गई हैं, इससे लगता है कि रेल मंत्रालय इस बारे में कितना गंभीर हैं ।....(समय की घंटी)....महोदय, मैं समझता हूं कि रेल मंत्री जी, जो मिनरल वाटर या रेल नीर के माध्यम से पानी की समस्या का हल करना चाहते हैं, जो कि निश्चित रूप से आम आदमी की बात नहीं है । महोदय, मैं इस बारे में और अधिक नहीं कहना चाहता हूं । मैंने जैसा बताया कि जिस प्रकार से यह रेल बजट तैयार किया गया है, यह आम आदमी का बजट नहीं है । महोदय, जहां तक रेलवे आरक्षण की बात है तो कम्प्यूटर से, इंटरनेट से रेल आरक्षण की व्यवस्था की जा रही है, किन्तु अभी भी बहुत-सारे रेलवे स्टेशनों पर आरक्षण कार्यालय नहीं है ओर जो इस बजट में व्यवस्था की गई हैं वह केवल ९३लाख रूपए के आरक्षण कार्यालय खोलने की व्यवस्था की गई हैं । महोदय, इस देश का आम आदमी इंटरनेट या कम्प्यूटर या टेलीफोन से आरक्षण नहीं करा सकता हैं । आरक्षण कार्यालय अधिक खोलने की आवश्यकता है और इस बारे में रेल मंत्रालय को अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है । महोदय, बहुत सारी बातें करनी थीं, लेकिन समय आपने कम दिया है । इसलिए मैं इन बातों को अधिक विस्तार सें नहीं कहना चाहता । मेरे नेताओं ने जो बातें कही हैं, उनको भी मैं दोहराना नहीं चाहता । मैं केवल एक बात और कहना चाहता हूं और उसके बाद अपने प्रदेश की दो-तीन बातें कहकर अपना वक्तव्य समाप्त करूंगा । मैं अनुरोध करता हूं कि आप घंटी न बजाएं, थोड़ा मुझे समय दें ।

महोदय,मैं एक बात आपके सामने स्माल स्केल इंडस्ट्रीज के बारे में रखना चाहता हूं । आज सारा देश जानता है कि इस देश में बेराजगारी एक सबसे बड़ी समस्या है और मैं समझता हूं कि उस समस्या का समाधान अगर किसी में हैं तो वह स्माल स्केल इंडस्ट्रीज में हैं, रूरल इंडस्ट्रीज में हैं । इस रेल बजट में इस बारे में कोई भी घोषणा या कोई भी व्यवस्थ नहीं की गई हैं । माननीय रेल मंत्री जी से मैं अनुरोध करता हूं कि रेलवे में जितने उपकरणों को आप प्रयोग करते हैं, उनकी खरीदारी आप प्राथमिकता के आधार पर स्माल स्केल इंडस्ट्रीज से या रूरल इंडस्ट्री से करवाएं, तो अधिका अच्छा होगा । इससे रूरल इंडस्ट्रीज को, स्माल स्केल इंडस्ट्रीज को बढ़ावा मिलेगा और बेरोजगारी की समस्या का भी समाधान करने में सहायता होगी । मैं यही आग्रह करूंगा कि रूरल इंडस्ट्रीज और स्माल स्केल इंडस्ट्री को प्राथमिकता के आधार पर काम उपलब्ध कराया जाए तो इससे इनको बढ़ावा भी मिलेगा और इसके द्वारा इस देश में जो सबसे बड़ी समस्या बेराजगारी की है, उसका समाधान निकालने में भी सफलता मिलेगी ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)ः बस हो गया आपका ।

श्री सुरेन्द्र लाठ: सर, अपनी स्टेट की दो बातें करनी है । दो मिनट और बोलूंगा ।

उपसभाध्यक्ष: आप लिखकर मंत्री जी को भेज दीजिए । आपका समय टोटल दो मिनट था और आपने पांच मिनट का समय ले लिया है ।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद)ः सर, ये लोग, भजपा के लोग यहां बोलते हैं, भाषण करते हैं, और जब उस पर जवाब आता है तो पीठ दिखाकर चले जाते हैं । इनको रहना चाहिए, सरकार की बात सुननी चाहिए और खाली भाषण करने का काम तो नहीं करना चाहिए । सरकार की जो उपलब्धि हैं, जब हम लोग उन पर बोलते हैं, तो फिर ये लोग गायब हो जाते हैं।

श्री सुरेन्द्र लाठ: सर, हम गायब नहीं होते । ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: सर, इसके लिए कोई व्यवस्था करिए ।

श्री सुरेन्द्र लाठ : हम रहेंगे,सर ।...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: रहेंगे, तो ठीक है । आपका कोई काम कर देंगे । ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)ः देखिए, इससे अच्छी बात मंत्री जी नहीं बोलते, आप रहिए आपका काम हो जाएगा ।

SHRI SURENDRA LATH: Sir, I draw your attention to the fact that a House Committee, consisting of Members of all parties, had met the Railway Minister and the hon. Prime Minister and put forward their demands and also requested for special attention to be given to the State of Orissa. But I regret to inform the House that the Railway Minister has not considered any of those demands.

Sir, Orissa has vast mineral resources. It has huge potential.

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)ः आप स्पेसिफिक बोलिए, आपको क्या चाहिए । हिस्ट्री मत बोलिए, ज्यादा समय नहीं है । वैसे भी आप बहुत समय ले चुके हैं ।

श्री सुरेन्द्र लाठ: सर, एक बात मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)ः नहीं ,आप लास्ट वाला पैराग्राफ पढ़ दीजिए।...(**व्यवधान**)...

श्री सुरेन्द्र लाठ : सर,मैं दो मिनट में खत्म कर रहा हूं। ...(**व्यवधान**)...आपने और लोगों को भी समय दिया है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)ः नहीं, किसी को नहीं दिया। आप रिकार्ड देख लीजिए, ऐसा मत बोलिए कि आपको नहीं दिया । आपको सबसे ज्यादा टाइम दिया है ।

SHRI SURENDRA LATH: Sir, the criteria fixed by the Ministry of Railways in this regard are the area of the State, its population and the completion of existing projects. I request the Government to include two more parameters in this: (i) if the State's route kilometre per thousand KMs is less than the national average and, (ii) its proportion to the revenue generated

for the Railways. I want to draw your attention, as my colleague, Shri Mahapatra has done, to the fact that the State of Orissa has the smallest railway network in the country. As against the national average of 19.11 thousand route KMs, Orissa has only 15.03. This fact should be kept in mind while taking any decision. Then, I want to draw your attention to the ongoing projects which have either not been considered in this Budget, or, have been given very less amounts. One of these ongoing projects is the Lanjigarh-Junagarh project, the estimated cost of which is Rs. 119.29 crores. This year, only Rs. 8 crores have been given, the second one is the Haridaspur-Paradeep project. This is very essential. Port activities have to be augmented in the State so as to help its industrial development. Sir, under the leadership of Shri Naveen Patnaik, Chief Minister, an MoU has been signed for projects worth one lakh crores of rupees. It is meant for development of railway infrastructure. Now, ports are an essential part of it. So, I want to mention that the Haridsapur-Paradeep project should be given high priority. Only Rs. 20 crores have been given. Sir, it will take a very long time for completion of this project. The third one is the Khurda Road-Bolangir project. The project connects the whole KBK area, which is the most backward area. Last year, only Rs. 15.38 crores had been given. This year, it has been reduced to Rs. 10 crores only. Its estimated cost is Rs. 700 crores. What I mean to say is, adequate funds are not being given for early completion of these projects.

Again, Sir, I would like to submit something about the new projects. I am sorry to inform the House that not a single new project has been announced in this year's Railway Budget for the State of Orissa.

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** बसर, हो गया, हो गया।

SHRI SURENDRALATH: Sir, there is a project called Bargarh-Naupara *via* Padampur. This project is in the backward area of the State and connected with the KBK districts. The survey work of this project has already been completed. I request the Railway Minister to give the utmost priority to this project for the development of the backward areas of the KBK districts, which is also a priority of the Central Government.

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** अब आप फिर से हिस्ट्री में जाने लगे, उड़ीसा से हटकर अब आप बोलने लग गए हैं।

SHRI SURENDRA LATH: Sir, in this year's Rail Budget, the Railway Minister has announced 46 new trains. Out of which, Orissa has got only one train. *(Interruptions) sir*, I request...

THE VICE-CHAIRMAN: Would you allow me to run the House or would you run the House? This is not fair. Instead of two minutes, I have given him 10 minutes. नहीं-नहीं, आप बैठ जाइए ।...(**व्यवधान**)...

SHRI SURENDRALATH: Sir, one minute, please. *(Interruptions)*

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): श्री लाठ जी, अब कृपया आप बैठ जाइए, आप उड़ीसा के लिए बोलेंगे फिर सारे हिन्दुस्तान की बात करेंगे । ...(**व्यवधान**)...

SHRI S.S. AHLUWALIA (Jharkhand): He is talking about Orissa. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN: He is not talking about Orissa. *(Interruptions)* I am hearing what he is talking. He is not talking about Orissa. *(Interruptions)*

SHRI SURENDRA LATH: Sir, I am concluding. Sir, as far as Rajdhani Express is concerned, I request the hon. Minister to introduce a Rajdhani Express once a week through Talcher, Sambalpur, Jharsuguda, Belpahar route. That is the route of the Hirakud Express which is the shortest route from Puri to New Delhi. Sir, there is a need to have a train from Titilagarh to Bhubaneswar *via* Sambalpur, Talcher so that it can connect the peopie of this area to the State Capital.

Sir, I have to make one more request to the Railway Minister. The Sampark Kranti Express may be routed through Talcher, Sambalpur, Titilagarh, Raipur to New Delhi. If it is done, then, it would cater to the maximum area of Orissa and a large population of Orissa can be benefited by it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Now, Shrimati Jamana Devi Barupal. You have got 10 minutes. *(Interruptions)*

श्री मती जमना देवी बारूपाल(राजस्थान): सर, अब दूसरे सदस्यों पर भी ध्यान दिया जाए, किसी महिला को भी बोलने दिया जाए । ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष : बोलिए, बोलिए ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Please sit down. Nothing will go on record. *(Interruptions).* Whatever he is saying will not go on record. You cannot speak like this. *(Interruptions).*

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, please give him one more minute. Let him conclude. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Let me run the House. I know what he is doing. *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, let him conclude. He will conclude in one minute.

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** श्रीमती जमना देवी बारूपाल, आप बोलिए ।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी , मैं श्री लालू प्रसाद यादव जी के रेल बजट 2005 का हार्दिक स्वागत करती हूं । ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): I specially allowed him for two minutes. Then, he has taken 10 minutes, and you people are disturbing. *(Interruptions)* I have already called Shrimati Jamuna Devi Barupal to speak. *(Interruptions)* Nothing will go on record. Please let me run the House; let me do my duty. *(Interruptions)*

श्री एस.एस. अहलुवालिया(झारखंड)**:** जो वहां से बोलेंगे, वहीं अच्छा लगेगा और वहीं रिकॉर्ड में जाएगा, किन्तु जो यहां से बोला जाएगा, वह रिकॉर्ड में नही जाएगा, यह कहां का न्याय हैं ?

श्री मती जमना देवी बारूपाल(राजस्थान)**:** अब कृपया आप हमें बोलने दीजिए । हम तो कभी भी इस प्रकार से कोई गड़बड़ी नहीं करते, आप ऐसा क्यों करते हैं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** आप बोलती रहिए ।...(**व्यवधान**)...Nothing doing. Shrimati Jamana Devi Barupal.

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: इस रेल बजट में सर्वत्र संतुष्टि व खुशी की लहर है । ...(**व्यवधान**)...न तो किराय बढ़ाया गया है और न ही माल भाड़ा बढ़ाया गया है । इससे आम आदमी व गरीब लोगों को यात्रा करने में सहूलियत रहेगी । यह रेल बजट बहुत ही सुखद व सराहनीय है । रेल दूरदराज़ में रह रहे तथा बिछड़े हुए परिवारों को मिलाती है । यह बजट चालू वर्ष में वित्तीय व भौतिक उपलब्धियों को दर्शाता है । श्री लालू जी जब बोलते हैं तो वे गागर में सागर भर देते हैं । ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** आप लोग एक महिला को बोलने नहीं दे रहे हैं, उन्हें बोलने दीजिए ।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: लेकिन हमें इससे भी संतुष्ट नहीं होना चाहिए क्योकि ...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस. अहलुवालिया: बहुत अच्छे ।

श्री मती जमना देवी बारूपाल: अहलुवालिया जी, क्या इस प्रकार बीच में बोलना आपको शोभा देता हैं ? आप कृपया चुप हो जाएं । ...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस.अहलुवालिया: आप तो गागर में सागर भर देते हैं।

श्री मती जमना देवी बारूपाल: जी हां, हमने भर दिया है गागर में सागर, जिसकी बड़ाई होनी चाहिए तो बड़ाई करेंगे और जिसने जितना काम किया हैं तो उसके बारे में भी हम बोलने से नहीं चूकेंगे ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया)**:** कृपया आप बोलती रहिए।

श्री मती जमना देवी बारूपाल: लेकिन हमें इससे भी संतुष्ट नहीं होना चाहिए क्योंकि वर्षो से उपेक्षित जनता की भावनाओं की कद्र करना भी जरूरी है। रेल मंत्री जी ने कई रेल लाइनों की गेज परिवर्तन करने की घोषणा की है, लेकिन वर्षो से लम्बित बीकानेर की गेज परिवर्तन की मांग का, ब्रॉड गेज में बदलने का, बीकानेर से दिल्ली तक का कहीं भी उल्लेख नहीं किया गया है, जिससे बीकानेर की जनता को थोड़ी-सी निराशा हुई हैं। यह रेल लाइन बहुत पुरानी है, 150 वर्ष पुरानी है, यह स्टेट के जमाने की स्थापित रेल लाइन है और यह ज्यों की त्यों पड़ी है। मैं चार साल से इसके लिए आग्रह कर रही हूं और मेरे से पहले के सांसदों के द्वारा भी इसके लिए आग्रह किया गया है। अभी तक कई रेल मंत्री जी आये और गये, लेकिन बीकानेर की इस मांग की उपेक्षा होती रही है। यही नहीं, रेल फाटकों की तरफ भी ध्यान दिया जाता तो कुछ समस्या हल हो जाती। यदि बाहरी क्षेत्र का कोई यात्री समय पर आता है और रेल फाटक बंद है, तो उसकी ट्रेन छूट जाती है और उसे निराश होकर वापस लौटना पड़ता हैं। औद्योगिक दृष्टि से भी बीकानेर वर्षो से वंचित रहा हैं। बीकानेर में एक रेलवे वर्कशाप स्टेट के जमाने में बनी थी, लेंकिन आज तक उसका पूर्ण विकास नहीं हो पाया है। ...(**व्यवधान**)...आप चुप रहिय। ...(**व्यवधान**)...एक बार रेल मंत्री स्वर्गीय श्री लाल बहादुर शास्त्री जी बीकानेर पधारे थे, तब उन्होंने रेलवे वर्कशाप की भूरि-भूरि प्रशंसा की थी। अपने अवलोकर के दौरान उन्होंने विस्तार करने का आश्वासन भी दिया था, लेकिन अफसोस इस बात का है कि हमारे लाल बहादुर शास्त्री जी नहीं रहे ओर वह आश्वासन आज तक पूरा नहीं हुआ। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि आप बीकानेर रेलवे वर्कशाप पर ध्यान देने की कृपा करें, तो रेल के चक्के,रेल के कल-पुर्जे तैयार हो सकते हैं। इससे सैकड़ों लोगों को रोजगार मुहैया कराया जा सकता है।

बीकानेर मंडल चारों तरफ से सीमावर्ती क्षेत्र है, यह पाकिस्तान से सटा हुआ क्षेत्र हैं। यहां पर मिलिट्री के जवानों का रेल द्वारा आवागमन रहता है। सूरतगढ़ से श्रीगंगानगर के बीच यह छोटा-सा, छोटी रेल लाइन का टुकड़ा ब्राडगेज में परिवर्तित करने के लिए पूर्व रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने आधारशिला रखी थी, इसके बावजूद भी यहां गेज परिवर्तन का काम पूरा नहीं हुआ है।

माननीय रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट में अनूपगढ़ से, खाजूवाला तक नई रेल लाइन डालने के लिए सर्वे कराने का इस बजट में प्रावधान किया है, इसके लिए आप बधाई के पात्र है। लेकिन यह कार्य अधूरा है, जब तक खाजूवाला से श्रीकौलायत तक का सर्वे इसमें जोड़ा नहीं जाता, तब

तक यह अधूरा है। क्योंकि उपरोक्त सारा क्षेत्र सीमावर्ती क्षेत्र व सिंचित विकास क्षेत्र के अंतर्गत आता है, जब से उत्तर पश्चिमी नया जोन बना है, तब से इस क्षेत्र के बजट में काफी कमी आई है। रेलवे द्वारा जो काम ठेके पर करवाये जाते है, उनकी लेबर को कई महीनों तक पेमेंट नही मिलता है। मैं रेल मंत्री जी से हार्दिक अनुरोध करती हूं कि उपरोक्त सभी विषयों का निदान करते हुए बीकानेर की जनता की समस्याओं का समाधान करते हुए, हमें कृतार्थ करें। रेल मंत्री जी, शहरी क्षेत्रों में रेल लाइनों के आसपास रहने वाली आबादी को, लोगों को रेल इंज के चिल्लाते ध्वनि यंत्रों से अनावश्यक जो शोर होता है, उससे भी थोड़ी मुक्ति दिलाने की व्यवस्था करें। (...समय की घंटी)...साथ ही स्टेशनों पर वर्षो से छोट-छोटे चाय-पानी, मीठा-नमकीन, भुजिया बेचने वाले, स्टॉल लगाकर आते हैं , उनको भी रोजना नोटिस न देकर के उनको भी कृतार्थ करें। मैं यहां पर उस वर्ग का भी उल्लेख करूंगी, जिनके लिए आरक्षण की व्यवस्था तो हैं, लेकिन बैंक-लॉग पूरा भरा नहीं जाता है।

कृपा करके उदार दिल से उन लोगों को भी back log के द्वारा नौकरी देकर उनकी उदरपूर्ति का समाधान करें। मैं आपसे बार-बार यह अनुरोध करूंगी और मैं ज्यादा समय नहीं लूंगी, आप बेल क्यों बजाते हो ? . ...(**व्यवधान**)...

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद)**:** भुजिय नहीं मिल रही हैं न।

श्री मती जमना देवी बारूपाल: भुजिया तो हैं लेकिन समय ही नहीं देते हो। आप तो बहुत बिज़ी रहते हो। अंत में मैं शिरामणि भगत मीरा की वाणी में यह कहूंगी कि

न मैं जानूं आरती पूजा, न पूजा की रीत, मैं तो यही जानूं कि बीकानेर ब्रॉडगेज चलाकर के,
कर दो पूरी प्रीत।

साथ ही मैं हमारे प्रधानमंत्री डा.मनमोहन सिंह जी और श्रीमती सोनिया गांधी जी का धन्यवाद करूंगी कि उन लोगों ने अपने बजट में एससी, एसटी और ओबीसी का ध्यान रखा हैं। इसके साथ-साथ मैं पूरे सदन का , अधिकारियों का और आपका धन्यवाद करती हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्री मती कमला मनहर(छत्तीसगढ़)**:** माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को रेल बजट के लिए बधाई देती हूं। उन्होंने इस बजट में मेरे राज्य छत्तीसगढ़ की एक बहुत ही जरूरी मांग को पूरा किया है-उत्कल एक्सप्रेस को हरिद्वारा तक बढ़ाकर छत्तीसगढ़ को उत्तराचंल से सीधे जोड़ दिया है। इसके अलावा छत्तीसगढ़ राज्य के बिलासपुर जोनल मुख्यालय में रेलवे भर्ती बोर्ड कार्यालय खोले जाने हेतु मैं पत्र के माध्यम से आपको तथा रेलवे बोर्ड को कई बार निवेदन कर चुकी हूं। छत्तीसगढ़ राज्य में बिलासपुर शहर जब से रेलवे का जोनल मुख्यालय बना है, तब से इसकी महत्ता और बढ़ गयी है। यहां पर भर्ती कार्यालय खुलने से स्थानीय बेरोज़गारों को काम मिलेगा। छत्तीसगढ़ में बिलासपुर जिला रेलवे को सर्वाधिक राजस्व अर्जित करता है लेकिन जोनल मुख्यालय बनने के बाद भी यात्री सुविधाओं के मामले में यह अचंल पिछड़ा हुआ है। यहां

पर व्यवसाइयों को वैगनों के लिए काफी मशक्कत करनी पड़ती हैं। इसलिए उन्हें सरलता के वैगन उपलब्ध कराने की व्यवस्था की जाए। इसके अलावा कुछ और सुविधाएं जो नवनिर्मित राज्य के लिए आवश्यक है , वे इस प्रकार हैः

कानपुर एक्सप्रेस को लखनऊ व लिंक एक्सप्रेस को तिरूपति तक बढ़ाया जाए। त्रिवेन्द्रम, अमरकंटक, यशंवतपुर व जयपुर एक्सप्रेस का फेरा बढ़ाया जाए। रायपुर, रायगढ़, कोरबा खंड पर लोकल ट्रेनों को फेरा बढ़ाया जाए। बिलासपुर से पेन्ड्ररोड के बीज चलने वाली लोकल ट्रेन का फेरा बढ़ाया जाए। किराए के साथ-साथ जुर्माने की राशि कम की जाए। दैनिक रेल यात्रियों के लिए सुविधाएं बढ़ायी जाए। सभी स्टेशनों पर पार्सल बुकिंग सुविधा उपलब्ध कराई जाए। छत्तीसगढ़ के कुद स्टेशनों पर बंद पड़े पार्सल लोडिंग सुविधा पुनः बहाल की जाए। प्रतिदिन हो रही उठाईगिरी व लूटपाट की घटनाओं से अब रेल यात्रा सुरक्षित नहीं रह गयी है। इस हेतु जीआरपी, आरपीएफ, जिला पुलिस के साथ संयुक्त गश्ती की व्यवस्था की जाए। छत्तीसगढ़ के दूरदराज क्षेत्र सरगुजा और बस्तर जिला आदिवासी बहुल है, यहां पर रेलवे की कोई सुविधा नहीं हैं। इन दोनो जिलों की आदिवासी जनता को विकास से जोड़ने के लिए यहां पर रेलवे लाइन बिछाने के लिए इसी बजट में सर्वे किए जाने का प्रावधान किया जाए। धन्यवाद।

SHRI DWIJENDRA NATH SHARMAH (Assam): Sir, I rise to support the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister. Sir, the Budget is basically a progressive and people-oriented Budget because there is no hike in passenger fares and freight charges. On the other hand, the Railway Minister has given a lot of concessions to the rural poor, unemployed youth and needy people. Concessions for unemployed youth seeking jobs in Central Government departments, milk producers, school students, rural girl stdudents are welcome measures taken by the Railway Minister in the Budget. But these concessions should go to all parts of the country in all the areas because there are lot of places, which are very backward economically and infrastructurally even today. Particularly, the Railway Minister has announced a lot of new trains.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN, in the Chair]

He has announced so many new trains. But if we look at Assam and North-Eastern Region, only one daily local train from Guwahati to New Bongaigaon has been given and extension of New Delhi-Dibrugarh Rajdhani train has been made from tri-weekly to daily.

Sir, the Railway Minister has also announced a lot of modernisation programmes in the Budget. But you will be surprised that Assam does not have an electrified Railway line even today. The people of Assam have not

used an electric train even now. So surely, there is scarcity of electricity in Assam and North-Eastem Regions, but, I believe that within four years, the way electric projects are coming, hydro-electric projects are coming in the North-Eastern Regions, there will be surplus electricity in the North- Eastern Region and as such, the Railway Minister can take up electrification of railway line in Assam and North-Eastem Region. Sir, regarding doubling of lines, so many Members have spoken. One of my colleagues from Assam has mentioned about doubling of lines. The Railway lines which were running since British days in so many places in Assam and North-Eastern Regions are still continuing even now and doubling of lines from NJP to Tinsukia has become very important looking into the demand of the people of Assam and North-Eastern Regions. I urge upon the hon: Minister to take up doubling of Railway line from NGP to Tinsukia. Sir, I would like to,thank hon. Minister for declaring Kumarghat-Agartala and JiribarrirImphal (New Line) and Lumding Silchar-Jiribam Gauge Conversion Project as a National Project and as a time bound project. But Sir, already work of Lumding-Silchar project has been delayed very much and I thank the hon. Railway Minister for making it a time bound programme Sir, my hon. Colleague has already said what Assam needs today from Railways. But one thing I must say regarding the recruitment policy of Railways. The Budget has not given any clear indication on the recruitment policy. You will be aware that there were a lot of troubles in the last few years on the recruitment policy of the Railways, particularly in Assam and we had faced a lot of troubles. Sir in the North-East Frontier Railway, we have about 3,397 kms of railway line. Out of which, 2529 kms fall in Assam and that is 64.33 per cent. In respect of this 64.33 per cent, in C and D categories of Railway employees, we have only 16.97 per cent from local people of Assam and North-Eastern Regions. So there is a feeling of deprivation all the time in Assam and North-Eastern Regions and they have been deprived in Railway recruitment, they have been deprived in Railway development activities which have not been given to them. So, I demand — it is an old demand — that recruitment in the C and D categories of employees of Railways should be made from the local people and 100 per cent should be reserved for local people of Assam and North- Eastern Regions.

Sir, there is another problem. A scheme has been announced in this year's Budget for wagon availability. The rainfall in Assam and North-Eastem region starts in the month of April and continues till August. We have to stop our construction work partially from the month of April. As has

been mentioned by my colleague, we also have to stop our construction work even due to security reasons. As there is international borer, there is a lot of military construction activity going on. We have been getting complaints that wagons are not being made available for transporting construction material like steel, cement, etc. Then, essential commodities have to come from various places of the country and wagon scarcity is always there. So, we are demanding that special express goods train should be started to carry the essential commodities to Assam and to the other North-Eastern States. There are also other trains which required to be started. There is an urgent need for enhancing the allocation for Bogibul project. It is a mega project. But, only Rs. 12 crores has been allocated in the year's Bduget. If you give only Rs. 12 crores, it takes years to complete this project on the river Brahmaputra. Hence, I requst the hon. Minister to increase the allocation for Bogibul project.

Sir, gauge conversion of Rangia-Rangupara-Morkokchulung line is also important but it has not been included in this year's Budget. So, I request the hon. Minister to take up this work as well. There is a need for restoration of Fakiragram-Dhubri route which was closed in 2002. It should be restarted without any further delay. Then, Sir, New Moinaguri-Jogighopa railway project is another important project. The funds allocated for this project is also very meagre. It should be increased. There is also need to run an overnight express train from Guwahati to Kolkata and another express train from Guwahati to Bangalore and another train from Guwahati to Chennai. It is also essential because our people go to Chennai for treatment all the time and a lot of students are studying in Bangalore. If you start this train, they all will be benefited.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI DWIJENDRANATH SHARMAH: Sir, even today, hundreds of people from Assam are staging a demonstration at Jantar Mantar demanding for proper functioning of Rangia Railway Division.

Sir, another problem I wish to bring to your notice is that a coach factory should be established in Assam. It is an old demand. We are demanding for a coach factory since there is no industry in Assam. I would like to mention that...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI DWIJENDRANATH SHARMAH: I am finishing in one minute. Sir, during our hon. Prime Minister, Shri Rajiv Gandhi's time, it was assured

that a coach factory would be started in Bongaigaon since infrastructure is available there. That has not been started. And, the railway divisions of Rangia has also been delayed so much. Hence, I request the hon. Minister to immediately take up the work on coach factory and the railway division work on priority and promptly.

With these words, I support the Railway Budget for 2005-06 presented by Shri Lalu Prasadji. Thank you.

SHRI R. SHUNMUGASUNDARAM (Tamil Nadu): Sir, I rise to support the Railway Bduget presented by the hon. Railway Minister for 2005-06. We, as a constituent of the UPA, gave ourselves the National Common Minimum Programme which provides the highest priority to the development and expansion of physical infrastructure. Sir, the Indian Railways constitute core of our infrastructure. Public investment for its modernisation, track renewal and safety has substantially been increased. We have also promised, through the NCMP, that the railway reforms would be pursued. If you look at the previous Railway Budget and the present Railway Bduget, presented by Shri Lalu Prasadji, you will find a growth rate of 6 per cent. The total earnings till the end of 2004, were Rs. 33,900 crores i.e., an 8.3 per cent growth when compared to the last year's performance which stands at 4.1 percent.

A growth of 7.67 per cent has also been recorded on the freight front. The proof of a pudding is in eating. This is sufficient to show that these two Railway Budgets are people-friendly Budgets. When I participated in the discussion on the Demands for Grants for the Railways on 13th December, 2004,1 had requested the hon. Railway Minister to take steps to link the Velacheri MRTS railway station, Chennai, with the Padi, near Anna Nagar, Station so that a circular railway is formulated in Chennai to ease the road traffic which is creating great problems. The State Government is not constructing any flyover. The last flyover was built in prior to 2001. Therefore, I had made that demand. And, the hon. Minister had responded to me. I am very thankful to him. In his letter, dated 8th February, 2005 the hon. Minister, Shri R. Velu, has stated that the proposal for extension of the MRTS from Velachery to Mt. St. Thomas is under consideration. I would like to request the hon. Minister to conduct a survey at the earliest and speed up the project. I would also like to request the hon. Minister to provide sufficient parking space at the MRTS stations. The new MRTS stations are, of course, coming in a very big way with modem infrastructure and outlock. Therefore, sufficient parking space must be provided at the

MRTS stations. In December, 2004,1 had also made a request to the hon. Minister for establishing hotspot wireless internet facilities at the railway stations. I am thankful to the hon. Minister that he has responded on this matter also. In his letter, dated 28th February, 2005 he has stated that, to start with, the Railtel Corporation India Ltd., a public sector undertaking of the Indian Railways, is in the process of setting up cyber cafes at sixty important stations in the phase I, and subsequently they would be covering 220 more stations. *(Time-bell)* Sir, I would like to request the hon. Minister that these cyber cafes, apart from internet facility, should have the modern facilities. There should also be mobile-charging facilities at all the major railway stations in the retiring rooms, etc.

Sir, Tamil Nadu has the seventh longest route kilometres in this country, the highest being in the State of UR The Tamil Nadu has only 4,184 kilometres of route, which is the seventh longest route. But still Tamil Nadu has the highest metre gauge route. So, the gauge conversion should be taken up speedily. The Southern Railway is providing the highest earning to the Indian Railways. So, some more facilities are to be provided there. For example, the Madurai-Chennai route should be doubled at the earliest, as the Meenakshi Temple attracts a large number of pilgrims. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI R. SHUNMUGASUNDARAM: Sir, just one more point. Then, doubling process of the Madurai-Madras sector should also be accelerated.

Sir, I thank the hon. Minister for converting the Chennai-New Delhi track into a speed track with a speed of 150 km/hr. by 2010. The *Sampuma Kranti Express,* which runs between Madurai and New Delhi, starts at 2300 hrs., which is very, very late hour. It should be started a little bit earlier, at least, two hours earlier. Also, the frequency, which is twice a week, must be increased, at least, to six days a week.

The work for the proposed Chennai-Pondicherry line, which is via Mahaballipuram, as discussed earlier, should also be started at the earliest

Sir, I am thankful that the Chennai-Bangalore Shatabadi Express has been provided. But we should think on the lines of TAG, which is a bullet train, because these two cities are major IT hubs of this country.

With these words, I thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir.

श्री उपसभापति: कृपाल परमार जी, आप बोलिए, आपके पास 3 मिनट हैं।

श्री कृपाल परमार(हिमाचल प्रदेश)ः उपसभापति महोदय,मुझे समय सीमा का आभास है ।

जिसे ओढ़ता बिछाता हूं, वह गज़ल तुम्हें
सुनाता हूं । तुम रेल सी गुज़र जाती
हो, मैं पुल सा थरथराता हूं ।

मान्यवर, हिमाचल प्रदेश, जहां से मैं आता हूं , वहां रेल का यही हाल है । यहां एक हजार किलोमीटर पर रेल मार्ग के धनत्व की बात की गई । हिमाचल प्रदेश में अगर दो खिलौना गाड़ियों को निकाल दिया जाए, तो यह धनत्व एक किलोमीटर से भी कम है । मैं अपने प्रदेश के बारें में अंत में चर्चा करूंगा, आपके घंटी बजाने के बाद चर्चा करूंगा ।

श्री उपसभापतिः नहीं, पहले ही कर लीजिए ।

श्री कृपाल परमारः महोदय ,मैं रेलवे बजट 2005-06 में अब तक उठाए गए मुद्दों को न दोहराते हुए, माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान भारतीय रेल के तीन बिंदुओं की तरफ आकर्षित करने का प्रयास करूंगा । वे तीन बिंदु हैं-स्पीड, सेफ्टी और सिक्योरिटी । इन तीनों चीजों में भारतीय रेल, विश्व स्तर में कहीं नहीं ठहरती हैं ।

मान्यवर, आज से 151 वर्ष, 11 महीने पूर्व आज ही के दिन मुंबई में, 14 डिब्बे, 400 यात्रियों को लेकरच, सवा घंटे का पहला रेल का सफर करने वाली भारतीय रेल,आज लगभग 62,000 किलोमीटर की रेलवे लाइन पर आकर ठहर गई है । जब हम आज़ाद हुए थे, तो हिंदुस्तान में लगभग 53,000 किलोमीटर रेल मार्ग थे, और पिछले 58 वर्षो में हमने मात्र 10,000 किलोमीटर रेल मार्ग बनाने में सफलता पाई हैं । लेकिन 152 वर्षो के इतिहास में भारतीय रेल ने खुद कितना सफर किया, इसकी ओर मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करूंगा ।

मान्यवर, हमारे रेल मंत्री बिहार से है और बिहार में एक कहावत है कि
सेर भर सतुआ मधुरी चाल,
आज न पहुंचो, पहुंचो, काल ।
आज पहुंचो कि कल पहुंचो, पहुंचो तो सही ।
जब पहुंचो तो कहबो है कि रेल का सफर सुहाना सफर है ।
मान्यवर, जहां पर यह रेल के सफर के प्रति एक कटाक्ष है....

डा.कुमकुम राय(बिहार)ः यह बिहार की कहावत तो नहीं लगती है, यह कहां की है ? आपके हिमाचल प्रदेश की है क्या ...(**व्यवधान**)...

श्री कृपाल परमारः यह विशेष रेलगाड़ी से आई हैं । जहां यह भारतीय रेल पर कटाक्ष है, वहां पर भारतीय रेल का इस देश में क्या महत्व है, इसकी ओर भी इंगित करत है कि चाहे रेल का सफर

कितनी भी दुश्वारियों का सफर क्यों न हो, यह ज़मीन पर चलने वाला सबसे बेहतरीन सफर है, इसलिए इसको और सुविधाजनक बनाने का प्रयास होना चाहिए।

मान्यवर, माननीय रेलवे मंत्री जी ने सस्ती रेल यात्रा की घोषणा करके देश में वाहवाही लूटी है, लेकन इस देश की जनता सिर्फ सस्ती रेल यात्रा नहीं चाहती, इस देश की जनता अब सुविधाजनक और सुरक्षित रेल यात्रा भी चाहती है। लेकिन "सुविधाजनक" और "सुरक्षित", ये दोनों शब्द इस बार के रेल बजट से गायब हैं।

उपसभापति महोदय, 46 नयी गाड़ियों की घोषणाएं की गई, 27 गाड़ियों का विस्तार करने की बात कही गई और 10 गाड़ियों के फेरे बढ़ाए गए। मैं माननीय मंत्री महोदय को पिछली बार की घोषणाओं की याद दिलाना चाहता हूं। पिछली बार 54 गाड़ियों की घोषणा की गयी थी, उन में से अधिकांश नयी गाड़ियां अभी तक नहीं चली है। 16 संपूर्ण क्रांति एक्सप्रेस चलाने की घोषणा की गयी थी , उन में से 6 चली है।

मान्यवर एंटी-कॉलिजन डिवाइस की बात कही गयी ।रेल मंत्री जी ने कहा है कि 1,02,004 लोग भारतीय रेल में सुरक्षा के लिए लगाए गए है, लेकिन जिस तरह से लुधियाना के पास रेल में लूटपाट हुई और रेल यात्री की हत्या की गयी, वह भारतीय रेल के लिए एक शर्मनाम विषय है। दूसरा विषय सेफ्टी का हैं। मान्यवर, आप को याद होगा कि मुकेरियां के पास हुई दुर्घटना का विषय पिछले सत्र में आया था। वहां जैसी दर्दनाम दुर्घटना हुई, वैसी आज तक कभी नही हुई। वहां आमने-सामने से गाड़ियां एक ही ट्रैक पर छोड़ी गयी और उस दुर्घटना में सैंकड़ों लोगों की मौत हुई। मान्यवर, उस में जो लोग मर गए उनकी हालत तो खुदा जाने, लेकिन जो जिंदा है वे भी मर-मर कर जी रहे हैं। उनको पूछने वाला कोई नहीं हैं। इसलिए सस्ती मगर सुरक्षित यात्रा गारंटी अगर रेल मंत्री जी देते तो अच्छी बात होगी।

मान्यवर, माल भाड़ा हर साल बढ़ता जा रहा है और विश्व में सबसे ज्यादा माल ढुलाई करने वाल देश होने के बावजूद हम जिस तरह से हर साल माल भाड़े की दर बढ़ा रहे है , आखिरकार उसकी बढ़ोतरी की मार भी गरीबों पर ही पड़ती है। इससे कहीं यह न हो कि हम माल भाड़े के कारण विश्व स्पर्धा में पिछड़ जाएं। हमें इस बारे में जरूर ध्यान रखना होगा।

श्री उपसभापति: आप कंक्लूड कीजिए।

श्री कृपाल परमार: मान्यवर, अब मैं हिमाचल की तरफ रूख करता हूं। रेल मंत्री जी के पिटारे में जो कुछ था , वह पटना से चलकर दिल्ली तक पहुंचते-पहुंचते खत्म हो गया। मैंने सोचा था कि एक नई परंपरा डालू और विपक्ष में बैठकर हम रेल बजट का स्वागत करें, लेकिन जब मैं रेल बजट देखा तो उसमें हिमाचल के लिए कुछ नहीं था। मैंने सोचा पड़ोसियों के लिए देख लूं, तो काश्मीर के लिए कुछ नहीं है पंजाब के लिए कुछ नहीं है, हरियाणा के लिए कुछ नहीं हैं और उत्तरांचल के लिए कुछ नहीं। मान्यवर, रेल मंत्री जी की गाड़ी दिल्ली से आगे जाती ही नहीं।

मान्यवर, हिमाचल प्रदेश एक शांति प्रिय और सुंदर प्रदेश है, लेकिन जैसाकि मैंने शुरू में कहा कि हिमाचल प्रदेश में रेल लाइन का घनत्व बहुत ही कम है। मेरी मांग है कि पर्यटकों की लुभाने के लिए उस इलाके में रेलगाड़ियों का विस्तार किया जाए। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि बिहार में बांटकर अगर बचा हो तो हिमाचल के लिए भी भेजा जाए। कल प्रमोद महाजन जी कह रहे थे कि अगर मुंबई बिहार की राजधानी होता तो शायद मुंबई के लिए कुछ मिलता। मान्यवर, मैं शिमला को बिहार की राजधानी नहीं बना सकता और न ही बनाना चाहता हूं, लेकिन फिर भी मंत्रीजी से अनुरोध करता हूं कि पठानकोट से जोगिंदर नगर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए। ऊना से तलवाड़ा रेल मार्ग को जल्द पूर्ण किया जाए। बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेल मार्ग को कोंकण रेलव के आधार सोसायटी बनाकर तैयार किया जाए। ज्वालामुखी रोड से ज्वालामुखी तक की लेलवे लाइन पूरी की जाए। पठानकोट, जागिंदर नगर मार्ग पर नंदपुर, भटोली और त्रिपुल में रेलवे क्रॉसिंग बनायी जाए। इसी मार्ग पर तलाड़ा पर ओवर-ब्रिज बनाया जाए। उच्चाहार एक्सप्रेस जोकि अम्बाजासे इलाहाबाद तक चलती है, उसे ऊना तक किया जाए। जन-शताब्दी ऊना तक चलायी जाए। जम्मू राजधानी जोकि सप्ताह में एक दिन चलती है, उसे रोजाना किया जाए। धौलाधार एक्सप्रेस जो दिल्ली और पठानकोट के बीच चलती है, उसे रोजना किया जाए। जम्मू- जालंधर रेल मार्ग को दुहरा करने की बात मैं इसलिए दोहरा रहा हूं क्योंकि यह वहीं रेल मार्ग हैं जिस पर आमने-सामने से ट्रेनों का एक्सीडेंट हुआ था। यह रेल मार्ग सन् 2002 में पूरा होना था और अगर यह 2002 में पूरा हो जाता तो इस हादसे से बचा जा सकता था।

मान्यवर, आप ने मुझे मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। अंत में यह कहते हुए कि यह रेल बजट सस्ती लोकप्रियता हासिल करने के उद्देश्य से लाया गया है और यह भारतीय रेल की सेहत और भारतीय यात्रियों की सुरक्षा के हित में नहीं है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।(समाप्त)

श्री उपसभापति: श्री नन्द किशोर यादव। आपकी पार्टी का समय पूरा हो गया है। आप तीन मिनट में समाप्त करें।

श्री नन्द किशोर यादव(उत्तर प्रदेश): उपसभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने इस सदन में पिदली बार भी बजट पेश किया था और जिस समय पिछली बार माननीय मंत्री जी ने रेल बजट पेश किया था तो पूरे देश को और हम सब को यह आशा बंधी थी कि मानीय मंत्री जी का रेल बजट क्रांतिकारी बजट होगा और देश की रेल व्यवस्था, जो पअरी से उतर गई है, वह पटरी पर आएगी। माननीय मंत्री जी ने पिछले बजट में अनेक घोषणाएं भी की थी। उन्होंने संपर्क क्रातिं चलाने की बात की थी, उन्होंने ट्रेनों में कुल्हड़ में चाय देने की बात की थी,उन्होंने ट्रेनो में खादी के प्रयोग की भी बात की थी। माननीय मंत्री जी जहाज छोड़कर रेलों भी यात्रा शुरू किए थे। उस समय यह आशा बंधी थी कि माननीय मंत्री जी रेलों से यात्रा कर रहे हैं, तो निश्चित रूप से यात्रियों की जो

समस्याएं है,जो यात्रियों के सामने यात्रा करते समय संकट होता है, उस पर माननीय मंत्री जी का ध्यान जाएगा । माननीय मंत्री जी ने पिछले बजट में यह कहा था कि पूरे देश में बिहार से हरी सब्जियां भेजी जाएंगी और इसके लिए माननीय मंत्री जी ने ए.सी.कन्टेनर की भी व्यवस्था की थी और मुझे याद है कि कुछ दिनों में इस तरह की व्यवस्था चलने के बाद वह व्यवस्था बंद हो गई और माननीय मंत्री जी रेल जहां से चली थी, वहीं रूक ।...(**व्यवधान**)... कुल्हड़ का जहां तक प्रयोग है, माननीय सदस्य कह रहे है कि अभी 20 से 30 परसेंट से ज्यादा रेलों में इसका प्रचलन नहीं हो सका है । माननीय मंत्री जी ने दूसरा बजट 2005-06 का प्रस्तुत किया है । यह बजट भी एक लोक-लुभावन बजट है । रेलवे के विकास क लिए या रेलवे की जो भावी योजनांए है, उनके बारे में इस बजट में स्पष्ट अभाव दिखाई दे रहा हैं । देश के आदमी के दृष्टिकोण से देखा जाए तो माननीय मंत्री जी ने यात्री किराया नहीं बढ़ाया है, लेकिन माननीय मंत्री जी, मैं इनकी तारीफ करता हूं कि ये एक कलाबाज मंत्री है और इन्होंने बड़ी चतुराई से माल भाड़े का बढ़ाने का काम किया हैं । माननीय मंत्री जी इस बजट में भी तमाम रियासतें और सुविधाएं जो देंगे, उनकी इन्होंने झड़ी लगा दी हैं । रेलवे की जमीन पर फूड ज़ोन बनाने का काम करेंगे, वेयर हाउस बनाएंगे, भवन निर्माण करेंगे,कारगों की क्षमता बढ़ाने का काम करेंगे, भारत में एल्यूमीनियम के डिब्बे चलाएंगे, 150 किलामीटर तक की ट्रेन दौड़ाने का काम करेंगे ।...(समय की घंटी)....ये तमाम बातें हैं, जो माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में कही है, मैं उसका स्वागत करता हूं और विश्वास करता हूं कि माननीय मंत्री जी ने जो रेल बजट में बातें कहीं है, उन पर ये खरा उतरने का प्रयास करेंगे, लेकिन उसकी संभावना कम नज़र आती है । रेल बजट को जन-हितैषी बनाने में मत्री जी कई बातों को भूल गए । वर्ष 2005-06 में इन्होंने यात्रा किराया नहीं बढ़ाया, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि रेलवे की सेहत को ठीक करने के लिए लोहा मंहगा हो रहा है, रेलवे में जो सामग्री प्रयोगी की जाती है वह चार प्रतिशत की दर से हर साल बढ़ रही है, डीजल का दाम बढ़ रहा है, तनख्वाह आपको देनी है और जो आपने बजट पेश किया है, उसमें आपने यह 4000 करोड़ का नुकसान बताया हैं, तो इसको आप कैसे करेंगे ? माननीय मंत्री जी जब इस चर्चा का उत्तर देंगे तो निश्चित रूप से इन बातो को बताने का काम करेंगे ।

उपसभापति महोदय, पिछला रेलल बजट प्रस्तुत करते समय माननीय मंत्री जी ने कहा था कि वर्ष 2005 तक देश के सभी स्टेशनों पर जो यात्रियों के लिए न्यूनतम आवश्यकताएं हैं, उनको पूरा कर दिया जाएगा, हर स्टेशन को साफ-सथुरा रखा जाएगा, लेकिन उसका क्या हुआ ? विकालागों के लिए पूरे सदन की चिंता है और पूरे देश की चिंता है, माननीय मंत्री जी ने विकलांगां के लिए पिछले बजट में एक विशेष प्रकार की सीढ़री बनाने का वायदा किया था, जो आज तक दिखाई नहीं दे रही है । आपने 17 संपर्क क्रांति चलाने की बात की थी और जब आपने यह बजट पेश किया तो उस वक्त तक सिर्फ 4 संपर्क क्रांति चल सकी थी । आज भी इस देश में ज्याद से ज्यादा लोग रेलवे से यात्रा कर रहे है, लेकिन रेलवे में सुविधाएं सीमित होती जा रही है, रेलवे में अपराध बढ़ रहे हैं, रेलवे

में भ्रष्टाचार बढ़ रहा है और आज देश की जनता का विश्वास रेलवे से उठता जा रहा हैं।

श्री उपसभापति: प्लीज, आज कनक्लूड कीजिए।

श्री नन्द किशोर: इन तमाम बातों की ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान चाहूंगा।

श्री लालू प्रसाद: रेल में जगह तो मिल रही है ?

श्री नन्द किशोर यादव: नहीं, ऊपर बैठकर लोग जा रहे हैं।

श्री लालू प्रसाद: पहले ऊपर बैठते थे, अब भीतर बैठते हैं।

श्री नन्द किशोर यादव: सर, माननीय मंत्री जी से एक और निवेदन मैं करना चाहता हूं कि रेलवे भ्रष्टाचार एक बहुत बड़ी चुनौती है। रेल कर्मचारी किस प्रकार रेल यात्रियों का दोहना करता है, उसका एक उदाहरण देना चाहूंगा। सर, एक मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा। इस सदन के सदस्य जो स्वर्गीय विद्या निवास मिश्र जी थे, पिछले 7 मात्र के हिंदुस्तान के संस्करण में एक समाचार आया था, कि उनके परिजन सद् भावना एक्सप्रेस से जा रहे थे और कर्मचारियों ने उनके परिजनों को बर्थ देने के लिए उनसे पैसों की मांग की। मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि ऐसे लोगों के खिलाफ सख्त से सख्त कार्रवाई करने का आप काम करें।

श्री उपसभापति: आप कनक्लूड करें।

श्री नन्द किशोर यादव: सर, खत्म करता हूं। उत्तर प्रदेश से होकर 1620 ट्रेन गुजरती है, जिसमें 700 ट्रेन ऐसी है, जिनमें सुरक्षा का कोई पुख्ता इंतजाम नहीं है। जीआरपी इन ट्रेनों में सुरक्षा करने में असफल हैं। ट्रेनों की संख्या तो बढ़ी है, लेकिन जीआरपी की संख्या जस की तस है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि इनके लिए भी नियुक्तियां जो होनी है, उनको भी पूरा करने का काम करें। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: कानून व्यवस्था की आप बात करते हो और उत्तर प्रदेश की प्रशंसा कर रहे हो। वहां की कानून व्यवस्था ठीक हैं क्या ?

श्री नन्द किशोर यादव: अन्य राज्यों के मुकाबले उत्तर प्रदेश की कानून व्यवस्था बिल्कुल ठीक हैं। माननीय मंत्री जी, मैं आपका सम्मान करता हूं , लेकिन मैं कहूंगा कि आपके प्रांत से बहुत अच्छी है।

4.00 P.M

श्री उपसभापति : देखिए , आप कनक्लूड कीजिए, प्लीज।

श्री नन्द किशोर यादव: आपके राज्य में ट्रेनों में हत्याएं हुई है, बिहार में ट्रेनों में हत्याएं हुई हैं। उपसभापति जी, मैं समाप्त कर रहा हूं। अतं में, भर्ती के मामले में मेरा निवेदन है कि जो भर्तियां रेलवे में रूकी हुई हैं, उनको भरना शुरू कीजिए। अपनी बात मैं समाप्त करते हुए माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि लिच्छवी ट्रेन, जो मुजफ्फरपुर से चलती है,तीन दिन वाया आजमगढ़ चले, इसमें प्रथम श्रेणी का कोच लगाया जाए। माननीय मंत्री जी, आप बिहार के रहने वाले है, मेरा आपसे भावनात्मक लगाव है, मैं आपके राज्य की सीमा से सटे हुए आजमगढ़ जनपत का रहने वाला हूं, इसलिए आप उधर भी निश्चित रूप से ध्यान देने का काम करें। धन्यवाद।

श्री मंगनी लाल मंडल (बिहार): माननीय उपसभापति जी, माननीय सदस्य ने जो अभी भाषण दिया है, उसमें माननीय मंत्री जी के बारे में कहा है कि वे कलाबाज़ मंत्री है, यह असंसदीय शब्द है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि रिकार्ड से इस शब्द को निकाल दिया जाए।

श्री लालू प्रसाद: माननीय सदस्य, कलाबाज़ का मतलब इंग्लिश भाषा में डायनेमिक है, तो उन्होंने हमारे लिए डायेमिक बोला है।

श्री नन्द किशोर यादव: उपसभापति जी, माननीय सदस्य ने जो कहा, मेरी भावना वैसी नहीं थी, जो माननीनय मंत्री जी ने कहा है, मेरी भावना वैसी ही थी। (व्यवधान...)

श्री एस.एस.अहलुवालिया: अरे भई, आप श्री ज्ञानादिशिखन जी की बात की सुन लीजिए और फिर उस पर अमल भी कीजिए।

श्री उपसभापति : बोलिए आप। You have three minutes.

SHRI B.S. GNANADESIKAN (Tamil Nadu): The last speaker is always having this problem.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You speak in English. Why are you encouraging people to speak in Tamil?

SHRI B.S. GNANADESIKAN (Tamil Nadu): Thank you, Deputy Chairman, Sir, I congratulate the UPA Government headed by Dr. Manmohan Singhji, and also the Railway Minister, Shri Laluji assisted by Shri Veluji for having presented a passernger-friendly Budget. In other words, I hail Laluji as a dynamic Railway Minister. He has presented a wonderful Budget for the nation. Sir, my leader, Soniaji, promised in ihe last parliamentary elections that if this Government is voted to power, we will take care of the poor people, the rural poor, the under-privileged and also the have-nots. This Budget reflects the ambitions and aspirations of these rural people, under-privileged people and the poor people of this country. Therefore, I thank the Railway Minister for having converted the wishes and ambitions of my leader, Soniaji, into a beautiful Budget, which he has presented. Sir, we are delighted that under the dynamic leadership of our Railway Minister,

Laluji, on the freight front, there is a growth of 7.67 per cent over last year. This increase is remarkable because, for several years, the Railways' share in this front was reducing. The passenger traffic has also been increased to 6 per cent and the growth rate in the earning is 8.3 per cent. Again, our special greetings to our dynamic Railway Minister.

Sir, as far as the vacant lands of the Railways are concerned, the Railway Minister has said that they are going to utilise the same for the development of infrastructure, railway hotels, etc. There are hundreds of acres of vacant land, which are unutilised commercially till date. There are several heactares of land, which have been encroached upon. All this land has to be put to use by involving the private sector people so that, commercially, Railway will also have a better earning. Railway stations should be modernised and passenger amenities can also be increased.

Sir, in the last year's Budget, I gave several suggestions but they were not implemented till date. I requested that the digital display must be made showing the railway station's name so that whenever the train stops in a station, its name can be seen. During night hours, it is very difficult for passengers to find out in which station the train is stopping. Therefore, digital display must be there. All compartments must be inter-connected with intercom facility. The upper portion of the compartment must be enabled to open so that in case of accident, the rescue operation can be easily carried out. Illumination of the reservation charts in reserved compartments is a must because in the night hours it is very difficult to see the names.

Sir, I insisted in several meeting of MPs and also in my speech on the last Budget that there is a lot of metre-gauge track unutilised, don't remove them, instead have a mixed-gauge track to which the General Manager, Southern Railway, has responded stating that they are studying the feasibility of it from Dindigul to Madurai. I request the hon. Minister to see whether mixed-gauge can be tried in the Indian Railways.

Similarly, as far as gauge-doubling is concerned, it is difficult to have double-line track everywhere. Therefore, from Chennai to Kanyakumari, in ten places, if we have gauge-doubling, another four trains can be run. Therefore, the gauge-doubling for ten kilometres in 400 kilometres will save the Railways' cost as well as increase the number of trains, that can also be considered. Sir, the Railway have taken a decision to abolish the first-class non-AC coaches in all the trains. I request the Railway Minister to review that policy because there are passenger suffering from asthma, sinusitis and old-age people who are able to travel only in the first-class

non-AC coaches, and not in the AC sleeper coaches. Therefore, through you, I request the hon. Minister to review this decision and introduce manufacturing of first-class non-AC coaches with modified form and, if necessary, increase the sitting capacity. Sir, Villupuram to Madurai, the electrification of the track should be done. Sir, I will conclude. Similarly, Dindigul station must be upgraded with more passenger amenities. Dindigul Chamber of Commerce are doning a lot of public works. Therefore, their help can be solicited for improving the infrastructure at the Dindigul railway station and also Dindigul-Polachi-Coimbatore conversion of BG line is long-pending and Dindigul-Sabarimala is a repeated demand of the MPs from the southern districts of Tamil Nadu. Survey, in this regard, has been completed three years back and it is pending in the Railway Board. I request the Railway Minister that the Sabarimala route should be declared, at least, in the next Budget so that I can congratulate him with more zeal and enthusiasm. Sir, in Tamil Nadu, only extension of services has been granted. I would like to say only one thing and conclude. Sir, sky-bus metro is a modified and safer rail-based system, which can be used as an underground metro as well. The sky-bus metro, has to be implemented in all metros as well. The sky-bus metro, has to be implemented in all metros. There is a need to legislate the Sky-bus Metro Act. I am told that several individual promoters had collaboration with foreign companies to run high-speed bullet trains. A number of individual corporate houses have entered into collaboration. I request the Railway Minister to encourage the Ministry to take effective steps to initiate the necessary process in this regard.Sir, one of the hon. Members suggested that we should have a Medical Officer in every train. In the last Budget I suggested that in the long-distance trains, there should be a medical compartment which should also have a library. Like educational cess, which the Finance Minister has imposed, there can be a medical cess of, say Re. 1 or Rs. 1.50 in all trains, so that the Medical Officer can also be employed in all trains to help in the times of urgent need. Sir, I request again to consider Tamil Nadu and have a double track from Chennai to Kanyakumari and also extend the MTRS from Velacheri to Anna Nagar, which my hon. friend, Shri Shunmugasundaram has asked because we are allies now. I have joined them in requesting that extension of MRTS has to be done. Thank you, Sir.

श्री टी.एस. बाजवा (जम्मू और कश्मीर): उपसभापति जी, आपने मुझे रेलवे बजट वर्ष 2005-06 पर बोलने का समय दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं बजट में समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं, इसलिए नहीं कि हमारी पार्टी यूपीए सरकार का एक हिस्सा

है, बल्कि इसलिए कि इस बजट में किसानों का,गरीब लोगों का और हमारे देश में जो पढ़े-लिखे नौजवान है, उनका ध्यान रखा गया है, इसलिए मैं इस बजट का समर्थन करता हूं। मैं समय की कमी की वजह से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान सबसे पहले जम्मू और कश्मीर की तरफ ले जाना चाहता हूं। अभी मेरे दोस्त कृपाल परमार जी कह रहे थे कि मैं प्रदेश की तरफ बाद में जाऊंगा, लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान प्रदेश की तरफ पहले ले जाऊंगा। हम सब जानते हैं कि जम्मू और कश्मीर में पिछले पन्द्रह-बसी साल से मिलीटेंसी है और अब आहिस्ता-आहिस्ता वहां पर हालात सुधर रहे हैं। जिसकी वजह से जम्मू-कश्मीर में जो टूरिस्ट्स है, वे दिन-प्रतिदिन ज्यादा होते जा रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि जैसा कि बजट में दिखाया गया है कि 46 नयी ट्रेनें इस वक्त शुरू की गयी है लेकिन जम्मू के लिए कोई भी नयी ट्रेन शुरू नहीं की गयी। हमारे दोस्त ने ठीक कहा कि हमारे जम्मू से एक स्पैशल हॉलीडे ट्रेन चलती थी, वह भी बंद कर दी गयी है और राजधानी एक्सप्रेस हफ्ते में केवल एक बार जाती है। मेरा माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध है कि जो राजधानी ट्रेन है, उसे रेगुलर किया जाए, क्योंकि हमारे जम्मू में माता वैष्णों देवी का बहुत बड़ा तीर्थस्थल है, जहां पर एक साल में कम से कम 60-70 लाख दर्शनार्थी माता वैष्णों देवी के दर्शन करने के लिए आते हैं। इसी प्रकार बाबा अमरनाथ गुफा भी हमारे जम्मू-कश्मीर में एक पवित्र स्थल है जहां हमारे पूरे देश से श्रद्धालु दर्शनों के लिए आते है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि राजधानी और स्पैशल हॉलीडे ट्रेन को रेगुलर किया जाए। इसके साथ-साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे दो बड़े डिस्ट्रिक्ट हैं, पुंछ और राजौरी। वहां वर्ष 2000 से 2002 में सर्वे किया गया। वहां भी नयी रेलवे लाइन चालू करने के लिए माननीय मंत्री जी से मैं अनुरोध करूंगा। महोदय, जब हिन्दुस्तान और पाकिस्तान का बंटवारा हुआ, उससे पहले लाहौर से सियालकोट और सियालकोट से जम्मू ट्रेन आती थी। उसके बाद जब हिन्दुस्तान और पाकिस्तान का बंटवारा हुआ,वह ट्रेन बंद हो गयी और फिर 1970 में दोबारा जम्मू में ट्रेन ले जाने का काम किया गया। लेकिन वहां पर स्टेशन की जो हालत 1970 में थी, आज भी वैसे की वैसी ही हालत है, उसकी तरफ भी ध्यान देना चाहिए। इसके अतिरिक्त मैं यह भी कहना चाहूंगा कि 1926 में रेलवे का जो डिविज़नल ऑफिस है,वह फिरोजपुर बना था। आज भी रेलवे का डिविज़नल ऑफिस फिरोजपुर ही है। सर, जो अब कश्मीर में ट्रेन जा रही है, मैं हमारी पिछली सरकार, एनडीए सरकार का धन्यवाद करना चाहता हूं, विशेषकर नीतीश जी का और भूतपूर्व प्रधानमंत्री अटल जी का, जिन्होंने कश्मीर में रेलवे लाइन लाने का काम शुरू किया। इसके अतिरिक्त मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि जम्मू उधमपुर रेल लाइन तकरीबन एक साल से तैयार पड़ी है। उसको अभी तक चालू नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि जम्मू से उधमपुर जो रेलवे लाइन है, उसको शुरू किया जाए। महोदय, जैसा मैंने कहा कि 47 से पहले सियालकोट से जम्मू ट्रेन आती थी। अब जम्मू से रणबीरसिंहपुरा तहसील, जिसमें बहुत ज्यादा ट्रेफिक हैं- जैसे बड़े बड़े शहरों में मैट्रों ट्रेन चलायी गयी है, वैसी ही जम्मू से रणबीरसिंहपुरा में एक लोकल ट्रेन शुरू करनी चाहिए। अंत में मैं एक बार फिर बजट का समर्थन करता हूं और आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

श्री विजय जे.दर्डा (महाराष्ट्र): धन्यवाद उपसभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने दूसी बार इस सदन में एक ऐतिहासिक बजट पेश किया है। यह बजट, जिसमें न रेल भाड़ा बढ़ा है और न ही माल भाड़ा बढ़ा है , उसके बावजूद भी रेल को विकास की ओर ले जाने का आपने प्रयास किया है। इसके लिए आपको मैं सबकी ओर से धन्यवाद तो देता ही हूं। पर साथ ही साथ इस देश की जो आम जनता है, गरीब जनता है, उसकी आशा और आकांक्षाओं को आपने समझा है, क्योंकि आप ज़मीन से जुड़े है, इसलिए अपने इस प्रकार का बजट पेश किया है, मेरी आपसे अपेक्षा है कि जब आप तीसरा बजट पेश करेंगे, तब भी आप रेल भाड़ा नहीं बढ़ाएंगे। ऐसा ऐतिहासिक काम आप करके दिखाएंगे क्योंकि इतिहास निर्माण करना आपकी परंपरा है। आपने एक सपना देखा है कि यह ट्रेन दुनिया की नंबर वन ट्रेन बने। मुझे आश्चर्य हो रहा हैं कि न तो आपने रेल भाड़ा बढ़ाया है और न माल भाड़ा बढ़ाया है, उसके बावजूद हमारे जो विपक्ष में मित्र है,यह कह रहे है कि रेल भाड़ा क्यों नहीं बढ़ाया हैं ? मुझे आश्चर्य हो रहा है इस बात पर। अहलुवालिया जी, एक तरफ आप कॉमन आदमी की बात करते हैं और दूसरी तरफ यह कह रहे हैं कि रेल भाड़ा क्यों नहीं बढ़ाया ? ...(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस.अहलुवालिया: किसने कहा कि रेल भाड़ा क्यों नहीं बढ़ाया ? ..(**व्यवधान**)....

श्री विजय जे.दर्डा: आपने कहा। आपकी ओर से जितने भी भाषण हुए हैं ..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस. अहलुवालिया: विजय दर्डा जी, कारण पूदा जा रहा है कि बिना रेवेन्यू जेनेरेशन किए आप कैसेयह विकास करेंगे ? कैसे,नोट छापकर ? वह बताइए।

श्री विजय जे.दर्डा: यह जो जादू इन्होंने किया हैं ..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस.अहलुवालिया:जादू हैं ?

श्री विजय जे.दर्डा: यह जादू है और कैसे यह जादू है,यह मैं बताता हूं कि इन्होंने जो ऐफिशिएंसी बढ़ाई हैं ..(**व्यवधान**)....मेरी बात सुनिए। इन्होंने ऐफिशिएंसी बढ़ाई हैं। रेल में जो कम पैसेंजर्स चढ़ते थे या जो बिना टिकट चलते थे, उसमें ..(**व्यवधान**)....नहीं, उसमें आपके –हमारे जैसे लोग चलते हैं बिना टिकट, लेकिन बाकी के जो लोग है, आम जनता जो टिकट लेकर प्रवास करती है ..(**व्यवधान**)....देखिए, दूसरा इन्होंने माल भाड़े में प्रीमियम बढ़ाया है, साथ ही साथ जो देश में हमारी इंडस्ट्रीज है, उनके ऊपर बिना बोझ लादे आयरन और जैसी चीज़ें जो बाहर जाती है, जिनकी वजह से इस देश को फायदा होता है,ऐसी चीज़ों के ऊपर इन्होंने फेट बढ़ाया है और उसकी वजह से कम से कम हज़ार करोड़ रूपए की आमदनी रेलवे को होगी, यह एक और बात है। इतना ही नहीं, अभी किसी ने कहा कि भ्रष्टाचार बढ़ा हैं। मैं आपको बता सकता हूं कि रेलवे में भ्रष्टाचार बढ़ा नहीं हैं, बल्कि कम हुआ है। भ्रष्टाचार कम हुआ हैं।..(**व्यवधान**)....

उपसभापति : आप बोलिए....बोलिए ।..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस.अहलुवालिया: पटना में आपका एक पूरा कारखाना पकड़ा गया ।..(**व्यवधान**)....

श्री उपसभापति: दर्डा जी, आपका समय चला जाएगा ...आपका समय इसी में चला जाएगा । ..(**व्यवधान**)....

श्री विजय जे.दर्डा : पहले जब वैगन दी जाती थी तो उसमें जो malpractices थीं, उनको उन्होंने रिस्ट्रिक्ट किया हैं । ..(**व्यवधान**)....तो भ्रष्टाचार को इस प्रकार से उन्होंने रोका हैं । आपने पूछा कि कैसे इसका विकास होने वाला है – तो ऐफिशिएंसी बढ़ाई है, कॉस्ट-सेविंग किया है, फेट हाई कॉमर्शियल कारगो में करके, उसके माध्यम से किया है और प्रीमियम सर्विसेज़ शुरू की है । इसलिए रेल मंत्री जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने बहुत दूर का विचार करके यह बजट पेश किया है । विरोधियों का तो काम होता है बस विरोध करना । अच्छी बात हो तो उसको भी ऐप्रिशिएट करने का दिल करता हैं । दिल भी चाहिए, दिमाग भी चाहिए ऐप्रिशिएट करने के लिए ।..(**व्यवधान**)....

कुछ माननीय सदस्य :* ..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस. अहलुवालिया: सब आपके पास है क्या ? ..(**व्यवधान**)....

श्री मती सविता शारदा: सब उधार दे दिया हमने आपको । ..(**व्यवधान**)....

श्री विजय जे.दर्डा: आपके पास जो कुछ है, आप हमारे पास से लेकर गए थे, इसमें ऐसी कोई बात नहीं है ।..(**व्यवधान**)....

श्री रूद्रनारायण पाणि (उड़ीया)**:** इतना अच्छा काम करते हैं लेकिन आपस में क्यों लड़ते हैं ?

श्री विजय जे.दर्डा: मैं वही सोच रहा था कि आपकी आवाज़ क्यों नहीं आई अभी तक ? ..(**व्यवधान**)....

श्री रूद्रनारायण पाणि: इतना अच्छा काम करते हैं तो आपस में लड़कर क्या हो गया?

श्री विजय जे.दर्डा: माननीय रेल मंत्री,मैं आपका ध्यान एक बात की ओर आकर्षित करना चाहूंगा बजट के बारे में । ..(**व्यवधान**)....

श्री लालू प्रसाद: आप तीन नंबर पर है, हम एक नंरबर पर हैं । ..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस.अहलुवालिया: कौन है तीन नंबर पर ? ..(**व्यवधान**)....

---

*Expunged as ordered by the Chair.

श्री उपसभापति: आप बैठिए ....बैठिए, प्लीज....देखिए, इसमें समय बर्बाद होगा ।..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस. अहलुवालिया: बी.जे.पी.कौन से नंबर पर हैं ? ..(**व्यवधान**)....

श्री रूद्रनारायण पाणि: सबसे बड़ी पार्टी ..(**व्यवधान**)....

श्री उपसभापति: आप बैठिए, ..(**व्यवधान**)....दर्डा जी आप अपनी बात कहिए । ..(**व्यवधान**)....यह कोई रिकार्ड में नहीं जाएगा, यह जो कहेंगे । ..(**व्यवधान**)....अरे, बैठिए, भाई, जरा हमारी बात सुन तो लीजिए ।..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस.अहलुवालिया: कांग्रेस वाले * टेबल थपथपा रहे हैं । अरे भाई 324 सीटों में से ..(**व्यवधान**)....

श्री उपसभापति: मिस्टर अहलुवालिया, ..(**व्यवधान**)....देखिए, रेलवे पर बहस हो रही हैं ..(**व्यवधान**)....

श्री दीपांकर मुखर्जी (पश्चिम बंगाल): यह क्या डीरेल हो गया ? ..(**व्यवधान**)....ये क्या बाल रहे हैं ? ..(**व्यवधान**)....*क्या बोल रहे हैं ? ..(**व्यवधान**)....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Nothing will go on record except the Railway Budget. *...(Interruptions)...* I am serious...*(Interruptions)...* Nothing will go on record except the Railway Budget. *...(Interruptions)...* देखिए, आप रेलवे बजट पर बात कीजिए । ..(**व्यवधान**).... Nothing will go on record except the Railway. Nothing will go on record except the Railway *...(Interruptions)...*

श्री एस.एस. अहलुवालिया: ये रेलवे बजट पर बोलते-बोलते कहां चले गए ? ..(**व्यवधान**)....

श्री उपसभापति: आप जरा बैठिए । ..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस.अहलुवालिया:आप उनकी प्रशंस करते रहेंगे ? ..(**व्यवधान**)....

श्री दीपांकर मुखर्जी : देखिए, हसंकर बोल रहे हैं । ..(**व्यवधान**)....

श्री विजय जे.दर्डा: सर, मुझे इस बात का बेहद दुख है कि मैंने जिनके लिए दिल और दिमाग की बात कही थी ..(**व्यवधान**)....

श्री उपसभापति: अहलुवालिया जी, आपने जो अभी * बोला हैं, अनपार्लियामेंट्री शब्द हैं । इसको रिकार्ड से निकाल देंगे । देखिए, यहां पर सिर्फ रेलवे पर बहस होगी ।

---

*Expunged as ordered by the Chair.

श्री विजय जे.दर्डा: सर,मैं रेलवे पर ही बहस कर रहा हूं । मैंने यह कहा थ कि दिल और दिमाग, जिन लोगों के पास हैं ।..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस. अहलुवालिया: यह दिल ओर दिमाग..(**व्यवधान**)....इसका क्या मतलब हैं ? यह क्या उनकी पैतृक सम्पत्ति हैं । ..(**व्यवधान**)....

श्री उपसभापति: आपको जो कहना है, वह कहिए । ..(**व्यवधान**)....आप बोलिए । ..(**व्यवधान**)....अहलुवालिया जी, उनका दिमाग है, आप क्यों बोलते हैं ? ..(**व्यवधान**)....उनका दिमाग हैं,आप क्यों गुस्सा करते हैं ? ..(**व्यवधान**)....

श्री विजय जे.दर्डा: चेयरमैन सर,मुझे समझ में नहीं आ रहा है कि ..(**व्यवधान**)....

श्री उपसभापति: जो आपने बोल दिया है,उसे फिर रिपीट मत करिए । ..(**व्यवधान**)....

श्री विजय जे.दर्डा: मैं न तो उनका नाम ले रहा हूं और न ही कुछ कह रहा हूं फिर भी जब दिल और दिमाग की बात आती है तो ये खड़े हो जाते हैं ? ..(**व्यवधान**)....मैं जानता हूं कि उकने पास दिल भी है और * ..(**व्यवधान**)....

श्री दीपांकर मुखर्जी :* ..(**व्यवधान**)....

श्री विजय जे.दर्डा: ..(**व्यवधान**)....तो सर, ...(समय की घंटी)

श्री उपसभापति: यहां घंटी बजती है । ..(**व्यवधान**)....

श्री विजय जे.दर्डा: सर,मैं रेल मंत्री जी से दरख्वास्त करूंगा कि विदर्भ..(**व्यवधान**)....

MR DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Ahluwalia, I will not allow you क्या हैं ? ..(**व्यवधान**)....

SHRI S.S. AHLUWALIA; Sir, what has he said? When he is speaking on Railway Budget, why he said * *...{Interruptions)...* What does it mean? What is meant by it? *...{Interruptions)...* He should withdraw his words. He cannot make a personal remark on the Member *..(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I will examine if it is unparliamentary *...(Interruptions)...*

SHRI S.S. AHLUWALIA: No, Sir, how he can speak about a Member? *...(Interruptions)...* He is not discussing the features of Mr. S.S. Ahluwalia; he is discussing the Railway Budget..*{Interruptions)...*

*Expunged as ordered by the Chair.

श्री उपसभापति: आप रेलवे पर बोलिए । ये क्या बात है ? ..(**व्यवधान**)....आप रेलवे पर बोलिए । ..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस.अहलुवालिया: अगर आप ऐसा करेंगे, तो मैं कहता हूं कि फिर मेरी जुबान को रोक नहीं सकते । ..(**व्यवधान**)....Sir, it is a personal remark. He should withdraw his words. It is a personal remark...*(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please sit down, Mr. Ahluwalia. *..(Interruptions)...*

SHRI S.S. AHLUWALIA: It is on record what he has said. It is a personal remark. *(Interruptions)*

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: The Chair is on his legs. Please sit *down. (Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN:Ahluwaliaji... *(Interruptions)* Just a minute. He is capable of defending himself. Why are you coming in? *(Interruptions)* आप बैठिए..(**व्यवधान**).... दर्डा जी, देखिए, थोड़ी नोंक-झोंक ठीक है, आप रेलवे पर बात पर रहे हैं, रेलवे पर बात कीजिए । पर्सनल, रिमार्क्स पर, the matter should not be taken. If there is anything unparliamentary, I will examine it. *(Interruptions).*

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, what is unparliamentary? I am saying he should withdraw his remarks. *(Interruptions)* What is this? *(Interruptions)* Why should he make a personal remark? *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN. He has not made a personal remark.

SHRI S.S. AHLUWALIA: He has made a personal remark.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He denies it. *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: He should withdraw what he has said. What is it? *(Interruptions)*

SHRI VIJAY J. DARDA: Sir, I will repeat what I said.

SHRI S.S. AHLUWALIA: What will you repeat? *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Ahluwaliaji

SHRI S.S. AHLUWALIA: This is not fair, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You are going on saying, "This is not fair; this is not fair". What exactly is your objection? *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: He should withdraw the personal remarks. *(Interruptions)* He should speak on the Railway Budget. *(Interruptions)* He is describing the physique of Mr. Ahluwalia. That is not the subject matter. The subject matter is the Railway Budget. He should speak on that. Why should he make personal remarks? *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: What did he say? He did not say anything.

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir,*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: This is very bad.

SHRI S.S. AHLUWALIA: What is bad?

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, this is too much. What does he think of himself? *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no. You cannot go on saying whatever you want. *(Interruptions)* No, no, This is not correct. *(Interruptions)* You should not take it for granted. *(Interruptions)* I am just telling you that you should not take the House for granted. *(Interruptions)* I want to go through the record. *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: Personal remarks will not be allowed. *(Interruptions)* Personal remarks will not be allowed. *(Interruptions)* You adjourn the House. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: If it is a personal remark, I will have to examine it. And you cannot ask me to adjourn the House. *(Interruptions)* I will not go by your diktat. I will do what is right. *(Interruptions)* I will not go by what you dictate. You should not dictate. Please sit down. *(Interruptions)* Please sit down. *(Interruptions)* Ahluwaliaji, I am very sorry. *(Interruptions)* I am very sorry. *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: What is this? *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no. I will not allow this.

SHRI S.S. AHLUWALIA: How can you make a personal remark against someone? *(Intenvptions)*

श्री उपसभापति: आप बैठिए **..(व्यवधान)....**

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, ...

---

*Expunged as ordered by the Chair.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Narayanasamy, please sit down. *(Interruptions)* Mr. Narayanasamy, please sit down. *(Interruptions)* I am on my legs. I appeal to all the Members; If there is anything unparliamentary, it will not go on record. That is one. Secondly, you say that he has made personal remarks. I have to go through the record to find out what he has said. I have...

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, ...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no. Please wait.

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, you call the Secretariat and find out what he has said; you adjourn the House. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no. You do not say that I should adjourn the House. I will not accept that. There is a procedure. *(Interruptions)* The procedure is...

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, I know the procedure.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: ...whenever a Member objects, the Chair directs that it will go through the record; if it is found unparliamentary, it will be is expunged. And that is the procedure that I will follow. That is the procedure. That procedure should be followed. *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, it is not a matter of an unparliamentary word. It is a personal remark.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Ahluwalia, even if it is a personal remark, I will go through it. If it is a personal remark, I will expunge it. *(Interruptions)*

प्रो.राम देव भंडारी (बिहार): सर,ये बात का बतंगड़ बना रहे हैं, कोई बात नहीं हैं..(**व्यवधान**)....ये जान-बूझकर हाऊस को डिस्टर्ब कर रहे हैं ..(**व्यवधान**)....

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, that is not fair. The body language, the gesture shown... *(Interruptions)*

SHRI V. NARAYANASAMY. Sir, I am on a point of order. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: What is your point of order?

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR: Sir... *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Why are you standing up?

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, I am on a point of order. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: What is your point of order?

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, my point of order is, Mr. Ahluwalia said* That type of remark should not be allowed.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: i have expunged that.

SHRI V. NARAYANASAMY: Let him tender apology before the House. Such type of remarks against the Chair should not be allowed in the House. *(Interruptions)* I object to it.

AN. HON. MEMBER: One cannot make a personal remark here. This is not fair. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Narayanasamy, please take your seat. *(Interruptions)* I have already said about it.

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR: Sir, I have a point of order.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: What is your point of order? *(Interruptions)* I have heard him. You need not explain it to me. *(Interruptions)* That is for the Chair to decide. You need not to decide about it. *(Interruptions)* Mr. Darda, you please conclude.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, what he said against the Chair is not fair. *(Interruptions)*

प्रो.राम देव भंडारी: हाऊस कैसे चलेगा ..(**व्यवधान**)....इनको चेयर से माफी मांगनी चाहिए ..(**व्यवधान**)....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I have already warned him. *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, once again.J am appealing to you...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Ahluwalia, I am going to look into the records as to what the personal remark is. *(Interruptions)* I will look into it.

श्री कृपाल परमार: इन्होंने दिल और दिमाग की बात कही हैं ..(**व्यवधान**)....

श्री उपसभापति: दिल और दिमाग का क्या मतलब हैं ? आप बताइए क्या मतलब हैं ..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस.अहलुवालिया: इन्होंने जो बात कहीं हैं कि *..(**व्यवधान**)....

I am feeling hurt by the remarks of a Member.

*Expunged as ordered by the Chair.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: How? forT

श्री एस.एस.अहलुवालिया: ये लोग कहते हैं कि इस रेलवे बजट को एप्रिशियेट करने के लिए दिल औ दिमाग की जरूरत है।* ..(**व्यवधान**)....

श्री उपसभापति: अहलुवालिया का नाम बोला है क्या ..(**व्यवधान**)....अहलुवालिया का नाम बोला है तो that is wrong, he should withdraw it. *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: He should withdraw his words. It is not my fault. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Ahluwalia, if he is not withdrawing it, the Chair is here who can expunge it.

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, have you asked him to withdraw his words? Why will he not withdraw his words?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I wiil have to see the record. *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: That is why I said...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Ahluwalia, you are not allowing the Chair to speak. Please sit down. *(Interruptions)* Please sit down.

SHRI S.S. AHLUWALIA: He is levelling a charge against me. How can he do it? *(Interruptions)* How can he do it?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I don't expect a senior Member to...

श्री लालू प्रसाद: अहलुवालिया जी, हमारी बात तो सुन लीजिए ..(**व्यवधान**)....आप कागज़ क्या पढ़ रहे हैं, पहले हमारी बात सुनिए। हम रेल मंत्री के नाते यहां बैठे हुए हैं नोट करने के लिए, और मानीय सदस्य जो भी बातें बोल रहे हैं, मैं उनको नोट कर रहा हूं। कहीं भी अहलुवालिया जी का नाम लिया ही नहीं गया ..(**व्यवधान**)....

श्री एस.एस.अहलुवालिया: आपके बोलने से होगा क्या ? आप भी यहीं कहिएगा जो वह कह रहे हैं ..(**व्यवधान**)....

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, how can the hon. Member disturb the House like this? I want action should be taken against Mr. Ahluwalia. He has threatened you; he has threatened the Chair. *(Interruptions)* He cannot threaten the Chair like this. *(Interruptions)* He can't threaten the Chair. *(Interruptions)* Please check up the proceedings whether he has threatened the Chair. He has threatened. *(Interruptions)* This is my charge. He can't, on his own, hold the House to ransom. *(Interruptions)*

---

*Expunged as ordered by the Chair.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I am again telling this, Mr. Ahluwalia, it is not good for a senior parliamentarian to behave like this. *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: I have been humiliated by another Member, Sir. I am asking for justice and you are not giving to me. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Ahluwalia, you are going beyond your jurisdiction. I exercise a lot of patience. I would not like you to commit things which are not in the interest of running the House. *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, this is not fair. *(Interruptions)* Sir, this is not fair. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: This is your opinion. *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: He has mentioned my name and I am hurt. *(Interruptions)* That is why you are not hurt. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Are you in the Chair? Can you tell me? Is it the way to behave with the Chair? *(Interruptions)* If each one of you say, again and again, that I ask the Secretariat and all that, it is unbecoming of that. *(Interruptions)* I am telling you that I will look into the record and if there is anything that is unparliamentary, then, I will expunge it. What else can you expect from the Chair? *(Interruptions)*

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, in such situations, every time, the Chair... *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, Mr. Ahluwalia, I am sorry. *(Interruptions)* I am sorry, it is not fair. Mr. Darda, please speak.

श्री विजय जे.दर्डा: सर, मैं बोल ही रहा हूं । मुझे बोलने तो दें । ..(**व्यवधान**)....अगर रेल मंत्री जी, ने विकास का, प्रगति का बजट दिया है तो उस बजट को उनको ..(**व्यवधान**)....

श्री उपसभापति: *इन्होंने जो कहा है,वह है क्या ? ..(**व्यवधान**)....

श्री लालू प्रसाद: *वह कैसे बोल रहे हैं ?

श्री एस.एस.अहलुवालिया: हमारा दिमाग हैं, आप जानते हैं लालू जी ।

श्री उपसभापति: श्री दर्डा जी, आप बोलिए । आप दो मिनट में अपनी बात खत्म कीजिए । यह आपको additional time दिया गया है । आप दो मिनट में खत्म कीजिए ।

श्री विजय जे.दर्डा: सर, मैं नागपुर के बारें में कह रहा था कि नागपुर का इलाका एकदम पिछड़ा हुआ हैं । वहां की भूमि ..(**व्यवधान**)....

---

*Expunged as ordered by the Chair.

श्री उपसभापति: यह बहुत गलत बात हैं । आप वापस सीट पर जाइए । There is no issue. You can't direct the Chair as to what to do and what not to do. It is not your prerogative. ..(**व्यवधान**)...नहीं आप सीट पर जाइए । क्या आपने अहलुवालिया जी को कोई पर्सनल रिमार्क किया हैं ?

श्री विजय जे.दर्डा: मैं कैसे कर सकता हूं ? ..(**व्यवधान**)....यह अधिकार सिर्फ अहलुवालिया जी को हैं । ..(**व्यवधान**)....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I am just asking you. *...(Interruptions)...Have* you made any personal remarks against Mr. Ahluwalia? क्या आपने अहलुवालिया जी को कोई पर्सनल रिमार्क किया हैं ? आप यस या नो में जवाब दीजिए । ..(**व्यवधान**)....आप दूसरा बताइए ..(**व्यवधान**)....मिस्टर दत्ता प्लीज..(**व्यवधान**)....

श्री विजय जे.दर्डा: मैंने उस पर ऐसा कोई आरोप नहीं लगाया है ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes or no. *...(Interruptions)...*

श्री उपसभापति: हां, ठीक हैं..(**व्यवधान**)....क्या बात कर रहे हैं..(**व्यवधान**)....देखूंगा ना ..(**व्यवधान**)....श्रीमती दुर्गा ।..(**व्यवधान**)....

श्री लालू प्रसाद: महोदय,चेयर के खिलाफ अहलुवालिया ने ..(**व्यवधान**)....पूछिए सर ..(**व्यवधान**)....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I will leave it to *him.'...(Interruptions)...* I will leave it to him how he has behaved with the Chair. *...(Interruptions)...* I will leave it to him. *...(Interruptions)...* I will leave it to him. I am not worried. *...(Interruptions)...*

SHRI S.S. AHLUWALIA: I am speaking to you. *...(Interruptions)...*

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: There is a limit to it. बहुत हो गया ..(**व्यवधान**)....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Ahluwalia is one of the senior Members of this House. I never expected that he would question the Chair. *...(Interruptions)...* I never expected that. *...(Interruptions)...* I am hurt. *...(Interruptions)...*

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Does he have the authority to question the Chair? *...(Interruptions)...*If somebody provokes him, does it give him the authority to question the Chair? *...(Interruptions)...*

---

*Expunged as ordered by the Chair.

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR: Now why do you want to provoke the Chair?

प्रो.राम देव भंडारी: 17साल में इन्होंने कुछ नहीं सीखा । ..(**व्यवधान**)....

श्री लालू प्रसाद: माफी मांगिए..(**व्यवधान**)....

SHRI S.S. AHLUWALIA: I am responding to what you have said, Sir...*(Interruptions)...* Sir, you have said that it is up to Mr. Ahluwalia to do...*(Interruptions)...* While responding to what you have said...*(Interruptions)...* If they do not allow me to speak. ...*(Interruptions)...*
What is this?

श्री दीपांकर मुखर्जी: बहुत हो गया ..(**व्यवधान**)....

SHRI S.S. AHLUWALIA: It has never been my intention. I have been in this House for 17 years and not for one or two days. ...*(Interruptions)...* I never wanted to hurt the sentiments or challenge the ruling of the Chair. ...*(Interruptions)...* I never wanted that today also. ...*(Interruptions)...* But I am hurt because a personal remark was passed against me by a Member. That was the reason. I never wanted to hurt anybody in this House.

THE DEPUTY CHAIRMAN: But I am hurt. ...*(Interruptions)...*

श्री दत्ता मेघे (महाराष्ट्र): सर, दोनों शान्त हो गए । 2005-06 का जो रेल बजट हमारे मंत्री महोदय, जी ने रखा है, इसका मैं तहे दिन से स्वागत करता हूं । मेरी बातें, मैं बड़े मुद्दे के साथ कहूंगा ताकि इसके बारे में रेल मंत्री जी सोचें और कुछ तो कार्रवाई करें । रेल बजट में उन्होंने जरूर कोई टैक्सेज नहीं लगाए हैं, कुछ नहीं किया, लेकिन हमारे देश में आज भी इतनी प्रॉब्लम्स है, रेल के अन्दर, उन्हें दूर करने के लिए आपने जरूर प्रयास किए है, लेकिन मुझे मालूम है कि आप इससे भी ज्यादा प्रयास कर सकते थे । लेकिन उस वक्त बिहार में चुनाव चल रहा था । यह जो बजट बना है, उसमें जो आपको ध्यान देना था, वह आप पूरानहीं दे पाए और इस कारण इसमें अधिकारी लोगों ने जरूर मनमानी की हैं ।मैं इस बजट का समर्थन करता हूं, लेकिन मेरे क्षेत्र के अंदर जो छोटी बड़ी दिक्कतें हैं, और जो अधिकारी लोग वहां दुर्व्यवहार कर रहे हैं, भ्रष्टाचार कर रहे हैं, लोगों से पैसे इकट्ठा कर रहे हैं, उस पर मैं कहना चाहूंगा । इस संबंध में मैंने काफी लेटर भी लिखे, मगर जवाब मुझे नहीं मिला ।

उपसभापति महोदय, मैं यहां दो तीन बातें जरूर कहने वाला हूं । हमारा नागपूर-अकोला, जिसका 300-400 किलोमीटर डिस्टेन्स हैं, यहां काफी लोग हर दिन ट्रेन से चलते हैं । इसके लिए जो पास होल्डर हैं, उनको 250/- रूपए देकर टिकट निकालना पड़ता हैं और वे निकालते हैं । सभी पास होल्डर टिकट से चलते हैं, बिना टिकट कोई भी नहीं चलता, लेकिन कुछ गाड़ियां ऐसी है, जिनमें अगर वे बैठ जाते हैं तो उनके लिए सरसार्च और पैनेल्टी के रूप में पांच-पांच सौ, छह-छह सौ

रूपए स्टूडेंट्स से, महिलाओं से वसूले जाते हैं। वहां के एक अधिकारी हैं,जिनका नाम भी मैं लेना चाहूंगा, ये लोग हर महीने वहां पैसे की वसूली करते है और जो लोग उनको पैसे नहीं देते, उनके साथ बहुत गलत व्यवहार करते हैं। हमारे नागपुर डिवीजन के अंदर हैं, यह वालेन्जकर उनका नाम है। मैंने डी.आर.एम.से भी दो-तीन बार बात की हैं, लेकिन वहां के स्टूडेंट्स, महिलाओं के साथ आज भी वे लोग गलत तरीके से पेश आते हैं। इसके लिए मेरा मंत्री महोदय, आपसे कहना यह हैं कि जो पास-होल्डर हैं उनके लिए आप इसे बढ़ा दीजिए। वे पैसे देने के लिए तैयार हैं दो सौ, ढाई सौ, चार सौ, पांच सौ, लेकिन ऐसा न हो कि वे रोज टिकट निकालें, उनको तकलीफ हो। ये ऐसे पास-होल्डर पांच-छह हजार लोग हैं। आपकी गाड़ियों में उतनी व्यवस्था हैं नही और इसलिए जो गाड़ी उन्हें मिलती है, उसमें बैठते हैं। वहां के लोगों की कोई कंपलेंट नहीं है, मगर जो उन लोगों को तकलीफ हो रही है, उसको भी देखा जाना है। मैंने लेटर भी लिखे थे, लेकिन राज्यमंत्री जी से मुझे कोई जवाब नहीं आया। पास-होल्डर कोई फोकट में नहीं जाना चाहता। वे रोज टिकट निकालते हैं और गाड़ी में बैठ जाते हैं, लेकिन यह जो पांच-छह सौ रूपए फाइन होता है। वह बहुत बड़ी समस्या है। मैंने वहां सब लोगों की समस्या को समझा है और इसलिए मैं लालू जी से, माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि लालू जी, आप थोड़ा यह पास-होल्डर के लिए बढ़ा देंगे तो इससे आपको रेवेन्यू भी बढ़ेगा और लोगों को रोज की तकलीफ से राहत भी मिलेगी। इस बारे मे मैं डी.आर.एम से मिला हू और राज्य मंत्री को भी मैंने खत लिखें हैं। यह एक बहुत छोटी बात है, इसको आप देखिए। इससे आपको रेवेन्यू भी बढ़ने वाला है और इससे आपको तकलीफ भी नहीं होने वाली। मैंने यह जो बात कही थी, उसकी मैं डिटेल भी आपको दूंगा।

उपसभापति महोदय, हमारे देश में 22000 ऐसे रेलवे क्रोसिंग हैं, जहां कोई चौकीदार नहीं रहता। अभी हमारे नागपुर में रामटेक के पास क्रोसिंग पर चौकीदार नहीं था, जिससे वहां से जो एक शादी के लोग गुजर रहे थे, उन 50 लोगों की वहां दुर्घटना में मृत्यु हो गई। मेरा आपसे यह कहना है कि आप इन 22000 रेलवे क्रोसिंग के लिए चौकीदार रखिए। वैसे भी हमारे यहां अनएंपलायमेंट की समस्या हैं। चूंकि इन क्रोसिंग पर चौकीदार नहीं रहते, इसलिए बहुत से एक्सीडेंस हो जाते हैं और जिनमें दो-दो सौ लोगों की जान चली जाती हैं। अगर उससमय रामटेक में कोई चौकीदार रहता, तो वहां ये 50 लोग न मरते क्योंकि चौकीदार तुरंत फाटक लगा देता और गाड़ी वहां से निकल जाती। चौकीदार न रहने से हर साल लोग मरते हैं। इन 22000 रेलवे क्रोसिंग के लिए आप चौकीदार देंगे तो एक तरहसे आप लोगों को रोजगार देंगे, वे काम करेंगे और इस तरह से जो लोगों की जानें जाती हैं, वे नहीं जाएंगी। ऐसा मैं मानता हूं।

उपसभापति महोदय, इनको केन्द्रीय सड़क निधि से और अन्य दूसरी मदों से भी पैसा मिलता है रेलवे लाइनो के बारे में इन्होंने कहा था, मगर महाराष्ट्र में जो नई लाइनें बिछाने के बारे में जो हमारी प्लानिंग थी, जिनका रिव्यू हो गया था, सब कुछ हो गया था, मगर लालू जी का, मंत्री जी का ख्याल उधर क्यों नहीं गया, मुझे मालूम नहीं। कोई अलग से प्लान नहीं था, लेकिन महाराष्ट्र के जितने भी

पेंडिंग इस्यूज हैं, उन पर काम करना चाहिए था । एक छोटी सी बात मैं कहना चाहूंगा कि महाराष्ट्र गवर्नमेंट के 75 लाख रूपए रेलवे मंत्रालय को देने हैं, वे भी आप दे रहे हैं । आफिशियली जो पैसा हैं, जो आपको महाराष्ट्र सरकार को देना है, वह तो कम से कम आप दे दीजिए । आज महाराष्ट्र सरकार भी तंगी में हैं , जहां जहां भी उसका पैसा है, हम लोग कोशिश करते हैं कि पैसा आए । यह जो 75 लाख रूपया हमारा महाराष्ट्र का आपके पास पड़ा है, उसके बारे में आप जरूर सोचिए ।

उपसभापति महोदय, पहले"तत्काल आरक्षण" की जो सुविधा थी, उसके लिए 50/- रूपए आप लेते थे, अब उसको बढ़ाकर आपने 150/- कर दिया है । जो एक आदमी को रिजर्वेशन नहीं मिला, जरूरी जाना होता था, उसके लिए आपने इसे 150/- रूपए बढ़ा दिया । इस प्रकार की जो बढ़ोतरी हुई है, इसके ऊपर भी आपको ध्यान देना चाहिए ।

श्री उपसभापति: आपका समय समाप्त हो गया है ।

श्री दत्ता मेघे: उपसभापति जी, मैंने अभी ही तो शुरू किया है, कृपया मुझे बोलने दिया जाए । ये सब बहुत ही महत्वपूर्ण बाते हैं, कृपया मुझे बोलने दिया जाए, ऐसा मौका फिर बार-बार नहीं आता हैं । वर्धा में सेवाग्राम व पवनार ये हमारे राष्ट्रपिता महात्मा गांधी जी व विनोबा जी के आश्रम है । इन स्थानों को हमने पर्यटन स्थल घोषित किया है, लेकिन वहां पर कोई भी एक्सप्रेस गाड़ी रूकती नहीं हैं । मैंने अभी आपको रिपोर्ट दी है । वर्धा में विनोबा जी के स्थान, पवनार में गांधी जी के स्थान वे सेवाग्राम इत्यादि स्थानों पर गाड़ियां रूकनी चाहिएं । इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए ।

श्री उपसभापति: कृपया समय की ओर ध्यान दीजिए ।

श्री दत्ता मेघे: सर, कृपया मुझे बोलने दिया जाए, ये सब बहुत ही काम की बातें हैं ।

श्री उपसभापति:काम की बातें तो हैं, किन्तु समय की ओर भी ध्यान दीजिए ।

श्री दत्ता मेघे: माननीय उपसभापति जी, नागपुर से चलने वाली पार्सल एक्सप्रेस गाड़ी भी बंद कर दी गई हैं, उसे फिर से शुरू किया जाना चाहिए । किसानों और छोटे व्यापारियों के हित में वे-साइड स्टेशनों पर सामान की बुकिंग फिर से शुरू की जानी चाहिए । नागपुर से उत्तर –पूर्व व लेह के लिए एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए । नागपुर में स्टाफ ट्रेनिंग कॉलेज वे रेलवे भर्ती बोर्ड की स्थापना भी की जानी चाहिए और ये किया जा सकता है । डी.आर.एम. की रिपोर्ट, जो इनके ऑफिस में पहुंची है, उस पर थोड़ा भी अमल किया जाए तो यह काम आसानी से हो सकता हैं ।

मुम्बई में छत्रपति शिवाजी रेलवे स्टेशन के नज़दीक बीस एकड़ भूमि बेकार पड़ी हुई हैं, उस भूमि पर नये टर्मिनल के लिए विकास किया जाना हैं । महाराष्ट्र सरकार ने छत्रपति शिवाजी रेलवे स्टेशन के विस्तार और आधुनिकीकरण में सहयोग देने के लिए रेल मंत्रालय को पत्र लिखा था, लेकिन रेल मंत्रालय की अभी तक कोई भी जवाब नही आया हैं ।

महाराष्ट्र में नान्देड़ रेल डिवीजन इस समय दक्षिण-पूर्व रेलवे से सम्बद्व है, जिसका हैडक्वार्टर हैदराबाद में हैं। नान्देड़ रेल डिवीज़न के हर काम के लिए हैदराबाद की ओर दौड़ना पड़ता हैं। उसे सैन्ट्रल रेलवे से सम्बद्व किया जाए। जैसाकि मैंने कहा कि महाराष्ट्र सरकार ने रेलवे पुलिस पर 75 करोड़ रूपया खर्च किया है, उस पैस का भुगतान महाराष्ट्र सरकार को किया जाना चाहिए। रेलगाड़ियों में महिला यात्रियों के लिए डिब्बे आरक्षित किए जाते हैं, लेकिन पुरूष यात्री उसमें बैठ जाते हैं, उसको रोकने की व्यवस्था की जानी चाहिए। पिछले दो वर्षो में तकरीबन आधा दर्जन भीषण रेल दुर्घटनाओं में लगभग 200 व्यक्तियों की मौत हो चुकी है। इन दुर्घटनाओं का कारण मानवीय चूक अथवा लापरवाही बताया जाता है, लेकिन वास्तविकता यह है कि कुछ दुर्घटनांए रेलवे नेटवर्क प्रबधंन के रख-रखाव की खराबी की वजह से होती है। यह सही है कि देश में 63000 किलोमीटर रेलवे लाइन है, जिसका प्रबंधन एक ही हाथ में है, किन्तु इसका समुचित रख-रखाव न होने के कारण ये दुर्घटनाएं होती है। रेलवे में दुर्घटनाओं के कारणों की जांच के लिए हमेंशा कमेटी बैठाई जाती है, किन्तु कमेटी जब अपनी रिपोर्ट देती है तो उस पर कोई कार्यवाही नहीं की जाती। 1998 में खन्ना के पास हुई रेल दुर्घटना की जांच रिपोर्ट में कहा गया कि रेल पटरी जो बिछाई गई थी, उसमें भ्रष्टाचार हुआ था, लेकिन किसी भी अधिकारी या कर्मचारी के ऊपर कोई भी कार्यवाही नहीं की गई। जब कमेटी बैठाई जाती है और वह अपनी रिपोर्ट देती है, उसपर कार्यवाही भी होनी चाहिए, किन्तु वह नहीं होती है। अभी तक किसी भी अधिकारी के खिलाफ कोई भी कार्यवाही नहीं हुई हैं। खराब रेलवे पटरियों की खरीद के लिए वे ज़िम्मेदार थे, यह कमेटी की रिपोर्ट थी, लेकिन उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई। सरकार के द्वारा रेल दुर्घटनाओं को गंभीरता से लिया जाना चाहिए और इसके लिए जो भी तत्व जिम्मेदार हों, उनके खिलाफ कड़ी कार्यवाही की जानी चाहिए, यही मेरी मांग हैं।

माननीय उपसभापति जी, हम जब डी.आर.एम.से मिलते हैं तो मुझे तीन-तीन बार पत्र लिखना पड़ता है किन्तु फिर भी वहां के डी.आर.एम.उस पर कोई गौरनहीं करते हैं। कम से कम किसी एम.पी. के द्वारा यदि कुछ लिखा जाता हैं, उस पर गौर किया जाना चाहिए, किन्तु वे ऐसा नहीं करते हैं।वहां पर जो हुक्मशाह बैठे हैं, जो डी.आर.एम.बैठे हैं, वे हर हफ्ते ओर हर महीने पैसे लेते हैं, हमने उन्हें ऐसा करते हुए पकड़ा भी हैं, लेकिन उनके ऊपर कोई कार्यवाही नहीं की गई। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि मेरे द्वारा जो लिखित रूप से शिकायत की गई है, उस पर कार्यवाही की जानी चाहिए और जो भ्रष्टाचार में लिप्त अधिकारी है उन्हें तुरन्त निलम्बित किया जाए, यही मेरी आपसे मांग हैं। धन्यवाद।

SHRIMATI N.R DURGA(Andhra Pradesh): I thank you very much, Sir, for allowing me to speak a few words on the Railway Budget 2005-06. At the outset, first pf all, I wholeheartedly thank the hon. Railway Minister for taking up electrification of Tirupati-Pakala-Katpadi Section in this Budget and he also said that he would complete it this year itself.

Then, survey for Pakala-Dharmavaram gauge conversion was completed long back. Since then, we have been running heaven and earth in the Railway Ministry for taking up this work. But, so far, this section has not caught the attention of the successive Railway Ministers. So, I beseech the hon. Railway Minister to kindly take up this work and fulfil the long pending desire of the people of this region.

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

The Minister has announced that Rail Land Development Authority would be set up to commercially exploit the surplus railway land through public-private participation. I failed to understand as to why are you involving private people when you have got the largest infrastructure network in the country. I strongly feel that you can take technical help from private people. The other point is, as and when the Minister changes, the proposals change. Earlier it was decided to grow Jetropha plants so as to produce bio-diesel to reduce our dependence on imports and moreover bio-diesel is environment-friendly. Now, you have a new proposal. So, I only suggest that you stick to one idea which is beneficial for the Railways and the nation and implement it sincerely.

The hon. Minister has given a lot of emphasis on Optic Fibre Network of Rail Tel and also said that it has grown to 26,000 kms. and would reach 40,000 kms. by 2008. There was a proposal before the Ministry for providing Internet facilities in moving trains and has also successfully tested the provision of broadband internet on running trains in the Northern Railways. I would like to know what has happened to that proposal and also would

like to know how the Railways is thinking of utilizing the large spare bandwidth available at every station for commercial purpose, after meeting its telecom requirements?

As a part of boosting tourism in South India, all the Southern States, including Goa and Pondicherry, formed a consortium called the SITCON to achieve a common goal *i.e.,* increase tourism in this region. The main thrust of the SITCON is to introduce a circular train to connect all the tourist destinations of South India. The Railways agreed to this proposal and also agreed to allocate 40 per cent money. But, there is no mention about it in the Railway Budget. Hence, I request the hon. Railway Minister to consider this proposal sympathetically and release funds because all the Southern States and the Government of India are ready to release their share of funds.

I request the Minister for introduction of a direct train from Chittoor to Chennai. In the absence of a direct train, the people in this region have to go to Katpadi in one train and from there they have to catch another train to reach Chennai. This is causing not only inconvenience but also consuming time and they have to shell out more money. Hence, I request to consider this small proposal favourably.

Sir, the hon. Minister has said in Para 10 of the Railway Budget that the wagon turn round would be brought down to 5 days. I was shocked to look at this sentence. Sir, if you look at the wagon turn round, you will know the real picture. In 1950-51, the wagon turn round was 11 days and, after 53 years *i.e.,* in 2002-03, the wagon turn round was 7 days! So, you have taken more than 50 years to bring it down to 4 days. And, according to this calculation, you need 25 more years to bring it down to 5 days. \ don't think that the Minister has any magic wand to bring it down to 5 days from the present 7 days in 3 or 4 years which he has claimed.

I congratulate the Railway Minister that in spite of 38,000 level-crossings in the country, India rank better than advanced countries such as France, the USA, the UK, Japan, etc., in safety at level-crossings with 0.10 accident per million train kms. But this is not enough and there is a need to further reduce it. I suggest for creation of mass consciousness in road vehicle users in coordination with the Govrnment of India, State Governments, Municipalities, NGOs, educational institutions and private operators. I also suggest to the Railway Ministry for discussing this issue with the Ministry of Planning and Programme Implementation to enable the Members to use their MPLADS funds for construction of level crossings.

Last year, the Ministry had got 313.6 million dollars of loan for strengthening the Golden Quadrilateral and its diagonals. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You wanted to Seek only clarifications. *(Interruptions)*

SHRIMATI N.P. DURGA: No, Sir. I will take two more minutes. *(Interruptions)* I would like to know from the hon. Minister as to what has happened to that money and to what extent you have succeeded in utilising that money. Sir, now I come to my last point. The Research, Design and Standards Organisation, in association with IIT, Kanpur, developed the Wheel Plate Detection Device, I think, about two years ago; and, the prototype of this has also been installed for trials. I would like to know from the hon. Minister whether the trials are over. Thank you, Sir.

SHRI S. ANBALAGAN (Tamil Nadu): Thank you Mr. Deputy Chairman, Sir, as the hon. Minister is aware, the Salem-Karur *via* Namakkal, a new railway line project was conceived and approved by the Government of India in the Railway Budget for the year 1998. The initial process was undertaken then and some progress had been made. But after that money has not been allotted for this scheme. Therefore, I urge upon the Minister to consider it as a special case and do something concrete to get it done, instead of putting it in a cold storage. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the last speaker, Shri Narayanasamy. You have only three minutes.

SHRI V. NARAYANASAMY: Mr. Deputy Chairman, Sir, in this session, I have not spoken even once...*(Interruptions)* Sir, I am grateful to the hon. Railway Minister for helping the Southern States. However, Kerala was feeling belittled that they have not been taken care of. Some announcement was made yesterday, by the Railway Minister. *(Interruptions)* For Pondicherry, a lot of schemes have been announced.

As far as freight tariff is concerned, it has been reduced on a number of commodities. A consortium has been made. It has been proposed to make proper utilization of wagons to increase the revenue. There was an argument from the other side, that the Railway Budget has not contributed to the development of the economy. I Would like to answer that point because the Railways is a sector where forty per cent of the goods are carried, more than 20 to 30 per cent populatin of the country travel by it. It is a cheaper mode of transport. The Railway Minister has definitely to be congratulated for not touching the fare and freight charges. It is definitely

helping the economy of the country. The argument made by the other side that it is not helping the economy of the country is not acceptable because it is helping the industry, the agriculture and the social sector. The Railways is helping every sphere of the society.

As far as the Southern States are concerned, Tamil Nadu has got a lot of railways. The credit goes to the hon. Railway Minister. *[Interruptions)* Still a lot has to be done. The hon. Minister of State belongs to our neighbouring State. I have been telling from the beginning and one hon. Member from AIADMK also made a demad that Pondicherry-Bangalore Railway line survey should be done. It is economically very viable. Apart from that, the hon. Minister should see to it that it covers most of the rural population in this area. It connects three States, that is, Tamil Nadu, Karnataka and Pondicherry. It is a viable area. A survey was done and it was accepted when Shri Jaffer Sharief was the Railway Minister, but still it has been in cold storage. What are they going to do? It is very good that the survey has started between Chennai-Pondicherry-Cuddalore line. It is an East Coast line. It will develop tourism in that area. I congratulate the hon. Minister for that. Then the railway line electrification between Pondicherry and Villupuram has been announced in this Budget. I would like to tell the hon. Minister that by train it takes a minimum of seven hours to go from Pondicherry to Chennai and by road it takes 2-2 1/2 hours only. I request the hon. Minister to have a Shatabdi train because a lot of tourists are coming. Tourist potential has increased there. I request the hon. Minister that there should be two trains for Pondicherry and two trains for Chennai. In between, the hon. Minister's constituency will also get advantage because the train goes to Villupuram-Tindivanam-Chengalpattu-Chennai. Therefore, the traffic pontential is there *{Interruptions)* It is not there. *(Interruptions)* It will help my constituency. I am referring to that. *{Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He represents that State. *{Interruptions)*

SHRI V. NARAYANASAMY: Fortunately, the hon. Minister's constituency is also there. *(Interruptions)* That is what I am telling. *(Interruptions)* The hon. Minister is fully aware that traffic potential is high in that area. Therefore, I request the Minister to consider that aspect.

Then I come to the Karaikkal region of Pondicherry. In the Karaikkal region, Mayilduthurai, which is the constituency of Mr. Mani Shankar Aiyer, a new train has been started. It goes up to the temple town. There is a Shanishwara temple there in Thirunallar. *(Interruptions)* Therefore, it has

been given. *{Interruptions)* That Shanishwara temple is a world famous temple. It is the only temple in Thirunallar. People from not only North India, but ail over the world go there. We want to develop it as a temple town. We need Thirunallar connection which the hon. Minister promised earlier. That has to be done.

Sir, when Mr. Jaffar Sharief was the Minister, a train was there from Tiruchirapalli-Nagore-Karaikkal. Now it stops at Nagore. It does not go to Karaikkal. It is only 7-8 kilometres from there. It has been sanctioned. *(Interruptions)* It comes *via* Thanjavur-Kumbakonam, which is the constituency of Mr. Vasan also. *(Interruptions)* Sir, it has been neglected so far. Now the UPA Government is giving a lot of importance to Tamil Nadu and Pondicherry. You have to accept that. *(Interruptions)* The NDA Government neglected the State totally. Mr. Thirunavukkarasar is sitting here. He knows fully well. The Minister from Karnataka had taken up all these earlier. Now the hon. Minister is from Tamil Nadu, he has to do something for Tamil Nadu. *(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr.-Narayanasamy, please conclude. *(Interruptions)* This is not a private talk between Members. *(Interruptions)*

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, I will take only one minute. Sir, we are connected with four regions. We are near Tamil Nadu, Andhra Pradesh and Kerala. So, you should take care of this constituency. *(Interruptions)* Sir, kindly permit me to speak. *(Interruptions)*

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR: Mr. Narayanasamy, you are talking only for your neighbours. You should talk for Pudukottai also. You should talk for everybody. *(Interruptions)*

SHRI V. NARAYANASAMY: There are two trains going from Chennai to Cochin. It goes *via* Mahe.

Sir, the Pondicherry people, when they go to Mahe, don't have reservation facilities in train. They should have reservation facility in the train. Then, Sir, we also need reservation in the train which runs between Yanam region and Kakinada. *(Interruptions)*

AN HON. MEMBER: Whey are you asking for reservations?

SHRI V. NARAYANASAMY: Because CMP is commited for reservation only. Sir, the Government servants of Mahe and Yanam are working in Pondicherry and Karaikal. Therefore, I want the hon. Minister to consider these demands and help our State.

Sir, this Budget is a balanced Budget, and a poor-oriented Budget. It takes into account the welfare of the common man. But, Sir, a criticism has been made that, economically, it will not help the country. That is absolutely wrong.

Secotidly, I would like to make one more point and then conclude. The hon. Members from the other side have said that security aspect has not been taken care of. As far as security is concerned, Sir, if you see the figures that have been given, you will find that, accidents have been reduced. The accidents have come down. Therefore, security aspect has been taken care of, within the available resources The hon. Railway Minister has given Rs. 24,000 crores for Railway Development Fund. It is a welcome step. For years to come, Railways will definitely compete with the road sector and also the aviation sector. Thank you.

† अबू आसिम आजमी (उत्तर प्रदेश): उपसभापति जी, मैं आपका बहुत शुक्रगुज़ार हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर चन्द प्वाइंट्स रखने की इजाज़त दी। सर, मैं रेल बजट के फेवर में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं । मुम्बई से चलने वाली एक ट्रेन हैं, जो आजमगढ़ होते हुए आगे जाती है । वह जब आजमगढ़ पहुंचती है तो रात में तकरीबन ग्यारह-बारह बजे पहुंचती है, जिससे वहां पहुंचने वाले लोगों को दिक्कत होती हैं । मैं मंत्री महोदय से चाहूंगा कि वे उस ट्रेन का वक्त ऐसा कर दें कि वह दिन-दिन में ही आजमगढ़ पहुंच जाए।

दूसरी, एक ट्रेन—कैफियात एक्सप्रेस जो आजमगढ़ जाती है, वह सरायमीर स्टेशन पर नहीं रूकती । सरायमीर आजमगढ़ का एक ऐसा स्टेशन है जहां से हज़ारों की तादाद में लोग विदेशों में और मुम्बई में भी नौकरी करते हैं । मैं निवेदन करूंगा कि कैफियात ट्रेन को जिस तरह से फूलपुर में रोका गया है,फूलपुर से ज्यादा इंपॉर्टेंट स्टेशन सरायमीर है, वहां उसको भले ही चंद मिनअ के लिए रोका जाए, लेकिन उसको वहां रोका जाए । दूसरे,सरायमीर स्टेशन का प्लेटफॉर्म बहुत नीचा है—कोई बच्चा, औरत या बूढ़ा आदमी ट्रेन पर नहीं चढ़ सकता हैं । उनको स्टूल लगाकर चढ़ना पड़ता है, इसलिए इस प्लेटफॉर्म को ऊंचा किया जाए । एक ट्रेन दिल्ली से आजमगढ़ के लिए शुरू की जाए । सरायमीर में जो टिकट की बुकिंग का क्वोटा था, उसे थोड़ा बढ़ा दिया जाए।

सर, मेरा आखिरी प्वाइंट यह है कि सोमनाथ चटर्जी रिपोर्ट में भिवंडी के बारे में ज़िक्र था, लेकिन भिंवडी में अभी तक रेलवे का सुधार नहीं हुआ है । भिंवडी में बिहार और उत्तर प्रदेश के लाखों लोग रहते हैं और माननीय मंत्री जी तो स्वंय बिहार के हैं, तो उन बिहारी और उत्तर प्रदेश के मज़दूरों का ख्याल करते हुए एक ट्रेन बिहार और उत्तर प्रदेश के लिए भिंवडी से डायरेक्ट शुरू कर दी जाए, बहुत-बहुत धन्यवाद।

شری ابو عاصم اعظمی "اتر پردیش" : اپ سبھا پتی جی، میں آپ کا بہت شکر گزار ہوں کہ آپ سے مجھے ریل بجٹ پر چند پوائنٹ رکھنے کی اجازت دی۔ سر، میں ریل بجٹ کے فیور میں بولنے کے لئے کھڑا ہوا ہوں۔ ممبئی سے چلنے والی ایک ٹرین ہے جو اعظم گڑھ ہوتے ہوئے آگے جاتی ہے۔ وہ جب اعظم گڑھ پہنچتی ہے تو رات میں تقریبا گیارہ بارہ بجے پہنچتی ہے جس سے وہاں پہنچنے والے لوگوں کو دقت ہوتی ہے۔ میں منتری مہودے سے چاہوں گا کہ وہ اس ٹرین کا وقت ایسا کر دیں کہ وہ دن-دن میں ہی اعظم گڑھ پہنچ جائے۔

دوسری، ایک ٹرین کیفیات ایکسپریس جو اعظم گڑھ جاتی ہے وہ سرائے میر اسٹیشن پر نہیں رکتی۔ سرائے میر اعظم گڑھ کا ایک ایسا اسٹیشن ہے جہاں سے ہزاروں کی تعداد میں لوگ ودیشوں میں اور ممبئی میں بھی نوکری کرتے ہیں۔ میں نویدن کرونگا کہ کیفیات ٹرین کس جس طرح سے پھولپور روکا گیا ہے۔ پھولپور سے زیادہ امپورٹنٹ اسٹیشن سرائے میر ہے، وہاں اس کو بھلے ہی چند منٹ کے لئے روکا جائے، لیکن اس کو وہاں روکا جائے۔ دوسرے سرائے میر اسٹیشن کا پلیٹ فارم بہت نیچا ہے، کوئی بچہ، عورت یا بوڑھا آدمی ٹرین پر نہیں چڑھ سکتا ہے۔ ان کو اسٹول لگا کر چڑھنا پڑتا ہے، اس لئے اس پلیٹ فارم کو اونچا کیا جائے، ایک ٹرین دہلی سے اعظم گڑھ کے لئے شروع کی جائے۔ سرائے میر میں جو ٹکٹ کی بکنگ کو کوٹہ تھا، اسے تھوڑا بڑھا دیا جائے۔

سر، میرا آخری پوائنٹ یہ ہے کہ سوم ناتھ چٹرجی رپورٹ میں بھیونڈی کے بارے میں ذکر تھا، لیکن بھیونڈی میں ابھی تک ریلوے کا سدھار نہیں ہوا ہے۔ بھیونڈی میں بہار اور اتر پردیش کے لاکھوں لوگ رہتے ہیں، اور مانئے منتری جی تو سوئم بہار کے ہیں، تو ان بہاری اور اترپردیش کے مزدوروں کا خیال کرتے ہوئے ایک ٹرین بہار اور اتر پردیش کے لئے بھیونڈی سے ڈائریکٹ شروع کر دی جائے۔ بہت بہت دھنیواد۔

"ختم شد"

SHRI SHANKAR ROY CHOWDHURY (West Bengal): *Mr.* Deputy Chairman, Sir, I wanted to take advantage of the presence of Shri Lalu Prasad here. I have nothing to say on the Railway Budget.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He is not here.

SHRI SHANKAR ROY CHOWDHURY: But Mr. Velu is there. I would like to make two specific points, no new railway lines, no new trains, no halts, nothing. Number one, the metro railway Calcutta has got a station

---

†Transliteration of Urdu Scrip.

called Maidan station. Since it is the Jubilee Year of Shri Aurobindo, we have taken a proposal, through the West Bengal Government, to the Railway Ministry that the Maidan railway station should be renamed as Shri Aurobindo Station, इसका कुछ हो जाए तो बड़ी मेहरबानी होगी ।

My second point is about gallantry award winners. Today, a series of Param Vir Chakra awards are given to the winners and to the next of kin, in case of posthumous, which most of them are. They are given certain good facilities by the Railways including on the Shatabadi and the Rajdhani trains. We have got no problem with that. But, as you know, Sir, and as you have attended various award ceremonies, majority of the awards which we are getting now are of the Ashok Chakra series. They are not of the Param Vir Chakra series. Again, most of them are posthumous. They have been given similar facilities except the facility of travelling on the Shatabadi and the Rajdhani trains. I have taken up this issue. The Railway Minister has been kind enough to reply also, but, apparently, it could not be taken up because the Shatabadi and the Rajdhani trains also include meal fares.

I think, Sir, people have been killed. They have laid down their lives. This much surely the Railways can do for them. I would request Mr. Velu to kindly take it up.

श्री रूद्रनारायण पाणि(उड़ीसा)**:** महोदय धन्यवाद । मैं दो मिनट में, दो बिन्दुओं पर ही बोलूंगा । आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए आपका धन्यवाद । महोदय,यहां पर बहुत पुराने और सीनियर मेम्बर बहुत कुछ अपने सुझाव देते हैं, ..(**व्यवधान**)....मैडन्, नहीं । मैं इस सदन में बोल चुका हूं, शायद उससमय आप नहीं थे । महोदय, विषय यह है कि रेल बजट आ चुका है और बहुत कुछ ट्रेन में फैसिलिटी के लिए, बहुत कुछ यहां पर बोला जा चुका है और यहां पर भी कुछ सदस्य ऐसे है, जो बोले हें कि नयी-नयी योजनाओं की देते हैं,पुरानी योजनाओं पर अमल नहीं करते हैं । मान्यवर,रेल राज्य मंत्री श्री आर.वेलू.जी यहां पर बैठे हैं । पिछले दिनों तब दिसम्बर के महीने में एप्रोप्रिएशन बिल पर चर्चा हो रही थी, तो जनता दल (यूनाइटेड) के हमारे जो साथी हैं,ये एक विषय पर बोले थे, मैं 10, दिसम्बर की बात करता हूं, मैं अपनी कोई व्यक्तिगत बात नहीं करता हूं । माननीय वेलू जी तमिलनाडुसे आते हैं, मद्रास से आते हैं,वे कृपया नोट करें कि हावड़ा से 6003 हावड़ा-चेन्नई मेल चलती है । मैं 10 दिसम्बर रात्रि नौ बजे, उस ट्रेन में बैठा, लेकिन उस ट्रेन में, ए.सी.के कम्पार्टमेंट में बिस्तर नहीं दिया गया । मैं अपने लिए बैचेन नहीं था,मैं पैसेन्जर्स के लिए बैचेन था और जब पैसेन्जर्स लोग बोले, तो छानबीन होने पर मालूम हुआ कि यह काम एक प्राईवेट कांट्रेक्टर के पास है । वह प्राईवेट कांट्रेक्टर कुछ गड़बड़ कर रहा था,तो पैसेन्जर्स ने आपत्ति पुस्तिका, आब्जेक्शन रजिस्टर में अपनी आपत्ति लिखी । लोग मुझे नहीं

जानते नहीं थे मि मैं एक संसद सदस्य हूं । उन्हें बाद में पता चला,मैंने भी उसमें सिगनेचर किया । 10 दिसम्बर,2004 को आपत्ति-पुस्तिका में, आब्जेक्शन रजिस्टर में, जो लिखा गया है, इस सदन के एक सदस्य ने उसमें साक्षी के रूप में हस्ताक्षर किया है, उसके ऊपर क्या कार्यवाही हुई है, यह मैं जानना चाहता हूं ? ये बहुत-सी छोटी-छोटी बातें हैं। मैं यह बात अपने लिए नहीं कह रहा हूं,यह मैं पैसेन्जर्स के लिए कह रहा हूं । जो प्राईवेट कांट्रेक्टर के खिलाफ जो शिकायत थी, उस पर भी ध्यान दीजिए ।.....(समय की घंटी).....

श्री उपसभापति: मंत्री जी, उसे देखेंगे ।

श्री रूद्रनारायण पाणि: मंत्री जी, आम पैसेंजर्स को जो परेशानियां होती है, जो प्राब्लम होती है, उनके प्रति आप थोड़ा ध्यान दीजिये ।

दूसरी बात यह है कि मैं उड़ीसा से आता हूं और उड़िया लोगों के लिए बोलता हूं । छत्तीसगढ़ के बैकुंठपुर में चिरमिरी नाम का एक कोयला क्षेत्र हैं । चिरमिरी कोयला क्षेत्र में लगभग 50 हजार उड़िया लोग रहते हैं । बहुत कष्ट सहन करके, वे लोग अनुपपुर स्टेशन से आकर के ट्रेन पकड़ते हैं । हम कई सालों से चिरमिरी कोयला क्षेत्र में काम करने वाले भाइयों के लिए मांग करते आये हैं कि उनके लिए कम से कम दो बोगी चिरमिरी से अनुपपुर लाई जांए ।यानी , अनुपपुर से उड़ीसा वाली ट्रेन में उन बोगियों को अटैच किया जाये । इसलिए छत्तीसगढ़ में जिस कोयला खदान में उड़िया मजदूर वर्षो से काम करते हैं, उनकी भलाई के लिए कम से कम दो कोच, दो बोगी अनुपपूर में शंटिंग की जायें । अगर इतनी कृपा रेल मंत्री जी करेंगे, तो बहुत अच्छा होगा । धन्यवाद ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The general discussion on the Railway Budget is over. The hon. Minister for Railways will reply to the debate tomorrrow after the Question Hour.

Now, we will take up the next item, *i.e.,* Statement by Minister. Shri Kantilal Bhuria to make a statement regarding the status of implementation of recommendations contained in the Second Report of the Parliamentary Standing Committee on Agriculture.

STATEMENT BY MINISTER

Status of Implementation of second report of Parliamentary Standing Committee on Agriculture

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया)ः महोदय, दिनांक 28 सितम्बर, 2004 को राज्य सभा बुलेटिन भाग-॥ में जारी राज्य सभा की क्रियाविधि नियमावली और कार्य-संचालन नियमावली के नियम-266 के प्रावधानों के अनुसरण में माननीय सभापति,राज्य सभा के निर्देश