

"That the Members of the Rajya Sabha assembled in this Session are deeply grateful to the President for the Address which he has been pleased to deliver to both Houses of Parliament assembled together on February 17, 2003."

The motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN : The House now is adjourned for an hour, for lunch.

*The House then adjourned, for lunch,
at thirty-nine minutes past one of the clock.*

The House reassembled after lunch at forty minutes past two of the clock, THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA) in the Chair.

THE BUDGET (RAILWAYS), 2003-04 -- CONTD.

श्री लालू प्रसाद यादव (पंजाब) : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने बहुत ही अच्छा रेल बजट पेश किया है। यह बजट इस बात का सबूत है कि अखिलेश्वर के अंदर रहेअमल इतना अच्छा है कि बच्चा-बच्चा यह कह रहा है कि ऐसा बजट आज तक पेश नहीं किया गया है। बजट अच्छा ही नहीं है बल्कि यह एक ग्रोथ ओरिएण्टेड बजट भी है। इसकी वजहों में आगे चलकर कहूंगा। लेकिन ऐसा कोई तबका नहीं है, ऐसा कोई परिवार नहीं जिसको इसका लाभ नहीं पहुंचेगा। नई रेलवे पटरियाँ बिछाना, नई रेलगाड़ियाँ चलाना, किराए भाड़े कम करना, बड़ी आयु के गरीब लोगों को सहूलियतें देना, ये सब बातें इसकी परिचायक हैं कि रेलवे बजट बहुत अच्छा है। मैंने बजट के अंदर जो ग्रोथ का जिक्र किया है, इससे मैं यह साबित करना चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी ने पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स की किराए की दरों को कम करने के लिए कहा है। रेलवे फ्रेट कम करने से हमारी इकोनोमी की ग्रोथ बढ़ेगी और सभी परिवारों को इसका फायदा पहुंचेगा। सात से दस परसेंट तक रेलवे भाड़ों में कमी करने का ऐलान किया गया है। रेल मंत्री जी ने यह भी कहा है कि तेल कंपनियों के साथ मशरूफा करने के बाद मैं इन भाड़ों को और भी कम करने का हिसाब बनाऊंगा। मंत्री जी से इस बारे में मेरा यह कहना है कि अगर उन कंपनियों के साथ बात करने से भाड़ा कम करने से लाभ पहुंचेगा कंज्यूमर को पास ऑन होगा, फिर तो ठीक है, उनसे बात करनी चाहिए। नहीं तो रेल मंत्री जी को अपने प्लान की वजहों कर देनी चाहिए। पेट्रोलियम मिनिस्ट्री के साथ को-ऑर्डिनेशन करके, इस बात को फोलो-अप करना चाहिए कि रेल भाड़ा कम करके कंज्यूमर को इसका लाभ पहुंचता है। ऐसा ही दूसरा कदम है, शताब्दी और

राजधानी का किराया कम करना। यह बहुत अच्छा कदम है लेकिन मैं यह कहूंगा कि यह काफी नहीं है। इससे ऑक्युपेंसी तो निश्चित रूप से बढ़ेगी लेकिन रेल का घाटा पूरा नहीं होगा। जो पैसेन्जर गाड़ियां हैं, उनकी सवारियों से जो किराया वसूल होता है उसमें घाटा होता है। मालगाड़ियों से ज्यादा किराया वसूल होता है। इससे उस घाटे को पूरा किया जाता है। इसमें तालमेल बिठाने के लिए मैं यह कहूंगा कि जहां पर दो सवारी गाड़ियों के किराए कम किए हैं, वही पर दूसरी गाड़ियों के किराए भी कम किए जाएं। ऑक्युपेंसी बढ़ाने का काम दूसरी गाड़ियों से ज्यादा होता है। किराए में घाटा या तो सवारी कम होने से होता है या किराए ज्यादा होने से होता है जिसके कारण सवारी नहीं आती। अगर इन गाड़ियों का किराया भी कम कर दिया जाए तो ऑक्युपेंसी का रेट निश्चित रूप से बढ़ेगा और घाटे कम होंगे। मैं समझता हूं कि मंत्री जी इस बारे में जल्दी से जल्दी अपना निर्णय लेंगे और दूसरी सवारी गाड़ियों का किराया कम करेंगे। इससे पब्लिक में एक मैसेज जाएगा कि सरकार गरीब-अमीर और दरमियाने तबके के लोगों को एक समान समझती है।

इसके साथ-साथ सेफ्टी का जिम्मा करना भी जरूरी है। अभी पांच जनवरी को हिन्दुस्तान टाइम्स में एक रिपोर्ट छपी थी जिसमें यह कहा गया था कि 1 जनवरी, 1999 से नवम्बर 2002 तक लगभग पंद्रह सौ पचहत्तर हादसे हुए। इसमें पच्चासी प्रतिशत हादसे ह्यूमन ऐरर से हुए और छह प्रतिशत इक्विपमेंट फेल्योर से हुए, चार प्रतिशत सेबोटैज से हुए और बाकी पांच प्रतिशत दूसरे कारणों से हुए। जो पंद्रह सौ पचहत्तर हादसे हुए उनमें ह्यूमन ऐरर की जिम्मेदारी ज्यादा है। इस ओर ध्यान देना बहुत आवश्यक है। उसी दिन मंत्री जी ने एक कार्यक्रम में मुम्बई के अंदर एक भाषण दिया था। उसमें यह कहा था कि मैं सत्रह हजार किलोमीटर लंबी लाइनें बिछाऊंगा। इससे हादसे कम होंगे। यह भी कहा गया है कि ये जो सत्रह हजार किलोमीटर लाइन बिछानी हैं, वे पांच साल के अंदर पूरी होगी। इसके साथ-साथ यह भी कहा गया है कि वे साढ़े तीन हजार के करीब आर.पी.एफ. जवान भर्ती करेंगे। इसमें 70,000 के करीब लोग पहले ही हैं। यह बात मेरी समझ से बाहर है कि सत्रह हजार किलोमीटर लाइन बिछाने और तीन, साढ़े तीन हजार लोगों को भर्ती करने से हादसे कैसे कम होंगे? मेरी मंत्री जी से दरखास्त है कि वे इस पर रोशनी डालें। ह्यूमन ऐरर से जो एक्सीडेंट्स होते हैं उनके ऊपर जिम्मेदारी लगाये।

एक बात और कहना चाहूंगा, पहले भी कई बार कह चुका हूं कि रेलवे का सरप्लस लैण्ड, वेकेन्ट लैण्ड बहुत जगह पड़ा हुआ है। कई जगह हजारों एकड़ जमीन पड़ी हुई है। इसका उपयोग नहीं होता। गंदगी पड़ी रहती है। कांस्ट्रक्ट ऐण्ड ऑपरेट के फार्मूले को ध्यान में रखकर इसका उपयोग किया जाए। अदाम से लीज आउट करने के लिए टेंडर मांगे जाए। उनसे कहा जाए कि इस जमीन पर आप अपने गोदाम बनाओ। हमें पैसा दो और उन गोदामों को इस्तेमाल करो। बहुत से लोग, जो ज्यादा माल मंगाते हैं, वे अपना माल वही पर स्टोर करेंगे, आने का भी और जाने का भी। उन्हें भी आने-जाने में सुविधा होगी और जमीन का भी ज्यादा उपयोग होगा।

एक और बात है कि लुधियाना में उत्तर प्रदेश के पूर्वी इलाके और बिहार से खेती-बाड़ी और इंडस्ट्री में काम करने के लिए बहुत लोग आते हैं। इन्हें सुविधा तभी होगी जब इनके लिए ईस्ट बाउंड गाड़ियां डंडारी स्टेशन पर खड़ी की जाए। काफी पीछे लगने के बाद अब डंडारी स्टेशन पर बुकिंग और रिजर्वेशन का काम तो हो गया है लेकिन अफसोस की बात यह है कि वहां प्लेटफार्म को ऊंचा नहीं किया गया है। प्लेटफार्म नीचे रखा गया है। इससे चढ़ने-उतरने में मुश्किल होती है। अगर यह काम कर दिया जाए तो उत्तर प्रदेश और बिहार से जो लाखों की संख्या में लोग आते हैं वे इस स्टेशन से आने-जाने का काम करेंगे क्योंकि इसके करीब उनकी रिहायश है। मैं एक बात और कहूंगा। रिजर्वेशन के अंदर लोगों को बहुत तकलीफ होती है और उसमें गड़बड़ भी चल रही है। अगर रिजर्वेशन और बुकिंग की ऑन लाइन एजेंसियां दी जाएं तो इस काम के अंदर लोगों को जो मुश्किल आती हैं वे कम हो सकती हैं और समस्या हल हो सकती है।

बाकी बात, स्टेशन के ऊपर, प्लेटफॉर्म के ऊपर मिखारी बेहद रहते हैं। न जाने किससे मिली-भगत रहती है। वहां पर उनकी आड़ में जेब कतरे भी आते हैं। आरपीएफ के होते हुए भी यह समस्या क्यों रहती है, यह मेरी समझ से बाहर की बात है? इसलिए इस ओर भी ध्यान दें। साबु ही सफाई पर भी ध्यान दिया जाए। वहां पर इन्कवायरी ऑफिस तो ऐसा है कि अगर उसे बंद भी कर दिया जाए तो कोई फर्क नहीं पड़ता, क्योंकि वहां से कोई जवाब ही नहीं मिलता, कोई फोन ही नहीं उठाता। इसलिए मेरा निवेदन यह है कि इन बातों की ओर ध्यान दिया जाए।

अंतिम बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि वहां एक गाड़ी अमृतसर से हरिद्वार चलती है, जिसमें अस्थियां ले कर जाने वाले लोग बहुत होते हैं। यह गाड़ी चलती तो है, लेकिन उसका कोई ठिकाना नहीं कि वह कब चलेगी, कब पहुंचेगी, कहां रुकेगी और कहां नहीं रुकेगी। उसको अगर फॉस्ट ट्रेन बना दिया जाए तो वह गाड़ी कामयाब हो सकती है और लोगों को इससे सहूलियत भी हो सकती है।

इतनी ही बात कह कर आपका धन्यवाद करता हूँ।

THE VICE CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Now, Shri Tarini Kanta Roy. You have got five minutes.

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): No, Sir, I have eight minutes.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Two more Members from your party have to speak, so you have five minutes.

SHRI TARINI KANTA ROY: Okay, Sir, while speaking on the Railway Budget, 2003-04, I would like to raise some important points.

It is quite clear that this Budget does not have any direction, and there are a number of anomalies in it. Though it is full of tall promises, it does not escape our attention from mentioning important issues like, electrification, track renewal, gauge conversion, line doubling, construction of new lines, etc. These have been completely ignored.

Compared to the previous Railway Budgets, in this Budget, electrification received lesser allocation. During the year 2002-03, the target for electrification was 375 kms, but, it has been reduced to 350 kms this year, and the allocation is only Rs. 123 crores.

The hon. Railway Minister has allocated an amount of Rs. 2605 crore for renewal of 3850 kms of track, while in the previous Budget, a target of 4000 kms was set for track renewal.

In the year 2002-03, the budgetary provision for 890 kms of gauge conversion was Rs. 768.40 crore. But in the present Budget, for gauge conversion, a target of only 775 kms has been set and for this an amount of Rs. 733 crore, has been allocated.

In the current Budget, the Minister has set up a target of 190 kms for the construction of new lines, while in the previous year, the target was for construction of 225 kms.

Sir, regarding the safety aspect, I welcome the decision of the Railways to initiate underwater inspection of bridges, and also the proposal for a Bridge Management System. However, what I said earlier, and still want to say is that the completion of the bridge work is not getting the due importance it deserves. Out of 4481 bridges, including a large number of distressed ones, only 1010 were targeted for completion in the year 2002-03. At this rate, it would take more than four years to complete bridge works, and, in the meantime, their condition would further deteriorate, making railway journey very risky and hazardous. Has the target for 2002-03 been achieved? I would also like to know the target for the year, 2003-04.

Since the Rafiganj accident, questions are being raised about the railway safety. I must say this that it has adversely-affected the passenger traffic in the Indian Railways. The Railway Minister has also admitted that in the passenger segment there has been a drop of 3 per cent, and it has

much to do with the recent railway accidents. Another thing that surprises me is this. The hon. Minister has announced a number of trains, even before gauge conversion has taken place on those routes. Priority should have been first on gauge conversion, but in order to gain publicity, the hon. Minister went ahead to announce a number of trains on the lines which are yet to undergo gauge conversion.

The hon. Minister also said about increasing the frequency of a number of trains. However, he did not mention anything about some other trains including the Guwahati-New Delhi Rajdhani Express. In the past, it was announced that it would run seven days a week, but, the Ministry is yet to fulfill its promise. The Sealdah-New Cooch Behar Uttar Banga Express is another train which should run daily, but the Ministry of Railways has not yet paid attention to the demands of a large number of people in Northern part of West Bengal.

Mr. Vice-Chairman, Sir, it is well known that since bifurcation, the Eastern Railway has turned further sick and no efforts are being made to strengthen the zone.

Finally, I would like to shed light on another important project, namely, the New Maynaguri-Jogighopa. The hon. Minister has proposed an allocation of Rs.25 crores for the new Maynaguri-Jogighopa rail project. This line is essential for the 1.5 crore people, living in the districts of Jalpaiguri, Cooch Behar (West Bengal), Dhubri, Bongaigaon, Kokrajhar, Goalpara (Assam) and East and West Garo Hill districts (Meghalaya). This line will, perhaps, become an alternative line for the whole of North-East. However, I would request the hon. Minister to ensure quick completion of the Final Location Survey (FLS). *(Time-bell)* Sir, I am concluding. Similarly, the metre gauge line between New Mal and Changrabandha, which is part of this project, needs to be converted into broad gauge, as soon as possible. The whole process needs to be expedited in order to avoid cost escalation; and sufficient funds should also be allocated to ensure quick completion of the project. Thank you.

प्रो. रामगोपाल यादव (उत्तर प्रदेश) : श्रीमन् आप का बहुत-बहुत धन्यवाद, आप ने बोलने का अवसर दिया ।

3.00 p.m.

मैं सब से पहले माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा कि उन्होंने एक अच्छा बजट प्रस्तुत किया। अभी जो जनरल बजट आया था, वह मेरी निगाह में अब तक का सब से खराब बजट था, उस दृष्टि से रेलवे बजट को कंपैर करे तो यह रेल बजट "गुड से बैटर" हो जाता है। श्रीमन्, मेरे कुछ सुझाव हैं जिन्हें मैं संक्षेप में सदन के सामने रखूंगा। एक तो जो रेलवे की सुरक्षा का प्रश्न है जिस के तहत रेल दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं, इस में मेरा मानना है कि जैसे-जैसे रेलवे में कर्मचारियों की संख्या समय के साथ-साथ कम होती जा रही है ये दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं। श्रीमन्, रेल लाइंस का जो मेनुअल इंस्पेक्शन होता था, वह बहुत ही इफेक्टिव था क्योंकि मशीन से आप एक जगह बैठकर सारा इंस्पेक्शन नहीं कर सकते। फिर भी रेल कर्मचारियों की संख्या कम हो रही है। श्रीमन्, रेलवे की जो एनुअल रिपोर्ट है, उस के हिसाब से पिछले वर्ष 20 हजार रेलवे कर्मचारियों की संख्या कम हो रही है। इसलिए पहले जो रेलवे की पेट्रोलिंग अच्छी तरह हो पाती थी, वह नहीं हो पाती है और यह भी कई दुर्घटनाओं का कारण होता है। इस संबंध में मेरा सुझाव है कि यह संख्या कम न हो। इस के साथ ही रेलवे सब से ज्यादा लोगों को एम्प्लायमेंट देती थी। आप इस तरह लोगों के लिए एम्प्लायमेंट बढ़ाने की कोशिश कीजिए जिस से लोगों को रोजी मिलेगी और रेलवे की सुरक्षा भी बेहतर तरीके से होगी। श्रीमन्, दूसरी सुरक्षा व्यवस्था पैसेजर्स की है जिस के तहत लूट-खसोट व डकैती के चलते कई जगह यात्रियों को बहुत दिक्कत होती है। हमारे यहां कानपुर टूंडला सेक्शन पर यात्रियों को नशीला या जहरीला पदार्थ खिला देने की घटनाएं बड़े पैमाने पर होती हैं। इस में बहुत सारे एंटी-सोशल एलीमेंट्स यात्रियों को चाय, बिस्किट व अन्य खान-पान की सामग्री के साथ नशीला पदार्थ खिला देते हैं। जिससे वे बेहोश हो जाते हैं, कई बार मर भी जाते हैं तो उनका सारा सामान वे लूट लेते हैं। इस पर अंकुश लगाने का काम होना चाहिए। यह सारा रेलवे के एम्प्लाइज की मदद से हो रहा है, उनकी कनाइव्स से हो रहा है।

श्रीमन्, मैं यह भी अनुरोध करना चाहूंगा कि आरपीएफ को सुदृढ़ करने की कोशिश की जाए क्योंकि जो जीआरपी है, जो स्टेट गवर्नमेंट रेलवे पुलिस है उसमें मेरा जो उत्तर प्रदेश का अनुभव है उसके अनुसार जिन पुलिसकर्मियों के खिलाफ शिकायत होती है उनको जीआरपी में पोस्ट कर दिया जाता है। रेलवे में कई घटनाएं ऐसी हुई हैं, जिसमें ट्रेन पैसेजर्स के साथ डकैतियों ने पुलिस के लोग शामिल पाए गए हैं। इसलिए आप रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को मजबूत करने की कोशिश कीजिएगा, अच्छे लोगों को उसमें रिक्रूट कीजिएगा ताकि यात्रियों की सही तरीके से सुरक्षा की जा सके।

श्रीमन्, इसके अलावा ट्रेन में जो जनरल कम्पार्टमेंट हैं उनकी संख्या बहुत कम है। आप लोग, हम सब लोग जानते हैं कि एक-एक, दो-दो डिब्बे जनरल के होते हैं, जिसमें किस तरह बिल्कुल भूस की तरह लोग भरे रहते हैं, पुलिस को लाइन लगाकर बैठाना पड़ता है। अगर लंबी ट्रेन में, फास्ट ट्रेन में दो-दो और जनरल बोगी लगा दी जाएं या फिर कुछ लंबी, फास्ट ट्रेन के लिए सारी जनरल बोगी लगाकर एक लाइन की व्यवस्था कर दी जाए तब भी, जो आम सवारी हैं उनकी समस्या का हल हो सकता है। इस संबंध में पहले भी यहां आश्वासन दिया गया था, जब आपने श्री-टायर की जगह स्लीपर क्लास बना दिया था क्योंकि आमतौर पर पहले लोग उस

डिब्बे में बैठ जाया करते थे। आपने उस समय भी कहा था कि नए डिब्बे लगाएंगे, लेकिन अभी तक ऐसा नहीं हुआ।

श्रीमन्. एक और जगह से मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा कि हमारी जो गुना-इटावा लाइन बहुत दिनों से लंबित चल रही थी, जिसका प्रोजेक्ट स्वर्गीय माधवराव सिधिया जी ने सेक्सन किया था और जो भिड़ तक पूरी हो गई थी, अब आपने अपने बजट भाषण में कहा है कि वह इस साल इटावा तक पूरी हो जाएगी। इसके लिए मैं उनको बधाई देना चाहता हूँ, लेकिन आगरा से इटावा तक वाया फतेहाबाद और बाहा, जिसका शिलान्यास माननीय प्रधानमंत्री जी ने अपने घर बटेसुर में किया था और जिसका शिलापट अब भी लगा हुआ है, उसके लिए मैं नहीं समझ पा रहा कि जिसका प्रधानमंत्री जी ने कई साल पहले शिलान्यास किया हो उसके लिए इस तरह से आप पैसा सेक्सन कर रहे हैं कि वह अगले दस-पन्द्रह साल तक भी लाइन नहीं बन सकती है। आगरा-इटावा वाया बाहा, जिसका स्वयं अटल जी ने शिलान्यास किया और जो अटल जी का घर है बटेसुर, आप सब लोग जानते हैं, वहाँ उन्होंने शिलान्यास किया था। अभी मैं वहाँ दो-तीन दिन पहले गया था, शिलापट लगा हुआ है, जहाँ अभी थोड़ा बहुत काम शुरू हुआ है।

श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र) : अभी भी सब जगह शिलान्यास हो रहा है।
...(व्यवधान)...

प्रो. रामगोपाल यादव : अब आप समझ रहे हैं कि वह बर्बादी की जड़ हैं और उन सबको हटाओ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : आप आपस में बात करेंगे तो फिर आपका समय जाएगा। आलरेडी दो मिनट ज्यादा हो गए हैं।

प्रो. रामगोपाल यादव : सर, एक दो मिनट में खतम करता हूँ। एक नई रेलवे लाइन स्वीकार की थी, जिसके लिए थोड़ा बहुत पैसा भी स्वीकृत हुआ था और वह लाइन थी इटावा से मैनपुरी। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि उसके लिए आपने केवल 10 करोड़ रुपये सेक्सन किया है, काम शुरू हो जाए इसके लिए कुछ बढ़ोतरी करने की कृपा कीजिए। मैं आपको एक और बात के लिए बधाई देना चाहता हूँ कि आजमगढ़ से दिल्ली के लिए आपने ट्रेन दी। आजमगढ़ से इस हाऊस में सबसे ज्यादा मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट हैं, सात संसद सदस्य हैं, उनकी भावना की कद्र करते हुए आपने आजमगढ़ से दिल्ली तक के लिए ट्रेन दी, इसके पहले आज तक कोई ट्रेन नहीं थी, पहली बार आपने यह ट्रेन दी, लेकिन अच्छा होता कि यह ट्रेन पुरानी दिल्ली के बजाय नई दिल्ली से प्रारंभ हो और कानपुर-लखनऊ होकर चले क्योंकि बरेली-लखनऊ जाने से तो मामला बनता नहीं, रास्ता लंबा हो जाता है और लोग उससे जाना पसंद नहीं करेंगे। इसलिए कानपुर-लखनऊ होकर यह ट्रेन आजमगढ़ जानी चाहिए। यह मेरा सुझाव है।

श्रीमन्, रेल मंत्री जी ने लखनऊ-आगरा ट्रेन दी, पहले अवध एक्सप्रेस एक ट्रेन चला करती थी। इस मार्ग के लिए बहुत दिक्कत होती थी क्योंकि आगरा बहुत इम्पोर्टेंट और ऐतिहासिक नगर है। यह जो आपने नई गाड़ी चलाई, इसके लिए भी मैं आपको बधाई देता हूँ। मैं आपसे यह मांग करता हूँ कि आगरा जनपद में ही एक बहुत बड़ा जंक्शन है-दुंडला, जहां कई जगह से लोग आते हैं, खासतौर से जैन समाज के लोग, तो जो नीलांचल चलती है, आगरा बहुत लोग आते हैं और कोई ट्रेन नहीं है, इसलिए आप नीलांचल को दुंडला में रोक दें तो बहुत लोगों को राहत मिलेगी।

श्रीमन्, मुम्बई से आजमगढ़ तक के लिए गोदान एक्सप्रेस चलती है, जिसको आपने तीन दिन किया है, लेकिन आप पता कर लीजिए मुम्बई जाने वालों की तादाद, अगर सबसे ज्यादा कहीं से ट्रेन में बुकिंग होती है तो आजमगढ़ से होती है, पूरे उत्तर प्रदेश में कोई भी जिला हेडक्वार्टर का ऐसा स्टेशन नहीं है, जहां से इतने ज्यादा यात्री जाते हों। उसे सप्ताह में आपने तीन बार तो किया, अगर डेली कर दें और सराय मीर पर भी उसका एक स्टॉपेज कर दें तो आपकी बड़ी कृपा होगी क्योंकि सराय मीर एक ऐसी जगह है जहां मुम्बई और गल्फ तक के लोग बहुत बड़े पैमाने पर आते-जाते हैं, लेकिन उनके लिए वहां कोई सुविधा नहीं है।

इन सारे सुझावों के साथ एक बार फिर आपको धन्यवाद देते हुए और माननीय उपसभाध्यक्ष जी को भी धन्यवाद देते हुए, जिन्होंने मुझे दो मिनट ज्यादा समय दिया, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : दो मिनट नहीं, चार मिनट ज्यादा दिया। श्रीमती बिम्बा रायकर।

SHRIMATI BIMBA RAIKAR (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, the present Railway Budget looks like an annual report and statement of accounts. There is nothing much than introduction of a few new trains. This looks as if the hon. Minister has made this Budget keeping in view the coming General Elections in the next year, because we do not find any attempt by the hon. Minister to mobilise more funds.

Secondly, no effort has been made to complete the on-going projects, which have been abandoned for want of funds.

Thirdly, Sir, in my State gauge conversion work has been pending since a very long time. Hassan-Mangalore link is pending for a very, very long time. No modernisation of the Hubli workshop is undertaken, despite formation of a new base at Hubli. There is no improvement at all in the Hubli workshop.

Fourthly, now the people have to be content with same amenities as there would be no better facilities or comforts in trains. The hon. Minister has not increased fares. People are ready to pay more, if the Railways extend some better facilities. I think, whatever comforts are available at present, we have to be satisfied with that.

Now, I come to the increase in the number of trains. In Karnataka, they have increased the number of trains by eight. But where is the revenue? When the number of trains is increased, you must also think of revenue. When the revenue has not increased, what is the use of increasing the number of trains in a very short period?

The Rajdhani Express and the Shatabdhi Express are running in losses because its first class A.C. fares is higher than air-fare. That is why rates have been reduced.

Sir, there is a question of allocation of funds. Sir, my State, Karnataka, being a hub of technological, industrial and tourist activities, and considering the steep increase in the traffic inflow and outflow in Karnataka, deserves more allocation. Though this year's allocation is the highest in the past four years, the hon. Minister may say that I have given more money. But compared to other States, Karnataka is such a State that is growing like anything and so many modern things are coming up there. Software engineers are coming up. If the allocation of funds to the Karnataka State is less, it will be very difficult for us. So, the increase in traffic is not justifiable. I hope, such a meagre allocation will not support the growth of developmental activities that are taking place, especially the industries. The allocations made towards the on-going projects will not be sufficient in speeding up the work.

Sir, I would like to make a small request for the comforts of passengers. I want to tell you one thing. Some trains are running regularly for two days, three days or four days. Supposing, a passenger forgets to take medical kit with him, he may be a diabetic patient or a BP patient, who is required to take medicine regularly. In that case, where is the availability of medicine? See, at any station, you won't get a single tablet. You know, in the plane also, there is a small shop. We have travelled so many times to America. There is a small shop in the plane, where they sell whisky, brandy, snacks, and all these things. But, why can't we have a small medical shop

in a train so that if a man wants to have some medicine, he should be in a position to buy some medicine? There should be some paramedical nurse also in the train, because, we are travelling for hours together, for days together. Anything may happen at any time, and the distance between one station and another is, of 3 to 4 hours' journey. If, at all, you call a doctor, a doctor will come after the patient has gone up. That is why medical staff must be there in a train.

Secondly, Sir, I would like to refer to a small thing. You may feel that it is very small, but, I think, it is a necessity. See, when a diabetic patient is travelling for three days, he never gets tea or coffee without sugar, either in the pantry car or at the station. At the station also, if you go for milk so that you can have your Bru coffee or something or make your tea or coffee, the milk available there is mixed with sugar. You never get plain milk. You get milk with sugar, and in a pantry car, you do not get tea or coffee without sugar. So, milk without sugar, should be made available at the railway stations. I have suggested this thing in the Food Committee, because, I am in the Food Management Committee. *(Time-bell)* Sir, that is very important. This is the common man's need. So, sugarless tea and coffee must be provided in the pantry cars as well as at the stations.

Thirdly, about the food. The trains going southwards, should be provided with the southern food. Trains going northwards, should be provided with the food which they like. What happens is that, a man from the north cannot make good food for the southern people, and a man from the south cannot make good purries and chapatis for the northern people. So, you should be very particular about this thing, and proper care should be taken to provide food as per their choice. Then, Sir, the food that is supplied at the station, is all exposed. So, whatever is available there, we have just to bring it in a patta, some idlies and some chutney, and we have to eat like this. So, there should be a provision that it should be covered by a plastic wrapper, and then it should be supplied. About the sanitation, I need not say anything, because, everybody has said that all the lavatories at the platforms as well as in the trains, are not at all looked after. After every 8 hours, they should be cleaned. Otherwise, it is very difficult for the people to ease themselves, and especially on platforms, there should be special toilets for women. Otherwise, it is very difficult for them when only a few toilets are there. So, that should be taken care of.

Fourthly, everybody has spoken about the beggars and vendors. So, I need not repeat that point again. Sir, I want to submit one more thing. Sir, for the bedrolls which are given in the trains, they charge 20 rupees, unless you are in the air-conditioned or first class compartment, where they are given to you free of cost. But, otherwise, we have to pay 20 rupees, and it is said that they are clean and nice. Sir, I can believe that the pillow covers or the bed-sheets may be dry-cleaned everyday. But, what about the blankets? Do you think that blankets are cleaned everyday? Do you think that blankets are cleaned and dry-cleaned everyday? If the same blankets are provided to so many different railway passengers, how can prevention and spread of diseases be ensured? This is a very important issue pertaining to the well-being of the common man, which needs to be looked into. You have to be very particular about such small things.

About train accidents, everybody has spoken; I do not want to take much time on this issue. I just wish to point out that the other day when I was speaking about railways, I had said that we have to be very particular about drunken drivers. Sir, at the starting point, if you examine the driver to see whether he is drunken or not, you will find that he is not drunk, and that he has come to duty with his mind fresh and steady. But once he leaves that place, he feels free to drink. The same is the case with bus drivers as well. So, surprise checks must be conducted at stations in-between, so as to keep the instances of drunken driving under check. Thank you, Sir, for having given me an opportunity to speak on the Railway Budget, 2003-04.

श्री अजय मारु (झारखंड) : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय। सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री और रेल राज्यमंत्री जी को एक बेहतरीन, लोक कल्याणकारो और जनप्रिय बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूँ। इस बजट ने फिर एक बार साबित कर दिया कि एनडीए की सरकार आम आदमी का जीवन स्तर उठाने और सार्वजनिक सुविधाएँ जन-जन तक पहुँचाने के लिए कृतसंकल्प है। हालांकि देश जिन आर्थिक हालातों से गुजर रहा है उसमें सभी लोग अपेक्षा कर रहे थे कि यात्री किराए और माल भाड़े में वृद्धि होगी। परन्तु रेल मंत्री जी ने लोगों की सुविधाओं को प्राथमिकताएँ दी, इसके लिए वे पूरे तौर से बधाई के पात्र हैं। मैं विशेष तौर पर झारखंड की जनता की ओर से उनका धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं झारखंड प्रांत से आता हूँ। उन्होंने हमारी जो मांगें थी समय-समय पर जो उनको हमने पत्र दिए थे उन सब मांगों का ध्यान रखा। हालांकि अभी मांगें पूरी तरह से समाप्त नहीं हुई हैं। लेकिन झारखंड एक नया राज्य है और इसकी प्रगति के लिए देश के सभी राज्यों से रेल सेवाओं से जोड़ने की आवश्यकता है। रेल मंत्री जी ने झारखंड की राजधानी रांची को मुम्बई और बंगलौर से सीधे जोड़ने की घोषणा की है। अभी यह ट्रेन साप्ताहिक है और रांची से मुम्बई तक की ट्रेन चलना आरम्भ भी हो गई

है। मुझे भरोसा है कि इन ट्रेनों को सप्ताह में कम से कम तीन बार चलाया जाएगा। रांची से नई दिल्ली के लिए पहले सप्ताह में राजधानी एक्सप्रेस एक बार चलती थी। हमारी मांग थी कि उसे सप्ताह में दो बार किया जाए। इस बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने उसका भी ध्यान रखा है। इसी तरह बोकारो एक्सप्रेस को धनबाद तक और रांची गढ़वा को वाराणसी तक बढ़ा दिया गया है। जो रेल सुविधाएं बढ़ी हैं मैं उन सब के लिए उनको हार्दिक धन्यवाद देता हूँ। मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी झारखंड को और रेल सुविधाएं देने पर विचार करेंगे। मैं हाल के दिनों में हुई रेल दुर्घटनाओं के बारे में भी कहना चाहता हूँ कि यह सब के लिए चिंता का विषय है। संतोष की बात है कि रेल मंत्री जी ने इन सब बातों पर ध्यान दिया है और उन्होंने कर्मचारियों की कमी भी दूर करने के लिए नई नियुक्तियां करने की घोषणा की है। दुर्घटनाओं के साथ-साथ कुछ इलाकों में यात्रियों के साथ लूटपाट की घटनाओं में इजाफा हुआ है। इस बारे में जो रांची से राजधानी एक्सप्रेस जाती है उसमें हाल के दिनों में कई ऐसी घटनाएं हुई हैं जिसमें यात्रियों के सामान की चोरी हुई है। मैं इसमें यह कहना चाहता हूँ कि जब वह आरक्षित रहती है और जब कोई यात्री तीन-चार सूटकेस ले जाता है और जिस सूटकेस में उनका बहुमूल्य सामान रहता है तो वही सूटकेस कैसे गायब होता है। इसके बारे में मैंने कई बार पहले ही लिखा है लेकिन इस ओर कभी भी विचार नहीं हुआ। रेल मंत्री जी की ओर से एक पत्र का जवाब भी आया कि थूँकि यह रेलवे पुलिस का काम है और यह राज्य सरकार के अधीन है इसलिए यह मामला उन्हीं के अधीन होना चाहिए और इसमें हम लोग ज्यादा कुछ नहीं कर सकते हैं। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब आप रेल चलाते हैं और यात्रियों के माल की जो लूटपाट होती है उसकी भी जानकारी आपको रखनी चाहिए। मैं आपको एक उदाहरण देना चाहता हूँ कि एक बार हम लोग दिल्ली से रांची गए और 6 सूटकेस हमारे साथ थे। इनमें से एक सूटकेस में महिलाओं के गहने थे और वही चोरी चला गया और उससे 6-7 लाख रुपए का नुकसान हुआ। मैंने पत्र लिखा फिर भी उसके बारे में मुझे कोई जानकारी हासिल नहीं हुई। जब मैंने अपने आप इसके बारे में इन्क्वायरी की तो उसके बारे में, मैं रेल मंत्री जी को यहाँ बताना चाहता हूँ कि दिल्ली स्टेशन पर जो पुलिस सादे लिबास में रहती है और उनके हाथ में मेटल डिटेक्टर रहते हैं, वे अपराधियों से मिले रहते हैं। जब सूटकेस जाता है तो वे मेटल डिटेक्टर से यह डिटेक्ट कर लेते हैं कि किस सूटकेस में गहने हैं, किस में क्या है। जब ट्रेन चलती है तो उसी सूटकेस का वहाँ से गायब हो जाना, इस बात का प्रमाण होता है। जो पुलिसकर्मी मेटल डिटेक्टर लिए हुए स्टेशनों पर रहते हैं, उन पर ध्यान देना चाहिए और जो लूटपाट की घटनाएं हैं, उन पर रोक लगनी चाहिए।

झारखंड एक उग्रवाद से प्रभावित इलाका है। वहाँ पर भी कई इस तरह की घटनाएं हो रही हैं, जैसे रेल पटरियों की तोड़फोड़ की होती रहती हैं। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वे राज्य सरकारों से इस बारे में बातचीत करें और उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र में विशेष उपाय किए जाएं।

ट्रेनों का समय से न चलना भी चिंता का विषय है। शायद इसका एक कारण रेल लाइनों पर बढ़ता हुआ दबाव है। कारण चाहे कोई भी हो, लेकिन इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। प्रसन्नता की बात है कि रेल मंत्रालय ने इस वर्ष को यात्री सुविधा वर्ष घोषित किया है। इसके अंतर्गत जरूरी है स्टेशनों और रेल डिब्बों में साफ-सफाई बनाये रखना। स्वतंत्रता दिवस

पर माननीय प्रधानमंत्री जी ने आपरेशन स्वच्छता की घोषणा की है। इससे भी पहले के मुकाबले में काफी सुधार हुआ है। स्टेशनों पर सफाई व्यवस्था के लिए निजी संस्थाओं से भी सहयोग लिया जाना चाहिए। रेल सेवा के आधुनिकीकरण के लिए रेल मंत्री जी ने कई योजनाएं बनाई हैं, मैं उनका समर्थन करता हूँ। मैं एक अन्य विषय पर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि उन्होंने बजट 2002-2003 में जो अनुमानित राजस्व राशि अपर क्लास की थी, उसको अमेडमेंट में घटाकर काफी कम कर दिया। इसका क्या कारण है, यह जानना चाहिए। मैं यहां पर बताना चाहूंगा कि इंडियन एयरलाइन्स ने जो अपने फ्रेट में कमी की है उसके बाद दिल्ली से गुवाहाटी, दिल्ली से बंगलौर, दिल्ली से चेन्नई, दिल्ली से अहमदाबाद, दिल्ली से मुम्बई आज अगर हम इंडियन एयरलाइन्स में 21 दिन पहले टिकट ले लेते हैं तो उसकी राशि कम है और ए.सी. फर्स्ट क्लास का जो किराया है वह काफी ज्यादा है। हालांकि उन्होंने अभी ए.सी. फर्स्ट और ए.सी. टू के किरायों में कमी की है, लेकिन ओर कमी की जानी चाहिए।

- मैं पुनः रेल मंत्री जी के बजट प्रस्तावों का समर्थन करता हूँ और कामना करता हूँ कि नया वर्ष रेलवे के लिए लाभकारी और यात्रियों के लिए मंगलमय हो। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA) : Shri Satish Pradhan. You have twelve minutes.

श्री सतीश प्रधान : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष जी। मैं इस सरकार को और आदरणीय रेलवे मंत्री श्री नीतीश कुमार जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ, उनका अभिनंदन करना चाहता हूँ। जब रेलवे मंत्रालय का बजट नीतीश कुमार जी पेश कर रहे थे तो ऐसा लग रहा था कि नीतीश कुमार जी हाथ में अलादीन का जादुई चिराग लेकर आये हैं। लेकिन बाद में पता चला कि ये वाजपेयी जी का जादुई चिराग लेकर के आये हैं। मंत्री जी बहुत अच्छा बजट लाये। जो लोग बहुत सालों से जिसकी मांग कर रहे थे, उन ज्यादा से ज्यादा लोगों की स्थाहिश उन्होंने पूरी करने की कोशिश की। हर बार बजट सत्र आने के बाद किराये में वृद्धि होती थी। यह पहला समय है जब ग्राहकों को राहत दी गई है, लोगों ने छुटकारा पाया है। इंडियन एयरलाइन्स के साथ में हवाई जहाज का सफर मुम्बई से दिल्ली तक दो घंटे में हुआ करता है, राजधानी से 14 घंटे लगते हैं। लेकिन सात गुणा दोनों के किराये में फर्क नहीं था। आपने यहां भी लोगों को राहत देकर यह प्रवास करना आसान कर दिया और इसीलिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ जो बजट में आपने नहीं बताई। लेकिन एक बात हकीकत में है कि मुम्बई से लेकर मडगांव तक हिन्दुस्तान की पहली बुलैट ट्रेन आपने शुरू की है। और इस ट्रेन की वजह से मुम्बई से लेकर मडगांव तक 8 घंटे के अंदर पहुंचा जा सकता है। महोदय, आज हम 21वीं सदी से गुजर रहे हैं। जब राजीव गांधी जी प्रधानमंत्री बने, तब उनका स्वप्न था, उनका आग्रह था कि जब हम 21वीं सदी में पदार्पण करें तो दुनिया के सब लोगो के साथ हम कम्पीटिशन में साथ में रहेंगे। उन्होंने इस संबंध में कई प्रयास भी किए। आज हम गर्वपूर्वक कह सकते हैं कि 21वीं सदी में पदार्पण करने के बाद हमने इस संबंध में कई कदम उठाए। हमने इनफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी के क्षेत्र में तरक्की की, कम्प्युनिकेशन सिस्टम सब जगह पर लाए। यहां रेलवे में भी इसे साकार करके दिखाया और 160 किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड से आपने गाड़ी चलाई, इतनी अच्छी गाड़ी चलाई - दो सिटी - मडगांव और मुम्बई जोड़

दी। इसी ढंग से बाकी शहरों को भी जोड़ने की आवश्यकता है। इसके लिए मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि मुम्बई-पूना, मुम्बई-नागपुर, मुम्बई-औरंगाबाद, जिसको हम सम्भाजी नगर कहते हैं तथा मुम्बई-नासिक, ये ऐसे स्थान हैं जो एक दूसरे के नजदीक हैं, जहाँ के लोग एक दूसरे पर निर्भर करते हैं तथा भारत की जो दूसरी इंटरस्ट्रीयल स्टेड्स हैं - मुम्बई राजधानी को इन आर्थिक क्षेत्रों के साथ भी जोड़ा जाए तो देश की प्रगति के लिए बहुत अच्छे साधन उपलब्ध हो सकेंगे। इसके लिए प्रयास करने की आवश्यकता है। इसके साथ ही साथ मैं बताना चाहता हूँ और एक सुझाव देना चाहता हूँ कि मैं कम से कम पिछले 6 बजट से एक सुझाव आपके सामने रख रहा हूँ। जब सुरेश कलमाडी जी रेल राज्य मंत्री थे, उन्होंने तुरन्त इसे मान लिया था और उसके मुताबिक आदेश भी दे दिये थे। उसके बाद हर मंत्री महोदय ने यह मान लिया कि हमारा रेलवे का कम्यूनिकेशन सिस्टम बहुत अच्छा हो गया है। हम रेलवे से आवागमन अवश्य करते हैं लेकिन ट्रेन में बैठने के बाद हम रेलवे के ऊपर ही आश्रित होकर रह जाते हैं, हमें कुछ भी पता नहीं चलता है। दो स्थानों के बीच यदि ट्रेन रुक जाए तो यह क्यों रुकी है, कितने समय तक रुकेगी, इस विषय पर जानकारी पाना हमारा हक है लेकिन रेलवे यह जानकारी हमें नहीं देता है। यदि आप अपने कम्यूनिकेशन सिस्टम में सुधार लाएं और कंट्रोल रूम से तुरन्त इस विषय की जानकारी यदि आप दे दें तो गार्ड या ड्राइवर को उसका पता चल सकता है और वह ट्रेन में उस संबंध में अनाउंसमेंट करके सब लोगों को इसके संबंध में बता सकता है और लोगों को इस बात का पता चल सकेगा कि गाड़ी इस वजह से इस स्थान पर रुकी है और कितनी देर तक रुकेगी। महोदय, मैडम बात कर रही थी कि इमरजेंसी में, ऐक्सीडेंट होने की स्थिति में या किसी अपघात की स्थिति में अगर बच्चे के लिए दूध की जरूरत हो या अन्य किसी वस्तु की जरूरत हो तो वह उसे नहीं मिल सकता है। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि ट्रेन में इमरजेंसी स्टॉक होना चाहिए, उसका प्रायधान करने की जरूरत है जिससे लोगों को राहत मिल सके और आप उनका ख्याल ठीक तरह से रख पाएंगे। महोदय, जिस जगह से ट्रेन छूटती है - मुम्बई से छूटती है, दिल्ली से छूटती है, कोलकाता से छूटती है या चेन्नई से छूटती है - जहाँ से भी गाड़ी शुरू होती है, उस ट्रेन में, राजधानी या दूसरी किसी भी ट्रेन में, रेलवे के अंदर और प्लेटफार्म पर जो अनाउंसमेंट होती है, वह स्थानीय भाषा में होनी चाहिए। स्थानीय भाषा को रेलवे पूरी तरह से इग्नोर करती है, उसके ऊपर ध्यान नहीं देती। आपको यह देखना चाहिए कि हमने त्रिभाषीय सूत्र को स्वीकार किया है। अगर हमने त्रिभाषीय सूत्र को स्वीकार किया है तो मुम्बई से अगर ट्रेन छूटने वाली है तो मराठी में अनाउंसमेंट हो, दिल्ली से छूटने वाली है तो हिन्दी में अनाउंसमेंट हो, कोलकाता से छूटने वाली हो तो बंगाली में अनाउंसमेंट हो और अगर तमिलनाडु से छूटने वाली है तो वहाँ की स्थानीय भाषा में अनाउंसमेंट हो। इस तरह से अगर आप करेंगे तो लोगों को ज्यादा सुविधा होगी। इस विषय से नफरत करने की जरूरत नहीं है। मैं परसों राजधानी से आया हूँ और बताना चाहता हूँ कि वहाँ रेलवे स्टेशन पर मराठी में एनाउंसमेंट अभी तक शुरू नहीं हुआ है। यह ठीक नहीं है।

महोदय, स्टेशनों के ऊपर जो बोर्ड लगाए जाते हैं, वे भी स्थानीय भाषा में लगाए जाने चाहिए। ऐसा क्यों नहीं किया जाता है? यदि त्रिभाषा सूत्र को भारत सरकार ने स्वीकार किया है और रेलवे भी भारत सरकार का एक अंग है तो रेलवे उस त्रिभाषा सूत्र का प्रयोग क्यों नहीं करती है? आपको ऐसा करना पड़ेगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं थाने से आता हूँ और एक-दो बातें बताना, आवश्यक समझता हूँ। थाने जिले में थाने, कल्याण और डोम्बीविली - तीन बड़े रेलवे स्टेशन हैं। मुंबई के बाद यह सबसे ज्यादा आबादी वाला शहर है। जब मुंबई से पहली रेल थाने आई थी, उस समय की परिस्थिति और इस समय की परिस्थिति में केवल यही फर्क है कि केवल एक प्लेटफॉर्म और बढ़ाया गया है। लेकिन जब सुरेश कलमाडी जी रेल राज्य मंत्री थे, तब वहाँ भूमि-पूजन किया गया था, शिलान्यास किया गया था। पूरे रेलवे स्टेशन को renovate करने का प्लान बनाया गया था, बाद में कल्याण रेलवे स्टेशन को renovate करने का प्लान बनाया गया और उसके बाद डोम्बीविली रेलवे स्टेशन को renovate करने का प्लान बनाया गया। वहाँ भी भूमि-पूजन हुआ लेकिन उसके बाद आगे प्रगति नहीं हुई। इससे वहाँ लोगों को बहुत मुश्किलें आ रही हैं। आप इनको रिनोवेट करने का काम क्यों नहीं कर रहे हैं, मुझे मालूम नहीं है। अतः आपको इस विषय पर ध्यान देना चाहिए।

महोदय, मुंबई के सभी रेलवे स्टेशनों की परिस्थिति बहुत खराब है। रेलवे स्टेशनों पर बहुत बड़ी मात्रा में स्टॉल्स लगाए गए हैं। आप कृपा करके ये स्टॉल्स वहाँ से हटाइए। जो अति आवश्यक चीज़ें हैं, केवल वे ही वहाँ पर रखिए और बाकी स्टॉल्स को हटाइए। जो चाय पीना चाहता हो, वह बाहर जाकर चाय पी सकता है। प्लेटफॉर्म पर खड़े होकर चाय पीने की कोई आवश्यकता नहीं है। इसकी ओर आप गंभीरता से ध्यान दें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे स्टेशनों के बाहर सरकुलेशन एरिया नहीं है। रेलवे का टिकट जब आप देते हैं तब यह आपकी जिम्मेदारी है कि आप सरकुलेशन एरिया भी प्रोवाइड करें और आप यह जिम्मेदारी निभा नहीं रहे हैं। मुंबई के एक भी suburban रेलवे स्टेशन के बाहर सरकुलेशन एरिया नहीं है। छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से देश के अलग-अलग हिस्सों में जाने वाली गाड़ियाँ निकलती हैं, लेकिन वहाँ भी सरकुलेशन एरिया नहीं है। इसके लिए मैं बहुत समय से प्रस्ताव रख रहा हूँ, इस विषय पर आप ध्यान से सोचिएगा।

महोदय, जो आपके प्लेटफॉर्म्स हैं, उनके ऊपर आप स्लैब डालकर भूमि निर्माण कर सकते हैं। प्लेटफॉर्म अंडरग्राउंड हो जाएगा और ऊपर आप पार्किंग प्लेस का निर्माण कर सकते हैं। उसका कॉमर्शियल एक्सप्लॉयटेशन आप कर सकते हैं जिससे धन आएगा और यह प्रोजेक्ट सेल्फ सपोर्टिंग होगा। इसके लिए आपको कहीं बाहर से धन लाने की ज़रूरत नहीं है। इसलिए यदि गंभीरतापूर्वक आप यह कदम उठाएँ तो यह सबके लिए सुविधाजनक होगा। कई बार स्टेशन से निकलने के बाद हमें रिक्शा नहीं मिल पाता है क्योंकि रिक्शा खड़ा करने की जगह नहीं होती, टैक्सी नहीं मिलती क्योंकि टैक्सी खड़ी करने की जगह नहीं होती है।

महोदय, आखिरी बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूँगा। एक महत्वपूर्ण बात यह है कि मुंबई से लेकर थाने तक, विशेषकर कुर्ला से लेकर थाने तक, कल्याण तक - इन सब एरियाज़ में पैसेंजर ट्रैफिक बहुत है लेकिन ट्रेन्स ज्यादा नहीं हैं क्योंकि वहाँ सिर्फ चार ट्रैक्स हैं। इन चार ट्रैक्स पर जितना मैक्सिमम यातायात हो सकता है, वह अभी चल रहा है और इससे आगे बढ़ने की उम्मीद नहीं है। ऐसी परिस्थिति में जैसे ट्रैक्स बढ़ाने की आवश्यकता है, इसके साथ-साथ ट्रैक्स पर जल्दी काम करने की भी आवश्यकता है। स्पीड बढ़ाने की भी आवश्यकता है।

आप यदि जल्दी स्पीड बढ़ाओगे तो उसका असर होगा। वेस्टर्न रेलवे के ऊपर दो ट्रैक बढ़ाने के लिए आपने काम भी शुरू किया है। इसलिए इसकी गति भी बढ़ाने की आवश्यकता है। यदि इसकी गति बढ़ेगी तो काम होगा। हिन्दुस्तान में और पूरी दुनिया में सभी जगह एसी ट्रैन चलती हैं। लेकिन मुम्बई से पुरी और मुम्बई से पुणे, इन दो सेक्टरों में डीसी ट्रैन ही चलती हैं। इलेक्ट्रिफिकेशन के कन्वर्जन का काम भी बहुत धीरे चल रहा है। इसकी भी गति बढ़ाने की आवश्यकता है। हम 21वीं सदी में हैं तथा और आगे बड़े जोर से ताकत से बढ़ रहे हैं। यदि सभी जगह पर हम इस ढंग से कुछ प्रावधान करें, आगे बढ़ें तो उसका बहुत बड़ा असर होगा और हम आगे बढ़ेंगे, यह मुझे विश्वास है। आप जो एक अच्छा बजट लाए, इसके लिए मैं फिर आपको धन्यवाद देता हूँ। मैंने जो सजेशनस दिए हैं, आप इन पर गंभीरतापूर्वक निर्णय करें, यह भी मेरा प्रस्ताव है।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : आप जैसा बोल रहे हैं, हर साल अगर एक मंत्री दूसरे स्टेट से होंगे तो सारे स्टेट डेवलप हो जाएंगे।

श्रीमती जमना देवी बारपाल (राजस्थान) : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री नीतीश जी के बारे में ज्यादा कुछ बड़-बड़कर तो नहीं कहती क्योंकि उन्होंने वृद्धों के लिए भी मदद की है, मरीजों के लिए भी की है और विकलांगों के लिए भी मदद की है। कुल मिलाकर जो उन्होंने बजट पेश किया इसके लिए ये बधाई के पात्र हैं लेकिन जो बजट पेश किया है वह अपनी ही समझ-बूझ के अनुसार पेश किया है। हमारे राजस्थान के लोगों ने इस बजट को सुनकर इतनी खुशी जाहिर नहीं कि जितनी इस रेल बजट के बारे में नीतीश जी से उम्मीद थी। हमने कई बार इसी सदन से रेल मंत्री नीतीश जी, भारत सरकार से आग्रह किया है कि बीकानेर में जो पचास बरस पुरानी रेल लाइन डाली गई है, वह जर्जर अवस्था में हो गई है। किसी भी दिन यह इतना नुकसान पहुंचा सकती है और जिसकी भरपाई करना केन्द्रीय सरकार के लिए असंभव हो जाएगा। मैं इस बात के लिए उनको बधाई जरूर दूंगी कि हमने बीकानेर से चेन्नई की रेल यात्रा मांगी थी, वह स्वीकृत न करके उन्होंने बीकानेर से सिकन्दरबाद के लिए एक साप्ताहिक ट्रैन चलाकर, खिलौना देने की तरह बीकानेर वालों को राजी किया है। बीकानेर की जो अन्य गंभीर समस्याएं थी, उनकी तरफ इनकी नजर नहीं गई है। बीकानेर के रेलवे फाटक जनता के लिए एक गंभीर नासूर बने हुए हैं। इसके बारे में कई बार हमारे मुख्य मंत्री और कार्मिक मंत्री तथा वहां की जनता ने आग्रह किया है कि आप इस समस्या का समाधान करिएगा। वह बात भी कहीं इसमें नहीं आई है और न ही कोई आश्वासन दिया है। दूसरी तरफ हम बीकानेर रेल बाइपास के लिए नजर उठाकर देखते हैं तो पाते हैं कि यह बहुत लम्बित मामला है। इसके लिए हमारी राज्य सरकार ने 65 करोड़ रुपये केन्द्र सरकार को आज से चार महीने पहले ही दे दिया है। इस बारे में भी रेल मंत्री जी ने कुछ नहीं किया है। हमारा इस बारे में बार-बार आग्रह है कि आप छोटी लाइन को ब्रोडगेज में बदलें। मुझे यह समझ में नहीं आता कि ऐसा क्यों है, या तो ये बीकानेर से ज्यादा लगाव रखते हैं, या ज्यादा कुछ अनदेखी करते हैं जिससे कि यहां काम नहीं होता है। आज ही मेरे साथियों ने मजाक उड़ाया कि तुम बार-बार बोलती तो हो, लेकिन तीन सालों में कुछ हासिल नहीं हुआ। तुम बार-बार बोलती हो लेकिन अभी तक तीन साल में आपको कुछ हासिल नहीं हुआ है। मैं सदन के माध्यम से पुनः आग्रह करती हूँ कि जो बीकानेर की समस्याएं हैं उन पर ध्यान दिया जाए।

दूसरी ओर हमने बजट में यह सुना और पढ़ा है कि बीस हजार रिक्त पदों को भरा जाएगा। इस बजट के माध्यम से मैं रेल मंत्री जी और केंद्रीय सरकार से इसका आग्रह करती हूँ। उप रेल मंत्री भी यहां बैठे हैं लेकिन उन्होंने यह खुलासा नहीं किया है कि ये जो बीस हजार रिक्त पदों को भरने जा रहे हैं इनमें से आपने एस.सी./एस.टी. के लिए कितने पद रखे हैं ताकि उनकी आशाओं को कुछ बल मिले। इसका भी खुलासा करें।

एक बात यह है कि जो रेलवे के कर्मचारी मर जाते हैं उनके आश्रितों को तुरंत रिलीफ नहीं मिलता है। वे इधर-उधर भटकते रहते हैं। अगर उन्हें पिता की जगह रिक्त पदों पर लिया जाए, तो बहुत अच्छी बात होगी।

एक बड़ी समस्या हमारे बीकानेर, गंगानगर और नोए की तरफ आती है। यह यह है कि जब लोग टिकट लेते हैं तो उन्हें टिकट लेने के लिए बहुत लंबी लाइन में लगना पड़ता है। एक मुसीबत उनके सामने आती है। मेरा एक छोटा सा सुझाव है कि यह टिकट का काम प्राइवेट एजेंसियों को दे दिया जाए। इससे जनता को आने वाली दिक्कतें दूर होंगी। उन्हें इतनी समस्या नहीं होगी। मुझे पहले सांसद ने भी कहा है, मैं कहकर इसकी पुनरावृत्ति नहीं करना चाहती लेकिन आपको एक बात बताना चाहती हूँ कि बीकानेर से दिल्ली जो गाड़ी आती है, लुहारी के पास उसके यात्री लूट लिए जाते हैं। उन्हें न तो बीकानेर जाने का सहारा मिल पाता है और न ही दिल्ली आने का सहारा मिल पाता है। चलती ट्रेन में यात्री का सामान चुरा लिया जाता है। रेलवे पुलिस उन्हें कोई सांत्वना नहीं दे पाती। उन्हें सामान भी नहीं मिलता है। इस बात को ध्यान में रखते हुए रेलवे सुरक्षा ऐसी गाड़ियों के लिए अधिक दी जाए। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, मेरा एक मिनट का ही समय था अतः मैं फिर से उपसभाध्यक्ष जी को और सारे सदन को धन्यवाद देती हूँ। धन्यवाद।

श्री दत्ता भेषे (महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष जी, माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उसमें कुछ अच्छी बातें कही हैं। देश की संख्या और रेल में जो लोग सफर करते हैं, उनके हिसाब से पर्याप्त है, ऐसी बात नहीं है। उन्होंने टिकटें नहीं बढ़ाई हैं, धनी लोग तो दे सकते थे। उन्होंने उनके ऊपर बोझ नहीं डाला है, यह भी अच्छी बात है। गरीब लोग, जो लोग क्लास थ्री में जाते हैं उनके लिए सुविधा बढ़ाने का काम रेलवे बजट में हो ताकि लोग रेल में अच्छी तरह से प्रवास कर सकें। आजकल रेलवे में जो प्रवास होता है उससे अब लोगों के मन में घबराहट होने लगी है। रेलवे में चोरियां होती हैं। जो भी डिपार्टमेंट यहां है उसका को-ऑर्डिनेशन नहीं मिल रहा है। लोगों में जो भय है वह कम होना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष जी, नई रेलगाड़ियां छूटी हैं। मैं खास तौर से नागपुर से आता हूँ। नागपुर महाराष्ट्र की उपराजधानी है। पहले राजधानी थी। अब उपराजधानी है। उपराजधानी होने की दृष्टि से नागपुर शहर में बहुत कुछ काम होना बाकी है। सबसे पहली बात तो यह है कि जब मंत्री जी आते हैं। पिछली बार नीतीश कुमार जी नागपुर आए थे, हम नागपुर के खासदार हैं लेकिन हमें साधारण निमंत्रण भी नहीं मिलता है। वहां जो डी.आर.एम. कोई आदमी बैठा है वह अपने आपको क्या मंत्री के ऊपर समझता है, मालूम नहीं है। लोक प्रतिनिधि जो-जो भी कम्प्लेंट करते हैं, उसकी कोई सुनवाई नहीं है। मंत्री जी शहर में प्रोग्राम के लिए आते हैं

लेकिन मुझे उसका कोई निमंत्रण नहीं मिलता है। मैंने यह बात नीतीश जी से कही थी लेकिन उन्होंने भी कोई जवाब नहीं दिया।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : आपको सर्कुलर मिला होगा कि ऐसा कोई फंक्शन होगा तो आपका नाम लिखा जाएगा। शिकायत की बात छोड़िए।

श्री दत्ता मेघे : नाम लिख दिया जाएगा, अच्छी बात है। आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : अब सर्कुलर आ गया है।

श्री नंदी येल्तैया (आंध्र प्रदेश) : अक्सर रेलवे के अंदर जो फंक्शन होता है उसमें वहां के प्रतिनिधि को इन्वाइट नहीं करते हैं। ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : अब उसका नाम भी लिखा जाएगा और आपको निमंत्रण भी मिलेगा। अब एक हफ्ते पहले यह निर्णय हो गया है।

श्री दत्ता मेघे : यह बहुत अच्छी बात है और हम आपके आभारी हैं, सर। हम यह भी चाहते हैं कि नियमों का पालन भी हो, क्योंकि वहां नागपुर शहर में नीतीश कुमार जी आए और उन्होंने राहत की बात की, कुछ पैसा देने की बात की, लेकिन अब तक उस पर अमल नहीं हुआ है।

महाराष्ट्र में मध्य रेलवे के 5 डिविजनल आफिसें हैं और जोनल आफिस सिर्फ मुंबई में है। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि मुंबई, पुणे और शोलापुर को मिला कर एक जोनल आफिस बनाइये क्योंकि यह पुरानी बात है और यह अंग्रेजों के जमाने से चल रहा है। एडमिनिस्ट्रेशन सेट अप यह मुंबई से पूरा काम होता है। इसलिए एक जोनल आफिस मुंबई, पुणे, शोलापुर में आप बनाइये। दूसरा जोन भुसावल और नागपुर है। भुसावल और नागपुर में जोन बनाने के लिए जो इन्फ्रास्ट्रक्चर चाहिए वह भी वहां पर मौजूद है और इस जोन का मुख्यालय नागपुर में स्थापित हो सकता है। नागपुर और भुसावल विभागीय क्षेत्र में 234 रेलवे स्टेशन तथा 1917 किलोमीटर रेलवे के मार्ग पर बिछी हुई 3913 किलोमीटर की रेल लाइन आती है। इस जोनल कार्यालय हेतु इन्फ्रास्ट्रक्चर पर्याप्त है। यह करने से जो भी प्रशासनिक सुविधा है वह जोन को मिलेगी, क्योंकि अभी एक जोन है, उसके दो जोन हों तो वहां के नागपुर का, जोकि हमारा मध्यवर्गीय ठिकाना है, विकास होगा। यह सब देखते हुए वहां पर एक लोकल ट्रेन के लिए भी पिछले वक्त बात की थी लेकिन वह भी नहीं हुई। पूरे देश में हमने यह देखा है। हमारे जो डीआरएम साहब आए हैं, पूरे देश में किसी भी रेलवे स्टेशन पर जितना पार्किंग शुल्क है उतना उन्होंने नागपुर पर लगा दिया। अतः जनता के हित को ध्यान में रखते हुए इस पार्किंग शुल्क को कम करने का प्रयास करना चाहिए। नागपुर शहर में टोकन प्रणाली से रिजर्वेशन प्रणाली नाकाम रही है। वहां के लोग चाहते हैं कि टोकन प्रणाली बंद करो तो वह भी नहीं करते हैं। माननीय मंत्री महोदय, नागपुर में सौंदर्यीकरण के लिए 40 करोड़ रुपया दिया था उसका भी अभी खर्च

हुआ नहीं। रेलवे स्टेशन के जीआर ने रेलवे स्थानों पर सिगरेट, गुटका, तंबाकू आदि के विज्ञापन बोर्ड लगाए हैं। महाराष्ट्र सरकार ने बंद किए हैं और हमारे नागपुर स्टेशन में वे मानते ही नहीं। वहां के डीआरएम से मैं दो बार मिला और वे सारी बात करने के लिए तैयार ही नहीं। हमने कहा कि महाराष्ट्र में तो गुटका बंदी है फिर रेलवे स्टेशन पर किसलिए विज्ञापन लगाते हैं। लगता है कि वे खुद इसमें इन्वाल्व है और संभवतः उनकी व्यापारियों से सांठ-गांठ है। मैं मंत्री जी से कहूंगा कि नागपुर के जो भी कोई डीआरएम होंगे उनसे थोड़ी-बहुत जानकारी आप लीजिए। मैंने दो-तीन बार पूरे पूफ के साथ यह बात कही है। यह ऐसा नहीं होना चाहिए। लोक प्रतिनिधि की जो बात होती है वह लोगों की बात होती है, क्योंकि लोग उनके पास अपनी बात रखने के लिए आते हैं। मैंने इसके बारे में पूरी इन्फर्मेशन दी थी। आप इसकी पूरी जांच कराइये। अगर सही है तो कार्यवाही करिए, अन्यथा रहने दीजिए। हमारा कोई व्यक्तिगत मामला तो है नहीं और न ही हमने उनको कभी देखा है। लेकिन उसकी जांच होना बहुत आवश्यक है ऐसा मुझे लगता है।

नागपुर रेलवे स्टेशन के पास 112 साल पुराना पुल है। रोज़ाना हजारों लोग उससे आते-जाते हैं। वह बहुत पुराना पुल है और उसकी मरम्मत करना बहुत जरूरी है। अगर उसकी मरम्मत नहीं करेंगे तो एक दिन ब्रिज के गिरने से बहुत से लोग मर सकते हैं। हर साल हम यह बात करते हैं और अब भी कह रहे हैं कि उस पुल की मरम्मत करना बहुत आवश्यक है। यह बात नागपुर की दृष्टि से और वहां के लोगों की सुरक्षा की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगा कि पूरे विदर्भ के अंदर लाइन क्रॉसिंग के बहुत से प्रोपोजल ऐसे ही पड़े हैं। हर आधे घंटे के अन्दर 15-15, 20-20 मिनट लोगों को रुकना पड़ता है। जो मेन ब्रिजेज हैं, खास तौर पर बुटीबोरी का ब्रिज है, ऐसे ही और कई ब्रिज हैं, ये सब प्रोपोजल महाराष्ट्र सरकार ने आपके पास भेजे हैं। यह जो ब्रिजेज का काम है यह होना बहुत जरूरी है, ऐसा मैं मानता हूँ।

मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा, क्योंकि यह अच्छा बजट है और अच्छी दृष्टि से बनाया हुआ है, लेकिन जो स्थानीय समस्याएँ हैं और वहां के जो खास अधिकारी हैं, उनके ऊपर थोड़ा मंत्री महोदय ध्यान देंगे तो यह बहुत अच्छी बात होगी। इससे ज्यादा मैं नहीं बोलूंगा। धन्यवाद।

प्रो. रामबख्श सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसमाध्यक्ष महोदय, मुझे बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मान्यवर, रेलवे हमारे राष्ट्रीय एकीकरण का परिचायक है। यह नेशनल इंटीग्रेशन को बढ़ावा देने वाला विभाग है और हमारे देश का रेल सिस्टम दुनिया में दूसरा सब से बड़ा रेल सिस्टम है। इस दृष्टि से यह हमारे लिए एक राष्ट्रीय गौरव का भी विषय है।

मान्यवर, इस वर्ष के रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने किराए व मालमाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है जोकि एक स्वागत योग्य कदम है। साथ ही ऊंची श्रेणी के किराए में राहत भी एक स्वागत योग्य कदम है। यही नहीं बल्कि जो वरिष्ठ नागरिक हैं, उन की आयु सीमा 65 वर्ष से कम कर के वे उसे 60 वर्ष तक लाए हैं, इस के लिए भी मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई

देता हूँ। इस के अलावा बीमार लोगों को द्वितीय श्रेणी की स्लीपर क्लास में ही नहीं बल्कि ए0सी0 3 टायर व ए0सी0 चैयर कार में भी सुविधा और रियायत प्रदान करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। उन्होंने पत्रकारों को भी अपने बजट में रियायत प्रदान की है जिस के तहत वे इरिस्पेक्टिव ऑफ अपने निवास स्थान के कही से भी यात्रा कर सकेंगे। शताब्दी ट्रेनों और राजधानी ट्रेनों में भी यात्रा करने पर उन्हें 30 प्रतिशत की सुविधा मिलेगी। इस के लिए भी मंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

मान्यवर, माननीय रेल मंत्री जी ने अपना बजट प्रस्तुत करते हुए इस वर्ष नई रेलगाड़ियाँ चलाने का प्रस्ताव किया है। उन्होंने 13 गाड़ियों के फेरे बढ़ाने, 24 गाड़ियों के विस्तार किए जाने का प्रस्ताव किया है, यात्री किराए की विभिन्न श्रेणियों में दी जाने वाली रियायतों में भी विस्तार किया है, मालभाड़े को और युक्तिसंगत बनाया गया है, पेट्रोलियम पदार्थों और स्टील के उत्पादों की बुलाई में भी रियायत देने की बात कही है। ये तमाम तरह की सुविधाएँ देने की घोषणा के लिए मैं उन का स्वागत करता हूँ। मेरा विश्वास है कि वर्तमान परिस्थितियों में इससे और ज्यादा अच्छा रेल बजट दे पाना संभव नहीं था।

मान्यवर, मेरे बहुत से सहयोगियों का यह मत भी हो सकता है कि इस बजट में और कई सुविधाएँ नहीं दी गयी हैं, लेकिन एक डवलपिंग कंट्री में, विकासोन्मुख देश में, गरीबी से निजात पाने की दिशा में चलने वाले देश में इस से और अच्छा बजट दे पाना मैं नहीं समझता हूँ कि संभव था। मान्यवर, इस वर्ष के रेल बजट में योजना खर्च में 10660 करोड़ रुपए का प्रावधान है। इस में संरक्षा निधि के जरिए 2300 करोड़ रुपए मिलाकर कुल 12998 करोड़ रुपए के खर्च का प्रावधान है। जहाँ तक प्राप्तियों की बात है, 6507 करोड़ रुपए इस में दर्शाए गए हैं और पिछले साल गठित विशेष रेल संरक्षा निधि से 1600 करोड़ प्राप्त होना बताया गया है। इस तरह से यह काफी संतुलित बजट लगता है। मान्यवर, गैर सीजन में जिस समय कि यात्रियों की संख्या कम होती है, यात्रियों को प्रोत्साहित करने के लिए जिस तरह हवाई जहाज में गैर सीजन में छूट दी जाती है, रेल यात्रा टिकट की दरों में भी छूट देने का प्रावधान है। मैं समझता हूँ इस से यात्रियों की संख्या में वृद्धि होगी। मान्यवर, नई रेलगाड़ियों के अलावा मौजूदा फेरो में विस्तार के साथ साथ रेल विकास की विभिन्न मर्दों पर संशोधित प्रावधान के अनुसार ज्यादा राशि इस वर्ष खर्च की जाएगी। नई लाइनों पर 1005 करोड़ रुपए, आमान परिवर्तन पर 703 करोड़ रुपए, दोहरीकरण पर 445 करोड़ रुपए, विद्युतीकरण पर 122 करोड़ रुपए, महानगर परिवहन परियोजनाओं को संचालित करने के लिए 443 करोड़ रुपए व्यय किए जाएंगे। इसी तरह से बिना किराया बढ़ाए यात्री यातायात से 810 करोड़ रुपए की अधिक प्राप्ति के प्रयत्न के साथ मालभाड़े से 757 करोड़ रुपए की प्राप्ति का अनुमान है। इससे लगता है कि मालभाड़े में बिना किसी वृद्धि के और यात्री किराए में बिना किसी वृद्धि के भी संतुलित बजट देने का प्रयत्न किया गया है।

मान्यवर, पिछले एक वर्ष में यात्री किराए में तीन फीसदी की कमी आई है और जिस युक्तिसंगत तरीके से शताब्दी ट्रेनों में, राजधानी ट्रेनों में और अन्य ऐसी दूसरी गाड़ियों में जो किराया कम करके यात्रियों को खींचने का प्रयत्न किया गया है, मैं समझता हूँ कि इससे यात्रियों की संख्या में वृद्धि होगी और मेरा विश्वास है कि किराए में कमी से यात्रियों की संख्या में जो वृद्धि होगी उससे कुल मिलाकर रेल की आमदनी में भी वृद्धि होगी। मेरा अपना यह मानना है

कि यदि आवश्यकता पड़े तो एक बार यात्री किराए में वृद्धि को बर्दाश्त किया जा सकता है, मगर मालभाड़े में वृद्धि होने से जो लोग रेल में यात्रा नहीं भी करते हैं तो भी उन पर उसका बोझ पड़ता है, लेकिन यहां तो रेल मंत्री जी ने न तो यात्री किराए में कोई वृद्धि की है और न ही मालभाड़े में कोई वृद्धि की है। मुझे विश्वास है कि निश्चित तौर पर रेलवे की इन्कम में वृद्धि होगी और रेलवे के विकास के लिए अधिक धन प्राप्त हो सकेगा।

मान्यवर, इसी के साथ मैं कुछ अपने व्यक्तिगत अनुभव से यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे में अभी भी कम पैसे में बहुत से सुधार हो सकते हैं। मेरा अपना व्यक्तिगत अनुभव है कि नई दिल्ली जैसे रेलवे स्टेशन पर भी कभी कभी जब ट्रेन के छूटने का समय होता है तो उस समय एनाउन्समेंट होती है कि गाड़ी दो घंटे लेट हो गई है, ढाई घंटे लेट हो गई है, जबकि यात्री प्लेटफार्म पर इंतजार करते रहते हैं और किसी दूसरे वैकल्पिक साधन का भी इस्तेमाल नहीं कर सकते हैं। ऐसी अवस्था में कई बार न चाहते हुए भी कई यात्रियों को अपनी यात्रा स्थगित करनी पड़ती है। इस तरह की कठिनाइयों से बिना पैसा खर्च किए हुए भी निजात पाया जा सकता है, अगर ठीक समय पर घोषणा हो जाए कि फलां गाड़ी इतने समय के लिए लेट हो गई है। समय रहते अगर घोषणा हो जाए, तो मैं समझता हूँ कि इस प्रकार की कठिनाइयों से बचा जा सकता है। महोदय, कुछ महत्वपूर्ण स्टेशन हैं, जिन स्टेशनों पर एक्सप्रेस ट्रेनें रुकती हैं, लेकिन वहां वेटिंग हाल नहीं हैं और यात्रियों के बैठने की व्यवस्था नहीं है, जैसे भर्षना स्टेशन है और इसी तरह से ओरैया जिले में एकमात्र बड़ा स्टेशन, फफूंद स्टेशन है वहां पर वेटिंग रूम तो है, लेकिन बिजली की उचित व्यवस्था नहीं है, शौचालय है तो कभी उसकी सफाई नहीं होती। मैं समझता हूँ कि जितने भी स्टेशन हैं, बहुत बड़े स्टेशनों को छोड़कर, उनमें जो भी वेटिंग हाल हैं उनमें अगर फर्नीचर भी है तो वह साफ नहीं होता, शौचालय गंदे रहते हैं, बिजली की व्यवस्था नहीं होती, पंखें नहीं चलते। अगर उस ओर ध्यान दिया जाए तो मैं समझता हूँ कि यात्रियों को काफी फायदा हो सकता है।

मान्यवर, एक बात और मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो सहायक स्टेशन मास्टर हैं, उनकी ज्यूटी बड़ी टिपिकल होती है। उनकी आठ घंटे की जो ज्यूटी होती है, उस अपनी ज्यूटी के दौरान उन्हें पेशाब करने जाने की भी फुरसत नहीं होती और उनका वेतनमान भी बहुत कम है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि सरकार इस पर विचार करे कि 4500 रुपए का वेतनमान पाने वाला सहायक स्टेशन मास्टर, जो आठ घंटे निरंतर ज्यूटी देता है और इस बीच वह पेशाब करने के लिए भी नहीं जा सकता तो उसकी ज्यूटी को आठ घंटे से घटाकर छह घंटे करना चाहिए और उसके वेतनमान में भी वृद्धि होनी चाहिए! आपने अपने रेलवे बजट में जो बीस हजार "डी" वर्ग में नए कर्मचारियों की भरती करने का प्रावधान किया है, उससे लगता है कि काफी दिनों से इनकी भरती नहीं की गई और इस कारण इससे रेलवे सुरक्षा में खतरा रहा है। यह आपका एक अच्छा कदम है। जितनी जल्दी हो सके, मंत्री जी, इस ओर कदम उठाना चाहिए।

मान्यवर, मैं जिस जिले से आता हूँ। मान्यवर, मैं एक-दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

4.00 p.m.

मान्यवर, मैं जिस जिले से आता हूँ - जनपद फरुखाबाद, वहाँ से केवल एक ट्रेन दिल्ली के लिए आती है - कालिंदी एक्सप्रेस। इस गाड़ी के साथ कठिनाई यह है कि जब हमारी मिलिट्री की सीमाओं पर डिप्लॉयमेंट हुआ, मैं जानता हूँ कि वह हमारी राष्ट्रीय आवश्यकता थी, लेकिन उस वक़्त अगर कोई ट्रेन केंसिल की गई तो यह ट्रेन केंसिल की गई। फरुखाबाद से आने वाली इस ट्रेन को एक महीने तक लगातार उस मिलिट्री के डिप्लॉयमेंट पर लगा दिया गया और एक महीने तक उस जिले के यात्री परेशान रहे क्योंकि वहाँ के लिए केवल मात्र यही एक ट्रेन है, कोई दूसरा विकल्प भी नहीं है। इसी तरह से जब दोबारा सीमा पर से रीडिप्लॉयमेंट हुआ तो पुनः एक महीने के लिए इस ट्रेन को रद्द कर दिया गया और एक महीने तक वह जनपद इस ट्रेन से बिल्कुल वंचित रहा। यह एकमात्र ट्रेन है कि जिसमें इतने अधिक यात्री होते हैं और यह फायदे में चलने वाली ट्रेन है लेकिन इसमें कोई एसी0 कोच नहीं है, न टू टायर है, न चेयर कार है और जो डिब्बे दूसरी ट्रेनों में कन्डम हो गए हैं, वे डिब्बे इसमें जोड़ दिए जाते हैं, वे बड़ी खस्ता हालत में हैं।

इसके साथ ही साथ, मान्यवर, मैं कहना चाहता हूँ कि फरुखाबाद-शिकोहाबाद, नार्दन रेलवे की जो लूप लाइन है, यह इतनी खस्ता हाल में है, ट्रैक इतना खराब है कि इस पर ट्रेन 40 किलोमीटर से अधिक की स्पीड पर नहीं चल सकती और इसलिए 70-80 किलोमीटर का समय तीन घंटे में पूरा होता है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि इसके नवीनीकरण पर माननीय मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए।

मेरी यह मान्यता है कि प्रत्येक जनपद में कम से कम एक कम्यूटीकृत रेलवे आरक्षण केन्द्र हो जिससे कि आरक्षण के लिए एक जनपद के लोगों को, यात्रियों को दूसरे जनपद न जाना पड़े।

मान्यवर, मेरा विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी हमारी इन छोटी-मोटी बातों पर ध्यान देंगे और हमारे जनपद फरुखाबाद के लिए जो मैंने कहा है, उस पर भी ध्यान देंगे और फरुखाबाद से दिल्ली के लिए कम से कम एक वैकल्पिक ट्रेन की सुविधा और उपलब्ध कराएंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और आपने जो मुझे समय दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI M. P. ABDUSSAMAD SAMADANI (Kerala) : Sir, I am grateful to you for permitting me to participate in this very important discussion on the Railway Budget, 2003-04. Sir, there are many things in this Budget which are to be welcomed. But, at the same time, there are still many areas which need to be attended to. Of course, I will not repeat the points and suggestions that have already been made by other hon. Members. Considering the constraint of time, I would like to confine myself to some important issues related to my State, the State of Kerala.

Sir, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to the condition of railway stations in the State of Kerala. Sir, the condition of railway stations in our State is very pathetic. Many railway stations do not have adequate facilities, even the elementary facilities. I regret to point out that even some of the important issues have not been addressed to by the hon. Railway Minister. I hope some steps will be taken, at least, later - or, maybe, along with this Budget, - to address our problems. Sir, some of the railway stations do not have benches for sitting at the platforms. Some stations do not have overbridges, and even if there are overbridges, they are not fit for use in many places, because they have been constructed in such a way that the old people find it very difficult to use them.

I would like to draw the attention of the hon. Minister, Nitishji and his State Minister to the fact that on some occasions some MPs had offered to fund some works out of their MPLADS allotments, but the railway authorities were not interested in utilising those funds, even when the railway stations were in very poor condition in our constituencies. When the MPs came forward with these offers, what was wrong with the railway authorities that they did not show any interest in the utilisation of those funds? We had that experience when some funds were offered by the MPs for the construction of overbridges, and the railway authorities had said that they would do it themselves. They themselves are not doing it and they are not allowing others to do it. So, such a very unfortunate condition is there. Mr. Nitish Kumarji is here, and I would like to seek a clarification from him as to why such a situation is existing in the Railways. All the other Departments in the country are accepting funds from the MPLAD Scheme. They are not only accepting it, they are all eager to utilise it because those funds are meant for the development of the country. But the Railway authorities, which have failed to do the very preliminary things, are not showing any interest when some funds are offered to them.

Sir, for far as allocation of funds for safety measures is concerned, it is not sufficient because during these days more and more accidents are taking place and people fear to travel by trains. There was a time when there was much safety and security in railway journeys. But that situation is missing now. Keeping in mind the safety of the passengers, the allocation of six per cent for safety measures is not sufficient. I think that area should be given more consideration.

Sir, for Kerala, we have got only one train. It is a very regretful situation. I don't think such a situation is there with any other State. I would like to bring it to the notice of the hon. Minister that this train does not touch the Malabar area, the Northern part of Kerala, which is a very important part of Kerala. This train covers only the Southern part of Kerala. As far as the Northern part of Kerala is concerned, this Budget has nothing to offer; no new train has been introduced for that area; no help has been given to that area. That area has completely been ignored. I think that is very unfortunate. I hope the hon. Minister would take necessary steps to solve our grievances.

Sir, there is one more thing which is related with the Northern and the Central parts of Kerala. A preliminary survey for 165 kilometres Nanjankode railway line was conducted. Before that, survey for 75 kilometres was conducted. When Shri O. Rajagopal was there as the Minister of State in the Ministry of Railways, as this is his own State, some initiatives were taken with regard to the Nanjankode railway line. But, the present Railway Budget says nothing about that very important railway line. That has completely been ignored, kept aside. The people of that area were very hopeful about this line because the surveys for 165 kilometres and 75 kilometres were conducted. This railway line will be very helpful for the hilly areas of Kerala, like Wayanad, Nilambur and many parts of Mallappuram and Calicut districts. Even our neighbouring State Karnataka, from where Rahman Khan Saheb and other hon. Members hail, will be benefited by this line. It is a very important line. But that has been completely ignored. I think that has to be taken into consideration because survey for that railway line has already been conducted. The Railway authorities say that this line was not included in the Budget due to non-submission of the report. But, as far as we know and as far as the Press reports, the report has already been submitted, but it has not been included in this Budget.

Sir, another thing towards which I would like to draw the attention of the hon. Minister is this. Nowadays, some people come drunk during railway journey and they become a nuisance. These people undertake their journey after drinking liquor. Everywhere in the country, there is control on the use of liquor. But, in the railways, people who want to drink, are free to drink. Many people travel in trains with their families, with their children, with their wives and with their mothers. These drunken people create all types of nuisance. These people create an embarrassing situation for the people who

sit amidst their family members. Nobody can predict in what way the drunken people would behave. Another most unfortunate thing is that, sometimes, even the ticket examiners are drunk. They come drunk. During the cold season, the scene is more common. There are many instances of such experiences. When they come for ticket examination, it is very difficult to convince them, because they find it very difficult to even place their own legs on the floor. Such is the condition. I request the hon. Minister to take some steps in this regard. Decency must be maintained in every walk of life; and, use of liquor in a Government wing, like the Railways, in such a free manner must be curbed and a control brought in.

Sir, I conclude by requesting the Railway Minister, Shri Nitishji, and his State Ministers, once more, for a package for Kerala for the betterment of the railway stations in Kerala. They are in a very bad condition. Even sitting benches are not okay, and the people find it very difficult to use them. There are railway stations without waiting rooms. That is a very unfortunate condition. I hope, the hon. Minister will understand the problems. I suggest that, at least after the presentation of the Budget, you can do things. Time is not over. I again request hon. Shri Nitishji to come forward with a package for the betterment of railway stations in Kerala. Thank you.

SHRI G.K. VASAN (Tamil Nadu) : Sir, it is my privilege to participate in the discussion of the Railway Budget. I welcome the concession that is given for the heart patients, kidney patients, and cancer patients. I thank the Railway Ministry for that. I also welcome the gesture of bringing down the eligibility age, for concession in fare for the senior citizens, from 65 to 60, and it is a reward for elders of the country. It is also heartening to note the announcement that 775 Kms. of Metre Gauge track would get converted into Broad Gauge.

With regard to the concession of 10% fare for some trains, especially the Rajadhani Trains, during the non-season period, I would like to ask the Minister, why the concession is given only for the Rajadhani trains, and why not for all? Why only 10%? It can be even 20%, because, if the concession is more, then all trains would be always run to their full capacity. It would not be half-empty, as is the case now, mostly. I hope, the Railway Ministry would consider this suggestion.

Generally, the railway tracks are overloaded with too many train runs. Yet, you are adding 50 new trains for the benefit of people; you are also extending the routes of the existing 30 trains. Sir, there is very little time for the gangmen to work on the railway tracks. In those days, gangmen had a time of 120 minutes to work on tracks. Now-a-days, since there are too many trains running on a track, they would not have even 15 minutes for their work. Such is the traffic now-a-days. I request the Railway Minister to take in more number of gangmen so that the work of gangmen is done quickly.

I request the Railway Minister to make use of the railway property. I feel, the Railways have got property worth crores of rupees in places. I see that most places are lying vacant, and they could be used more usefully by the Railways. The hon. Minister may kindly set up a Committee to look into the ways of using these places. A lot of places are encroached upon by people other than the Railways. Those people are not vacating from those places. This too can be inquired into by the Ministry.

Sir, now I would like to make a mention about the Tatkal reservation. I request that this system of reservation may be introduced for all the trains so that you facilitate persons in all walks of life in the country. It would, definitely, be useful for all the people in the country. Also, retention/introduction of the First-Class coaches is a must in all the trains, and this is the general feeling of all the people. Now that you have been introducing First-A/C, Second-A/C, and Third-A/C, this too is, really, useful. Of course, charges are also more, as compared to the First-Class. Generally, for the ailing patients, like ortho-patients, who can't travel comfortably in airconditioned coaches, or when the Second-A/C or the Third-A/C coaches are congested, the First-Class travel would, definitely, be useful for them. It will be like a room or a hospital set-up to go for the ailing patients which is very, very important. Whenever we travel in South and ask some TTE or other official why first class is not there in certain trains, they say that slowly the first class is going to be phased out. I think, that will not be a wise suggestion. The first class should be there at least in those trains in which it is available now. It should not be cut further in the days to come. I would like to mention about Tamil Nadu which has not got sufficient allocation in this Budget. First I would like to mention that the Tanjavore-Kumbakonam BG line which is under work now. The Government has promised that the work will be over by 2004. Now I am told that there

is no sufficient fund and the work is getting delayed. I would like to mention here that Kumbakonam is a temple city. In 2004, it is going to have Mahamagam festival in Kumbakonam. The Mahamagam festival is compared with the Kumbh *mela* in the North. It is very famous in the South. Lakhs and lakhs of people come to that town. So, I request the hon. Minister that Tanjavore-Kumbakonam line should be completed as early as possible so that lakhs and lakhs of people can come and attend this festival. I would also like to mention that out of 50 new trains announced, there is only one new train for Tamil Nadu. Of the 225 kms. construction of new railway lines, there is no provision for Tamil Nadu. Out of the projects to be taken up for gauge conversion of 775 kms., the major routes in Tamil Nadu are not covered. Of the double track allotment of 340 kms., there is very little allotted to Tamil Nadu. I would request the hon. Prime Minister to review this and provide double track facilities between Chennai, Tiruchirapalli and Madurai. I also wish to inform the hon. Minister that for the last 60 years electrical trains have not crossed beyond Villupuram. So, I would like to know whether the hon. Minister can have, at least, 50 kms. each year so that at least Chennai-Trichy gets electric lines by 2006. The Mass Rapid Transit System in Chennai should be supported by the Centre, by providing 50 per cent financial assistance. The Centre should also help extending this facility to more areas in and around Chennai. These are my demands and I hope the hon. Minister would kindly do the needful. Thank you.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI P. PRABHAKAR REDDY) In the Chair]

SHRI M.V. RAJASEKHARAN (Karnataka) : Mr. Vice-Chairman, Sir, our Railways are the second oldest Railways operating in this world. The Indian Railways will be completing its 150 years very shortly. Our country has got thousands of square meters area and there are 13.4 million people travelling every day. Therefore, Sir, we need to invest more money to develop our railways. The hon. Railway Minister, I must say, Sir, has failed to present a Budget with vision and leadership to tackle the growing needs of our population. Sir, there is a saying in Africa that if a person instead of aiming at skies aims at a bush, he will only be on the ground. What I wanted to see in this Budget was that the Railway Minister should have taken all the care to see how the future growing needs of a great developing country like India could be met through the railway facilities. Now, it is here, I feel, the hon. Railway Minister has miserably failed. Sir,

actually, he has presented a political Budget, keeping his eyes on the coming General Elections. But, I do not think that it is going to pay any dividends. He has failed to introduce, again, the measures, which are required to be made, to take care of the efficiency in the railway operations. Sir, he has also failed to introduce measures by which the resources are going to be generated. As you are aware, at present, he is entirely depending on the public borrowings. This cannot continue for a long time. He has to find out ways and means. Particularly, he should also think about how, in an innovative manner, he will be able to generate the resources. In this context, I would like to make a few suggestions. He should think how he would be able to maximise the present revenue through advertisements. He should also look at how he would be able to introduce new ways of waste management as well as introduce efficiency in the operations, particularly managing staff. Sir, our country's economy mainly depends on agriculture. I expected that our hon. Railway Minister would pay more attention on how the rural economy could be generated and regenerated so that more employment would be provided. But, unfortunately, Sir, the hon. Minister, I should say, has failed to pay proper attention to it. Sir, India, as you know, is emerging as one of the major producing countries in the field of fruits, vegetables as well as flowers. This needs more refrigerated wagons and more refrigerated goods trains. In the present Budget, the hon. Railway Minister has only mentioned that he is taking steps to introduce ten wagons for the whole country! It is just a drop in the ocean. Therefore, I would urge upon the hon. Minister that he must give the highest priority to introducing refrigerated wagons so that the farmers - whatever they grow - would be able to take their products to the market centres as fresh as possible. This also requires the Railways to have cold storage facilities at all the major railway stations. When the farmer brings his product to station and if there is no cold storage facilities at station, he would not be able to get the maximum advantage. The Railways has announced a number of schemes. But, I would like to see how those schemes are going to be implemented with speed and efficiency. If there is a delay, as far as implementation is concerned, then, I am afraid, the Railway Minister has to go in for more borrowings from the public. He will have to face the inflation as well as rise in prices.

I would, now, like to make a few comments as far as Karnataka State is concerned, which I represent. Sir, the interests of Karnataka have been continuously neglected. It is not receiving the needed attention and

support from the Ministry. Even this year's Budget reflects the same trend, with the result, that Karnataka's interests are greatly hit.

Sir, through you, I would like to draw the attention of the House to the fact that the size of Karnataka is almost the same as that of Gujarat. But, Gujarat has got 5,000 kms. of railway lines. My good friend, Mr. Vasan, was just now drawing the attention of the House to some of the problems being faced by the State of Tamil Nadu. So far as its area is concerned, the State of Tamil Nadu is just 2/3 of Karnataka. But it has got 3,000 kms. of railway line. For the last 155 years, Karnataka has received very less attention. I am saying '155 years' because Karnataka was earlier known as the State of Mysore, which was one of the earliest States where railways were introduced in the year 1864. But, it has not received much attention since then. The present NDA Government provided only Rs. 90 crores in the year 2001 to Karnataka. During 2001-2002, Rs. 183 crores were provided. Last year, the present hon. Minister for Railways, Shri Nitish Kumar, had provided Rs. 253 crores. But, unfortunately, in the present Budget, he has provided only Rs. 325 crores. That means, he has provided only Rs. 72 crores more. But the fact is that this will also get offset because of inflation and increasing rates of commodities. It was the Karnataka State which had come forward to declare that it was prepared to extend its cooperation and help to the Central Government, if there were any financial constraints. Accordingly, the Government of Karnataka and the Government of India, particularly, the Railway Ministry signed an agreement to provide the needed support for the completion of the major railway line works. But, I am very sorry to say that two years have passed, but nothing has been done. Karnataka had said that in order to complete the pending works, it needed Rs. 2,518 crores. But the hon. Minister has provided only Rs. 250 crores, that is, only 10 per cent of the money that is required by the State for its railway development. To complete the railway line work, which is in progress in the State, the State of Karnataka urgently requires Rs. 1,616 crores. But the present Government has provided only Rs. 83 crores. So, we can very well imagine how the interests of Karnataka are being constantly neglected. *(Time-bell)* Sir, I do not want to go into the details of the works which have already been included in the Budget, and how much money has been provided for that. I would only like to say that the hon. Minister has upheld the same approach as when a child cries, you put lollypop in his mouth. The Railway Minister has done exactly the same, so far as Karnataka is concerned. Sir, lastly, for the progressive

development of any department or any sector, research is the most important thing. I don't see any amount being provided under this Budget as far as research is concerned. Therefore, I would urge upon the Government, and, particularly, the hon. Minister of Railways to allocate a certain percentage of money for research, so that it would be able to contribute a great deal for the development of railways. Thank you very much, Sir.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI P. PRABHAKAR REDDY) : Shri Manoj Bhattacharya, you have got eight minutes.

SHRI MANOJ BHATTACHARYA (West Bengal): Sir, it is quite gratifying for me that the hon. Cabinet Minister for Railways, Shri Nitish Kumar, is, at least, available in this House at this hour. Even though we were expecting him to be present here right from the beginning, but whatever the reasons might be, he was not available.

However, Sir, while speaking on the Railway Budget, my heart goes out to all the employees of the Railways. We have already celebrated the 150th year of Indian Railways. At the same time, my heart goes out to the poor victims, who have been killed or who have died because of the utter negligence of the Railways. It might be a human or a technical error, but, after all, it is the negligence of the Railways. And the Railway Minister must own the responsibility for such accidents.

Sir, I need not reiterate the points already mentioned here. My other friends and hon'ble colleagues have already mentioned that this Budget is more of a political nature, eyeing the future General Elections, and that it is a populous Budget. I must say that it is a directionless Budget. It lacks imagination or vision. It might lack the vision, but, I must say that this Railway Budget is also in tune with the economic philosophy of the present Government. ...*(Interruptions)*... Sir, however, directionless the Budget might be, but I must say, the direction is there. The direction is in tune with the economic philosophy of the present Government, that is, to pamper the upwardly mobile middle class. That is why, Sir, although I am extremely grateful to the hon. Minister that he has not effected any increase in the passenger fares. But he has decreased the fares for such persons who are necessarily upwardly mobile people, who travel by the Rajdhani Express, or, by the Shatabdi Express, very frequently. And for them during the off

season period, price of the ticket is being decreased by ten per cent. The experiment will be undertaken only for the passengers travelling in the A.C. First Class and A.C. II tier. It is not there even for the passengers of A.C. III tier, by which the ordinary persons travel. The ordinary people are, sometimes, forced to travel by this, but no concession has been extended or suggested by the hon. Railway Minister. So, Sir, I will say that this Budget is also trying to pamper the upwardly mobile middle class people, who are very few in this country. They don't constitute more than 10 to 12 crore population of this country. This Railway Budget does not cover, or, does not intend to cover the vast majority of the population, that is, 80 or 85 crores of the people of this country.

And, Sir, I also say that even here, there is an element of deception in this. That is, the catering service has been privatised. Over a period of time, the privatisation has continued in the catering service. And whoever has owned the catering services, for their benefit, this has become optional. That is, anybody who wants to spend more, they can spend more. So, it is for the benefit of the private operators. And, in future, the Railways will also absolve its responsibility from increasing the fares. For the rise in the rates of catering services, there will be no effect on the railway fares. That way, the Railways will be managing it better. It is a very cleverly done mechanism that has been evolved by the present Railway Ministry.

Sir, I would like to make some comments. But, the time at my disposal is too short, so, I would like to make some focussed comments, particularly, in regard to road safety works. In the Explanatory Memorandum of the Railway Budget 2003-04, Part I, page 31, a mention has been made about the Road Safety Works - Road over/under bridges. There is a mention about Lake Gardens - Road over bridge in lieu of level crossing No. 3. The provision for 2003-04 is Rs. 2 crores, and the balance to complete is Rs. 2 crores. So, I would like to know whether this project would be completed by this time or not. I would also like to know whether the project would be completed by this year or not. The latest anticipated cost was; it surprises me a little to say that the latest anticipated cost was Rs. 5.73 crores. And the approximate expenditure at the end of 2002-03 was Rs. 1.73 crores. I do not know how the balance will be managed. And, same is true about Bondel Gate. There is Ballygunj road over bridge. Its anticipated cost is Rs.5.37 crores. An allocation of Rs.1.50 crores has

been made for the year 2003-2004, and the balance amount to complete the work will be Rs.1.00 crore. This also surprises me. Similarly, Sonarpur-2 lane road over bridge in lieu of level crossing No. 13/ST, Dum Dum - Barasat Road Overbridge in lieu of level crossing No. 12/T, Madhyamgram - 2 lane road over bridge in lieu of level crossing No. 9/T in North, Liluah Road overbridge in lieu of level crossing No. 1-1/A, and Bardhamam - Kalna Road overbridge in lieu of crossing No. 50 - in regard to all these works, and, particularly, the works in the metropolitan cities, - Calcutta and surrounding - particularly, Ballygunj, and Lake Gardens, we are observing a peculiar procrastination, over a long period of time. This is causing serious problems for the traffic and for the common people in Calcutta - Kolkata, nowadays. I would like to ask the hon. Railway Minister as to when these works are going to be completed, because, already, so much time has been taken.

Sir, now, I would like to move to Demands for Grants for expenditure of the Central Government on Railways, Part-I. What has been proposed for Chitpur Additional Terminal? Even though, I thought that the Padmapukur Shalimar Terminal would be proposed, but, incidentally, it has not been proposed. And, some confusion has been created in the Press, as if the Ministry of Railway wrote to the West Bengal Government but the State Government of West Bengal did not act accordingly, or did not act in time. That is why the Ministry of Railways could not make a provision for this terminal. It is not a fact. Of course, that has been contradicted by the hon. Railway Minister. I am thankful to him that he has clarified that no comments were made by the Ministry of Railways, and this did not concern the Budget. However, my question is, as regards Chitpur Additional Terminal, the anticipated cost is shown as Rs.78 crores, but, for the year 2003-2004, a provision of Rs.80 lakhs only has been made. Sir, it is less than even one per cent of the total cost. That is why I say that, again, it will remain only as a project. Once again, the story of shilanyas will come. So many stone-laying ceremonies take place for the projects in Railways, but most of the projects are, ultimately, abandoned. They are not completed. As regards Chitpur, I would urge upon the hon. Minister to think over it. It has to be completed, as soon as possible. I would also like to mention about Padmapukur Shalimar Terminal, because, some peculiar problem is there. Anybody who is travelling towards Kolkata - hon. Minister is almost a Kolkatah - he also says Kolkata is my own city, and he is right in saying so, - suffers a lot. Because, near Howrah station,

particularly, the South Eastern Railway trains are inordinately delayed. Sometimes, the people have to wait for one-and-a-half to two hours, at the distant signals and due to the space problem on the platforms, trains cannot come nearer to the platforms. At one point of time, some 5-6 years back, we thought that once the South-Eastern Railway platform is separated from the Eastern Railway, the problem will be corrected. But, even now, there is no respite from the problem. Sometimes, important trains have to wait for nothing less than one hour to get space on the platform. It is a very peculiar problem that is persisting. I have also mentioned about this at various fora, but no solution has been found. Everybody says that it is only the Central Government or the Ministry of Railways, or the Railway Minister who can take the initiative and resolve the matter, in consultation with the State Government. If at all some land acquisition has to be made, it can be done by the Ministry of Railways, while moving in that direction. Therefore, I take this opportunity of my participating in the Railway Budget discussion to request the hon. Minister to kindly take some initiative. It is a perennial problem. It is causing serious hassles for the people who travel to Kolkata, and particularly, to Howrah station. Sir, I got a little confused when I saw that only Rs.78 crores has been allocated for Chitpur Additional Terminal, and, for Anand Vihar, in Delhi, whose anticipated cost is Rs. 83 crores, only Rs.10 lakhs has been allocated in the year 2003-2004. I do not know what the meaning of this is. I would also like to seek one clarification from the hon. Minister. Has this Project - I mean, Anand Vihar Project - been cleared by the Extended Board of Railways. It has to be intimated to us.

Now I come to the Disaster Management. It is a very serious issue. This is a very serious issue. In Rafiganj, when the unfortunate accident took place -- we had enough of discussion; I do not like to repeat all those things here -- the people who were responsible for disaster management could not reach the site of accident in time. Yes; there were some natural calamities also, it was raining and all those things were there, but the fact is that those people could not reach there on time. And, they also lacked training, proper training. Sir, I was surprised that in Bihar only, for the Disaster Management Institute Zonal Training Camp, in this Budget, the Railways have allocated only Rs. 20.70 lakhs and a provision of only Rs. 1 lakh is made for this year. Sir, what is the meaning of this? The Disaster Management Team has to be trained properly in the Railways, and all attention should be given to it so that these sorts of accidents do not recur. Well, we cannot say that absolute accident-free movement of

Railways will be possible. I do not know whether the hon. Railway Minister is capable to say that there will be no accidents. Perhaps, he cannot say so looking at the vastness of the railways, looking at the age of the railways, looking at the age of the tracks, looking at the age of the bridges, and looking at all the problems that are there. I do not like to go into all these things. But, at least, the Disaster Management should be looked into with all sense of priority. But, on the contrary, for the Disaster Management Institute Zonal Training Camp, the allocation is only Rs. 20.70 lakhs and the provision for this year is only Rs. 1 lakh. Sir, this must be clarified.

I would also like to say a very important thing. *...(Time-bell)...* Sir, I am just concluding. I am only giving a suggestion. Sir, the Railway Minister must be knowing that once on Azimganj-Nasipur line a small Railway bridge is constructed on a very calm and quiet river, the Ganges - it is a very small stretch - all North Bengal passengers can come to the Northern states, as a result of which, the Railways will be saving time and the passengers will be saving money and time. The passengers need not come down to Kolkata to spend overnight. They can straightway come to Delhi, once this is joined. So, I request that Azimganj-Nasipur bridge should be constructed at the earliest.

Sir, I understand that even though I am exceeding my time, I would like to make another suggestion. So, I will try to make it fast. Sir, it is an important thing. I was a little surprised on this, and, therefore, I want to seek the clarification from the hon. Railway Minister. Sir, the Ranaghat-Bongaon and Barasat-Hasnabad are being considered as part of the metropolitan transport projects. I know the hon. Railway Minister is aware of this. That is why I am putting this question to him. Shri Bandaru Dattatraya may not be aware of this. Sir, BudgeBudge-Akra is almost in the metropolitan city. BudgeBudge-Akra is not included in the metropolitan transport projects. Sir, BudgeBudge-Akra and the New Alipur-Akra areas are almost within the city limits. But these are not being included in the metropolitan transport projects, whereas the distant places like Ranaghat-Bongaon or Barasat-Hasnabad which are almost 60-80 kilometres of Kolkata, are being considered as metropolitan projects.

Sir, after seeking all these clarifications, I would conclude. Finally, I would say that the Railways should be more careful about the passenger safety and about the track renewals even though this time also more new

trains have also been introduced in some parts of the country, not in West Bengal, in particular. ...*(Interruptions)*...

Sir, I would conclude by saying that the Railways should take utmost care of the track maintenance. I do not know whether the rampant and indiscriminate privatisation has taken place in so far as track inspection is concerned. If it is so, you must take care, Sir. Otherwise, we will be more prone to disastrous situations. With these words, I conclude. Thank you.

SHRI RAVULA CHANDRA SEKAR REDDY (Andhra Pradesh) : Sir, I welcome the concessions extended to the patients, journalists and senior citizens, more particularly, the lowering of age limit for the senior citizens from 65 to 60 years. I also welcome the introduction of 50 new trains in the various parts of our country. Sir, I would like to draw the attention of the hon. Ministers towards the safety and security of the passengers and the Railway properties all over the country. Sir, we were expecting more trains and new lines in Andhra Pradesh, but we are disappointed. I would like to request the hon. Minister to pay more attention towards the proposals of Andhra Pradesh. Sir, I would like to bring some of the proposals to the kind notice of the hon. Minister. The most important is the Inter-city Express between Hyderabad and Kurnool. As the hon. Minister is aware, the traffic on this line is very high and it connects two regions in the State - Telangana and Rayalaseema regions - which are the most backward regions in the State. I request the hon. Minister to see that the Inter-city Express is introduced.

Sir, Macherla-Raichur line survey was conducted long back and it should be taken up immediately. Out of this proposed line, only a small bit of line from Gadwal-Raichur is taken up and allocations is only meagre - about Rs.1 crore - for which the hon. Minister has laid the foundation stone with much fan-fare. If this is the interest shown towards this line, when will it be completed? The cost escalation will be very high and the project will not be completed in time.

Sir, Macherla-Gadwal is another important line for which survey was conducted long back, but it has not been included in this Budget in spite of an assurance given by the hon. Minister on a number of occasions. This line will reduce the distance between coastal Andhra districts and Mumbai by nearly 200 Kms. It will also generate employment in backward

districts like Nalgonda and Mahaboobnagar of Andhra Pradesh. It can stop the migration of labour from Mahaboobnagar to other parts of the country, as it will generate employment for the labour in the district itself.

Another important line for which an amount of Rs.30 crores is provided is Adilabad-Mudkhed. I request more allocations for this project since it is also located in the most backward district of Andhra Pradesh, that is, Adilabad. It will help for the all-round development of the district.

Sir, Kakinada-Pithapuram mainline is also very important freight line. It connects Kakinada Port. During 2002-2003, about Rs.10 crores were allocated. But in the present Budget, only a meagre amount has been allocated. I request the hon. Minister to give more money for this project.

Another important line is Kotipalli-Narasapuram line. This is also most important line. The total estimated cost of this project is about Rs.400 crores, but only Rs.5 crores have been provided in this Budget.

Sir, I request for the construction of a railway over-bridge near Appannapally village in Mahaboobnagar. This village is located in between the NH-7 and district headquarters, where traffic is facing a lot of difficulties during train timings. It also connects the district headquarters. I request that an urgent action is required with regard to the construction of railway over-bridge near Appannapally village.

A new railway gate is required at Nelvidi village near Wanaparthy road railway station in Mahaboobnagar district, where people are facing a lot of difficulties in crossing the line, as about four villages are located on the other side of the track.

Sir, the most important aspect is that Railways should concentrate on avoiding accidents. Instead of this, they are busy in creating new divisions and disturbing the old divisions and thereby creating panicky among the people and employees. The recent example is bifurcation of Guntakal Division. They claim that they help in national integration, but the people in Railways are busy in disconnecting the people.

Sir, the Guntakal Railway Division is the only railway division in the Rayalaseema region, which was established in the year 1955. It has been providing employment to thousands of people of Rayalaseema and other

regions, directly or indirectly. But, it is unfortunate to note that even this only hope of Rayalaseema people has been reduced by merging Bellary-Thorangallu-Hospet-Ranjitpura sections with Hubli Railway Division. As a result of this, the Guntakal Division will incur huge losses to the extent of more than Rs.400 crores, because the iron ore mines are situated in this section only. The bifurcation removed the most vital part, that is, heart of the division, leaving skeleton behind, which will, in course of time, bound to become financially unviable and a burden.

Sir, the action of Railway authorities generated intense disappointment among the people of this region, and series of agitations are taking place in the Anantapur district. The situation may even worsen, if the decision of bifurcation of this division is not reconsidered.

Generally, the railway divisions are merged for better administrative facilities, but not on linguistic basis and for political purposes. It is very unfortunate that this basic principle has been forgotten by the authorities in merging the above section with the Hubli Division.

Sir, I demand of the hon. Minister to withdraw the proposed merger of Bellary-Thorangallu-Hospet-Ranjitpura section of Guntakal Division with Hubli Division. Otherwise, there will be a lot of unrest in that area. Otherwise, there will be a lot of problems in that area. You are depriving the people of that area of their legitimate rights in getting employment, and in getting educational and irrigation facilities. This is the most important division that should not be disturbed, at any cost. The hon. Chief Minister of Andhra Pradesh has also written a letter to the Railway Minister, requesting him not to disturb this division. But, we are surprised to see that a notification has been issued in this respect. I would once again demand that the notification should be withdrawn, and the division should be kept intact.

Finally, it is also surprising to note that the National Railway Users Consultative Committee was constituted long back. But, during the last year, that is, 2002, or before that also, they never met. Sir, the Railway Users Consultative Committee is there only on paper. They never meet. They do not discuss the grievances of the people, and they never attend to the problems of the people. The Railway Users Consultative Committee is kept only on paper. I request the hon. Minister, that at least, for the sake of the Members, who are in the Committee, convene a meeting of the Committee so that they feel happy that, at least, they have attended one meeting during their tenure. With these words, I thank you.

SHRI BACHANI LEKHRAJ (Gujarat) : Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. Sir, looking to the new amenities, facilities, securities, concessions, extensions and other positive measures, I congratulate the hon. Railway Minister, and compliment him for his Budget. Sir, I want to draw the attention of the hon. Minister to one suggestion. He should listen to my suggestion. It is the moral and legal duty of the Railways to listen to our suggestions. But I see that the hon. Railway Minister is not hearing me. Sir, through you, I once again request the hon. Minister to listen to my one suggestion, when I am giving so many compliments to him, to his Ministry and to his administration. Sir, when gauge conversion from Ahmedabad to Delhi was decided five years back, at that time, the Chairman of the Railway Board had promised in the press conference that whatever railway facilities and amenities we were getting, would not be reduced; rather, they would be increased. Sir, I draw the attention of the hon. Minister to one fact. At that time, five daily long route trains between Ahmedabad and Delhi were running, and immediately after conversion, three trains were discontinued, which have not been restored as yet. One was the Delhi Express, which had been running prior to Independence. Another train was the Swaran Jayanti Janta, that had been operating for the last thirty years, with all second class coaches. From third class, earlier it was changed to second class. The third train was also a long route train, covering a distance of more than 900 kms. It was a fast passenger train from Ahmedabad to Agra, which was halting at all stations. Sir, there is no doubt that at that time, the Delhi Mail was there. There was the Ashram Express. But those three daily trains were halting at 20 to 22 stations, on which stations, these two trains were not having halts. So, those three trains were discontinued after conversion of gauge. I would like to know why they have not been restored till today. The Members of the Railway Board are sitting in the officers gallery. They may be hearing my speech. I am simply reminding them that if these trains are restored, the Railways will earn and the people will get a facility. We do not want a single rupee from the Budget. But, it is the demand of the people of that area, and inspite of this I want only one train. Instead of three trains, which have been discontinued, I want only one train, that is, the Swaran Jayanti Janta, which may be restored from Ahmedabad to Delhi. Or, it may be extended from Mumbai to Delhi. That will benefit the common man, the general public of five-six States. It is the *Janata Train*; that means, all the compartments are second class ones.

5.00 p.m.

Sir, earlier, the Delhi Mail was coming from two sides - half the train from Hyderabad Sindh in Pakistan, via Rajasthan called Jodhpur Railway, and the other half, BBCL, from Delhi to Ahmedabad. Both trains were connected at Marwad Junction and going to Ahmedabad.. I want to draw the attention of the hon. Minister to the fact that at present, the rakes of the Delhi Mail, which is running between Ahmedabad and Delhi, remain for 18 hours at old Delhi Junction. It reaches Delhi at 4.45 A.M. or 5 A.M. from Ahmedabad, and goes back from Delhi to Ahmedabad at 10.30 P.M. When it remains at Delhi station for 18 hours, why not extend it to Dehradun? So many people belonging to the poor and middle classes, as also the upper middle class, go to pilgrim places like Haridwar and other such places; especially, people from Gujarat, from where the train originates, travel to places all over the country. So, it is in the interest of the Railways, as well as the passengers, to extend the services of the Delhi Mail to places like Haridwar and Dehradun; when it can stay at the Delhi station for 18 hours, why not extend it to these places as well? This will earn revenues for the Railways, as well as, facilitate the passengers.

Sir, my third submission is that there were two trains running between Ahmedabad and Bhuj. Due to conversion, these were discontinued. I have no objection to that. But, at least, one train may be started to connect Ahmedabad upto Palanpur Junction or Ahmedabad and Abu Road. After around 2.30 P.M., there is no train from Ahmedabad to Palanpur Junction Abu Road, which may have more halts at stations, where the Delhi Mail and the Ashram Express and other new weekly train having no halts. If that is done, it will benefit the passengers, as well as the Railways. What is the objection? You have discontinued two trains; instead of that, you may continue one more train, demo-train, between Abu Road and Ahmedabad after 2.30 p.m. from Ahmedabad. As I said, these long-distance trains were running through four States - Gujarat, Rajasthan, Haryana and Delhi, as well as other local areas of Uttar Pradesh. A reply was given to me by the Railway Minister that due to conversion, more seating arrangements have been made for the passengers. That is true. But, I have represented for the stations where halts were there prior to conversion of those stations on which the three discontinued trains having halts, which are not getting any benefit. Other trains are not halting at any of those stations. Please, reconsider my question. The reply, which you have given, does not pertain

to my representation. My representation was that out of those three trains, which are discontinued, at least, one may be restored, which may have more halts than they had earlier *(Time bell)*.

Sir, for the salt manufacturers and labourers, so many representations are made. My dear friend, Shri Jayantilal Barot, has come out with many proposals and suggestions to the hon. Minister. I am sure, they will be considered. But one thing that I may point out is that the persons and labourers who are on the north side of the small Rann of Kutch, are not getting the rakes for months for transporting salt. Recently, during the last month, I met the Minister of State for Railways; Member (Traffic), Railway Board, was called and it was assured that within a few days, the requested rakes would be given. Sir, on the South-West side of the small Rann (Desert) of Kutch, they are getting the rakes within a week, but on the north-west side, but they are not being given the rakes. The railway division is the same, i.e., the Ajmer division. This may kindly be looked into.

Sir, so far as railway freight is concerned, last year, it has increased up to 135 per cent. It may be on the salts, it may be on the salt sent for commercial purposes. But what about the purpose for which Mahatma Gandhi fought? Salt is a mark of our Independence. *(Time bell)* What will happen to the poor people? So, the freight charges for common people use in the country may be reduced.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI P. PRABHAKAR REDDY) : Further discussion on Railway Budget will continue tomorrow.

MESSAGE FROM THE LOK SABHA

THE CUSTOMS TARIFF (AMENDMENT) BILL, 2003-04

SECRETARY-GENERAL : Sir, I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Customs Tariff (Amendment) Bill, 2003, as passed by