

15.18 hrs.

RAILWAY BUDGET , 2005-06- GENERAL DISCUSSION
DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS) – 2005-06
DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS – 2004-05

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motions moved:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper, be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2006, in respect of Heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

"That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2005, in respect of the Heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 3,4,10,11,13,14 and 16."

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, भारतीय रेल के सम्बन्ध में जब बात आती है, तो रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट में कहा कि हम विश्व स्तरीय ऊंचाइयां इस रेल को देंगे। रेलवे बजट पेश करते समय रेल मंत्री जी ने शुरू के पन्नों में कुछ कविताएं भी पढ़ीं। रेल के लिए मंत्री जी ने बोला, लेकिन थोड़ा और भी बोलना था, जो कि रह गया। पूरा रेल बजट जब पढ़ा तो पाया कि थोड़ी और पूर्ति करनी पड़ेगी। इन्होंने लिखा है और रेल के लिए कहा है कि भारतीय रेल में अपार क्षमताएं हैं। इसलिए यह कहते हैं - "उठना है और भी उमर, हैं ऊंचाइयां पुकारतीं, बात सही है, है अपार क्षमता।"

यह बात भी ठीक है। हां, भारतीय रेल में अपार क्षमता है। आशाएं इन्हें निहारती, लेकिन सरकार की दुर्बलताएं और अक्षमताएं तुम्हारा रास्ता रोकती हैं। यह हमारी रेल की आज की स्थिति हो गयी है।

श्री रघुनाथ झा (बेतिया) : यह बात तो बजट में नहीं बोली गयी है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : मैंने अपनी तरफ से जोड़ा है। अगर गलत है तो बताएं।

उपाध्यक्ष महोदय : झा जी, आप बीच में न बोलें। Your name is also in the list.

श्रीमती सुमित्रा महाजन : बजट में कुछ अच्छी बातें भी कही गयी हैं। लोगों को भी अच्छा लग रहा था कि किराया नहीं बढ़ा, माल की ढुलाई पर भी किराया नहीं बढ़ा। लेकिन यह बात भी थोड़ी गलत है क्योंकि जिस तरह से बढ़ा है वे अंदर की बातें बाहर आ जाती हैं। कुछ अच्छी बातों की घोषणा भी की गयी है। राजकीय स्कूलों में पढ़ने वाले बच्चों के लिए सहूलियतें दी गयी हैं या उच्च शिक्षा के लिए जो लड़कियां पढ़ने जाती हैं उनको सहूलियतें दी गयी हैं। दूध उत्पादकों को डेयरी के शिक्षण की बात कही गयी है। इनका डेयरी-दूध से करीब का रिश्ता है। इनको भी कुछ अच्छी रियायतें दी गयी हैं। रियायतें अच्छी हैं, कल्पनाएं अच्छी हैं लेकिन कई बार ऐसा होता है कि कल्पनाएं सही धरातल पर नहीं उतरती हैं, जैसे पहले भी कई राज्यों में गरीबों को गाय-भैंस और चारा देने की कल्पना की गयी थी लेकिन क्या हुआ? लेकिन शब्द जब आड़े आता है तब कल्पनाएं पूरी नहीं हो पाती हैं। इसी प्रकार रेल बजट में बहुत सी बड़ी-बड़ी बातें की गयी हैं, लेकिन मेरी समझ में नहीं आता है कि वास्तविक धरातल पर इन सारी चीजों को उतारने की दृष्टि से इसमें कौन से उपाय किये गये हैं, कौनसी योजनाएं रखी गयी हैं? बातें तो बहुत सी कही जाती हैं कि रेलवे में माल की ढुलाई ज्यादा से ज्यादा होगी, मालगाड़ी की स्पीड बढ़ाने की बात भी कही जाती है। डबल कंटेनर यानि डबल डेकर बस जैसी वह चलेगी और स्पीड भी उसकी 150 किलोमीटर से ऊपर होगी। लेकिन क्या उसके लिए इंफ्रास्ट्रक्चर आज है, क्या वह क्षमता आज की हमारी रेलवे में है? बात होती है कि इस प्रकार से हम ज्यादा से ज्यादा माल की ढुलाई करके पैसा कमाएंगे। करीब 650 करोड़ रुपया कमाने की बात होती है, कुछ मालभाड़े में वृद्धि भी की गयी है और विशेषकर जो अनाज पर वृद्धि की गयी है वह पीडीएस का नहीं है, उसकी ढुलाई दिन-प्रति-दिन कम होती जा रही है। इतना ही नहीं, आज जो रेलवे पर चर्चा है, अगर इनके पहले के भाण को देखें और अब के भाण को देखें, तो लगता है कि वही का वही पैराग्राफ उठाकर रख दिया गया है। जब रेल लाइन की बात होती है, रेल लाइन को सुदृढ़ करने की बात होती है तो करीब-करीब 50 प्रतिशत पुलों की हालत जर-जर है। इन्होंने जो आंकड़ा पहले दिया था, वही उठाकर आज भी दे दिया है और करीब 2700 पुलों में से 1306 का कार्य वर्ष 2004 में किया गया, वही पहले वाला वाक्य फिर दोहराया गया है। उस समय कहा गया था कि 411 पुलों का कार्य इस साल करेंगे, और वही आंकड़ा फिर दोहराया गया है। मैं केवल पुलों की ही बात नहीं करती, इंटर-लॉकिंग सिस्टम की बात, सिग्नल के सिस्टम की बात भी जब हम कहते हैं, स्टेशन्स के बारे में बात कहते हैं तो आज भी हम देखेंगे कि स्थिति ज्यों की त्यों है या प्रगति बहुत धीमी है। आवंटन दिन-प्रति-दिन कम होता जा रहा है, केवल दिखाने के लिए थोड़ी बहुत बढ़ोतरी की गयी है लेकिन वह भी आवश्यकता के अनुसार नहीं है।

इसलिए यह इंटर लॉकिंग सिग्नल सिस्टम सुधारने की दृष्टि से कोई भी प्रयास दिखायी नहीं दे रहा है। मेरे कहने का मतलब यह है कि हम बात अगर केवल करेंगे कि इतना ज्यादा माल ढुलाई से कमाएंगे लेकिन मालगाड़ी उतनी गति से चलनी चाहिए। इसके लिए वैगनों का होना आवश्यक है। आज अगर स्थिति देखें तो कई स्टेशनों पर लोहा अयस्क 10-12 मीट्रिक टन पड़ा रहता है। ढुलाई के लिए हमारे पास वैगन नहीं हैं। हम वैगन कैसे उपलब्ध कराएंगे, कैसे बढ़ाएंगे, उसकी क्या क्षमता है, इसकी कोई भी बात इस बजट में नहीं हो रही है। मैं उदाहरण के लिए थोड़ा कहना चाहूंगी कि हमारा इंदौर स्टेशन है। हम कहते हैं कि इंदौर स्टेशन में माल लदान बढ़ाएंगे, मालगाड़ियों की गति बढ़ाएंगे लेकिन इंदौर स्टेशन में इंदौर से हावड़ा के लिए डोरा चूरा का लदान होता है। आज मैं कहना चाहूंगी कि वह महीनों-महीनों तक स्टेशनों पर यूँ ही पड़ा रहता है। हमारे पास वैगन की उपलब्धि नहीं है। इसके लिए कोई भी प्रयास यहां पर करने के लिए दिखायी नहीं पड़ रहा है। ये माल लदान की कोरी बातें हैं। माल लदान से इनकम बढ़ाने की जो बात की जाती है, वह भी कोरी बात है।

यह बात अच्छी लगी कि किराया नहीं बढ़ाया। ठीक बात है। किराया नहीं बढ़ाया तो कम से कम एक हजार करोड़ रुपया अतिरिक्त कहां से कमाएंगे? आपने 650 करोड़ रुपये के माल भाड़े और माल ढुलाई की वृद्धि करने की बात कही है। वह कितनी खोखली है, मैंने उसे थोड़े में बताया क्योंकि मुझे मालूम है कि उपाध्यक्ष जी आपका हाथ बहुत जल्दी घंटी पर जाएगा। इसलिए मैं थोड़े में प्वाइंटवाइज बात रख रही हूं।

आप बात करते हैं कि किराया नहीं बढ़ाएंगे। लेकिन जब हम पूछते हैं कि ढाई सौ करोड़ रुपए अतिरिक्त कैसे कमाते जाएंगे तो कहते हैं कि मॉनिटरिंग करेंगे। क्या

इसके पहले मॉनिटरिंग नहीं होता था? क्या यूँ ही रेल चलाते थे? आज हम मॉनिटरिंग की बात कहते हैं। आपने कौन सी विशेष योजना मॉनिटरिंग की लागू की है? क्या रेल कर्मचारियों के लिए कोई प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाया है या चलाने की बात सोच रहे हैं? उनकी कार्य क्षमता बढ़े, क्या आप इसके लिए कुछ कर रहे हैं? इसके लिए कोई योजना नहीं है। क्या औद्योगिक क्षेत्रों को जोड़ने की कोई योजना बनायी है जिससे माल दुलाई बढ़े। क्या ऐसा कुछ किया है? कुछ नहीं किया है। एक बात कही है कि पार्सल से अतिरिक्त राशि कमाएंगे। आज हम देख रहे हैं कि कोरियर सर्विस पक्की हो रही है। एनडीए की सरकार ने हाईवेज बनाए और स्वर्णिम चतुर्भुज योजना बनायी। इस क्षेत्र में काम भी शुरू हुआ। कई ऐसे नेशनल हाईवेज इस स्थिति में आ गए हैं कि वास्तव में लोग सड़क से अपना माल भेजना ज्यादा पसन्द करते हैं बजाय रेलवे के, क्योंकि रेलवे की खराब स्थिति हो गई है। पार्सल सालों साल रेलवे स्टेशनों पर पड़े रहते हैं। यह उससे कमाई करने की बात करते हैं। जो कोरियर सर्विस हिन्दुस्तान में चल रही है क्या उससे हमारी रेलवे टक्कर ले सकती है?

सबसे बड़ी बात यह है कि गए बजट में जो बात हुई थी और मैं साल-दो साल से रेलवे सेफ्टी के बारे में सुन रही हूँ। आज हम देखते हैं कि कई एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। रेलवे सेफ्टी की बात बार-बार की जाती है लेकिन सेफ्टी की दृष्टि से रेलवे संस्था निधि माइन्स-माइन्स होती जा रही है। रेलवे सेफ्टी के लिए कोई भी विशेष योजना नहीं है। इन्होंने योजना बनायी कि एक्सीडेंट होने के बाद फास्ट गाड़ी और वाहन वहाँ मदद के लिए भेजेंगे। ठीक है, उसकी स्पीड बढ़ाना आवश्यक है। इसके लिए इन्होंने बहुत जोर-शोर से कहा। इन्होंने ट्रैक साइड बोगी मॉनिटरिंग की व्यवस्था करने की बात भी कही है। वह भी ठीक है। वह भी होना चाहिए लेकिन उसी के साथ-साथ इसके लिए बजट का आवंटन होना चाहिए। वह कहीं दिखायी नहीं देता है। सेफ्टी की दृष्टि से सिगनलिंग प्रणाली के लिए जो बजट का आवंटन बढ़ाना चाहिए, उस दृष्टि से कोई काम नहीं किया। ऐसा कोई विशेष प्रोजेक्ट इसमें दिखायी नहीं देता है। आप रेलवे सेफ्टी का काम कैसे अच्छे तरीके से करेंगे? ऐसी योजना पर साल में कई बार इस पर चर्चा होने के बाद भी सेफ्टी का पैसा कम हो रहा है लेकिन सेफ्टी की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

एक बात मैं और कहना चाहूंगी कि इसमें मार्डनाइजेशन की बात जोर शोर से कहीं गई है। प्रधानमंत्री जी भी मॉडर्नाइजेशन की बात करते हैं इसकी तरफ रेल मंत्री जी का भी ध्यान देना आवश्यक है। लेकिन मॉडर्नाइजेशन की बात कहने से ही नहीं चलेगा, उसके लिए आबंटन भी रखना होगा। आधुनिकीकरण, आरक्षण, कम्प्यूटरीकरण की बात तो होती है लेकिन कम्प्यूटरीकरण की बात करते समय बजट 20 करोड़ रुपए कम कर दिया गया है। आरक्षण 139 या कुछ नंबर लगाओ, वह दिन भर, रात भर चलेगा और वह हर स्टेशन पर होगा, वह पूछताछ कार्यालय में भी चलेगा। लेकिन करीब एक या डेढ़ करोड़ बजट कम कर दिया गया और कहा गया कि आधुनिकीकरण करेंगे, यह मेरी समझ में नहीं आता।

अगली बात सफाई के बारे में है। प्लेटफार्म, क्लीन ट्रेन सिस्टम शब्द बहुत अच्छे इस्तेमाल किए हैं लेकिन रतलाम में क्लीन ट्रेन सिस्टम लागू करेंगे, 50 स्टेशनों में कहां से करेंगे, ऐसा इस बजट में नहीं लिखा गया है। उसके लिए आबंटन सिर्फ चार करोड़ है।

आपके बजट में बातें बहुत बड़ी कही गई हैं लेकिन उसके अनुसार बजट का आबंटन भी ठीक ढंग से हो सकता है। इनको समय नहीं मिला। मैं उनको दो नहीं दूंगी क्योंकि रेल मंत्री की एनर्जी खत्म हो गई है, उनकी पावर भी खत्म हो गई है। इसलिए इसका असर रेल बजट पर तो दिखना ही था और वह दिख रहा है। **ट्रैक** (व्यवधान) बजट में आबंटन के लिए की गई बातों के अनुसार आप किस प्रकार का आबंटन रख रहे हैं, किस प्रकार का काम कर रहे हैं और उसी के आधार पर आप बात कह रहे हैं। इन्होंने हर चीज में बजट आबंटन की जहां-जहां बात की है, वहां-वहां बजट आबंटन कम होता जा रहा है। बजट और इनकम बढ़ाने की दृष्टि से इसमें कोई बात नहीं कही गई है। जब हम एक व्यापक भारतीय रेल की बात कहते हैं तो एक व्यापक दृष्टिकोण यह होना चाहिए कि यह पूरे हिंदुस्तान को जोड़ने वाली गाड़ी है, यह पूरे हिंदुस्तान में एक जगह से दूसरी जगह पर माल भी ले जाएगी। पूर्व से पश्चिम तक और उत्तर से दक्षिण तक यात्री भी ले जाएगी। अगर आप सब स्टेट्स में से देखें तो मध्य प्रदेश, झारखंड, राजस्थान, उड़ीसा और गुजरात, ये सभी स्टेट्स जैसे रेलवे के नक्शे में नहीं हैं। चाहे किसी विरोध के कारण किया हो लेकिन यह सही है कि इसी तरह से पूरा रेलवे बजट तैयार किया गया है। अगर हम केवल मध्य प्रदेश की बात कहें तो छत्तीसगढ़ को एक ट्रेन दी है, मध्य प्रदेश को चार ट्रेन दी है लेकिन चार ट्रेन देने के साथ तीन ट्रेन पैसेंजर दी है, यानि मध्य प्रदेश को पैसेंजर ट्रेन की श्रेणी में रखना चाहेंगे।

इसके साथ मैं एक बात और कहना चाहती हूँ कि आपने सम्पूर्ण विद्युतीकरण का काम से कम मुद्दा तो उठाया, मध्य प्रदेश में आज एक इन्दौर-उज्जैन सैक्टर के विद्युतीकरण की बात की है। आज इन्दौर उज्जैन का 80 किलोमीटर का एक ही ऐसा सैक्टर बचा है जिसकी सालों से मांग होती आई है कि इसके विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। जब आप सम्पूर्ण विद्युतीकरण की बात करते हैं तब भी इसका कहीं भी बजट में उल्लेख नहीं है।

उपाध्यक्ष जी, मध्य प्रदेश इतना बड़ा राज्य है जो 5-6 राज्यों को ट्रेन के मामले में जोड़ता है। अगर किसी एक प्रदेश से दूसरे प्रदेश में जाना हो तो मध्य प्रदेश को बिना टच किये आप नहीं जा सकते हैं। अगर सम्पूर्ण रेल बजट की बात की जाये तो मध्य प्रदेश के लिये क्या दिया गया है? इन्दौर-दाहोद रेल लाइन के लिये 350 करोड़ रुपये की योजना है जो दिन-ब-दिन बढ़ती जा रही है। अगर हम प्रतिवृत्त योजना पूरी नहीं करेंगे तो उसका खर्चा हर साल दुगुना होता चला जाएगा। पिछली बार उसके लिये 15 करोड़ रुपया रखा गया था जो खर्च नहीं हुआ। इस साल फिर 15 करोड़ रुपया रखा है। इसी प्रकार गुना-इटावा, ललितपुर-सतना रेल लाइन के लिये 25 करोड़ रुपया रखा गया है। ये सब कार्य 200-300 करोड़ रुपये के हैं। यहां केवल मध्य प्रदेश की बात नहीं है बल्कि छत्तीसगढ़, राजस्थान और उड़ीसा राज्यों की स्थिति भी ऐसी ही है। मुझे मालूम नहीं कि रेल बजट में इतना पैसा कहां दिया गया है? यह एक मजाक की बात है कि स्टेशनों को ठीक करने के लिये 5 करोड़ रुपये की योजना है लेकिन उसके लिये केवल 5 लाख रुपया दिया गया है। मुझे मालूम नहीं कि क्या हिसाब लगाया गया है। मध्य प्रदेश के नागदा खंड के 6 स्टेशनों का कार्य पूरा होने वाला है लेकिन उनके लिये केवल 10 लाख रुपया दिया गया है। इसी प्रकार छिदवाड़ा-नागपुर आमान परिवर्तन के लिये 4 करोड़ रुपया दिया गया है। आप कल्पना कीजिये कि क्या यह संभव है कि आने वाले वर्षों में इतनी राशि से कार्य हो सकता है?

उपाध्यक्ष महोदय, मध्य प्रदेश में इटारसी एक बहुत बड़ा और महत्वपूर्ण जंक्शन है। इटारसी शैड के संवर्द्धन के लिये 2 करोड़ रुपया दिया गया है। भोपाल में स्वारी डिब्बों की क्षमता बढ़ाने, स्वारी डिब्बों के ठीक करने के लिये केवल पांच लाख रुपये दिये गये हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि क्या पांच लाख रुपये में केवल हाल भी बन सकेगा या नहीं? सभी स्वारी डिब्बे भोपाल से जुड़े हुये हैं और उन्हें ठीक करने के लिये केवल पांच लाख रुपया दिया जाता है। मुझे मालूम नहीं पड़ता कि किस मूड में रेल मंत्री जी ने यह बजट बनाया है। मध्य प्रदेश इतना बड़ा प्रदेश है। मैंने शुरु में ही इनफ्रास्ट्रक्चर की बात की थी। रेल मंत्री जी गाड़ियों की स्पीड बढ़ाने की बात करते हैं, माल दुलाई में 650 करोड़ रुपये कमाने की बात करते हैं, बड़ी बड़ी ट्रेनें चलायेंगे, डबल-डैकर्स ट्रेन्स चलाने की बात हो रही है लेकिन प्रदेश में पुल-पुलिया के लिये केवल 12 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। सिगनल सिस्टम सुधारने की बात की गई है। भोपाल-सतना-जबलपुर मंडल में सिगनल कार्यों के लिये केवल 11 करोड़ रुपये दिये गये हैं। कुल मिलाकर मध्यप्रदेश में रेल कार्यों के लिये बड़ी मुश्किल से 125 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। मेरा कहना है कि रेल बजट बनाते समय केवल आंकड़ों का खेल खेला गया है, जैसे आज क्रिकेट का खेल चल रहा है। पता नहीं रेल मंत्री जी यह दिखाना चाह रहे हैं, जैसे कोई बड़ा काम करने जा रहे हों। माननीय रेल मंत्री जी ने जितनी परियोजनायें घोषित की हैं, चाहे वह कम्प्यूटराइजेशन हो, माडर्नाइजेशन हो, चाहे माल दुलाई हो, या गाड़ियों की गति बढ़ाने की बात हो लेकिन राजस्थान में रामगंज मंडी-भोपाल या भोपाल-उज्जैन लाइन के दोहरीकरण की बात रेल के नक्शे पर नहीं है।

इस तरह से पांच-पांच स्टेट्स आपके रेलवे के नक्शे पर नहीं हैं - चाहे वह इन्फ्रास्ट्रक्चर में सुधार हो, चाहे सिगनलिंग सिस्टम में सुधार हो, चाहे प्लेटफार्म बनाने की बात हो, चाहे डिब्बों की मरम्मत करनी हो - अगर ये सब इसमें नहीं हैं तो मेरी समझ में नहीं आता कि इनकी सम्पूर्ण भारतीय रेल कौन सी विकास की गति पर चलेगी। महोदय, सम्पूर्ण रेल बजट केवल खोखले आंकड़ों पर आधारित है। इसमें करोड़ों रुपये की बात जरूर की गई है, लेकिन परियोजनाओं की दृष्टि से कोई पक्की और ठोस बात इसमें नहीं है। लखित कार्य कितने सालों में और किस प्रकार से पूरे करेंगे, इस प्रकार की कोई ठोस योजना रेल मंत्री जी ने सम्पूर्ण रेल बजट में नहीं रखी है। मैं इसका विरोध नहीं करूंगी, क्योंकि बजट तो इन्होंने पास करना है,

मगर मैं चाहूंगी और इन्हें कहूंगी कि रेल बजट पर चर्चा होने तक कृपया इस बिन्दुओं पर एक बार पुनः दृष्टि डालें। अब तो आपको शान्ति मिल गई है, अब आपको बिहार नहीं जाना है, इसलिए एक बार पुनः पूरे रेल बजट पर दृष्टि डालकर भारतीय रेल को सुदृढ़ करने के बारे में कृपया ठीक ढंग से सोचें।

SHRI K.V. THANGKA BALU (SALEM): * Hon. Deputy Speaker Sir, I am happy to express my support and participate in the discussion on the Railway Budget for the year 2005-06 in this august House as presented by Shri Lalu Prasad, our Hon. Railway Minister.

The United Progressive Alliance led by Smt. Sonia Gandhi has formed a Government under the stewardship of our Prime Minister Dr Manmohan Singh and has presented its second Railway Budget after assuming power.

This Budget takes note of the past in a historical perspective and looks ahead into the future to pave way for a growth oriented plan of action for the Railways. This Budget seeks to overcome the hurdles that come in the way of our economic strides. Railways contribute to the preservation of our unity and integrity as its vast network ensures the networking of people. Cutting across geographical barriers, caste and creed barriers, religious and linguistic barriers Railways link regions and thereby its people. Railways is our life line. It extends its service to all people from all walks of life especially the underprivileged, down trodden, backward class people, minorities and weaker sections of the society. We can rightly feel proud that Railways take its service to all.

Our Hon. Lalu Prasad as a Railway Minister has ensured on both the occasions of his presenting the Railway Budget both last year and this year that there is no fare increase that may affect the poor and the weaker sections. He has extended the benefits further and I welcome expressing my happiness over his determination to continue to serve the masses without a pinch while maneuvering to bring about an effective Budget.

In order to extend its transportation service, Indian Railways operate about 9000 trains everyday through the length and breadth of the country. More than a crore of people commute and travel each day. Such a service provider has a human face in its methodical operation. I salute the Railways.

*English translation of the speech originally delivered in Tamil.

We find in this Railway Budget their concern not to add burden to the common man while taking care to add to the efficiency in a growth oriented manner. This needs to be congratulated and I would like to reiterate my heart felt appreciation for the endeavour of the Railways to keep people in mind in all their plans and schemes.

There is a demand from the Railways to increase the fund allocation from the General Budget of the country. Hon. Prime Minister and our Finance Minister are also enthusiastic about Railways achievements and I notice that they have made efforts to increase the allocation to Railways by about Rs 5000 to 6000 crore. I feel proud to share in this august House their care and concern. Hon. Railways Minister has indicated several measures to improve the Railways as a progressive organisation. About 70% of the revenues earned by the Railways come from freight movement and the remaining of the income is from the travellers, passengers and commuters who pay in the form of ticket fares to Railways' kitty. This money is ploughed back in continuing with the Railway operations. Only about 20% of the earnings could be set apart for renovation and about 30 to 40% is spent on overhead expenses to pay wages and salaries to its employees all over the country.

Laying of new tracks, extension of existing railway lines and renovation are some of the ever continuing modernising work pertaining to Railways for which its revenue is spent cyclically. Amidst all this Railways would prefer to spend considerably on safety, to enhance safety standards thereby ensuring the safety and security of the rail travelling public.

In order to spend on measures for public safety especially the safety both on tracks and trains a 'Railway Safety Fund' was formed. From last year till next year for a 3 year period an amount of Rs 17000 crore was apportioned. Till now about Rs 12000 crore have been released and the balance amount of Rs 5000 crore needs to be allocated further. Various wings of the Railways are going about with the implementation of safety measures and I am happy to notice that the mission is in full swing. Our Railway Minister has brought to the notice of this august House the steps that are being taken to enhance safety and security.

As far as our Railways are concerned, distant States like North-eastern States and Jammu & Kashmir region have been identified as still to be developed States. Railways' growth and development in these States are gaining momentum now as spelt out in the Budget. With this all the States will have equally poised progress and it would lead to better social progress and prosperity and enough of social security in a uniform fashion throughout the country.

Our Railway Ministry's commendable efforts towards extending service and increasing passengers' amenities are quite enthralling. At the same time we have to analyse the accident rate and death rate due to that. Last year the number of deaths due to railway accidents were 1071. Though it is 40% less than what it was for the corresponding

period during the tenure of the previous Government, I would still urge upon the present Railway Minister and through him the Railways to work on it continuously to bring down the accident rate further. You may do well to strive and achieve an accident free operation. I wish them all success in that endeavour.

What are the reasons for these accidents? Most of these accidents as we gather are due to unmanned level crossings. Our enquiry reports and the findings highlighted there point out to this. Railways try in many ways to circumvent this particular challenge that come in its way.

In order to phase out such unmanned level crossings the existing method adopted is to invite proposals from the State Government for alternative arrangements like replacing unmanned level crossings with ROBs as collaborative projects with a 50:50 participation. I would like to suggest to the Railway Minister that he may consider a proposal I am mooted now. For want of funds, many State Governments do not pay up towards the construction of road over bridges that may replace unmanned level crossings. Hence Railways may spend entirely on these ROBs and later on recover the money so spent from the funds to be released to the State Governments on various heads like land acquisition charges that are paid to the States. I am pained to point out that the financial status of many States are in poor shape and they are not in a position to give priority to Railway related projects. Many States are not in a position to pay Railways or the Centre. Hence a bold initiative must come from the Railways to ensure mutual benefits.

We the members of Parliament from Tamil Nadu collectively met our hon. Railway Minister Shri Lalu Prasad and our Minister of State Shri R. Velu to apprise them personally of the need to take up pending projects pertaining to Tamil Nadu. We reiterated at that point of time that Railways can take upon itself the commissioning of road over bridge projects. I would like to re-emphasise the same through this august House. Let the Railways spend on ROBs first and later on take the funds back when land compensation funds are released. This new policy change can benefit the public immediately in many parts of the country. To contain accident rate this bold step is necessary especially while phasing out the unmanned level crossings.

In this year, 46 new trains have been introduced. 27 extensions have been announced. Increase in frequency of trains has been announced in the case of 10 trains. Orders have been issued to carry out survey work for laying of new railway lines. 20 new survey projects will be taken up. With the ongoing survey work in 76 intended new rail routes, this year's announcement for survey for 20 new rail lines make it 96 in all. I wish to let the Railway service extend further. Many left over places in remote parts of the country in several States could be linked to the vast railway network. We wish our Railway Minister to succeed in extending Railway network further.

As part of Railways growth, gauge conversion will be taken up in 935 kms of existing rail track this year. In about 4 years from now all the States would have been linked still better to give an impetus to economic development and industrial growth.

Sir, the Lok Sabha MPs of Tamil Nadu all the 40 of them including 12 Ministers met the Railway Minister to submit a memorandum about the pending Railway projects in Tamil Nadu.

Our UPA leader in Tamil Nadu Dr Kalaignar Karunanidhi on behalf of our MPs team presented the memorandum as early as on 4.10.2004. It was followed up by him again on 16.2.2005. I have also taken it up on 21.2.2005. But we are disappointed to find out that only Rs 400 crore have been set apart for Tamil Nadu this year in the Railway Budget we discuss now. Though the amount is less you have included some of the notable projects and I would like to thank the hon. Railway Minister for trying to adjust the ways and means.

Salem-Vridhachalam section gets Rs 45 crore as earmarked. Manamadurai-Pudukottai project has also been taken up. Many other gauge conversion works have been indicated. Still we are not very enthusiastic because the fund allocation is much less than our expectation based on our combined demand for various projects already submitted to you.

Our long pending demands for the creation of 'Salem Division' is at least 50 years old. This Salem Division will include Salem, Erode, Coimbatore, Nilgiris, Namakkal, Dharmapuri, Vilupuram, Cuddalore, Thiruvannamalai, Vridhachalam and Vellore. Nine revenue districts of Tamil Nadu will come under the proposed Salem division. Why and how this creation of Salem division is necessary needs to be considered in its totality. Now the divisional headquarters is in Palghat and it is quite far off beyond a pass in the neighbouring State. We do not insist on shifting the Palghat division once and for all. Let it continue. We do not suggest the abolition of Palghat division. Let there be Palghat division and let Palghat be its divisional headquarters. We do not interfere in the rights of the people of Kerala. We are only insisting on the restoration of rights of the people of Tamil Nadu. Only then industrial growth in Salem region in Tamil Nadu could be enhanced further. Our UPA leaders and MPs led by Dr Kalaignar Karunanidhi have taken up this with the Railways and even now we want to believe that it is

still under your active consideration. All the 40 MPs from Tamil Nadu have unitedly impressed upon hon. Railway Minister. We again request you to fulfil our demand for the creation of the Salem division.

Salem-Karur gauge conversion has been put in cold storage this year. No fund allocation is there. Five MPs from that area have taken steps to have the stay against its implementation vacated. Still the work is not being carried out. Hence I urge upon you to immediately allocate additional funds to carry out this gauge conversion work from this year itself. Salem-Vridhachalam work may not be completed this year. Hence I request you to extend it and take up the Salem-Athur work also with the additional provision of funds.

In my Salem constituency near Salem and its surrounding areas three ROB projects have to be completed. I took it up with our Minister of State for Railways Shri R. Velu personally. He has seen for himself the sufferings people undergo for want of ROB. Muthampatty, Ayodhya Pattinam and Sivathapuram ROB along with Mullavadi Gate flyover bridge must be attended to at the earliest preferably this year itself. Omalur ROB work has come to a standstill. Sorting out the contractual bottlenecks, hon. Minister may issue orders to complete this work soon. Salem junction is an important one considering the business travel ever on the increase in this area. It needs to be improved and modernised, to be made a model station in this region.

I understand that instructions have been given to close all the unmanned level crossings. This will cause great inconvenience to people living on either side of the tracks. It would be better they are converted to be manned level crossings with the participation of local authorities and panchayats. Of course some of the panchayats are not in a position to pay Rs 1 lakh even. Such level crossings can be converted to be subways or ROB. In a zeal to put an end to rail accidents, railways must not curb economic activities of the area concerned. In my constituency alone at least in 5 places. People have become restive in the wake of closure of unmanned level crossings that come as a hurdle to agriculturists and

workers to get to their work places, students and public to reach schools, hospitals and markets. We have taken up with the authorities there and in turn they want instructions from you here in Delhi. Hence I urge upon you to issue suitable orders in this regard at the earliest. Unmanned level crossings must not be closed without making alternative arrangements. Better you convert them to be manned level crossings and enable the public to go about with their occupation.

Our Railway Minister has spelt out the grand plans to commercially utilise the unused lands lying with the Railways. It is a welcome step to earn more for Railways and overcome financial crunch. You have proposed that private sector will join hands with Railways and as a joint sector venture the unutilised lands of the Railways will be commercially utilised. It is a welcome announcement. This may work. This viable plan would fetch expected yield. I urge upon the Railways to pursue the scheme successfully and achieve your aimed target to augment the revenues for the Railways.

Every State must get its due share from the Indian Railways. The rights of every State must be protected. The Railway Budget must be prepared to take along with it people from all the States together. States must get their due share directly proportionate to their population. You must ensure equal growth of all the States. This is my fervent appeal to you.

We have a target to achieve 8% growth rate during the 10th Plan period. Railways must expand its operations to help our economy to reach the intended target level. Railways must contribute to our vibrant economy.

Congratulating the Railway Minister for his efforts to make UPA governance a success through his dynamic Budget and expressing my support to Railway Budget, let me conclude.

16.00 hrs.

SHRIMATI C.S. SUJATHA (MAVELIKARA): Hon. Deputy-Speaker, Sir, at the outset, I appreciate the Railway Minister for presenting a common man friendly budget. The passengers were spared of the burden of increase in the fares. I welcome the Minister's decision not to increase the freight charges too. Lajuji, has taken special caution, as he did in the Interim Railway Budget also, not to put any additional financial burden on the shoulders of the common people and the rail commuters by not increasing the passenger fares and freight tariffs.

Sir, Railway is the lifeline of any nation. Railway development is the most imperative part of the development of a nation and any region. Indian Railways during the last many decades have made great strides in the development of railway system in our country. India has a vast rail network with 16 railway zones. It has rail links to almost all the States in the country. It is the biggest organisation in the country by way of providing employment to lakhs of citizens.

The role played by the railways in the economic and social development of our country is commendable. But, we cannot be complacent. We should do retrospection as to whether this development was evenly distributed to all regions and to all the people of our great nation. I am constrained to say that it was not so. It is a fact that some regions even today stand un-represented by the railways and also some regions, for want of adequate development, are putting impediment to the socio-economic development of these regions.

Sir, my State Kerala is an example of inadequate rail development. As you are aware, Kerala's literacy rate is the highest in the country. But the irony is that it tops in the unemployment ratio too which is well above the national average. The industrial development in the State is very little when compared to other States barring the North-Eastern States. The major hurdle for this definitely is the lack of adequate rail facilities. Although the people of the State and the representatives and the State Government have been continuously demanding a fair share of railway allocation to the State, yet our experience on this count is very disappointing. The Governments which came to power at the Centre continuously ignored this region. I fail to understand why is there this indifferent attitude. The MPs from the State as well as the State Government during the initial days of the present Government had drawn the attention of the Railway Minister as well as the hon. Prime Minister to these issues and presented memoranda with detailed demands. The people of Kerala were, this time, definitely expecting a fair deal, but the Budget disappointed them utterly.

Sir, now look at the following figures. The required amount for the completion of the ongoing railway projects for the doubling of railway line spread over eight sections in the State is Rs.225.93 crores but the Budget allocation is a mere Rs.53.60 crores. With this meagre amount, none of the projects could be completed. For example for the doubling work of the Mavelikkara-Chengannur, Kollam-Thiruvananthapuram and Kozhikode-Mangalapuram the requirement is Rs.26 crores, Rs.33.12 crores and Rs.76.25 crores respectively but the allocation is only Rs.5.60 crores, Rs.2.00 crores and Rs.10.00 crores respectively. The doubling of rail line in the State is most important. For the full utilization of the Konkan Railway for increasing the number of trains in the northern part of the State in tune with the ever increasing passenger and freight demand, the doubling in the sector of Shornur-Kozhikodu is a must. The Ernakulam-Mulanthuruthy sector which was scheduled to be completed in the 2003-04 period should have to be simultaneously taken up and completed along with Shornur-Kozhikodu sector.

Sir, when we take up the issue of rail development in the State, we should also consider the vast potential of the State for development in the coming years too. With the establishment of the Vallarpadam trans-shipment Terminal, the freight movement into Cochin may increase manifold. After completion of ICTT Vallarpadam and for the peak utilization, 78 goods trains are to move up and down on a daily basis. This situation would require not just two lanes but to accommodate the increase in the freight movement, it would require a four-lane railway. Therefore, the doubling of railway line must be given prime importance in the present Budget itself and allocate adequate funds for the same.

There are many pending projects in the State for electrification, but here too, the Budget allocation is inadequate. Survey for the new lines, Thrissur-Kollangode sector found its place in the Budget. Other important sectors like Kollam-Chengotta were ignored.

There are 46 new trains introduced in the new Budget, but not a single train was allotted to Kerala. Our State Kerala contributes immensely to the revenue earnings of the Railways. But when it comes to introducing new trains, Kerala has always been neglected. This time, not only no new trains have been introduced but also the decision to extend the existing New Delhi-Thiruvananthapuram Kerala Express to Chandigarh has caused widespread resentment and protest from various sections, as this has only aggravated the problem. A train from Chandigarh is a long pending demand. Instead of the present step, the Government could have introduced a new train from Chandigarh while maintaining New Delhi-Thiruvananthapuram Kerala Express as it is now.

Sir, I now come to a specific area. This area comprises my Constituency Mavelikkara. I have been, for the last many months, communicating with the Railway authorities regarding certain developmental projects of urgent nature to be taken up in this area. I have even met the hon. Minister and apprised him of the importance of these projects.

Sir, Thiruvalla, Mavelikkara, Chengannur and Kayamkulam are the important stations in this area. Chengannur and Kayamkulam are important centres of trade and economic activities in the central part of Kerala. Hence, a comprehensive development of these stations is much needed for keeping up with the increased demand for the economic development of this region. The previous Government had declared Kayamkulam as a junction. But nothing has been done in this regard. Chengannur is another important station. It is a transit point for the lakhs of pilgrims who visit the famous shrine at Shabarimala every year. The facilities at the station are not sufficient enough to cater to the needs of the volumes of commuters and also for the effective handling of the trade and commerce related activities. Cheriyanad station is placed between the two important stations Kayamkulam and Chengannur. The Railways owns more than 36 acres of land besides Cheriyanad station, which is at present lying vacant. It is an

ideal place for setting up of an industry under the Railways. There is a proposal for expanding the existing Rail Neer Factory network. By all means, Cheriyana is an ideal location for setting up the Rail Neer Factory looking at especially its closeness to the Shabarimala Shrine. So, I strongly demand the establishment of a new Rail Neer Factory at Cheriyana. Besides, this station would be developed into a crossing station.

For a comprehensive development of the Railway facilities in these areas, the most important work is the doubling of lines. The on-going projects of rail doubling from Kayamkulam-Ernakulam via Kottayam and Alappuzha have to be expedited, and adequate funds be allocated in the present Budget itself. Apart from that, more funds should be allocated to the electrification. Also, a new survey project Kayamkulam-Panalur via Adoor sector has to be introduced.

Sir, the Railways had allotted STD booths on the platforms to physically challenged persons. There are approximately 6,000 such booths under operation in the country. Thousands of disabled persons and their hapless families are dependent on these telephone booths. During the tenure of the previous NDA Government, the Railways took a decision to float open tender for manning these booths keeping just two per cent reservation for the handicapped. This is most inhuman. It shows how insensitive our system is. It is not justifiable by any means. So, I strongly demand the restoration of the previous status and withdrawal of the decision for floating open tender.

Another issue is that the NDA Government had privatised the parcel booking services in the trains. This had diminished the employment opportunities for lakhs of licensed porters in the country. The recent decision of the Railways to limit the parcel booking facilities to stations where trains stop for five minutes or more, has aggravated the situation causing serious inconvenience to the local traders and farmers.

Sir, I have already said, in detail about the projects and works, which have to be given prime importance for the overall development in the State of Kerala. I strongly feel that for the comprehensive development, it is necessary that a new Railway Zone is created comprising specific areas of Kerala State.

I urge upon the Ministry to have a re-look at the above matters and take a positive stand.

With these few words, I conclude.

श्री रामजीलाल सुमन (फ़िरोज़ाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, यह सदन 2005-2006 के रेल बजट पर चर्चा कर रहा है। काफी उपयोगी सुझाव हमारे अन्य साथियों ने दिए हैं। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अभी तो काम शुरू हुआ है।

श्री रामजीलाल सुमन : जब रेल मंत्री जी ने अपना भाषण शुरू किया था तो कहा कि विश्वस्तरीय ऊंचाइयों पर रेलवे को ले जाना है और रेलवे में अपार संभावनाएं हैं। मैं बड़ी विनम्रता के साथ कहना चाहूंगा कि रेलवे की अगर हालत दुरुस्त करनी है, उसे आम जनता में विश्वस्तनीय बनाना है तो उसके लिए दौलत और प्रतिबद्धता दोनों की आवश्यकता है। मैं समझता हूँ कि हम इस सदन में जो चर्चा कर रहे हैं, बजट की भाँषा क्या है, बजट के आंकड़े क्या हैं, वह एक अलग सवाल है, लेकिन उससे महत्वपूर्ण सवाल है कि आम आदमी रेलवे के बारे में क्या सोचता है। मैं समझता हूँ कि रेलवे के प्रति लोगों में आकर्षण हो, लोगों की यात्राएं सुगम हों, विश्वस्तनीय हों, यह ज्यादा महत्वपूर्ण है।

रेल मंत्री जी, मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि जब बिहार के लिए विशेष आर्थिक पैकेज का सवाल आता था, श्री प्रभुनाथ सिंह और श्री रघुनाथ झा यहां बैठे हुए हैं, उस समय पूरा सदन एकमत से इस बात की पसंदी करता था कि बिहार की माली हालत ठीक नहीं है, अतः बिहार को विशेष पैकेज दिया जाए। (व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : अभी विशेष पैकेज कहां मिला? (व्यवधान)

श्री रामजीलाल सुमन : आप सुनिए।

जो पिछड़े इलाके हैं, अगर रेलवे की सेवाएं वहां नहीं पहुंचेंगी तो मैं नहीं समझता कि विकास का काम तेजी से हो सकता है।

अभी सुमित्रा जी ने मध्य प्रदेश की बात की। सुमित्रा जी, उसी से मिलती-जुलती हालत उत्तर प्रदेश की है। उत्तर प्रदेश देश का एक बड़ा प्रदेश है। काश, वह अलग देश रहा होता तो दुनिया का सातवां राष्ट्र होता। रेल मंत्री जी, मेरा आपसे आग्रह है कि रेल बजट में उत्तर प्रदेश की उपेक्षा की गई। मैं आपसे अपेक्षा करूंगा कि जब आप अपना जवाब दें तो अपने मंत्रालय के अधिकारियों से बातचीत करके, उत्तर प्रदेश को किस तरह इंसॉफ मिल सकता है, उसके बारे में अगर सकारात्मक बात करें तो आपकी बड़ी कृपा होगी।

रेल मंत्री जी के पीछे रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं। जनवरी माह के अंतिम सप्ताह में इरोड जिले में एक सर्वेक्षण कार्यक्रम में इनका उद्घाटन भाषण हुआ था। उस उद्घाटन भाषण में रेल राज्य मंत्री, श्री वेलू ने कहा कि रेलवे की जो निर्माणाधीन योजनाएं हैं, उनके लिए किसी भी कीमत पर पैसे की कोई कमी नहीं होने दी जाएगी। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी मार्फत निवेदन करना चाहूंगा कि इस समय देश में लगभग 46 हजार करोड़ रुपये की रेलवे परियोजनाएं निर्माणाधीन हैं, जिनमें से 443 ओवर ब्रिज, अंडर ब्रिज हैं और 1252 लेवल क्रॉसिंग्स हैं जिनके निर्माण पर लगभग 15 हजार करोड़ रुपये खर्च होंगे। मैं जानता हूँ कि जब ब्रिज वगैरह बनते हैं तो उनमें राज्य सरकार का भी शेयर होता है। अगर राज्य सरकार का अंशदान निकाल दें, तो लगभग 7500 करोड़ रुपये रेलवे को निर्माणाधीन परियोजनाओं पर खर्च करने हैं।

मैं आपसे एक निवेदन और करना चाहूंगा। कभी-कभी यह होता है कि हम नई परियोजनाएं शुरू करते हैं लेकिन पुरानी परियोजनाएं पूरी हुई हैं या नहीं, उन्हें देखने की बात नहीं करते। जब हम निर्माणाधीन परियोजनाओं की बात करते हैं तो हमें यही देखना चाहिए कि पिछली बार हमने जो घोषणाएं कीं, उन योजनाओं को पूरा करने

का काम किस हद तक हुआ। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जब तक हम एक लक्ष्य निर्धारित नहीं करेंगे कि यह परियोजना कब तक पूरी होनी है, तब तक मैं नहीं समझता कि उसके कुछ अच्छे परिणाम निकल सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय, सेंट्रल रोड फंड से जो धनराशि गत वर्षों में मिलती थी, वह राशि भी धीरे-धीरे कम होती जा रही है। अब उस राशि को रेलवे सेफ्टी फंड में जमा किया जा रहा है। स्वाभाविक यह उठता है कि एक तरफ कहा जाता है कि पैसे की कमी नहीं है और दूसरी तरफ पैसे न होने की वजह से जो निर्माणाधीन परियोजनाएं हैं, वे अधर में लटकी हुई हैं। मैं कहना चाहूंगा कि जब रेल मंत्री जी इस बहस के बाद अपना उत्तर दें तब वे उसमें तमाम रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए एक निश्चित अवधि की बात करें, क्योंकि जब तक आप इन निर्माणाधीन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए वक्त मुकर्रर नहीं करेंगे, तो नई परियोजनाओं की घोषणा मजाक बनकर रह जायेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल जिसका मार्ग लगभग 63 हजार किलोमीटर है, उसमें से सिर्फ 16 हजार किलोमीटर में ही विद्युतीकरण हुआ है। चीन में 73 हजार किलोमीटर रेल मार्ग में से 19 हजार किलोमीटर में विद्युतीकरण हुआ है लेकिन वह लाभकारी है, क्योंकि भारतीय रेल 580 मिलियन टन माल बोती है जबकि चीनी रेल 2204 मिलियन टन माल बोती है। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि रेलवे बजट की सहायता के लिए जो बजटीय सहायता मिलती थी, उस सहायता में भी इस बार कमी की गयी है। यह कमी 23 प्रतिशत है। संभवतः यह राशि पिछली बार 8,456 करोड़ रुपये थी लेकिन इस वर्ष उसकी तुलना में बजटीय सपोर्ट 6,520 करोड़ रुपये है। मैं कहना चाहता हूँ कि बजट से रेलवे को जो सपोर्ट मिलती थी, उसमें कमी करके हम निर्माणाधीन परियोजनाओं को कैसे पूरा कर सकते हैं? रेलवे को इस संबंध में जो संरक्षण मिलना चाहिए, जो आर्थिक इमदाद मिलनी चाहिए जिससे रेलवे की वित्तीय हालत सुदृढ़ हो सके, उसमें 23 फीसदी कमी करने का काम बजट से हुआ है। इसका परिणाम यह होगा कि नयी पटरियाँ, ब्राडगेज, विद्युतीकरण आदि सब काम ठप्प हो जायेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, पिछली बार रेल मंत्री जी ने अंतरिम बजट के समय जो भाषण दिया था, उसमें घोषणा की थी कि दूरगामी क्षेत्रों में रेल सम्पर्क परियोजनाएं चलेंगी। मेरा कहना है कि वर्ष 2005 में जो घोषित सम्पर्क परियोजनाएं थीं, जिन पर 20 हजार करोड़ रुपये खर्च होने वाले थे, उनका क्या हुआ? उन सम्पर्क परियोजनाओं में 250 प्रमुख परियोजनाएं थीं जिनमें से 150 परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करना था, लेकिन मुझे जानकारी मिली है कि वे परियोजनाएं ठंडे बस्ते में पड़ी हुई हैं। इसके साथ-साथ कैबिनेट को जो प्रोजेक्ट बनाकर भेजा जाना था, वह प्रोजेक्ट भी कैबिनेट के पास नहीं भेजा गया।

उपाध्यक्ष महोदय, एक तरफ रेल राज्य मंत्री जी कहते हैं कि दौलत की कोई कमी नहीं है और दूसरी तरफ रेलवे को जो बजटीय सपोर्ट मिलता था, उसमें 23 फीसदी की कमी की गयी है। मेरी समझ में नहीं आता कि रेलवे की निर्माणाधीन परियोजनाओं को एक वक्त मुकर्रर करने के बाद भी कैसे पूरा किया जा सकता है।

रेलवे में जो नुकसान होता है, हानियाँ होती हैं, उसका सबसे बड़ा कारण हमारे देश में संचालन व्यय का ज्यादा होना है। इस घाटे को माल भाड़ा बढ़ाकर पूरा किया जा सकता है। यही कारण है कि निरंतर माल भाड़ा बढ़ाने के कारण माल दुलाई जो 50 के दशक में रेलवे में 80 फीसदी भागीदारी थी, वह आज घटकर 40 फीसदी रह गयी है। वास्तविकता यह है कि भारतीय रेल का जो संचालन व्यय है, वह अन्य देशों की तुलना में बहुत ज्यादा है। पटरियों का उपयोग तुलनात्मक दृष्टि से हमारे यहां कम होता है। चीन में एक दिन में एक पटरी से 120 गाड़ियाँ गुजरती हैं जबकि हमारे देश में यह संख्या आधी है। चीन की तुलना में भारत में माल भाड़ा 30 प्रतिशत ज्यादा है। रेल की व्यवस्था को चुस्त-दुरुस्त बनाने के लिए, उपयोगी बनाने के लिए, दुनिया की रेलों का अगर हमें तुलनात्मक अध्ययन करना पड़े तो मैं समझता हूँ कि वह जरूर करना चाहिए। वहां रेलवे की जो स्थिति है, उसका निश्चित रूप से हमें आकलन करना चाहिए। अमेरिका में एक किलोमीटर तक स्टील ले जाने का जो भाड़ा है, वह 24 पैसे है जबकि भारत में 79 पैसे है। रेलवे द्वारा जो राजस्व कमाया जाता है, उसका 94 फीसदी भाग संचालन व्यय और पेंशन में चला जाता है।

जबकि चीन में यह 62 प्रतिशत है। इस दिशा में इस तरह से रेलवे कैसे लाभकारी बनेगा? यह मेरी समझ से परे है। इससे पहले भी कई बार इस सदन में रेल दुर्घटनाओं के संबंध में चर्चा हुई है और जो विभिन्न जांच कमेटी जो बनाई गई और उनके जो निर्णय निकले हैं, उसमें साफ था कि रेलवे की जो दुर्घटनाएं होती हैं, उनका एक प्रमुख कारण मानव चूक होती है। उसमें आपने किस हद तक सुधार किया है, मैं नहीं जानता। केवल रेलवे दुर्घटनाओं को दौलत के मार्फत रोका जा सकता है, यह संभव नहीं है और जब तक जिम्मेदार अधिकारियों पर मनोवैज्ञानिक दबाव नहीं होगा, जब तक उनके ऊपर आप जिम्मेदारी सुनिश्चित नहीं करेंगे, तब तक इन निरन्तर हो रही दुर्घटनाओं पर काबू नहीं पाया जा सकता है।

दस वर्षों में रेलवे में विद्युतीकरण का जो लक्ष्य रखा गया था, वह 2,600 कि.मी. तक करने का था। 8वीं और 9वीं परियोजना में 5100 कि.मी. विद्युतीकरण हुआ है और उस तरह से देखा जाए तो विद्युतीकरण के काम की दिशा में यह कोई प्रभावी कदम नहीं है। अगर विद्युतीकरण के काम को मजबूती के साथ किया जाए तो सरकार व संचालन व्यय में जो खर्च होता है, उसमें 265 करोड़ का लाभ विद्युतीकरण के मार्फत हो सकता है।

मैंने प्रारम्भ में भी आपसे कहा और आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश एक बड़ा प्रदेश है और पूरे रेल बजट को अगर आप पढ़ें तो मैं निश्चित रूप से कह सकता हूँ कि सबसे अधिक उपेक्षा उत्तर प्रदेश की हुई है। इस वर्ष जो विद्युतीकरण का काम प्रस्तावित है, जिससे 350 कि.मी. विद्युतीकरण करने की बात है, जिसमें उत्तर प्रदेश में एक भी लाइन विद्युतीकरण के लिए नहीं है।

पिछले बजट में 375 कि.मी. विद्युतीकरण के लिए लक्ष्य रखा गया था जिसमें लखनऊ, मुरादाबाद और उत्तरप्रदेश के विद्युतीकरण को स्वीकृति दी गई थी और इस बजट में एक नया पैसा भी इन इलाकों के विद्युतीकरण के लिए आवंटित नहीं किया गया है। पूरे प्रदेश में सिर्फ छोटे स्थानों से चार-पांच ट्रेन्स चलाने की बात की गई है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जैसा मैंने पहले कहा कि उत्तर प्रदेश एक उपेक्षित प्रदेश है। अब तो यह सरकार ही हमारे साथ नाइसाफी कर रही है और कई बार उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री जी ने देश के प्रधान मंत्री जी और वित्त मंत्री जी से मिलकर आग्रह किया और तुलनात्मक आंकड़े दिए कि हमें आर्थिक पैकेज की आवश्यकता है। हमारे बार-बार आग्रह करने के बाद भी यह सरकार हमारी मदद करने को तैयार नहीं है और उसके बाद लालू जी ने भी हमारे साथ जो नाइसाफी की कि उत्तर प्रदेश को रेलवे के माध्यम से जो हक मिलना चाहिए था, यहां भी हमारा हक मारा गया। मैं यह जरूर निवेदन करना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी जब अपना भाषण करें तो अपने अधिकारियों के साथ बात करने के बाद उत्तर प्रदेश के साथ किस हद तक न्याय किया जा सकता है, इस दिशा में जरूर सोचें।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री रघुनाथ झा जी, अब आपको जो कहना है, वह कह लीजिए और हाउस को जरूर चलने दीजिए। अब जितना मर्जी बोल लीजिए, ऊंचा बोल लीजिए।

श्री रघुनाथ झा (बेतिया) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। सबसे पहले मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि पिछले दो वर्षों में जो रेल बजट इन्होंने प्रस्तुत किया, उसमें इन्होंने नयात्री भाड़ा बढ़ाया और नया माल भाड़ा बढ़ाया। उसके बावजूद भी रेल की आमदनी को बढ़ाने का इन्होंने काम किया, सराहनीय काम किया, इसके लिए हम इनको बधाई देना चाहते हैं। गत वर्ष के बाद लोगों को यह उम्मीद थी कि चूंकि चुनाव तीन राज्यों में होने वाला है, इसलिए चुनाव के बाद जो रेल का बजट आएगा, उसमें रेल भाड़ा और माल भाड़ा में वृद्धि होगी। उनकी बातों को झुठलाते हुए आपने जो काम किया, वह सराहनीय है। जहां एन.डी.ए. के शासनकाल में 98 रुपया ऑपरेटिंग खर्च होता था, यात्री भाड़ा और माल भाड़ा को नहीं बढ़ाने का काम करके 90 रुपया ऑपरेटिंग खर्च करने का जो काम आपने किया है, उसके लिए मैं आपको बधाई देता हूँ।

महोदय, अभी हमारी बहन जी बोल रही थीं - रेल बजट में आपने इसका कोई हिसाब नहीं दिया है कि आप कितना पैसा आधुनिकीकरण पर खर्च करने वाले हैं। महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो बजट बनाया है उसमें 24,000 करोड़ रूपए रेलवे के आधुनिकीकरण पर खर्च किया जाना है। पिछले दो वर्षों में यात्री भाड़े में कोई वृद्धि किए बिना भी रेलवे का वर्किंग अनुपात विगत आठ सालों में सबसे अच्छे स्तर पर रहा है। इसे पिछले वर्षों के 83 से 90 प्रतिशत के स्तर से घटाकर 75 से 85 प्रतिशत के स्तर पर लाने का संकल्प व्यक्त किया गया है और मैं चाहता हूँ कि आपका यह संकल्प पूरा हो।

महोदय, गत वर्ष के 580 मिलियन टन की तुलना में इस वर्ष 600 मिलियन टन का रिकॉर्ड माल लदान हुआ है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी और रेलवे अधिकारियों को बधाई देना चाहता हूँ। बजट में इस वर्ष बड़ी लाइन परिवर्तन 1400 किलोमीटर से 1692 किलोमीटर, 205 से 219 किलोमीटर लम्बी नयी लाइन बिधाना, 885 किलोमीटर से 935 किलोमीटर आमान परिवर्तन करना, 207 किलोमीटर से 538 किलोमीटर रेल लाइन का दोहरीकरण और 350 किलोमीटर विद्युतीकरण करना आदि काम प्रस्तावित हैं। माल लदान में इस वर्ष 4,200 करोड़ रूपए का लाभ हुआ है और ऑपरेटिंग अनुपात आठ वर्षों में न्युनतम स्तर पर है। **â€**(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Only the speech of Mr. Raghunath Jha should be recorded and nothing else.

(Interruptions) * **â€**

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर) : रेल बजट फिर से पढ़ा जा रहा है।

* Not Recorded

श्री रघुनाथ झा : रेल बजट में जो सुविधाएं दी गयी हैं, उनकी बात नहीं करूंगा तो क्या आपकी बात करूँ? हमने आपकी बात तो कर दी है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Jha, please address the Chair. Mr. Aditya Nath Yogi, no running commentary please.

श्री रघुनाथ झा : महोदय, दिल्ली से हावड़ा वाया पटना रेलमार्ग पर 150 किलोमीटर प्रति घण्टा की गति से चलने वाली गाड़ियाँ चलाने का फ़ैसला सराहनीय है। प्रमुख रेलमार्गों पर 100 किलोमीटर प्रति घण्टा की स्पीड से चलने वाली मालगाड़ियाँ चलाने जा रहे हैं। इसके लिए अगले पांच वर्षों में 24,000 करोड़ रूपए का निवेश किया जाना है। मैं इसके लिए मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, बजट में सप्तक्रान्ति एक्सप्रेस को आगे बढ़ाकर दरभंगा तक ले जाने का प्रस्ताव है, इसके लिए मैं धन्यवाद देता हूँ, लेकिन इसमें मात्र 18 कोच लगते हैं जिसे बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। पहले जब इस गाड़ी में 24 डिब्बे लगते थे, उस समय भी नॉर्मल पीरियड्स में भी वेटिंग लिस्ट 200 से 300 तक रहती थी। बिहार में गंगा नदी पर पुल बनाया जा रहा है, लेकिन उसके लिए रखी गयी धनराशि कम होने के कारण ऐसा प्रतीत होता है कि यह पुल समय पर पूरा नहीं हो पाएगा। मेरा निवेदन है कि इसके लिए अधिक धन उपलब्ध कराकर इसे समय से पूरा करवाने की कृपा करें। **â€**(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Jha, please address the Chair and not anybody else. Mr. Yogi, the next Member to speak belongs to your party. So, please maintain silence.

...(Interruptions)

श्री रघुनाथ झा : हमारे यहां 36 किलोमीटर की रेल लाइन है, लेकिन हमें 200 किलोमीटर घूमकर दरभंगा, समस्तीपुर होते हुए मुजफ्फरपुर जाना पड़ता है। पिछले दस वर्षों से वह रेल लाइन बन रही है, लेकिन काम अधूरा है। उसमें पैसा बढ़ाने की आवश्यकता है। इसी तरह से जयनगर, दरभंगा, नरकटियागंज, सीतामढ़ी बड़ी रेल लाइन को भी फेजवाइज पैसा देकर पूरा किए जाने की आवश्यकता है। पैसा नहीं मिलने के कारण वह काम भी अधूरा पड़ा है। आप इसे फेजवाइज पहले जयनगर से दरभंगा, फिर दरभंगा से सीतामढ़ी और फिर सीतामढ़ी से आगे बढ़ाकर पूरा कराएं।

आर.ओ.बी. आपने बिहार में 32 दिए हैं, लेकिन काम सिर्फ दो पर ही हो रहा है, बाकी पर रुका हुआ है। सुगौली, बेतिया, नरकटियागंज, बगहा में आर.ओ.बी. का काम बढ़ाने की जरूरत है। मुजफ्फरपुर और पटना के बीच दो-दो जगहों पर यातायात रुका रहता है। वहां दोनों रेल लाइनों पर पुल बनाने का काम किया जाए।

आपने सर्वेक्षण का काम किया है। लेकिन इसमें गलत छप गया है। बेतिया की जगह दूसरा नाम कर दिया है। उसमें पहले चकिया था, लेकिन उसको भी दूसरे नम्बर पर कर दिया है। चकिया, मधुबन, सीतामढ़ी से दरभंगा को भी बदल दिया है।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : सर्वेक्षण हो रहा है, उसमें करेक्ट कर दिया जाएगा और सीधे कर दिया जाएगा।

श्री रघुनाथ झा : आपने एक मीटिंग में नई रेल लाइन के बारे में कहा था जो तम्पूही से लेकर बोध गया होते हुए धनहा तक जानी थी, लेकिन कुछ नहीं हुआ। जमालपुर के रेल कारखाने का विस्तार और आधुनिकीकरण बहुत जरूरी है। मैं मुंगेर के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। दानवीर कर्ण वहां के थे। उनके नाम पर भागलपुर से दिल्ली तक दानवीर कर्ण एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाई जाए। इससे आपका बड़ा नाम होगा।

मैंने ये जो काम बताए हैं, उम्मीद करता हूँ कि आप जल्दी ही इन्हें पूरा कराएंगे, क्योंकि बिहार में रेल का बहुत सा काम अधूरा पड़ा है। **â€**(व्यवधान) पटना के बारे में मैंने काफी कहा है। जयनगर और नरकटियागंज पर भी बोला है। आप लोग मुझे डिस्टर्ब न करें।

उपाध्यक्ष महोदय : रघुनाथ झा जी, आपने पटना से अमृतसर के लिए कुछ नहीं कहा।

श्री रघुनाथ झा : वहां काफी कुछ हुआ है। पटना साहिब स्टेशन का नामकरण हुआ है। वहां हर ट्रेन रुकती है। बहुत काम हुआ है। वहां से स्वर्ण मंदिर तक ट्रेन चलती है। इसके लिए हम मंत्री जी को बधाई देते हैं और अपनी बात समाप्त करते हैं।

श्री राजेश वर्मा (सीतापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बहुजन समाज पार्टी की ओर से रेल बजट पर चर्चा के लिए खड़ा हुआ हूँ। मंत्री जी ने अपने रेल बजट भाषण में तमाम प्रकार की ऐसी छूटों की घोषणा की, जिसके लिए मैं उनकी तारीफ करना चाहूंगा। उन्होंने पैसा नम्बर 59 से 64 के बीच में बेरोजगार नवयुवकों को साक्षरता के

लिए, दुग्ध उत्पादकों को प्रशिक्षण हेतु, ग्रामीण विद्यालयों के विद्यार्थियों को र्वों में एक बार शैक्षणिक भ्रमण के लिए, ग्रामीण क्षेत्र में राजकीय विद्यालयों की छात्राओं को परीक्षा में आने जाने के लिए और उपचार के दौरान मरने वाले रोगियों के शवों को ले जाने के लिए रेल यात्रा में भारी छूट की घोणा की है। मैं उनका स्वागत करता हूं। उन्होंने ऐसे लोगों के लिए रेल यात्रा में जो छूट की घोणा की है, उससे समाज के इन तबकों के लोगों को और ग्रामीण क्षेत्र के लोगों को यह सुविधा मुहैया होगी।

विगत र्वों जब मंत्री जी अपने भाण का उद्बोधन कर रहे थे, उन्होंने कई बार अपने भाण में यह बात कही थी कि इस बार के रेल बजट में गांव के दर्शन का काफी कुछ हमने प्रयास किया है।

श्री लालू प्रसाद : भारत दर्शन की बात कही थी।

श्री राजेश वर्मा : आपने सही कहा। आपने कहा था कि गांव के अंदर रेल गाड़ियां जाएंगी और भारत दर्शन होगा।

जब मैं अपना भाण कर रहा था तो माननीय मंत्री जी ने इंटरप्ट करके कहा था कि इससे भारत-दर्शन होगा। मेरा संसदीय क्षेत्र उत्तर प्रदेश में सीतापुर जनपद है, जिसके बाद लखीमपुर जनपद आता है और लखीमपुर के बाद नेपाल का बार्डर आता है। सीतापुर में आठ चीनी मिलें और एक एशिया की प्रसिद्ध प्लाईवुड की फैक्टरी है, जहां से एशिया के बहुत से देशों को प्लाईवुड जाता है। सीतापुर में एशिया भर में प्रसिद्ध आंख का एक अस्पताल भी है जहां पर देश और विदेश से आंख का ऑपरेशन कराने के लिए लोग आते हैं। लखनऊ से सीतापुर की दूरी केवल 85 किलोमीटर है लेकिन आजादी के बाद से आज तक हम मीटर गेज को ब्रॉड गेज में परिवर्तित नहीं करवा सके हैं। माननीय मंत्री जी ने पिछले साल अपने भाण में कहा था कि सीतापुर, लखीमपुर, गौंडा और मैलानीगंज तक इस लाइन के आमाम परिवर्तन के लिए सर्वे के काम का आदेश कर दिया है और तब एक आशा की किरण जगी थी कि आने वाले र्वों में सर्वे का कार्य पूरा हो जाएगा और हमारे इस जनपद की रेल लाइन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने के लिए पैसा आवंटित हो जाएगा। लेकिन बड़े दुख की बात है कि विगत र्वों तो आपने उस लाइन का जिक्र किया था लेकिन इस र्वों तो उस लाइन का जिक्र तक नहीं हुआ और हमें इस बात से बहुत निराशा हुई है।

माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहूंगा कि सीतापुर, लखीमपुर, मैलानी जोकि पीलीभीत से लगा हुआ क्षेत्र है, इस लाइन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने की कृपा करें जिससे इस बार्डर के क्षेत्र को भी बड़ी लाइन की सुविधा मुहैया हो सकेगी। लखनऊ से सीतापुर की दूरी मात्र 85 किलोमीटर है। अगर आप प्रथम चरण में इसका कंवर्जन कर देंगे तो दिल्ली से पटना तक जो आपके तीन रेल रूट बनते हैं उनकी संख्या चार हो जाएगी। पहला, दिल्ली, बरेली, शाहजहांपुर, हरदोई, लखनऊ होते हुए पटना। दूसरा, दिल्ली से अलीगढ़, कानपुर, लखनऊ होते हुए पटना। तीसरा, हमारे जनपद से छूटा हुआ एक रूट जाता है जो कानपुर से पटना तक जाता है। दुर्भाग्य की बात है कि सीतापुर लखनऊ को छू नहीं सकता। अगर आप प्रथम चरण में इस 85 किलोमीटर के टुकड़े को ब्रॉडगेज में परिवर्तित कराने का प्रावधान कर दें तो तीन रूट की जगह चार रूट हो जाएंगे। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी ने मेरी बात को गंभीरता से लिया होगा। मैंने इस संबंध में तेरहवीं लोक सभा में माननीय मंत्री जी को और रेलवे के तमाम उच्च अधिकारियों को लिखा, लेकिन हमारे इस छोटे से निवेदन को स्वीकार नहीं किया गया। यह जनहित का मामला है। माननीय मंत्री जी इसे बजट में लाने का काम करेंगे, ऐसी मुझे आशा है।

पैरा 44 में आपने भारतीय रेल को विश्वस्तर की रेल बनाने की बात कही है। भारतीय रेल विश्व की सबसे बड़ी रेल है और इसे विश्वस्तरीय बनाने का जो आपका सपना है यह बहुत ही अच्छा है। लेकिन जब आप पिछड़े क्षेत्रों में अपनी योजना को बढ़ाने का काम करेंगे, तभी आपकी रेल विश्वस्तरीय बन पाएगी।

मैं आपके पिछले बजट भाण का उल्लेख और करना चाहूंगा। आपने पिछले बजट भाण में यह कहा था कि स्टेशनों में टॉयलट से जो गन्दगी होती है, उसे दूर करने के लिए एक डिसचार्जबल प्रणाली विकसित की जा रही है। मैं नहीं समझता कि पिछले एक र्वों में किसी एक स्टेशन या ट्रेन में इस प्रणाली को विकसित किया हो जिससे जनता को सुविधा हो। मैं मंत्री महोदय से मांग करना चाहूंगा कि पिछले र्वों जिस डिसचार्जबल प्रणाली की घोणा की गई थी, आप उसे इस र्वों कार्यान्वित करें जिससे जनता को राहत मिल सके।

मैं मंत्री महोदय को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने रेल बजट में किसी प्रकार के किराये और माल भाड़े में वृद्धि नहीं की। उन्होंने यात्रियों के उमर किसी प्रकार का कोई ऐसा यात्री भाड़ा बढ़ाने का काम नहीं किया। इसकी जन मानस ने प्रशंसा की है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपने भाण को समाप्त करता हूं।

SHRI K.C. PALANISAMY : * Hon. Deputy Speaker Sir, at the outset I would like to thank our leader Dr Kalaignar Karunanidhi for selecting me to represent Karur Lok Sabha constituency and the electorate of my constituency who have elected me to represent them in this august House. I thank the Chair forgiving me an opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget for the year 2005-06.

I would like to congratulate hon. Railway Minister for his commendable Budget which does not seek to burden the public especially the poor in any manner. It is a good Budget and I welcome it while supporting it. I thank both Shri Lalu and Shri Velu on my behalf and on behalf of my party Dravida Munnetra Kazhagam.

Sir, we used to reiterate that there must be State autonomy and a federal governance at the Centre. Our UPA Government gives us a feeling that such an era has been ushered in. in an appreciable way winning accolades from all concerned we have established a governance through our alliance. Railway reservation and departure/arrival enquiry available over phone to the urban dwellers was extended to the rural people. To begin with on an experimental basis this was introduced in Bihar and public could get information by way of dialing 139. Now it is proposed to be introduced all over the country through an announcement in this year's Budget. It is a welcome move and put on record my appreciations.

Railway reservation enquiry can now be made round the clock over internet and it is sought to be extended to mobile and cellular phone users. Thereafter it is proposed to extend this facility to get information over phone. This is an appreciable measure to benefit the public.

Advance booking of railway reservation that can be made between 8 AM and 10 PM through internet is not sought to be extended from 4 AM to 11.30 PM. I would like to convey my appreciation for this step too.

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

Unemployed youth who are to attend Central job interviews were provided with free journey concession and it has been extended to those who attend State Government job interviews too. Milk producers and farmers who are to attend national level seminars and training programmes will get 50% fare concession to undertake rail journey to go places anywhere in India. This is a welcome step.

There is a significant commendable aspect in this Budget. 75% travel concession has been announced for students from Government schools in rural areas to go on all India educational tour to any part of the country. Similarly girl students from Government schools in rural areas have been made eligible to avail themselves of 75% fare concession to attend interviews for admission in professional colleges. This will help improve the education in rural areas.

Priority and fee waiver has been announced for relief material taken as railway freight to tsunami disaster affected areas. It is a commendable humanitarian gesture of the Railways. I appreciate it. Second class fare train travel facility has been extended to displaced tsunami affected people to reach safe places to live. It is a praiseworthy move.

Special recruitment drive to fill the vacancies reserved for SC and ST sections of the people is also an appreciable measure.

In order to reduce the running time of trains between Chennai and New Delhi, it has been stated that trains would now be run at a speed of 150 kmph. It is a welcome step I appreciate it.

In the Railway Budget for the year 2005-06, about 14 new trains and increased frequency of trains have been announced for Tamil Nadu and I welcome it.

Chennai MRTS that is run between Mylapore and Thiruvanmiyur now is to be extended upto Velacherry in this year is a welcome announcement and it is heartening to note that pending work will be completed on this section.

I also deem it my bounden duty to put forth certain demands before hon. Railway Minister on behalf of the people of my constituency.

Salem-Karur gauge conversion has been shelved as pointed out by hon. Colleague Shri Thanga Balu. I urge upon you that it must be taken up and completed expeditiously.

This scheme is pending for long. It was started in 1996-97 with an earmarked allocation of Rs 230 crores. So far only Rs 64-69 crore have been allocated for the scheme. Unfortunately no money has been earmarked for release this year. The court cases that are pending before the courts of law may not come in the way of going ahead with the scheme as the 'stay' on work has been vacated at the intervention of MPs of the area. Hence I urge upon you to take it up and complete it at the earliest.

In Karur near Vengamedu an ROB is to be constructed. Court stay on that is no more there and hence steps may be taken to complete the same.

As pointed out by Shri Thangabalu who spoke ahead of me, the creation of Salem division is important to all the nine districts that will come under its jurisdiction. This demand is there for the past 50 years. Let Palghat division continue as it is. Since Palghat division is very far from these districts in the Salem region, let Salem division be evolved soon to avoid inconvenience to many.

Chennai Central and Chennai Egnore are to be linked is a welcome announcement and I urge upon the Railways to implement it at the earliest it will be very helpful to passengers from the southern districts of Tamil Nadu. Suburban train terminal in Chennai Central is having just 4 platforms now and to ease congestion it needs to be expanded. As such trains are stopped at the outer for 10 to 15 minutes for want of platform clearance. Hon. Railway Minister may kindly take up laying of Pondy-Mahabalipuram railway line.

Similarly trains from Mumbai, Bangalore, Coimbatore and Kerala to Chennai may be given a stoppage at Avadi as Perambalur stoppage does not meet the needs of passengers. Avadi is little far from Chennai Central and hence Avadi stoppage may be considered.

The announcement by the hon. Railway Minister regarding the commercial utilisation of unutilised railway land joining hands with the private sector, if implemented could help railways better. I appreciate the hon. Minister on behalf of DMK.

At this juncture I would like to specially thank hon. Minister of State for Railways Shri Velu who is accessible easily lending patiently his ears to listen to our grievances any time even over phone. With such dynamic Railway Minister in the form of Lalu and Velu you may make great strides and let me wish you all success.

As far as Tamil Nadu is concerned the unmanned level crossings be converted either as subways thoroughfares or ROBs. Let them not be closed causing great hardship to people in a big way. Let them be made manned level crossings.

Let me conclude my speech placing on record our appreciation both of our members and of our leader Dr Kalaignar Karunanidhi. Thank you.

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं यहां शि वसेना की ओर से बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। महाराष्ट्र और मुंबई इस देश को 44 प्रतिशत रवेन्यू देते हैं, लेकिन आज भी हम लोग रेलवे के मामले में काफी त्रस्त हैं। हमारे माननीय मुख्य मंत्री, श्री विलासराव देशमुख ने रेल बजट पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करते हुए कहा था कि हमें कुछ नहीं दिया गया। मैं चाहता था कि मेरे भाण के समय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी यहां बैठेंगे, लेकिन वह तीन बार यहां से उठकर चले गये हैं। मंत्री होने के नाते उन्हें यहां बैठना चाहिए था। (व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : राज्य मंत्री बैठे हैं।

श्री चंद्रकांत खैरे : राज्य मंत्री को छोड़िये, रेल मंत्री जी को यहां इसलिए बैठना चाहिए, चूंकि हमारे महाराष्ट्र के क्या कट हैं, वे स्वयं सुनते। (व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : हम सुन रहे हैं।

श्री चंद्रकांत खैरे : आप सुन रहे हैं, लेकिन आप अभी मंत्री नहीं बने हैं। रघुनाथ झा जी भी अभी लिस्ट में हैं, लेकिन मंत्री नहीं बने हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि हमारे महाराष्ट्र को इस रेल बजट में कुछ नहीं दिया गया। मुंबई को शंघाई बनाने की बात माननीय प्रधान मंत्री जी ने कही है। मुंबई लोकल ट्रेन्स से रोजाना 60 लाख पैसंजर्स यात्रा करते हैं। लोकल गाड़ियों से सारे लोग आते-जाते हैं। उसमें बड़े अफसर भी जाते हैं और छोटे लोग भी जाते हैं। अमीर-गरीब सभी लोग लोकल गाड़ियों से यात्रा करते हैं। लेकिन बजट में यहां के लिए कोई सुविधा नहीं दी गई है। मुंबई के स्टेशंस को एयरपोर्ट की माफिक बनाने की बात कही गई थी, लेकिन उन्हें भी नहीं सुधारा गया है। मुंबई से सिर्फ एक या दो ट्रेन्स हैं, एक ट्रेन चेन्नई से है तथा एक और नई ट्रेन चलाई गई है।

महोदय, हमारे महाराष्ट्र में पांच नई रेल लाइनें चालू की गई है, उसके लिए मैं जरूर धन्यवाद दूंगा। लेकिन साथ ही यह भी कहूंगा कि बहुत सी जगहों पर कोई सुविधा नहीं दी गई है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं महाराष्ट्र के मराठवाड़ा क्षेत्र से आता हूँ। मराठवाड़ा क्षेत्र में अनेक स्वतंत्रता सेनानियों ने बहुत बड़ा आंदोलन किया था। हिंदुस्तान की स्वाधीनता के 50-55 साल के समय में इस क्षेत्र में आज तक एक किलोमीटर भी नई रेल लाइन नहीं डाली गई है, जिसके विरोध में सारे स्वाधीनता सेनानियों ने बहुत बड़ा एजिटेशन किया था। हमारे स्वर्गीय गोविंदभाई जी श्राफ और काबरा जी ने भी आंदोलन किया था। हम लोग इस कारण दुखी हैं। मैं अभिमान से कहना चाहता हूँ कि हमारे मराठवाड़ा क्षेत्र में पांच प्रोजेक्ट्स देकर एन.डी.ए. की सरकार ने बहुत बड़ा योगदान दिया और इन प्रोजेक्ट्स को चालू करने में हमारी बहुत बड़ी मदद की। चाहे ममता जी हों, चाहे नीतीश कुमार जी हों, इन्होंने माननीय अटल जी के नेतृत्व में हमारी बहुत बड़ी मदद की है। रेल बजट बनने से पहले 17 फरवरी को हमने श्री लालू प्रसाद जी को एक लैटर लिखा था। उसके बाद एक मार्च को दूसरा लैटर लिखा था।

17.00 hrs.

ठीक है, इसे बजट में नहीं लिया गया है लेकिन जब बजट की मांग चलेगी, उस समय मंजूर करने के लिए इस पर विचार होना चाहिए। महाराष्ट्र और मराठवाड़ा क्षेत्र के पांच प्रोजेक्ट्स हैं। मैं यह कहना चाहूंगा कि मुदखेड़, आदिलाबाद, मार्ग 167 किलोमीटर का था, उसमें 194 करोड़ 81 लाख रुपया आवंटित किया गया था और वह काम लगभग पूरा होता जा रहा है। इस समय तीस करोड़ रुपये दिए गए हैं, लेकिन अभी 57 करोड़ रुपये हमें और चाहिए। अगर 57 करोड़ रुपये मिल गए तो यह बहुत बड़ा मार्ग, जो 50 साल से लंबित पड़ा था, वह बन जाएगा। दूसरा मार्ग सिकंदराबाद-मुदखेड़ और जनकमपेड़, बोधा है। इसके लिए भी 21 करोड़ रुपये दिए गए हैं और 35 करोड़ रुपये बाकी हैं। अगर 35 करोड़ रुपये और मिल जाएं तो यह लाइन चालू हो जाएगी। अकोलापूर्णा जो मराठवाड़ा और विदर्भ को जोड़ती है, वह 210 किलोमीटर है। उसमें 25 करोड़ रुपये दिए गए हैं। अगर 181 करोड़ 48 लाख रुपये मिल जाएंगे तो यह लाइन भी पूरी हो जाएगी। मिरज-लातूर लाइन मराठवाड़ा को पश्चिम महाराष्ट्र से जोड़ती है। उसको भी 35 करोड़ रुपये मिले हैं, लेकिन 35 करोड़ रुपये देने से फायदा नहीं है उसके लिए और 123 करोड़ 49 लाख रुपये चाहिए, तब यह मिरज-लातूर मार्ग भी पूरा हो जाएगा। चार प्रोजेक्ट पुराने हैं और चार नये प्रोजेक्ट्स हमने लिए हैं। अहमदनगर, बीड, परलीबैजनाथ, मराठवाड़ा और उत्तर महाराष्ट्र को जोड़ने वाला एक साधन है। महाराष्ट्र के बीड़ जिले में अभी तक रेल नहीं है। वहाँ नेता जाते हैं, भूमिपूजन शिलान्यास करते हैं लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। वह साउथ सेंट्रल रेलवे का भाग है। उसके लिए मैं कहना चाहूंगा कि 10 करोड़ रुपये बहुत कम मिले हैं। मुझे खेद है कि इस लाइन में हमारे प्रमोद महाजन जी, श्री मुंडे साहब और श्री शिवसागर भाई जी कई वर्षों से एमपी थे, यह इनका इलाका है और वहाँ पर अभी तक उसी तरह से काम बाकी है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को कहना चाहता हूँ कि पांच प्रोजेक्ट्स के लिए हमें सिर्फ 121 करोड़ 44 लाख रुपया मिला है मतलब पिछले साल 120 करोड़ रुपया मिला था अब एक करोड़ 44 लाख रुपया ज्यादा मिला है, इसके लिए मंत्री जी को धन्यवाद है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि हमें पांच प्रोजेक्ट पूरे करने है इसके लिए 709 करोड़ रुपये की अपेक्षा थी। यह मराठवाड़ा क्षेत्र की कई वर्षों की डिमांड है। यह पूरी हो सकती है। हम चाहेंगे कि इंडियन रेलवे फाइनेंस कारपोरेशन द्वारा यह काम पूरा हो सकता है। इस बजट को श्री लालू प्रसाद यादव ने करिश्मा कहा है। इसमें करिश्मा यह है कि भाड़े में कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। लेकिन मैं कहना चाहूंगा कि इसमें एफडीआई (फॉरेन डाइरेक्ट इन्वेस्टमेंट) जो सभी जगह आ रही है और कई जगह रेलवे स्टेशनों को बनाने की कोशिश कर रही है अगर हम उसको स्पोर्ट करेंगे तो दो साल में प्रोजेक्ट पूरे हो जाएंगे और बाकी के चार साल में पैसा रिकवर हो जाएगा। इसी माध्यम से आप इंडियन रेलवे फाइनेंस कारपोरेशन से रुपये इकट्ठा करिए। हमारे मराठवाड़ा के पाँच प्रोजेक्ट्स हैं और अगर इतना कम रुपया 120-125 करोड़ रुपया हर साल मिलेगा तो यह पाँचों प्रोजेक्ट्स 6-7 साल में बन पाएंगे। रेल मंत्री से निवेदन करते हैं कि 709 करोड़ रुपया हमें देंगे तो यह प्रोजेक्ट्स दो साल के अंदर पूरे हो जाएंगे। इस काम को पूरा करने के लिए एफडीआई को फंडिंग करके बाकी के चार साल तक यह रुपया वसूल हो सकता है। हमारा जो मराठवाड़ा क्षेत्र है, वह आंध्र प्रदेश से जोड़ा गया है, साउथ रेलवे से जोड़ा गया है। हमारी वर्षों से डिमांड है कि मराठवाड़ा क्षेत्र नांदेड़ डिवीजन से हटाकर धर्माबाद और मुधखेड़ के साथ सेंटर से जोड़ा जाए। हम लोग, सांसद, विधायक, इंडस्ट्रियलिस्ट और जनता मुंबई से संपर्क रखती है और यह मराठी भाषी क्षेत्र है। इसको आपको यह सोचना पड़ेगा आपने कैबिनेट में प्रस्ताव लाने की कोशिश की थी।

उपाध्यक्ष महोदय, लेकिन उस समय बिहार में जो निर्माण के बारे में झगड़ा कुछ ज्यादा चलने के कारण श्री नीतीश कुमार, तत्कालीन रेल मंत्री ने कहा कि इस मामले को हम बाद में लाएंगे। हमें उम्मीद थी कि हमारी सरकार आएगी, लेकिन हमारी सरकार नहीं आई। इसलिए मैं लालू प्रसाद जी से विनती करूंगा कि नान्देड़ सैक्शन, जो मत्थेगढ़ और धर्माबाद को लेकर आगे बनाया जाएगा, वह पूरे का पूरा सेंट्रल रेलवे में जोड़ा जाए ताकि उसके ऑफिस सेंट्रल रेलवे में पूरे के पूरे आ सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, आप भी हमारे मराठवाड़ा में आए थे और नान्देड़ गुरुद्वारा साहब के दर्शन किए थे। बिहार के महामहिम राज्यपाल, श्री बूटा सिंह जी से भी मैंने विनती की थी और अब लालू प्रसाद जी से भी विनती कर रहा हूँ कि वर्ष 2008 में सिख समुदाय का एक विश्व धार्मिक उत्सव होने वाला है, जिसमें सारी दुनिया से सिख समुदाय के लोग नान्देड़ में इकट्ठे होने वाले हैं। इस समय सचखंड एक्सप्रेस सप्ताह में केवल पांच दिन चलती है। उपाध्यक्ष जी आप भी उसी ट्रेन से आए थे। वहां से दिल्ली आने के लिए केवल एक ही ट्रेन है, इसलिए उसे पांच दिन के बजाय सात दिन किया जाए। मुझे आशा थी कि मंत्री जी ऐसी घोषणा रेल बजट में करेंगे, लेकिन मंत्री जी ने रेल बजट में ऐसी घोषणा नहीं की। इसलिए मेरी लालू प्रसाद जी से विनती है कि रेल के माध्यम से नान्देड़ के गुरुद्वारे से पटना स्थित पटना साहब गुरुद्वारे को जोड़ा जाए। मैंने इस संबंध में महामहिम बिहार के राज्यपाल महोदय से विनती की है। वे बिहार के गवर्नर हैं और बिहार के ही लालू प्रसाद जी रेल मंत्री हैं। मेरी विनती है कि आप दोनों मिलकर हमारे क्षेत्र में स्थित नान्देड़ को पटना से जोड़ें क्योंकि जैसा अभी हमारे माननीय साथी श्री रघुनाथ झा जी कह रहे थे कि सारे सिख समुदाय के लोग पटना से नान्देड़ और नान्देड़ से पटना आते-जाते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : गुरु गोविन्द सिंह जी पटना में पैदा हुए थे और उनका अन्त नान्देड़ साहब में हुआ था। इसलिए पटना साहब और नान्देड़ साहब दोनों गुरुद्वारों का बहुत महत्व है। अतः उन दोनों पवित्र तीर्थ स्थानों को जोड़ा जाए।

श्री चंद्रकांत खैरे : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि वे इस बारे में विशेष ध्यान दें और नान्देड़ साहब से पटना को जोड़ने के आदेश रेल मंत्रालय को दें। इसका मतलब यह है कि मराठवाड़ा को बिहार से जोड़ा जाए और यदि यह काम हो जाता है, तो न केवल सिख समुदाय को बल्कि सारे देश को एक बहुत बड़ी सुविधा प्राप्त होगी। बिहार मराठवाड़ा से सीधा जुड़ जाएगा।

उपाध्यक्ष महोदय, महाराष्ट्र के कल्याण में एक प्रकरण हुआ था, जिसमें एनएमलाइड लोग परीक्षा देने आए थे, लेकिन भगदड़ के कारण दुर्घटना में अनेक लोगों की मृत्यु हो गई। उस हादसे के कारण हमने तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी से प्रार्थना की थी कि जितनी भी रेल की भर्तियां रीजनल रिक्रूटमेंट बोर्ड के माध्यम से हों, उनकी परीक्षा मुम्बई में ही होनी चाहिए। उस समय के रेल मंत्री ने हमारी यह बात मानी थी कि साउथ सेंट्रल रेलवे के नान्देड़ डिवीजन की भर्तियां हेतु जो भी परीक्षा बेरोजगारों की होगी, वह मुम्बई में ही होगी। इससे हमारे महाराष्ट्र के मराठी भाषी बेरोजगार युवक मुम्बई में सरलता से परीक्षा दे सकेंगे। यह डिमांड हमारी शिव सेना पार्टी की है। हमारी पार्टी के प्रमुख आदरणीय बाला साहब ठाकरे जी ने भी यह मांग की थी। मैं लालू प्रसाद जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि हमारे शिव सेना प्रमुख की यह मांग उन्होंने स्वीकार कर ली और रेलवे के मराठवाड़ा रीजन की, नान्देड़ मंडल की रिक्तियों की परीक्षाएं मुम्बई में कराना मान लिया है।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे के तत्कालीन मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी के समय हमने रेलवे बोर्ड के समक्ष एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था कि मेरे संसदीय क्षेत्र के सम्भाजी नगर औरंगाबाद रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाया जाए। उस स्थान का ट्रिजम की दृष्टि से बहुत अहम रोल है और वहां अजन्ता-ऐलौरा की गुफाएं देखने देशी और विदेशी टूरिस्ट बहुत बड़ी संख्या में आते हैं। उसे देखने के लिए रेलवे बोर्ड के चेयरमैन भी वहां गए थे। मैं उनसे मिला था और निवेदन भी किया था। तत्कालीन रेल मंत्री जी ने सम्भाजीनगर औरंगाबाद रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण हेतु उस समय 5 करोड़ रुपए आवंटित किए थे, लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि अभी तक उसका काम चालू नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि आप उस रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण का काम शीघ्र चालू करें क्योंकि वहां जापान की टीम भी विजिट करने आने वाली है। आपके इस कार्य से बहुत मदद हो सकती है। मुकुन्दवाड़ी स्टेशन को अपग्रेड किया जाए ताकि वहां से चिकलथाना और शेंद्रा को, जिसे फाइव स्टार इंडस्ट्रियल एरिया कहा जाता है और शेंद्रा औद्योगिक क्षेत्र को आप स्पेशल इकोनॉमिक जॉन बनाने वाले हैं, इससे बहुत फायदा होगा। 1965 से हमारी यह डिमांड चल रही है। शोलापुर, तुलजापुर, धाराशिव, उस्मानाबाद, बीड़, पैठण, सम्भाजी नगर, सिलोड़, अजन्ता और जलगांव तक नया मार्ग बनाया जाए। यह मार्ग अजन्ता, ऐलौरा के नजदीक है, इसलिए इससे पर्यटकों को सुविधा हो सकती है। हमारे महाराष्ट्र के लोग तिरुपति जाते हैं और आंध्र प्रदेश के लोग शिरडी साईं बाबा के दर्शन करने के लिए आते हैं। इसके लिए मनमाड़ के पास नगरसूल स्टेशन पर उतरना पड़ता है और वहां से उन्हें कार द्वारा जाना पड़ता है, इससे उन्हें असुविधा होती है। सिकंदराबाद में जीएम की मीटिंग में इस प्रश्न को उठाया गया था तो मुझे सारे आंध्र प्रदेश के सांसदों ने इस मार्ग को सपोर्ट किया कि जल्दी से जल्दी शिरडी तक ट्रेन चलाई जाए। तिरुपति से सिकंदराबाद तक की कृणा एक्सप्रेस निज़ामाबाद तक आ गई है, इसे सम्भाजी नगर, औरंगाबाद तक चलाया जाए और उसके आगे रोटेगांव, पुनतांबा नया मार्ग जल्दी बनाया जाए। पुनतांबा से शिरडी का काम चालू है और वह काम एक साल में पूरा हो जाएगा। तब तिरुपति से शिरडी तक डायरेक्ट ट्रेन चल सकती है। रोटेगांव, पुनतांबा नए रेल मार्ग के लिए हमारे पूर्व विधायक स्व० शालीग्राम बसैये बंधु ने दस साल तक सारे रेल मंत्रियों से मिल कर इस मार्ग को बढ़ावा देने की कोशिश की थी।

महोदय, मेरा निवेदन है कि मराठवाड़ा और विदर्भ को जोड़ने वाला जालना खामगांव नया रेल मार्ग तथा घाटनांदूर-अंबेजोगाई नया रेल मार्ग बनाया जाए। एक-एक पैसेंजर ट्रेन नांदेड़ से मुंबई और सम्भाजी नगर, औरंगाबाद से अहमदाबाद तथा जोधपुर तक और बंगलौर तक चालू की जाए। एक नयी शताब्दी एक्सप्रेस सम्भाजीनगर, औरंगाबाद से चलाई जाए और उसकी वहां से वापसी भी हो। वहां कई ट्रेनें चलती हैं, लेकिन वे भी कम पड़ती हैं, इसलिए वहां शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए। व्यापारिक क्षेत्र होने के कारण वहां कुछ नई ट्रेनें चालू की जाएं। देवगिरी एक्सप्रेस 1003 और 1004, जो मुंबई से नांदेड़ तक थी, उसे आगे निज़ामाबाद तक बढ़ाया गया, जो हमारे पुराने मार्ग कांचीगुड़ा तक चली गई, लेकिन अभी 18 डिब्बों की है, उसे 21 डिब्बों का किया जाए। इसके लिए हमने कई बार एजिटेशन किया। हम लोग जेल में भी गए। शिवसेना तथा कई अन्य दलों ने भी इसके लिए आंदोलन किया।

महोदय, आपके माध्यम से मेरी मंत्री जी से एक मांग यह भी है कि मनमाड़ से नांदेड़ तक का इलेक्ट्रिफिकेशन किया जाए और इसे डबल लाईन किया जाए, क्योंकि यहां हाल ही में रोटेगांव के नजदीक एक एक्सीडेंट हुआ था। भगवान की कृपा से वहां सब लोग बच गए, लेकिन ट्रेन का बहुत नुकसान हुआ।

लेकिन नये स्टेशन मालटेकड़ी और नांदेड़ के बीच में मुकुन्दवाड़ी स्टेशन पर मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री को बताऊंगा। ठीक है कि आपने किराया नहीं बढ़ाया, लेकिन फॉरेन डायरेक्ट इन्वेस्टमेंट लाने का मतलब आपकी प्राइवेटाइजेशन करने की भी सोच है।

श्री राम कृपाल यादव : आप लिखकर दे दीजिए न।

श्री चंद्रकांत खैरे : लिखकर क्या दूँ मैं अभी बोल रहा हूँ। लिखकर तो एक मार्च को दे दिया, लेकिन उसका कुछ असर होता है क्या? वे बिहार की राजनीति में चले गये और बिहार से अभी वापस आ गये। मैं आपके माध्यम से कहूंगा कि मराठवाड़ा के जितने भी प्रोजेक्ट्स हैं, उनके बारे में आप सोचिये। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को कहूंगा, आप भी कहिये कि नांदेड़ से शताब्दी और सारी ट्रेन चालू करें और हमारे मराठवाड़ा का विकास करें। आप रेलवे के माध्यम से महाराष्ट्र का विकास करिये, क्योंकि मुम्बई को आपने कुछ नहीं दिया। महाराष्ट्र का बजट कुछ नहीं है, सारा जीरो बजट रेलवे का दिया गया है। इसके लिए मैं अपनी भावना आपके माध्यम से मंत्री जी को बता दूँ कि मेरी ये मांगें पूरी करें, मैं यही विनती करता हूँ।

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : * Hon. Deputy Speaker Sir, I am thankful to you that you have allowed me to speak on the Railway Budget. I rise on behalf of Shiromani Akali Dal. The Union Railway Minister presented the Railway Budget in Lok Sabha on 28th February 2005. People started praising the Railway Budget. But this is a populist Budget and the Minister has played to the gallery. But when the people read between the lines, they found out the reality. The Railway Minister has talked about 8% economic growth rate and has mentioned infrastructure as his priority area. He thinks that Railways will play a major role in the 8% economic growth rate. But the 8% growth rate cannot be achieved by doling out concessions and introducing new trains only for Bihar. The Minister wants to strengthen the Railways and improve its working. Can this be done only by reducing train fares? Not increasing train fares cannot be considered a good step towards achieving this goal. Common man feels that if safety and security is provided to them during their travel on trains, they can even withstand a nominal increase in passenger fares. Today, inflation rate is at an all time low of 5%. But, Sir, inflation directly influences prices and interest rates. Not increasing the passenger fares will only harm the economy of the country. A nominal increase in passenger fares would have been good for the economy of the country. The hon. Minister takes credit for increase in the volume of passengers who travel by train. But, the entire country knows that this increase is natural and has nothing to do with the efforts of the Minister.

* English Translation of the speech originally delivered in Punjabi.

In our country, supply is less and demand is more. So, even a nominal increase seems significant. This does not reflect the hard work or merit of the concerned Minister. It is because the Railway Minister was more busy in the elections in Bihar and hence could not put in any hard work for preparation of the Railway Budget. So he has overlooked several aspects. The hon. Minister has taken no steps to improve the condition of goods train. The mere proclamation that he will give priority to defence sector and natural calamities is not enough to improve the condition of goods trains. The need of the hour is to increase the capacity of the goods trains. Corruption in this sector should be checked so that the Railway Department gets the income and revenue earned from this sector, not the corrupt people. The Railway Minister has talked in the Budget about using fiber optics technology in Railways, giving priority to information technology in Railways, allowing private companies in this sector and opening a call centre in Patna. But his seriousness can be considered from the fact that he has said nothing as to how he will generate the resources and money needed to fulfil these schemes. It seems as if the hon. Minister has a magic wand which he will wield and get things done.

Hon. Minister should pay attention towards cleanliness and create hygienic conditions on railway platforms. Long distance trains do have drinking water facilities and hygienic conditions for passengers but in ordinary passenger trains, the condition of passengers is miserable. At railway stations, cleanliness is a casualty. Drinking water facility is absent for passengers and their relatives who come to receive or see them off. Toilets remain dirty and filthy. Trains are generally late and passengers suffer a lot. If corrective measures are taken, the prestige of Railways will improve. The railway staff should cooperate with passengers and behave well with them. Booking counters should be increased and their working should be improved. Corruption and taking of intoxicants among railway staff should be checked and reined in.

There is an urgent need to change the railway time table at various places. There are places where lots of trains ply. Such a large number of trains are not needed there. I would like to draw your attention towards my constituency. Whenever I have to come to Delhi, I have to board a train at Bathinda at 11.45 in the night. It is not safe for a woman to board a train at that unearthly hour. Many a time, I find that even the railway employees are drunk and this is not safe for a woman. When I board a train from Delhi, the train reaches Bathinda railway station at 2.45 AM. Those family members who come to receive me find it very difficult. So, changes should be made in the railway time table also.

Security of passengers should have been accorded top priority in the railway budget because cases of train dacoities and murders on trains are on the rise. As such, common people are avoiding travelling by train. Signal system, communication system and track system should have been revamped and improved so that accidents could be avoided. Anti-collision device should have been installed soon on all trains. But nothing has been mentioned about them in the Railway Budget.

The hon. Minister claims to be the messiah of the poor. But in the Railway Budget, there has been no mention of filling the backlog for SC/STs in the Railways. It would have been better if the recruitment committees had been formed at the district level and their working made more transparent. The poor people should have benefited by reaching the recruitment centres easily.

Hon. Minister, I want to draw your attention to the fact that Punjab and Bihar share a deep bond. Both the States are dependent on each other. Lakhs of migrant labourers commute to Punjab for employment purpose but you have given a step motherly treatment to Punjab, as you had done last year. Sumitrajji had said in her speech that five States could not find place on the railway map. I would like to say that Punjab should be added in that list as Sixth State. Only a DMU train has been started between Amritsar and Attari. The distance between Amritsar and Attari is hardly 20 to 25 kms and a person can cycle from one place to the other. So, this is a bad joke that has been played upon Punjab. No new railway lines are to be laid, no new trains are being introduced. Punjab has been totally ignored in this Budget. So much so that last year, my constituency Bathinda had been declared a model railway station. But uptill now, nothing has been done at that railway station. The demands of lakhs of people of Mansa have been conveniently ignored. The Chandigarh-Mohali-Ludhiana rail line is yet to be completed. It is a long standing demand of the people. Two Shatabdi trains should have been started – one between Ferozepur and Delhi and another between Delhi and Pathankot. Patiala should have been connected with Ludhiana and Ambala. Jalandhar-Pathankot doubling of track is yet to be completed. It is a sad state of affairs. In the December session, I had appealed to the hon. Minister that the Sachkhand Express should be provided a stoppage at Sirhind railway station in memory of the two martyred sons of Guru Gobind Singh here aged 7 and 9 years. But it is sad to note that nothing has been done in this matter uptill now. This step motherly treatment against Punjab should be stopped. At least those schemes should be completed that were started by the previous NDA Government. You have said in the Budget that you will accord top priority to Defence sector and areas hit by natural calamities. Punjab should also be accorded top priority as Punjab is a border State. Now, we are trying to improve our relations with Pakistan. Business opportunities will increase. For this to happen, Punjab should be connected with various parts of India through trains that run at high speed.

Mr Deputy Speaker Sir, in the end, I would like to say that if attention is not given to all these issues, then this Railway Budget will become a big flop, a big cipher. There is nothing new in this Budget. Innocent people are being misled through this Budget.

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे वर्ष 2005-2006 के रेल बजट पर अपनी पार्टी की ओर से बोलने का अवसर दिया है। भारतीय रेल ने दो वर्ष पहले अपनी 150वीं वृणांठ मनाई थी। इन 150 वर्षों में भारतीय रेल ने एक लम्बे सफर को तय करते हुए कई उतार-चढ़ाव देखे हैं। जब भारतीय रेल की 150वीं जयन्ती मनाई गई तो पूरे देश में विभिन्न प्रकार के उत्सव और समारोह हुए थे। जहाँ भारतीय रेल का डेढ़ सौ वर्षों का गौरवशाली इतिहास हम सबके सामने था, वहीं कुछ चुनौतियाँ भी थीं। भारतीय रेल पिछले कई वर्षों से जिन कारणों से जनता के विश्वास की प्रतीक थी, आज वह विश्वास की उस पटरी से उतरने पर मजबूर हुई है। उनमें मुख्य बिन्दु सुरक्षा, संरक्षा और दूसरी जनहित एवं राजस्व की दृष्टि से लाभकारी चालू योजनाओं को बिना किसी राजनैतिक संकीर्णता के जारी रखने के संबंध में थे। सुरक्षा और संरक्षा के मद में तात्कालिक एनडीए सरकार ने महसूस किया था कि अगर सम्पूर्ण देश की पुरानी लाइनों का अधुनिकीकरण करना है, जर्जर पुलों की मरम्मत का कार्य करना है तो उस मद में लगभग 24 हजार करोड़ रुपये लगेंगे। विभिन्न समय में विभिन्न रेल मंत्रियों ने रेल मंत्रालय की ओर से जिन परियोजनाओं की शुरुआत की और वे अभी अधूरी पड़ी हुई हैं या जिनका शिलान्यास हुआ था लेकिन उनका कार्य प्रारंभ नहीं हो पाया था, उस समय जब उनका सर्वे हुआ था, तब यह तय हुआ था कि अगर प्रत्येक परियोजना को प्रारंभ किया जाए तो उनके लिए लगभग डेढ़ लाख करोड़ रुपये चाहिए।

इसलिए महत्वपूर्ण है कि राजस्व की दृष्टि से और जनहित से जुड़ी हुए जो महत्वपूर्ण परियोजनाएँ हैं, उन्हें प्राथमिकता के आधार पर लिया जाये और उन पर जो कार्य प्रारंभ हुआ है, उस कार्य को आगे बढ़ाने की दिशा में एक अच्छी शुरुआत माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में एनडीए की सरकार के समय में प्रारंभ हुई थी।

17.30 hrs. (Shri Varkala Radhakrishnan in the Chair)

बड़ा आश्चर्य होता है कि रेलवे राजस्व का जो मुख्य स्रोत माल भाड़ा है, उसमें निरंतर गिरावट आ रही है। एक समय था जब यातायात और माल भाड़े का अनुपात 60 और 40 परसेंट का था, आज वह घटकर 80 और 20 परसेंट के अनुपात में पहुँच चुका है। मैं समझता हूँ कि जिस प्रकार की जर्जर स्थिति है, जिस प्रकार से आधुनिकीकरण के मद में सरकार का कोई ध्यान नहीं है, सुरक्षा और संरक्षा पर जिस तरह के प्रश्न चिह्न लग रहे हैं, उससे स्थिति और भी विग्राम होगी तथा राजस्व वसूली का जो महत्वपूर्ण जरिया है, उसका कम होने का मतलब भारतीय रेल को विकास के पथ पर अग्रसर होने से रोकना है।

महोदय, यूपीए सरकार के केन्द्र में आने के बाद माननीय रेल मंत्री का यह दूसरा रेल बजट है। पिछले 9 महीने के अंदर माननीय रेल मंत्री जी यह तय नहीं कर पाये कि भारतीय रेल की दशा कैसे सुधरेगी और उसकी दिशा क्या होगी ? इस बार के रेल बजट में जहाँ राजनीतिक पूर्वाग्रह पग-पग पर उजागर होती है, वही साथ साथ राजनीतिक संकीर्णता भी इसमें देखने को मिलती है। इसलिए राजनीतिक संकीर्णता को लेकर राजनीतिक विद्वे की भावना से माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट इस सदन में प्रस्तुत किया है, वह न तो भारतीय रेल और रेल मंत्रालय का कोई कल्याण कर पायेगा और न ही उसके अंदर देश का हित छिपा हुआ है क्योंकि कहीं भी क्षेत्रीय संतुलन की स्थिति अगर आर्थिक रूप से पैदा होगी तो देश के विकास पर उसका असर पड़ेगा और उसका खामियाजा किसी न किसी कारण देश को भुगतना पड़ेगा।

सभापति महोदय, रेल मंत्री ने इस रेल बजट में कई घोषणाएँ की हैं लेकिन मुझे नहीं लगता कि वह उन्हें पूरा कर पायेंगे ? कुल 16 हजार 538 किलोमीटर की रेल लाइन नवीनीकरण के लिए तय की गयी थी, जिसमें से लगभग 5 हजार किलोमीटर का कार्य अभी बाकी है। 2700 पुलों में से लगभग एक हजार पुलों का नवीनीकरण बाकी है। इसी प्रकार 16 हजार 741 लैवल क्रासिंग्स ऐसे हैं, जिसे इंटर लॉकिंग सिस्टम से जोड़ना था। उनमें से 8 हजार से ऊपर लैवल क्रासिंग्स ऐसे हैं जो अभी भी इंटर लॉकिंग सिस्टम से नहीं जोड़े गये हैं। इस सबके बावजूद भी हम विश्व स्तरीय रेल सेवा प्रदान करने का वायदा करते हैं, इन सबके बाद भी हम भारतीय रेल को विश्व के प्रथम रेल के रूप में अग्रसर करने का दावा करते हैं तो यह केवल हाथी के उस दांत की तरह है जो केवल दिखाने के लिए होते हैं। भारतीय रेलवे का बजट भी हाथी के वही दांत दिखाने वाला है। मैं समझता हूँ कि वास्तविक तथ्यों से सदन का और देश की जनता का ध्यान हटाने का कार्य इस बजट के माध्यम से किया गया है।

माननीय रेल मंत्री जी ने यह नहीं बताया कि अगर उन्होंने स्स्ती लोकप्रियता हासिल करने के लिए माल भाड़ा या यात्री किराया बढ़ाने का निर्णय नहीं किया तो फिर रेलवे सुरक्षा और आधुनिकीकरण के लिए 2400 करोड़ रुपये की व्यवस्था वे कहां से करेंगे ? रेलवे संरक्षा और सुरक्षा के मद पर 1700 करोड़ रुपये की व्यवस्था उनके द्वारा कहां से की जायेगी। पिछली बार जो घोषणाएं उनके द्वारा की गई थीं, उन घोषणाओं का क्या होगा लेकिन कहीं भी बजट में इन सब बातों का कोई जिक्र नहीं किया गया है। मैं एक महत्वपूर्ण मुद्दा जिस पर रेल बजट में चर्चा की गई है और यह स्वागत योग्य भी है कि रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण का रेलवे की फालतू भूमि का उपयोग व्यवसायिक कार्यों में करने के लिए पिछली चार-पांच बार से जब भी यहां पर रेल बजट आता था, यह मुद्दा प्रमुख रूप से आता था। इस संबंध में रेल मंत्रालय को मैंने भी अपने संसदीय क्षेत्र का एक प्रस्ताव दिया था लेकिन बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि अभी यह घोषणा इससे पहले भी हो चुकी थी, आज से चार महीने पहले मंत्रालय ने घोषणा की थी बजट में भी इसकी घोषणा हुई है लेकिन कब तक अमल हो पाएगा, इस पर अभी संदेह है।

पिछली बार पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर के मुख्यालय के एक बड़े भाग को उससे अलग करके नया जोन बना दिया गया था। उस समय हमने काफी आपत्ति की थी। एन.डी.ए. की सरकार थी। एनडीए की सरकार के समय में रेलवे जोन में पूर्वोत्तर रेलवे के जोन मुख्यालय को तोड़कर जो भाग अलग किया गया था, उसके बदले गोरखपुर के विकास के लिए, पूर्वोत्तर रेलवे के विकास के लिए कुछ घोषणाएं हुई थीं और उन घोषणाओं पर अमल भी प्रारम्भ हुआ था। इसमें मुख्य रूप से गोरखपुर-नौतनवा-गोंडा लूप लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य था। गोरखपुर के लखनऊ खंड ने गोरखपुर-सहजन्वा तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण का था। गोरखपुर को नये सिटी स्टेशन, गोरखपुर से नई दिल्ली के लिए गोरखधाम एक्सप्रेस को सप्ताह में प्रत्येक दिन करने और उसकी समय-सारणी को बदलने के संबंध में था। गोरखपुर-लखनऊ के लिए इंटर सिटी गोरखपुर-मुम्बई के लिए गोदान एक्सप्रेस, गोरखपुर से दुर्ग के लिए एक्सप्रेस आदि महत्वपूर्ण घोषणाएं हुई थीं और इन पर कार्य भी प्रारम्भ हुआ था लेकिन इन योजनाओं को आज रोकने का कार्य पुनः प्रारम्भ हुआ है। उप महाप्रबन्धक का जो पद गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे में था, इस पद को समाप्त कर दिया गया।

MR. CHAIRMAN : Please conclude. Your time is over.

योगी आदित्यनाथ : राजभाषा प्रचार-प्रसार की एक मुख्य बात है। माननीय रेल मंत्री जी बार-बार घोषणा करते हैं कि हिन्दी राष्ट्रभाषा है और राजभाषा के प्रचार-प्रसार में पूर्वोत्तर रेलवे के राजभाषा अधिकारी के पद को समाप्त करके अन्यत्र स्थानान्तरित कर दिया गया है। पूर्वोत्तर रेलवे का मंडल कार्यालय जो छपरा में था, जो बिहार में मंडल कार्यालय थे, गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे के मुख्यालय को हटाने का प्रयास हो रहा है और इस सबके बावजूद भी हम एक तरफ राजनीतिक संकीर्णता के तहत कार्य करके, पूरे विश्व के मानचित्र पर नम्बर एक की रेल बनाने का दावा भी करेंगे तो संभवतः हम भारतीय रेल का इस मामले में उद्धार नहीं कर पाएंगे। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि पिछली बार जो घोषणाएं उन्होंने की होंगी, उनका न जाने क्या हुआ है और वे योजनाएं कब पूरी होंगी लेकिन जो योजनाएं चालू हैं, पूर्वोत्तर रेलवे के गोरखपुर मुख्यालय से जो योजनाएं चालू हैं, मेरा अनुरोध है कि उनको अमल में लाने का कार्य प्रारम्भ किया जाए।

भारत और नेपाल के सीमावर्ती क्षेत्र में नेपाल के अंदर की गतिविधियों से हम अच्छी तरह से वाकिफ़ हैं। नेपाल में जो माओवादी गतिविधियां चल रही हैं, उनको देखते हुए मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि सीमावर्ती क्षेत्र से जुड़े हुए गोरखपुर-नौतनवा-गोंडा लूप लाइन के आमान-परिवर्तन के कार्य को जिसे एन.डी.ए. सरकार के समय स्वीकृत किया गया था, इस पर अविलम्ब धनराशि आवंटित करके इस कार्य को पूरा किया जाए। लखनऊ-गोरखपुर के बीच रेलवे लाइन के विद्युतीकरण के कार्य को भी पूरा किया जाए। रेलवे लाइन के विद्युतीकरण हो जाने पर गोरखपुर से लखनऊ की दूरी को जहाँ तीन से चार घण्टे में तय किया जा सकेगा, वहीं रेलवे को लगभग 17 प्रतिशत राजस्व की बचत होगी।

MR. CHAIRMAN : Please conclude now.

योगी आदित्यनाथ : महोदय, मैं दो-तीन बिन्दुओं की चर्चा और करना चाहूँगा। मैं अपनी पार्टी का दूसरा सदस्य हूँ। अन्य लोगों ने कितनी देर तक बोला है। गोरखपुर-गोण्डा रेलवे लाइन के दोहरीकरण के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि जब वर्ष 1996 में गोरखपुर के डोमिनगढ़ में एक भीषण रेल दुर्घटना हुई थी, उस समय भी इसकी मांग उठी थी। गोरखपुर से सहजन्वा तक रेल लाइन दोहरीकरण के लिए कार्य स्वीकृत हुआ था, लेकिन उसके लिए आवश्यक धनराशि यूपीए सरकार बनने के बाद से आवंटित नहीं की गयी है। इसके कारण यह कार्य रूका हुआ है। मेरा निवेदन है कि यह धनराशि अविलंब जारी की जाए। इसके अतिरिक्त गोरखपुर में रेललाइन की व्यवस्था के कारण जो यातायात बाधित होता है, उसके समाधान के लिए गोरखपुर में चार स्थानों पर ओवरब्रिज बनाने की मांग समय-समय पर की जाती रही है। इनमें एनएच-28 के कूड़ाघाट पर, चार फाटक पर, हुमायूँपुर रेलवे क्रॉसिंग और सूरजकुण्ड रेलवे क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज बनाए जाने की आवश्यकता है।

महोदय, महाराजगंज जनपद मुख्यालय होते हुए घुघली तक रेललाइन के निर्माण के साथ ही साथ घुघली रेलवे स्टेशन के उच्चिकरण की मांग की गयी है। अभी तक वह कार्य प्रारम्भ नहीं हो सका। गोरखपुर से जुड़े हुए प्रमुख रेलवे स्टेशनों डोमिनगढ़, सहजन्वा, पिपराइच और घुघली पर महत्वपूर्ण गाड़ियों के ठहराव के संबंध में हमने प्रस्ताव मंत्रालय को दिया है, लेकिन उसका कोई जिक्र इस बजट में नहीं है।

महोदय, इसके साथ उत्तर प्रदेश की एक महत्वपूर्ण योजना है श्रीराम जन्मभूमि अयोध्या में पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा सरयु जी पर बने रेलवे पुल का लोकार्पण किया गया था। लेकिन सरकार बदलने के बाद से अब तक, यद्यपि पुल यातायात के लिए खुल चुका था लेकिन उस पर से होकर किसी भी एक्सप्रेस गाड़ी का आवागमन प्रारम्भ नहीं हो सका है। गोरखपुर से अयोध्या होते हुए नई दिल्ली के लिए एक रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि राष्ट्र हित में रेलवे के विकास के इन कार्यों के लिए समुचित धनराशि की व्यवस्था करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ।

SHRI SACHIN PILOT (DAUSA): Sir, I rise today in support of the Railway Budget -- 2005-06 presented by the hon. Railway Minister.

Sir, it is a well-known fact that the Railway Department with more than 14,26,000 employees is one of the oldest and the most widespread Government undertaking not only in India but also in the world. Railways is the lifeline of the nation. I would like to compliment the hon. Minister. Like many other hon. Members have pointed out, I too would share their feelings and want to compliment him for not increasing the fares either of the freight or the passengers in the Railway Budget.

Another important aspect which I would like to say is on the concession that the hon. Minister has granted especially to the farmers and the various sections of the society that produce milk and agro products. There is 50 per cent concession in second class rates. There is 75 per cent concession for girl children in the rural areas to go

and take part in national competitive examinations and also 75 per cent concession in the second class fare for students in the rural areas for them to undertake school trips once a year. It is a commendable step and I congratulate the hon. Minister on that.

If we look at the Railway Budget, you will realise that there is one thing that is usually gone unnoticed and that is, achieving of the prescribed percentage reservation of people belonging to the Scheduled Castes in all classes of Railway services. That is one aspect of the Railway Budget which is usually gone unnoticed and I want to underline that fact. There is also 49.5 per cent reservation in the contract for small catering given to the Scheduled Castes, OBCs, freedom fighters, Muslims, widows and widows of Railway employees and a 25 per cent concession in the contract for book stall allocation.

One of the hon. Members pointed out earlier a very important aspect namely, the safety of the passengers of our railways. In 2002-03, the number of accidents was 325. In the corresponding year, between April, 2003 and December, 2004, there were 175 train accidents. It shows that there is 33 per cent reduction in the accidents than the previous years. I agree that even one accident is not acceptable but it does show that the Department and the Minister are very conscious about making our Railways a secure way of travelling.

The Special Railway Security Fund has already spent Rs. 6540 crore and they are also going to spend another Rs. 3645 crore taking the total expenditure in the current year to Rs. 10,149 crore which is a commendable step in ensuring the safety of all the passengers of our Railways.

About 12,138 kilometres of track have been renewed upto 31st March, 2005 and of the 2700 bridges that were to be undertaken to be repaired or renewed, work in 1306 bridges have already been done.

Another important aspect on which I want to compliment him on the Railway Budget is that the meeting of the *World Executive Council* of the Union of the International Railways is being held for the first time under the chairmanship of the Indian Railways in April, 2005. It is a matter of great pride not only for the Railway Ministry but also the people of this nation.

In this country, we have 9000 passenger trains. In the Railway Budget, there is a proposal for introducing 46 new trains, extending 27 train routes and increasing the frequency of ten trains. The hon. Minister, in his speech, also pointed out that his Ministry is going to make available 400 additional coaches and put them on commercially and financially viable routes.

In the Budget, there is a proposal for allocating Rs. 1365 crore for Udhampur-Srinagar-Baramulla line. This line has received the highest priority of the Government of UPA and of the Railway Ministry. It is now a national project and despite the flooding in the tunnel on that route, the Government and the Ministry are working earnestly to expedite this project to finish it as soon as possible.

As regards railway electrification, the target of electrifying 375 kilometres for the current year is likely to be achieved. I want to compliment the Ministry and all the employees for that.

On new lines, 219 kilometres of new lines are to be completed in 2005-06. The Minister has not increased the rates of freight or passenger travel. In spite of that, the earnings through the freight have gone up in the current year because of the efficiency of the Ministry and the hard work of the employees. The target for freight was increased from 580 million tonnes to 600 million tonnes. It is going to go up to 635 million tonnes in the next year. The passenger traffic has increased by four per cent and the gross traffic receipts of the Railway Ministry have gone up to Rs. 50,968 crore which is an increase of Rs. 4,189 crore.

In the current year, the working ratio of the Ministry is 87 per cent of the Budget. This is likely to improve to 83 per cent. After the implementation of the recommendations of the Fifth Pay Commission, this is the first time in eight years, that the ratio has come down to 87 per cent.

There is a step to simplify the goods traffic. The classification which had 4,000 commodities has been shrunk to 80. This will simplify the freight traffic. It will be beneficial for the people who do business through freight. I would like to point out that the intention of the UPA Government, of the Minister and of the Ministry clearly lies with the underprivileged and the poor of this country. This is magnified if you look at the fact that the Minister has taken steps to ensure that there is reduction in the freight rates of products such as kerosene and LPG. Due to reduction in freight rates, the price of kerosene has come down from Rs. 135 to Rs. 130, which is a reduction of 3.7 per cent; and there is a reduction of 2.7 per cent in the price of LPG. This is again reflective of the thoughts and intentions behind making the current Budget.

The Railway Budget shows us that 12.17 lakh random checks were conducted by the Railway Ministry to catch ticketless and irregular travellers. This has fetched the Government of India or the Ministry a sum of Rs. 226.88

crore.

It is important that if the functioning of the Ministry of Railways needs to be made more transparent, people of this country should utilise the railway services and also pay for their travel and tickets.

I have a few suggestions for the hon. Minister. It is clear to us that almost every Member of this House wants a station and a railway line in his constituency or area. Railways are connected with the travel of poor of our country. Rich can own cars and travel, the richer can travel by air. But railways are the one nervous system in our country which connects every part of our nation. Everyone's life is somehow related to railways. As there is always shortage of resources in the Ministry, I would like to make a suggestion. We have been successful in the system of toll roads and bridges. Maybe some such plan can be adopted here also where we can have a policy of extending these physical assets of the railways through the partnership of public and private sector on BOT lines or BOOT lines, keeping the existing structure as it is. It is only to enhance the capital investment in the Ministry.

Now, let me come to Railtel. They have now installed optical fibre for 26,000 kilometres in our nation. This is likely to go up to 40,000 kilometres. The fibre optic will not only enhance the working efficiency of the railways but it can also be used as a platform to earn and generate extra revenue by leasing part of it to other Ministries or private entrepreneurs.

There is a proposal mentioned in the Budget. The hon. Minister has mentioned about Rail Land Development Authorities Bill. It is a commendable step. I would like to make a suggestion here. Once we start using the extra land that we have in the railways, my suggestion would be to ensure that part of the land is kept aside in the rural areas and be handed over to either *gram panchayats* or *nagar palikas* so that the farmers of that area can store their produce. When the produce has to be transported from the stations to the *mandis* or to the markets, it can be used as storage house and be under the supervision of the *gram panchayats* so that local bodies could be empowered, and the part of railways' assets in terms of land available can be used by the agriculturists and farmers.
...(Interruptions)

In Railways, there are a few vacancies for Scheduled Tribes and OBCs, which have not been filled up. Vacancies in respect of Scheduled Castes have been filled up. But there is shortfall in the vacancies of Scheduled Tribes and OBCs. I would like to earnestly make a request to the hon. Minister, who is not present here now, that he should fill up these vacancies.

When I travel by train in India, I have noticed that there is no facility for handicapped people to board the train. There are no facilities for them in the platforms or in the railway stations. Maybe in the coming year, we must earmark some part of the Budget to make sure that people who are physically challenged, who are handicapped, who have trouble getting on to the train and off the train -- our trains are generally crowded -- get some facilities. A Bill can be introduced to facilitate their travel. They need our support.

I think the Budget is commendable. It is people-friendly. It shows that the Government of the day is very sincere in its efforts to serve the common man of this country. The poorest of the poor will benefit through this Budget.

I once again thank you for the opportunity given to me. I once again support the Budget.

MR. CHAIRMAN : Shri Tathagata Satpathy to speak now.

...(Interruptions)

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Shri Pilot, in the Railways, there is something called operating ratio. But, I think, you mentioned something about the working ratio. ...(Interruptions) Did you mention about operating ratio or working ratio? ...(Interruptions) Why did you not mention about it?

SHRI SACHIN PILOT : This Budget is much better than the Budgets you made all these years....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: He has completed his speech. There is no question and answer session now. There is no such discussion on that.

...(Interruptions)

SHRI KHARABELA SWAIN : Shri Pilot, you mentioned about the working ratio. There is something called operating ratio in the Railways. So, you mention about the operating ratio also. ...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: There is no question and answer session now. It will not come on record. When a Member is called to speak and he is speaking, only his speech goes on record. He has completed his speech. After completion of his speech, these questions will not arise. Why do you put questions?

Shri Tathagata Satpathy to speak now.

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Sir, on behalf of the Biju Janata Dal, I have got an opportunity to speak on the Railway Budget. The Biju Janata Dal represents the true spirit of Orissa. My State of Utkal is historically known as the land of Kalinga and now it is known as Orissa.

We are today discussing the Railway Budget for the year 2005-06. Sir, you are my inspiration because when you are amongst us in the Benches, with the *hoi polloi* of this House, you go on speaking. No matter who says what, no matter even if the hon. Speaker stands up, you go on speaking. So, holding you as my inspiration and my leader, I have dared to stand up today and speak, no matter who says what, including you....(*Interruptions*)

There are supposedly three ways; the right way, the wrong way and the Rail Way. Now, I assume that this is an old saying of the Victorian times. But it now seems that there are only two ways. Of course, there is the right way which sits on this side of the House and there is the wrong rail way which sits on the other side of the House! But, nevertheless, along with the national Budget, this nation lays enough stress on the Railways that we are probably the only country in the world which has an independent Railway Budget. This shows the importance given by the nation to the Railways.

Let us have a moment to ponder. We are all aware that the famous Shri Lalu ji has ruled an unruly State like Bihar for 15 long years. I think he has proven his political victory already. Losing the recent elections must have disheartened him. We believe so. Miscalculations in politics can always be set right. But when similar miscalculations take place in the operations of the Railways, they result in loss of thousands of lives and much money. Our hon. Railway Minister, the State Minister, the Cabinet Ministers and the whole nation know that loss of lives runs into thousands in one single crash and in terms of money, it runs into crores. So, if we look back at the present UPA Government's rule, one thing is clear. I would not like to use the word "regime" because "regime" is not appropriate for a democratic country. But during the rule of the UPA Government, in the first nine

to ten months, the number of accidents in respect of the Railways has gone up incredibly. It is a pity that in spite of so many major accidents in the past year, there has been no special thrust in the safety sector of the Railways that we see in this Budget. We were told that the Railways would be putting up Electronic Early Warning System or Signals – whatever the technical details may be. But if you see the Budget, we find no special mention about it. This sector has been completely neglected. It is a great concern for all middle-class and low-class travellers of this nation like me who travel in Railways normally. Of course, because of the kindness of the people of India, we get 32 air fares in a year. But, anyway, we are grateful to the people for giving us this opportunity. But I normally travel by rail.

18.00 hrs.

I know, every moment, every time I step on to a rail carriage, my life is threatened because I am stepping on to somebody else's world and we do not know where we will reach or if we will reach at all or not.

Now, let us admit it, time is running out for all of us, including the time you will allow me to speak, so I shall not lengthen this.

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, if the House agrees, I shall extend the time of the House. If the House is of the opinion that the time should be extended, I have no objection.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes please.

MR. CHAIRMAN: All right. I presume that the House agrees. The time of the House is extended up to 7 o'clock.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : Now, let us get to the brass tacks because eventually it is Orissa, the State whose all round development is of great importance to all of us, even to you, Sir because it is a State you have admired and you have always told us in personal conversation that you like Orissa.

You know my Chief Minister, Shri Naveen Patnaik has brought in an era of transparency, honesty and responsiveness in the field of governance in Orissa. Although, Orissa is a rich State, it desperately needs infrastructure development and to develop infrastructure you need to invest in it, which has not been done by the

Railways.

I give you a few examples. I shall make my speech very short, but you are my inspiration. Against a national average of 19 kms. per 1,000 sq. kms, Orissa has only 15.03 kms. per 1,000 sq. kms. During the year 2003-04, the East-Coast Railway made an income of Rs.2,258 crore due to enormous movement of traffic and has surpassed the income by another Rs.105 crore during the first nine months of 2004-05. The East-Coast Railway was made operational in April 2003. The Railway had transported 64 million tonnes of freight in the year 2003-04, in the very first year of its inception. The operating ratio is 63 per cent, perhaps one of the lowest in Indian Railways. Therefore, with so much potential, it is essential that the requirement of infrastructure development for East-Coast Railway is given prime importance.

Let us go to the other side. Let us see how neglect is exemplified in the instance of Orissa. Sir, a simple over-bridge, at a place called Chainpal, crosses the National Highway No.42, the highway that goes through Bhubaneswar to Mumbai. The over-bridge needs only Rs.7 crore. But it is probably a joke for the Railway authorities to sanction Rs.2 crore in this year's budget. Sir, you can imagine, you are a man of great learning and you can understand very well. Do you assume that the over-bridge will be built half-way and left there so that in the next two-three years they will build it and bring it to the other side of the national highway. This is the way the thought works with this Government and the bureaucracy performs in this Government.

Similarly, in Lanjipalli in Berhampore, there is a need of an over-bridge and this over-bridge needs only Rs.1.85 crore. But this year, Rs. 26 lakh have been given to this over-bridge for pillars or for base works, whatever it is.

So, when it comes to neglect, Sir, you can understand that. Kerala is lucky. You are lucky enough to have a high level of education in your State. We are a rich State, but we are constantly neglected. So, to make matters shorter and quicker, I will just read out a few points where special attention is required for the State of Orissa to develop as an ultramodern and capable State. So, can I take five more minutes?

MR. CHAIRMAN : There are many other Members to speak.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : I thank you for giving me five minutes.

MR. CHAIRMAN: Today it is up to seven o' clock. There are a number of speakers.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : I will conclude it in five minutes.

Sir, the doubling of the existing railway line from Khurda to Puri has been phased into 15-kilometre stretches. Probably, the total length of the line is 56 kilometres. They are taking it up in stretches of 15 kilometres. The first phase has got a mere Rs.10 crore and it needs Rs.3 crore more. There is a need of Rs.13 crore for a 15-kilometre stretch, that is also in a line which is totally on the beach. You know Puri is on the beach. So, the line cannot go on forever. It ends there. So, a line of approximately 56 kilometres has been phased into 15-kilometre stretches. That first phase also has got only Rs.10 crore whereas it needs Rs.13 crore. This is the situation. In the last four years, this is all that has happened.

Similarly, Daitari-Bansapani is a broad gauge rail link of 155 kilometres. There is Talcher-Sambalpur broad gauge rail link. A second bridge over Mahanadhi has received only Rs.28.60 crore through the RVNL. It needs another Rs.50 crore. This rail link connects Kolkata to Chennai.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : I am just quickly mentioning the points.

Similarly, about the new lines, Haridashpur-Paradeep has extreme economic relevance to the State. It has been given Rs.20 crore through the RVNL whereas it needs Rs.233 crore. Similarly, Angul-Duburi-Sukinda road, which will be used for carrying iron ore, has been given Rs.10 lakh and it needs Rs.242 crore. Talcher-Bimlagarh is a 154- kilometre stretch. It has been given Rs.5 crore whereas it needs Rs.727 crore. Daitari-Bansapani rail link of 155 kilometres needs Rs.128 crore. Money has been given to the RVNL, but a few crores of rupees only have been given.

MR. CHAIRMAN: Please conclude. Please co-operate. There are so many speakers. We have only 50 minutes.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : Sir, we like you. In the morning I said you are my inspiration. You are my leader.

MR. CHAIRMAN: You have taken more than 20 minutes. Please conclude.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : The lines of Rupsa-Bangiriposi and Nuapara-Gunupur need gauge conversion.

MR. CHAIRMAN: We have only 50 minutes before us. We have about 10 speakers. Let others also say something.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : The new lines of Jeypore-Malkangiri, Talcher-Gopalpur, Bargarh-Nuapada via Padampur, Gopalpur-Rayagada, Jaleswar-Digha, Jajpur Keonjhar Road-Jajpur, Gorumahisani to Buramara need survey immediately.

Then, we need some new trains to be introduced. We need a Bhubaneswar-New Delhi train through Sambalpur, which would help develop the western part of Orissa. That has been completely neglected. There are a few more points that need to be highlighted here.

Sir, you are showing tolerance towards Orissa. I am very sorry to say that in spite of all the ill feeling that they have towards Orissa, we will still fight for our rights.

The Congress has neglected the State of Orissa for 50 long years. When it ruled at the Centre and ruled in the State, it only gave pain and it was bothersome for the poor people of Orissa. Nobody spoke on our behalf in this august House earlier. When we have come to this august House, we need your protection to put the demands of our people before you so that the Government will listen to us and the State of Orissa will get a chance to stand shoulder to shoulder with other developed States.

We are not proud of our poverty. Ours is one of the fighting races. The Kalinga war was fought by the Oriyas against Ashoka who came from Patilaputra, which is now Patna. We are the sons of that Kalinga war. ...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record now.

*(Interruptions)**

* Not Recorded.

*m13

SHRI ALKESH DAS (NAWADWIP): Mr. Chairman, Sir, I would like to congratulate, through you, the hon. Minister of Railways Shri Lalu Prasad as he has again restrained himself from raising passenger fares. Commuters across all segments have been spared from paying more fare for their travel.

There are many good sides to the Railway Budget. For instance, 54 pairs of new train services have been introduced; 28 pairs of train routes have been extended; and the frequency has been increased in respect of ten pairs of trains. A universal enquiry number, '139' has been introduced; landline telephone booking has also been introduced. The Internet booking time has been extended and now it is between four o'clock in the morning and 11.30 in the night. In 45 district headquarters, PRS is going to be introduced. Fare concession has also been announced for those seeking jobs in State Government services. So, the hon. Minister of Railways deserves thanks from the people.

But there is also another side of this Budget. The first slogan of the Railways is 'safety' and then comes 'punctuality'. What was the safety report of the last year? There had been 325 accidents and 294 passengers died. The money allocated in the Railway Budget for safety is only three paise per rupee. In the Budget, for primary track renewal, the allocation has been decreased while it should be phased out by 2007. So, the Budget allocation in this head should be increased.

I would give thanks to the hon. Minister since the freight rates have not affected coal, cement, iron and steel, pig iron, clinkers and limestone. Petrol and naphtha, freight rates have been reduced. For kerosene, LPG; and the freight rate for milk transported in private tankers has also been lowered.

In the case of non-PDS foodgrains, the freight rate has been hiked to 33 per cent. The poor families cannot survive only on PDS foodgrains and so they would be affected. Therefore, I appeal to the hon. Minister to take remedial measures on this aspect.

The next issue is of punctuality. There has been a steady passenger growth of six per cent. The trains are overcrowded. The Standing Committee had recommended that all suburban trains should be of twelve coaches. There is no trace of any assurance on that recommendation in the Budget. Now, the number of coaches are expected to rise by 3.1 per cent in this Budget and there would be an increase from 2,596 coaches to 2,679 coaches this year. The allocation for locomotive rail engines has been lowered by 39.4 per cent while the requirement for locomotive engines has increased by twelve per cent.

The UPA Government has been telling us that they are for reforms of the economy with a human face but it remains absent when thousands of hawkers who had been compelled to join that profession are being tortured by railway police and administration. There was no space in the Budget for giving licences to them. I am appealing to the hon. Minister to give licences to these hawkers and to make a provision for that in this Budget.

Construction of rail overbridges is very essential in various points in the country. But there is a policy of share matching in the ratio of 50:50 with the State Governments. The State Governments do not have the economic ability and so the Railways should construct rail overbridges by providing the whole share.

In the North-Eastern region, the seven State capitals are not linked with railway lines at present. Some sort of surveys have been done but in this Budget there is no light provided on that. Thirty North-Eastern railway stations have been considered for development as model stations and annual earnings is less than Rs. 1 crore. But, where are the funds for development for that? The progress of modernisation of railways in the North-Eastern region is very slow. So, targets for completion of the projects should be fixed and ten per cent allocation should be made for new initiatives in the North-Eastern region. I am sorry to say here that in this Railway Budget, the State of West Bengal has been deprived. I am again repeating that West Bengal State has been deprived in this Railway Budget.

As you know, how many terminals are there in Mumbai and Delhi? But we have only two terminals in West Bengal, that is, Sealdah and Howrah. We proposed for another terminal, that is, Shalimar. But where is the funding for that in this Railway Budget? We also told about the interim arrangement, about short-term policy for establishing additional five platforms in Howrah Station. But no signal is there now in the Railway Budget about the establishment of five additional platforms in Howrah. So, people are facing a lot of problems in this regard.

Fifty-four pairs of new train services have been introduced. Twenty-eight pairs of train track extended and ten pairs of trains' frequencies have been extended. But in this extension of Railways, West Bengal portion is actually amounts to 'Nil'. In West Bengal, Siliguri is one of the important places after Kolkata and this is becoming very important after the 'Look-East Policy' has been accepted. Darjeeling Mail and Kanchan Kanya is there, but we opted for a straight train from Sealdah to Siliguri, that is 'Janasatabdi Express'. But we are disheartened in this Railway Budget because there is no provision for Janasatabdi Express from Sealdah to Darjeeling.

In our State, three gauge conversions are required from narrow gauge to broad gauge, that is, Shantipur to Navadwip, Ahmedpur to Katoa and from Burdwan to Katoa. But there is no provision in this Budget for these gauge conversions. It has been mentioned once, but no money has been provided.

As far as Majherhat-Coaching terminal Santipur to Krishnagar is there, this provision is absent in the Railway Budget. This is our demand. This is the fourth terminal. As far as Jhargram to Purulia new line is concerned, we opted for it because it is a tribal zone. The survey has been completed, but no fund has been allocated in this Budget.

As far as doubling from Panskura to Haldia is concerned, there is no trace in this Railway Budget. As far as doubling from Bandel to Katoa is concerned, small amount has been allocated in this Railway Budget and it will not serve up to Jeerat. As far as doubling from Bongaon to Sealdah is concerned, it has not been mentioned in the Railway Budget.

As far as electrification from Katoa to Azimganj is concerned, there is no provision in this Railway Budget. We also told about the rail-bridge over Bhagirathi. But only Rs. 1 crore has been sanctioned and nothing will be done with this money. As far as direct train from Azimganj to Howrah is concerned, there is no provision in this Railway Budget.

We also demanded extension of metro from Dumdum to Barakpur. However, there is no provision in this Railway Budget.

As far as new train line from Krishna Nagar to Karimpur (80 kilometer) is concerned, only 13 kilometer has been surveyed, but no money has been sanctioned in this Railway Budget.

We demanded the upgradation of Jalpaiguri Road Station, but this is absent in this Railway Budget.

We also demanded the doubling plus electrification of Andal-Saithia line, but that is also absent in this Railway Budget.

Again, I would like to point out here that there should have been some proposal in the Railway Budget about using of railway land which is lying without use. So, from this speech, through you, Sir, I would like to request the hon. Minister that in this Budget there should be some provision so that West Bengal should get some facilities in the railway services, in the new trains and in the communication, etc.

So, with these few words, I conclude my speech.

SHRIMATI MANEKA GANDHI (PILIBHIT): Mr. Chairman, Sir I thank you very much. I have a very short speech to make. I believe that when the Budget is announced, it has got some sanctity.

स्भापति जी, मंत्री जी ने पिछले साल हमें भरोसा दिया था कि एक सर्वेक्षण किया जा रहा है जिसके अन्तर्गत बरेली-टनकपुर मीटरगेज रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाएगा और कहा था कि इस सर्वेक्षण की रिपोर्ट 31 दिसम्बर, 2004 तक आ जाएगी, लेकिन अब मार्च, 2005 चल रहा है, अभी तक हमें यह नहीं बताया गया कि उस सर्वेक्षण का क्या हुआ, उसकी रिपोर्ट आई या नहीं।

महोदय, हमें इनफॉर्मली यह बताया गया है कि उक्त रेल लाइन का रेट आफ रिटर्न ठीक नहीं है इसलिए इस लाइन को ब्रॉडगेज में नहीं बदला जाएगा। मैं पूछना चाहती हूँ कि बिहार में किस रेल लाइन का रेट आफ रिटर्न अच्छा है, जो वहां इतना धन इन्वैस्ट किया जा रहा है ?

महोदय, पीलीभीत का मेरा संसदीय क्षेत्र पूरा का पूरा तराई का इलाका है। वहां सबसे ज्यादा अनाज और अन्य सामान आता-जाता है। सबसे ज्यादा उत्पाद वहां से आते-जाते हैं। हजारों ट्रक रोज वहां से निकलते हैं, फिर बरेली-टनकपुर मीटरगेज रेल लाइन को ब्रॉडगेज में क्यों नहीं बदल सकते हैं ?

If you feel that you do not have enough money for this, then I am happy to put my MPLADS funds at your service so that you can build a part of it. If you believe that you still need more money - it is just 30 kilometres - we will do *shramdaan* so that you save on labour also.

I agree with Shri Pilot's contention that you put it on BOT, do something; but if you do not give us a broad gauge, everything in the *terai* area, especially Pilibhit-Lakhimpur section, will be completely held up because of this one line. I would request you that as you promised in your last Budget, please get on with it and give us a broad gauge.

SHRI ANWAR HUSSAIN (DHUBRI): Sir, in the context of the Railway Budget as presented by Shri Lalu Prasad, the hon. Railway Minister, I congratulate him and thank him for presenting a progressive Budget with so many concessions and developmental proposals. I do not like to repeat what our friends have already expressed here. I would only point out some of the difficulties about the North-Eastern region. I am happy that two of our friends have already expressed their concern about the problems of the North-Eastern region.

The hon. President of India, in his first Address to both the Houses of Parliament, had remarked that regional imbalances are being created due to historical negligence of the Government. It is written in his speech that due to historical negligence, regional imbalances are being created. In respect of the North-Eastern region, the States were really neglected and as a result of that, the popular UPA Government in its Common Minimum Programme has promised that ten per cent of its budgetary allocations in all Departments concerning developmental works will go to the North-Eastern region, the eight States. Similarly, the Finance Minister also promised the same thing that ten per cent would go for the North-Eastern region in his Budget speech.

Sir, I regret that it is very unfortunate that in this Budget, which has been presented, ten per cent has not been given, even three per cent has not been given to the North-Eastern region. So, it is quite unfortunate that the Railway Ministry has not carried the Govt.'s promise, that is, what has been incorporated in the Common Minimum Programme. As such, I would request and pray to the Railway Ministry to review the matter and see that at least ten per cent is provided for the development of the North-Eastern region.

In brief, I would like to present some of the burning problems of the North-Eastern region. First, in the North-Eastern region, there is no factory or industry of the Railway Department. I am very grateful to the Railway Ministry that this year, there is a proposal to establish a rail factory there, but in the second phase.

I would request the Ministry of Railways to consider the establishment of the proposed factory in the first phase and not in the second phase. Second, the Bogibeel project is a mega-project. The Government has allocated Rs. 12 crore for this work this year. This project was started many years ago, but adequate funds have not been provided to carry out the work. I do not know how much time or how many more decades it will take to complete this work. I, therefore, urge upon the Government to increase the allocation for this Bogibeel mega-project.

Third, from the defence point of view, the North-Eastern Region is a strategic part of our country, but it does not have a double line. I, therefore, urge upon the Government to make the New Jalpaiguri-Tinsukia line into a double line as early as possible. Fourth, a survey was conducted by the Railway Department to construct a BG line from Moran to Dibrugarh covering a stretch of only 40 kilometres, but nothing has been sanctioned in this Budget. I urge upon the Government to allocate funds for this.

Fifth, Dhubri District, in my constituency, has 17 lakhs population. But as on today, there is not even a single effective railway line in this District which is very unfortunate. In the year 2002, due to a breach by the flood railway line was closed. It was not restored due to the incompetency and inactiveness of the then NDA Government. In this Budget, I do not see any funds being allocated to resume this Dhubri-Fakiragram railway line. I, therefore, request the Ministry of Railways to take up the restoration of this railway line on a priority basis. It is very unfortunate that this District does not have even a single inch of railway network. Sixth, strategically and from the defence point of view, Rangia-Rangapara-Morkokcheleng railway line is very important and it should be converted into a BG line. It is a long pending demand of the people and I urge upon the Government to take it up on a priority basis.

Seventh, it is very gratifying to learn that the Government is taking up the Kumarghat-Agartala-Lumding-Silchar-Jiriban-Imphal project as a national project. Unless the work on the Lumding-Badarpur portion is completed on a priority basis, this national project cannot function. Therefore, the work on the Lumding-Badarpur should be taken up on a priority basis.

Eighth in the last Budget, the Ministry of Railways promised that a rail from Guwahati to Delhi *via* Jogighopa would run. It is very unfortunate that though another Budget has been presented still that commitment of the earlier Budget has not been fulfilled. I, therefore, urge upon the Government to see that their commitment in the Budget is translated into action immediately. Ninth it is disappointing that allocation made for the new Moinaguri-Jalpaiguri railway project, which was started a few years back, is a meagre Rs.50 crore. If money is sanctioned in this way, it will take decades for the project to be completed. This matter should be considered.

Tenth the North-Eastern region has no other means of transportation than the road network for transportation of goods. Therefore, express goods trains should be run from different parts of the country to more points in the North-East.

MR. CHAIRMAN : Please conclude now. You have already crossed the time limit.

SHRI ANWAR HUSSAIN : Sir, these are problems of the North-East. I am the third speaker from the Party.

MR. CHAIRMAN: Your time is over.

SHRI ANWAR HUSSAIN : Okay, Sir, I conclude my speech. Thank you.

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Mr. Chairman, Sir, it was my expectation that during the debate on the Railway Budget, hon. Minister of Railwas, Shri Lalu Prasad, would be present in the House all along. However, I must now thank not Laluji but Shri Velu who is present here. I think he will listen to me and ponder over the issues which I would try my level best to put forward.

I rise to support the positive aspects of the Railway Budget that is before us. At the same time, I would like to register my dissatisfaction on some issues which have not been mentioned in the Railway Budget and which have not been addressed.

Indian Railways might be the second in the world in respect of the size of its network, in respect of its passenger traffic, etc. Indian Railways is a powerful symbol of national integrity. This is the largest public sector utility in the country. This is the only public sector utility which can provide affordable means of passenger and freight movement in the country. In spite of development of roads like the East-West corridor, or South-North corridors or Golden Quadrilateral, there is no alternative to Railways.

The Railway Budget narrates the most welcome and praiseworthy achievements on the passenger and freight traffic front. Freight sector registered a growth of 7.67 per cent from the last year's target of 580 million tonnes to 600 million tonnes, surpassing the 10th Plan target two years before. Passenger traffic registered a growth of six percent compared to the budget target of three per cent, a total of 8.3 per cent growth over the last year. There is a significant increase in internal generation during the current fiscal.

It is a good thing. I must compliment the Railway Minister for not increasing the passenger fares and freight charges. Unemployed youth who travel to attend interviews for selection to the Central Government and State

Government jobs are given concession. Fifty per cent concession has been given in the second class fares to farmers and milk producers for attending training

courses. This is all right. Seventy-five per cent concession is given to the school students. There is a provision for free transport of relief materials to the disaster affected areas during natural calamities. I would like to know as to why only 50 per cent concession of the normal tariff rate is given for carrying dead bodies. He should allow free of cost for carrying dead bodies. Why is he giving only 50 per cent concession?

We have raised several times in this august House about the recruitment policy of the Railways. Earlier or existing recruitment policy is very wrong as it created havoc in different places. We witnessed as to what happened in Assam, Bihar, Maharashtra and other places. We demanded that at least recruitment of Group 'D' posts should not be done by the Railway Recruitment Board (RRB) but by the local units. It is all right. So, I welcome it. There are other aspects also for which we must thank the Railway Minister.

Sir, I have dissatisfaction in regard to the safety and security because meagre money has been allotted to the safety and security. They should have allotted more money for the security and safety as there is an increase in the number of accidents. What about the assurance given by the hon. Minister in the last Railway Budget about the recycling of the scrap iron? Nothing is mentioned in his Budget speech. It was stated that to abolish mafia in different areas, Railways is planning recycling of the scrap iron but this time in the Budget itself there is no mention of it.

Many things have been said in the earlier budget. It was said that free pass will be given to the spouse of the porter but it is not yet been implemented. I would like to mention specially all the Divisions in the South Eastern Railway, in general, and Kharagpur Division, in particular, where this has not been implemented. I do not know as to what happened in other zones.

In the speech of the Minister, it is correctly noted that with the untiring efforts of the lakhs of Railway employees, the fiscal and financial performance of Railways in the first nine months of the current financial year has been excellent. But what has been done for the employees? What is the strength of the employees? In the White Paper released by the Ministry of Railways in April, 2003, it is stated - there is need for more and more staff in the field commensurate with the increase in the infrastructure so that the basic goal of Railways serving the national economy and safety is not compromised. The Railway Board has become instrumental in reducing the staff strength from 18.7 lakh in 1990 to 15.1 lakh in 2002. It has been reducing right from 1996 to 2002. Therefore, reducing process is continuing. ...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI PRABODH PANDA : I have got lot of points to make. I would not take much time.

Another point is about the land management. Lakhs and lakhs of people are staying in the Railway land. They are unauthorisedly staying there. They have no other place to stay. They are working in the Railways. They are related to the Railways. They are the construction workers of the Railways. They have been staying there from the time of the formation of the station. So far as land management is concerned, please make some provision for that. ...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: The time for your Party is over.

SHRI PRABODH PANDA : I am very thankful to the hon. Minister as he is going to introduce indigenous system of medicine in the Railways. Homeopathy and Ayurvedic doctors who are working in the Railway dispensaries are not recognised as regular doctors. Please do it. About the ratio of ROB, please review it. Almost all the State Governments are suffering due to financial constraints. This ratio should be reviewed and at least 75 per cent from the Railways and 25 per cent from the State Governments should be given. ...*(Interruptions)* My last point is this. In the last Railway Budget, hon. Railway Minister asked all of us to send our proposal to the Minister so that he could think over it. But this time, it has not happened. We are deprived of that.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI PRABODH PANDA : I have so many points to make. I will give the details later on. Please think about the masses who are living in the Railway land. Think about the passengers, think about the safety and security problem. With this, I thank you very much.

श्री राजनारायण बुधोलिया (हमीरपुर, उ.प्र.) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ। यात्री किराये में किसी भी प्रकार की बढ़ोतरी नहीं

करने के प्रस्ताव का स्वागत करता हूँ तथा नयी रेल गाड़ियों को चलाने के प्रस्ताव की सराहना करता हूँ। किन्तु रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र हमीरपुर एवं महोबा, उ.प्र. के पिछड़े जिलों की उपेक्षा की गयी है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूँ कि वर्ष 1997-98 में रेलवे ने भिण्ड से उरई, राठ होते हुए महोबा तक 216 किलोमीटर तथा हमीरपुर रोड से हमीरपुर तक 6 किलोमीटर तक नयी रेल लाइन बिछाने का सर्वेक्षण कराया था। उस समय उसकी लागत 15 करोड़ रुपये हमीरपुर से हमीरपुर रोड के लिए तथा भिण्ड से उरई होते हुए महोबा की लागत 422 करोड़ थी। 2005-2006 में पुनः सर्वेक्षण कराकर उक्त रेल लाइन बिछाने की तुरन्त आवश्यकता है। इसके अलावा हमीरपुर रोड से हमीरपुर, विवार मुस्करा-राठ होते हरपालपुर, मध्य प्रदेश तक भी रेल लाइन बिछाने की भी अत्यंत आवश्यकता है। इसी प्रकार झांसी-मानिकपुर रेल लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कराने की भी आवश्यकता है।

झांसी-मानिकपुर रेलवे लाइन पर हरपालपुर, मध्य प्रदेश के अन्तर्गत रेलवे स्टेशन में राठ-झांसी मार्ग के क्रासिंग पर एवं सूपा रेलवे फाटक पर तथा किडारी क्रासिंग एवं झांसी-कानपुर रेलवे लाइन में राठ-उरई क्रासिंग पर उपरिगामी पुलों के निर्माण की आवश्यकता है तथा बेलाताल, कबरई महोबा, रागौल, सुमेरपुर रेलवे स्टेशनों में सफाई, बिजली, पीने के साफ पानी, शैड, सुरक्षा, विश्राम गृह, शौचालय आदि की व्यवस्था एवं सौन्दर्यकरण की भी आवश्यकता है। हमीरपुर के राठ नगर में कम्प्यूटरीकृत रेलवे आरक्षण केन्द्र की भी अतिशीघ्र स्थापना करायी जाये। संसदीय क्षेत्र हमीरपुर-महोबा की जनता की सुविधा हेतु जगन्नाथपुरी को जाने वाली गाड़ी उत्कल एक्सप्रेस का मार्ग सप्ताह में एक दिन झांसी से बीना होकर जाने के बजाय महोबा-बांदा होकर चलाने की व्यवस्था की जाए। उक्त मार्ग से मात्र 60 कि.मी. का अन्तर आता है। अन्य मांग है कि महोबा से लखनऊ तक कोई ट्रेन उपलब्ध नहीं है। नयी ट्रेन चलाने की व्यवस्था कराने की कृपा करें। तुलसी एक्सप्रेस एवं चम्बल एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए तथा मार्ग एवं ठहराव के स्थानों को यथावत रखा जाए।

गाड़ी संख्या 8203/8204 कानपुर-दुर्ग द्विसाप्ताहिक एक्सप्रेस का रागौल स्टेशन पर ठहराव देने के लिए मैं धन्यवाद करता हूँ। कानपुर दुर्ग एक्सप्रेस में रागौल स्टेशन से 50 शयिकाओं का आरक्षण कोटा एवं महाकौशल एक्सप्रेस में महोबा स्टेशन से 40 शयिकाओं का आरक्षण कोटा अविलम्ब निर्धारित प्रदान करने का कट करें एवं महोबा स्टेशन का विस्तार किया जाए ताकि कम से कम दो रेलगाड़ियां वहां खड़ी हो सकें।

एक अन्य मांग है कि रीवा-दिल्ली एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन वाया बांदा-रागौल सुमेरपुर कानपुर होते हुए दिल्ली के लिए चलाया जाए तथा सुमेरपुर स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित कराया जाए। यह गाड़ी अभी इलाहाबाद होते हुए सीधे कानपुर-दिल्ली के लिए जाती है। इस मार्ग परिवर्तन में कुछ किलोमीटर का ही अन्तर आता है।

अंत में, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ कि हजरत निजामुद्दीन-चित्रकूट सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस जो प्रस्तावित है, उसे सन् 2004-05 के लिए जो आपने वादा किया था, उसको आप शीघ्र चालू कराने की व्यवस्था करें तथा महोबा-खजुराहो नई रेल लाइन का कार्य जो चल रहा है, उसे भी शीघ्र पूरा कराने का काम करें। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI PRAHLAD JOSHI (DHARWAD NORTH): Mr. Chairman, Sir, it is being very much spread that 'the fare has not increased and the freight has not increased

इतना किया है और यह बहुत अच्छा बजट है।' But the most important thing is that what kind of services we are providing.

If we take the figures, from 1951 to 2005-06, the volume of passenger traffic as well as the goods transportation has increased seven to eight times. But I am sorry to say that the wagon carriages, during this period, has not even doubled.

In my State, a large amount of iron ore is transported. But I am sorry to submit that the Railways are not able to provide wagons for these iron ore to be transported. This is the state of affairs!

Sir, the annual outlay during 1991 was Rs. 1,632 crore and this time for 2005-06, the annual outlay is around 48 per cent, that is, Rs. 7.343 crore. इंटरनल रिसोर्स के बारे में उसे इंक्रिज करने के लिए कुछ भी प्रावधान नहीं है। यह बुरी बात है। But there is no increase shown the mobilisation of funds from internal sources.

Sir, as regards Karnataka, I think, Karnataka has never been deprived as far as the Railway Budget is concerned. A total of six new trains have been given to Karnataka. But the thing is that out of these six trains, three trains will be on track only after the gauge conversion is completed. But I think, till the next one and half years, this gauge conversion is not going to be completed.

As far as safety is concerned, there is a lot of problem. It was mentioned last time that gauge conversion between Gadag-Bijapur would be taken up. When we went to the Railway Minister and the Railway officials, they said that there is a cost-sharing problem. The point is that ultimately people are suffering, and the Railways are losing revenue. Due to cost sharing, if the passengers are not given services, what is the use? What is the fault of the people? It may be the fault of the State Government or the Railway Ministry. Ultimately, this particular section has become a metre-gauge island.

For the last ten years, that is not being connected. During the NDA regime, there was some improvement and money was also allocated. But now again, we are being deprived. An amount of only Rs.15 crore is allocated. I would request the hon. Railway Minister to immediately allocate more money, whether Karnataka Government gives its share or not, so that this gauge conversion is completed.

As far as Ankola new railway line project is concerned, this is going on for some time. Only an amount of Rs.5 crore or Rs.10 crore or Rs.15 crore is allocated. Another problem here is that the Environment and Forest Ministry has rejected the proposal. The MPs from Karnataka met the Environment and Forest Ministry officials and the Railway Board has also written a letter to them, so that it is reopened. After the meeting of our delegation, the Environment

and Forest Ministry said that it would reopen it, but so far, the Karnataka Government and the Railway Board – the South Western Railway – have not given a fresh proposal or presentation to the Forest Advisory Committee. Due to this, clearance is not given so far and people do not know whether this project is ultimately going to be cleared or not. In this, according to me, the Railways have invested more than Rs.60 crore. After investing Rs.60 crore the South Western Railway and the Karnataka Government are not bothered to give momentum. The Forest Advisory Committee is telling that if a fresh presentation is given, that project will be cleared. But it is most unfortunate that in the first meeting which was held on 25th October 2004, the Karnataka Government officials and the South Western Railway officials went to the Forest Advisory Committee and asked for adjournment. So far, they have not given a fresh proposal or presentation in the case of Ankola railway project. So, this project is getting delayed and Budget allocation is also not being made.

As far as new Bijapur-Bangalore railway line was concerned, it was demanded by the people. Last time, the Railway Minister had sent us a letter asking for the proposal. We also had sent a letter. In that letter, we had sent many

proposals. We were under the impression that since only one new train was introduced last time, this time they would consider other proposals and they would be included in the Budget. But it is most unfortunate that they are not included now. There are other specific proposals like Kottur-Harihar new railway line. ...(*Interruptions*) I will conclude. I will give the last point and present it or lay it on the Table of the House.

Totally, Karnataka has 20 railway projects coming under the jurisdiction of South Western Railway and South Central Railway.

According to the present estimate made by the Railways, around Rs.4293 crore are required to be invested. Going by the rate at which investment is being made, it will take more than 20 years to complete the existing projects, leave alone the new projects. This time Rs.20 crore have been given. Out of this, Rs.15 crore have been given for Gadag-Sholapur project and Rs.5 crore for Ankola Railway project. Out of a total of Rs.4293 crore, only Rs.253 crore have been given. Last year Rs.300 crore were given.

They have spoken about transparency in purchase and sale. I do not want to elaborate on this. As far as transparency, especially in purchases is concerned, in my area of Hubli Division, a few contractors are there. Only they give the tenders and they do not allow the new persons to participate in the tender process. This rigging is going on for the last so many years. This has not been curtailed. We have requested the officers to look into it but nothing is being done. There is a lot of corruption in this.

Recently, a tender was awarded for the supply of ballast material worth Rs.4 crore. In this tender process, L-1 was Mr. Kini and L-2 was Mr. Veer Raju. The second tenderer quoted Rs.39 lakh more. Even then, he was awarded the tender. I want that there should be a CBI inquiry into this matter.

As far as the State of Karnataka is concerned, a lot of injustice is being done and especially northern Karnataka is totally neglected.

With these words, I would once again request that a CBI inquiry should be made into this matter.

* Sir, it is quite vociferously claimed by the Railway Minister plan size of the Budget is about Rs. 15,000/- crores. It indicates just about 5.5% more than the previous years plan investment. I take into consideration the inflation which was about 6% last year, the red plan investment has gone down alarmingly which alone suggests it is not a progressive Budget of UPA vision. There is no constructive mention about a clear cut policy to be adopted for safety and security, which is indicated by a meagre Rs.3500 crores provision made this year. The previous regime had established Rs. 24,000 cores Railway Special Safety Fund to be spent till the end of 2007 and the present Rs. 3500/- crores accounting just 12% to 13% of it. It is a clear indication this Budget has not taken the safety of the passengers and the Railways. Here again, I am constrained to say that the Government is more worried about the security and safety of Railway Minister than the Railway and travelling public.

Further I would like to ask the Railway Minister through you Sir as he has claimed Rs. 4,800/- crores Budgetary support is taken from the Railways itself, the freight tariffs and passenger fares remaining stagnant, how it is going to be accomplished, the Railway Minister owes an explanation. It indicates that the Railway Minister had upper most in the mind was elections that he may be seeing all round the corner. But what turned out to be in the results of Bihar Elections is

* ----- * This part of the speech was laid on the Table.

already the history. This reminds me of Mahatmaji once said "Section of the voters in our country may be illiterate but certainly are not unintelligent". Hence, Sir, there is nothing in the Budget that can excite the people.

After this birds view of Budget as a whole now let us look to what Karnataka as State is enthused. From the point of view of Karnataka it is quite disappointing. The investments show a decline with the Railways bringing down the outlays for the State to mere Rs. 156.43 crores. It looks as though the Railway Minister has not seen the Karnataka in the Indian Map. I like to draw the attention of Railway Minister one by one through you Sir.

Of the seven gauge conversion projects excepting few lines most of the works are at initial stages and no sufficient Budgetary allocation is made. The reasons for the snails pace of these works are due to non-functioning of cost sharing agreements. I strongly ask the Railway Minister through you Sir, why the Railway is not serious in realizing the practicality of these agreements and why Railway is avoiding the speedy implementation of these projects under the plea that the concerned State Government has not paid its share. Is it not the full responsibility of Railway to complete these projects with the proper fund raising arrangements with State Governments. Otherwise the Railways will be losing the revenues besides the people of the region being put to great hardships. This should be seriously looked into by the Government in view of the fact that the Bagalkot-Gadag region becoming metre gauge island bring the developmental activities to a complete standstill in the region.

Once again the Karnataka State is completely neglected in Track Doubling projects. Bangalore-Hubli Track Doubling is a long-standing demand for the last many years. Once again, this demand is not given its due attention. Even the Bangalore-Tumkur Doubling project as meagre of Rs. 16/- crores is provided. Compared to the Doubling projects taken up in Tamil Nadu and Andhra Pradesh and other northern States Karnataka is not only let down seems to be treated step-motherly. I would like to draw attention of Railway Minister through you, Sir, a newly formed SWR zone having the administrative jurisdiction over most the part of the State is not enthusiastic in sending the proposals of this projects and convinced the Railways for speedy approval and implementation of the projects.

People of the region are having apprehensions about the Hubli city maintaining its status as headquarters of SWR. Owing to the attitudes of its senior officers reportedly making strategical moves to see that somehow SWR is shifted back to Bangalore.

Considering the very encouraging factor of the State contributing nearly 12% of the traffic generation, the number of new trains announced for the State in sheer rejection of demands for many more important new trains. There was a long-standing demand for Bijapur-Pandarapur-Shmoga-Hospet, Gadag-Sholapur via Guntkal, Mangalore-Karwar and direct trains from Hubli-Mumbai, Hubli-Puna and one more night train from Hubli-Bangalore. It is quite disgusting for the people of this region. I request the Railway Minister to run Yeshwantpur Nizamuddin Samparka Kranti Express Train via Hubli and Belgaum with necessary halts instead of the present route. None of these demands is taken note by the Railway Minister.

I like to express my concerns through you, Sir, about the treatment of northern part of the State. From the north Karnataka point of view, it is hardly anything to feel happy.

Acquiring the land shifting of Railway Good shed in Hubli. The Railway Minister has discussed about the role of RLDs for surplus Railway land. It is ironical to mention here that 100 acres of land was promised by the Government of Karnataka to Railways for shifting Hubli Goodshed which if materialized provides more space for Hubli station to be upgraded and modernisation is neglected. It is learnt despite the proposal sent to State Government by SWR for handing over of the land, there is no specific assurance given by the State with regard to the proposal. Hubli being the headquarters of SWR needs to be given its due attention for upgradation of Railway Station. Presently there are only three platforms in the station which is not at all enough for the number of trains running through the station. In this regard, I press the Government through you, Sir, to take the serious note of this fact and to take immediate action for transfer of land.

The long-standing demands of Davangere people like upgradation of Davangere-Chikjaajur Railway Stations, over bridge in Davangree city new railway line from Davangere-Bangalore via Chitradurga, Hiriya-sira Railway level crossing between Harihar and Davangere.

In Karnataka many level crossings are being closed for reasons known to Railway leading to a lot of inconvenience for the farmers to reach the respective lands. In this regard, I urge the Railways to formulate a clear cut policy.

An attractive package was announced for improvement of a Century old Hubli Railway Workshop way back in 1997. But this Budget has no definite proposals in this regard.*

श्री जय प्रकाश (हिंसार) : स्भापति महोदय, रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद ने 2005-2006 का जो रेल बजट इस सदन में पेश किया है, मैं उसके स्वागत के लिए खड़ा हुआ हूँ। 2005-2006 से पिछले साल का रेल बजट भी लालू प्रसाद जी ने पेश किया था। उस वक्त उन्होंने देश के लोगों को और सदन के सदस्यों को बताया था कि जो अगला रेल बजट आएगा, वह नौजवान बेरोजगारों के लिए, किसानों के लिए, मजदूरों के लिए एक बढ़िया रेल बजट होगा। इसलिए मैं लालू प्रसाद जी का और उनके सहयोगियों का आभार प्रकट करता हूँ, क्योंकि जिस तरीके से इस रेल बजट में बेरोजगारों को सहूलियतें दी गई हैं, वे पहले नहीं दी गईं। पिछली एनडीए की सरकार के लोग कहा करते थे कि हमने रेल के विकास के लिए बहुत कुछ किया है। लेकिन मैं अपने साथियों को बताना चाहता हूँ कि जिस तरीके से रेल मंत्री जी ने शिक्षित बेरोजगार नौजवानों को इंटरव्यू के समय जाते हुए जो सहूलियतें दी हैं, किसानों को और दूध बेचने वालों को जो सहूलियतें दी हैं, वे पहले कभी नहीं दी गईं। देश में जितने भी मेट्रोपोलिटिन शहर हैं, जैसे दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, चेन्नई आदि वहां पर उन शहरों के आसपास से दूध बेचने वाले लोग दूध की सप्लाई करते हैं। वे लोग साइकल से 100-150 किलोमीटर तक दूध सप्लाई नहीं कर सकते। यूपीए की सरकार ऐसी पहली सरकार है, जिसने इनको रियायत देकर उत्साहित और प्रोत्साहित करने का काम किया है।

पिछली जो एनडीए की सरकार थी, उसने कभी भी किसानों को, दूध उत्पादकों को सहूलियत देने का काम नहीं किया था। इसी तरह से इस रेल बजट में स्कूलों में पढ़ने वाले बच्चे, जो मध्यम वर्ग या निम्न वर्ग से आते हैं, उन्हें पूरे देश में शैक्षणिक भ्रमण करने के लिए हमारे रेल मंत्री जी ने सहूलियत दी है। यूपीए की सरकार ने जिस तरीके से स्कूली छात्रों को भारती रियायत रेल किराये में दी है, उससे ये इन बच्चों को उत्साहित और प्रोत्साहित करने का काम किया है, यह बहुत ही सराहनीय कदम है।

19.00 hrs.

क्योंकि जो बड़े घरों में बच्चे पैदा होते हैं, उनके माता-पिता उन्हें पूरे देश में घुमा सकते हैं लेकिन जो ग्रामीण अंचलों में बसने वाले छात्र हैं उन्हें 75 प्रतिशत सहूलियतें देकर इस सरकार ने बहुत ही सराहनीय कार्य किया है। **â€** (व्यवधान) मैं अपना भाग कल जारी रखूंगा।

MR. CHAIRMAN : Shri Jai Prakash, if you are not concluding today, then you may continue your speech tomorrow.

The House stands adjourned to meet again tomorrow at 11 A.M.

19.01 hrs.

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock
on Friday, March 11, 2005/Phalgun 20, 1926 (Saka).*