17.58 hours

Title: Discussion regarding Demands for Excess Grants (Railways) for the year 1997-98 and Demand for Supplementary Grants (Railways) for the year 2000-2001.

*m01

MR. SPEAKER: Now, we shall take up item nos. 22 and 23 together, Demands for Excess Grants in respect of Budget (Railways) for 1997-98 and Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2000-2001.

Motions moved:

> "That the respective excess 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 make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 1998, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 8, 10, 14 and 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 to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2001, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No.16. "

---

*Moved with the recommendation of the President.

SHRI RAMESH CHENNITHALA (MAVELIKARA): Mr. Speaker, Sir, today we are discussing the Demands for Excess Grants (Railways) and Supplementary Demand for Grant (Railways).

Indian Railways is one of our biggest public utility services in our country. Time and again we are discussing about the functioning of Indian Railways. ...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: A lot of traffic jam is there in the Treasury Benches.

Hon. Members, please take your seats.

18.00 hrs.

SHRI RAMESH CHENNITHALA : Time and again, we are discussing about the functioning of the Railways, and the Members are raising very different issues regarding the functioning of the Railways.

Even though this is a Supplementary Demand for Grants and the expenditure is for a limited purpose, I think we have to see what are the achievements that Railways have made after Independence. Our Indian Railways system is expanded enormously. Its inadequacies and shortcomings are manifold and they lead themselves into the same proportion as is evident from the alarming increase of distress and loss of life. I think, the most important issue to be addressed is the safety in railways. Indian railways have spread to the length and breadth of this country. We have 66,000 kilometres of Indian railway lines.

18.01 hours (Shri Basu Deb Acharia ***in the Chair***)

About 1.6 million workers are working in the Indian Railways. The huge work force is engaged in the railway system. Rs.28,000 crore is the annual budget of Indian Railways. 1,300 trains carry 13 million passengers and 1.2

million tones of goods every day. The safety aspect has to be given more importance.

The recent studies reveal that Indian Railways are not giving proper care to decrease the railway accidents. Railway accidents are increasing. We are not giving more attention to the safety aspect. In the last five preceding years, 165 collisions took place; 1,600 derailments occurred; and 318 level crossing accidents, involving 728 deaths took place. These reports are very alarming. The reports of the Accident Inquiry Commissions hardly ever made public. Whenever there is an accident, the Railway Minister reaches there, the officials of the Railway Board reach there and an Inquiry Commission will be constituted. After the inquiry, we will never hear about the inquiry reports. Why are we keeping this inquiry report so secret? The Right to Information Bill is already before the House.

In Kerala, I think, in Quilon District, there was a railway accident. After some time, we came to know that it was not because of human error...(*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI DIGVIJAY SINGH): The Safety Report is already there with you. Safety Report has already been placed on the Table of the House.

SHRI RAMESH CHENNITHALA : No, I am saying about this. Whenever there is an accident, we will constitute a Commission for inquiring into the various aspects of the accident but after that, that report will not be publicised or will not be accessible to anybody. It will be limited to the Railway Board only.

SHRI DIGVIJAY SINGH: Then, it is your property.

SHRI RAMESH CHENNITHALA : The point is that we have not implemented the recommendations of the Accident Inquiry Commission properly. I think technological upgradation should be given paramount importance. Also, maintenance of track and rolling stock has to be given more and more attention.

To avert this kind of loss of life, loss of property and the total loss of revenue something has to be done. For that, I think that we should give more and more care to safety. Paramount importance should be given to safety measures.

As the Minister of Railways herself recently mentioned, there are about 22,000 unmanned railway crossings and there are about I,000 railway level crossings where there is no communication at all. Then, how can we expect a safety system on our railway system? So, I think we should give more and more attention to the safety aspect on the Indian Railways.

There is a need to examine the functioning of the Railway Board also. There was a proposal that a group has to be set up with known experts from inside and others from outside the Government also, that their recommendations should be submitted within three months and implemented within a span of one year. My suggestion is that such a suggestion should be set up immediately to go into the functioning of the Indian Railways.

Now we are able to see that modernisation is taking place in every field. The Indian Railways have to be modernised. Fast running trains are coming up. Every country is taking care of that aspect also. So, we have to look into the modernisation aspect and we have to modernise the Railway system immediately.

I know that there is lack of revenues. Financial support is not there and budgetary support is dwindling down. Earlier there were more financial supports. Now the internal revenue generation is the only help for the Railways. I think it is the duty of the Government and the Minister of Finance to extend all financial support to the Railways so that they can function effectively.

Recently, I have gone through the statement of the Minister of Railways about lack of finances. It is such a huge system. It is the largest public utility service in the country. It should be provided with more funds. The Government should financially support them. Then only they can function more effectively.

Privatisation is not an answer. Privatisation, in other countries also, for example in England, has not given good results. So, privatisation is not the answer. We have to make our system vibrant. We have to remove the lacunae. So, my suggestion is that there should be a Committee with experts from inside the Ministry of Railways as well as outside. They should go in detail, into the various aspects of the functioning of the Indian Railways so that they can give certain recommendations which can be implemented for a proper functioning of the Railway system.

I do not want to elaborate because we had already mentioned, in the discussion on the General Budget. I wanted to concentrate on certain limited aspects pertaining to my State. When the Minister of Railways presented the Railway Budget, the Members of Kerala State were agitated. We raised certain objections regarding some projects and the Minister of Railways was very kind enough to call all of us and we had held a discussion.

Finally, in the reply, she had conceded certain demands and announced them. But unfortunately those promises

have not been implemented. I know Kumari Mamata Banerjee for decades. I thought that she would be implementing those programmes and her promises.

18.09 hours (Shrimati Margaret Alva *in the Chair)*

I do not know why those promises which were given to MPs, cutting across party lines, were not implemented. I wanted to remind her the promises which she had given on the floor of this House. I think in her reply she will honour them and implement them. I do not know what are the reasons for not implementing the promises which were given on the floor of the House.

The first one was to have a Railway residential Commissioner's office in Kerala.

The hon. Minister of Railways has said that the Commissioner's office will be set up in Trivandrum so that the Railways can coordinate with the State Government for land and other essential requirements for the Railways. Till now, the Residential Commissioner's office, as promised by the hon. Minister of Railways, has not been started at the capital city of Kerala − Trivandrum.

Secondly, it has been promised that a new Millennium Express would be extended from Coimbatore to Trivandum. It has also not been implemented.

Madam, a new train from New Delhi to Trivandrum has been promised. However, it has not been done.

Establishment of a Chief Engineer's office was a long-standing demand of the people of Kerala. Majority of the works are carried out in the State of Kerala. We have to rush to Chennai for everything. The Southern Railway Headquarters is in Chennai. We are deprived of a zone. The hon. Minister knows that Bangalore has got a zone. The officers who are sitting in the Southern Railway are very particular that the people of Kerala should go to Chennai for every small thing. So, it was a long-standing demand in respect of Chief Engineer's office at Ernakulam. Earlier, it was sanctioned. However, within two weeks, that order was withdrawn. I would like to know as to what happened to that order. Why was it withdrawn? So, I urge upon the hon. Minister, through you, Madam, that the Chief Engineer's office should be established in the State of Kerala.

Madam, in these Demands itself, there are proposals for 22 model stations. Only one station in Kerala has been included and that is Alwaye. There was a demand from the Sabarimala pilgrims that Chenganur should be made as a model railway station. I wanted to know as to why it has not been included. I request the hon. Minister to include the Chenganur railway station also in the list of model railway stations.

Now, I come to electrification. We were demanding for electrification of the track from Ernakulam to Trivandrum both by Allepy and Kottayam. It is pending with the Planning Commission. So, I request the hon. Minister to take it up with the Planning Commission so that the work can be extended up to Trivandrum.

Now, the doubling of the railway track has been nearing completion. One is from Kayamkulam to Trivandrum. It is almost complete. The work is going on in respect of Mangalore-Shoranur. But the doubling work between Ernakulam and Kayamkulam has to be attended to immediately. Preference should be given to the doubling of this part because this remains as a bottleneck. Today, no train can be extended to Trivandum *via* Kottayam because of the saturation of the line. The saturation of the line is the biggest problem and this can be removed only by doubling the Ernakulam-Kayamkulam line *via* Kottayam and Allepy sector. Since the Kottayam sector is the oldest, preference should be given to Ernakulam to Kayamkulam *via* Kottayam. I know that the hon. Minister has taken it up with the Planning Commission because it involves a lot of expenditure. So, I request the hon. Minister to include it in the coming Budget so that this bottleneck can be avoided and new trains can be allowed to run in this sector.

Madam, in these Supplementary Demands, Trivandrum-Nagercoil sector has been included. The land acquisition problem is there in the Southern Railways. This is a welcome step. If rains are there, then it is very difficult for the trains to run because of the soil erosion and other problems.

The same problem is there in the Konkan Railway also. If there is rain in the Mangalore sector, cancellation of trains takes place frequently. So, I think this facility should be provided to the Konkan Railway also so that frequent cancellation of trains during the Monsoon season are avoided.

I shall not take much of the time of the House. Once again I would request the hon. Minister to implement the promises which she has made to us in this House because we have also made these promises to the people on her behalf.

श्री चिन्मयानन्द स्वामी (जौनपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने रेल के विनियोग विधेयक पर मुझे विचार व्यक्त करने का अवसर दिया। रेल ने इस वर्ा कई क्षेत्रों में जन-सामान्य की विश्वसनीयता प्राप्त की है। कुछ दिनों पहले रेल की स्थिति कुछ ऐसी बन गई थी कि आए दिन दुर्घटनाएं होती थीं, डीरेलमैंट होता था और इससे लोगों के अंदर एक भय जैसा पैदा हो गया था। लेकिन पिछले एक साल में उसमें भारी कमी आई है। रेलों में सुधार की दृटि से बड़े रचनात्मक कदम उठाए गए हैं और मुझे इस बात की पुटि इससे होती दिखाई पड़ती है कि जब हमारे मित्र श्री रमेश चैन्नितला अपने विचार व्यक्त कर रहे थे तो कई बिन्दुओं पर उनकी सहमतियों थी, कई बिन्दुओं पर उनका समर्थन था और उनके कई सुझाव बड़े रचनात्मक थे। उन सुझावों और सहमति को देखते हुए लगता है कि हमारी माननीय रेल मंत्री, बहन ममता जी और उनके सहयोगी अपने उद्देश्य में सफल रहे हैं और रेलों के प्रति विश्वसनीयता बढ़ी है। लेकिन उसके साथ जो एक नई दिक्कत नजर आ रही है, उस ओर गौर करना आवश्यक है जिसकी चिन्ता रेल बजट में माननीय मत्री जी ने की थी - वह है रेल की सुरक्षा का प्रश्न। अभी दो दुर्घटनाएं उत्तर प्रदेश में बहुत जल्दी घटित हुईं - एक फैजाबाद और दूसरी कानपुर में। जिस तरह आज देश में अतिवादी, उग्रवादी लोग सक्रिय हुए हैं, उनकी सक्रियता को देखते हुए रेल उनके लिए प्रथम लक्ष्य हो सकता है, पहला टारगैट हो सकता है, जहां वे क्षति पहुंचा सकते हैं। इसलिए रेलवे सुरक्षा को सुदृढ़ करने के लिए एक बड़ा कदम उठाने की आवश्यकता है और वह आवश्यकता पिछले बजट में मंत्री महोदया ने भी महसूस की थी। आज स्थिति यह है कि रेलवे के पास सुरक्षा की दृटि से अपनी कोई फोर्स नहीं है। अच्छा होता कि इस पर सदन विचार करता, सरकार इसकी व्यवस्था करती और जो परिस्थितियां निर्मित हो रही हैं, उनको देखते हुए रेलवे सुरक्षा को सुनिश्चित कराने की दृटि से यह आवश्यक हो गया है कि एक अलग बल का गठन किया जाए जो रेल की आन्तरिक सुरक्षा की व्यवस्था देखे, सामान की सुरक्षा की व्यवस्था देखे। आज माल भाड़े में बिना वृद्धि किए आमदनी में वृद्धि होनी चाहिए और जिस तरह माल भाड़े की ढुलाई रेलवे द्वारा होनी चाहिए, उसमें जो नैगेटिव प्वाइंट आता है, वह यही आता है कि अक्सर माल की चोरी होती है जिसकी वजह से लोग डरते हैं और अपना माल नहीं भेजते। यह भी सुरक्षा की कमी के कारण है। अगर अतिरिक्त बल की व्यवस्था हो जाए तो मैं समझता हूं कि व्यापारी अपना माल रेल से भेजना चाहेंगे और और उसकी ढुलाई का लाभ रेलवे को अतिरिक्त आमदनी के रूप में मिलेगा।

यह सच है कि रेल एक ऐसी व्यवस्था है जिससे इस देश का जन-सामान्य जुड़ा हुआ है, हमारी मान्यताएं, आस्थाएं, तीर्थ, संस्कृति के केन्द्र, आपसी रिश्ते, भाई-चारा, विभिन्न रीतियां, बोली, भााओं का देश, विभिन्न संस्कृतियों, विभिन्न मान्यताओं, रीति-रिवाजों का देश यदि कहीं जुड़ता है और उसे जोड़ने के लिए यदि कोई प्रभावी तन्तु है, तो वह है रेल । रेल सबको जोड़ती है और जो सबको जोड़ती है, उसे मजबूत करने की दृटि से हमें सोचना चाहिए।

मंत्री जी ने इस बार 900 करोड़ रुपये अतिरिक्त संसाधनों से बढ़ाने की चेटा की । कई नई योजनाएं शामिल की हैं । उन योजनाओं पर अमल भी शुरु हुआ है। मैं समझता हूं कि चाहे ओ.एस.डी. की लाइनें हों चाहे रेलवे की बेकार पड़ी हुई जमीन हो,

चाहे रेलवे का विज्ञापन की दृटि से उपयोग हो - ये सब ऐसे माध्यम हैं, जिनके द्वारा आमदनी बढ़ाई जा सकती है, लेकिन यह काम तभी हो सकता है, जब रेल के प्र ाति लोगों की विश्वसनीयता जो निरन्तर बढ़ रही है, वह और बढ़े। सामान्य यात्री आज रेलवे से यात्रा करते समय 2-3 अपेक्षाएं करता है। वह यह अपेक्षा करता है कि रेल सुरक्षित पहुंचेगी, समय से पहुंचेगी और हमें रेल यात्रा में कोई असुविधा नहीं होगी। यह सही है कि शताब्दी और राजधानी जैसी ट्रेनों में हमने सुविधाओं का विस्तार किया है। इसके लिए माननीय मंत्री महोदया धन्यवाद की पात्र हैं, लेकिन यह बात सामान्य रेलों में भी देखी जानी चाहिए, जिस पर मजदूर चलता है और गरीब आदमी चलता है। जब बिहार के तमाम लोग उस गाड़ी में बैठकर पंजाब की ओर फसल की तैयारी के लिए निकलते हैं, तब उनको क्या-क्या दिक्कतें आती हैं, यह भी हमें महसूस करनी चाहिए। उनको भी पीने का पानी मिले, उन्हें भी प्रसाधन स्वच्छ और साफ मिलें और कम से कम प्लेटफार्म पर जो सोने की प्रवृति है, लोग वहां खुले में सोये पड़े रहते हैं, उनकी राहत की व्यवस्था हो। कुछ स्टेशनों के उन्नतिकरण की बात इसमें आई है जिन कुछ स्टेशनों की व्यवस्था सुधारी जा रही है, ऐसे 22 स्टेशन हैं। मैं कहना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश में इस में से केवल दो ही स्टेशन बलिया और टूंडला लिये गये हैं। मैं चाह रहा था कि इतने बड़े प्रदेश में कुछ और स्टेशन लिये जाते। अच्छा होता कि प्रयाग में अगला कुम्भ होने वाला है, सारे विश्व के लोग वहां आने वाले हैं और उसमें करोड़ों की संख्या में जब लोग आएंगे तो उनकी व्यवस्था के लिए कुछ तो व्यवस्था होनी चाहिए। अभी से अगर माननीय मंत्री जी मन बनाएंगी, अगर ये लोग सोचेंगे तो निश्चित ही आने वाले यात्रियों के लिए कुछ विशेा व्यवस्था हो पाएगी, क्योंकि पूरे भारत के हर कोने से ग्रामीण और गरीब लोग उसमें आते हैं। उनके आने की व्यवस्था उसमें हो पाये, इसको ध्यान में रखेंगे।

मैं बात को लम्बी न करते हुए यह कहना चाहूंगा कि जहां सुरक्षा, सुव्यवस्था और समय से पहुंचने की प्रतिबद्धता रेलवे में दिखाई पड़ती है, वहीं रेल में एक बात और जो बढ़ी है कि रेल में खर्च कम और आमदनी ज्यादा, यह शायद मंत्री जी की सादगी का प्रभाव रेलवे पर पड़ता हुए दिखाई पड़ता है। वह उनकी सरलता और सादगी के कारण ऐसा दिख रहा है। मै समझता हूं कि जिस तरह से पुराने तमाम वायदे पड़े हुए हैं, उनमें नये काम कर पाना कुछ मुश्किल लग रहा है, फिर भी वे तमाम वायदों को पूरा करती हुई दिखाई पड़ती हैं, चाहे नई रेलवे लाइनों का दोहरीकरण हो, चाहे नई लाइनों का विद्युतीकरण हो, चाहे नई लाइनें डलवानी हों।â€¦(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Would the hon. Member not disturb the hon. Minister?

...(*Interruptions*)

SHRI RAMESH CHENNITHALA : Sir, the hon. Member Shri Sontosh Mohan Dev is disturbing the hon. Minister. Please let her listen to the hon. Member.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): No. He is not disturbing me. I am listening.

श्री चिन्मयानन्द स्वामी : रमेश जी, आप सुझाव दे रहे थे और मैं उन सुझावों के प्रति समर्थन दे रहा हूं। अगर इस पर आपको आपत्ति है तो मैं आपके सुझावों का समर्थन नहीं करूंगा।

सभापति महोदय : नहीं, स्वामी जी, उन्होंने कहा कि वे उधर जाकर मंत्री को डिस्टर्ब कर रहे हैं, आपकी बात सुनने नहीं दे रहे हैं।

श्री रमेश चेन्नितला : वे आपकी बात सुनने नहीं दे रहे हैं, मैं यही बोल रहा था।

श्री चिन्मयानन्द स्वामी : इसके लिए धन्यवाद। लोग भी मौके का फायदा उठाते हैं। कुछ लोग देखते हैं कि इस समय बात कर लें, पता नहीं ममता जी दोबारा काफी दिन बाद मिलें।

मैं निवेदन कर रहा था कि हमें स्टेशनों पर सुविधाएं बढ़ानी चाहिए। यह चिन्ता की बात है, जैसा हमारे मित्र ने कहा कि हम चाहते हैं कि रेल से उतरने वाले लोगों को पीने का पानी मिले, रेल से उतरने वाले लोगों को छाया मिले, रेल से उतरने वाले लोगों को कहीं रात्रि विश्राम की जगह मिले। ये चीजें रेल की प्राथमिकताओं में आनी चाहिए। आज जब हम इन्फोटेक की बात कर रहे हैं, आज हम हर गांव को इंटरनेट से जोड़ना चाहते हैं, तब हमें यह नहीं भूलना चाहिए कि हर स्टेशन पर, जहां से दूर तक की गाड़ियां जाती हैं, वहां आरक्षण के लिए कम्प्यूटर की आवश्यकता लोगों ने अनुभव करनी शुरू की है और यह एक ऐसी उपलब्धि है, जिसके प्रति सब का आकर्ाण बढ़ा है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि हमारे जौनपुर संसदीय क्षेत्र के जौनपुर नगर में चार स्टेशन हैं। वह ऐसा क्षेत्र है, मैं गिनाता हूं, देवरिया, बलिया, मऊ

आजमगढ़ और जौनपुर, ये जनपद ऐसे हैं, जहां पिछड़ेपन के कारण, गरीबी के कारण लोग सैंकड़ों की संख्या में प्रतिदिन मुम्बई जाते हैं और मुम्बई से आते हैं। उनको न तो सीधी ट्रेन मिलती है, न उन क्षेत्रों में कम्प्यूटर से आरक्षण की व्यवस्था है। कम से कम मेरे संसदीय क्षेत्र में, मेरे जनपद में एक भी स्टेशन ऐसा नहीं है, जो कम्प्यूटर से जोड़ दिया गया हो। मैंने पिछली बार भी आग्रह किया था। मैं दूसरा आग्रह यह करूंगा कि जहां बड़े-बड़े तीर्थों को, बड़े-बड़े नगरों को, बड़े-बड़े कस्बों को, बड़े-बड़े शहरों को जोड़ा जा रहा है, वहीं जो पिछड़े क्षेत्र हैं, उनको रेलवे से जोड़ने की जरूरत है। जैसे उत्तर प्रदेश के पूर्वी क्षेत्र हैं, जिन जनपदों का मैंने उल्लेख किया है।

इन जनपदों के प्रायः हर घर के लोग मुम्बई, कलकत्ता रहते हैं। लेकिन बरसों से मांग की जा रही है कि एक ऐसी ट्रेन चले जो देवरिया, बलिया, मऊ, आजमगढ़ और जौनपुर के लोगों को लेकर सीधे मुम्बई तक पहुंचे। अब लाइन की भी दिक्कत नहीं है। पहले कुछ जगह छोटी लाइन थी, लेकिन अब मंत्री जी ने बड़ी लाइन करा दी है। गोरखपुर या बलिया से कोई ट्रेन शुरू की जाए जो जौनपुर होकर सीधे सीधे मुम्बई तक जाए, इससे वहां के लोगों को सुविधा मिलेगी। जौनपुर से जफराबाद और चंघई तक , जहां स्टेशन हैं,स्टेशन मास्टर हैं, रेलवे कर्मी हैं, लेकिन उस ट्रैक पर केवल एक ही पैसेंजर गाड़ी आती-जाती है। अगर इस रेल ट्रैक को मजबूत कर दिया जाए तो बनारस जाने की जरूरत नहीं होगी। आजमगढ़ से चलने वाली, शाहगंज, मऊ से चलने वाली ट्रेन, जफ्फराबाद से चंघई होते हुए सीधे मुम्बई तक जा सकती है। इसलिए इस ट्रैक को सुदृढ़ किया जा सकता है।

सभापति महोदय : जल्दी खत्म करना है, कृपया समाप्त करें।

स्वामी चिन्मयानन्द : मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। वहां छोटे-छोटे व्यापारी हैं, जो फूलों का, सब्जी का व्यापार करते हैं। उनको 24 घंटे के अंदर कहीं एक बाजार मिल जाए तो उनको लाभ मिल सकता है। जिन क्षेत्रों का मैंने उल्लेख किया, ये फल और फूल पैदा करने वाले क्षेत्र हैं। इस क्षेत्र में कालीन का भी उद्योग शुरू हो गया है। ट्रैक होते हुए भी सीधी ट्रेन न होने के कारण वे अपना माल सही जगह पर नहीं पहुंचा पा रहे हैं।

सभापति महोदया, तीन नए राज्य बनने जा रहे हैं, छत्तीसगढ़, उत्तरांचल और झारखंड। छत्तीसगढ़ में रेल की क्या स्थिति है और झारखंड में क्या स्थिति है, यह मैं नहीं जानता। लेकिन जहां तक उत्तरांचल का प्रश्न है, वहां अभी बड़े स्टेशन के नाम पर दो-तीन स्टेशन हैं। मैं चाहूंगा देहरादून, हरिद्वार, काठगोदाम और कोटद्वार के स्टेशनों को अच्छा बनाया जाए, जिससे उत्तरांचल के लोगों के मन में यह विश्वास पैदा हो कि इस राज्य के साथ रेल विभाग न्याय कर रहा है।

हरिद्वार एक तीर्थ है, वहां से इलाहाबाद तक कोई सीधी ट्रेन हो जाए तो वहां के लोगों की दिक्कत दूर हो सकती है, क्योंकि अभी तक इलाहाबाद के लिए लिंक ट्रेन चलती है, सीधी ट्रेन कोई नहीं चलती।

मैं इन्हीं आकांक्षाओं, शुभकामनाओं और भावनाओं के साथ इस विनियोग विधेयक को पास करने का समर्थन करता हूं। मैं मंत्री जी से उम्मीद करता हूं कि वे हमारे इन सुझावों और आकांक्षाओं पर जरूर गौर करेंगी।

MR. CHAIRMAN : Now, Shri Basu Deb Acharia will speak.

These are only Supplementary Demands; it is not a full Budget of the Railways. So, if you just limit yourself to time, more hon. Members can speak.

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Madam Chairperson, the budgetary exercise has become meaningless. If you see the Excess Demand which has been presented to this House, you will come to know how this excess expenditure has been done in respect of all the items.

Madam, in Demand No. 3, the percentage of excess expenditure is 12.64. In Demand No. 4 - Repairs, Maintenance of Permanent Weigh and Works - the excess percentage of expenditure is 85.66. In Demand No. 8 - Operating Expenses, Rolling Stock and Equipment - the percentage of excess expenditure is 2.01.

Madam, on a number of occasions, the Public Accounts Committee had made serious observations in regard to excess expenditure. In spite of the observations made by the Public Accounts Committee, the Railway Board, year after year, has been incurring excess expenditure. Madam, I fail to understand the need of the Supplementary Demands here. What has been sanctioned? The total amount that has been sanctioned is Rs. 20,000 only for 11 works, and Rs. 1,000 for each item.

Madam, one line which has been included here is the fourth line from Tikiapur to Santragachi. How much money has been sanctioned? The total cost of the work will be Rs. 2,250 lakh, whereas only Rs. 1,000 has been sanctioned. The South Eastern Railway, for the last five years, have been asking for the sanction of fourth line from Howrah to Panskura, and an additional line from Panskura to Kharagpur. This is necessary because the capacity on that section has become oversaturated. In order to increase the capacity, there is a need to increase the line capacity and, therefore, an additional line is required, but that has not been sanctioned. I fail to understand as to why Rs. 1,000 has been sanctioned. What does the Railway Ministry want to do with it? The Railway Minister has forgotten that in 1995, Rs. 1,000 was sanctioned for Eklakhi-Balurghat.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): That is not the budgetary provision.

SHRI BASU DEB ACHARIA : One thousand rupees were sanctioned by the former Railway Minister, Shri Jaffer Sharief.

KUMARI MAMATA BANERJEE: That is not a budgetary provision. It is only a technical entry in the Supplementary

Demands for Grants. You will appreciate, this time, Rs. 50 crore has been sanctioned for that project.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Why has Rs. 1,000 only been given?

KUMARI MAMATA BANERJEE: You should realise that it is a technical entry.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Was it done keeping an eye on the elections? When a Member from Bihar, Shri Nawal Kishore Rai, was speaking about the deprivation of Bihar by the Ministry of Railways, Shri Sudip Bandyopadhyay was telling "बंगाल का चुनाव हो जाने के बाद बिहार के बारे में सोचा जाएगा।" Are the railway projects sanctioned keeping in view the elections?

MR. CHAIRMAN: Shri Acharia, please do not politicise the Grants. Please conclude now.

श्री नवल किशोर राय (सीतामढ़ी) : मेरा नाम मेंशन हुआ है, मैं स्पट करना चाहता हूंâ€¦(व्यवधान)

हमने ज़ीरो ऑवर में रेज किया था। कहीं भी सुदीप बंधोपाध्याय जी ने कोई चर्चा नहीं की थी।â€¦(व्यवधान)

सभापति महोदय : अभी छोड़ दीजिए। इसके ऊपर डिबेट मत करिए।

â€¦(व्यवधान)

SHRI RAMESH CHENNITHALA : Shri Acharia, you are a senior Member and you should not speak like that....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Acharia, please address the Chair.

SHRI BASU DEB ACHARIA : A number of trains had been withdrawn in West Bengal. Why is the Burdwan-Katwa narrow-gauge passenger train, and why have Burdwan-Azimganj-Ahmedpur-Katwa-Adra-Kharagpur trains been withdrawn? Why are these trains not catering to the needs of the people of West Bengal and the people of Burdwan, Birbhum and Purulia? ...(*Interruptions*)

I am not yielding.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (CALCUTTA NORTH WEST): It is immaterial to me, whether you are yielding or not yielding.

MR. CHAIRMAN: Please sit down. I will give you a chance, after he completes his speech. Shri Sudip Bandyopadhyay, please sit down. After he completes his speech, you can reply.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : He will have to withdraw the comments that he has made otherwise, he cannot speak today.

MR. CHAIRMAN: Please do not say that.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I am not yielding.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : He has mentioned my name.

MR. CHAIRMAN: You cannot interrupt him. I will give you a chance, please listen to me.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : He has mentioned my name.

MR. CHAIRMAN: Shri Sudip Bandyopadhyay, I will give you a chance to speak after he completes his speech.

You reply to him when he concludes his speech. Please do not disturb him. He is not yielding. Please sit down.

Shri Acharia, you have to conclude now. Please do not make a political speech.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, I am not making a political speech.

MR. CHAIRMAN: Otherwise you will have problems.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Madam, I am only giving a realistic picture as to what is happening. Why have these trains been withdrawn?

Madam, there is a directive from the Railway Board that there will be a reduction in the staff strength of the

Railways by six per cent. This would apply even in case of the essential services in the Railways. Now itself the trains are running without drivers and without Guards.

MR. CHAIRMAN: Shri Acharia, how could the trains run without a driver!

SHRI BASU DEB ACHARIA : Madam, I am saying about the Guards. There is a proposal for reduction of staff in the essential services of the Railways.

Madam, irregular appointments are being made in the Railways. I have the list with me. Forty seven candidates have been given appointment without any interview being conducted. There were no advertisements and notification for these posts. How could there be appointments without any advertisement, notification and interview? A list of such candidates are lying with the Divisional Managers of the Adra Railway Division, Kharagpur Railway Division and Chakradharpur Railway Division. Where from have these lists come? I demand that an enquiry should be ordered to find out as to why such irregular appointments have been made in the different Divisions of the Railways. Thousands of valid applications for appointment to the post of Gangman are lying vacant in the different Divisions of the Railway. But no interview for the said post has been conducted so far.

Madam, there is a serious situation in regard to the finances of the Railways. The South Eastern Railways, which accounts for 35 per cent of the revenue of the Railways is in a bad shape. What is the situation of the South Eastern Railway today? The performance of this sector was better in the first quarter of the year. It carried freight of five million tonnes more than that of the last year. But from July onwards the capacity of the South Eastern Railway is not being optimally utilised. There has been less loading of coal. This is mainly because the coal stock in almost all the thermal power stations are full. There are no takers for it. Coal is being imported now, as a result of this, there has been less loading of coal in the South Eastern Railway. This would have an adverse impact on the earnings of the Railways.

Madam, that is why, in the past, I made several suggestions as to how to increase our freight traffic. Coal is our bulk traffic. In addition to coal, we also have fertilisers. There has been less traffic in respect of petroleum as well. There should be proper planning to increase our freight traffic. There is a scope for increasing our revenue earnings as a whole.

Madam, since yesterday thousands of staff belonging to the Accounts Service of India are sitting on a *dharna.* Today I addressed them. What is their demand and what are their grievances? Their grievance is that there is no parity of their pay with that of the staff of the Central Secretariat.

After the implementation of the Fifth Pay Commission's recommendations, there cropped up an anomaly in the pay scales of Accounts Staff, TTEs, Guards and Assistant Drivers. When the Minister of Railways was the Chairperson of Standing Committee on Railways she herself recommended for parity in the wages of Accounts Staff with the Central Secretariat scales. This issue is still continuing unresolved even after she became the Minister of Railways.

MR. CHAIRMAN : Shri Basu Deb Acharia, please wind up.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I demand that the anomalies in the pay scales of Accounts Staff, Guards, TTEs and Assistant Drivers should be removed forthwith.

There has been an increase in the derailments. Only the other day in my area near Adra station there had been a derailment. Near Park circus, within three days there have been two derailments. Why are these derailments taking place? It is because of lack of proper maintenance of our track, lack of proper maintenance of our rolling stock, our coaches and our locomotives.

MR. CHAIRMAN: Shri Acharia, you have already taken 20 minutes. I plead with you, you must conclude now. I cannot give you more time.

SHRI BASU DEB ACHARIA : This year Railways will have 100 locomotives less. The CLW manufactured 167 locomotives last year. But this year the order is only for 97 locomotives.

MR. CHAIRMAN: Please wind up Shri Acharia. It is not a fullfledged debate on Railways.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Madam, I suggest that sufficient money should be spent on safety, for proper maintenance of track and rolling stock, and on modernisation of signalling system. Thank you.

MR. CHAIRMAN: Shri Bandyopadhyay, please speak not more than a sentence in explanation. Your Minister is

quite capable of dealing with all the points.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Madam, my name has been mentioned by Shri Basu Deb Acharia. I categorically deny the allegation levelled. It is far from truth. Therefore, a veteran parliamentarian like Shri Basu Deb Acharia should stand up, withdraw his words and seek apology of the Chair for passing such remarks.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I cannot withdraw it.

MR. CHAIRMAN: Shri Bandyopadhyay, it is on record that you have denied it. That is enough.

SHRI GUTHA SUKENDER REDDY (NALGONDA): Madam Chairperson, I support the Supplementary Demands for Grants for the Railways introduced by the Hon. Minister for Railways. Madam, the Indian Railways have a glorious history of 147 years. It is a gigantic public sector undertaking which employs not less than 17 lakhs of people. It is but natural that such a huge organisation faces some problems and I wish to bring a few of them to the kind notice of the Hon. Minister.

Madam, only one, just one railway line was constructed in the backward region of Telangana in Andhra Pradesh during the past 53 years after independence and it is Bibinagar-Nadikudi railway line. I request that this line should be doubled. Similarly I also appeal to the Hon. Minister to start a shuttle service between Hyderabad and Miryalguda. Madam, Andhra Pradesh is developing very fast. Many new lines are required in the State. It is essential that the Ministry of Railways take up the construction of new railway lines keeping the prominence of the State in view. In order to reduce the traffic load on the National Highway No. 9, it is essential to have a railway line between Kachiguda and Chityala. I request the Hon. Minister to order a survey of this line immediately. The construction of this line should be taken up immediately after the completion of the survey. There is also a proposal to have a new line between Macherla and Raichur. I request the Hon. Minister to consider this proposal sympathetically and sanction this line. Similarly, Madam, there is a proposal to construct a line between Nalgonda and Macherla. Survey for this line is already on. Required funds may please be provided to complete this line at the earliest. Madam, it was proposed in the Demands for Grants to have 22 model stations in the country. Unfortunately only one station from Andhra Pradesh has been included in the list. There are several important places in the State which could be converted into

____*Translation of the speech originally delivered in Telugu.

model station. Nalgonda is a district headquarter. Similarly Mahbubnagar and Nizamabad are also district headquarters. All these are important places in the backward region of Telangana. I take this opportunity to appeal to the Hon. Minister to include Nalgonda also in the list of proposed model stations. Madam, Palnad Express passes through Nalgonda. Surcharge is being levied on those who commute through this route. It stops at eight stations before it reaches Nalgonda. Monthly ticket costs Rs 250 only while the surcharge imposed on it is nearly Rs 600. I appeal to the Hon. Minister to do away with surcharge immediately. Senior citizens in the country are being respected a lot in the country today. Railway passes should be issued to them at 50% of the cost. A survey is being conducted for Gadwal-Raichur line in Andhra Pradesh. The land necessary for the line is yet to be acquired. Necessary funds for the acquisition of the land should also be released as early as possible. The Government of

Andhra Pradesh has conveyed its

readiness to make available the land necessary for the construction of Kakinada-Kothapalli line. I appeal to you that this line also be sanctioned without any further delay.

There is a long-standing demand for metropolitan services of railways in the twin cities of Hyderabad and Secunderabad. The Indian Railways, R&B Division of Government of Andhra Pradesh and Municipal Administration of Hyderabad made a request to the Ministry to sanction and take up this project. An MOU has already been signed in this regard. I appeal to the Hon. Minister through this august House to take up the project immediately. For the Kothapalli-Narsapur line which is estimated to cost nearly Rs 330 crores, only one crore has been allotted for the year 2000-01. It is too meagre. I request you to kindly ensure that the allocation is enhanced for this line. The construction of Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad line now is in progress. The progress has been too slow as the required funds are not made available. I request that sufficient funds may please be released for the early completion of this line. The people in and around Bellampally have been asking for providing a halt for GT Express at Peddapalli. The matter has been represented to the Hon. Minister and the Ministry of Railways. Yet, the request has not been conceded to so far. I appeal to the Hon. Minister to order the halt at Bellampalli for the GT Express at once. I also appeal to the Hon. Minister for Railways to take up the construction of road over-bridges at Nalgonda, near the railway station and at Bellampalli, Kolanupaka-Aler, Kagaznagar-Adilabad. A new train may kindly be introduced to run between Nagpur and Adilabad. It is very essential. I also appeal to you to take immediate steps to convert the metre gauge line between Madiker and Adilabad into broad gauge. Necessary funds for the purpose should be released forthwith. There is a vacancy of judicial member existing since 1998 in the railway tribunal of South Central Railways. Through you, I appeal to the Hon. Minister to fill up the vacancy as early as possible. I was elected to this august House nine months ago. I appealed to the Hon. Railway Minister to provide a halt to the Falaknuma Express at Nalgonda then. She was kind enough to concede to my request. I am extremely grateful to her for this kind gesture. I take this opportunity to request for a stoppage at Railway Kodur to Chennai-Dadar Superfast Express. I hope that will also be agreed to. Similarly, necessary instructions may kindly be issued to stop Charminar GT Express at Chirala. Bibinagar is a part of my constituency. I request for providing a stoppage at Bibinagar for Nagarjuna Express. Necessary steps should be taken in this regard as it happens to be the long standing demand of the people in my constituency.

Ever since she became the Minister in charge of Railways, Hon. Mamataji has been taking several steps to rejuvenate this lifeline of the nation. I heartily congratulate her for the wonderful work she has done. The people in West Bengal are eagerly awaiting the day she takes over as the Chief Minister of that State. The CPM also wants it. I am quite confident that the day is not very far off and she would win the next elections with a thumping majority in the State.

I conclude my speech, thanking you for the opportunity provided to me to speak. Jai Hind. Jai Janma Bhoomi.

18.52 बजे (डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय पीठासीन हुए)

श्री रामजी लाल सुमन (फिरोजाबाद): सभापति महोदय, आज सदन में रेल की अनुपूरक मांगों पर चर्चा चल रही है और आपने मुझे इन मांगों पर बोलने के लिये समय दिया, उसके लिये धन्यवाद।

रेलवे हमारे जीवन का एक अभिन्न अंग है। मैं आपके माध्यम से ममता जी और अन्यन्य मित्रों से प्रार्थना करना चाहूंगा कि अगर रेलवे थोड़ा सा भी ध्यान दे तो रेलवे की तमाम सम्पत्तियों से अधिक आय हो सकती है। इस समय समूचे हिन्दुस्तान में 125-150 ऐसे रेलमार्ग हैं जिनसे रेलवे को कोई आय नहीं होती और मुझे लगता है कि इन अलाभकारी रेल मार्गों से 200-225 करोड़ रुपये का प्रतिवर्ष नुकसान रेलवे को होता है। इन मार्गों को लाभकारी बनाये जाने की आवश्यकता है। इन मार्गों का विस्तार करने से इन्हें लाभकारी बनाया जा सकता है। जैसे यदि मथुरा-वृन्दावन रेल मार्ग को अलीगढ़ से जोड़ दिया जाये तो यह लाभकारी मार्ग हो सकता है।

सभापति महोदय, रेल मार्गों के दोनों ओर काफी मात्रा में रेलवे की जमीन पड़ी हुई है। किसी जमाने में इस जमीन का कृषि का पट्टा होता था। स्व. श्री लाल बहादुर शास्त्री के समय में यह भूमि कृषकों को पट्टे पर दी जाती थी। यदि यह जमीन कृषकों को पट्टे पर दे दी जाये तो काफी लाभ हो सकता है। आज भी कुछ महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन्स हैं जिनके पास यह जमीन पड़ी हुई है।

सभापति महोदय, रेलवे के जितने खान-पान केन्द्र या होटल्स हैं, उनसे रेलवे को काफी मुनाफा हो सकता है। एक बात मेरी समझ में नहीं आती कि रेलवे लाइन के पास तमाम स्क्रैप पड़ा हुआ है जिनमें पुराने डिब्बे और वैगन्स हैं। वहां अरबों रुपये की सम्पत्ति का बिना वजह पड़े रहने का कोई मतलब नहीं है। अगर इस सम्पत्ति को बेच दिया जाये तो इससे एक फायदा यह होगा कि रेलवे को भारी आमदनी होगी, दूसरे जगह की सफाई भी हो जायेगी।

सभापति महोदय, बौद्ध धर्म हमारे देश हिन्दुस्तान में पैदा हुआ और दुनियाभर मे हम लोगों की प्रेरणा पाकर लोग बुद्ध बन गये। वे बौद्ध प्रतिवर्ष हमारे देश में आते हैं। अगर रेल विभाग उन ऐतिहासिक बौद्ध तीर्थ स्थलों को रेल मार्ग से जोड़कर एक बौद्ध सर्किट बना दे तो इससे इस विभाग को काफी आय हो सकती है।

बोध-गया से राजगीर, राजगीर से वैशाली, वैशाली से सारनाथ और सारनाथ से कुशीनगर, इन सब लाइनों के बारे में दिग्विजय सिंह जी जानते हैं। ब्रिटिश काल से जिन छोटी लाइनों का प्रयोग होता था, अब उनका प्रयोग खत्म हो गया है। संभवत: रेलवे ने कोई पालिसी बनाई थी कि हम इसे टेक ओवर करके छोटी लाइनों के प्रयोग के लिए बनायेंगे। मैं नहीं समझता उस पर जितनी तेजी से काम होना चाहिए था, उतनी तेजी से काम हो रहा है। यदि हम सब यह काम नहीं करेंगे तो सड़कों पर भार पड़ेगा। जनसंख्या का दबाव उत्तर भारत में सबसे ज्यादा है। इसलिए संचार के माध्यमों की भी उत्तर भारत में सबसे ज्यादा आवश्यकता है। लेकिन वे उपलब्ध नहीं है, इसका परिणाम यह होता है कि किसान जो गेहूं, फल, सब्जी आदि पैदा करता है, उसके माल की रेल से ढुलाई की उचित व्यवस्था न होने के कारण उसे

वह माल मजबूरी में स्थानीय मंडी में बेचना पड़ता है।

सभापति महोदय, मैं एक बात जरूर कहना चाहूंगा कि ए.एच.व्हीलर जो किताबें बेचता है, इसकी पूरे हिंदुस्तान में मोनोपोली है। अंग्रेजों के जमाने से यह एक मात्र संस्था है, जो किताबें बेचने का काम कर रही है और यह रेलवे को केवल तीन फीसदी रॉयल्टी देती है। जबकि जो खान-पान वाले लोग हैं वे 12 से 15 परसेन्ट तक रॉयल्टी देते हैं।

सभापति महोदय : सुमन जी, हम सप्लीमेन्टरी डिमांड्स डिस्कस कर रहे हैं।

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद) : सभापति महोदय, यह मेरी मजबूरी है, बसुदेव आचार्य जी पर तो यह फार्मूला नहीं चला, उन्होंने 20 मिनट से ज्यादा समय ले लिया।

सभापति महोदय : आप बसुदेव आचार्य जी का अनुसरण मत कीजिए, आप चेयर को सहयोग करिये।

श्री रामजीलाल सुमन : मैं कह रहा था कि ए.एच.व्हीलर की मोनोपोली है। यह काम अगर शिक्षित बेरोजगारों को मिल जाए, कोऑपरेटिव्स को मिल जाए, एस.सी., एस.टी. को मिल जाए, विकलांगों को मिल जाए तो निश्चित रूप से उन्हें बहुत लाभ होगा। आज हालत यह है कि रेल मंत्रालय समुचित मात्रा में पीने का पानी भी उपलब्ध नहीं करा पा रहा है। दिल्ली रेलवे स्टेशन पर एक-एक रुपये में एक गिलास पीने का पानी मिलता है। यात्रियों की सुविधा के लिए कोई कमेटी वगैरह बनी है। यात्रियों की सुविधा के लिए रेलवे यदि सार्थक प्रयास कर सकती है तो वह सार्थक प्रयास रेलवे को जरूर करना चाहिए।

सभापति महोदय, रेलवे के फाटकों पर अत्यधिक अव्यवस्था होती है और कभी-कभी यह होता है कि जब रेलगाड़ी आने वाली होती है तो गेटमैन फाटक खोल देता है। अभी 30 मई को टूंडला-कानपुर मार्ग पर विजयपुरा गांव हैं, वहां गेटमैन ने गाड़ी को आने दिया, वहां से सरगवां गावं के लोग ट्रैक्टर से जा रहे थे। जिनमें से छः लोग मारे गये और सात लोग घायल हो गये। वहां मृतकों को सिर्फ छः हजार रुपये और घायलों को ढाई हजार रुपये देने का काम रेलवे ने किया है। राज्य सरकार ने मृतकों को दस हजार रुपये दिये हैं जो नहीं के बराबर है । उन्हें और मुआवजा मिलना चाहिए ।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिग्विजय सिंह) : कानून और व्यवस्था उन्हीं का विषय है। रेल पटरी पर चल रही है, कोई आकर टकरा जायेगा तो क्या होगा। गेटमैन कोई गेट नहीं खोलता है, आप लोग मारकर चले जायेंगे, जबरदस्ती करेंगे तो क्या होगा।

श्री रामजीलाल सुमन : यह कानून और व्यवस्था का सवाल नहीं है। आपके गेटमैन की जिम्मेदारी है। ऐसा कुछ नहीं है। आप गलत बात कह रहे हैं। वहां आपके गेटमैन की गलती थी। जब रेल के आने की सूचना थी तो उसने गेट क्यों खोला? महोदय, मैं अंत में एक बात और कहना चाहता हूं, बड़ी व्यावहारिक दिक्कत है, हमने इस सदन में कई बार कहा है कि आसफाबाद और फिरोजाबाद के निकट शिकोहाबाद है और मुम्बई राष्ट्रीय राजमार्ग पर सैया एक जगह है। वहां घंटों जाम हो जाता है। इसलिए इन तीनों स्थानों पर पुल बनाने की आवश्यकता है। लेकिन व्यावहारिक संकट यह है श्री दिग्विजय सिंह जी ने बताया था कि 50 फीसदी रुपया रेलवे देती है और 50 फीसदी रुपये राज्य सरकारों से मिलता है। राज्य सरकारों का कोई सकारात्मक रोल नहीं है। राज्य सरकारें ढिलाई बरतती है। इसलिए जिन स्थानों पर पुलों की आवश्यकता है, वहां व्यावहारिक दिक्कतो की वजह से पुल नहीं बन पाते हैं। इन स्थानों पर पुल बनने चाहिए ।

19.00 hrs.

डॉ. गिरिजा व्यास (उदयपुर) : माननीय सभापति महोदय, कुछ विशेष कारणों से आज मैं रेलवे की सप्लीमेंटरी ग्रांट्स पर बोलने के लिए खड़ी हुई हूं। उसमें एक कारण आप भी हैं क्योंकि आपके और मेरे इलाके का थोड़ा सा भाग अभी भी ब्रॉडगेज से वंचित है और उसकी तरफ ही मैं ममता जी का ध्यान आपके माध्यम से आकर्षित करना चाहती हूं।

इससे पहले कि मैं अपनी बात शुरू करूं, मैं निश्चित तौर पर राष्ट्रपति जी की उस बात को दोहराना चाहूंगी कि जब तेरहवीं लोक सभा के प्रति संबोधन में उन्होंने कहा था कि रेलवे रिफार्म्स कमीशन का शीघ्र ही गठन किया जाएगा और उन्होंने अपने अभिभाषण के दौरान इस बात की इच्छा जाहिर की थी कि 147 वर्ष पुराना घोड़ा 21 वीं सदी में अच्छी तरह से दौड़े, इसके लिए जरूरी है कि रेलवे रिफॉर्म्स कमीशन बने। मैं आपके माध्यम से पूछना चाहूंगा कि उस रेलवे रिफार्म्स कमीशन की क्या स्थिति है और क्या उद्देश्य हैं और क्या उसको बनाने का सरकार का इरादा है अथवा वह अभिभाषण की पंक्तियों में कहीं खो गया है? माननीया मंत्री महोदया ने 19 फरवरी को कलकत्ता में रेलवे रेगुलेटरी अथॉरिटी के संबंध में उद्घोषणा करके रेलवे जगत में बहुत बड़ा परिवर्तन करने की बात कही, उसके लिए हम मंत्री महोदया के बहुत आभारी हैं कि स्वतंत्र रूप से टैलीकॉम रैगुलेटरी अथॉरिटी की तरह रेलवे रेगुलेटरी अथॉरिटी भी कार्य करेगी। ऐसा लगा कि राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में और ममता जी के बजट भाषण के उत्तर में जो ' विल टु सर्व ' की बात थी, वह इससे उद्घोषित होती है।

मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया से कहूंगी कि रेलवे रैगुलेटरी अथॉरिटी का न सिर्फ अच्छी तरह से गठन करें बल्कि उसके कार्य की शुरूआत भी जल्दी से करें तो बहुत सारे प्रश्न जो अछूते हैं, वह सार्थक हो जाएंगे। मैं स्टैण्डिंग कमेटी की इस बात से भी अपने आपको संबद्ध करती हूं कि रेलवे एक संस्कृति है और 150 साल से एक नयी और अलग संस्कृति और अपनी पहचान को, सर्व धर्म समभाव को एक इलाके से दूसरे इलाके में भ्रातृत्व भाव फैलाने का काम ही नहीं कर रही, बल्कि जैसे स्टैण्डिंग कमेटी ऑन रेलवे ने कहा कि :

> "The Railways are five to six times more energy efficient, four times more efficient in land use and significantly superior from the standpoints of environmental impact and safety. "

इन सब बातों के लिए जरूरी है कि जिन दो बातों की घोषणा हुई है, उस पर अच्छी तरह से अमल हो। इसके साथ साथ क्वांटिटेटिव और क्वालिटेटिव दोनों तरह का परिवर्तन भी रेलवे में आना चाहिए। अभी तक क्वांटिटेटिवली लोगों की मांगों की पूर्ति तो रेलवे करती रही लेकिन क्वालिटेटिव चेन्जेज की बहुत आवश्यकता है और वह इसलिए है कि अगर हम देखें तो पिछले एक दशक में जहां 25 प्रतिशत पैसेन्जर्स बढ़े हैं, 70 प्रतिशत माल ढोने की क्षमता बढ़ी है, वहीं पर स्टाफ केवल 10 प्रतिशत बढ़ा है और उसी के साथ साथ जो क्वालिटेटिव चेन्ज आना चाहिए, वह अब तक नहीं आया, फिर भी ममता जी की संवेदना के साथ वह आएगा, ऐसा हमें विश्वास है। लेकिन एक वर्ष होने को आया और उसमें अधिक परिवर्तन हमें दिखाई नहीं दे रहा, इसलिए भी मैं बोलने के लिए खड़ी हुई हूं। वित्त मंत्रालय को चाहिए कि रेलवे मंत्रालय को अधिक से अधिक पैसा दिया जाए। स्टैण्डिंग कमेटी को मैं क्वोट करना चाहूंगी :

> ."The Committee desire that the Ministry of Railways should have reflected the correct picture in the Budget that they would be suffering a loss of Rs. 323.69 crore in the year 2000-2001 and it is only after deferring the dividend of Rs. 1500 crore, that they have showed a surplus of Rs. 1176.31 crore. "

इस तरह का जो ज़िक्र उसमें आया और कमेटी ने यह भी माना कि :

> ."The committee desire that the financial needs and budgetary allocations for the Railways would have to correspond to the emergent fair share for their full capacity utilisation and a financial structure which is not only sustainable but is oriented towards future growth of the economy. "

इस दृष्टि से कुछ सुझाव अभी मेरे पूर्व वक्ताओं ने दिये। मैं ममता जी को दो-तीन और सुझाव देना चाहूंगी कि जहां रेल्वे एक स्थान से दूसरे स्थान जाने का और आवश्यकताओं की पूर्ति का साधन है, अब वहीं 21वीं सदी में इसे टूरिज्म ओरियेन्टेड बनाना होगा तथा उसमें डोमेस्टिक तथा फॉरेन टूरिस्ट्स के लिए इसे दो भागों में बांटकर क्वांटिटेटिव और क्वालिटेटिव चेन्ज करने होंगे।

अब मैं अपने क्षेत्र की बात पर आती हूं। ममता जी संभवतः भूल गई होंगी कि जब हमारी अपनी कांग्रेस की सरकार थी और ममता जी कांग्रेस में थीं तो मैं और वह दोनों यहां पर आकर धरने पर बैठी थीं।

सभापति महोदय, उस धरने पर बैठने का परिणाम ममता जी को दो-तीन दिन भुगतना पड़ा। मैं भी अपने इलाके को नैगलैक्ट करने के कारण पहली बार धरने पर बैठी थी। आज उसी परिदृश्य को फिर याद दिलाने के लिए कुछ क्षणों के लिए मुझे यहां बोलना पड़ रहा है। माननीय सभापति महोदय, आप उस इलाके से हैं, आप जानते हैं, मुझे बताने की आवश्यकता नहीं है कि दिल्ली से उदयपुर तक की दूरी केवल 700 किलोमीटर है, लेकिन जो कहावत है कि नो ही, नो वरी और नो करी, वहां वह चरितार्थ होती है। इन तीनों के दिग्दर्शन हमें दिल्ली से ऊदयपुर जाने में हो जाते हैं। खानपान का कोई साधन व स्थान नहीं है। ममता जी कभी आप मेरे साथ चले, तो आपको पता चलेगा कि 700 किलोमीटर की यात्रा 24 घंटे में पूरी की जाती है और उसमें भी यदि हमें लौटते समय कनैक्टेड ट्रेन नहीं मिले, तो फिर आगे के 24 घंटे हमारे कैसे गुजरते हैं, उसकी आप परिकल्पना कर सकती हैं। इसके अतिरिक्त जब हम धरने पर बैठे थे, तो ब्राडगेज लाइन अजमेर से उदयपुर तक बनाना मंजूर हुआ, लेकिन उस पर केवल 10 करोड़ रुपए प्रति वर्ष दिए जाते हैं। हमारे अजमेर के माननीय सदस्य यहां बैठे हुए हैं। मेरा उनसे भी अनुरोध है कि वे भी अपने भाषण में इस बात को कहेंगे कि इतने धन से कुछ होने वाला नहीं है और इस आबंटन को बढ़ाया जाए। सभापति महोदय, उदयपुर से अजमेर को चार खंडों में डाइवर्ट किया गया है- उदयपुर-मावली, मावली-चित्तौड़गढ़, चित्तौड़गढ़-भीलवाड़ा और भीलवाड़ा-अजमेर। मैं मंत्री महोदया से कहूंगी कि वे जिस दुख को भोग चुकी हैं उसे मुझे भी भोगने के लिए विवश न करें। वे तो मंत्री बन गई हैं, उन्होंने तो अपने दुख का निवारण कर लिया है, लेकिन आज भी हमारे इलाके की ओर ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

सभापति महोदय, हमारा इलाका न केवल टूरिज्म की दृष्टि से बल्कि माइन्स और मिनरल्स की दृष्टि से भी बहुत महत्वपूर्ण एवं विश्व में अपना स्थान रखता है। वहां से मारबल और ग्रेनाइट न केवल देश में बल्कि विश्व में जाता है और आप स्वयं अनुमान लगा सकती हैं जब 700 किलोमीटर की यात्रा 24 घंटे में पूरी होती है, तो वहां से इन चीजों को दिल्ली और मुम्बई पहुंचने में कितना समय लग जाता होगा और कितनी परेशानी होती होगी। इसीलिए मैं उस परिदृश्य को याद दिलाने के लिए यहां पर उपस्थित हुई हूं। मैं मंत्री महोदया से निवेदन करूंगी कि आप कम से कम अपने मंत्री महोदय को सलाह दें क्योंकि वे वहां जाकर यह ऐलान कर आए कि उदयपुर ब्राडगेज लाइन बन ही नहीं सकती, ऐसी घोषणाएं न करें। इससे वहां के लोगों में गलतफहमी पैदा हो गई है और लोग रोष में हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप मेरे साथ वहां चलें और उनके इस ऐलान को निर्मूल सिद्ध करें। संभवत: उनकी घोषणा इस अर्थ में रही होगी कि यदि 10 करोड़ रुपए प्रति वर्ष का आबंटन होता रहा, तो उदयपुर ब्राडगेज से नहीं जुड़ पाएगा। मेरा मंत्री महोदया से निवेदन है कि वे अपने मंत्री महोदय को सलाह दें कि कोई भी घोषणा सोच समझ कर करनी चाहिए क्योंकि क्षेत्र के लोगों की भावनाएं उनसे जुड़ी हुई होती हैं। मेरा यह निवेदन भी है कि जब भी कोई मंत्री किसी सांसद के क्षेत्र में जाएं, तो संबंधित सांसद को इत्तला देकर और स्टडी कर के जाएं कि वे किस क्षेत्र में जा रहे हैं और किस उद्देश्य से जा रहे हैं।

सभापति महोदय, जब मैं अपनी पार्टी के निर्देश के विरुद्ध यहां पर धरने पर बैठी थी, तो अब मैं अपनी बहिन, मंत्री महोदया से अपेक्षा रखती हूं कि वे कम से कम 50 करोड़ रुपए अजमेर-उदयपुर ब्रॉडगेज रेल लाइन के निर्माण के लिए प्रति वर्ष दिया जाना सुनिश्चित करें। मेरे लिए यह चुनौती तो नहीं है, लेकिन संवेदनशीलता का प्रश्न अवश्य है कि भले ही मुझे अपनी पार्टी के निर्देश के विरुद्ध धरने पर बैठना पड़े, यहि ऐसा नहीं किया गया, तो मुझे धरने पर बैठना पड़ सकता है।

सभापति महोदय, अब मैं उदयपुर से दूसरे इलाकों की तरफ जाना चाहती हूं। उदयपुर से अहमदाबाद केवल 250 किलोमीटर का रास्ता है और 12 घंटे का समय लगता है। फिर वही कहावत चरितार्थ होती है कि नो हरी, नो वरी और नो कही। कहीं बीच में चाय का भी इंतजाम नहीं है। उदयपुर से भोपाल और उदयपुर से इन्दौर जाने की भी कोई व्यवस्था नहीं है। वहां पर हमारी 30-32 प्रतिशत जनसंख्या रहती है। सभापति महोदय, यह बात आपसे छिपी नहीं है, लेकिन वहां से उदयपुर के लिए कोई ट्रेन नहीं है। मऊ वाली ट्रेन चित्तौड़गढ़ आकर रुक जाती है। मऊ से चित्तौड़ आकर रुक जाती है। मेरा आग्रह है कि उसे उदयपुर तक बढ़ाया जाए। उदयपुर से आगरा के लिए डायरैक्ट कोई ट्रेन नहीं है। छ: घंटे मारवाड़ जंक्शन पर रुक कर जब पहुंचा जाता है, तो केवल 250 किलोमीटर की यात्रा में 12 से 14 घंटे लग जाते हैं। इससे आप परिकल्पना कर सकते हैं कि हमारा क्या हश्र होता होगा। इन सब बातों के साथ-साथ जो राजस्थान में रेल्वे में अव्यवस्थाएं हैं उनकी ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहती हूं।

सभापति महोदय, मेरे पास मेरे माननीय नागौर के सांसद बैठे हैं। उनकी कुछ समस्याएं हैं। नागौर जिले का गच्छीपुरा रेल्वे स्टेशन पर जोधपुर-जयपुर ब्रॉडगेज रेल्वे लाइन बनने से पहले हर मेल ट्रेन रुकती थी, लेकिन अब नहीं रुकती हैं। मेरा निवेदन है कि जोधपुर-मरुधर एक्सप्रैस और इंटरसिटी एक्सप्रैस को गच्छीपुरा रेल्वे स्टेशन पर रोका जाए। इसी तरह से जोधपुर-जयपुर ब्रॉडगेज रेल्वे लाइन पर डेगाना एक बड़ा स्टेशन है। इस लाइन का डेगाना बड़ा मुख्य स्टेशन है और यह स्थान व्यापारिक केन्द्र होने के कारण भी बहुत महत्वपूर्ण है। इस स्टेशन पर रेलों के ठहराव की नितान्त आवश्यकात है और विशेषरूप से हावड़ा मेल का ठहराव आवश्यक है। इसी के साथ बीकानेर और दूरदराज के जो इलाके जहां से रेल हमें नहीं मिलती हैं जैसे बीकानेर से चेन्नै और बीकानेर से असम, जहां ज्यादातर लोग हैं, वहां के लिए ट्रेनें दी जाए। मैं उस संवेदना और परिवेदना को याद दिलाते हुए माननीय मंत्री महोदया से अपेक्षा करूंगी कि जो मैंने बातें कही हैं, उनके ऊपर वे गंभीरता से विचार करे और जो मैंने कहा है उस पर ध्यान पूर्वक विचार करते हुए वैसी व्यवस्था करें।

मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया से निवेदन करूंगी कि वे सब चीजों के परिप्रेक्ष्य में हमारी ब्रॉडगेज एक या डेढ़ साल में पूरी कराएं तथा अन्य जिन गाड़ियों का मैंने ज़िक्र किया है, उनकी शुरूआत करें और कम से कम एक संवेदना के रूप में उदयपुर-दिल्ली फास्ट ट्रेन चलाएं क्योंकि पिंक सिटी आपके डिपार्टमैंट की ब्यूरोक्रेटिक ऐप्रोच के कारण बंद हो चुकी है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपकी कार्यवाही will to work and will to serve को ऐप्रीशिएट करते हुए, इसे कामयाबी के रूप में अमल में लाएं, इसकी अपेक्षा करती हूं। जय हिन्द।

सभापति महोदय : श्री नवल किशोर जी, मुझे सदन से निवेदन करना है कि काफी माननीय सदस्य इसमें भाग लेने वाले हैं। यदि समय सीमा का थोड़ा ध्यान रखेंगे तो हम इसे जल्दी पूरा कर पाएंगे अन्यथा देर रात तक बैठना पड़ सकता है।

श्री नवल किशोर राय (सीतामढ़ी) : सभापति महोदय, मैं आपके आदेश का पालन करूंगा।

रेल्वे के विनियोग विधेयक की अनुदान मांगों पर चर्चा में भाग लेने का आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं रेल मंत्री ममता जी, रेल राज्य मंत्री श्री दिग्विजय सिंह को चर्चा में बताना चाहता हूं कि आज जो स्थिति है, मैं उत्तर बिहार के इलाके से आता हूं, हमारा इलाका अभी भी बाढ़ से डूबा हुआ है। लेकिन मैं रेल्वे की प्रशंसा करना चाहता हूं कि आज की स्थिति में एकमात्र रेल्वे ही हमारा सहारा है। मैं सीतामढ़ी से आता हूं। सीतामढ़ी-दरभंगा के बीच कोई भी आ और जा सकता है। पहले जब भयंकर बाढ़ आती थी तो एक-दो दिन रेल्वे का यातायात भी रुक जाता था। लेकिन आज की स्थिति ऐसी है कि रेल्वे ने उसे ठीक कराया, जिसके लिए मैं आभार व्यक्त करता हूं। यदि बिना हवाई सर्वेक्षण के बाढ़ देखना चाहें तो आप रेल के द्वारा ही वहां जा पाएंगे। इसलिए हम रेल्वे के प्रति आभार व्यक्त करते हैं और अनुदान मांगों का समर्थन भी करते हैं। चूंकि वक्त कम है, कई साथी बोलने वाले हैं, मैं सिर्फ यह कहना चाहता हूं कि स्टैंडिंग कमेटी की वह रिपोर्ट, जिसे माननीय गिरिजा जी ने पढ़ कर सुनाया है, उसका हवाला देते हुए हम सदन से अपील करते हैं और सदन के माध्यम से भारत सरकार, खास कर वित्त मंत्रालय से कहना चाहते हैं कि रेल्वे द्वारा काफी लोक कल्याणकारी काम किया जा रहा है लेकिन बजटरी सपोर्ट नहीं के बराबर है। बजट में उसे पैसा नहीं दिया जाता। पिछड़े क्षेत्रों में रेल्वे की जो सेवा है, उसे हम और बढ़ाने की मांग करते रहते हैं। भारत सरकार की तरफ से कई लोक कल्याणकारी योजनाओं में राशि दी जा रही है लेकिन रेल्वे के विकास के लिए पैसा नहीं दिया जाता। यह चिन्ता का विाय है। सदन में इस पर सहमति है। मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहूंगा कि रेल मंत्रालय को भरपूर बजटरी सपोर्ट दिया जाए ताकि जो लोक कल्याणकारी सेवा हो रही है, उसे और बढ़ाया जाए। â€¦(व्यवधान)

सभापति महोदय : मुझे खेद है कि यह प्रश्न काल नहीं है इसलिए आप हाथ ऊंचा न करें। आपके नाम दल की तरफ से दिए गए हैं और अन्य माननीय सदस्यों ने भी अपने नाम दिए हैं। आसन भी उस पर विचार करेगा। कृपया बीच-बीच में हाथ उठा कर आसन की तरफ संकेत न करें। क्षमा करें, मैंने जो बात कही है, सदन उसका ध्यान रखेगा।

श्री नवल किशोर राय : मैं बजटरी सपोर्ट बढ़ाने की मांग करता हूं और मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि रेल्वे मंत्रालय में जो ऐस्टैबलिशमैंट पर खर्च है, उसमें यथासंभव कटौती की जाए और रेल्वे की आय को बढ़ाया जाए।

रेल्वे की जो खाली जमीन पड़ी है, जो खेती योग्य जमीन है उसे खेती में पट्टे पर बड़े पैमाने पर उपयोग में लाया जाए और लोगों की नॉलेज में लाया जाए जिससे ज्यादा आय हो। सभी स्टेशनों पर जो खाली जमीन है, उन जमीनों का व्यावसायिक उपयोग करके आय बढ़ाई जाएगी।

इसमें तीन तरह से आमदनी बढ़ाई जाये और जरूरत हो तो बांड जारी करके राशि बढ़ाकर दूर गांव के क्षेत्रों में जो उपेक्षित लोग हैं, उनकी पीड़ा को संवारने वाला यही मंत्रालय है। वाीं से रेल की सेवा आफत में, विपत्ति में और प्राकृतिक आपदा में और आम दिनों में भी काफी सहयोग रहा है, यह इस विाय में मेरी राय है। अब मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान बिहार की ओर खींचना चाहता हूं। बिहार में जिन योजनाओं को लिया गया है, उन योजनाओं को पूरा कराने की मंशा रेल्वे की नहीं है। इसका उदाहरण मैं आपके सामने रखकर देना चाहता हूं। मैं सीतामढ़ी से आता हूं। बिहार में सीतामढ़ी जगत जननी जानकी सीता की जन्मस्थली के रूप में प्रसिद्ध तीर्थस्थल है। प्रतिदिन हजारों पर्यटक वहां आते हैं।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : आप सीतामढ़ी से बस से आते हैं या रेल से आते हैं?

श्री नवल किशोर राय : वही तो मैं बोल रहा हूं कि सीतामढ़ी पर्यटक स्थल है। हजारों लोग प्रतिदिन वहां आते हैं। वहां देश विदेश के लोग भी आते हैं, प्रदेश और बगल के नेपाल से सैंकड़ों बसें प्रतिदिन आती हैं। वहां कहीं से भी हम रेल से नहीं आ पाते हैं। एक रेल्वे लाइन बीच में दरभंगा से नरकटियागंज के बीच में बिछी हुई है, रक्सौल से दरभंगा, उसके बीच में एक-दो गाड़ियां दिन में दो चार बार आती जाती हैं। इस प्रकार से उस पर्यटनस्थल को उपेक्षित कर दिया गया है। दरभंगा से समस्तीपुर बड़ी रेल लाइन हो गई, रक्सोल से नरकटियागंज बड़ी रेल लाइन हो गई, रक्सोल से मुजफ्फरपुर बड़ी रेल लाइन हो गई, मुजफ्फरपुर से समस्तीपुर बच वाड़ा होते हुए बड़ी रेल लाइन हो गई, बीच में एक उपेक्षित उपनिवेश के रूप में सीता की धरती, जो पर्यटकस्थल है, उसकी उपेक्षा की गई। हम लोगों ने वाीं उसके लिए आन्दोलन किया। रघुवंश बाबू अभी खड़े होकर बोल रहे थे, ये वहां के एम.एल.ए. हुआ करते थे। इनके नेतृत्व में हमने आन्दोलन किया। हम लोग पचासों बार जेल गये, गिरफ्तारी दीं, आन्दोलन किया तो उसके बाद दो योजनाएं उस पर्यटकस्थल को आगे लाने के लिए स्वीकृत की गईं। एक योजना जयनगर दरभंगा नरकटियागंज वाया सीतामढ़ी आमान परिवर्तन की स्वीकृत की गई है। अभी गिरिजा जी बता रही थीं कि दस करोड़ रुपये प्रतिवाि दिये जा रहे हैं, उसमें 1997 में आमान परिवर्तन की योजना स्वीकृत की गईं। केवल आठ करोड़ रुपये चार वित्तीय वाीं में अभी तक दिया गया। उसमें भी दरभंगा जयनगर एक अलग सैक्शन खोल दिया गया और उसी पर सारा पैसा खर्च किया जा रहा है। बाकी में एक पैसे का खर्च नहीं हुआ, जबकि चार साल हो गये। â€¦(व्यवधान) दूसरी योजना नई रेल्वे लाइन सीतामढ़ी मुजफ्फरपुर को जोड़ देने से सीधे दिल्ली से वह पर्यटकस्थल जुड़ता है। केवल 60 किलोमीटर की रेल्वे लाइन है। 1997-98 के वित्तीय वा में सारी प्रक्रियाएं पूरी करके बजट में इसको शामिल कर दिया गया। यह एक सौ करोड़ रुपये की योजना है। आप आश्चर्य करेंगे, हम सदन का ध्यान इस तरफ खींचना चाहते हैं कि उस पर्यटकस्थल के बारे में माननीय मंत्री जी इस विाय में 1997-98 में एक लाख रुपया, 1998-99 में फिर एक लाख रुपया, 1999-2000 में फिर एक लाख रुपया और 2000-2001 में फिर एक लाख रुपये के हिसाब से प्रत्येक वा दिया जा रहा है। अभी तक जमीन का अधिग्रहण भी नहीं हुआ है। रेल्वे के मजदूरों के द्वारा तीन किलोमीटर में मिट्टी का काम हुआ है। अब तक चार लाख रुपये चार वाीं में आबंटित किये गये हैं, जबकि 100 करोड़ रुपये की योजना है। इससे अंदाजा लगाया जा सकता है कि कितने वाीं में यह कार्य पूरा होगा। मैं चिन्ता व्यक्त करता हूं, आपका भी संरक्षण चाहता हूं, आपका भी सहयोग चाहता हूं। माननीय बहन ममता जी से चाहता हूं कि हमारी जो उपेक्षा हो रही है, सीता की धरती जो पर्यटकस्थल है, वहां सीता सर्किट डवलप करने की बात है, उसकी उपेक्षा को समाप्त करने की कृपा करें और कम से कम 50 करोड़ रुपया आबंटित करके वहां चलने की कृपा करें और उस सीता की धरती को पर्यटन की दृटि से जोड़ने की कृपा करें।

इसी प्रकार से सीतामढ़ी के विकास के लिए सीतामढ़ी से सोनवाा, उमगांव होते हुए जयनगर 115 किलोमीटर, सीतामढ़ी सिवान मोतिहारी 50 किलोमीटर और जनकपुर रोड से जयनगर मधुबनी 50 किलोमीटर के सर्वेक्षण के पैसे दिये गये थे। इनका सर्वे होकर पड़ा हुआ है। उस सब की बात तो दूर है, कम से कम दो योजनाओं को पूरा कराना है। हाजीपुर में जोन की स्थापना की गई थी, एडीशनल जोनल आफिसर की पोस्टिंग वहां हो गई है, लेकिन अब कहा जा रहा है कि वह जोन अब नहीं चल पाएगा। इसके लिए वहां आन्दोलन चल रहा है।

मैं बिहार की योजनाओं के बारे में चिंता प्रकट कर रहा हूं। बिहार का अब पुनर्गठन हो रहा है और झारखंड बन जाने के बाद शे बिहार में राट्रीय औसत रेल का क्या होगा, यह भी देखा जाए। आपने जिन योजनाओं को हाथ में लिया है, उनको पूरा करने के लिए मुकम्मल व्यवस्था की जाए, उसमें मैं आपका और पूरे सदन का सहयोग और समर्थन चाहता हूं।

सभापति महोदय : अधिकाधिक सदस्य भाग लें, यह अपेक्षा है। जिन्होंने नाम दिया है, वे सब बोल पाएं इसलिए सबसे आग्रह है कि समय सीमा का ध्यान रखें।

श्री नामदेव हरबाजी दिवाथे (चिमूर) : सभापति महोदय, आपने बोलने का समय दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मंत्री महोदया ममता जी ने जो डिमांड पेश की हैं, उनका मैं तहेदिल से समर्थन करता हूं। जो गए 50 साल में काम नहीं हुए, वे सारे काम नौ महीने में पूरे हो जाएं, नई लाइनें बिछ जाएं या नई गाड़ियां चलने लगें, ऐसा मैं नहीं समझता। लेकिन यह बात जरूर है कि पिछले 50 साल के समय से लेकर अभी तक जो नहीं हुआ ममता जी ने जब से इस मंत्रालय का कार्यभार सम्भाला है, रेल्वे में एक नई प्रोम्प्टनेस आई है, ऐसा महसूस हो रहा है। मुझे एक बात समझ में नहीं आई, जब हम पिछड़ी जाति के लिए, अनुसूचित जाति, जनजाति और महिलाओं के लिए आरक्षण रखते हैं तो फिर पिछड़े क्षेत्रों के लिए, उनके विकास के लिए आरक्षण और ज्यादा निधि क्यों नहीं देते, वह देनी चाहिए।

मैं चिमूर लोक सभा क्षेत्र से आता हूं। भंडारा, चन्द्रपुर, गोंदिया और गढ़चिरोठी, ये चार जिले मिलकर एक संसदीय क्षेत्र बनता है, इसमें 2222 गांव आते हैं और छः विधान सभा क्षेत्र हैं। लेकिन वहां ब्राडगेज और नैरोगेज बहुत थोड़ी सी जगह पर है। अभी यहां कई साथियों ने चर्चा करते हुए कहा कि उनके क्षेत्रों में ब्राडगेज थोड़ी सी बाकी है, लेकिन हमारे यहां तो ब्राडगेज है ही नहीं। इसलिए मेरा आग्रह है कि इन चार जिले वाले एरिया में और 2222 गांवों वाले एरिया में जो मैं कहता हूं वह लाइन डाली जाए तो वहां के लोगों को काफी सुविधा होगी। हम पिछड़े क्षेत्र की तरफ ध्यान नहीं देते इसीलिए वहां के लोग आंदोलन छेड़ते हैं और बाद में छत्तीसगढ़, उत्तरांचल और झारखंड जैसी बात सामने आती है। मेरे भी क्षेत्र में ऐसी ही हालत है। महाराट्र का यह क्षेत्र विदर्भ का क्षेत्र है। यहां चिमूर लोक सभा क्षेत्र है, जहां सिर्फ एक नैरोगेज थोड़ी सी जगह से जाती है और ब्राडगेज भी थोड़ी सी जगह से जाती है। मेरी विनती है कि राजनांदगांव से कुरखेठा और वहां से चंद्रपुर वाया अर्जुनीमुरुगांव और लखुंदर से पवनी भंडारा जिले तक रेल लाइन नहीं है। वह बनाई जाए भंडारा रोड से भंडारा और वहां से पवनी और चिमूर ऐसा क्षेत्र है, जहां वन्दनीय तुकोजी महाराज जी ने स्वतंत्रता संग्राम की नींव डाली थी। अगर वह नींव न डाली गई होती तो न हम सांसद होते और न यह संसद भवन होता। अगस्ता का महीना है इसलिए तुकोजी महाराज का एक वाक्य जो उन्होंने बोला था, उसको बताना चाहता हूं --

अब काहे को धूम मचाते हो, दुखराकर न हो भारत सारे

आते हैं नाथ हमारे। झाड़ झडूले शस्त्र बनेंगे

भक्त बनेगी सेना, पत्थर सारे बाण बनेंगे

तब नाव लगेगी किनारे।

जब यह भझन चिमूर में गूंजा तब स्वतंत्रता संग्राम की नींव पड़ी और 16 अगस्त 1942 का आंदोलन छिड़ा और बालाजी रायपुरकर जैसे युवक शहीद हुए तब 15 अगस्त का दिन आया। इतने महत्व का चिमूर होते हुए भी स्वतंत्रता संग्राम की नींव डालने वाले चिमूर से कोई लाइन नहीं गुजरती। इसलिए मेरा आग्रह है कि उमरेड से चिमूर और चिमूर से चंद्रपुर का तुरंत सर्वे कराया जाए और जो वहां समस्या है, उसको मिटाया जाए।

इसमें कुल साठ कोटि इकतीस लाख अठहत्तर हजार चार सौ 33 रुपये की मांगें दी गई है। 31 मार्च 1998 को समाप्त हुए वित्त र्वा के लिए रेलों पर केंद्रीय सरकार के व्यय के लिए निधि भार विनियोग और लोक सभा द्वारा किये गये अनुदानों से अधिक किये गये व्यय को चुकाने के लिए आवश्यक है। इसलिए मेरा यह कहना है कि जब मांगों में नहीं भी है तो भी उन मांगों पर विचार किया जाये और उमरेठ-चिमूर तथा चिमूर से चन्द्रपुर इसका तुरंत सर्वे कराकर जिस शहर, जिस गांव ने स्वतंत्रता संग्राम की नींव डाली, उसे रेलवे लाइन से जोड़ा जाये, ऐसा मेरा सुझाव है।

मेरा दूसरा सुझाव है कि जो रेलवे स्टेशन के पास खाली जगह पड़ी है, उसे अगर लीज पर दिया गया तो उत्पादन बढ़ सकता है। मेरे चुनाव क्षेत्र में बरसाकर गांव है। उसके पास कई जगह ऐसी पड़ी है कि पटरी वाले और दुकानदार मांग रहे हैं। अगर सर्वे कराकर पट्टे के तौर पर लीज पर वे दे दी जायें तो उनका उत्पादन बढ़ सकता है और सुविधा हो सकती है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में गोनमुरी एक बड़ा रेलवे स्टेशन था, उसे हटा दिया गया और वहां एजेंट टिकट देता है। मुझे समझ में नहीं आता कि वहां लोक संख्या बढ़ी है और वहां तेंदुपत्ता, चटाई, लकड़ी और सारा व्यवहार होकर भी वहां का व्यवहार बढ़ने के बाद भी गोंडउमरी जैसे रेलवे स्टेशन को बंद कर दिया गया और एजेंट के जरिये टिकट दी जाती है। उसी तरह नागबीड से नागपुर नैरोगेज है, उसे ब्रॉडगेज किया जाये। इतनी बात कहकर अपनी बात समाप्त करता हूं।

19.28 hrs.

श्री सुकदेव पासवान (अररिया) : सभापति महोदय, अनुदान की पूरक मांगों पर बोलने का आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं। शुरु से कटिहार-जोगबनी हिन्दुस्तान नेपाल सीमा पर अवस्थित मात्र 104 कि.मी, जो अभी मीटर गेज है, उसे ब्रॉडगेज मे बदलने के लिए मैं शुरु से ही, नौंवीं लोक सभा से आज तक मैं प्रयास करता रहा हूं लेकिन अभी तक काम पूरा नहीं हो पाया है। माननीय रेल मंत्री जी यहां हैं, मैं उनको बधाई देना चाहता हूं कि माननीय प्रधान मंत्री जी की सी.सी.ए. कमेटी में कटिहार-जोगबनी ब्रॉडगेज लम्बित है, हम आशा करते हैं और आग्रह करते हैं कि यह लोक सभा सत्र के बाद प्रधान मंत्री सी.सी.ए. कमेटी के पास जो कटिहार-जोगबनी ब्रॉडगेज है, उसे स्वीकृत करवाकर अविलम्ब शिलान्यास करें । जिस वक्त चन्द्रशेखर जी भारत के प्रधान मंत्री जी थे, उस समय नेपाल के प्रधान मंत्री ने कई बार आग्रह किया कि कम से कम कटिहार-जोगबनी ब्रॉडगेज जो अति महत्वपूर्ण रेल मार्ग है, उसको अगर परिवर्तित कर दिया गया तो सही मायने में एक बड़ी उपलब्धि उस सीमावर्ती इलाके के लिए होगी। फारबिसगंज-नरपतगंज ग्राम-सुपौल और सहरसा-मानसी तक तत्कालीन रेल मंत्री उसे मीटर गेज से ब्रॉडगेज में परिवर्तन किया गया है और काम हो रहा है लेकिन मानसी से सहरसा बहुत ही धीमी गति से काम हो रहा है।

पिछले तीन साल में जिस गति से काम चल रहा है, उससे लगता है कि कम से कम 10-15 साल लगेंगे। उसके बावजूद भी सहर्ा का काम पूरा नहीं होगा। दूसरे फेज में सहर्ा से फारबिसगंज, नरपतगंज, ललितग्राम को लेना था। हम आपसे निवेदन करेंगे कि आप इस ओर ध्यान दें। काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। सुपौल, पिपरा, त्रिवेणीगंज, रानीगंज, अररिया - नई रेल लाइन का सर्वे का काम चल रहा है। तीसरे फेज में मधेपूरा से शंकरपुर, त्रिवेणीगंज, कोरियापट्टी, छातापुर, नरपतगंज जोगबनी लाइन के. सर्वे का काम चल रहा है। पता नहीं, यह सर्वे का काम कब पूरा हो पाया है या नहीं। इस ओर मंत्री जी ध्यान दें। पांचवें फेस में, अररिया, सिमराहा, डोरिया, पुरनदाहा, खवासपुर, कुशीकारा, बहादुरगंज, ठाकुरगंज होते हुए न्युजलपाईगुड़ी तक रेल लाइन के लिए जब देवेगौड़ा जी प्रधान मंत्री थे, उस समय यह काम दूर तक निकल चुका था। सर्वे का काम हो चुका है, लेकिन इस वि्ाय में कोई खास प्रगति नहीं हो पाई है। हम आपके माध्यम से आग्रह करेंगे कि मंत्री जी इन लाइनों के विकास की ओर ध्यान दें।

महोदय, अभी की स्थिति के अनुसार ट्रेन में सफर करना यात्री बहुत ही मुश्किल समझते हैं। दुर्घटनायें होती हैं, इन दुर्घटनाओं को न होने देने के लिए रेल विभाग को कोई ठोस उपाय निकालना होगा, ताकि दुर्घटनायें न हों। इसी के साथ ट्रेन में खाने-पीने की व्यवस्था भी 10-15 सालों से एक ही ठेकेदार द्वारा मनमाने ढंग से की जा रही हैं। खाने में भी कोई सुधार नहीं हो रहा है और कोई वि्शो ध्यान भी नहीं दिया जा रहा है। इसलिए हम आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहेंगे कि इस दिशा में सुधार होना चाहिए। मैं कहना चाहता हूं कि बिहार और उत्तर प्रदेश के ग्रामीण इलाकों से मजदूरी करने के लिए लोग दिल्ली, मुम्बई, कलकत्ता आदि शहरों में जाते हैं। टीटी तथा रेल कर्मचारियों द्वारा इन लोगों का शो्ाण किया जाता है। वैसे तो इनको ट्रेन में जाने के लिए टिकट नहीं मिलता है और अगर टिकट मिलता भी है, तो गांव का आदमी समझ कर उनका शो्ाण किया जाता है, उनसे टिकट छीन लिया जाता है। टिकट लेने के बाद कहा जाता है कि तुम्हारे पास टिकट नहीं है। टिकट नहीं लोगे, तो ट्रेन से उतार दिया जाएगा। ग्रामीण क्षेत्र का मजदूर आदमी है, मुंह में बोल नहीं है, इस तरह से उनके साथ अन्याय हो रहा है। हमारे बहुत से माननीय सदस्यों को इस बारे में जानकारी होगी। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि वे इस समस्या को देखें, ताकि इन गरीब मजदूर लोगों का शो्ाण न हो। इसके साथ ही प्रत्येक एक्सप्रैस ट्रेन में एक बोगी रहती है और इस बोगी में उनको सामान की तरह से भर दिया जाता है। इसलिए इस ट्रेन में दो-तीन बोगी निश्चित रूप से बढ़ाई जाए, ताकि इन मजदूर लोगों को सुविधा हो सके। इसके साथ ही उनके लिए सुरक्षा की व्यवस्था भी होनी चाहिए।

इन शब्दों के साथ, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

श्री अरूण कुमार (जहानाबाद) : महोदय, आपने मुझे सप्लीमेंट्री डिमांड्स पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। बहुत से माननीय सदस्यों ने कई महत्वपूर्ण सुझाव दिए हैं। समय के अभाव के कारण मैं कुछ ही महत्वपूर्ण बिन्दुओं की और मंत्री जी का ध्यान आकृट करना चाहता हूं। बिहार की पटना और गया लाईन बहुत दिनों से दोहरीकरण के लिए लम्बित है। जिस मंद गति से उस पर कार्य हो रहा है, उससे हमें लगता है कि लम्बे दिनों तक भी यह योजना पूरी नहीं हो पाएगी।

आप जानते हैं कि बौद्ध-गया अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल है और माननीय सुमन जी ने भी कहा कि राजगीर, बौद्ध, गया, सारनाथ, वैशाली आदि स्थानों को इंटरनेट से व्यवस्थित किया जाए तो उसमें रेलवे का बहुत बड़ा योगदान होगा। इस देश में रेल ट्रांसपोर्टेशन की दृटि से सबसे बड़ा सैक्टर है। इस संदर्भ में भी हम सरकार का ध्यान आकृट करना चाहेंगे। हाजीपुर में जोनल आफिस का शिलान्यास हुआ, उसमें कुछ पैसा भी लगा, लेकिन अभी तक उसका कोई स्वरूप नहीं आ रहा है, जो बहुत आवश्यक है। गंगा पर पटना के सामने रेलवे पुल की बहुत आवश्यकता है, जो उत्तर-बिहार को मध्य बिहार से जोड़ने वाला सबसे महत्वपूर्ण रेल पथ होगा।

मंत्री जी के निर्देशन में जो बजट पेश हुआ था, उससे ये आम यात्रियों को काफी सुविधा मिली है। हम उम्मीद करते हैं कि निश्चित तौर से एक बेहतर व्यवस्था की जाएगी और सेफ्टी प्वाइंट को और इम्प्रूव कराया जाएगा। हम कुछ अन्य बिन्दुओं की तरफ भी ध्यान दिलाना चाहते हैं, जिन्हें बहुत आवश्यक रूप से लागू करना चाहिए। जैसे सुरक्षा की दृटि से इनके यहां आरपीएफ और राज्य पुलिस की जीआरपी हुआ करती है, खास कर बिहार में जो जीआरपी की स्थिति है, वह पैसेंजर्स के उत्पीड़न का सबसे बड़ा कारण है। बक्सर और पुनपुन में एक बोनाफाइड पैसेंजर की हत्या हुई। अभी मधुपुर में आरपीएफ और जीआरपी के बीच में गोली चली और हत्या हुई। इसी तरह यात्रियों के लूटने का यह एक बहुत बड़ा सैक्टर है। इसका कोई न कोई सोल्यूशन निकलना चाहिए, यह मेरी राय है।

महोदय, एक बड़ी कंट्राडिक्टरी स्थिति बनी हुई है कि पब्लिक सैक्टर को खत्म किया जा रहा है, डिसइनवेस्टमेंट में हो रहा है, रेलवे में पब्लिक सैक्टर को बढ़ाया जा रहा है। एक तरफ आईटीडीसी जैसे आर्गनाइज्ड सैक्टर को डिसइनवेस्टमेंट में डाला जा रहा है और दूसरी तरफ रेलवे केटरिंग और टेलीकॉम कार्पोरेशन का निर्माण हो रहा है। मैं नहीं कहता कि इसका निर्माण न हो, लेकिन उस पर पैनी दृटि रखनी होगी, अन्यथा कंटेनर कार्पोरेशन, जो पब्लिक सैक्टर है, जिसके बारे में हमने कई पत्र भी मंत्री जी को लिखे लेकिन उनके पदाधिकारियों की ऐसी साजिश होती है कि फैक्ट्स दबा दिए जाते हैं।

जैसे कंटेनर कारपोरेशन ऑफ इंडिया में ग्राउंड ड्यूटी को माफ करने का जो नैक्सस बना है, वह रेवेन्यू को लूट रहा है। 1998-99 की कंटेनर कारपोरेशन की स्टैट्यूटरी ऑडिटर की रिपोर्ट में लिखा है:

> "Terminal Service Charges have been waived off to different parties but the same has not been disclosed in the Profit & Loss Account as per the requirement of Schedule VI, Part-II, of the Companies Act, 1956. In absence of information available, we are unable to give the amount of waiver. "

दूसरी तरफ पदाधिकारियों द्वारा जो लिस्ट एक प्रश्न के जवाब में हाउस में पेश की गई, उसके अनुसार ढाई वर्ष में 26 करोड़ रुपए वेव किए गए। â€¦(व्यवधान)

सभापति महोदय : मैंने सभी माननीय सदस्यों से निवेदन किया है कि समय सीमा का ध्यान रखा जाए।

श्री अरुण कुमार : यह बड़ा सीरियस मैटर है। इस नैक्सस का मंत्री महोदय पता लगाएं कि ऐसी कौन सी टीम है? कंटेनर कारपोरेशन का एक कार्यालय आई.टी.डी.सी. के होटल में चल रहा है। प्रक्रिया पूरी किए बिना मैरिडियन जो फाइव स्टार होटल है, वहां 20 लाख रुपए मासिक में जगह ली गई जबकि कैबिनेट का यह डिसिजन है कि कारपोरेशन के कार्यालय दिल्ली से बाहर होंगे। बड़ी राशि लगा कर इसके लिए जमीन भी खरीदी गई।

सभापति महोदय: यह मामला ऐक्सस ग्रान्ट और सप्लीमैंट्री डिमांड की किस ग्रान्ट से संबंधित है?

श्री अरुण कुमार : कई माननीय सदस्यों ने ऐसे सवालों को यहां उठाने का काम किया।

सभापति महोदय: ऐसे कई सवाल उठाए जा सकते हैं लेकिन उनको डिमांड में लेना चाहिए।

श्री अरुण कुमार : यहां कई ऐसे सवाल उठाए गए जो किसी डिमांड में नहीं आते।

सभापति महोदय: यह काम देखना एथॉरिटी का काम है। आप जल्दी पूरी कीजिए।

श्री अरुण कुमार : मुझे और नहीं बोलना है।

PROF. UMMAREDDY VENKATESHWARLU (TENALI): Sir, let him conclude. ...(*Interruptions*)

सभापति महोदय: मैंने उनसे कहा कि जल्दी पूरा कीजिए। उन्होंने कहा कि मैं नहीं बोलना चाहता। इसमें मैं क्या कर सकता हूं?

श्री अरुण कुमार: मैं सप्लीमैंट्री डिमांड्स के समर्थन में अपनी बात समाप्त करता हूं।

*m12

श्री शीशराम ओला (झुंझुनूं) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेलवे की सप्लीमैंट्री डिमांड्स पर बोलने का मौका दिया। झुंझुनूं, सीकर जो छोटी लाइन है, उसे बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिए निवेदन करना चाहूंगा। 1997 के बजट भाषण में उस समय के रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान ने यह कहा था कि सर्वे का कार्य हो रहा है। वह कार्य पूरा होते ही रिवाड़ी, फुलेरा, लोहारू छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाएगा। इसके बाद माननीय नीतीश कुमार जी से निवेदन किया गया। उन्होंने 18.2.99 को अपने पत्र में लिखा :

"मैं आपको सूचित करना चाहूंगा कि रिवाड़ी, लोहारू, सादुलपुर के आमान कार्य को 1997-98 के बजट में शामिल कर लिया गया है।

अपेक्षित क्लीयरेंस प्राप्त करने के बाद इस कार्य को शुरु किया जायेगा। इस संबंध में कार्यवाही पहले ही शुरु की जा चुकी है। जयपुर-रींगस-सीकर-नवलगढ़-झुनझुनू-

चिरावां-फूलघर-लोहारू के आमान परिवर्तन का सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया है और सर्वेक्षण रिपोर्ट की जांच की जा रही है।"""""

सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी निवेदन करूंगा कि पूर्व के जिन दो रेलमंत्रियों ने अपने बजट भााण के आदेश थे, वे पढकर सुना दिये हैं। झुनझुंनू-सीकर ऐसी जगह स्थित हैं जो राजस्थान के दो जिला मुख्यालय हैं जहां से एक तरफ दिल्ली ब्रॉडगेज और दूसरी तरफ जयपुर ब्राड गेज है और इन दोनों ब्राड गेज के बीच में ये दोनों स्थित हैं। इसी प्रकार हरियाणा में रेवाड़ी, महेन्द्रगढ़ और भिवानी जिले हैं जहां इस लाइन के जाने से लाभ मिलेगा।

सभापति महोदय, झुनझुंनूं, सीकर और चुरू तीनों पिछड़े जिले हैं। झुनझुंनू दिल्ली से करीब 110 मील दूर पड़ता है। यहां के व्यापारी लोग दिल्ली ब्याह-शादी के लिये सामान खरीदने जाते हैं। इन लोगों को बड़ी लाइन से छोटी लाइन पर जाना पड़ता है। इन रेलों में जाने के लिये उन्हें ज्यादा पैसा खर्च करना पड़ता है जिसे वे वहन करने में असमर्थ हैं। झुनंझुंनू जिला देश का सबसे बड़ा जिला है जो देश की सुरक्षा हेतु जवान देता है जो सीमा पर तैनात होते हैं। इसी प्रकार से देश-विदेश में झुनझुंनू के व्यापारी और उद्योगपति कार्यरत हैं। असम, बंगाल, और विशेाकर कलकत्ता और गुवाहाटी के लोग झुनझुंनूं और सीकर में रहते हैं। यहां तक कि 2-3 लाख लोग झुनझुंनूं जिले में आये हुये हैं। वे लोग आते-जाते रहते हैं। उन लोगों को बड़ी लाइन से होकर छोटी लाइन से आना पड़ता है। इस हेतु इन लोगों को सराय रोहिल्ला से आने के लिये 100-150 रुपये अतिरिक्त खर्च करने पड़ते हैं।

सभापति महोदय, इसी प्रकार फौजी लोग छुट्टियों में अपने गांव आते हैं। उन्हें भी आने में काफी कठिनाई होती है। यहां के लोग खाड़ी के देशो में भी कार्यरत है। इनमें कारपेंटर, मजदूर, इंजीनियर, डाक्टर आदि लोग आते हैं। ये लोग भारी मात्रा में देश के लिये विदेशी मुद्रा अर्जित करते हैं। इसके अलावा खेतड़ी कॉपर प्रोजेक्ट एशिया का सबसे बड़ा प्रोजैक्ट है। ऐसे जिले को बड़ी लाइन से न जोड़ना न्यायसंगत बात नहीं होगी।

मैं माननीय रेलमंत्री जी से निवेदन करूंगा कि सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है जिसे दो साल हो गये हैं। आपसे पूर्व के रेलमंत्रियों ने लिखकर दिया हुआ है और उस समय के बजट भााण में इसकी घोाणा भी हो चुकी है। मैं बड़ी नम्रता से निवेदन करूंगा कि आने वाले रेल बजट में इस कार्य को हाथ में लेकर शुरु कराने की कृपा करें ताकि छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जा सके।

रेवाड़ी, लोहारू, सीकर, झुंझुनू, रींगस और जयपुर को जोड़ा जा सके। जिससे इस क्षेत्र का पिछड़ापन दूर हो और आपके वोटर भी आपको राजी होकर आगे वोट देते रहें। यह निवेदन करते हुए अंत में एक छोटी सी बात कहना चाहूंगा। फुलेरा, रींगस, नारनौल, रेवाड़ी छोटी लाइने हैं। अंग्रेजी हुकूमत के वक्त से फुलेरा, बांदीकुई, रेवाड़ी, माउंट आबू और अजमेर ये पांच छोटी रेलवे लाइन के बड़े हैडक्वार्टर होते थे। यदि आप उन्हें बड़ी लाइन में परिवर्तित कर सकें तो वहां के लोगों को इसका लाभ मिल सकेगा। आज छोटी लाइनों की कोई अहमियत नहीं है, सब जगह बड़ी लाइने हो गई हैं और बीच में छोटा सा क्षेत्र छोटी लाइन का बचा है। । मैं माननीय रेल मंत्री जी से पुरजोर शब्दों में निवेदन करूंगा कि इस कार्य को आने वाले बजट में अपने हाथ में लेकर शुरू कराने की कृपा करें। हम सभी और पूरे क्षेत्र के लोग आपके बहुत ही आभारी रहगें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोा कुमार गंगवार) : सर, आज सदन की कार्रवाई देर तक चलेगी। इसलिए सदस्यों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए भोजन की व्यवस्था की गई है। यह व्यवस्था सदस्यों के अलावा बाकी सबके लिए भी उपलब्ध रहेगी। । सवा आठ बजे से यह व्यवस्था की गई है।

श्रीमती जसकौर मीणा (सवाई माधोपुर) : सभापति महोदय, आपकी अनुमति से मैं रेलवे की प्रस्तावित मांगों को स्वीकृत करने का पुरजोर समर्थन करती हूं और साथ ही रेल मंत्री जी, उनके सहयोगियों और रेलवे बोर्ड के सभी सहयोगियों को धन्यवाद देती हूं कि उन्होंने राजस्थान में अकाल के समय में रेलवे के माध्यम से चारा-पानी पहुंचा कर जो सुविधा विस्तार की, उसके लिए सम्पूर्ण मंत्रालय बधाई का पात्र है। जब से ममता जी और उनके दोनों मंत्रियों ने कार्यभार संभाला है, रेलवे में दुर्घटनाएं भी अपेक्षाकृत कम हुई हैं। ऐसी स्थिति में दोनों महत्वपूर्ण मुद्दों के लिए उन्हें बधाई देते हुए रेलवे की प्रस्तावित मांगों की स्वीकृति के लिए मैं पुरजोर समर्थन करती हूं।

सभापति महोदय, अब मैं राजस्थान क्षेत्र की कुछ समस्याओं के संदर्भ में, जो रेलवे से जुड़ी हुई हैं, उनकी ओर आपका ध्यान आकर्िात करना चाहती हूं। राजस्थान क्षेत्रफल की दृटि से देश का प्रथम दर्जे का राज्य है। लेकिन रेलवे की सुविधाओं में यह बहुत पिछड़ा हुआ है। मेरे से पूर्व बोलने वाले माननीय सदस्यों ने,जो राजस्थान के निवासी है, उन्होंने अपनी बातें यहां रखी हैं। मैं भी उनकी मांगों के साथ अपनी मांगों को सम्बद्ध करते हुए निवेदन करना चाहती हूं कि जयपुर में जी.एम. ऑफिस खोलने की आपने जो घोाणा की थी, अभी तक उसका क्रियान्वयन सही ढंग से नहीं हुआ है और जो उसमें बजट दिया गया है वह भी अनावश्यक ही महसूस होता है। राजस्थान में बहुत सी मीटर गेज लाइने हैं, जिनकी वजह से हम ब्रोड गेज की लाइनों से नहीं जुड़े हुए हैं। उसकी ओर आपका ध्यान मेरे कुछ सदस्य साथियों ने दिलाया है। मैं माननीय सभापति जी के माध्यम से कहना चाहती हूं कि रेवाड़ी से रींगस, बांदीकुईं से आगरा फोर्ट, अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़ और अजमेर से पुकर लाइन की स्वीकृति हुई है। मैं इन सभी लाइनों को ब्रोड गेज में परिवर्तित करने की तरफ आपका ध्यान आकर्िात करना चाहती हूं।

सभापति महोदय, रेलवे की प्रस्तावित मांगों को सदन निश्चित रूप से मंजूर करेगा, लेकिन इसके साथ-साथ मैं कहना चाहती हूं कि रेलवे अपने परिसम्पत्तियों का समुचित उपयोग करे। जहां-जहां भी रेलवे की परिसम्पत्तियां पड़ी हुई हैं और जिनका दुरूपयोग हो रहा है, यदि उनका सही ढंग से उपयोग किया जाए, वाणिज्यिक उपयोग किया जाए तो निसंदेह रेलवे को कण-कण से मनों राशि मिल सकती है।

और उस राशि से आज जो इन मांगों के दौरान आपने परिचालन या यातायात पर लगभग 1480 प्रतिशत राशि अधिक खर्च करने की बात कही है, रेल पथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत तथा अनुसरण में भी लगभग 86 प्रतिशत राशि बजट मांगों से या प्रस्तावित बजट से अधिक खर्च करने की बात कही है, और उन्हें यहां मंजूरी के लिए पेश किया है, मेरा निवेदन है कि अपनी परिसंपत्तियों से भी रेलवे धनोपार्जन कर सकता है, वाणिज्यिक उपयोग करके रेलवे को धन की प्राप्ति कराई जा सकती है। इस तरह की परिसंपत्तियां मेरे संसदीय क्षेत्र गंगापुर में अरबों की पड़ी हुई है। गंगापुर में पहले लोकोशेड था जिसे परिवर्तित करके तुगलकाबाद इलेक्ट्रिक लोको शेड बनाया है। उसके यहां बनाने की वजह से उस स्थान की अरबों रुपये की संपत्ति वहां बेकार हो गई है। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय को सुझाव है कि उस संपत्ति का सही उपयोग करने के लिए आपको कम से कम पश्चिमी रेलवे की संपूर्ण गाड़ियों की देखभाल, सुरक्षा और व्यवस्था तथा मरम्मत का कार्य वहां कराया जाना चाहिए क्योंकि तुगलकाबाद में उत्तर की रेलगाड़ियां सारी आती हैं और वर्तमान में उत्तर और पश्चिमी दोनों क्षेत्रों की रेलगाड़ियां यहीं आकर मरम्मत के लिए खड़ी होती हैं। यदि इनमें से कुछ गाड़ियों की मरम्मत का कार्य हमारे यहां कर दिया जाए तो निस्संदेह वहां की परिसंपत्तियों का लाभ तो मिलेगा ही, साथ ही साथ आपकी अरबों रुपये की संपत्ति का जो अतिक्रमण और दुरुपयोग हो रहा है, वह भी रुकेगा।

एक बात की ओर और ध्यान दिलाना चाहूंगी कि कुछ गाड़ियां 24 घंटों में मात्र चार घंटे का सफर ही तय करती हैं और उसमें भी 250 किलोमीटर से अधिक दूरी तय नहीं करतीं। जैसे जयपुर से सवाई माधोपुर की दूरी तक एक गाड़ी आती है जो वहीं दिन भर खड़ी रहती है और शाम को वही गाड़ी जयपुर तक की दूरी तय करती है। यदि इस गाड़ी का विस्तार बयाना तक कर दिया जाए और मेरे संसदीय क्षेत्र होते हुए गंगापुर, इंडौन और बयाना तक आए वहां इसकी मरम्मत का क्रार्य भी आसानी से कराया जा सकता है। ऐसी स्थिति में यह गाड़ी वाणिज्यक दृटि से बहुत लाभकारी सिद्ध होगी और अभी तक 24 घंटे में मात्र जयपुर से सवाई माधोपुर की दूरी तय

करके जितना धन देती है, उसका दोगुना-तिगुना धनोपार्जन इस गाड़ी से हो सकता है। हो सकता है कि इस तरह की रेलगाड़ियां हिन्दुस्तान में कहीं और जगह भी खड़ी रहती हों। इसके बारे में सर्वे करके हम वाणिज्यिक दृष्टि से रेलवे में और अधिक लाभ अर्जित कर सकते हैं।

मैं आपके माध्यम से यह भी ध्यान दिलाना चाहूंगी कि राजस्थान वैसे ही रंगीला प्रदेश है और इस प्रदेश की कला और संस्कृति से प्रभावित होकर देश विदेश के पर्यटक रेगिस्तान के धोरों में, सवाई माधोपुर के जंगलों में और करोली की डांग में आते हैं। मैं ध्यान दिलाना चाहती हूं कि यदि इन कुछ महत्वपूर्ण स्टेशनों को आदर्श स्टेशन मानकर उन जगहों पर यात्री सुविधाओं का विस्तार कर दिया जाए तो निस्संदेह रेलवे को धन प्राप्त होगा और रेलवे की शान भी बढ़ेगी।

एक बात की ओर और ध्यान दिलाना चाहूंगी कि भारत गरीबों का देश है। भारत की 70 प्रतिशत जनता अभी भी गांवों में है और इन सुविधाओं से दूर है। इस 70 प्रतिशत में से 40 प्रतिशत वे लोग हैं जो आपके इन महानगरों में आकर मजदूरी करते हैं चाहे वह मैसन का काम करते हैं चाहे चिनाई का काम करते हैं चाहे किसी तरह की मजदूरी संबंधी काम करते हैं, सफेदपोश लोगों की गंदगी उठाने का काम करते हैं। उन लोगों के लिए गाड़ियों में सामान्य श्रेणी के डिब्बे भी बढ़ाए जाएं। कुछ गाड़ियों में इस तरह की सुविधा दी जाए कि उन डिब्बों में कुछ मूलभूत सुविधाएं यात्रियों के लिए तो हों ताकि वे 40 प्रतिशत लोग, जो उच्च आय वर्ग के लोगों का मैला ढोते हैं, उन लोगों को भी रेलवे की सुविधा मिल सके। मेरा एक और सुझाव है। लंबी दूरी की गाड़ियों में चाहे वह दिल्ली से कलकत्ता जाती हों, दिल्ली से मुम्बई जाती हों, दिल्ली से जम्मू जाती हों, इन गाड़ियों के अंदर सामान्य श्रेणी के डिब्बे बढ़ाए जाएं ताकि गरीब लोग ज्यादा से ज्यादा रेल सुविधा ले सकें और बदले में आपको वाणिज्यिक सुविधा दे सकें।

मैं चाहूंगी कि यदि रेलवे के निजी संसाधन जो आज जगह-जगह पड़े हुए हैं, यदि एक कील रेलवे की उठाई जाती है तो असंख्य कीलें उठाई जा सकती हैं जो ट्रैक के आजू-बाजू होती हैं। ट्रैक के आजू-बाजू भी जो क्षेत्र खाली पड़ा हुआ है, यदि उसमें वृक्षारोपण हो जाए तो अरबों रुपये की स्थाई संपत्ति रेलवे को मिल सकती है और उसके माध्यम से घास-फूस तिनका बेचकर भी रेलवे कमाई कर सकती है।

<u>20.00 hrs</u>

सभापति महोदय, ये मेरे छोटे-छोटे सुझाव हैं, लेकिन बहुत महत्वपूर्ण हैं। रेल मंत्री महोदया, जमीन से जुड़ी हुई हैं इसलिए मुझे पूरा विश्वास है कि वे मेरी इन बातों पर गौर करेंगी और रेलों की सुविधाओं को बढ़ाएंगी। मैं रेल मंत्रालय की अनुपूरक अनुदान मांगों का पुरजोर समर्थन करती हूं। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूं।

SHRI K. MALAISAMY (RAMANATHAPURAM): Mr. Chairperson, thanks a lot for the privilege and patronage given, to speak on a mega, a gigantic organisation-Indian Railways whose network is the largest in the world, whose tenure is the longest to a tune of nearly 150 years. With its tradition, tenure and service, the Indian Railway system has survived, sustained and even succeeded to a great extent, all through these long years. Not only that, it is pertinent to note that it has got several highlights, several plus points over the other modes of transport, namely, road, sea and air. I can dialate and divuge a little understand that this is the ideal transport compared to other modes of transport for long travels and bulk movement.

Second point is, I am told that it is four or five times more energy efficient than the other means of transport. Not only that. It is more efficient, as far as land use is concerned, with less congestion. With all these advantages and all these plus points the moot question is whether they are able to meet the demands and aspirations of the people and the Railway users, is the question. My answer is `no', on several counts.

<u>20.02 hours</u> (Dr. Raghuvansh Prasad Singh ***<u>in the Chair</u>***)

In fact, we are able to see that the ills and the evils that existed in other organisations, in other bad organisations have crept in, into the Railways also. They have become inefficient, they are subject to corruption and they are subject to several other lapses and inadequaries.

Under these circumstances when Kumari Mamata Banerjee took over as the Minister of Railways, we were very happy that the right person had come to the right job to do something concrete, thinking that she would ensure efficiency in terms of management, in terms of transparency, in terms of accountability, in terms of attitudinal change on the part of the staff and officers.

When she said in Parliament that "I am committed to the will to serve" we were very happy to hear it. But that commitment seems to be short-lived in the sense that whether she has got the skill to execute that will, that is the moot question that we have to ask for.

While presenting these Supplementary Budget Grants she has been asking for the approval of the House for the grant of Rs.160.33 crore excess expenditure for 1997-98 and Rs.2,566.66 crore surplus expenditure by way of new services for the year 2000-200l. When I looked upon the details of this new service and the excess expenditure, I am surprised to see that nothing has been allotted to our State Tamil Nadu. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI K. MALAISAMY (RAMANATHAPURAM): I have just begun.

SHRI P.H. PANDIYAN (TIRUNELVELI): He is the only Member to speak from our party.

SHRI K. MALAISAMY : On behalf of the ADMK Party I am going to be the only speaker.

MR. CHAIRMAN : Only two or three points can be discussed.

SHRI K. MALAISAMY : So, I am surprised to see that there has been no allocation for Tamil Nadu. The Government make tall claims from the housetop that they are going to set right the imbalances among the regions. I am sorry to say that 90 per cent of BG conversion has been completed in various parts of the country, whereas in Tamil Nadu not even 50 per cent of the meter gauge has been converted into BG. What does it mean? Where is the regional imbalance being set right?

The hon. Minister of Railways may hear an illustration suppose a mother has got three or four children in a family. When one child happens to be weak or meek, then in such a situation, she gives extra nutritious food and extra care to that particular child. Similarly, when a State is dearth of BG conversion and more than 40 to 50 per cent conversion is yet to be done, should the imbalance not be corrected? In that case, I come to the point of BG conversion in Tamil Nadu. In Tamil Nadu, they have given three schemes, that is, Madurai to Rameshwaram, via Manamadurai an amount of Rs. 230 crore has been allocated for this, then, Trichy to Mana Madurai and Virudunagar to Quilon via Tenkasi. These are the three projects, which have been given all these three years.

Sir, I may tell you that Rs. 8,969 crore are required for the entire projects in India. That means around Rs. 900 crore are required every year to complete the project within a period of ten years. That is the norm and that is the standard they are setting. The whole BG conversion in India should be completed within a period of ten years. In such a situation, if Rs. 230 crore is required for Madurai and Rameshwaram to be completed in ten years, then every year we have to set apart Rs. 23 crore. That means, in two years, Rs. 46 crore should have been allocated, but only Rs. 10 crore have been allocated. Where is Rs. 46 crore and Rs. 10 crore?

Coming to Trichy to ManaMadurai, Rs. 150 crore have been allocated. So, as against Rs. 15 crore every year, only Rs. 7 crore have been allocated.

Again, for Virudunagar to Quilon *via* Tenkasi, as against the total of Rs. 350 crore, every year Rs. 35 crore should have been allocated and in two years Rs. 70 crore should have been allocated. Now, in all these years, only Rs. 15 crore is given. So, compare the figures: as against Rs. 70 crore, Rs. 15 crore is given and as against Rs. 46 crore, only Rs. 10 crore is given. This is how the imbalance has been created.

Sir, I need not explain as to why Madurai is important. I need not explain why Rameshwaram is important. Every one in India wants to visit the pilgrim centre and Rameshwaram which is known as Varanasi of South. People travel from Kashi to Kanyakumari and from Kurjaram to Kohima. Most of the people in India want to visit Rameshwaram. Madurai is a commercial city and the second largest city in Tamil Nadu. All these towns should be connected.

The hon. Minister may try to say that she is dearth of finance. No doubt, finance is needed. It is the life blood of the Government. It is a fuel for the engine of the Government. We need money. A few days ago when the hon. Minister of Finance was making a statement by way of a reply, he said that the economy is reviving. We are retrieving from the crisis and the agriculture is fairing very well. The industry is recovering, the export is doing well and the foreign exchange reserve position is very good. This is what the Hon. Finance Minister said. In such a situation, the country is in a satisfactory economic position. If that be the case, why not Railway Minister ask for more allocation? Why not she ask for more financial support? Not only that she has to generate internal resources, it is up to her to find finances. As a capable Minister of Railways, she must find finance. She must see that the project is got through.

So, in such a situation, what I am trying to impress upon Madam Mamata Banerjee is that, first of all, Tamil Nadu should be taken as a separate entity, as far as the Broad Gauge conversion is concerned. To get more financial allocation, and more projectsif use of body language or vociferous demand and demonstration are necessary, Tamil Nadu MPs may not have objection to put our heads together and pull our weight together to get things done cutting across the party lines. Therefore please examine how the regional imbalance is so much, in Tamil Nadu.

As far as the finance generation is concerned, I can list out a number of areas. There are umpteen number of areas where finance can be improved. For example, you can confine to the core areas, namely, passenger movement and bulk goods movement. You confine to these areas, give up the catering arrangement and leave all other unimportant areas.

Then, there is a shift from rail transport to road transport. You have to examine why it is so. Why do they not give incentives? Why do they not think of aggressive advertisement?

You have huge extent of nice railway land. You can think of how it can be better utilised in order to generate funds....(*Interruptions*)

सभापति महोदय (डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह) : अब खत्म करिये, अब कोई पाइंट नहीं है। रामेश्वरम मदुरै सब डिस्कस हो गया। You can give your

suggestions in writing.

SHRI K. MALAISAMY : I am concluding, Sir.

सभापति महोदय : अब खत्म कीजिए, अपने सारे सुझाव लिखित में दे दीजिए।

SHRI P.H. PANDIYAN (TIRUNELVELI): Give him one minute, Sir. Let him conclude.

सभापति महोदय : हो गया, अब समाप्त कीजिए।

SHRI K. MALAISAMY : I will take only one minute, Sir.

MR. CHAIRMAN: Please conclude in one minute. क्षेत्र आदि का जो पाइंट रेल से सम्बन्धित है, वह संक्षेप में कहना चाहिए। भूमिका बनाने में अनावश्यक समय नट होता है।

SHRI K. MALAISAMY : Sir, once I have said one minute, I shall abide by my words. I will take only one minute. But, Sir, if you interfere, I will take two minutes.

Sir, as far as computerisation is concerned, Paramakkudi is an important place in my constituency where computerisation of reservation counter should be done.

Coming to Manamadurai to Tuticorin, already a survey has been made. The new railway line *via* Kamuthi should be examined.

As far as our leader, Shri Pandiyan is concerned, he has been insisting on Tuticorin. Tuticorin is a commercial and industrial centre where he needs an overbridge and also upgradation of the station. These things may also be taken up.

Then, from Villupuram to Katpadi, and from Villupuram to Trichy (VFA) main line BG conversion should be taken up.

Our Whip is very much particular about Salem to Cuddalore line. This should also be taken up.

All these things must be taken note of by Madam Mamata Banerjee. I am a person who would like to pursue these things effectively. Please listen that these things should be taken up seriously and greater financial allocation given for Tamil Nadu, Tamil Nadu,Tamil Nadu.

श्री सुरेश रामराव जाधव (परभनी) : सभापति महोदय, हमारे दल के 15 सांसद हैं और मैं पहला सांसद बोल रहा हूं। रेल मंत्रालय की तरफ से जो अनुदान की पूरक मांगें रखी गई हैं, मैं शिव सेना और मेरी तरफ से उनका समर्थन करता हूं।

सभापति महोदय : यह तो अंडरस्टुड है, सब समझते हैं।

श्री सुरेश रामराव जाधव : भारतीय रेल 150 वर्ा पुरानी है।

यह दुनिया में सबसे बड़ी रेल है। यातायात का सबसे बड़ा साधन रेल है और माल ढुलाई का भी सबसे बड़ा साधन रेल है। रेल के ऊपर सबसे बड़ा सोशल ऑब्लिगेशन है, आखिर रेल का मकसद क्या है।

सभापति महोदय : सब लोग जानते हैं, असली बात कहिए।

श्री सुरेश रामराव जाधव : अभी तो मैं बोलने के लिए खड़ा ही हुआ हूं। हमारी पार्टी शिव सेना की तरफ से मैं पहला वक्ता हूं। रेल यात्रियों को अच्छी सेवा प्रदान करना, यात्रियों की और रेल की सुरक्षा की देखभाल करना, रेलवे स्टेशनों का सही रखरखाव करना, नई लाइनें बिछाना, लाइनों का दोहरीकरण करना तथा गेज कन्वर्शन, ये सब काम रेलवे द्वारा किए जाते हैं। इन सब कामों के लिए आय की जरूरत है, संसाधन जुटाने की जरूरत है। इस पर भी रेल मंत्रालय को ध्यान देना होगा।

आजकल रेल दुर्घटनाओं में कुछ कमी हुई है। जब से ममता जी रेल मंत्री बनी हैं तब से कुछ कमी आई है।

<u>**20.16 बजे**</u> (अध्यक्ष महोदय <u>पीठासीन हुए</u>)

जो रेल दुर्घटनाएं घटती हैं, उनको कम करने के लिए रेल मंत्रालय को ध्यान देना होगा। साथ-साथ जिन कर्मचारियों और अधिकारियों की मदद से रेलें चलती हैं, उनके हित का भी ध्यान रखना चाहिए। रेल यात्रियों को पीने का पानी स्टेशनों पर मिले, वहां जेनरेटर्स की व्यवस्था होनी चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र परभनी में बहुत सारे बिना आदमी के फाटक हैं, जिसकी वजह से काफी एक्सीडेंट होते हैं। वहां पर फाटकों पर आदमियों को तैनात किया जाए। स्टेशनों पर सफाई, खानपान की अच्छी सुविधा का प्रबंध करना भी रेल मंत्रालय का काम है। इसके साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि रेलवे में जो भ्रटाचार व्याप्त है और चोरियां होती हैं, उसे भी रोकने की जरूरत है।

मैं इस सम्बन्ध में एक छोटा सा उदाहरण देना चाहता हूं। जब हम रेल में सफर करते हैं तो जो टी.टी. बगैर टिकट दिए पैसा लेकर लोगों को यात्रा कराता है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इस भ्रटाचार को रोकने के लिए आप कारगर उपाय करें। मेरा मराठवाड़ा का इलाका है, कभी वह हैदराबाद निजाम के तहत था।

अध्यक्ष महोदय : जाधव जी, यह नया बजट नहीं है, सप्लीमेंट बजट है, आप इतनी लम्बी बात न करें।

श्री सुरेश रामराव जाधव : मैं खाली मांग रख रहा हूं। मराठवाड़ा में, आपको सुन कर ताज्जुब होगा कि आजादी के 53 साल बीत जाने पर भी वहां एक फीट नई लाइन नहीं बिछाई गई। जबकि वहां की आबादी दो करोड़ है। वहां से आठ सांसद आते हैं और 48 विधायक आते हैं तथा सात जिले हैं। इतना घोर अन्याय, इतना जुल्म हुआ है और मराठवाड़ा को रेलवे का कोई फायदा नहीं मिला। इस कारण मराठवाड़ा इलाके में रेलवे के प्रति लोगों में बहुत असंतोा है। इसको लेकर वहां 25 जून को तीव्र आंदोलन भी हुआ था। भारतीय जनता पार्टी के नव निर्वाचित अध्यक्ष लक्ष्मण बंगारू जी, जो रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री भी हैं, उन्होंने मराठवाड़ा के सांसदों और विधायकों को दिल्ली बुला कर मीटिंग की।

छोटी-छोटी मांगें थीं, उन्हें पूरी करने के लिए कमिटमेंट दे दिया गया था लेकिन अभी तक उन मांगों को पूरा नहीं किया गया। मैं माननीय रेल मंत्री जी से मिला। बगैर पैसे की जो मांग हैं, जैसे स्टॉपेज देने की मांग है, सवारी डिब्बे जोड़ने की मांग है, इन्हें पूरा करने के लिए मुझे आश्वासन मिला है। मैं कहना चाहता हूं कि मराठवाड़ा के ऊपर खासकर परभनी जिले मे रेलवे के विकास का कार्य नहीं हुआ है। मैं कहना चाहता हूं दोबारा मराठवाड़ा के पूरे सांसद, पूरे विधायक और पार्टी के लोगों को बुलाकर एक मीटिंग की जाये। रेल अखंड भारत का प्रतीक है। अभी तक मराठवाड़ा इलाके के साथ अन्याय हुआ है। एक उदाहरण देना चाहता हूं । यह अंकोला-पर्णा का गेज परिवर्तन का काम है इसकी लागत 228 करोड़ की है और 2000-2001 में दस करोड़ रुपये का प्रोवीजन किया गया है, इस तरह काम कैसे पूरा होगा। कब तक होगा? वही स्थिति मिराज-लातूर की है, वही स्थिति मुखेड़-अदिलाबाद की है।

अध्यक्ष महोदय : सप्लीमेंट्री डिमांड हैं, इतना बोलने की जरूरत नहीं है।

श्री सुरेश रामराव जाधव (परभनी) : उसमें अहमद नगर-बीड़-परभनी-बैजनाथ मराठवाड़ा का 353 करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट है लेकिन अभी तक 45 लाख रुपये का खर्च हुआ है और 2000-2001 में तीन करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है। यह काम आप कैसे पूरा करेंगे? मराठवाड़ा में एक इंच लाइन का काम नहीं हुआ है और छोटी-छोटी मांगों के संबंध में 15-20 पत्र मैं मंत्री जी को लिख चुका हूं। समय की कमी है। मेरे क्षेत्र की मांग है कि देवगिरि एक्सप्रैस में और डिब्बे जोड़े जाएं और तपोवन गाड़ी को सेलू और परतर स्टेशनों पर दिया जाये, यह पत्र दे दिया है। मेरे रेल की गति और रेल मंत्रालय की गति साथ-साथ चले और मराठवाड़ा के साथ जो अन्याय हुआ है, रेल मंत्रालय उसे दूर करेगा, ऐसी आशा करता हूं। इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI ADHI SANKAR (CUDDALORE): Mr. Speaker, Sir, I am very thankful to you for giving me this opportunity to participate in the debate on Supplementary Demands of the Railways. I congratulate our Railway Minister who had taken up the issue and got 40 per cent increase in the support from the Central Exchequer than over what the Railways got in previous year.

In Tamil Nadu, the Government under the able leadership of eminent Dr. Kalaignar Karunanidhi has announced free bus pass system for school going students up to plus-two level. The same policy is adopted in the Railways also. I am thankful to the Railway Minister for having extended free travel facility to school going students. Also, an amount of Rs. 15 is being charged towards season ticket for the people who are living below the poverty line.

In the Railway Budget, they had provided only Rs. 3 crore for Trichi-Nagoor-Karaikal project. The total project cost is nearly Rs. 138 crore. The amount allotted to the project is only Rs. 3 crore which is a very meagre amount. So, I would request that this amount should be enhanced.

The broad gauge line of Virudhunagar-Tenkasi-Quilon-Tirunelveli-Tiruchendur is a long-pending demand. The formation of new lines of Cuddalore-Pondy-Tindivanam and Thirukoilur-Rishivanthiam-Kallakurichi-Chinna Salem are also long pending projects. Now, we have come to understand that these three projects are cancelled. I would request the hon. Minister to kindly clear these projects.

I would request that more funds should be allocated for Pondy-Villupuram gauge conversion, the distance of which is 38 kilometres. The total cost of the project is Rs. 30 crore, but only one crore rupees were allocated to this project.

The allocation for Madurai-Rameswaram gauge conversion is very less. The total cost of the project is Rs. 240 crore, but now the allocation is only Rs. 5 crore. Kindly enhance the amount. Similarly, for Villupuram-Tanjavur gauge conversion, the total cost of the project is Rs. 223 crore, but only Rs. 10 crore was allocated this year. This amount may be enhanced. For the Cuddalore-Salem gauge conversion project, I would request the hon. Minister to allot more funds.

As far as the new Karur-Salem line is concerned, the total cost of the project is Rs. 225 crore. So far, Rs. 35 crore was spent, and only Rs. 10 crore was allocated this year. I would request the Minister to kindly increase the amount for all these projects.

The Integral Coach Factory (I.C.F.) is facing some problems. The I.C.F. is the pride of Railways. If it is facing problems, consequently the future of the employees will be affected. Therefore, I would request the hon. Minister to see that the infrastructure available at the I.C.F. is utilised properly. The order book of the I.C.F. is not encouraging. Contracts for supply of ancillary parts are being awarded indiscriminately. In the long run, this type of attitude and approach of the management would render hundreds of people jobless. I would request the hon. Minister to save this prestigious Coach Factory, which is gaining global reputation and attracting huge orders.

The fourth line between Pattabiram to Arakkonam and Tiruvallur to Arakkonam, which is a 27-kilometre line, is a long pending project. I would request the hon. Minister to finalise this project this year.

I thank the hon. Railway Minister for introducing a new Rail Bus between Tiruthuraipoondi to Agasthiyanpalli in Nagapattinam constituency. I would request the hon. Minister that before announcing new projects, the earlier announced, sanctioned, and pending projects should be completed first.

Sir, in our area, leather processing industry thrives in towns like Ambur, Vaniyampadi and Tirupathur. The goods are exported to several foreign countries. In order to give a boost to the leather processing industry in our area, the hon. Minister may give more importance to Tirupathur Railway Station by stopping important trains.

The rural population near Thandarai Railway Station and Nellikuppam Railway Station find it very difficult to carry out their occupation and even to go their fields for cultivation. Upgradation of level-crossing needs to be taken up soon.

The Government of Tamil Nadu, under the great leader Dr. Kalaignar, is extending fullest cooperation for extending the railway projects, including sharing the cost of the project, wherever it is nearing completion.

I strongly demand that appropriate security arrangements for the safety of the passengers may be made both at the railway stations and in the running trains. This aspect should be given priority.

With these words, I conclude my speech.

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Sir, thank you very much for giving me this opportunity. I would like to raise three points, and I do not want to take much time of the House.

The cost of gauge conversion covering 8,640 kilometres is Rs. 11,000 crore. The hon. Minister is a very dynamic person. She is laying emphasis on gauge conversion, and is trying to improve safety, catering and all those other things. She has taken more care, and I appreciate it. Due to financial crunch, she is not able to achieve the target. Merely 623 kilometres were covered under gauge conversion, which is 6 to 7 per cent of the total length that is to be covered.

Sir, that is why, I would like to urge upon the Government to provide at least Rs. 10,000 crore for completion of this project. The single most essential service of the country − the Railways, would have to provide this fund. Even if they provide the funds, then also it would take about 15 years to complete this project. Out of the total sanctioned route of 19,000 kilometres for gauge conversion, 8,640 kilometres are still pending. Even with the funds, if allocated, it would take about 15 years to complete this project.

Madam, the pending railway projects in the State of Karnataka should be taken up. One of the most important railway segments, in my Parliamentary constituency, is the Bangarpet to Yelahanka railway line. Fifty per cent of the work in this sector has been completed at a cost of Rs. 50 crore. A stretch of 40 kilometres from Yelahanka to Chikballapur has already been completed. The stretch of 18 kilometres from Kolar to Yelahanka has also been completed. But the if the stretch of 70 kilometres between Chikballapur to Kolar is not completed, then the whole investment of Rs. 50 crore so far made on this line would go waste. That is why, I would like to request the hon. Railway Minister to complete this project.

Sir, my next point is about M/s Bharat Earth Movers Limited (BEML). This company had been receiving orders for construction of railway coaches since 1947. But now the orders from the Railways to this Public Sector Undertaking have dried up. This Undertaking, under the directions from the Railway Ministry, has diversified their operations. They are now ready to carry out construction of coaches. But they have not been given orders for a single coach. This is a Central Public Sector Undertaking like the Rail Coach Factory, Kapurthala and the Integrated Coach Factory, Chennai. The orders for construction of coaches would have to be shared between these three companies. They have requested for orders to construct 250 coaches only. Otherwise, not only 4000 workers of this company would be in trouble, but this company would be losing Rs. 70 crore annually.

Sir, I want the attention of the hon. Minister.

MR. SPEAKER: Member from your Party only is talking to her.

SHRI K.H. MUNIYAPPA : Sir, the hon. Railway Minister on the floor of this House made a commitment about the gauge conversion of that 70 kilometres stretch between Chikballapur and Kolar. When I along with Shri Jalappa met the hon. Minister, she said that it was not included here. I would like to request her to take up this project.

Sir, finally, once again I would like to make a mention here about giving orders for construction of coaches to M/s

BEML. They have been totally neglected. I would request the hon. Minister to kindly consider giving orders to this company for construction of coaches. The Railways have been giving orders to the Rail Coach Factory, Kapurthala and to the Integrated Coach Factory at Chennai. I would request her to take up the case of M/s BEML as well.

SHRI PRABHAT SAMANTRAY (KENDRAPARA): Sir, I rise to support the Supplementary Demands for Grants of the Railways. But I would like to remind the hon. Minister of Railways about what she had said in her reply to the debate on the Railway Budget, 2000 and I say that nothing has been done so far. Rather, the situation has been deteriorated by the day within this short span of time.

Sir, I would like to remind her that when we, as a delegation, met her in her office in the Rail *Bhawan*, she assured us that she would take care of the things in order to mitigate the problems arising out of the negligence of the Railways in the State of Orissa. Except for a stoppage of the *Tapaswini* Express at Talcher Railway Station, nothing has been done so far.

Sir, when the East Coast Railway Zone came into existence in the year 1996, the people of Orissa were happy about the fact that the negligence that they have suffered at the hands of the Railways would get mitigated now. Since 1996 till date, our hopes have not only been belied but this project has not moved even at the speed of a passenger train, rather, it has moved in the reverse direction. The allocation for this project from Rs. 32 crore in 1996 has come down to Rs. 30 lakh. We had been assured by the then hon. Minister of Railways in April, 1999 that within four months the notification of Jurisdiction for this project would be finalised and it would be notified.

Out of seven railway zones that have been declared in 1996, two have become operational. Orissa is sharing more than 35 per cent of the railway kilometres of South-Eastern Railway.

Shri Basu Deb Acharia was referring to the fact that 35 per cent of the railway revenue is coming out of the South-Eastern Railway. For the last many years, revenue-earning of the South-Eastern Railway has topped the list. This year only it has slipped to the second position giving away the first place to the Northern Railway. The reason for this was that the cyclone that hit Orissa in October had rendered railways in the affected areas non-operational for two months. This justifies the lesser revenue earning this year of the South-Eastern Railway, the pride of Indian Railways. Orissa's share is the maximum in that revenue earning. However, we are being neglected to the maximum extent when compared to any other State. I have no language to protest against this. Perhaps we are being neglected because we are peaceful people and because we have never followed the policy of burning the trains to get a railway track. Probably that is the language the Indian Railways understand. I hope things would not come to such a pass with the present Railway Minister at the helm of affairs.

I will remind the House of the differences in the Budget and the Supplementary Grants. There are two new railway lines under construction for which budget allocations have been made continuously since 1996. In the last Budget it was stated that because of the problems of acquisition of land the project could not be proceeded with. The earlier State Government did not pay adequate attention to it. The present State Government has started allotting the land but there is no budgetary provision. How does one start work on this project? The Minister had promised that she would be providing funds in the Supplementary Budget but I find nothing to that effect.

There are 22 stations that have been declared as model stations. I am not referring to any particular State. I would request the hon. Minister to take a look at the names of the stations and the States in which they fall. The State of Orissa has got only one model station. Why cannot we be considered even for the model stations?

Budgetary allocations were there for the Cuttack-Birupa Bridge since 1996. Foundation stone was laid in 1999 but work has not started on this project so far. Even the tender work has not been done yet. I do not know whether the money is still lying in that account or it had been diverted to some other project. Rupsa-Bangiriposi-Nuapara-Gunupur-Rayagada gauge conversion project is pending for the last five years. Budgetary allocations have been there but work is not in progress. We have been assured by one after the other that this work will be done. I shall be the happiest person if I could get a clue as to how to get these things done at least to some extent if not all the way.

I would like to make a point regarding the Rajdhani Express running from Bhubaneshwar to New Delhi. This train leaves Delhi, goes to Howrah and then comes back to Bhubaneshwar. This detour is adding 360 kilometres to the journey from Delhi to Bhubaneshwar. We have suggested that instead of taking it to Howrah, this train should be run from Asansol to Kharagpur and then to Bhubaneshwar. This would reduce the distance. By running it *via* Howrah, we are not getting reservations either from Delhi to Bhubaneshwar or from Bhubaneshwar to Delhi. All the reservations are being made by those who travel to Howrah. If this is the case, I do not know for what purpose this train is being run up to Bhubaneshwar. Even Members of Parliament are not getting reservations to go to

Bhubaneshwar on this Rajdhani Express.

This is our plight. So, I shall be again drawing the attention of the hon. Minister to see that the things should not go to that position where people of Orissaâ€¦

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Would you yield for a minute?

SHRI PRABHAT SAMANTRAY : Sure, Madam.

KUMARI MAMATA BANERJEE: If MPs are not getting reservation from Bhubaneswar, why did you not meet me and tell me all these things? I am not aware of the facts which you are telling now.

MR. SPEAKER: They want to raise everything in the House only.

SHRI PRABHAT SAMANTRAY : Madam, it is an individual case. I have reminded them also.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): I had written a letter to them and they had replied to me also....(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: He can meet the hon. Minister also.

SHRI PRABHAT SAMANTRAY : Mr. Speaker, Sir, after taking over as the Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee had written to all the MPs to provide some funds from the MPLAD Programme for the unmanned level crossings. So, in one level crossing at Sarpeswar under Khurda Road Division, an amount of Rs. 10 lakh was given from the MPLAD Programme in the year 1998. But I am sorry to bring it to the notice of the hon. Minister that no work has started there till date.

Here, I would also like to submit for the information of the hon. Minister that a decision was taken by the South-Eastern Railway, in the Consultative Committee of the MPs at Calcutta for opening up of the ticket booking centre at Kendrapara. But so far, nothing has been done, though I have been repeatedly writing to the concerned authorities for the last four years.

MR. SPEAKER: Now, you can meet the hon. Minister also and tell her all these things.

SHRI PRABHAT SAMANTRAY : So, Sir, I request the hon. Railway Minister to kindly have a fresh look over all these things to see that the people of Orissa do not face any problems. With these words, I conclude.

डा. लक्ष्मी नारायण पाण्डेय (मंदसौर): अध्यक्ष महोदय, मैं मांग संख्या 16, जो अतिरिक्त अनुदान की मांगों के संबंध में है तथा मांग संख्या 16, जो अनुदानों की अनुपूरक मांगों के संबंध में है, उनकी ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृट करना चाहता हूं। इसी तरह मांग संख्या 10 की तरफ भी ध्यान दिलाना चाहता हूं जिसमें बिजली के खर्चे में बढ़ोत्तरी की बात की गई है। मांग संख्या 16 में कर्मचारियों के लिये क्वार्टर, कर्मचारियों और यात्रियों के लिये सुविधायें एवं रेल उपयोगकर्त्ता को अन्य सुविधायें दिये जाने पर अधिक खर्च की बात कही गई है। मैं समयाभाव के कारण केवल पश्चिम रेलवे के कुछ खंडों के बारे में बात करूंगा।

यह बात सही है कि पिछले दिनों रेल यातायात में काफी सुविधायें दी गई हैं और रेल यातायात बढ़ा भी है। कुछ नई रेलगाड़ियां चली हैं और कई नई रेलगाड़ियां चलाने का विचार है। इन सब को देखते हुये जिस प्रकार यात्री सुविधायें स्थान स्थान पर उपलब्ध होनी चाहिये, वे उपलब्ध नहीं हो रही है। हम इन मांगों का समर्थन करने जा रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि हाल ही में उन्होंने सीमावर्ती इलाकों, विशेाकर जम्मू कश्मीर और असम में पायलट गाड़ियां चलाई हैं, जिससे यात्रियों को संरक्षण देने का काम किया है। इसके बावजूद अभी कई यात्रियों को सुविधायें नहीं मिल पा रही हैं। यह सही है कि यात्रियों को सुविधायें देने के लिये किसी किसी गाड़ी में 22-23-24 या 25 बोगियां लगा दी गई हैं लेकिन प्लेटफार्म पर 16-17 बोगियां ही आ सकती हैं और शेा बोगियां पीछे रह जाती हैं जिससे यात्रियों को उतरने और चढ़ने में काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इससे कई यात्रियो को सांघातिक चोटें भी लग जाती हैं। मैं चाहूंगा कि इन सुविधाओं में वृद्धि की जाये।

अध्यक्ष महोदय, मैंने माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन किया था कि पश्चिम रेलवे के रतलाम-अजमेर खंड पर नीमच रतलाम का जो भाग आता है, उसका आमान परिवर्तन किया जाये। इसके लिये रेल विभाग ने स्वीकृति भी प्रदान की थी। इस परियोजना पर 16-17 करोड़ रुपये खर्च भी हो चुके हैं। कई पुलियां भी बन गई हैं लेकिन काम की गति धीमी है। मैं चाहता हूं कि यदि यह खंड बन जाता है तो सीधे मुम्बई से लेकर रतलाम-चित्तौड़गढ़ और कोटा तथा फिर दिल्ली से सीधा वैकल्पिक मार्ग तैयार हो जायेगा। इससे दूरी भी कम हो जायेगी। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस कार्य के लिये 50 करोड़ रुपया दिया जाये ताकि इस रेल खंड का कार्य शीघ्र पूरा हो सके। यदि यह खंड तैयार हो जाता है तो उदयपुर से जोड़े जाने में आसानी होगी और पूरा राजस्थान जोड़ा जा सकेगा।

अध्यक्ष महोदय, इस पुस्तिका में एक बात और कही गई है कि कुछ स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में परिवर्तित करने या उन्नत करने का विचार है।

यद्यपि पश्चिमी रेलवे के उज्जैन को इसमें सम्मिलित किया गया है, जयपुर को इसमें सम्मिलित किया गया है, लेकिन मैं चाहूंगा कि जहां हम इनके उन्नयन के लिए स्वीकृति दे रहे हैं, वहीं पर इसी पश्चिमी रेलवे के अंदर रतलाम, नीमच, और मंदसौर को भी अगर आप स्वीकृति प्रदान करें तो इन स्टेशनों का भी विकास हो सकेगा और यात्रियों को भी उसी दृटि से सुविधा प्राप्त होगी।

महोदय, मैं दूसरी बात कहना चाहता हूं कि कर्मचारियों और अधिकारियों के लिए जहां आवासीय क्वार्टर बनाने की बात कही गई है, ये आवासीय क्वार्टर पश्चिमी रेलवे के खंड्वा से लेकर अजमेर तक के खंड में बहुत थोड़े हैं, जिसके कारण कर्मचारियों और अधिकारियों को कठिनाई होती है। मैंने नीमच, रतलाम और अजमेर में स्वयं जाकर देखा है, जहां बहुत कठिनाई है। इन आवासीय क्वार्टर्स पर यदि और धनराशि की आवश्यकता हो तो मंत्री महोदय, मैं समझता हू कि सदन उसकी स्वीकृति देगा और उन अधिकारियों और कर्मचारियों को भी सुविधा प्रदान होगी, जिनसे हम काम लेते हैं। इसके साथ ही जो चिकित्सा सुविधाएं हैं, वहां उनका भी अभाव है।

माननीय मंत्री महोदय उसकी तरफ भी ध्यान देने का प्रयत्न करेंगी।

अध्यक्ष महोदय, जो आमान परिवर्तन हो रहा है उस दृटि से एक बात रेलवे ने निश्चय कर ली है कि जो मीटर गेज की गाड़ियां दौड़ रही हैं, उनमें किसी प्रकार से नये डिब्बे न लगाये जाएं। यहां तक कि प्रथम श्रेणी के डिब्बे भी ऐसे लगाये जाते हैं जो बेकार होते हैं। इसलिए जब तक मीटर गेज गाड़ियां चल रही हैं, तब तक उनमें ठीक कोचिज लगें, अन्यथा ब्रोड गेज का काम जल्दी पूरा किया जाए ताकि मीटर गेज के डिब्बे हटा लिये जाएं और यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाएं ज्यादा मिल सकें।

मैं अंत में कहना चाहता हूं कि पश्चिमी रेलवे का महत्वपूर्ण डिवीजन रतलाम है। उस डिवीजन में गुड्स लोडिंग की दृटि से रेलवे को राजस्व की आय होगी। रतलाम में गुड्स की फुल रैकिंग लोड की सुविधा नहीं है। फुल रैक लोडिंग की सुविधा न होने से राजस्व को होने वाली आय नहीं हो रही है। इसके साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि रतलाम और इंदौर स्टेशनों पर रिजर्वेशन काऊन्टर्स बहुत कम हैं, जिसके कारण वहां भारी भीड़ होती है। उन काउंटर्स को बढ़ाने के साथ-साथ मंदसौर और नीमच में भी आप कंप्यूटराइज्ड रिजर्वेशन यदि आप प्रारम्भ करेंगी तो ज्यादा सुविधा होगी। इसी प्रकार से राजधानी एक्सप्रैस जो मुम्बई से दिल्ली तक आती है, यदि उसके समय में थोड़ा सा परिवर्तन कर दिया जाए तो वह एक घंटा पहले पहुंच सकती है और इसे सप्ताह में प्रतिदिन किया जाए ।

इसके साथ ही रतलाम, नीमच और जावरा में ओवरब्रिजेज की आवश्यकता है। उसके बारे में राज्य शासन द्वारा भी लिखा गया है। यदि वहां ओवरब्रिजेज बन जाते हैं तो काफी सहूलियत होगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इन मांगों का समर्थन करते हुए पुन: निवेदन करना चाहूंगा कि जहां मैने कहा है कि इस आमान परिवर्तन से और उस खंड पर काम को पूरा किये जाने से रेलवे के राजस्व में भारी वृद्धि होगी, यातायात में सुविधा होगी और साथ ही साथ एक नया वैकल्पिक रेल मार्ग भी जुड़ जायेगा, मैं आशा करता हूं कि आप मेरी इन मांगों को भी स्वीकार करेंगी। इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

20.48 hours (Shri Basu Deb Acharia *in the Chair*)

SHRI CHANDRA VIJAY SINGH (MORADABAD): There is no doubt that the Indian Railways, under the stewardship of Kumari Mamata Banerjee, is performing a stupendous task but somewhere down the line it appears that the Moradabad Division under the Northern Railways is being ignored.

Moradabad, as you know, earns the nation roughly Rs.1,800 crore per annum in valuable foreign exchange. Being close to Delhi, it still has no convenient train for daily commuters to come to Delhi and go back in the evening. It would be in the fitness of things if the hon. Minister were to consider the starting of such a service to Moradabad. There was a service initially − an inter-city express train. It was extended, I am told, some years ago, at the behest of an influential Member of Parliament and also further extended. Now I am told that that train goes to Raxaul and in fact that train has defeated the basic purpose of serving the daily commuters of Moradabad.

Secondly, within the Moradabad Division of the Northern Railways, there is a very important *mandi* called Chandausi.

Unfortunately, to date, despite many requests, there has been no provision made for a computer reservation facility at the Chandausi Railway Station. I think, it would be again in the fitness of things, if that was considered by the hon. Minister.

Besides that, as you might be aware, there is an old and a historically important town called Sambhal. It was linked to Raja-ka-Sahaspur Junction by rail. Somewhere, it was found that this railway link was not commercially viable. So, what happened was that they have now arranged for only one train on a track, which is a very valuable property as far as the Railways go. That single rail which services this track between Raja-ka-Sahaspur and the historically important Sambhal is now used by milkmen to carry milk. It is stopped like a bus, whenever it suits the passengers; and it takes many hours.

I think, with the present volume of traffic and increase in population, it would be very helpful to that area, if a proper train was considered on a route which already has existent lines, rail, infrastructure, etc.

That apart, Moradabad, as I told you, is a very important Railway Station and also it is the Divisional Headquarters of Northern Railway. There is a platform called platform no. 5, which is almost three-fourth of a kilometre away from the Railway Station. I am sure, the hon. Minister who is known to feel for the poor and so on, would realise the difficulty involved for the old and the infirm in commuting from the main station to this platform no. 5, which is three-fourth of a kilometre away, without any covering or without any shelter. It causes a lot of inconvenience to old people, to poor people and to those who are ill. So, I would be grateful if a provision is made to either open up that platform for parking purposes for passengers and the public, or to have it covered from the main platform to this one which is very far away.

With these words, I support the Supplementary Demands for Grants. Thank you.

SHRI PABAN SINGH GHATOWAR (DIBRUGARH): I rise to draw the attention of the hon. Railway Minister to a few things. As we say, Railways is the lifeline; and it is true for the North-Eastern region because we have only one

road and only one railway line that connects the North-Eastern region with the mainland of India.

We depend on the Railways for everything. The Railways is to be strengthened in that part of the country. We know about the problem of secessionist movement in that area. The hon. Railway Minister commands a lot of respect from the people of Assam and I hope that she will definitely look into the problems of that area. I would just hurriedly mention a few projects for the North-Eastern region.

Sir, the people of Assam were agitating for construction of bridges and they were agitating for gauge conversion. For everything they had to agitate. In 1998, the then Prime Minister laid the foundation stone for the Bogibil bridge. Till today, the survey work has not been completed. So, the people of upper Assam had to go on another agitation for early completion of this work. The hon. Railway Minister has taken the initiative. I am not blaming her. In the last two and a half years the Government of India has failed to complete the survey work. Not even a brick is laid in the Bogibil site. People are saying that even though the Prime Minister laid the foundation stone, nothing has happened. I would request the hon. Minister to pay her personal attention to this because for a project which require Rs. 1000 crore, only Rs. 5 crore have been provided. If the work is taken up in this way, then it would take more than 100 years to complete. I know that definitely Government needs money. For that the Prime Minister's non-lapsable fund is available and ten per cent from every Ministry is also available. So, I think the Government can take up the completion of Bogibil bridge on priority.

Railway line is the oldest in Assam. It was started by the Britishers to exploit the wealth of the North-Eastern region. Of late we had only one gauge conversion upto Dibrugarh, but not a single kilometre has been electrified. I would request the hon. Minister to take some initiative in her next Budget to electrify the line from Guwahati to Dibrugarh.

There is a proposal for upgradation of the workshop. This work is progressing very slowly. In the North-East, unemployment is a major problem. Previously, calling of tenders used to be done within the North-Eastern region. But recently some contract tenders were called outside the North-Eastern region. We got in touch with the hon. Minister and the Minister took prompt action and restored the earlier position. It is because if young boys get some work and job, that would solve the unemployment problem to some extent. Moreover, the Railways are the only sector which can provide employment there because the State Governments do not have the resources to do that. In the true sense of the term, Railways are the main source of integration. If the youth of the North-East get employment in Railways, then that would definitely help in national integration.

I would just say a word about inter-city express. The railway line starts from Dibrugarh. It goes up to Guwahati. It was promised that it would be extended up to Tinsukia. But it was not done. There is a demand for extending the Moran-Dibrugarh line. It is only 30 kilometres. That would shorten the distance of the railway by 100 kilometres.

Sir, major problem in the North-Eastern region is safety of the passengers. I know it is very difficult for the Railways to do that. I would request the hon. Minister to have a special meeting on the issue of developing railway infrastructure and improving security measures.

These are the few points I thought I should draw the attention of the hon. Minister. I am sure she would take necessary steps to meet these demands. Thank you.

PROF. A.K. PREMAJAM (BADAGARA): Mr. Chairman, Sir, I am extremely grateful for having given me this opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants and also on the Demands for Excess Grants. I was very patiently hearing to all the Members who participated in this discussion of both the Treasury benches and of the Opposition. The sum total of all the speeches is that the railway finance is in doldrums. The other day the hon. Finance Minister was telling that fiscal position of India is very good, optimistic etc.

21.00 hrs.

I would like to know why no more Budgetary support is given to the Railways. When I heard about many of the promises made by the Railway Minister not being kept, I was reminded of an old story of a king who promised to give garments to his *praja*. When the tailor asked the King for cloth, he said, `do not bother me about the textile or the cloth. You may just give some or the other gift to the citizens'. As a result, one was given a collar, other a sleeve, another one a string, etc. This is the way, the Railways is keeping up the promises.

As far as my State of Kerala is concerned, all along we have been given a step-motherly treatment, whether it is the Ministry of Surface Transport, Railways or Rural Development. I am not going into the details of it. During the reply to the Budget, the hon. Minister had given us certain promises. We had a very raw deal. We all protested cutting across Party lines, and as a result the hon. Railway Minister convened a meeting of all the Members belonging to the State of Kerala. She made certain promises and we were extremely happy at that time. But, now I feel that just like the *praja* of that old king, we have been given small-small gifts.

One of the promises given was to have a Chief Commissioner's Office at Trivandrum to coordinate between the Government of Kerala and the General Manager's office of Southern Railways. But I am told that there is a move by the Southern Railway General Manager's office to keep that office in Chennai itself. I do not know whether the delay that is there in fulfilling the promise given by the Minister is on account of this. I am sure the hon. Minister remembers this promise of hers.

Another promise given was with regard to extension of Millennium Express from Coimbatore to Kerala, that is up to Trivandrum. This promise of hers also seems to be vanishing into thin air.

Another promise was regarding a new train from Delhi to Trivandrum. I hope very earnestly that this will come through before the next Budget Session starts.

Another important promise she has made is regarding the gift being given to our freedom fighters. Of course, the promise is kept but these freedom fighters have to face a lot of difficulty in this. Only yesterday there was a case from our State and the matter was brought to the notice of the hon. Minister. This happened in Delhi. The gift promises a free journey in Rajdhani. When the freedom fighters go for the ticket, they are being asked to get a check-pass from Trivandrum. I hope everybody remembers that these freedom fighters are above the age of seventy-five. They are expected to go to the Division Office and get the check-pass. It would be better if the Government might as well cancel giving this gift to the freedom fighters. I would like to make a suggestion in this regard. In such cases this technicality should not be insisted upon and they should be asked to go to the nearest headquarters or to the nearest station and the gift should be given to them in a simple manner.

I have written to the Railway Board Chairman and also to the Railway Minister about shifting of the goods yard from Telechari which comes in my constituency, Badagara. This goods yard has been in existence for nearly a century now. Telechari is one of the oldest railway stations which was started during the early days of the railways in the history of India. For no reason, that goods yard is now being shifted from there to some other place. I would like to know from the Hon. Minister whether it is a part of the policy to shift excessive goods yards to some other places. Nothing is being done about the rehabilitation of the workers there. In this particular case, about 60 families will be put to starvation due to this move of the Government. I have written to the hon. Minister as also to the Railway Board Chairman but no concrete reply has come to me so far.

The formal reply is that the matter will be examined and they will let us know. But the reply has not come so far. I would like to know why this change was made in the first place. If it is part of a policy, we would like to know as Members of Parliament when that policy decision was taken.

Then regarding model railway station, in my constituency, there are two important railway stations, namely, Tellicherry and Badagara. I would request the hon. Minister to choose one of them at least as a model railway station. Then, the work of doubling of Shoranur-Mangalore line is going at a snail's speed. Most of the bridges are not constructed. In my constituency, there is a bridge called Murad Bridge. It has not taken off. If these bridges are not constructed on the second line, I think, we will not have the benefit of the Konkan Railway line for another decade.

Another important point is regarding electrification of the Shornura-Mangalore line. Madam Mamata Banerjee as well as other hon. Ministers have requested all the MPs for giving funds from the Member of Parliament Local Area Development Scheme. When we give the funds, they are not taking them. I will cite my own example. I had earmarked Rs.30 lakh for constructing a foot over bridge at Tellicherry. The Collector had contacted the Railway authorities. What answer we got is that we have to deposit the entire amount of Rs.30 lakh with the Railways. Over and above that, we have to shell out sundry charges to Railways.

The Planning Commission is not accepting these two conditions. The Collector is finding it very difficult to comply with these conditions. I have written to the hon. Minister, the Chairman, Railway Board and the General Manager, Southern Railway in this regard. But no proper reply has come so far.

With these words, I conclude.

PROF. UMMAREDDY VENKATESHWARLU (TENALI): Mr. Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity. Sir, I am not going into much details.

Sir, the fact remains that there is a tremendous increase in the budget allocation for the Railways. But more than that, the needs and demands from various States have also increased sizeably. Whatever increase is there in allocations for the Railways, they are mainly going in for gauge conversion, doubling of lines, laying of new lines, electrification and for all such things. I think proportionately there is very meagre amount that is being spent on the maintenance of Railway track as also the bogies. This is the reason why there are frequent accidents particularly in South-Central Railway. In the past two years, there were quite a good number of Railway accidents in the

Vijayawada Division of South-Central Railway. As and when there is a Railway accident, the standard reply that is being given is that there is a technical failure or that there is some sabotage by some unruly elements. Some of these reasons are being given. But whatever might be the reason, costly lives are being lost in these accidents. Many people have died. Even one of our Ministers in Andhra Pradesh had recently passed away in one of the Railway accidents. Sir, there is a tremendous need to look into this particular aspect. We have to see whether the Railway lines particularly in Vijayawada Division of South-Central Railway are intact or not. We should also find out what are the reasons for these frequent Railway accidents in that particular area.

Sir, second thing is that very poor attention is being paid to the maintenance of toilets in the Railway stations. This is not confined to one particular railway station only. Wherever you go, you will find that the maintenance of toilets in the Railway stations is very poor. It is a very alarming thing.

The third aspect to which I would like to draw the attention of the hon. Minister is the bed-sheets and pillows that are being made available in the II AC. They are really very stinky. It is not the question whether they can be used or not. Its cost is also included in the fare. I think the same bed-sheets are being supplied for the past 8-10 years.

They are really stinking. This is one particular issue which needs to be taken care of.

Guntur Railway Division has been opened two years ago. But no staff has been posted there. The then Railway Minister Shri Ram Vilas Paswan had come to Guntur and opened the Railway Division. But it has not come into operation so far. Already two years have elapsed. It is really astonishing as to how the Railway Division has not come into operation and the staff has not been posted there.

I would like to mention two-three points pertaining to my own constituency. Guntur district is one of the very important districts in Andhra Pradesh. There is only one junction, namely Tenali Junction on the main railway Grand Trunk route which is my constituency headquarters. Not even one train which is bound to Delhi is being stopped in the entire Guntur district. We have been making a number of representations to give the railway halt at Tenali for K.K. Express and G.T. Express trains bound towards Chennai as well as Delhi.

Palnadu Express is being operated between Hyderabad-Secundrabad and Guntur. That can be extended up to Tenali. Between Guntur and Tenali, which is a small link to go to the main Grand Trunk road, the line has not been doubled. There is a necessity for doubling the line between Guntur and Tenali and also to electrify it so that trains can directly go to the main line. Tenali Railway Station needs to be modernised and this can be included as one of the stations under the modern railway stations.

With these few words, I thank you very much for giving me this opportunity.

सभापति महोदय : श्री रवि प्रकाश वर्मा। संक्षेप में अपनी बात कहें। दस बजे मंत्री जी को जवाब देना है।

श्री रवि प्रकाश वर्मा (खीरी) : आदरणीय सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री महोदया ने जो अनुपूरक मांगें रखी हैं, मैं उस पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। विनियोग विधेयक में पूर्वोत्तर और पूर्वोत्तर रेलवे के कार्यालय में रेल नैट का विस्तार प्रपोज किया है। उसकी मांग हमारे क्षेत्र लखीमपुर खीरी, जो पूर्वोत्तर रेलवे का महत्वपूर्ण स्टेशन है, बहुत दिनों से प्रस्तावित थी। मुझे अवगत कराया गया था कि उसका कार्य निपादन शीघ्र हो जाएगा। लेकिन अभी वह अधूरा है, काम चालू नहीं है इसलिए आपसे अनुरोध है कि उसको शीघ्र चालू कराने की मेहरबानी करें। पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ से बरेली के बीच का जो क्षेत्र है, उसको ब्राडगेज में बदलने की आवश्यकता है। यह प्रकरण बहुत दिनों से लम्बित है। मुझे आशा है कि आप इस पर विचार करेंगी। फरुखाबाद से शाहजहांपुर होते हुए गोला के लिए एक सर्वे कराया गया था, उसकी प्रासंगिकता बहुत आवश्यक है। मुझे आशा है कि इसको भारत-नेपाल सीमा तक एक महत्वपूर्ण कस्बे तिकोनिया तक आगे बढ़ाने की मेहरबानी करेंगी। हमारे क्षेत्र में शारदा नदी की बाढ़ से रेल की पटरी को बहुत बड़ा खतरा पैदा हुआ है। इस सम्बन्ध में मैंने आपको अलग से पत्र भी लिखा है। मुझे आशा है कि इस महत्वपूर्ण रेल लिंक को बचाने के लिए आप तुरंत कदम उठाने का प्रयास करेंगी।

हमारे यहां लखीमपुर मुख्यालय है, उसमें रेल की पटरी शहर के बीच से गुजरती है। रेल फाटक करीब दिन भर में छ घंटे बंद रहता है, उससे आवागमन में दिक्कत होती है। इसलिए फ्लाई ओवर बनाने की आवश्यकता है। मेरा क्षेत्र एक महत्वपूर्ण पर्यटन स्थल हो। वहां एक दुदवा नेशनल पार्क है, उसमें पर्यटकों को दिक्कत होती है, मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी पलिया में रेल यात्री निवास बनाएंगी। मैं पत्र भी लिख चुका हूं। आपने रेल सलाहकार समितियां बनाई हैं लेकिन उनकी बैठकें नहीं हो सकी हैं। ये बैठकें समय पर कराने का प्रयास करें। रेल के अंदर जो डिपार्टमेंटल विजिलेंस है, उसकी स्थिति सुधारने की आवश्यकता है। मैं अलग से पत्र लिखूंगा। विभाग के अंदर जो भ्रष्ट अफसर हैं, उन्होंने लॉबिंग बना ली है और इससे रेलवे की सर्विस की गुणवत्ता प्रभावित हो रही है। उन पर भी गौर करने की कृपा करें। रेल हिन्दुस्तान की अर्थ-व्यवस्था की बैक-बोन यानि रीढ़ की हड्डी है और हिन्दुस्तान को जोड़ने का माध्यम है लेकिन रेलों के आसपास जो स्टेशन है, उसके आसपास अपराधी और पुलिस की मिलीभगत से अपराधियों के अड्डे बनते जा रहे हैं। हमारे क्षेत्र में पचासों किस्से सामने आये हैं जहां पर निर्दोष यात्रियों को चोरी-छुपे ज़हर खिला दिया गया और उन्हें लूट लिया गया। उन यात्रियों में से कुछ बच गये और कुछ नहीं बचे। इस पर भी गहराई से गौर करने की ज़रूरत है। ये किस टाइप के लोग हैं जो ऐसा कर रहे हैं, इस पर गौर करने की ज़रूरत है।

सभापति महोदय : पांच मिनट खत्म हो गये। आप लिखकर दे दीजिए।

श्री रवि प्रकाश वर्मा : अलग से दे दूंगा। माल ढुलाई में चोरी होती है, इससे रेल को नुकसान बहुत होता है। रेल मंत्री जी पूरी ईमानदारी के साथ रेल की छवि सुधारने के लिए प्रयासरत हैं, मैं उन्हें बधाई देता हूं और अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : हम सिर्फ अपने क्षेत्र का नहीं, उत्तर बिहार में दो-तीन समस्याओं की तरफ आपके माध्यम से ममता जी का ध्यान आकृट करना चाहते हैं। पहले भी मिलकर बता चुके हैं। कुछ काम पैसा वाला है और कुछ बिना पैसे वाला है। पहले से बजट में छपरा से कप्तानगंज बड़ी लाइन में विस्तार के लिए आ चुका है जिस समय नीतीश जी रेल मंत्री जी थे। लेकिन उसका सी.सी.ए. नहीं हो सका। मैंने ममता जी से व्यक्तिगत तौर पर मिलकर अनुरोध किया है और उन्होंने आश्वासन भी दिया है लेकिन हम पुरजोर निवेदन करेंगे कि इसे करा दीजिए क्योंकि भारी संख्या में लोग इससे लाभान्वित होंगे। यू.पी. और बिहार को जोड़ने का एक छोटा सा खंड है, बहुत बड़ी लाइन नहीं है। इसी तरह से मसरख रेलवे स्टेशन है जहां पैसा पहले से गया हुआ है लेकिन काम में प्रगति नहीं है, इसका क्या कारण है कि मसरख के सौन्दर्यीकरण का पैसा गया हुआ था कि वहां पार्क बनेगा, प्लेटफॉर्म का विस्तार होगा और वी.आई.पी. गेस्ट रूम बनेगा। काम छ महीने से शुरु है लेकिन प्रगति नहीं है। संबंधित अधिकारी को आप निर्देश दे दें। पैसा दे रखा है तो काम सही ढंग से होना चाहिए। पटना में रेल पुल का मामला बहुत दिनों से लम्बित है। रघुवंश बाबू जी इस पर विस्तार से बोलेंगे। जब भी बोलते हैं तो यह मामला छूटता नहीं है। कागजी प्रक्रिया पूरी हो चुकी है। उसका शिलान्यास तत्कालीन प्रधान मंत्री जी देव गौड़ा जी कर आये थे। वह शिलान्यास किस चीज का किया था, हमें मालूम नहीं है। ममता जी से कहेंगे कि उत्तर बिहार, दक्षिण बिहार, मध्य बिहार सबको जोड़ने का यह अति महत्वपूर्ण पुल है।

उस पुल को प्राथमिकता के आधार पर, चाहे देश के किसी अन्य हिस्से के काम को थोड़ा विलम्ब से कर दें, लेकिन इस पुल को बनवा दें।

अंत में, एक काम बिना पैसे के खर्च का मैं निवेदन करना चाहता हूं। ममता जी से मैं व्यक्तिगत रूप से निवेदन कर चुका हूं। नीतीश जी जब रेल मंत्री थे, वे छपरा गए थे, उन्होंने वहां राजधानी के ठहराव की घोाणा की थी। ट्रेन वहां रुकती है, लेकिन टैक्नीकल कारण से लोग उतर तो जाते हैं, लेकिन चढ़ नही पाते हैं। इस काम में कोई खर्च नहीं होना है, समय जो वहां दिया जाता है, उसको अधिकृत रूप से कर दें, ताकि वहां की जनता को लाभ हो सके।

इन शब्दों के साथ, आपको धन्यवाद देते हुए, अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (ADOOR): Mr. Chairman, Sir, at the outset, I would like to state that we are once again discussing the Supplementary Demands for Grants in respect of Railways for the year 2000-2001 in this august House. I am not going into the details. My colleague Shri Ramesh Chennithala has already mentioned several points relating to passenger amenities as well as railways development in Kerala.

Regarding punctuality of the trains, I am sorry to say that many of the trains are running late in the Southern Railway sector. Some of the prestigious trains are also regularly running late. Therefore, I appeal to the hon. Minister to take necessary steps for maintaining the punctuality of trains and avoiding the delay.

I want to make another important point here. It is regarding harassment of the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe employees in the Railways which is going on. As Members of Parliament from that community, we are receiving so many complaints from the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe employees. Various Scheduled Caste and the Scheduled Tribe Employees Organisations are agitating in respect of their demands. Transfer and promotion to the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe employees are not given properly. The higher level officers are denying the rights to such employees at the Divisional or Zonal level. Here, I would like to point out an important issue regarding recruitment to the posts in respect of Scheduled Caste and the Scheduled Tribe people. There is unwarranted delay in the filling up of vacancies belonging to the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe people in the Railways. The hon. Minister should seriously look into this matter.

Regarding the journey in Konkan Railway, I would like to state that it is very difficult during the monsoon period. In the monsoon period, all the trains are diverted in Konkan Railway route. Some trains are cancelled due to soil erosion and other technical reasons. Therefore, I would request the hon. Minister to take urgent steps for the improvement of train journey in the Konkan Railway route.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to another important point. It is about negligence of the Railway Department in Kerala. The hon. Member Shri Ramesh Chennithala has already mentioned about it here. I also associate with him. After Independence, the State of Kerala is not getting any justice from the Railway Ministry. The State of Kerala has no major projects till now. We have no Zonal Office. We have no Chief Engineer's office. There is no Commercial Office like that. The hon. Minister has given an assurance in her Budget speech to appoint a Resident Commissioner for coordinating railway development in Kerala.

MR. CHAIRMAN : Please conclude. Try to speak on the Demands.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : I am going to conclude. I will take one or two minutes only.

As I said earlier, the hon. Minister has given an assurance to us to appoint a Resident Commissioner at Trivandrum for coordinating railway development in Kerala.

But that promise has not yet been fulfilled. Therefore, I hope the hon. Minister would appoint the Resident Commissioner at Trivandrum. We, from the State of Kerala, have demanded for a number of trains.

MR. CHAIRMAN : Please take your seat now.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : We would also request for a train from New Delhi to Trivandrum.

MR. CHAIRMAN: Conclude your speech in one minute.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : I am concluding. We would also request for trains from Howrah to Trivandrum daily; from Jaipur to Trivandrum; and a new passenger train from Quilon to Rameshwaran.

Regarding electrification, of course, we are very happy that the first phase − Erode to Ernakulam − has already been commissioned. We would request that the second phase of Ernakulam-Trivandrum line should be taken up this year. We would also request for the doubling of Ernakulam-Trivandrum line via Kottayam. It is a very essential line, and hence, I would request that this should be taken up very urgently.

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. This is your last point.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : One more point, which is related to my constituency. I would request the hon. Minister for the extension of Angamali-Sabari railway line. In the last Budget speech also, I had mentioned about this and had requested the hon. Minister. The hon. Minister has given a promise that the proposed Angamali-Sabari railway line would be extended up to Punalur, which is in my constituency. This may also be considered.

MR. CHAIRMAN: All right. Thank you very much.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Regarding the gauge conversion of Virudhunagar-Quilon, my colleague had already mentioned.

MR. CHAIRMAN: Please take your seat.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : I am concluding, Sir. The gauge conversion of Virudhunagar-Quilon railway line is also a very important project, which is in my constituency. I would request the hon. Minister to allocate more money for this gauge conversion in this year's Budget. Thank you.

श्री पुन्नू लाल मोहले (बिलासपुर) : महोदय, मध्य प्रदेश राज्य का जो नया छत्तीसगढ़ राज्य बनाया गया है, वहां बिलासपुर में रेलवे जौन खुला है, उसके संबंध में मैं कुछ कहना चाहूंगा। दो वर्ष पहले प्रधान मंत्री जी उस रेलवे जोन का उदघाटन करने के लिए बिलासपुर गए थे। रेलवे जोन का उदघाटन करने के बाद मात्र 20 लाख रुपए ही रेलवे जोन को दिए गए हैं। यह राशि अपर्याप्त है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि कम से कम दस करोड़ रुपए की राशि दी जाए, जिससे रेलवे जोन उन्नति की ओर बढ़े। बिलासपुर- मुंगेली-मंडला रेलवे लाईन का सर्वे 1999 में होना था, उसे 2001 तक बढ़ा दिया गया है। इसलिए मेरा निवेदन है कि 2000 में ही वह सर्वे कराकर प्लानिंग कमीशन को स्वीकृति हेतु भेजा जाए। आपके प्रशासनिक अधिकारी का मुख्यालय बिलासपुर में था और वह अच्छे ढंग से चल रहा था। उसे बिना कारण वहां से अन्यत्र स्थानांतरित कर दिया गया है, जिससे वहां के निर्माण कार्य अवरूद्ध हो गए हैं। बिलासपुर से सरगुजा रेलवे लाईन, चिरमिरी तथा जांजगीर चापा का निर्माण कार्य प्रभावित हो गया है। बिलासपुर में प्रशासनिक अधिकारी के मुख्यालय को पुन: बहाल किया जाए।

महोदय, मैं कुछ और मांगें करना चाहूंगा, हमारी पुरानी मांग है कि बिलासपुर के पैंड्रा रोड में हीराकुड एक्सप्रेस का स्टापेज़ दिया जाए और बिलहा स्टेशन पर सारनाथ एक्सप्रेस का स्टापेज़ किया जाए। बिलासपुर चुहचूहिया पारा में ओवर ब्रिज की पुरानी स्वीकृति है, वह अभी तक राशि के अभाव में शुरू नहीं हुआ है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि बिलासपुर चुहचूहिया मार्ग पर ओवर ब्रिज के लिए राशि की स्वीकृति अविलम्ब करें। बिलासपुर में नया छत्तीसगढ़ राज्य बनने के बाद वहां रेलवे भर्ती बोर्ड का गठन किया जाए। अनुसूचित जाति एवं जनजाति के सभी श्रेणियों के रिक्त पदों की पूर्ति अभी तक नहीं हो रही है, उनके लिए विशेष भर्ती अभियान योजना चलाई जाए। डीआरएम आफिस में चतुर्थ श्रेणी की भर्ती रोक दी गई है, उसे पुन: प्रारम्भ किया जाए। बिलासपुर मुंगेली मंडला रेलवे लाईन का सर्वे तत्काल कराया जाए। सभी एक्सप्रेस तथा लोकल गाड़ियों में प्रत्येक स्टेशन पर एसी की चार बर्थ आरक्षित की जाएं तथा लोकल गाड़ियों में छ: सीटें आरक्षित की जाएं। एक्सप्रेस गाड़ियों में अधिकतर एसी डिब्बे रहते हैं, इससे यात्रियों को आने-जाने में कठिनाई रहती है। इसलिए प्रत्येक गाड़ी में लोकल बोगी जोड़ी जाए, यह मेरी मांग है।

इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इन मांगों की पूर्ति करें।â€¦(व्यवधान) सभी मांगों का मैं समर्थन करता हूं। धन्यवाद, जयहिन्द।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : सभापति महोदय, 3600 करोड़ रुपए का रेल बजटीय सपोर्ट मिला लेकिन बिहार को 40-41 करोड़ रुपए मिले हैं। मैंने सब जोड़ कर देखा है। हिन्दुस्तान का दसवां हिस्सा बिहार में है। रेलवे के जानकारों के अनुसार 3600 करोड़ रुपए में से एक साल में 360 करोड़ रुपए बिहार को मिलने चाहिए, लेकिन 40 करोड़ रुपए मिले हैं जबकि उसे दसवां हिस्सा मिलना चाहिए। जितना मिलना चाहिए, उसका दसवां हिस्सा मिला है। इतना भारी अन्याय, अत्याचार पृथ्वी पर सहन नहीं किया जा सकता। मैं नहीं जानता कि माननीय मंत्री महोदय क्या चाहती हैं? बिहार में पहले भी आन्दोलन हुए। बिहार आन्दोलन करके लड़ना जानता है। बिहार दिल्ली को हिलाना ही नहीं, चकनाचूर करना भी जानता है। 3600 करोड़ रुपए में से उसका हिस्सा क्यों मारा गया? इस बारे में 36 संसद सदस्यों ने हस्ताक्षर करके पत्र लिखा। वह पत्र प्रधान मंत्री जी को भी दिया और कहा कि बिहार की उपेक्षा बर्दाश्त नहीं की जा सकती है। 18 तारीख को माननीय सभाध्यक्ष को भी पत्र दिया। इसे लेकर धरना भी हुआ। माननीय मंत्री जी क्या कर रही हैं, मै नहीं जानता?

बिहार में कोई नई परियोजना शुरु नहीं की गई। आपने बिहार को क्यों खत्म कर दिया? प्रभुनाथ जी मधुर सवाल उठा कर चले गए। बिहार के 12 सासंद मंत्रिपरिषद में हैं। वे मंत्री जानते हैं कि उसका हिस्सा मारा जा रहा है। **â€¦(व्यवधान)

श्री थावरचन्द गेहलोत (शाजापुर) : सभापति महोदय, ...**.. यह ठीक भाषा नहीं है।

सभापति महोदय : यदि कोई आपत्तिजनक या असंसदीय बात होगी तो देख लेंगे।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : रेलवे की एक पिंक बुक होती है। उसमें 15 करोड़ रुपए मंजूर हुए लेकिन अभी जांच हो रही है। इतना बड़ा छल बिहार के

साथ हुआ? गंगा और मूंगेर के पुल मंजूर हुए। आप अभी दो लाख और पांच लाख रुपए की योजनाएं ही बना रहे हैं। बार-बार सरकार ने वचन दिया कि वैशाली में बुद्धिस्ट सर्किट बनाया जाएगा लेकिन अभी तक नहीं बनाया गया। हमें मालूम नहीं रेल्वे का क्या हाल होने जा रहा है? हाजीपुर, वैशाली और सुबोली का सर्वेक्षण हुआ। Where there is will there is railway; where there is no will there is survey. केवल सर्वे की ही बात होती है। मैंने इस बारे में पत्र लिखा। मंत्री जी ने ज़वाब दिया कि दो ही सर्वे हो रहे हैं। अभी खोजी सर्वे हो रहा है या होम सर्वे हो

----

*Expunged as ordered by the chair.

रहा है या बजट वाला सर्वे हो रहा है? इसमें से कौन सा सर्वे हो रहा है? जहां जनतंत्र ने जन्म लिया, जो भगवान बुद्ध की कर्म भूमि है, जो भगवान महावीर का जन्म स्थान है और आप जानते हैं कि भगवान महावीर की देश भर में 26वीं ज़यन्ती सुन्दर ढंग से मनाई जा रही है, जहां से विश्व शांति का उदघो हुआ.

उस क्षेत्र की उपेक्षा करके यह सरकार टिक नहीं सकती । मैं इस सदन में घोाणा करना चाहता हूं कि इतने बड़े भारी अन्याय का जस्टिफिकेशन क्या है? मैं बताना चाहता हूं कि कुछ साल पहले हाजीपुर को जोनल रेल हैडक्वार्टर बनाने के लिये शिलान्यास किया गया था । इसी प्रकार देशभर में अन्य जगहों पर हुआ। लेकिन मैं जानना चाहता हूं कि उस जोनल हैडक्वार्टर का क्या हुआ। लोग हमसे पूछते हैं। मैं दावे के साथ कहूंगा कि इसे हमसे कोई छीन नहीं सकता है। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि इस तरह से अन्याय की मार बर्दाश्त नहीं की जायेगी। हम लड़ना जानते हैं और सरकार को चकनाचूर करना चाहते हैं।

श्री महेश्वर सिंह (मण्डी): सभापति महोदय, रेल संबंधी अतिरिक्त अनुदान मांगों और अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर इस सदन में चर्चा हो रही है, मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ ।

सभापति महोदय, इन मांगों में 22 नये रेल्वे स्टेशनों को आदर्श रेल्वे स्टेशन के रूप में अपग्रेड करने की बात कही गई है। मै माननीय मंत्री जी को स्मरण दिलाना चाहूंगा कि पिछले सत्र में ज़ब मैंने हिमाचल प्रदेश की ओर ध्यान आकर्ति किया था क्योंकि हमेशा इसकी उपेक्षा की जाती रही है तो मंत्री महोदया ने कहा था कि हिमाचल प्रदेश सुन्दर है और रेल की दृटि से इसे सुन्दर बनाया जायेगा। मैं इस संदर्भ में बताना चाहूंगा कि शिमला ऐसा रेल्वे स्टेशन है जहां हजारों की संख्या में पर्यटक आते हैं, उस ओर ध्यान दिया जाये और इसे आदर्श रेल्वे स्टेशन के रूप में विकसित किया जाये। अभी वर्तमान में यह एक्सटैंडिड रेल्वे स्टेशन है और एक गोदाम में चल रहा है। पहले रेल वर्तमान स्थान से एक किलोमीटर पीछे तक जाती थी लेकिन ज़ब मैंने राज्य सभा में इस बात को उठाया था तो उस रेल्वे स्टेशन को एक्सटेंड करके बस स्टैंड के नीचे तक ले गये हैं। अब ट्रेन तो नई जगह से औरिजिनेट करती है लेकिन टर्मिनेट अभी तक पुराने स्टेशन पर करती है। फलस्वरूप पर्यटकों को अपना सामान शहर तक ले जाना पड़ता है और कुली को एक सौ रुपये अतिरिक्त देने पड़ते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से इस बात का आग्रह करना चाहूंगा कि इसमें कोई खर्च भी नहीं होगा जहां से रेल औरिजिनेट करती है, वहीं टर्मिनेट होनी चाहिये ताकि पर्यटकों को सुविधा मिल सके। मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगी और उचित निर्देश प्रदान करेंगी।

सभापति महोदय, मैं आपका ध्यान कुल्लू-मनाली में कम्प्यूटर बुकिंग सैंटर की ओर दिलाना चाहता हूं जिसे सैंक्शन हुये दो वा हो गये हैं। हालांकि हिमाचल प्रदेश सरकार ने भवन भी दे दिया है लेकिन कम्प्यूटर बुकिंग सैंटर अभी चालू नहीं हुआ है। फलस्वरूप पर्यटकों को बहुत परेशानी उठानी पड़ती है। मुझे आशा है कि इस ओर ध्यान दिया जायेगा।

सभापति महोदय, कांगड़ा क्वीन ट्रेन हिमालय क्वीन की तर्ज पर पठानकोट से पालमपुर तक चलती है। इस गाड़ी को एक्टैंड करने के लिये ज़ब मैंने आग्रह किया था तो माननीय मंत्री महोदय ने कहा था कि इसे अभी ट्रायल बेसिस पर चलाया गया है जिसे बाद में जोगेन्द्र नगर तक किया जायेगा। यह ट्रेन घाटे में चलती है। इसके लिये मैंने सुझाव दिया था कि इस गाड़ी में ए.सी. चेयरकार है, यदि सैकिंड क्लास की बोगी भी हिमालयन क्वीन की तर्ज पर इसमें लगा दी जाये तो सरकार को काफी लाभ होगा। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी इस ओर भी ध्यान देंगी।

अंत में एक बात और कहना चाहूंगा कि परवाणु रेल्वे स्टेशन का शिलान्यास दो वा पहले किया गया था। यह हिमाचल प्रदेश में है और कालका से मात्र डेढ़-दो किलोमीटर दूर है जहां तक रेल लाइन बिछानी है। मुझे आशा है कि इस अनुपूरक बजट में उसके लिये टोकन मनी का प्रावधान किया जायेगा। इसके साथ ही जहां तक भानुपली से सलापड़ की ओर रेल लाइन ले जाने की बात है, जून के महीने में रेल्वे बोर्ड और हिमाचल सरकार के बीच में बैठक हुई थी, उसके लिये मैं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं।

कोंकण रेल्वे की तर्ज पर वहां रेल्वे लाइन बिछाने की बात कही गई है। लेकिन आपकी तरफ से उसमें 25 प्रतिशत हिस्सा देने की बात कही गई है, 75 प्रतिशत हिस्सा हिमाचल प्रदेश सरकार को अपने साधनों से जोड़ना होगा। आप जानते हैं कि हिमाचल प्रदेश आर्थिक दृटि से अभी उतना साधन सम्पन्न नहीं हैं। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहूंगा कि इस पैसे को बढ़ाया जाए ताकि कम से कम 50 प्रतिशत आपका हिस्सा रहे। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

*m30

श्री राम रघुनाथ चौधरी (नागौर) : सभापति महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि रेल बजट में राजस्थान को कुछ नहीं मिला है। राजस्थान के बोलने वाले महानुभावों ने भी आपको बताया। लेकिन मैं उसमें न जाकर सीधे अपने क्षेत्र की बात करना चाहूंगा। मैं कहना चाहूंगा कि पश्चिमी राजस्थान में जोधपुर और ज़यपुर के बीच डेगाना जंक्शन एक मुख्य जंक्शन है। इस जंक्शन पर अजमेर रतनगढ़, लाडनू सुजानगढ़ आदि जगहों तथा भारत के अन्य भागों के व्यापारी लोगों का, वहां आना-जाना लगा रहता है। वहां से हावड़ा ट्रेन निकलती है, लेकिन वहां उसका ठहराव नहीं है। मैं जोधपुर में रेल्वे अधिकारियों से मिला था। उन्होंने बताया कि आमदनी और आवश्यकता के हिसाब से वे सहमत हैं कि हावड़ा का ठहराव डेगाना में हो। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि आप हावड़ा ट्रेन के डेगाना में दो मिनट के ठहराव की अनुमति दें। माननीय मंत्री महोदय श्री दिग्विजय सिंह जी कुछ दिन पहले डेगाना आये थे और वहां स्थानीय लोगों तथा सभी पार्टियों के लोगों ने उनसे मिलकर निवेदन किया था और वह भी मेरी बात से सहमत थे। अत: मैं निवेदन करना चाहूंगा कि माननीय मंत्री महोदय इस ओर गौर करके वहां उस ट्रेन का ठहराव करें।

महोदय, इसके साथ मैं कहना चाहूंगा कि गच्छीपुरा एक अन्य रेल्वे स्टेशन है। ज़ब पूर्व में वहां मीटर गेज लाइन थी तो वहां सभी तरह की एक्सप्रैस और मालगाड़ियां ठहरती थीं, लेकिन ब्रोड गेज बनने के साथ ही सभी गाड़ियों का ठहराव बंद हो गया है। वहां पिछले दस दिनों से हड़ताल है। सारा कस्बा बंद है। आसपास के 40-50 गावों का सारा कारोबार बंद है और लोग वहां विनती कर रहे हैं कि गच्छीपुरा में दो मिनट के लिए एक ट्रेन का ठहराव किया जाए। वहां से बहुत सी गाड़ियां निकलती हैं, लेकिन सभी गाड़ियों के लिए वे लोग विनती नहीं कर रहे हैं, उनका निवेदन है कि इंटरसिटी जो बीकानेर से ज़यपुर जाती है, वह ज़यपुर जाकर ठहर जाती है और

दिन भर वहां खड़ी रहती है और शाम को वही वापस चलकर बीकानेर जाती है। यदि उस गाड़ी को आप दो मिनट गच्छीपुरा रुकने की इजाजत दे दे तो आपका समय का भी नुकसान नहीं होगा। वहां से लगभग पांच सौ लोग रोजाना मकराना संगमरमर के कारोबार के लिए आते-जाते हैं, उन्हें भी सुविधा हो जायेगी और रेलवे को भी उससे आमदनी होगी। इसलिए हमारा निवेदन है कि वहां लोग दस दिन से हड़ताल पर बैठे हैं और बहुत शांति से आपसे निवेदन कर रहे हैं, रेलवे प्रशासन भी वहां बैठा है, ताकि वहां कोई गड़बड़ी न हो। हमने भी उनसे निवेदन किया है कि सब कुछ शांतिपूर्ण तरीके से करें, कोई गड़बड़ी न करें। आपसे पुन: निवेदन है कि इस रेल को गच्छीपुरा में दो मिनट के लिए ठहराव की अनुमति प्रदान करें।

सभापति महोदय, मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं। लेकिन इतना कहना चाहता हूं कि वर्ष 1999-2000 में प्रावधान था कि मेड़ता सिटी से अजमेर को जोड़ा जायेगा और इसके सर्वे के लिए छ: करोड़ रुपये की स्वीकृति दी थी। लेकिन इस वर्ष जो बजट आया है उसमें परिवर्तन करके आपने मेड़ता से ब्यावर के लिए सर्वे करने की बात लिखी है। अभी माननीय सदस्य ने बताया था कि जहां विल होती है, वहां रेल चली जाती है नहीं तो सर्वे होते रहते हैं। मैं भी यही सोचता हूं कि पूर्व में आपने सर्वे के लिए मेड़ता रोड से पुष्कर और अजमेर का दिया था और छ: करोड़ रुपये व्यय कर दिये। लेकिन इस बार उसमें परिवर्तन करके उसे मेड़ता सिटी को जोड़ते हुए ब्यावर कर दिया। महोदय, मेड़ता भक्त शिरोमणि मीरा का स्थान है, पुष्कर तीर्थों का महातीर्थ है और अजमेर ख्वाजा पीर की दरगाह है और बड़ा धार्मिक स्थल है। इसलिए इन स्थानों को जोड़ना जरूरी है। इससे बीकानेर, जोधपुर सीधे अजमेर से जुड़ जायेंगे और जो लम्बा चक्कर काटकर जाना पड़ता है, उसकी आवश्यकता नहीं रहेगी।

सभापति महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री राम रघुनाथ चौधरी : सभापति महोदय, मैं जानता हूं कि समय की कमी है, लेकिन हम लोग बहुत कम बोलते हैं, हमें बोलने का मौका नहीं मिलता है। इसलिए आपसे निवेदन है कि हमारी तरफ ध्यान देकर कुछ समय हमारे लिए भी बचाकर रखें। महोदय, मकराना संगमरमर का मुख्य व्यापार केन्द्र है तथा नागौर हमारे जिले का कार्यालय है। आपने वहां कंप्यूटीकरण करने तथा बुकिंग मशीने लगाने की बात की थी।

मेरे ख्याल से स्वीकृति हो चुकी है लेकिन लगी नहीं है। आपके माध्यम से मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि मकराना, डेगाने और नागौर की मुख्यता को देखते हुए वहां पर कंप्यूटरीकृत बुकिंग शुरू करवाने की कृपा करें। धन्यवाद।

SHRI ANADI SAHU (BERHAMPUR, ORISSA): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Demands for Excess Grants and the Supplementary Grants for 2000-2001.

While discussing the Supplementary Grants, I must say that the stress and strain are quite visible so far as the working of the Railways is concerned, and the stress and strain are accentuated by the prevailing security scenario of the country with a fundamentally imbued neighbour with religious bigotry creating problem for our country. Naturally, the security scenario has been going from bad to worse and the Railways have been the soft target. The communication set up in the country is being disrupted by Pakistan and her agents. The prime need of the day is to get striking power, more striking power for the Railways. The striking power of the Railways can be increased by arming the RPF in a proper manner. The Railway Protection Force needs to be a combative force at the present juncture with powerful self-loading rifles, small arms, and other gadgets so as to prevent any type of untoward incident whether it is the human bomb or the IED or the RDX or whatever it is. I am not explaining those things in detail.

I would request the hon. Railway Minister to go deep into this matter so that the RPF and the combative attitude of the Railways, all officers and workmen concerned should take it up so that the losses that we are suffering from day to day could be minimised in a way. And for that matter also, the Intelligence Wing of the Railway Protection Force and the Railways itself should increase in a befitting manner so as to ensure that the Railway Protection Force can act on its own without depending much on any Central paramilitary forces or the Government Railway Police. That is one.

Coming to the stress and strain part of it, so far as the Excess Grants are concerned, it is quite interesting to see at page 4, that 1479 per cent has been the increase of expenditure and that is for the decretal payments. It is known to everybody that the Railway Officials, the lawyers, the beneficiaries and in some parts, the adjudicating authorities are hand in glove in deciding about the decretal payments and large sums of money are being plundered or robbed in a legal way from the Railways. I would suggest that this matter should be gone into in detail. I am not going into the other thing. The Ministry of Railways should go into the details of the decretal payments, which come up in this way, 1479 per cent in one. That is only in traffic. The other payment is about Rs.17.14 crore so far as acquisition, construction, etc. are concerned. It can be explained away. I am not going into that. So far as the decretal payments are concerned, I would suggest that the matter should be looked into in more detail. Since it is a charged amount, I think, much of discussion is not being done. Had it been a voted amount, things could have been gone in detail but the Public Accounts Committee has gone into the details of it and accountability has to be fixed in a proper manner.

So far as the Supplementary Grant are concerned, it is not known how savings had been found out in the first Supplementary Grants to keep Rs.1,25,00,000 for 11 projects. Could it be that some of the projects, which had been taken up in the Budget itself, had been slowed down?

And that these 11 projects have been kept in mind so that excess money could be given in the next second Supplementary Demands or in the new Budget at a later stage, and other ongoing works could be slowed down.

This lurking suspicion has to be dispelled by the Ministry itself. Apart from going into all these things, I endorse the views and suggestions expressed by hon. Member Shri Prabhat Samantray from Kendrapara. In addition, I will give only 4 suggestions.

My first suggestion is this. I had fervently appealed to the Railway Minister a number of times and in writing also for a train.

MR. CHAIRMAN: Your time is up.

SHRI ANADI SAHU : I will take only two minutes. I have only four points.

I had made a request for a train from Khurda Road to Berhampur to Vizianagaram to Raipur and to Delhi, at least, once a week. My fervent appeal has fallen into the deaf ears.

Secondly that I had made a request to the Chairman of the Railway Board for introducing two general compartments in the Puri-Okha and Puri-Ahmadabad trains because we have a large number of garment labour going to Maharashtra and Gujarat. Those people cannot buy reserved tickets. When they go in for the sleeper class, they pay legal and illegal money. I need not go into the details of illegal money. I had requested for only two general compartments but that has also not been acceded to.

Thirdly, Rajdhani Express, which comes from Delhi to Bhubaneshwar be diverted either *via* Tatanagar or from Azansol to Kharagpur and then to Bhubaneshwar so that we can save, at least, three hours of the journey time. ...(*Interruptions*) I could not make my fourth suggestions. If you allow, I will place it. Otherwise, I will sit down.

MR. CHAIRMAN: This is the last point.

SHRI ANADI SAHU : Rs.5,10,00,000 has been sanctioned for gauge conversion of Naupada to Gunupur line but no work has started yet. I have another suspicion. Maybe, that money will be diverted. Madam, Railway Minister, kindly take steps to see that the work starts. That is all.

SHRI V.S. SIVAKUMAR (THIRUVANANTHAPURAM): I wish to submit the following for your kind perusal and immediate attention.

The railway development in my constituency, Thiruvananthapuram, in Kerala is in a neglected stage for the last several years. The railway sector between Thiruvananthapuram and Nagercoil, which is one of the busiest routes in the Southern Railway, needs urgent development in all respects.

I am thankful to the Minister for including Demand No.6 which is highly useful to the people travelling from Thiruvananthapuram to Nagercoil. Demand No.6 is Thiruvananthapuram-Nagercoil land acquisition in connection with the restoration of track at slip sites, Southern Railway. During monsoon season, rail traffic is impossible because of slips. I request the hon. Minister, through you, to increase the amount so that the work can be completed without delay.

The Tirupati-Nagercoil train should be extended to Thiruvananthapuram Central. This was promised by the hon. Minister in her meeting with the Kerala MPs during the Budget Session. The hon. Minister may be pleased to look into this matter personally and issue urgent directions to the concerned to implement her promise.

The Nemon Railway Station, which is the nearest station to Thiruvananthapuram Central on the Thiruvananthapuram to Nagercoil route, has sufficient land in the possession of railways for construction of a new terminal facility for maintenance yard. If this is done it will reduce the heavy burden of maintenance and accumulation of trains at the Thiruvananthapuram Central Station. It may be noted that the facility now available at Thiruvananthapuram Central is far below the requirements.

The Parassala Railway Station which is a major station between Thiruvananthapuram and Kanyakumari and is the last station in the State of Kerala is to be converted into a crossing station. It is understood that at least 90 acres of land is available to Railways at this station, and, therefore, there would not be any difficult for such developmental activities....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, please do not go to the official gallery.

SHRI V.S. SIVAKUMAR : The works for the development of the Thiruvananthapuram Pattah Railway Station needs to be completed in a time bound manner....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: It will be issued tomorrow.

SHRI V.S. SIVAKUMAR : Thiruvananthapuram Pattah is a major railway station wherein a large number of passengers including VIPs use the station as various important destinations in the city including the Legislative Assembly, Secretariat, Legislators hostel, hospitals and educational institutions have easy accessibility from this station.

Moreover, the development of this station will ease out congestion and huge rush in the Thiruvanthapuram Central Railway station. The platform No.I in this station does not have sufficient height, which causes untold hardships to the passengers to alight from or get into the trains stopping at this station. The level of this platform should be raised immediately and the entire platform should be covered with roofing.

श्री राजीव प्रताप रूडी (छपरा) : ममता जी यहां बैठी हैं। मैं एक सलाह से अपनी बात शुरू करूंगा। विश्व का सबसे बड़ा लोक उपक्रम अगर विश्व में कहीं है तो वह भारतीय रेल है। â€¦(व्यवधान) मेरी बात अगर पहले खत्म नहीं होती तो मैं उतने में ही खत्म कर दूंगा क्योंकि जो सुझाव मैं दे रहा हूं, अगर वह जंच गया तो बाकी प्रस्ताव मैं मिल कर ठीक करवा लूंगा। इस विभाग में ऊपर से नीचे तक लाखों कर्मचारी हैं। इस पूरी व्यवस्था में नीचे गार्ड, रेल ट्रेक पर काम करने वाले लोगों से लेकर चेयरमैन, रेलवे बोर्ड तक ब्यूरोक्रैट्स, टैक्नोक्रैट्स हैं। पूरी व्यवस्था में नियंत्रण करने के लिए एक मंत्री, सौभाग्य से इस बार हमारे पास दो और मंत्री हैं तो कुल मिला कर तीन मंत्री हैं। ममता जी, जिस दिन से आप कुर्सी पर बैठी हैं, अगर आप यह तय कर लें कि मुझे हर काम गलत करना है तब भी इस व्यवस्था में आप जो डैमेज कर सकती हैं, वह जीरो दशमलव कुछ प्रतिशत होगा क्योंकि इसका ढांचा इतना बड़ा है कि आप जितना भी करना चाहेंगी, नीचे तक उस काम को करना संभव नहीं होगा। मेरा आपसे यही निवेदन है कि अगर किसी विभाग में सबसे ज्यादा रिग्रैट लैटर्स आते हैं तो वह रेलवे है। हमको लगता है कि गिनीज़ बुक ऑफ वर्ल्ड रिकार्ड में अगर चला जाए, पिछले पचास वर्षों में देखा जाए तो रिग्रैट लैटर्स विश्व में अगर किसी विभाग द्वारा दिए गए होंगे तो वह रेलवे है। मैं महोदया से निवेदन करूंगा कि इस विभाग में थोड़ा सा कुछ निर्णय लेने का प्रयास करें क्योंकि मैं जानता हूं कि आप अच्छे निर्णय लेंगी। मैं आपके पास सदन में कभी भी परव्यू लेकर नहीं जाता। लेकिन मेरे जीवन में एक ख्वाहिश है और अगर यह ख्वाहिश पूरी हो जाए तो मैं समझता हूं कि मेरा पूरा राजनैतिक जीवन सफल माना जाएगा। पटना के समक्ष पिछले पचास वर्षों में गंगा पर एक रेल पुल निर्माण करने की मांग चली आ रही है। प्रधान मंत्री श्री देवे गौड्डा ने वहां जाकर धूम-धाम से शिलान्यास किया लेकिन आज तक उस रेल पुल का अता-पता नहीं है। श्री राम विलास पासवान रेल मंत्री थे। उन्होंने भी बड़ी धूम-धाम से उस कार्यक्रम को किया। मुझे पता चला है कि उसके सर्वे का कुछ काम चल रहा था। मेरा निवेदन है कि अगर इस बड़े काम को करेंगे, बिहार वैसे भी गरीब राज्य है, उसको जोड़ने वाली यह पटरी इस देश के लिए और उस भाग के विकास के लिए बहुत उपयोगी काम होगा खास कर नार्थ ईस्ट को कनैक्ट करने के लिए अगर इधर से रास्ता निकलता है तो रेलवे की एक बड़ी अच्छी भूमिका होगी और हमारे जैसे राजनैतिक व्यक्तियों के लिए जीवन का एक संकल्प पूरा होगा।

छोटी-मोटी बातें 4-5 शब्दों में कहना चाहता हूं। छपरा से सोनपुर के बीच डबलिंग का कार्य बहुत दिनों से चल रहा है लेकिन उसकी गति बहुत धीमी है। पता नहीं इस देश में राजनीति में जोनल हैडक्वार्टर क्यों खुलते हैं। या तो तय करें कि जोनल हैडक्वार्टर न खोलें और अगर एक बार जन-आकांक्षाओं को बढ़ाते हैं तो उसे हटाने का कोई औचित्य नहीं दिखता। यह बात उसी समय तय करनी होगी।

आपके दिल में बड़ी ममता है। इस देश में प्रिविलेज्ड क्लास के लिए फास्ट ट्रेन है। आप इस टेन्योर में हैं। गरीबों के लिए एक ऐसी ट्रेन चलाइए जिसकी गति राजधानी की हो और उसमें सब लोग सिटिंग में जाएं। पटना अगर बारह घंटे में दुगने लोग पहुंच सकें तो एक ममता एक्सप्रैस चलाइए जहां इस देश के गरीब भी तेज गति से सिटिंग क्लास में बैठ कर अपने गंतव्य स्थान पर पहुंच सकें। दक्षिण, उत्तर, पश्चिम के लिए चलाइए और उस सबका नाम ममता एक्सप्रैस रख कर इस देश के गरीबों के लिए कुछ करें।

DR. V. SAROJA (RASIPURAM): Thank you very much, Sir. At the outset I congratulate the first woman Minister of Railways in Indian history. I rise here to support these Demands.

The gauge conversion project from Salem to Cuddalore costs Rs.l98.68 crore.

22.00 hrs.

The hon. Minister on personal representation on 23.2.2000, had assured that the CCEA approval would be resorted to and an early release of funds would be done. Therefore, I request the hon. Minister to expedite the matter. More funds may be allocated for `Salem-Cuddalore' gauge conversion project.

Now, I want to give a few more suggestions in respect of general amenities to passengers.

There is no first-aid available even for minor ailments throughout the journey. It is most important and, at least a few basic and very important medicines should be available in every railway station to cater to 500 patients in a station.

The Chemist shop, with a proper qualified pharmacist to identify the drugs, should be opened so that proper treatment can be given with less medicines and more curative aspect.

As far as protected drinking water is concerned, it is not available in most of the trains. Kindly look into it because most of the illness during journey is because of non-availability of pure drinking water. Pantry Car service should be introduced in all trains, especially long distance trains so that passengers should get proper food. They are finding it very difficult especially when they are travelling as a family.

As far as safety is concerned, I would request the hon. Minister to implement the Khanna Committee's Report so that we can give maximum priority to the train safety.

As far as punctuality is concerned, Shri Malaisamy has mentioned about it. I would like to say only one point that whenever there is an undue delay, the railways should be made to pay compensation. Then, only we can have some regularity in this respect.

As far as financial constraints are concerned, may I give you some suggestion? At present, the platform ticket is available for Rs. 3/-. It can be increased to Rs. 5/-. It will also reduce the congestion in the railway stations and also you can get some amount.

As far as ticketless passengers are concerned, the fine may be increased. The Rail bonds should be issued with attractive schemes in order to garner money for their ambitious projects.

Sir, last but not least, the fake railway time-tables are available at Delhi as well as other major railway stations. Today, I am not able to produce it here, but tomorrow, I will place it here. The Government railway time-table is available for Rs. 25/- with a better quality paper, with all the information, which is needed. I happened to get one fake railway time-table from Delhi itself, which was without any map and without the instruction of how to read the map and also without the last two lines showing about trains coming from Kerala only up to Chennai and they are not shown up to Delhi. That part is omitted. So, I request the hon. Minister to look into it.

Sir, with these few words, I thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion.

श्रीमती जयश्री बनर्जी (जबलपुर) : माननीय सभापति महोदय, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं सप्लीमेंटरी डिमांड्स का समर्थन करती हूं।

सर्वप्रथम मैं जबलपुर की जनता की तरफ से मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं कि उन्होंने राजकोट एक्सप्रैस को जबलपुर तक बढाया। मैं रेल मंत्री को भी धन्यवाद देती हूं कि उन्होंने जबलपुर के लिए कम से कम कुछ सोचा। मैं आपके माध्यम से उनको कहना चाहती हूं कि जबलपुर भारत देश के केन्द्र में बसा हुआ है और देश के सभी महानगरों का इससे सम्बन्ध है। यहां पर रक्षा मंत्रालय का कार्यालय भी है, विश्वविद्यालय है, भेड़ाघाट तथा कान्हा पर्यटनस्थल है। निम्नलिखित सुविधाएं जो मैं बता रही हूं, उनकी ओर अगर ध्यान दिया जाये तो जबलपुर की काफी प्रगति हो सकती है।

मेरा आपसे एक निवेदन और भी है। 12 रेलवे स्टेशनों को अपग्रेड करने की जो आपने बात सोची है, उसमें मध्य प्रदेश के केवल उज्जैन स्टेशन को आपने लिया है, उसमें जबलपुर को भी जोड़ दिया जाये और पश्चिम मध्य जोन के विकास हेतु राशि बढ़ाई जाये।

<u>22.05 hrs.</u>

(अध्यक्ष महोदय <u>पीठासीन हुए</u>)

गोंदिया नैनपुर जबलपुर तक गेज परिवर्तन हेतु राशि बढ़ाई जाए। यह परियोजना 1996-97 में शुरू की गई थी। इसके कार्य की गति अत्यंत धीमी है। 386.3 करोड़ रुपए की इस परियोजना में अभी तक मात्र 59.82 करोड़ रुपए ही आबंटित किए गए हैं और उसमें से मात्र 13 करोड़ रुपए खर्च किए गए हैं। इस परियोजना का ब्यौरावार अनुमानित राशियों की स्वीकृति नहीं की गई है तथा अभी तक कार्य समाप्ती का लक्ष्य तय नहीं किया गया है। इस योजना में गोंदिया-बालाघाट सेक्शन में प्रारम्भिक कार्य हो चुका है। किंतु यहां पर ब्राडगेज लाइन डालने के लिए इस नेरोगेज को बंद करना पड़ेगा इसलिए इस सेक्शन का कार्य रुका हुआ है। इसको तुरंत पूर्णतः की ओर ले जाया जाए। नैनपुर-जबलपुर की सर्वे रिपोर्ट नहीं आई है इसलिए उसको भी शीघ्र किया जाए।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को कहना चाहती हूं कि इटारसी-जबलपुर-इलाहाबाद खंड का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण किया जाए। अमरकंटक एक्सप्रेस, भोपाल-दुर्ग वाया जबलपुर प्रतिदिन चलाई जाए। महाकौशल एक्सप्रेस जबलपुर-हजरत निजामुद्दीन को तीन दिन जम्मू एवम् शेष दिन पठानकोट तक बढ़ाया जाए। शिप्रा एक्सप्रेस हावड़ा-उज्जैन चार दिन इटारसी-जबलपुर होकर चलाई जाए। कोची-हैदराबाद एक्सप्रेस बंगलौर तक बढ़ाई जाए। जबलपुर से भोपाल तक एक इंटरसिटी एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जो, क्योंकि भोपाल वहां की केपिटल है। जबलपुर से नागपुर तक भी एक इंटरसिटी चलाई जाए। इटारसी-जबलपुर फास्ट पैसेंजर को कटनी तक बढ़ाया जाए। पटना-मद्रास को त्रिवेन्द्रम या कन्याकुमारी तक बढ़ाया जाए। मदनमहल स्टेशन के प्लेटफार्म बढ़ाए जाएं। मदनमहल मालगोदाम को कछपुरा स्थानांतरित किया जाए। मदनमहल स्टेशन का सिटी साइड से विस्तार किया जाए, जिससे जबलपुर नगर के लोगों को सुविधा प्राप्त हो सके। जबलपुर लोको में वाशिंग पिट का विस्तार कराया जाए, स्टीम लोको शेड समाप्त के बाद पर्याप्त जगह उपलब्ध हो सकती है। जबलपुर इंडियन ऑयल डिपो की भूमि का उपयोग किया जाए, क्योंकि इंडियन ऑयल का डिपो वर्तमान में भिटौनी में कार्यरत है। छोटी लाइन में गोरखपुर, जबलपुर के बीच जो है, वहां ओवरब्रिज बनाए जाने की आवश्यकता है। मानिकपुर लाइन में लूटपाट बहुत होती है, उसको रोका जाए और यात्रियों की सुरक्षा व्यवस्था की जाए। कुछ स्टेशनों को उन्नत करने के लिए आगे के कार्यक्रम में जोड़ा जाए।

यहां पर अकाउंट्स वाले धरना दे रहे हैं, स्टेशन मास्टरों की कुछ डिमांड्स हैं। मैं कहना चाहती हूं कि आपने भी उन लोगों को आश्वासन दिया था इसलिए उस पर कुछ ध्यान दिया जाए।

आपने मुझे समय दिया, उसके लिए धन्यवाद।

श्री अनंत गुढे (अमरावती) : अध्यक्ष जी, मुझे दो मिनट दे दें, मेरे क्षेत्र की महत्वपूर्ण डिमांड हैâ€¦(<u>व्यवधान</u>)

अध्यक्ष महोदय : अब दस बज गए हैं, आप बैठ जाएं, यह सप्लीमेंटरी डिमांड हैं, आपको मालूम नहीं है।

श्री अनंत गुढे : मैं सिर्फ दो मिनट में अपनी बात खत्म कर दूंगाâ€¦(<u>व्यवधान</u>)

अध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाएं, मंत्री जी जवाब देंगी।

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): I am specially grateful to you, Sir, for allowing me to reply at this moment. I convey my heartiest congratulations and heartiest thanks to all the hon. Members who gave beautiful suggestions. I also appreciate their concern about the railways, especially in their States, in their constituencies and in their home districts.

Sir, railway is visible and is called the lifeline of the nation. That is why, the expectations of the people and the expectations of the public representatives are very high, and I appreciate their concern. But, at the same time, I would like to mention that yes, in my Budget Speech, I mentioned that the Indian Railways is the second largest railway in the world. With 62,800 route kilometres to cover, 12,000 trains running in the country everyday, around 7,000 railway stations and 16 lakh railway employees, it is a vast and the biggest department.

Sir, it is a fact that I tried my best within the past ten months to see the Railways from the practical field. I want to tell the House what I have seen with my own eyes. I think the restructuring, specially the operation and administration, should be divided into two parts. This is the biggest organisation and it is not possible for one person to see the Railways' operation and administration, to look after the problems of 16 lakh employees, the hospitals, the R.P.F., the hotels and everything that is covered by the Railways. Of course, the Reforms Committee under the leadership of Shri Rakesh Mohan is looking into the matter. After getting its report, I think the Government must examine it. Of course, if I am here, I will see whatever I can do to it.

Sometimes I feel guilty that after trying also I cannot satisfy each and everybody. We have at least about 800 M.Ps. We have so many M.L.As. in this country. We have so many Chief Ministers. Even the Ambassadors used to come to us. The Chief Ministers used to come to us. The M.Ps., of course, will come. The M.L.As. and all the representatives also write to me. Everyday I receive 3,000 to 4,000 letters. It is very difficult. I try to work from morning to night for the Railways. I have seen this. Therefore, my feeling is that it should be decentralised. For this, I took three to four initiatives. Earlier, the power was totally with the Railway Board and the Ministry. This time I gave 25 per cent of the power of the Board to the local General Managers and the Divisional Railway Managers. I did not get the opportunity to tell this to the House earlier. Whenever Railways are discussed, it will be in the midnight or in the night. I am not a publicity-seeking person. That is why I did not tell it earlier. Since I am replying today at only 10.10 p.m., I am giving this information to you.

Let me now come to the commercial utilisation of the land and estates. Why are the railway projects delayed? I have known it from my practical experience. In the month of February we placed the Budget. But until and unless the Budget is cleared, we cannot go in for spending any money. In the last week of February we placed the Budget. In the month of May, the Budget is passed. After that you have to go for tenders etc. which take three months. If you calculate, in a year, nine months are lost in this. That is why I would urge upon the House that there should be some decision so that these nine working months are not wasted.

The Ministry of Finance does not have any construction work with them. But Railways have the construction work with them. If you lose nine months for this Budget purpose and to clear all these things, then wherefrom the construction work will come out? This is the first point on which I feel strongly. I would urge upon the House that the issue of railways' construction should be sorted out so that we can spend the money in a proper time.

This time also, I set up the monitoring committees for every State. That monitoring committee is going to the States and they are talking to the State Government officials. We deputed officers from the State Governments and the Railways also so that there must be some co-ordination between the State Governments and the Central Government and they should work together. I did that also.

Regarding safety and security, of course, everybody is concerned about it. Can you imagine that we cannot sleep in the night not knowing when there would be a bomb blast or when there would be a sabotage? Nowadays we are passing through such a situation. We are facing such a dangerous situation now. Do you think that it is in our imagination that we see when the bomb blast would be there? I do not want to disclose the action that we have taken for the safety of the passengers because if it is disclosed, it will be leaked to the terrorists who want to destroy the country and then they will get an advantage. That is why I do not want to disclose it.

Hon. Member, Dr. Laxminarayan Pandeya has mentioned one point. Do you people know how we are doing it? We are doing it quietly so that the lives of the people are saved. But if from a remote control device the terrorists do their acts what will we do? In the Railways we have the Railway Protection Force with us. But the RPF has nothing to do with the law and order situation and they cannot even lodge an FIR. There is no such power with the Railway Protection Force. That is why we set up the Task Force Committee also. I set up the Task Force Committee along with the D.G.P., Chief Secretary, the R.P.F. and the G.R.P.F. Shri Manish Gupta, the seniormost IPS officer is heading that Committee.

They are going to submit the report. I have asked them to sort out the issue. The Railway Protection Force is under

the Railways, but it is a very weak Force because they do not have any power. Either we have to strengthen this Force, we have to give power to it, the House has to give power to it by amending the law or we have to depend on GRP, Government Railway Police. Everybody feels that this is our force, but it is not under the Railways. It is the State Government's Railway Police. The State Government fund them 50 per cent and we give them 50 per cent fund. But I think, that the Railways become the soft target because we have the potential threat areas, our trains run in the vulnerable areas, our trains run in the interior areas, our trains run in the backward areas, our trains run in the remote areas. We cannot go for even border fencing. How will we fence 62,800 kilometres? What is the mechanism? What is the system? Then, you have to spend a lot of money. Our budgetary support has come down from 75 per cent to 32 per cent in the current year. It is not that we have a magic lamp and we can do all these things without money. You cannot do anything without money. Therefore, we have to go in for this innovative idea of commercial utilisation of land, open space and also OFC.

Sir, some of my friends say that I do not keep my commitment. In my life, I have never deprived anybody because commitment is my credibility. That is why, I want to mention in the House that in my Budget speech, I had announced 31 new trains. In spite of there being a saturated situation on all the routes, we have to go in for additional capacity building. The train cannot move one part to another because the routes are saturated. In spite of all these hindrances, out of 31 new trains announced, it is already mentioned in the Supplementary Demands that some new trains have started. I had kept budget provision for 22 new trains and out of this, 17 trains have already been started. Out of 11 trains to be extended, six have been extended. The frequency of three trains, out of five trains announced, has also been increased. Only five trains are left because of various reasons, including relating to their inauguration. Otherwise, out of 22 new trains, 17 have already been started.

Sir, I know that hon. members have some idea of model stations, new stations and all such things. I would like to mention that we have already included 186 model stations in our country. Also, in these Supplementary Demands, we have taken up 22 more model stations, taking the total number of model stations to 208. Then, we have already identified 69 areas for commercial utilisation of land.

Sir, the hon. Members would recall that a loading target of 475 million tonne had been kept in the Budget for the current year. I am happy to inform the House that up to the end of July, 2000, Railways have already loaded 154.66 million tonne which is 8.94 million tonne more than the loading done last year. This is the achievement of the Railways. I want to mention here that last year, we crossed all the records in freight movement because the Railways are going for business and the Railways are going in the market in a competitive way also.

Sir, in financial terms also, the earning from goods, during the period ending July, 2000, is Rs. 7,683 crore which is Rs. 23 crore more than the target for the period and Rs. 450 crore more than that of the last year. On the passenger side, we have allowed Rs. 15 per month ticket for the poor people below the poverty line to travel by the Railway trains and to agricultural labour also. This is for the first time that we have allowed them and they are travelling, with a right, by the trains. But if you ask me whether my earning have been low due to that, I must say in this House `No'. The passenger earnings during this period are Rs. 3,344 crore which are Rs. 58 crore higher than the target and Rs. 256 crore more than that of the last year. What can we do? We give advantage to the senior citizens, we give advantage to Kargil War widows and we also give advantage to freedom fighters in the form of millennium gift. Sir, we try, but our hands are tightened. Instead of all these things, we are trying our best.

Of course, hon. Members have raised some valuable points, and I appreciate that. Everybody referred to the projects concerning their district, constituency and their State. Though I can give the reply now, I think, it will be better if I give them a detailed reply in writing later.

रघुवंश जी, आप लोग हमारे खिलाफ बहुत धरना दे रहे हैं। आप दीजिए, यह आपका डेमोक्रेटिक राइट है। मैं आपकी रिसपेक्ट करती हूं, लेकिन आप यह बताइए कि मैंने आपके लिए क्या बुरा काम किया। नीतीश जी के टाइम पर आपका जो बजट था, मैं चैलेंज करके कहती हूं कि उसमें से हमने एक पैसा भी नहीं घटाया, बल्कि बढ़ाया है। अगर आपका गंगा ब्रिज टाला है तो वह इसलिए हुआ है कि सीसीइए का क्लियरेंस नहीं हुआ। इसके लिए मैं जिम्मेदार नहीं हूं। Whatever projects that have been taken up this time, I have got them cleared from the Expended Board, the Planning Commission and from the CCEA. If your project is not cleared, please do not blame me. If it comes before the CCEA, of course, I will fight for you because Bihar is my neighbouring State.â€¦(व्यवधान)

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : अभी तक सर्वे का काम ही पूरा नहीं हुआ।â€¦(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : बिहार मेरा पड़ौसी स्टेट है, इसलिए गलत सूचना नहीं जानी चाहिए। बिहार, बंगाल, यू.पी. और आंध्र प्रदेश सब मिलजुल कर रहते हैं।â€¦(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : रघुवंश जी, चेयर को भी तकलीफ दे रहे हैं और आपको भी दे रहे हैं।

â€¦(व्यवधान)

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : 360 करोड़ रुपए में से केवल 40 करोड़ रुपए दिया।â€¦(व्यवधान) हमें उसका दसवां हिस्सा मिला।â€¦(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : रघुवंश जी, 40 करोड़ रुपए नहीं दिया, यह बात ठीक नहीं है।â€¦(व्यवधान) 255 करोड़ रुपए से ज़्यादा दिया है, आप ठीक से देखिए। अगर आपके पास हिसाब नहीं है तो मैं आपको देने के लिए तैयार हूं।â€¦(व्यवधान)

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : आप पुल वाले काम के बारे में बताइए।â€¦(व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी (छपरा) : पुल वाला काम हो रहा है, मैडम ने बताया है।â€¦(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : मैंने कहा है कि उसका क्लियरेंस नहीं हुआ और मैं बगैर क्लियरेंस के कैसे करूं।â€¦(व्यवधान) उसके बावजूद भी मैंने ठीक किया है।â€¦(व्यवधान)

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिग्विजय सिंह) : एक ही दिन में सर्वे नहीं हो जाता।â€¦(व्यवधान)

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : महोदय, 1997 में शिलान्यास हुआ था।â€¦(व्यवधान)

MR. SPEAKER: Nothing will go on record, except the Minister""s speech.

*(Interruptions)**

MR. SPEAKER: Shri Rudy, you are unnecessarily provoking him.

...(*Interruptions*)

---

*Not Recorded.

कुमारी ममता बनर्जी : रघुवंश जी, अगर इसे सीसीइए वाले क्लियर कर देंगे तो मैं करने के लिए तैयार हूं। 1997-98 में केवल एक करोड़ रखा था, लेकिन मैंने तब भी क्लियरेंस न होने पर पांच करोड़ रखे ताकि आपका काम बंद न हो और हम अब भी कोशिश करेंगे। अगर सीसीइए में आएगा तो केरल का भी जो प्रोजेक्ट है, जो यह बोलते हैं कि प्रोमिस किया हुआ है, it is not a promise. The project is pending with the CCEA. Let this project be cleared. If it is cleared, we will try our best to help the State. अभी यह दिक्कत है कि बहुत सारे प्रोजेक्ट पैंडिंग पड़े हैं। मैंने सोचा कि प्लानिंग होने के पहले हम फाउंडेशन ले कर दें, इसमें थोड़ी एकाउंटेबिल्टी की जरूरत है। इसलिए किसी प्रोजेक्ट का कोई फाउंडेशन नहीं होना चाहिए, जब तक उसका क्लियरेंस न हो और ऐसा हम कुछ नहीं करेंगे। इसलिए हमने ठीक किया है। आज बहुत सारे प्रोजेक्ट पैंडिंग हैं, इसलिए बहुत सारी स्टेट गवर्नमेंट आगे आ रही हैं। They are saying that they want to go into a joint venture. For example, in respect of railway projects in Andhra Pradesh, it has been decided that we would sign an M.O.U. with them. Similarly, it has been decided that we would sign the M.O.U. with the Karnataka Government. Likewsie, the MRTPC of Maharashtra and many other States have come forward, including Tamil Nadu. If any State comes forward, we are willing to do so because we can spend only Rs. 500 crore on all the projects in a year. So, it is better if there are no new schemes. If there is a commercially justified project, then the private sector can also join the project. However, I want to categorically say that we are not going to privatise the Indian Railways. At the same time, for beautification, for commercial utilisation of land, to connect tourist spots, and to connect ports, we will encourage the participation of private sector because we do not want to spend the Department""s money. We have paucity of funds. That is why, we want to encourage the private sector to participate in the joint ventures. It is being done with a view to develop the Indian Railways and nothing else. There is no hanky panky in this.

Sir, insofar as the public sector is concerned, I would like to submit that we would encourage the participation of public sector and we are going to do so as well. We want to encourage the public sector participation and help the public sector for their survival. My friend, I think, Shri Balanandan mentioned about the ICF. We are willing to help the public sector units in whatever way possible.

Sir, the House would be happy to know that the MoU for the Bangladesh link line has already been signed with Bangladesh. The authorities in Bangladesh, within a short time, would give us the time as to when it would start the freight movement. As soon as we get the clearance, the freight movement would start.

Sir, hon. Members here have given many good suggestions. I have taken note of all those suggestions. Some hon. Members have requested for filling up the backlog vacancies of the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. I have already issued instructions in this regard. I have also given instructions regarding appointments of the candidates belonging to the OBC category and appointments due to people on compensatory grounds. We have also restored the Sports Policy as was pursued earlier so that the unemployed youths, who have excelled in sports, get employment and promotions. This was not there earlier.

We made a Budgetary provision of Rs. 500 crore for the OFC. The Optical Fibre project has also been cleared by the Cabinet. We have also set up a Corporation for this purpose. The name of the Corporation of Rail Tel Corporation of India Limited. This Corporation would start their work very soon. I am happy to announce that this Rail Tel Corporation of India Limited will be a real gold mine for the Railways.

Now, in future if we give contract through this OFC for the Delhi-Mumbai, or Delhi-Chennai or Delhi Calcutta, then the people living in the interior parts, or in the rural areas would not get any advantage. So, we have decided to do it together so that any person from Mumbai, Chennai or Hyderabad would also get the opportunities. It is a comprehensive package. Through this OFC we intend to modernize the Indian Railway system; modernize the signaling system; modernize the internet facilities and upgrade the stations. Everything would be covered under this.

Sir, the Excess Grants is for the year 1997-98. The Committee on Public Accounts Committees has already cleared it. Only after that we have come to the Parliament for its regularization. This is not anything new.

Sir, with these words, the hon. Members have been waiting for a long time here now, with these words I would like to commend the Excess Grants for 1997-98 and the Supplementary Demands for the year 2000 to be passed by this House.

MR. SPEAKER: Now, we shall take up item no. 22 - Demands for Excess Grants in respect of Budget (Railways) for 1997-98.

The question is:

"That the respective excess 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 make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 1998, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 8, 10, 14 and 16. "

The motion was adopted.

MR. SPEAKER: The House would now take up item no. 23 -- Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2000-2001.

The question is:

"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 to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2001, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No.16. "

The motion was adopted.

____