

17.18 hrs.

Title: Resolution regarding approval of recommendations contained in the First Report of Railway Convention Committee and Demand for Supplementary Grants - Railways for the year 2000-2001.

MR. SPEAKER: The House shall now take up Item Nos. 22 & 23 together.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Sir, I beg to move:

"That this House approves the recommendations made in paragraphs 115, 116, 117, 119, 120, 121, 122, 123 and 124 contained in the First Report of the Railway Convention Committee, 1999 appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues, etc., which was presented to Lok Sabha on 22 August, 2000."

"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.

Sir, when we are moving for the consideration of the Supplementary Demands, of course, I am grateful to all the hon. Members for their full support. I would like to mention in this House that Indian Railways is passing through a critical juncture, especially from the point of view of safety after the recommendations received from the Khanna Committee. This is a crisis time for the Railways, especially when the coaches, the rakes, the signalling system, etc. have become old.

I appeal to all our Members through this august House that instead of all these odds, the Indian Railways are trying its best to serve the nation and the people. But what we feel today is that we have taken some strong and stringent action. This safety matter is so important. That is why, we have planned a new safety plan for the next 10 years. If we want to restore normalcy, specially, in the safety areas, then we have to invest money for the Safety Plan. I am grateful to the hon. Prime Minister. This is the first time that the Prime Minister has announced that the Railways are neglected. From the safety point of view, he is willing to give us support. We hope that, of course, after the recommendations from RCC, the Consultative Committee, Standing Committee, NRECC and all the parliamentary Committees, this time we should not neglect the safety networks because safety never sleeps.

I want to mention this for the information of the hon. Members. In my last Budget, I gave 21 new trains. Out of that, 20 trains have already started. This Supplementary Demand relates to all the subjects. Technically, it is related to the safety matter. It is only the safety matter that we have included in the Supplementary Demand.

Before starting the debate, I would like to give one information for the information of all the hon. Members that they should recall that a loading target of 475 million tonnes has been kept in the Budget for the current year. I am happy to inform the House that the Railways have already loaded 306.69 million tonnes till the end of November 2000, which is 16.25 million tonnes more than the loading last year. Last year, the loading crossed 50 years' record. This year also, within these 5-6 months, the Railways have loaded 16.25 million tonnes more. Going by the current trend, I am hopeful that the Railways would exceed the target laid down and it will be more than that.

In financial terms, the goods earning during the period is Rs.15,219 crore which is Rs.956 crore higher than last

year's achievement if Rs.14,263 crore during the corresponding period.

The passenger earning is also Rs.206 crore higher than the target. It is Rs.615 crore more than last year. It means we have got Rs.1,165 crore etc., income this time from the passenger and freight earnings.

I request the hon. Members to give more thrust to safety networks. I will listen carefully to whatever fruitful suggestions they give. I will request the hon. Members to give us some important suggestions to improve the safety networks, and suggestions for reforms and restructuring of the Indian Railways and how the Indian Railways should work. I will listen to them first and then I will respond.

MR. SPEAKER: Motions moved:

"That this House approves the recommendations made in paragraphs 115, 116, 117, 119, 120, 121, 122, 123 and 124 contained in the First Report of the Railway Convention Committee, 1999 appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to Lok Sabha on 22 August, 2000."

"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. "

Time allotted is three hours only. Now, Shri K.H. Muniyappa.

...(Interruptions)

SHRI KIRTI JHA AZAD (DARBHANGA): Mr. Speaker, Sir, there is an 'Half-an-Hour Discussion' on the Olympics. When do you plan to take it? It is supposed to be taken up at 5.30 p.m.

MR. SPEAKER: It has been postponed to tomorrow.

...(Interruptions)

MR. SPEAKER: It is because of the Railway Supplementary Demand.

THE MINISTER OF YOUTH AFFAIRS AND SPORTS (KUMARI UMA BHARATI): Please give me a minute time to say something. I want to make a request. अगर उसे कल होना है तो जैसा माननीय सदस्य ने कहा है it is a very important matter and many Members want to participate in this. I request you to increase the time from more than half-an-hour because it is generally called 'Half-an-Hour Discussion'.

MR. SPEAKER: All right.

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Mr. Speaker, Sir, thank you very much for giving me an opportunity to speak on the Demand for Supplementary Grant for the Railways in respect of Budget (Railways) for 2000-2001.

The Indian Railway system is the biggest in the railways of the world. Like the nervous system of the human body, directly or indirectly more than 75 per cent of the population is being benefited by this, in war, in peace, in heat or in cold. The Railways have been contributing their share to the nation. Therefore, it is our prime concern to build and develop a safe railway network.

The Railways have got an history of more than one hundred years. They have seen many ups and downs during the period when the earlier Congress Governments were in power. They have to strengthen and develop the system. During the years 1991 to 1996 more than 4,000 km of gauge conversion took place. It was a boom period for the Railways.

I would like to mention some history. When an accident took place, Shri Lal Bahadur Shastri and even recently Shri Madhavrao Scindia – who were Ministers of Railways -- accepted the responsibility and resigned. Now-a-days, look at the present hon. Ministers. Whatever may be the accidents reported, innocent people suffer but we are surprised that the hon. Ministers are not even ready to accept their failure.

Let us look at the last occasion of 1996. The United Front Government started laying innumerable foundation stones. I have got the information that if we have to convert those foundation stones into railway lines, we would need thousands and thousands of crores of rupees and it will take more than one hundred years to complete them

also! What is the use?

17.27 hrs (Dr. Laxminarayan Pandeya *in the Chair*)

That is because of the reason that to get cheap popularity the United Front Government had made all these things, to convince the Members of Parliament that they had made all those things. Even though many surveys were ordered, not even 25 per cent of them had been completed. That is what had happened in the United Front Government.

The present Government also has not been able to do much for the Railways. This is a very sad thing about which I would like to inform the House. To satisfy the Members of Parliament this was done. When will they complete them? How much amount of money is needed to complete these works? Why have these people to do all these things? They are laying the foundation stones but it will take one hundred years to materialise. This is the report or information received from the Department.

Is this the way to develop the Railways and complete them? These are the things we want to know from the hon. Minister because now the present Minister is a very dynamic and a committed Minister, who is committed to the work. That is why I want a clear cut clarification from the hon. Minister about what happens to the several foundation stones lying all over the country. If it is not possible to complete them, inform the House that it is not possible to complete them or what the stage of their completion is. Let the people know these things.

Today, trains are moving at a speed of more than one hundred kilometres. But our hon. Minister is running at a speed of more than two hundred kilometres. I want that the hon. Minister should take the stride at the same speed for the development of the Railways. In Japan, the speed of the trains is three hundred kilometres per hour whereas in India it is not even one hundred kilometres. When do we reach that stage? Ours is one of the biggest democracies, the largest and populous countries in the world.

How to complete this project? This is a most important thing. So, I would like to urge upon the Government that some new formula should come up to develop the railways. Then, only it is possible.

The Government of Karnataka has ventured an MoU with the Ministry of Railways through Karnataka Rail Infrastructure Development Company Limited- 'K-RIDE'. The hon. Minister has taken up four projects on a joint venture basis. The subscription to equity of K-RIDE by the parties are – Government of Karnataka: 26 per cent; Government of India 26 per cent; and the rest 48 per cent by financial institutions. So, in this way, it should be extended to all the States in the country. A separate fund should be provided for development for those States, which are coming forward. I think, at least this can be more useful. So, I would like to urge upon the Government to provide at least Rs. 1,000 crore for this joint venture every year. I think, it will be more useful and it should be done as early as possible.

Sir, I would like to put forward another important suggestion to this august House. The Ministry of Railways should exploit the commercial viability of the railway wasteland in cities wherever found feasible. We have to use that wasteland. It should be used for commercial purposes. Hundred of acres of railway land are lying on the side of the railway tracks. It is not properly utilised. That can be used by the railways for the tourist centres, to construct hotels and for commercial purposes that can be more useful. Twenty-five per cent of the total input is needed for the development of railways.

Another important thing is how to get the money for all these things. I do not want to mention the regions. The hon. Minister should understand and look into the matter. You can compare the southern parts of the country with the northern part in respect of ticket purchasing, income and how the trains are running. I am mentioning this because of my personal experience. I went to Varanasi in 1992. I found that more than 30 per cent of the people had not taken tickets. Then, how to run the railways? The hon. Minister is very dynamic and strict. She must see this thing and try to correct it. In this way, 50 per cent of amount will come for the development of Railways. It is the most important thing. You have to assert yourself and you have to be strict on this point. This is a practical suggestion I am giving. You can compare it from South to North. This thing should be corrected.

I would like to say another point. Even in the reserved seats, people are coming forcibly. They are not even allowing those people who are having reserved seats. For example, after Bhusawal, we cannot get seats. These things should be strictly restricted and the officers should be instructed accordingly.

Sir, I would like to give a few suggestions. Linking of pilgrimage centre is one. Running some special trains such as Palace on Wheels, which is successful in North India, is another. Construction of Railway Yatri Niwas hotels and running them in a systematic way would also earn money and foreign exchange for the Government of India.

Railways have enormous capacity to handle the goods, but because of the complex procedure and non-cooperation of railway staff, these goods are moving through trucks. Therefore, it is necessary to identify the field staff for the

purpose and part of the earnings be given to the private agents on commission basis on a trial run. Railways should try to transport perishable goods also. Because of high production of the agricultural produce and low transportation facilities, farmers are facing many difficulties. This method can be tried. It is not an impossible task.

In Karnataka, we are purchasing potatoes from Shimla. We could not get even a month to sow the seeds. Karnataka people are regularly purchasing potatoes from Shimla. Thousands and thousands of wagons we are purchasing from there. For one-and-a-half month, the wagons run to South with potatoes but they do not reach in proper time and, therefore, we are not able to sow the seeds at the appropriate time. We are put to a loss because we are not able to sow the seeds within a particular time. Same is the case with paddy. So, the hon. Minister has to take care of the goods side and has to give more importance to it because whatever the farmers produce, those products must go to a particular place within a particular time. Then only they will get the profit. Otherwise you know, these are perishable goods and the farmers will lose even their inputs also. I think, Madam, you understand the problems of the farmers and will take care of all these things.

The hon. Railway Minister has been to Karnataka. She has had a discussion with the hon. Chief Minister of Karnataka. She has cleared four projects in the joint venture, but another 25 to 30 projects are still pending. I can only mention one or two of them.

The survey of the Bisanattam-Manikuppam line in my constituency has been noted for consideration by the Hon. Minister for Railways, but the money has not been provided for the same.

Another important thing to which I would like to invite the attention of the hon. Railway Minister is that the revised combined cost of construction of Cable Stayed Bridge with approaches (kilometre 321 near K.R. Puram), on Chennai-Kilar-Bangalore section of National Highway No. 4 is Rs.47.42 crore. So far the Government has sanctioned only Rs.22.2 crore. The remaining amount should be released at an early date to finish this project. Otherwise, unnecessarily it will take more time. The National Highway No.4 is a very very heavy traffic road. Everyday the casualties on this road, compared to all other roads in the State, are more. Every month, not less than two to three hundred casualties take place. So, you can understand what is the position there. A large number of trucks are running on this road. If this road is completed early, it will be more useful for the public.

My colleague, the hon. Former Union Minister and the Member of Parliament, Shri Jalappa and myself requested the hon. Railway Minister twice for the completion of the Bangarpet-Yelahanka railway line project. Fifty per cent of the work has already been completed. The remaining fifty per cent is yet to be completed. They have already spent Rs.50 crore on this project. If the remaining 50 per cent is also not completed, then these Rs.50 crores will go waste. That is why I request the hon. Railway Minister to give top priority to this project. We requested the hon. Chief minister last time to consider this even as a joint venture project. So, kindly consider it as a joint venture project and complete it. It will connect Tirupati, Bhubaneswar, Calcutta and the North-East.

Another important point is that we are producing mangoes and vegetables. ...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : You restrict your speech to the Demands. These are only Supplementary Demands.

SHRI K.H. MUNIYAPPA : I am concluding, Sir.

We, in Karnataka, are producing one-third of the total production of mangoes in the country. This has to go to the Northern and the North-Eastern parts of the country. So, this project should be completed early.

Another important thing I would like to mention is regarding the Bharat Earth Movers Limited. Since its inception in 1947, the work of the construction of railway coaches had been entrusted to this company, that is, Bharat Earth Movers Limited, which is one of the public sector undertakings. Under Madam's Ministership only, it has been given to the Rail Coach Factory Kapurthala and the Integrated Coach Factory, Chennai. I would like to know what is the fate of the Bharat Earth Movers Limited where 5,000 workers are in trouble?

They have the skilled labour only for this purpose. The Government of India is having it right from the beginning. What is the fate of those workmen now? An amount of Rs. 70 crore is spent every year for those employees. This was also requested earlier. I would request you to kindly share this problem. I agree that you need not have more than 1,000 coaches in one factory or something on those lines. But, whatever it is, you have to distribute it among these units. Otherwise, it is difficult. What is the fate of this company? There is a loss of Rs. 70 crore every year. Wherefrom will it come? This is one of the important things which I wanted to tell you. ...*(Interruptions)* It is a public sector undertaking. KUMARI MAMATA BANERJEE: Is it with the Railways?

SHRI K.H. MUNIYAPPA : This is also a public sector undertaking.

KUMARI MAMATA BANERJEE: But it is not with the Railways. It is with the Urban Development Ministry.

SHRI K.H. MUNIYAPPA : Madam, the Government had instructed earlier and it is for that purpose that the infrastructure was developed for construction of coaches. The entire skilled labour is there for this particular unit.

KUMARI MAMATA BANERJEE: There are so many such units.

SHRI K.H. MUNIYAPPA : No, Madam. This is a very important one. You have to kindly consider this.

MR. CHAIRMAN : Shri Muniappa, under which Demand Number are you speaking?

SHRI K.H. MUNIYAPPA : Sir, I am concluding. I will urge upon the Government to kindly look into this.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL (CHANDIGARH): Sir, please do not restrict like this. We have to discuss not only the Supplementary Demands but the RCC report also.

MR. CHAIRMAN : I know that.

SHRI K.H. MUNIYAPPA : Sir, we have to come to the rescue of the hon. Minister also. We are for the development of this sector. We will urge upon the Government to provide more funds, at least Rs. 1,000 crore every year. With a joint venture with the States, let them complete the projects which are pending.

Another important aspect is about safety. Today, once in every two or three months 50 or 100 people are dying in railway accidents. The safety measures are not properly taken care of. Madam, as you have said, strict measures are to be taken for safety in the railways.

On maintenance and cleanliness, I would like to say that our standards are very poor. We cannot use the toilets in the Railways. We hope that the hon. Minister will take necessary steps to make them fit for use. This is one of the important things which we are saying. Safety is very poor. Development is also very poor. In this regard I would like to urge upon the Government to give necessary funds for this purpose.

Secondly, whatever schemes or plans that have been made in the past ten years for development, we are totally agreeable on them. It is the main thrust not only for the passengers but for the farming community also. It is one of the important projects which concerns the farmers who are very much concerned. At this stage I would like to urge upon the Government to give necessary funds for the Railways to take up all pending projects whether they are in Karnataka or elsewhere. In whichever area the projects may be, they are important. We are concerned at the national level.

I would suggest that instead of going in for cheap popularity regarding laying of innumerable foundation stones, you may kindly like to tell the people of this country as to which are the projects for which you have laid the foundation stones and which are the projects that you are taking up. You have to come out clearly with these details. I know that you are a very strict and dynamic person and you are not going to lay foundation stones unnecessarily. But I would request you to kindly give these details and to take up the projects on a priority basis. Then we will be really supporting you.

सभापति महोदय : मेरा माननीय सदस्यों से अनुरोध है कि यदि आप संक्षेप में बोलेंगे तो लम्बे समय तक नहीं बैठना पड़ेगा, क्योंकि इस चर्चा में 50 से ऊपर माननीय सदस्य भाग लेने वाले हैं।

â€¦(व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज) : सरकारी पक्ष से कम लोग बोलें और विरोध पक्ष से ज्यादा लोग बोलें तो अच्छा रहेगा।

श्री थावरचन्द गेहलोत (शाजापुर) : माननीय सभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने जो अनुदान की अनुपूरक मांगें सदन में स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की हैं, मैं उनका समर्थन करता हूँ। ममता जी के रेल मंत्री बनने के बाद रेल के क्षेत्र में काफी सुधार होता जा रहा है। हम अपेक्षा करते हैं कि उनके नेतृत्व में रेल महकमा और तेज गति से आगे बढ़ता जाएगा।

अभी मंत्री जी ने उपलब्धियों की जानकारी दी थी, वे निश्चित रूप से सराहनीय हैं। उसमें और वृद्धि करने की भी आवश्यकता है। उन्होंने सुरक्षा की दृष्टि से भी चिन्ता व्यक्त की है और चिन्ता के साथ-साथ सुरक्षा के उपाय हेतु भी कई कदम उठाए हैं। आप्टिकल फाइबर सुविधा उपलब्ध कराना, ताकि दूरसंचार की दृष्टि से रेलवे की खामियों में तेज गति से सुधार हो और एक-दूसरे स्टेशनों के बीच में तत्काल कोई घटना घटित होती है या नई-पुरानी बात होती है तो उस जानकारी का एक-दूसरे स्थान पर आदान-प्रदान हो जाए। यात्री सुविधा मद की राशि में भी वृद्धि हुई है और नयी ट्रेनें भी चलाई गई हैं। अत्याधुनिक 4000 अश्वशक्ति के नये इंजन, लोकोमोटिव भी रेल विभाग की ओर से उपलब्ध कराए गए हैं। हुडको के माध्यम से जो रेलवे की भूमि पड़ी हुई है, उसका उपयोग करके आय बढ़ाने के भी प्रयास किए गए हैं।

पिछले बजट के समय में कुछ अच्छे निर्णय भी लिए थे और उन अच्छे निर्णयों में प्रमुख रूप से बिना माल भाड़े में, यात्री भाड़े में वृद्धि किए रेलवे की आय बढ़ाने के प्रयास थे। वाणिज्यिक प्रचार की दृष्टि से माल गाड़ी के डिब्बों पर या यात्री ट्रेन के डिब्बों पर कुछ प्रचार-प्रसार संस्थाओं से बात करके पैसा कमाने का एक अच्छा प्रयास इस मंत्रालय ने किया है। जो समपार हैं, उन पर होर्डिंग्स रेलवे लाईन के किनारे-किनारे लगानी है, इस प्रकार की प्रचार सामग्री के माध्यम से आय के स्रोत में वृद्धि करने के अच्छे प्रयास किए हैं। माल की अधिक से अधिक दुलाई हो सके, इसके लिए रेल मंत्रालय ने जो सुपर फास्ट यात्री ट्रेन चलती है, उसके साथ आगे-पीछे एक्सप्रेस मालगाड़ियां चलाने का भी निर्णय लिया।

महोदय, जैसे ये अनुपूरक मांगें बहुत सीमित हैं, इसमें केवल 30,000 रुपए की स्वीकृति है, परन्तु सुरक्षा की दृष्टि से जो निर्णय लिया है वह बहुत महत्वपूर्ण है। हमारे देश में लगभग 50,600 से अधिक रेलवे समपार हैं, जिनमें से लगभग 16,100 चौकीदार युक्त समपार है, किन्तु 34,500 से अधिक ऐसे समपार हैं जहां चौकीदार की व्यवस्था नहीं है। यह जो अनुदान की अनुपूरक मांगें प्रस्तुत की गई हैं, उनमें लगभग 185 समपारों पर चौकीदार की व्यवस्था करने का प्रावधान है, जिसके लिए मैं मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मैं मंत्री जी का ध्यान मध्य प्रदेश की कुछ समस्याओं की तरफ खींचना चाहता हूँ। इस दौरान मैं यह भी कहना चाहूंगा कि योजनाएं बहुत सारी बनी हुई हैं, उन योजनाओं को कार्यान्वित करने के लिए जितनी धनराशि की आवश्यकता है उतनी रेल मंत्रालय जुटा नहीं पा रहा। मैं जानता हूँ कि ममता जी गरीब लोगों का प्रतिनिधित्व करने वाली रेल मंत्री हैं, इसलिए किसी प्रकार का कोई भार गरीब वर्ग के लोगों पर डालना नहीं चाहतीं।

परन्तु ऐसे कोई न कोई उपाय तो खोजने ही पड़ेंगे, नहीं तो यह रेल-विभाग बहुत मंद गति से प्रगति की ओर बढ़ेगा। भारत में करीब 150 वॉ से रेल सुविधा उपलब्ध है लेकिन अन्य बहुत से देशों में जहां पर 60-80 या 100 वॉ पहले रेल-सुविधा मिली है चार सौ, पांच किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से रेलगाड़ियां चलती हैं। रेल-पटरियों को तो हम बढ़ा नहीं सकते हैं लेकिन रेलगाड़ियों की गति को बढ़ाकर हम आवागमन की सुविधा को बढ़ा सकते हैं।

आज चिंता का विषय यह भी है कि माल की ढुलाई की मात्रा तो बढ़ रही है, आय भी बढ़ रही है लेकिन अन्य क्षेत्रों की तुलना में प्रतिशत में जितनी वृद्धि होनी चाहिए वह नहीं हो रही है। ट्रकों से आज माल ढुलाई हो रही है और वहां प्रतिशत बढ़ रहा है लेकिन रेल ढुलाई में नहीं बढ़ रहा है। उसके कई कारण हो सकते हैं। माल का लादान, उसका उतारना, टाइम पर छुड़ाना, माल आता है नहीं आता है इत्यादि। इसलिए जागरूकता के साथ ऐसी खामियों को दूर करके ऐसे प्रयास करने चाहिए ताकि रेलवे को माल ढुलाई ज्यादा मिल सके।

सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान मध्य प्रदेश की कुछ प्रमुख समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। माननीय प्रधान मंत्री जी ने ललितपुर से संगरौली तक नयी रेल लाइन बिछाने के काम का शुभारम्भ किया था। इसलिए हमारी अपेक्षा है कि वह काम तेज गति से होना चाहिए। जो-जो रेल लाइनें हम स्वीकृत करते हैं, उन सब का अपना महत्व होता है लेकिन यह एक बहुत महत्वपूर्ण लाइन है। इस पर बजट प्रावधान भी हुआ है लेकिन बहुत ही कम हुआ है। मैं जिन योजनाओं का उल्लेख कर रहा हूँ उन सभी में करीब-करीब यही स्थिति है। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि अगले बजट में पर्याप्त धन की व्यवस्था करके इन योजनाओं को तेज गति से पूरा करें। मध्य प्रदेश में जबलपुर और छत्तीसगढ़ के बिलासपुर में जोनल ऑफिस की स्वीकृति हुई। बिलासपुर में जोनल ऑफिस तो प्रारम्भ किया जा चुका है लेकिन जबलपुर की स्थिति ठीक नहीं है। उसे ठीक से चलाने की व्यवस्था होनी चाहिए। रतलाम और नीमच के बीच में आमाम परिवर्तन का काम लम्बे समय से पूरा नहीं हो पा रहा है। बजट में धन का अभाव रहता है। इस वॉ के बजट में केवल 5 करोड़ रुपये दिये गये हैं। माननीय प्रहलाद पटेल जी ने 3 अगस्त 2000 को इस बारे में एक प्रश्न किया था। उनके जवाब में बहुत सारी योजनाओं की जानकारी दी गयी। मध्य प्रदेश की उन योजनाओं के बारे में माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि अगले बजट में वे ऐसी व्यवस्था करें जिससे वे योजनाएं निर्धारित लक्ष्य के अनुसार पूरी हो सकें।

सभापति महोदय, इसी प्रकार से मक्सी-इंदौर गोधरा रेल 1989-90 में स्वीकृत हो गयी थी। तब से बजट में प्रावधान होता चला आ रहा है परन्तु उसका एक फंड मक्सी से देवास के बीच का, लक्ष्य की प्राप्ति के अनुसार, पूरा होने की उम्मीद नहीं है। वर्तमान में उसमें 10 करोड़ का बजट प्रावधान है, लेकिन काम की गति धीमी है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि उसकी गति को तेज किया जाए। इसी प्रकार से गुना-इटावा रेल लाइन को सन 2003 तक पूर्ण करने का लक्ष्य रखा गया है किन्तु बजट अभाव में काम लक्ष्यानुसार नहीं हो रहा है। रावघाट रेलवे लाइन की स्वीकृति आदि का काम कम्पलीट है। सेल के द्वारा रेलवे में पैसे भी जमा करा दिए गये हैं। उक्त कार्य को शीघ्र पूरा कराया जाए।

रायपुर से बालोदा बाजार सारगढ़ झाड़सकुड़ा तक के लिए सर्वे कार्य स्वीकृत है। प्रथम सर्वे हो चुका है। रामटैक से गोटेगांव प्रथम सर्वे हो चुका है, आगे कार्यवाही करके काम प्रारम्भ करवाया जाए। जबलपुर से पन्ना व्याया दमोह पन्ना रेल लाइन हेतु प्रथम सर्वे हो चुका है। भिण्ड उरई महोबा बारास्ता राठ रेल लाइन हेतु माननीय प्रधान मंत्री जी ने सन् 1998 में घोषणा की थी तथा उसमें बजट प्रावधान भी हुआ है।

किन्तु काम प्रारम्भ नहीं हुआ। ग्वालियर-श्यापुर छोटी लाइन को बड़ीलाइन में बदलने हेतु सर्वे काम स्वीकृत है परन्तु काम प्रारम्भ नहीं हुआ है। बिलासपुर से मंडला सर्वे काम चल रहा है लेकिन काम अधूरा है। इंदौर-भुदनी सर्वे कार्य की भी यही हालत है। सलामतपुर, रायसेन, बेगमगंज से सागर तक रेल लाइन की भी यही स्थिति है। उज्जैन से रामगढ़ मंडी तक नई रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वे काम हो चुका है। रिपोर्ट अप्रैल 2000 में रेलवे बोर्ड और रेल मंत्रालय के पास पहुंच गई है। वहां आगे कार्यवाई होनी बाकी है। उसे करना चाहिए। सागर, देवड़ी, करेली, नागपुर के बीच नई रेल लाइन डालने भी ऐसी स्थिति है। इंदौर से उज्जैन रेल लाइन का विद्युतीकरण होना अति आवश्यक है। यह 75-80 किलोमीटर का टुकड़ा है। इसके कारण रेलवे के टाइम टेबल में काफी दिक्कतें आती हैं। मैंने समस्याओं का जो मांग पत्र बनाया है और उस पर मध्य प्रदेश के सभी सांसदों के हस्ताक्षर हैं, अगर आप अनुमति देंगे तो उसे सभा पटल पर रख दूंगा। मेरा वह भाण पढ़ा हुआ मान कर उसे रिकॉर्ड में लेने की कृपा करें।

सभापति महोदय : मैंने संक्षेप में बोलने के लिए कहा है।

श्री थावरचन्द गेहलोत: उज्जैन में दो साल बाद सिंहस्थ का मेला लगने वाला है। उस दृष्टि से उज्जैन के आसपास 100 किलोमीटर एरिया में रेलवे स्टेशन में सुख सुविधाओं को बढ़ाना चाहिए। वहां शौचालय नहीं है, शैड नहीं है और पीने का पानी नहीं है। इसकी व्यवस्था होनी चाहिए। देवास बहुत बड़ा इंडस्ट्रियल एरिया वाला रेलवे स्टेशन है। इंदौर की तुलना में वहां बहुत अधिक आय होती है लेकिन वहां केवल एक प्लेटफार्म है। आने-जाने की गाड़ियां एक तरफ के प्लेटफार्म में खड़ी रहती हैं। बीच में मालगाड़ी आ जाती है और उधर पैसेजर ट्रेन खड़ी रहती है। लोग रेल के नीचे से निकलते हैं जिससे दुर्घटनाएं होती हैं। वहां दूसरे नम्बर का प्लेटफार्म बनना चाहिए और उसकी लम्बाई बढ़ानी चाहिए।

मेरे क्षेत्र में किसौनी रेलवे स्टेशन है। वह 43 वॉ से है। उस स्टेशन को समाप्त करके फ्लैग स्टेशन बना रहे हैं। वहां लाइटें बंद कर दीं। किसी ठेकेदार को ठेका दे दिया। वह टिकट देता है। कब गाड़ी आएगी और कब जाएगी इसका कुछ पता नहीं है। ऐसी स्थिति में वहां फिर से पूर्व की भांति पूर्णरूपेण रेलवे स्टेशन बनाया जाए। मालवा का अकोदिया मंडी में स्टॉपेज बहुत जरूरी है। मैं इसकी लंबे समय से मांग कर रहा हूँ। मेरी मांग अधूरी पड़ी है। देवास का स्टेशन बहुत पुराने तरीके का है। वहां लॉकिंग और सिगनल सिस्टम आधुनिक होना चाहिए। मैं उसके आधुनिकीकरण की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। नई रेल गाड़ी इंदौर से ग्वालियर इंटर सिटी चलाई है। उसमें रेलवे ने जो टाइम टेबल फिक्स किया, उसके खिलाफ कुछ लोग हाई कोर्ट गए। हाई कोर्ट ने एक फैसला दिया। मेरे ख्याल में रेलवे की तरफ से अच्छी तरह प्रस्तुतीकरण हुआ होगा। हमारे वकीलों ने अच्छी बहस की होगी लेकिन कोर्ट ने एक आदेश दिया उसके कारण इतना टाइम दे दिया। पता नहीं क्यों दिया? हमें जानकारी मिली है कि बड़े-बड़े बस ओनर्स ने रिट पेटिशन लगाई थी और उन्होंने अच्छे वकील के माध्यम से न्याय को प्रभावित किया। उज्जैन में 45 मिनट का स्टॉपेज है जबकि 5-10 मिनट से ज्यादा की जरूरत नहीं है। वहां ईजन रिवर्सबल स्थिति में नहीं है। जिधर आता है, उधर ही जाएगा। मक्सी में 45 मिनट का स्टॉपेज है। जिधर से गाड़ी आ रही है, उधर ही जाएगी। कोई ईजन चेंज नहीं हो रहा है और वह 45 मिनट खड़ी रहेगी जबकि पांच-पांच मिनट के स्टॉपेज में सब काम हो सकता है। इस तरफ विशेष ध्यान दें। रेलवे को हानि पहुंचाने की योजना बन रही है। वे येन-केन प्रकारेण न्यायालय के माध्यम से रेलवे को प्रभावित करते हैं। यह नहीं होना चाहिए। मेरा निवेदन है कि इसका टाइम टेबल ठीक किया जाए।

रेल मंत्री महोदय की कार्य क्षमता बहुत अच्छी है। उनमें सूझबूझ भी है। वह काम भी करना चाहती हैं लेकिन जब हम रेल में यात्रा करते हैं तो बहुत से यात्री कहते हैं

कि रेल मंत्री महोदय बहुत अच्छा काम करती है। योजनाएं बहुत अच्छी हैं लेकिन बहुत ज्यादा समय पश्चिम बंगाल में दे रही हैं। इसलिए रेलवे का काम जितना सुचारु रूप से चलना चाहिए वह नहीं चल रहा है।

18.00 hrs.

मैं इस बात को मानता हूँ कि उन्होंने जो लक्ष्य तय कर रखा है कि पश्चिम बंगाल में अनेक वॉर्ल्ड से जो कुशासन है, उसे उन्होंने हटाकर दम लेने का संकल्प लिया है, मैं उसकी तो सराहना करता हूँ, परंतु मैं उनसे यह निवेदन भी करना चाहता हूँ कि रेल विभाग भारतवा का महत्वपूर्ण महकमा है, इसमें किसी भी प्रकार की कोई ढिलाई न हो।

सभापति महोदय : आप डिमांड को ध्यान में रखकर बात करें। पश्चिम बंगाल बीच में कहा से आ गया।

श्री थावरचंद गेहलोत : इसलिए आप ज्यादा से ज्यादा समय रेल मंत्रालय को दे, ताकि रेल मंत्रालय अच्छा काम कर सके और देश का विकास हो सके।

कुमारी ममता बनर्जी : सर, जो बात ऑनरेबिल मैम्बर ने कही है उस पर मैं कहना चाहती हूँ कि मैंने ज्यादा समय रेलवे को दिया है। इतना समय मैंने अपनी पार्टी को नहीं दिया, अपनी स्टेट के लिए भी नहीं दिया। अगर इसमें बी.जे.पी. के किसी मैम्बर को ऐतराज हो तो वह मुझे हटा सकता है। लेकिन यह बात सच है और जो सच है वह आपको बताना चाहिए।

MR. CHAIRMAN : Yes, he should not say like that.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, I am the only Minister who has not gone abroad. Instead of going abroad, if I go to my State, attend to my State, what is the harm in it?

MR. CHAIRMAN: We know that.

...(Interruptions)

श्री थावरचंद गेहलोत : मंत्री महोदय, मैंने यह कहा कि आप यहां बहुत समय देती हैं। उसके बाद भी यात्री जो सोच रहे थे वह मैंने आपसे निवेदन कर दिया। (व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : आपने जो कहा वह गलत है।

श्री थावरचंद गेहलोत : यदि इसके बाद भी आप महसूस करती हैं कि मैंने गलत कहा है तो मैं अपने शब्द वापस लेता हूँ। (व्यवधान) यदि आपको लग रहा है कि मैंने गलत कहा है तो मैं अपने शब्द वापस लेता हूँ।

सभापति महोदय : थावरचंद जी, आप बैठिये।

SHRI P.H. PANDIYAN (TIRUNELVELI): Sir, she is a part of the NDA. Nobody should criticise her....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: We know that she is giving maximum time to the railways.

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Sir, the Supplementary Demands for Grants (Railways) has been presented after the grievous accident that took place in the month of November, 2000. That is why the hon. Minister of Railways while initiating the debate has also stated that the main thrust is the safety.

Sir, we also realise that safety should be the most important area of the Indian Railways. Unless there is safety we cannot have efficiency in the Railway operation.

But the Supplementary Demands for Grants which has been presented, does not reflect the intention of the hon. Minister although certain allocations have been made for manning the unmanned level crossings. We also want that the unmanned level crossings should be manned. It will take a number of years because thousands and thousands of level crossings are still unmanned level crossings.

There is also a provision for providing inter-locking system. This is also a safety item. There is one item about the track renewal of 13 kilometre Howrah-Kharagpur but no other item related to safety is there..

Safety is all the more necessary in the Indian Railways. In this regard, a number of Committees had been constituted, namely, Sikri Committee, Wanchoo Committee, Railway Reforms Committee, Khanna Committee, Railway Accidents Review Committee. The C&AG also, on a number of times, reviewed the safety performance of the Indian Railways. They have commented upon it also.

Sir, it is not that I am talking about the safety aspect only today. I have been raising this issue since long. We know, how a number of railway accidents which take place remain unreported. They are not even reported to the Parliament.

The C&AG has commented that there is a gross under-reporting of the cases of accidents by the Zonal Railways to the Railway Board and by the Railway Board to Parliament. Out of 14,000 accidents from 1994 to 1997-98, only 3,157 accidents, that is 22.55 per cent, were reported to the Railway Board. If a derailment takes place, why is it not reported to the Railway Board? I have wanted to know this a number of times from the Railway Board. When a derailment takes place or when an interruption in the railway system takes place, an evaluation of the financial loss or damages is not done and the information is not available with the Ministry of Railways.

We know that there are certain derailment-prone sections where derailments have taken place for years together. The Commissioner of Railway Safety is to inquire into all serious accidents. Whenever accidents take place, the Commissioner of Railway Safety is immediately asked to inquire into them. Yet, out of 2,274 serious accidents reported during the period under review only 126, that is 5.54 per cent, were inquired into by the Commissioner of Railway Safety.

There is another alarming situation relating to the track circuit. All of us remember the serious accident that took place at Ferozabad. The then Prime Minister Shri P.V. Narasimha Rao made a statement that all the major stations would be provided with track circuit. Money was available with the Northern Railways but that money was not utilised for providing track circuit. At that particular station, if track circuit had been provided, the accident would not have taken place. It was stated that all stations would be provided with track circuit but till now this has not been done. This has been commented upon by the Khanna Accident Review Committee also.

Another serious issue relates to the safety category staff. On an average, 8.07 per cent vacancies existed in the safety category staff during this period. The shortage was more acute at 11.20 per cent in the case of driver category. In this category, it is vital to fill up the vacancies. I know, a number of vacancies in this category are not filled up for years together because of a standing instruction from the Railway Board that about six per cent of the staff strength should be reduced.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, whatever he is quoting from the C&AG Report is absolutely correct. But I would take only one minute to explain the situation. Earlier, it was a fact that accidents had not been recorded. But when I took over this charge I made it clear that every accident had to be recorded. That is why the figure is so high. This is because earlier the accidents were not recorded. He has mentioned something about staff also. I have already given instructions to induct all the staff necessary.

SHRI BASU DEB ACHARIA : It is a good step taken by the hon. Minister.

Another important area is the duty hours of the drivers. The C&AG has also commented on this. There was an agreement in 1973 and a statement made by the then Minister of Railways late Lalit Narain Mishra. There was an agreement with the All India Loco Running Staff Association that the duty hours of the loco running staff should be limited to ten hours.

But that is being violated in a number of ways. They also have commented. They have given the percentage also. What is the percentage? They stated 29 cases where drivers were forced to work for more than ten hours, thus causing accidents.

Accidents also take place due to mechanical failure because of permanent way or rolling stocks. It is also alarming. It is 37 per cent. How does mechanical failure take place? It is because replacement has not been done properly. Twenty per cent of our tracks are old and over-aged. There is no fund for that. RCC has correctly pointed out that Depreciation Reserve Fund was created for replacement and renewal. But what is the position of this fund? An amount of Rs. 76 crore only is left with that fund. With an amount of Rs.76 crore, what sort of replacement and renewal can take place? There is an urgent need for replacement, for permanent way. There is a need for replacement of coaches.

There is one organisation called Neutral Control Wing. I do not know whether it is an organisation of the Railways or outside the Railways. But it is called Neutral Control Wing. I do not agree with its view. It said that 64.06 per cent of the wagons and coaches are being rejected. I do not agree with its view. The percentage will not be 64. But there is a substantial percentage of wagons and coaches are required to be replaced. This is our experience when we travel on local trains, and not on MEMUs. We experience this in the conventional railways that a number of coaches which are being used should be replaced. But due to paucity of funds and constraint of funds, it is not being done, although our production units have sufficient capacity. RCF can manufacture more coaches than what they are manufacturing today; ICF can manufacture more coaches than what they are manufacturing today; Bharat Earth Movers can also be given orders. It is a premier undertaking which used to manufacture coaches. I do not know whether they are getting orders or not. Previously, it used to manufacture more than 400 coaches. Jessop is also a premier organisation. But there is a constraint of funds.

There has to be some priority. Priority area should be to increase the capacity. Priority area is to replace our over-

aged coaches, over-aged rolling stocks and over-aged permanent way. Priority area is to modernise our signalling system. Unless we modernise our signalling system, we cannot have efficient operation of Railways. Most of the operation depends on signalling system. We have a number of categories of signalling system, but still we are using the age-old token system. We have seen that a person would carry the token to the driver and hand it over to him. Unless the driver gets the token, he cannot start the train and the train would be detained for more than 15-20 minutes in a station. It hampers efficiency of the railway operation. So, that is needed.

The Minister, after taking over charge of the Ministry, ordered a CBI inquiry into the import of 142 tonnes breakdown crane. Why was it imported? What is the speed of the crane?

When there was an accident at Ghaisal, how much time did the crane take? It took 52 hours to come to Ghaisal from Guwahati. That crane was brought for accident relief. Then, why was such decision taken? Who took that decision? Who was responsible for that? Maybe it was done by the Railway Board. I did see the order, and the comments of the former Railway Minister. I know what comments he had made. Instead of waiting for the outcome of the CBI inquiry, some action and some remedial measures are required to be taken. But that has not yet been done.

Similarly, there is an Organisation called Centre of Railway Information System. The objective was very good. When I was Chairman of the Standing Committee on Railways, I visited that Organisation. I do not know whether Shri Naidu visited it or not. What was its objective? The purpose of that organisation was to computerise the entire freight system. What is it doing now? Now, it has been given the responsibility of computerising the reservation. That was not the original objective. It will come tomorrow in the Short Duration Question. It has appeared in *The Pioneer* that Railways have imported 20-year old technology. It is 20 year-old technology. I know that it was Canadian technology. It was imported from Canada. It has become obsolete and it has to be replaced. The amount mentioned is Rs. 198 crore. The Minister will tell whether it is correct or not in her reply. It would not be correct to cripple that Organisation instead of strengthening it.

Provisions have been made for restoration of bridges, and railway lines damaged due to recent floods in the State of West Bengal. There is a large scale damage to the property of the Railways. Already four months have elapsed. Restoration of train services in all sections has not been done. It does not brook any delay. In 1992, in my area, due to flood, the entire railway bridge was flushed out. The Railways restored it within one week. Another bridge was restored in less than one week, and another bridge was restored in six months.

Certain trains have been withdrawn. We do not know the reason for their withdrawal. Do we still believe in project uni-gauge? When the then Minister of Railways introduced the concept of project uni-gauge, I expressed my doubt that it is not possible in our country. We have to have multi-gauge system. You cannot convert entire metre-gauge into broad-gauge. It is not possible. It is not economically viable. Rather metre-gauge should be made more efficient by track renewal, and by replacing rolling stock. In West Bengal, 98 per cent is in broadgauge system. There are some narrowgauge rails. One was in my area. That is also being converted to broad-gauge. It may take four or five years. That is in Bankura-Damodar River Railway project.

But there are two lines connecting Bardhman with Katwa and Katwa with Ahmedpur in Bardhman and Bankura districts. Suddenly, the Eastern Railways has withdrawn the railway service. There was a narrow gauge line and people used to travel through the narrow gauge.

KUMARI MAMATA BANERJEE: This has been restored two months back.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Has it been restored at Katwa-Ahmedpur also? Are you sure? If it has been restored, it is good....(*Interruptions*)

सभापति महोदय : आचार्य जी, आप बहुत अच्छा बोल रहे हैं लेकिन समय की मर्यादा हमारे सामने है।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं आज ज्यादा समय नहीं लूंगा। हम ज्यादा बोलते हैं लेकिन आज नहीं बोलेंगे, जब बजट होगा तब बोलेंगे। लेकिन मैं महत्वपूर्ण बात बोल रहा हूँ। मंत्री जी ने सेफ्टी से शुरू करके सेफ्टी पर ही खत्म किया है, हम भी सेफ्टी से शुरू करके सेफ्टी पर ही खत्म करेंगे। (*Interruptions*)

Those narrow gauge lines should also be converted to broad gauge. The Minister can plan for conversion of Vardhman-Katwa and Katwa-Ahmedpur from narrow gauge to broad gauge. Pending conversion, rail bus is the most popular thing can be introduced. I also had brought two rail buses which were manufactured by Mysore workshop. A very fine design was given by me. The Railway Ministry took a decision to convert it into broad gauge. I did not want those rail buses to run on those lines. The Railway Board shifted it to Orissa. So, pending conversion to broad gauge, rail buses can be brought and put on the service on these two sections.

I do not want to make very many demands. There is one train which has a lying-over period of two hours. I made a proposal and the South-Eastern Railway accepted it and sent it to the Railway Board. Two months' back the Railway Board approved extending one train from Adra to Purulia and Purulia to Agra. For four hours there is no train

between Purulia and Agra. Still it is pending with the South-Eastern Railway. When the Railway Board has approved it, I do not know where lies the difficulty.

This is a Supplementary Budget. We should not concentrate a number of things. In the coming Budget more thrust should be given to safety, replacement and renewal and modernisation of the railway system otherwise, Indian Railways will not survive.

SHRI PRADEEP RAWAT (PUNE): I appreciate, Sir, that our Railway Minister started this debate with the security aspect of the Railways. I believe that after a long time, Railways have a Minister who is really devoted and committed to the problems of the Railway Ministry and the safety of the passengers.

As we know, as much as 1.30 crore passengers travel every day in 9000 trains. In 1972, the classification of Indian routes was done as A, B, C, and D at the speeds of 160 kilometres, 140 kilometres, and 100 kilometres respectively. Since then, in the last 28 years, nearly 10,000 people have died in accidents and almost three-times more have been handicapped; property worth nearly Rs.9,000 crore have been damaged; and we have lost 1.5 lakh mandays. This is a colossal loss. We have to address this problem. Shri Basu Deb Acharia has covered many of the safety aspects. Therefore, I do not want to repeat them. But I want to highlight one aspect of the safety, namely, the operating speed of the Railways. It has got two problems.

18.26 hrs (Shri Shrinivas Patil *in the Chair*)

One is the steel which we use. The hydrogen content which is internationally known is 3 part per million but the steel which we procure for our Indian Railways has 6 PPM. I think that is the cause of the cracking of our tracks.

Another thing is that for the rescue operations, in 1984-85 we purchased 140 tonne cranes with an understanding that they will be able to operate at 90 kilometres per hour speed. But I will just give you a few examples. Take Ghaisal which is 300 kilometres away from Asansol, it took 28 hours to reach there at an average speed of 10 kilometres per hour; from Guwahati, it took 46 hours; to reach Faridabad, Haryana which is 32 kilometres away from Delhi, it took five hours; to reach Fatehgarh from Ambala which is 42 kilometres away, it took five hours; and to reach Ferozabad from Delhi which is 200 kilometres away, it took - seven hours from Delhi to Lucknow and nine hours from Lucknow. I have taken these figures from Chairman Railway Board's letter.

Sir, an affidavit was filed by the Ministry of Railways in 1997 in response to a PIL. I want to highlight one aspect from that. In that affidavit, the Railway Board and the Government of India have submitted that because of the bad track conditions, the cranes cannot be operated at 90 kilometres per hour operating speed. If it is true, then how are we operating trains at 160, 140, and 100 kilometres per hour speed? I think we have to bring down the operating speed at par which will be certified as it is mandatory as per Section 27 of the Railways Act. It says that it has to be certified by the Chief Commissioner, Railway Safety. I would again say that I have never seen such a committed and dedicated Minister who has made Railways her life. If the lives of our passengers is insecure, the operating speed of the trains should be lowered. So, if the cranes cannot run on an operating speed of 90 kilometres per hour, how can other rolling stock run at higher speed? So, either we should bring down the operating speed or we have to do something urgently to address this particular aspect.

I know this is a limited debate. But I want to air one particular thought. Sir, I represent Pune. If you take Pune-Mumbai Section, it is a 160-kilometre block. It contains 3 per cent of land mass of Maharashtra and 30 per cent population of Maharashtra but it generates more than 40 per cent revenue of the nation. I think the connectivity issue of these two cities is of national importance because it is an engine of growth.

Now our State Government has completed the Mumbai-Pune road which is of international quality. I would urge Kumari Mamata Banerjee to look into the aspect of Karjat-Panvel link which is just 29 kms. If it is established on a two-track basis, we can reach Mumbai within two hours. This is the need of the hour because this is the real aspect which is going to take us into the 21st century. Its importance is also very well known. If you take logistically, Pune-Mumbai connectivity is the most important aspect as far as our economic structure is concerned.

There are many other small points like commercial exploitation of the Railway property. I propose to discuss this with the Minister personally. I would again compliment her for the good work that she has been doing. I hope that under her leadership many issues, particularly those of safety, will be addressed properly.

DR. MANDA JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Mr. Chairman, thank you very much for giving me this opportunity

to participate in the debate on the Supplementary Demands for Grants of the Railways for the year 2000-2001.

Railways play a great role in the uplift and sustenance of the economy of the country. It is the responsibility of the Government of India to see that all regions develop equally and more so the backward areas. Economic viability alone should not be taken as the criterion for developing backward areas. Social obligation also should be given weightage by the Railways. It is a happy thing that under the dynamic Ministership of Kumari Mamata Banerjee northeastern States, which were very much neglected over the past 52 years where tribals and other poor people are predominantly living, have been given priority. I congratulate her on this act.

It is true and everybody knows that Railway Ministers have always been concentrating more and giving priority to their own States. But, Kumari Mamata Banerjee being a woman - as a woman does not discriminate among her children - has not discriminated among different States and she has awarded whatever they wanted with regard to new lines, budgetary allocations and new trains. The true woman in her has been reflected in her Budget also.

I do not agree with a Member's observation that Kumari Mamata Banerjee, a person who has been relentlessly struggling to uplift the poor and who is always available to them, is not available to the Members. It is our bitter experience and it has gone on record also that one senior Minister apologised one of the TDP Members for not granting an interview to him. That is why I congratulate Kumari Mamata Banerjee because whenever we go to her with or without prior appointment she has been always ready to receive us and others also to redress our grievances.

SHRI SONTOSH MOHAN DEV (SILCHAR): Now you can come to your demands!

DR. MANDA JAGANNATH : I know what demands I have to make. I am very conscious of that. You need not intervene.

MR. CHAIRMAN : Please take note of his suggestion.

DR. MANDA JAGANNATH : Coming to the safety system, it is good that the Minister has stressed upon the safety needs in her opening remarks. When we look at the Supplementary Demands, much of it has been allocated for manning the unmanned gates and for providing or reconstructing bridges which have been washed away in the recent floods in many States. To maintain the safety system, I would request the hon. Minister to see that coaches are well designed and the track is well designed.

The hon. Minister has herself told that we are facing problems as the tracks and coaches are old. So, we have to concentrate more on these aspects.

MR. CHAIRMAN : Please conclude. You have consumed about five minutes earlier without speaking on the subject. Kindly speak on the subject.

DR. MANDA JAGANNATH : I have not even taken four minutes.

Regarding safety system, the track has to be maintained well and coaches have to be well designed. If you look at the Japanese railway system, you may find that their trains are running at 400 to 500 kilometres of speed because their track system and coaches are good. We must concentrate on these things also.

A number of accidents are occurring at unmanned gates. So, such gates should be manned.

Coming to the State of Andhra Pradesh, I would like to bring to the notice of the hon. Minister, through you Sir, that it was discriminated against for the past 52 years. Only 60 kilometres of new lines have been granted. It is most discriminatory. Certain projects were sanctioned and conceived but they were delayed for a long time. Budgetary allocation was very less thereby causing cost and time overruns. Most of the projects were not completed on time. In backward districts like Telengana where perennial drought is there, people are migrating to other States for their livelihood. If the projects which have been sanctioned in those areas are taken up on time, such kind of migration could be avoided because there will be employment. Due to social backwardness, lack of employment and financial problems, they are going out of their district.

Coming to the demands pertaining to Andhra Pradesh, I request the hon. Minister that a new line, Nalgonda-Macherla-Raichur was conceived and proposed in the previous supplementary budget but only Nalgonda-Macherla and Gadwal-Raichur were taken up leaving out Macherla-Gadwal. So, I request the hon. Minister to include this section in the forthcoming Budget.

Other schemes which are pending in Andhra Pradesh are construction of a foot over-bridge at Kuppam Railway Station, computerisation of reservation office and improvement of passenger amenities at Kuppam Railway Station, providing manned railway crossing at unmanned Mallanur Railway Station, construction of road over-bridges according to Vision 2020, a document provided by the State Government and development of multinodal suburban

committee system in Hyderabad for which Rs.30 crore has to be released by the Railways as its share amount. I request the hon. Minister to look into these schemes and take necessary steps.

I also request the hon. Minister to sanction a new train from Tirupati to New Delhi and increase the frequency of trains running between Vijayawada and Goa. Badrachalam to Kovur will be the shortest and convenient route, if it is taken up because coal and iron ore from Madhya Pradesh can be brought to Kakinada by that route. It is a very short distance. I also request the hon. Minister to develop Bitragunta Railway Station and have a railway yard to cater to the facilities and

needs of the EMUs there. It is reported in the press also that gauge conversion between Mudkhed and Bollaram is going on at snail's pace. I request the hon. Minister to take up these projects and give preference to the projects of Andhra Pradesh.

कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने रेलवे की अनुदान की अनुपूरक मांगों की चर्चा में बोलने के लिए मुझे अनुमति प्रदान किया।

माननीय रेल मंत्री जी ने अब से लगभग नौ माह पूर्व रेलवे बजट इसी सदन में प्रस्तुत किया था, तब से आज तक बार-बार क्यों धन के मांग की आवश्यकता पड़ रही है। इसका मतलब यह है कि रेल मंत्री जी आपका जो आंकलन था, वह गलत साबित हुआ। क्या आपके रेल विभाग ने कोई ऐसा उल्लेखनीय कार्य किया है, जिसके लिए आपको बार-बार धन मांगना पड़ रहा है? यदि आपके विभाग ने ऐसा कोई उल्लेखनीय कार्य किया है, तो उसका उल्लेख स्पष्ट तौर पर आपको सदन के पटल पर करना चाहिए। रेल मंत्री महोदय, आपने एक प्रश्न के उत्तर में अवगत कराया था कि 66 नई परियोजनाओं पर आप रेल आमान परिवर्तन करायेंगी, लेकिन परियोजनायें कब तक पूरी होंगी, इस पर अभी तक, आज तक, अनिश्चितता बनी हुई है। इस संदर्भ में भी रेल मंत्री महोदय को निश्चित ही तौर पर स्थिति स्पष्ट करनी चाहिए। विकास की गति यह है कि आज पूरे देश के अन्दर 62 हजार किलोमीटर रेल मार्ग बिछाया गया है। इसमें अभी तक मात्र 23.68 प्रतिशत रेल मार्ग पर विद्युतीकरण का कार्य हुआ है। पिछले तीन वर्षों के अन्दर जो विद्युतीकरण हुआ है, उसकी गति मात्र 0.78 प्रतिशत है। यदि यही गति रही, तो अगले 100 वर्षों में भी रेल मार्गों का विद्युतीकरण नहीं कर पायेंगी। इस दिशा में हम माननीय रेल मंत्री महोदय से यह जानना चाहेंगे कि कब तक देश के सम्पूर्ण रेल मार्गों का विद्युतीकरण का कार्य पूरा करेंगी? इस लक्ष्य को कब तक प्राप्त करेंगी?

महोदय, रेलवे किस तरह से धन का दुरुपयोग कर रहा है, इसका एक उदाहरण मैं आपके समक्ष रखना चाहता हूँ। रेल मंत्रालय ने 20 साल पुरानी 198 करोड़ रुपए की तकनीक खरीदी है। उस तकनीक का नाम है - फ्रेट आपरेशन इन्फार्मेशन सिस्टम। इस सिस्टम के संचालन की बात तो दूर, अभी तक इसका ट्रायल भी नहीं हुआ है। संसद की स्थायी रेलवे समिति ने भी इस सिस्टम की काफी तीखी आलोचना की है। रेलवे में दुर्घटनाओं की संख्या निरन्तर बढ़ती जा रही है। 1995 में जहाँ रेल दुर्घटनाओं की संख्या 450 थी, इस वर्ष अप्रैल से सितम्बर तक 250 रेल दुर्घटनायें हो चुकी हैं और अभी बाकी समय पड़ा हुआ है। इन रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए आपको गम्भीरतापूर्वक विचार करना चाहिए।

महोदय, 125 रेल मार्ग ऐसे हैं, जो अलाभकारी हैं। इन अलाभकारी रेल मार्गों को कैसे लाभकारी बनाया जाए, इस दिशा में रेल विभाग द्वारा व्यवस्थित प्रयास नहीं किया जा रहा है। हम रेल मंत्री महोदय से फिर कहना चाहेंगे कि उन अलाभकारी रेल मार्गों को लाभकारी मार्गों में परिवर्तित करने के लिए आपको नए सिरे से प्रयास करना चाहिए। रेल विभाग में अपव्यय के संबंध में C&AG ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की है और उस रिपोर्ट में संकेत दिए हैं। उन अपव्ययों को रोकने के लिए आपको प्रयास करना चाहिए। यद्यपि, आपने नौकरशाही पर अंकुश रखने का प्रयास किया है। लेकिन ममता जी, नौकरशाही का बेड़ा किस क्रूरतापूर्वक नीचे के लोगों को दबाने और कुचलने का कार्य कर रहा है, इसका एक उदाहरण रखना चाहता हूँ। गोरखपुर व दिल्ली रेलवे स्टेशनों पर जो कुली हैं, जो दिन भर पसीना बहाते हैं, उनका उत्पीड़न हो रहा है, लेकिन अभी तक किसी भ्रष्ट अधिकारी को सजा नहीं हुई है। इस तरफ भी आपको ध्यान देना चाहिए। अगर कोई कुली गलत तरीके से दस रुपए कमा लेता है, तो उसका बिल्ला जरूर छीन लिया जाता है, लेकिन भ्रष्टाचार के दल-दल में जो डूबे हुए अधिकारी हैं, उनके खिलाफ आज तक शिकंजा नहीं कसा गया है। कम से कम आप जैसी मंत्री महोदय से हमारे जैसे नौजवान लोग आपसे अपेक्षा करते हैं कि बड़े-बड़े भ्रष्ट अधिकारियों के खिलाफ निश्चित तौर पर आप शिकंजा कसने का काम करेंगी।

महोदय, गौसल रेल दुर्घटना एक बड़ी रेल दुर्घटना थी। उस रेल दुर्घटना के पश्चात् रेल मंत्री जी द्वारा इस्तीफा दिया गया था। उस रेल दुर्घटना के प्रथम-दृष्टया में जो अधिकारी दोषी पाए गए थे, उनको निलम्बित किया गया था। बिना जांच रिपोर्ट प्राप्त हुए, उन्हें कैसे बहाल कर दिया गया है? यह एक गम्भीर बात है। गम्भीर रेल दुर्घटना थी, जिसमें 19 किलोमीटर तक एक ही पटरी पर दो ट्रेनें चलती रहीं। इस दौरान कई रेलवे स्टेशन्स पार हो गए, उसके बावजूद भी उस दुर्घटना को गम्भीरतापूर्वक संज्ञान में नहीं लिया गया। इस पर भी आपको दृष्टि डालनी चाहिए। जब मैं इस सदन में पहली दफा आया था, तो रेल मंत्री महोदय आपने एक प्रश्न के उत्तर में बताया था कि गोरखपुर-आनन्दनगर-गौडा रेल लाइन का आमान परिवर्तन स्वीकृत है। आनन्दनगर-नौतनवा रेल लाइन का भी आमान परिवर्तन स्वीकृत है। यह रेल लाइन बुद्ध सर्किट को जोड़ने का काम करती है। इस रेल लाइन पर यात्री गौतम बुद्ध की जन्मस्थली लुम्बिनी का दर्शन करते हैं। इस रेल लाइन के द्वारा यात्री गौतम बुद्ध की राजधानी कपिलवस्तु के दर्शन करते हैं। इतनी महत्वपूर्ण रेल लाइन का आमान परिवर्तन करने के लिए आपके द्वारा धन का आबंटन नहीं किया गया है। यह दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है।

हम आपसे एक बार फिर विनम्र आग्रह करेंगे कि गोरखपुर-आनन्दनगर-गौडा रेल लाईन एवं आनन्दनगर-नौतनवा रेल लाईन के आमान परिवर्तन हेतु इस वित्तीय वर्ष में ही धन का प्रावधान करें। आप जब यह अनुपूरक मांगें मांग रही हैं तो हम चाहते हैं कि उसके लिए भी आप टोकन मनी रिलीज़ करने का काम करें। आनन्दनगर से नौतनवा की रेल लाईन के आमान परिवर्तन की भी अत्यंत आवश्यकता है। उत्तर प्रदेश के रास्ते से, भारत से नेपाल जाने वाले और नेपाल से भारत में आने वाले यात्रियों के लिए गोरखपुर, सुनौली मार्ग ही एकमात्र अधिकृत मार्ग है। आप यदि आनन्दनगर, नौतनवा रेल लाईन का आमान परिवर्तन कर देंगी तो जो विदेशी यात्री नेपाल से भारत और भारत से नेपाल उत्तर प्रदेश के रास्ते से होकर आते हैं, उन्हें एक अच्छा सुगम रेल मार्ग उपलब्ध हो जाएगा।

मंत्री जी, हम आपसे कहना चाहते हैं कि गोरखपुर, सीवान, छपरा तक और बरौनी तक यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए नई दिल्ली से मात्र एक ट्रेन वैशाली एक्सप्रेस

है। वैशाली एक्सप्रेस ट्रेन में शुक्रवार को नई दिल्ली से और रविवार को गोरखपुर की तरफ से इतना दबाव होता है कि सांसदों सहित सभी लोगों को जितनी दुर्दशा का सामना करना पड़ता है, उसका मैं वर्णन नहीं कर सकता। गोहाटी जाने वाली राजधानी एक्सप्रेस को यदि सप्ताह में एक दिन शुक्रवार को दिल्ली से लखनऊ, गोरखपुर होते हुए चला दें और रविवार को गोरखपुर से नई दिल्ली की तरफ चला दें तो गोरखपुर, गोंडा, बस्ती, सीवान, छपरा के यात्रियों को एक अच्छी रेल सुविधा उपलब्ध होगी। यहां से गोरखपुर की दूरी 735 किलोमीटर है। आप जितने समय में कलकत्ता की यात्रा तय करती हैं, हमें उससे ज्यादा समय यहां से गोरखपुर जाने में लग जाता है।

â€¦ (व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : आप छपरा की बात कर रहे हैं।

कुंवर अखिलेश सिंह : छपरा नहीं, मैं गोरखपुर की बात कर रहा हूँ। (व्यवधान)

वह छपरा भी क्रॉस करके जाएगी। (व्यवधान) अगर आप एक दिन के लिए कोई भी राजधानी गाड़ी चला देंगे तो पूर्वी उत्तर प्रदेश और मध्य उत्तर प्रदेश के लोग आपके आभारी होंगे। (व्यवधान) वह छपरा होकर भी जाएगी। हम जब तक छपरा से गोरखपुर आएं तब तक दिल्ली पहुंच जाएंगे, इतनी दूर तक वह यात्रा है। इसलिए हमारा आपसे कहना है कि अगर आप नई दिल्ली से लखनऊ, लखनऊ से गोरखपुर और गोरखपुर से छपरा होते हुए एक ट्रेन चला दें तो वह एक सुगम रेलयात्रा होगी।

महोदय, रेलवे की सम्पत्तियों पर किस तरह से अनधिकृत रूप से कब्जा किया जा रहा है। गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय नौतनवा रेलवे स्टेशन एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। उत्तर प्रदेश के एक राज्य मंत्री, जो माफिया हैं, उन्होंने नौतनवा रेलवे स्टेशन की लाखों रुपए की कीमती जमीन पर अवैध रूप से कब्जा किया हुआ है। आप इसे नोट कर लें। बार-बार कहने के बावजूद भी आपके अधिकारी अभी तक उस माफिया मंत्री से रेलवे की जमीन को मुक्त नहीं करा पाए हैं। रेलवे की उस कीमती जमीन को उस मंत्री के कब्जे से मुक्त कराना चाहिए, अवैध कब्जे को समाप्त करना चाहिए। आज गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे में माफियाओं का इतना वर्चस्व है कि उनके इशारे पर सारे टैंडर लिए जा रहे हैं और उन माफियाओं के इशारे पर अधिकारी नाचने का काम कर रहे हैं। गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे में जितने ठेके हो रहे हैं, उन ठेकों की आप जरा समीक्षा कराइए। ये जो तीन-चार माफियाओं का काकस है, ये उन ठेकों पर हावी है। उन माफियाओं के वर्चस्व को भी तोड़ने की आवश्यकता है। उनमें से दो माफिया तो उत्तर प्रदेश सरकार में मंत्री के पद पर विराजमान हैं।

आपने निश्चित तौर पर रेल मंत्री बनने के बाद सराहनीय प्रयास किए हैं, लेकिन आप बंगाल के मोह से उबर नहीं पाई हैं। देश के लोगों को आपसे कुछ विशेषांशों की अपेक्षाएं हैं, इसलिए हम चाहते हैं कि आप बंगाल के मोह से उबर कर संपूर्ण देश के रेल मंत्री के पद के दायित्व का निर्वहन करने का काम करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अनुपूरक अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूँ।

श्री चन्द्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) : महोदय, रेल मंत्री जी ने जो अनुपूरक अनुदान की मांगें सदन में स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की हैं, मैं उनका समर्थन करता हूँ। सम्माननीय ममता दीदी एक डायनमिक लीडर हैं। जब हम उनके पास किसी काम के लिए जाते हैं तो वे हमारे साथ अच्छी तरह से बात करती हैं और हमारी जो भी मांगें होती हैं उन्हें पूरा करने का प्रयत्न करती हैं।

सभापति महोदय, मैं महाराष्ट्र के मराठवाड़ा जैसे पिछड़े इलाके से सांसद हूँ। मराठवाड़ा संतों की भूमि है और यह निजाम से छूटकर महाराष्ट्र में शामिल हुआ है। हमारे यहां निजाम ने जो रेलवे लाइन डाली थी उसके बाद आज तक एक किलोमीटर भी रेल लाइन नहीं डाली गयी है। अभी तक इन 53 सालों में कुछ नहीं हुआ है। हमने जब रेल कन्वर्सन आंदोलन किया था और उसमें हम जेल भी गये थे, उसके बाद तत्कालीन रेल मंत्री श्री मधु दंडवते जी ने उसको मीटरगेज से ब्रॉडगेज में तब्दील करने का काम किया। माननीय प्रमाणिक साहब भी थे उन्होंने भी किया था। मराठवाड़ा क्षेत्र और वहां के लोगों के ऊपर बहुत बड़ा अन्याय हुआ है। मैं माननीय ममता बहन जी से कहूंगा कि हमारे मराठवाड़ा के साथ पूर्व विदर्भ, अमरावती, अकोला आदि जिलों में हम लोगों का आना-जाना रहता है। मराठवाड़ा का विकास रेलवे कन्वर्सन आंदोलन के बाद ज्यादा हुआ है। हमारे माननीय प्रमोद महाजन जी का जो बीड़ जिला है वहां परली को छोड़कर रेल नहीं है। उसके बाद जो धाराशिव-उस्मानाबाद जिला है जहां मां भवानी का मंदिर है वहां भी रेल नहीं है। उसके लिए मराठवाड़ा के लोगों ने आंदोलन भी किया। हाल ही में 25 जून को एक बहुत बड़ा रेल-रोको आंदोलन किया गया था जिसका नेतृत्व हमारे पद्मश्री से सम्मानित माननीय गोविंदभाई सराफ जी ने किया था। उसमें चाहे हमारे शिवसेना के सांसद हों या भारतीय जनता पार्टी के सांसद हों, सभी सांसदों ने उसमें भाग लिया था। ममता बहन, आप तो उस समय इलेक्शन में व्यस्त थीं इसलिए माननीय बंगारू लक्ष्मण जी के साथ मीटिंग हुई थी और उसमें आपके सारे ऑफिसर्स भी थे। इतनी बड़ी डिमांड थी लेकिन मैं आपको बताना चाहता हूँ कि गोटेगांव मेरे चुनाव क्षेत्र में है वहां तपो वन एक्सप्रेस केवल दो मिनट के लिए रुकेगी - यही सैंक्शन हुआ है। वहां के लिए न डिब्बे बढ़ें न रेल लाइन के लिए कोई प्रस्ताव पास हुआ है। हम लोग भी पिछड़े इलाके के हैं। मुझे यह कहते हुए बहुत दुःख हो रहा है कि रेलवे ने महाराष्ट्र के अधिकांश भागों को नजरअंदाज किया है। हमारे लोग पं. बंगाल के पिछड़े इलाके जैसे हैं और अभी तक हमारी उपेक्षा होती रही है। आपने हमारे मराठवाड़ा और विदर्भ के सांसदों की जो बैठक ली उसमें एक मांग आप निश्चित रूप से मंजूर करेंगी, ऐसी मुझे उम्मीद है। अमरावती से नरखेड के बीच 175 करोड़ की लागत से नई लाइनें बिछाने की परियोजना शुरू की गई। लेकिन मार्च 2000 तक इस परियोजना में सिर्फ 34 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं और 2000-2001 के बजट में इसके लिए मात्र 6 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है।

अहमदानगर-बीड़-परली बैजनाथ में नई रेलवे लाइनें बिछाने हेतु 353 करोड़ रुपये की लागत से परियोजना शुरू की गयी लेकिन इस परियोजना में अब तक सिर्फ 44 हजार रुपये ही खर्च हुए हैं और सन् 2000-2001 के बजट में इस परियोजना हेतु सिर्फ 3 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है जो किसी भी दृष्टि से परियोजना को पूरा करने की इच्छा का द्योतक नहीं है। मिराज-लातूर 359 किलोमीटर है। इसकी गेज कन्वर्सन-परियोजना की लागत 314 करोड़ रुपये है परन्तु अब तक केवल 93 करोड़ रुपये खर्च किए गये हैं और 2000-2001 के बजट में केवल 15 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है।

अकोला-पूरना गेज कन्वर्सन परियोजना की लागत 228 करोड़ की है लेकिन इसमें अब तक एक पैसा भी खर्च नहीं किया गया है। शेगांव-जालना नयी रेल लाइन का सर्वे हो चुका है। अगर हम मनमाड़ से निकलते हैं तो साथ ही मुम्बई से मनमाड़-औरंगाबाद-जालना-शेगांव करके नागपुर जल्दी पहुंच सकते हैं। नहीं तो हमें उल्टा जाना पड़ता है। अभी एक सांसद महोदय भी इस बारे में बोल रहे थे और कई सांसदों ने भी मांग की है कि शेगांव-जालना का सर्वे हो चुका है लेकिन राशि आबंटित करके मंजूरी देना बाकी है। मुदखेड-अदिलाबाद और मुदखेड-निजामाबाद ब्रॉडगेज कन्वर्सन भी फंड के अभाव में पूरा नहीं हो पा रहा है।

निजाम स्टेट महाराष्ट्र में सौभाग्यवश 1960 में सम्मिलित हुआ था लेकिन वहां दुर्भाग्यवश कुछ प्रगति नहीं हुई। हमें उम्मीद है कि आप हमारे साथ पूरा न्याय करेंगे। हम यहीं कहेंगे कि आप इस सरकार में पांच साल रेल मंत्री बने रहिए। इससे पूरे मराठवाड़ा और दूसरे पिछड़े भाग का विकास हो सकता है, यह मुझे उम्मीद है। हमारे बहुत से सांसद और विधायक देवगिरि एक्सप्रेस से जाते हैं लेकिन उसमें केवल एक बोगी है जो नांदेड़ से निकलती है। वह नांदेड़ से मुम्बई तक जाती है। नांदेड़ से मुम्बई जाने के लिए एक ही ट्रेन है और उसमें एक ही सैकिंड ए.सी. का डिब्बा है। उसमें कई विधायक, सांसद और फ्रीडम फाइटर जाते हैं लेकिन पैसेजर्स को जगह नहीं मिलती है। मराठवाड़ा से मुम्बई को जाने वाली केवल एक गाड़ी है जो 12 डिब्बों की है। उसे 18 डिब्बों का करिए। हमें कहा गया कि छत्रपति शिवाजी ट्रमिनल में काम चालू है और यह काम हो जाएगा। ऐसा लगता है कि देवगिरि एक्सप्रेस साउथ सेंट्रल रेलवे की है। वह सेंट्रल रेलवे की नहीं है। हम निजाम से महाराष्ट्र में आए हैं। हैदराबाद स्टेट का जो भाग था जिसे मराठवाड़ा कहते हैं वह महाराष्ट्र में सम्मिलित होने के बाद सेंट्रल रेलवे से जोड़ना चाहिए था, ऐसी हमारी हमेशा मांग थी।

औरंगाबाद से नांदेड़ तक साउथ सेंट्रल रेलवे में होने के कारण वहां के लोग हमारे साथ अन्याय करते हैं। सेंट्रल रेलवे कहता है कि यह हमारा एरिया नहीं है। ऐसा करके हमारे साथ अन्याय होता है। साउथ सेंट्रल रेलवे से निकाल कर सेंट्रल रेलवे में पूरा मराठवाड़ा सम्मिलित करें। पुर्ला-मनमाड़ एक्सप्रेस है जो मनमाड़ तक चलती है। वह नांदेड़ तक चलनी चाहिए। जो औरंगाबाद के पैसेजर्स हैं वे नगरसोल-मनमाड़ तक के पैसेजर्स को कवर करें ताकि रोज के पैसेजर्स को मदद हो जाए। लाटूर, पूर्णवाली, पूर्णया, अकोला, लाटूर, रोटेगांव, पूर्णतामा, जालना, खामगांव के लिए रेल मार्ग बनना चाहिए। मराठवाड़ा के कई पुराने सांसद हमेशा इसकी मांग कर रहे हैं लेकिन यह काम हुआ नहीं। कई फ्रीडम फाइटर्स ने इसके लिए आन्दोलन भी किया।

जलगांव से शोलापुर जो बीड़ से होकर जाता है, इस नए मार्ग का जल्दी सर्वेक्षण कराइए। ममता जी बाहर चली गई हैं। मेरा कहना है कि हमारी बहुत बड़ी मांग है। आप इसे मंजूर करिए। रेल राज्य मंत्री बैठे हैं। नांदेड़-मुम्बई जैसी सुपरफास्ट गाड़ी हमारे यहां भी करिए। औरंगाबाद से तिरुपति एक गाड़ी होनी चाहिए। यह हमारी बहुत बड़ी डिमांड है। इससे रेलवे की इनकम बढ़ेगी। औरंगाबाद से बंगलौर और नांदेड़ से अहमदाबाद, शोलापुर, उदगिर, उस्मानाबाद तथा बीड़ के लोगों को इससे फायदा होगा।

मराठवाड़ा रेलवे के पास फंड नहीं है। मैं वहां की जनता की ओर से रेल मंत्री जी और रेल बोर्ड से प्रार्थना करूंगा कि केवल मराठवाड़ा लोगों के लिए रेलवे बॉर्ड निकाले जाएं। हम इसका पूरा समर्थन करेंगे। हम पैसा जमा करके देंगे। जब महाराष्ट्र में शिव सेना की सरकार थी तो हमने कृणा खेरे के लिए बॉर्ड निकाले थे। कई योजनाओं के लिए बॉर्ड्स निकाले। इसमें खूब पैसा आया। इससे कई योजनाएं बनीं। यदि रेलवे के लिए करेंगे तो हमारी बहुत बड़ी डिमांड पूरी होगी।

ममता जी मेरा भाण सुनते-सुनते चली गई। उन्होंने हम से कहा था कि मीटिंग करेंगी। वह जल्दी से जल्दी विदर्भ के सांसदों की मीटिंग करने के बाद जो भी प्रश्न आए, गैलरी में बैठे सभी ऑफिसर्स को बिठा कर महाराष्ट्र के लिए कुछ करें। पिछड़े राज्यों की आय बढ़ाने के लिए आप कुछ करिए।

19.00 hrs.

आज रेलवे स्टेशनों पर जो एडवर्टाइजमेंट्स आते हैं, यदि वे ज्यादा आते हैं तो उनसे ज्यादा पैसा आयेगा। उसी तरह से रेलवे की प्रोपर्टी के उम्र यदि आज काम्प्लैक्स बनायेंगे तो उससे रेलवे को ज्यादा पैसा मिलेगा। इस तरह से यदि ज्यादा से ज्यादा पैसा जनरेट होगा तो बहुत अच्छा होगा। कुमारी ममता बनर्जी से मैं एक बार फिर विनती करूंगा कि मराठवाड़ा विभाग के लिए यदि आप रेलवे बॉर्ड्स निकालें तो हम सारे सांसद और विधायक पूरे बॉर्ड्स सेल करने के लिए तैयार रहेंगे और उसका पूर्ण समर्थन करेंगे तथा उसमें

जो पैसा जनरेट होगा उस पैसे से उस क्षेत्र में पिछले पचास सालों से एक किलोमीटर भी नई पटरी नहीं डाली गई है, वहां उनके डालने का बहुत बड़ा काम हो सकेगा। इसी विनती के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ। जय हिंद, जय महाराष्ट्र।

MR. CHAIRMAN : I would request the hon. Members to be brief because there are sixty more Members who wish to participate in this discussion.

SHRI TARUN GOGOI (KALIABOR): Thank you very much for giving me this opportunity to take part in the discussion on Supplementary Demands for Grants (Railways).

I must thank the hon. Railway Minister for giving top most priority to the Railway safety, though the safety record of Indian Railways is not satisfactory. I hope, under her leadership, there will be rapid improvement in respect of the safety of passengers because most of the Railway passengers belong to the middle and poor classes.

Sir, Railways plays a very important role in the economic development of the region, in promoting national integration and bringing people closer from the different parts of the country.

I would like to confine my speech to the North-Eastern region. Though rich in natural and mineral resources, the State is lagging far behind economically and industrially. As a result of which there is resentment among the youths. This is the reason for rising insurgency in that region. Today, the situation is terribly bad. There is a rise in unemployment and only through the improvement in the Railways, road, river and other methods of communications there will be economic development.

Besides that, partition was also responsible for this and that has made the whole region land-rocked. The road, river and railway communication had been completely disrupted. So, unless there is a special package for the North-Eastern region, that area will remain backward.

I would like to draw the attention of the hon. Minister towards my area. I took up this matter with the then Railway Minister. In fact, I would like to draw the attention of the House on how the Railway officials mislead the Railway Minister. In the North-Eastern region, most of the rail lines were constructed during the British period. After the introduction of broad gauge, instead of extending these lines they have withdrawn them.

Earlier there was a meter gauge line from Chapurmukh via Haibargaon to Mairabari. But because of the broad gauge decision, it was decided to withdraw it from Chapurmukh to Naogaon and Mairabari. Naogaon is a very important town. Then, I took up the matter with the railway officials and they gave the same ground, "economically unviable". I asked them that if it is economically unviable, why did they not give up Assam. I took up the matter with the then Railway Minister and he ultimately agreed to it. Sir, you would be surprised to know that today the same line is found to be economically viable by the same railway official.

At the same time, a decision was taken that from Haibergaon to Mairabari they will run a rail bus. Then again they took a decision on Senchowra. I suggested to the hon. Minister that if they did not want to run it, they could give it on

lease so that he did not incur recurring expenditure on that. The Minister agreed also.

I got a letter from the then hon. Railway Minister, Shri Suresh Kalmadi saying:

"Kindly refer to your letter of 11.1.1996, regarding rail bus service from Haibergaon to Mairabari and Senchowa to Silghat. You will be glad to know that one MG Rail Bus is being sent."

It was in 1996 and till date I have not seen that rail bus being sent by the Railway Minister. It is on the way and I do not know how long will it take to reach Assam.

Again, I took up the matter with Shri Nitish Kumar, the then hon. Railway Minister. He wrote to me in 1998 saying:

"In accordance with the decision to introduce rail bus service between Haibergaon and Mairabari and between Senchowa and Silghat, Indian Railways have placed order for manufacture of two 4-wheelers"

The second time they say they have placed orders for two 4-wheeler rail buses. First time it was said that it was being sent. This is the treatment they have given to North-East. They are all along talking about the topmost priority given to the North-East. Again, they give another reason. They say:

"the introduction of these services is beset with certain problems relating to the revival of the abandoned track in these sections. Due to the terrorist activity in this part of the State, it has not been feasible to conduct the physical survey of this section"

This part is free from terrorist activity. Those officers had misled you. You must inquire it. This is an area free from terrorist area. In case of other terrorist-infested areas, construction has been going on. You see how the officers misled you. Subsequently again it was decided to close it. I will tell you in August, 1999, they decided to close on the ground that it was found to be unremunerative. It was known before also that it was unremunerative. They say because of unremunerative, they decided to close it. Who is responsible for making this unremunerative? You did not take step. You are not operating the train. Again, today they are writing, and they say, 'restoration of the track also involves tackling law and order'. What are they talking? On the other hand dismantling will create law and order problem. This is an area free from terrorist activity. If you go and dismantle things, naturally, there will be a law and order problem. They say restoring of track also involves tackling law and order problem. What type of information they are giving? You must charge these officers also. They are giving reply to us, to a responsible Member misleading him. Madam Mamata Banerjee, you know Assam. You find out from your own sources whether this area is terrorist-infested or not.

KUMARI MAMATA BANERJEE: I have already instructed the Railway authorities.

SHRI TARUN GOGOI : I am grateful to you, Madam. Then, I will not go to it. Then I will go to other problems. I am grateful to her that she has promised.

Besides, I would like to mention about Bogibeel. This is a very important bridge over the Brahmaputra not only linking backward areas of Assam but also it links up with the whole of Arunachal Pradesh. This is an area to which you must give the topmost priority.

Then, another is in the Rangia Railway Division. It was inaugurated over five years back. The progress is very slow. In the whole of North Bank from Rangia to Morkakselang, there is no broad gauge line. It is a metre gauge line. So, we want that it should be converted to broad gauge line. You have sanctioned money for Lumding-Silcher line. I want that progress should be speedier. Then, we want more trains to Mumbai because it is the train which will bring the people of North-East closer. Otherwise, how can we bring the people to the mainstream unless you provide more and more trains? So, we want more and more trains to Mumbai, Bangalore and to other places in the South. There are trains but they always run late by 30 hours or 40 hours. So, more and more trains should be run.

I want Rajdhani trains should be made daily. In most of the Rajdhani trains, there are more stoppages. In most of the Rajdhani trains, I have found, compared to the other Rajdhani trains, there are more stoppages. So, it takes more time. So, you introduce trains on other days with a lesser number of stoppages. Then, there is a Maron-Dibrugarh branch line. So, I want that should be extended. If you link up with Maron-Dibrugarh, you can introduce another train. From Guwahati it can be linked up with Naogaon, then Golghat, then Jorghat, then Sibsagar and then Dibrugarh. This will reduce the time. I hope the Minister will take notice of it. I am grateful to her for her

assurance regarding my constituency.

MR. CHAIRMAN : All those Members who are interested in laying down their written speeches on the Table of the House are requested to kindly do the needful so that we will save our time. Those who are interested in laying down their written speeches, they are free to do so.

डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : सभापति महोदय, मैं रेलवे पर अनुदान की पूरक मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। जैसा कि सदन में कहा गया और हम सभी जानते हैं कि माननीया ममता जी ने जिस उत्साह और परिश्रम से रेलवे के कार्यकरण को सुधारने का प्रयत्न किया है, उसी के परिणाम हमारे सामने आए हैं।

सभापति जी, चूंकि रेलवे इतना बड़ा संगठन है और इतना इसका विस्तार है, कि इस कारण बहुत सारी अपेक्षाएं हमारी पूरी नहीं हो पा रही हैं। मैं यह जानता हूँ कि जिन कठिनाइयों से हम गुजर रहे हैं, जो आर्थिक कठिनाइयां हमारे सामने हैं, उनको देखते हुए यह सभी पूरा किया जाना इतनी जल्दी संभव भी नहीं है तथापि जो प्रयत्न किए जा रहे हैं उनकी सराहना की जानी चाहिए, उनके बारे में निश्चितरूप से प्रशंसा की जानी चाहिए।

सभापति महोदय, इन अनुपूरक मांगों पर हम विशोरूप से सुरक्षा की दृष्टि से विचार कर रहे हैं। अभी यहां पर सुरक्षा संबंधी बातें कही गईं। आधुनिक संचार उपकरण भी रेलकर्मियों को प्रदान किए गए हैं और इस प्रकार के नए उपकरण मिलने से आपस में, परस्पर चर्चा होने से, जो एक्सीडेंट पहले होते थे, जो दुर्घटनाएं पहले होती थीं, उनमें निश्चितरूप से कमी आई है, लेकिन अभी भी हमें और कुछ सुधार करने की आवश्यकता है, यह मैं मानता हूँ।

सभापति महोदय, उसके कई कारण हो सकते हैं। यह बात सही है कि हमारा यह संगठन बहुत पुराना है। हम लगातार प्रयत्न कर रहे हैं, लेकिन जो पुरानी पटरियां हैं, हम उन पर अगर तेज गति से गाड़ियां चलाएंगे, तो दुर्घटना होनी स्वाभाविक है। इसलिए मेरा मंत्री महोदय को सुझाव है कि हम उन्हें बदलने का प्रयत्न करें। जैसे अनुपूरक मांगों में संचार उपकरणों को बदलने की चर्चा की गई है वैसे ही पटरियों का बदलाव भी आवश्यक है। ठीक इसी प्रकार यात्री डिब्बे या माल डिब्बे भी हैं।

सभापति महोदय, मैं यह भी मानता हूँ कि पिछले दिनों यात्रियों की ओर से, आम जनता की ओर से और सांसदों की ओर से निरन्तर इस बात का दबाव बना रहा है कि चल रही ट्रेनों में डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए, यानी बोगियों की संख्या में विस्तार किया जाए। परिणाम स्वरूप जिन रेलों में 17, 18 या 19 बोगियां हुआ करती थीं उनमें अब 22, 24 और 26 बोगियां लगने लगी हैं जबकि प्लेटफॉर्म 17-18 बोगियों के हिसाब से ही बने हुए हैं। यदि रात्रि और ठंड का समय है तथा बच्चों और औरतों को ट्रेन से उतरना है, तो यह निश्चित है कि बढ़ी हुई बोगियां प्लेटफॉर्म से बाहर रुकेंगी और उनमें से उतरते समय पैर आड़ा-तिरछा पड़ेगा और दुर्घटना की संभावना बढ़ जाएगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि प्लेटफॉर्म का तेजी से विस्तार करना नितान्त आवश्यक है ताकि इस प्रकार की दुर्घटनाएं न हों।

सभापति महोदय, मैं अपने विषय पर ही बोल रहा हूँ। मेरे अपने क्षेत्र में भैसौदा और भवानी मंडी हैं जहां के रेलवे स्टेशनों का विस्तार किया जाना है। विस्तार किया जाना और स्थानीय नागरिकों को रेल की अधिक सुविधाएं उपलब्ध कराने की बात तो मेरी समझ में आती है, लेकिन जो पुराने छोटे प्लेटफॉर्म हैं जब उनको बढ़ाने की बात आती है, तो उससे लोगों का जो पुराना रास्ता बना हुआ है, उसे रोकने की बात आ जाती है। जब आम जनता को दिक्कत होती है, तो उनका रेलवे के प्लेटफॉर्म के विस्तार का विरोध करना स्वाभाविक है। जब ऐसी स्थिति है और क्षेत्र की 10-15 हजार आबादी को कठिनाई होती है, तो उसका निराकरण करना भी रेलवे का काम है और मैं ऐसा मानता हूँ कि ऐसी स्थिति में कोई बीच का रास्ता निकालने का काम रेलवे को करना चाहिए ताकि हम रेलवे की सुरक्षा और सुविधा भी आम आदमी को दे सकें और उसकी जो पुरानी सुविधा आवागमन की है, वह भी बरकरार रहे।

सभापति महोदय, पिछली दफा कोटा रेल मंडल की सांसदों की बैठक हुई थी, उसमें भी मैंने उस जगह की जनता की इस कठिनाई को रखा और इन्दौर में महाप्रबन्धक, पश्चिम रेलवे के साथ जो बैठक हुई वहां भी मैंने इस बात को रखा कि सुरक्षा की दृष्टि से जहां-जहां प्लेटफॉर्मों के विस्तार की आवश्यकता है, वे किए जाएं और यहां जो जनता की भावना है उसको भी ध्यान में रखते हुए कोई बीच का रास्ता निकाला जाए।

सभापति महोदय, मैं एक बात और इसी संदर्भ में कहना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र में पश्चिम रेलवे की नीमच-रतलाम मीटरगेज लाइन है जिसके आमाम परिवर्तन का कार्य चल रहा है। मैंने ममता जी से बार-बार आग्रह किया है कि इस आमाम परिवर्तन के कार्य को तेजी और शीघ्रता से पूरा करें ताकि रेलवे की राजस्व प्राप्ति में वृद्धि हो और उद्योग पनपें, लेकिन जब तक यह काम पूरा नहीं होता है तब तक मन्दसौर और नीमच स्टेशनों पर एक साथ जब दो गाड़ियों का क्रॉसिंग होता है और एक गाड़ी लाइन नंबर एक पर तथा दूसरी गाड़ी लाइन नं.3 पर खड़ी होती है, लेकिन बीच में उपरिगामी पुल नहीं है जिसके कारण लोगों में भगदड़ मच जाती है। इसमें भी सुधार लाने की आवश्यकता है। क्योंकि हमेशा दुर्घटना की संभावना है।

मैं सुरक्षा की दृष्टि से ही कह रहा हूँ क्योंकि हम सुरक्षा की बात कर रहे हैं। हम उसके लिए पैसे की मांग कर रहे हैं और यहां पर उसे स्वीकृत करने जा रहे हैं। मेरा कहना है कि एक साथ गाड़ियां खड़ी हैं। अगर उधर से एक गाड़ी आई और एक गाड़ी दूसरी ओर से आई तो लोग उसे क्रॉस कैसे करेंगे? वह उसे पूरा क्रॉस करके जायेंगे, फिर दो तीन मिनट में करेंगे और दो मिनट में गाड़ी चली जाती है। लोग उसमें बैठने से वंचित रह जाते हैं या फिर ठोकर खाकर गिर पड़ते हैं। मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ। यहां व्यवस्था ठीक की जाए। मैंने सुवासरा में जयपुर-मुम्बई के स्टॉपेज की भी मांग की है।

इसी से संबंधित मैं एक निवेदन और करना चाहता हूँ कि उमरी पुल का जो आवश्यकता है, उसकी पूर्ति की दृष्टि से कार्य किया जाना आवश्यक है। जावरा, मंदसौर व नीमच में उपरी पुल जरूरी है। हमारी इंदौर में महाप्रबन्धक के साथ जो बैठक हुई थी, उसमें इसके अलावा और भी विषय उठाये गये थे। मैं उन सब विषयों को यहां पर उद्धृत नहीं करना चाहता हूँ लेकिन सांसद विभिन्न स्तरों पर जो विषय उठाते हैं चाहे मंडल की बैठक हो, सम्भाग की बैठक हो अथवा अन्य बैठक हो, उस बैठक में जो विषय आते हैं, उनकी पूर्ति की दिशा में निश्चित रूप से प्रयत्न किया जाना चाहिए और उन प्रयत्नों के बारे में क्या कार्रवाई की गई है, इस बारे में भी सांसदों को अवगत कराया जाना चाहिए क्योंकि सांसद अपने क्षेत्र से या सार्वजनिक हित की दृष्टि से विचार-विमर्श करके कोई बात कहते हैं और उस दृष्टि से उन पर कार्रवाई होना बहुत आवश्यक है।

यात्रा सुविधा की दृष्टि से भी मैंने बातें कहीं हैं कि यात्रा सुविधा बढ़ानी चाहिए। मंदसौर स्टेशन पर कम्प्यूटरीकरण की बात है या नीमच स्टेशन पर कम्प्यूटरीकरण की बात है, वह भी हो रही है। उसे जल्दी पूरा किया जाए। किन उसके साथ-साथ मैंने जो दूसरी बात कही है नीमच-रतलाम में आमाम परिवर्तन की और जिस पर मैं बल देता आया हूँ, उस पर मुझे आश्चस्त भी किया गया था। मैं ऐसा मानकर चलता हूँ कि माननीय मंत्री जी ने मुझे आश्वासन दिया है तो निश्चित रूप से वह उसे पूरा करेंगी क्योंकि वह पूरा करना जानती हैं और उसे पूरा करने के लिए संकल्पित भी हैं। इसके साथ-साथ यह आमाम परिवर्तन का कार्य शीघ्र पूरा हो। मैंने यह भी कहा था कि इस अनुपूरक बजट में उसकी व्यवस्था हो। अगर नहीं होती तो आने वाले बजट में उसके लिए भरपूर राशि दी जाये क्योंकि वहां पुलिया बन चुकी हैं और पुरानी लाइने उखाड़े जाने का प्रयत्न चल रहा है। दोनों तरफ रेल पथ की चौड़ाई कर दी गई है। इसके बाद वहां काम बहुत कम बचा है। यदि वह हो जाता है तो रेलवे का जो करोड़ों रुपया लग चुका है, वह सार्थक होगा और जनता को भी एक सुविधा मिल जायेगी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः माननीय रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी को धन्यवाद देता हूँ कि वह इस बात की पूर्ति की दिशा में कार्रवाई करेंगी।

SHRI ADHI SANKAR (CUDDALORE): Mr. Chairman, Sir, I may be permitted to lay my speech on the Table of the House.

MR. CHAIRMAN : This is most welcome because we are running short of time and many speakers want to speak.

SHRI CHANDRA VIJAY SINGH (MORADABAD): Mr. Chairman, Sir, while appreciating the Railway Minister's concern for railway safety in demanding Supplementary Grants for Railways in 2000-2001, I regret her ignoring an important Division of Northern Railways – the Moradabad Division. This Division only features in serial number 14 for interlocking four stations and nothing more.

Safety involves many aspects. Recently, there was a gruesome accident on National Highway-24, at the railway crossing in which a train rammed into some trucks and some people were killed. I would request through you, Sir, the hon. Minister of Railways, as she says and I am sure she is very interested in the safety aspect of the railways, to have all the unmanned railway crossings of the important unmanned railway crossings in Moradabad Division-manned.

Sir, there are some very important necessities as far as railways go in our Division. Moradabad earns the nation roughly about Rs. 2,000 crore valuable foreign exchange annually through its brass exports. There is a platform called, platform number five, which is about a kilometre away from the main railway station. I have often brought this up in the House through Matters under Rule 377. Old, infirm people find it very difficult to get to that platform. Lots of accidents, minor accidents, do take place while people commute at night to that platform which is about a kilometre away and a lot of trains come through that platform. I would be grateful if that platform is opened up for the public so that people do not have to traverse one kilometre from the main railway station.

Sir, Chandausi is a very important Mandi of Moradabad District. They have been demanding computer reservation facilities for a long time. I am sure, you will kindly arrange for computer reservation facilities for Chandausi in Moradabad Division of Northern Railways.

Sir, as I just said, Moradabad earns for the nation Rs. 2,000 crore annually. It is an important town, commercially very important. We have no direct link with Mumbai. We have been demanding a direct train to and fro from Delhi on a daily basis. That would give our town a great impetus, increase exports, which would be of great value to the nation. I am sure, it will receive your due attention.

*SHRI ADHI SANKAR (CUDDALORE) : Sir, I rise to participate in the Supplementary Demands for Railways presented by the hon. Railway Minister, sister Mamata Banerjee. While supporting the Supplementary Demands on behalf of my party, DMK, I would like to make a few points:

What is most alarming in the Railways is the frequent serious accidents resulting in loss of lives of several innocent passengers and properties. So, it is the need of the hour to do some serious study as to what ails the Department and how to bring about safety and security in Railways. Of course, long-term planning is required. Finance is required because all rolling stocks, signalling and communication systems have to be modernised. Track renewal is required. Automatic Warning System is required. I hope the hon. Minister will pay adequate attention to this aspect.

The Government of Tamil Nadu have identified about construction of 12 Railway Over Bridge (ROB) in the Southern Railway which require to be taken on priority. In this connection, letter has also been sent to the concerned Railway officers in the Southern Railway, Chief Bridges Engineer. For constraint of time, I am not reading out all the ROB works but of these 12 ROB, 3ROBs/RUBs namely, RUB at Redhills near Villivakkam Yard, another one ROB/RUB at

Manikkar Choultry road between Chennai Beach and Washermanpet Railway Station. The third one is, construction of RUB near Korattur railway station, in lieu of existing L.C. No.4. Since these bridges fall under the metropolitan city and due to heavy traffic, people are put to lot of inconvenience. Therefore, I request the hon. Railway Minister to include these schemes also in the forthcoming Railway Budget.

*Laid on the Table.

The other bridges are to be constructed at Korrukupet Railway Station, between Madurai-Kanyakumari road NH 7, near Thiruparankundram rly station, RUB near Nehru Bazaar Street with Rotary at Avadi yard, ROB between Tambaram and Vandalur stations.

Representation have been received for introduction of Millennium New Train Service from Chennai to Jodhpur/Ajmer via Kalyan-Ahmedabad, Marwar and also another train ex-Tiruchi to Ajmer. There are lot of people in Chennai who have a link with the State of Rajasthan and towns like Jodhpur/Ajmer, Mt. Abu, Pushkar which are also pilgrim centres. I would request the hon. Railway Minister to extend the Navjeevan Express up to Ajmer to meet the long-standing demand of the people.

I request the Hon"ble Minister, that kindly lay down a new railway line between Villupuram to Salem via Tirukoilur, Kallakurichi and also lay down the new line between Cuddalore to Pondyicherry in Southern Railway.

I request the Hon"ble Minister, kindly speed up the work of Cuddalore ROB and also construct new ROB's between the Highway road at Panruti and also at Ulundurpet again I request the Hon"ble Minister kindly open a computer reservation at Villupuram Jn. and also allocate more funds in Cuddalore-Salem, Villupuram to Tanjore B.G. Conversion.

In my Cuddalore parliamentary constituency, out of 6 Assembly Segments, Reshivanthiyam, Sankarapuram, Ulundurpet, the people of these places are not so far using the train facility even they are not seen the train also. To avoid this the long pending proposal Chengalpattu to Salem via Tiruvannamalai, Tirukoilur, Reshivanthiyam, Kallakurichi new line formation may be laid.

SHRI T.M. SELVAGANPATHI (SALEM): Hon. Chairman, Sir, thank you very much for having given me this opportunity. I would appeal to you to give more time, but the guillotine is so fast that everybody is getting washed away in a minute or two.

MR. CHAIRMAN : If there would have been time, I would have given to you. Please be brief.

SHRI T.M. SELVAGANPATHI : You can extend the time, Sir.

SHRI P.H. PANDIYAN (TIRUNELVELI): He is speaking on my behalf also, Sir.

SHRI T.M. SELVAGANPATHI : Sir, the world's second largest Railway, with a network of about 62,000 route kilometres and 12,000 trains plying everyday, can no longer be run efficiently and effectively unless and until we look at the system in a different perspective. Of course, the hon. Minister was a bit agitated. A short while away, she admitted that she has been concentrating more on the Ministry. We would like the Minister to concentrate not only more but to concentrate fully. I am not casting aspersions on the dynamism of the hon. Minister. The functioning is well-refined but yet there are shortcomings.

Coming to the State of Tamil Nadu, a recent communication from the Ministry announced a ten per cent cut in the funds for the Southern Railway. A communication to this effect was received by the Southern Railway that there will be 10 per cent cut for many of the projects...(*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE: No such type of decision has been taken.

SHRI T.M. SELVAGANPATHI : Thank you very much, Madam. There was a Press report to this effect and I posed a Starred Question also, which may come up very shortly. I hope, I would get a detailed answer from the hon. Minister.

Sir, the Ministry has sanctioned about Rs.173 crore only to the State of Tamil Nadu. I am saddened and pained to say that we have been neglected and ignored. Thousands and thousands of crores of rupees is the outlay for the Ministry, but we are pained to observe that there are more funds for that region to which the Railway Minister belongs. If the Minister is from Karnataka, there are more funds diverted to Karnataka, if the Minister is from U.P., there are more funds diverted to U.P. I do not know whether the reduction for the State of Tamil Nadu is because of that, but the fact is that the amount sanctioned to the State of Tamil Nadu by the Ministry of Railways is meagre and piecemeal. This would adversely affect the on-going projects, some of the gauge conversion projects, the metro projects and the monument programme like MRTS in metropolitan cities like Chennai. I would like to draw the attention of the hon. Minister that there was a Master Plan in which quadrilateral electrification was planned, in which all the four metro cities were to be linked with electrification. But Chennai and Mumbai have not seen the light of the day yet. I do not know why. The policy of the Railways has to have a re-look. Because of the hike in the diesel prices, electrification will be away out.

According to an estimate, Railways need additionally about 6,000 million units of power using only 15 million tonnes of coal. This is merely 1.35 per cent of the total production of the power sector. It is also a fact that the State

Electricity Boards owe about Rs. 1,800 crore to the Railways. Now the Board can conveniently go in for mass electrification and stop payment and continue to draw power till the arrears are wiped off. This is one of the suggestions which the hon. Minister can think about.

Sir, when I say that a meagre amount was allotted to the State of Tamil Nadu I have certain facts to put forth before the hon. Minister. For a new line project of Karur to Salem, the estimate is Rs. 225 crore and the amount allotted for this year is only Rs. 10 crore. This meagre allotment will slow down the process. It may take about 20 years to complete the project. The hon. Minister also has admitted in one of the press reports that to complete the on-going projects it will take more time.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, the problem is even in my State also. I have to coordinate with the North-East region regarding a project – Mynaguri – Jogigopa in the North-East Frontier Railway – which will include the North-East also for which we kept only Rs. 6 crore. In the first year because of final location survey, they cannot spend lots of money unless and until the final location survey is completed. That is why it is so.

SHRI T.M. SELVAGANPATHI : Thank you very much Madam. I would request you to kindly allot more funds for this project in the forthcoming year - 2001-2002. As far as Tamil Nadu is concerned, there are 2,500 kilometres of metre gauge lines and because of improper allocation of the funds, it would take a minimum century to complete the conversion work to broad gauge. To cite other example, for Cuddalore-Salem via Virudhachalam, the estimate is Rs. 100 crore and an amount of only Rs. one crore was allotted. As you have pointed out, you have another pressing point and, therefore, I would only urge upon and appeal to you that more funds are needed for this very important project which has been pending for a long time.

For Tiruchirapalli-Nagur-Karaikal project, the estimate is Rs. 200 crore and the allotted sum is Rs. 3 crore. For Quilon-Tirunelveli-Tiruchendur-Tenkasi-Virudhanagar, the allotted amount was Rs. 3 crore.

SHRI S.S. PALANIMANICKAM (THANJAVUR): For Tiruchirapalli-Nagur it is completed upto Tanjore.
...(Interruptions)

SHRI T.M. SELVAGANPATHI : There is another project Villupuram-Pondicherry for which only Rs. one crore was allotted. In the same way for Madurai-Rameswaram, the estimate was Rs. 240 crore but only an amount of Rs.5 crore is allotted. In the same way, for Tanjore-Villupuram, the amount allotted was Rs. 10 crore while the estimate is for Rs. 233 crore. For Palani-Chamarajnagar, an amount of only Rs. one lakh was allotted.

If this is the way some of these important projects are funded, it would take 30 to 40 years to complete them. My only apprehension is that if these are delayed in such a way, what would be the cost overrun? There are nearly 191 projects in the Railways costing Rs. 27,000 crore which are being monitored.

What is the reason for such a slow, snail-paced projection, and what would be the cost overrun? Ultimately, this would be doubled or tripled. So, what is the way out? The only reason attributed is the financial crunch. The Minister, known for her dynamism, will have to find a way out for this. This is a pressing demand and, therefore, immediate attention has to be paid to this. If it goes on like this, the Minister herself has admitted in one of her interviews that to complete this project, she might require about Rs. 30,000 crore, and that it might take another 30-40 years to complete it. It has appeared in one of the reports. The maximum amount being allotted for this project is Rs. 1,400 crore per year. What is the way out? Are there ways for increasing the resources of the Railways in the conventional areas?

Now, I would like to mention a few of my constituency's pressing demands. Madam Banerjee, the demands which I am going to put forth now do not involve much cost or more funds. I expect the Ministry to accept some of these genuine demands. If these demands are not met, I would be certainly accusing the hon. Prime Minister for having rejected your resignation.

One is a separate railway division for Salem. Certain vested interests are preventing this particular division from coming up. Madam, you can personally call for the file and look into it. Right from the First Lok Sabha, this has been our demand. Now, Salem has been included in the Palakkad Division. There are some people from the Palakkad Division who do not want this division to come up. We do not want the Palakkad Division to be abandoned, but what we require is a separate Salem Division to be created. Let the Palakkad Division continue. Probably, Shri Rajagopal, being the hon. Minister from that area, would not object to this. There are reasons for this. Even last year, we have written to the Ministry, and the hon. Minister had promised to look into it.

SHRI M. MASTER MATHAN (NILGIRIS): What about Coimbatore?

SHRI T.M. SELVAGANPATHI : Palakkad is just about 50 kilometres from Coimbatore. So, you need not have a separate Division for Coimbatore. We had given a detailed report on that.

SHRI M. MASTER MATHAN : Coimbatore is a central place.

SHRI T.M. SELVAGANPATHI : Well, I agree to disagree. Let there be a separate division for Salem.

In my constituency, two overbridges are very much required, that is, one at Salem-Sivadhapuram, and another at Omalur. Whenever we go there, as Members of Parliament, we get stranded for hours together. I am unable to answer the public when they ask me, "We have voted for you, what are you doing?" Every time, I have to bow my head down without giving any valid answer. Please relieve me from this burden. These two overbridges are very much required in this constituency.

I have already demanded that gauge conversion work should be undertaken on Salem-Cuddalore line. Salem-Karur, Salem-Erode are two important towns, and they are commercially viable. There has been a demand for an Electrical Multiple Unit, which may also be considered.

There is a single fast passenger train from Salem to Bangalore. Our demand is that it could be made as a pair, that is, one starting from Salem and another starting from Bangalore.

This is not going to cost the Ministry heavily.

Sir, some of my friends have urged me to raise this point and that is about a level-crossing in Tenkasi. We have a General Hospital in Tenkasi. But in between the town and the hospital, there is a railway level-crossing. One could well imagine the condition when people get stranded for hours together in the level-crossing and one could also well imagine the condition of the patients being taken to casualty and emergency wards. I would like to request the hon. Minister to kindly look into this matter.

Sir, Shri Rajagopal, the hon. Minister would know about the heavy influx of the devotees to the Sabrimala temple from the States of Tamil Nadu, Karnataka and Andhra Pradesh. We, along with the hon. Members of Parliament from the State of Kerala, had a meeting, Chaired by the hon. Speaker, where the hon. Speaker agreed for a new train from Thanjavur -- Salem.

MR. CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI T.M. SELVAGANPATHI : Sir, I would conclude in one or two minutes. I would abide by your ruling.

Sir, if a new train is started from Dindigul to Sabrimala, then that would help both the States of Kerala and Southern parts of the State of Tamil Nadu. A train from Salem or Coimbatore would cover the entire State. This suggestion may kindly be considered by the hon. Minister of Railways.

Sir, I would like to request the hon. Minister for a stoppage of the Kanyakumari Express at Kadambur. Kadambur is a trading city where there are a lot of spinning and textile mills. It would be worthwhile if this train could be stopped there even for a minute.

Sir, we need a new additional train from Karur to Chennai via Tiruchirapalli. The hon. Member, Shri Chinnaswamy, representing the Karur Parliamentary constituency, on several occasions have met the hon. Railway Minister and pressed his demand for this train. It is viable. But there is a slogan in the Ministry of Railways that reads like this: "It is not commercially viable".

MR. CHAIRMAN: You can lay rest of your speech on the Table of the House.

SHRI T.M. SELVAGANPATHI : Sir, I would like to request the hon. Minister to consider the broad gauge conversion of the Manamadurai and Rameswaram railway line. I would like to earnestly request the hon. Minister to consider these demands because these do not involve much fund. Also, the hon. Minister had promised, in response to one of the letters of Shri P.H.Pandiyan, that she would allocate funds for construction of a sub-way for Tuticorin Gate No. 1 and 2. I would like to thank the hon. Minister for that. But the State Government has to allot land for that purpose. You would know our predicament and what would be the result if we approach the State Government for land. I would like to request her to write to the State Government and we would really be happy if the sub-way finally comes up in the area.

*SHRI ANADI SAHU (BERHAMPUR, ORRISA) : Sir, I beg to lay my speech on the Railway Supplementary Demand for Grants 2000-2001 on the Table of the House.

It is heartening to note that the Railway Minister Ms. Mamata Banerjee has taken steps to guard the unmanned

level crossings. Unmanned level crossings are main cause of accidents. Steps need be taken to man all unmaned level crossings.

There have been number of accidents recently. Most important has been human failure. Steps need to be taken to make the signal staff more responsive to the situation.

I am to request that the following matters relating to Orissa may be given adequate attention :

1. Although Rs.5.10 crores have been allocated for the gauge conversion of Naupada-Gunupur Rly. line, no action has yet been taken. This may be expedited.
2. I had requested earlier that at least one train, weekly, may be started from Khurdha Road to New Delhi via Berhampur, Srikakulam, Vizianagram, Kelinga and Raipur. This will help passengers from Ganjam, Gajapati, Srikakulam districts to get direct train linkage to New Delhi. One train may please be sanctioned for the purpose.
3. A large number of people go from my constituency from Berhampur to Okha and Surat in the Puri-Okha, Puri-Ahmedabad Express trains. As there is no general compartment, labourers going without prior programme find it difficult to get accommodation. I am to request that two general compartments may be added to these trains.
4. The Sukinda-Baanspari Rly. line in Khundha Road division has not yet been completed. Funds have been sanctioned but progress us very slow. The work may be expedited.

*Laid on the Table.

5. Electrification of the track from Palasa to Bhadrakh on the SER is very slow. This may be expedited.
6. The East Coast Railways Zone has not yet been made operational. This may be expedited.
7. The Haridaspur-Paradip line of SER is yet to be completed. The State Government has already given the required land. Railways may take steps to lay the lines.
8. Although survey has been completed and funds to the tune of Rs.10.00 crores have been allocated, no work has started on the Khundha Road Bolangir Rly line. This may be taken up.

*SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH) : Sir, I with your kind permission, I submit my this submission in support Demand of Grants for Railway and would like to submit certain points concerning to my constituency, i.e. Kutch District (Gujarat) as under :

1. I support the Demand of Grants on Railways.
2. Gauge conversion work between SAMKHIYALI to PALANPUR requires to be started and completed as early as possible.
3. Frequency of BARELI-GANDHIDHAM Express Train be increased 4 times in week from 2 in a week.
4. Ahmedabad-Howraha Express Train be extended to Bhuj at least twice in a week.
5. Similarly long Distance Trains Cochin-Ahmedabad and Chennai-Ahmedabad also requires to be extended upto Bhuj at least twice in a week.
6. In Kutch District, Khayda Town in Bhuj Taluka assumes much importance from the Defence point of view, and therefore survey work for extension of Railway line from Bhuj to Khayda may be carried out.
7. Gauge conversion from MALIYA to WANAKANER is almost complete. I therefore request that the New Railway Train connecting Bhuj and Rajkot may please be introduced.
8. Intercity Train between Ahmedabad to Bhuj be introduced.

*Laid on the Table.

SHRI V. VETRISELVAN (KRISHNAGIRI): Hon. Chairman, Sir, I would like to express my sincere thanks for providing me this opportunity for the second time to support the Supplementary Demands for Grants of the Ministry of Railways on behalf of my Party, the DMK.

Sir, I, first of all, would like to congratulate the hon. Minister of Railways, Kumari Mamata Banerjee. But, why do I congratulate? We never expected anything from the Ministry of Railways. But the hon. Minister has extended free travel facility, from their houses to the schools, to girl students up to the 12th standard.

An amount of Rs.15 is being charged for season tickets for people who are living below the poverty line and who are earning less than Rs.400 a month. The poor people are blessing the hon. Railway Minister for this. I also join them in doing so.

I draw the attention of the hon. Minister to matters of concern to my State, Tamil Nadu. Budgetary provision for laying new railway lines in the country is Rs.790 crore for the current year. Out of that, Tamil Nadu gets a mere Rs.44 crore. I feel that it is an injustice to the State. This amount is grossly inadequate. This amount is not in keeping with the demands of the ongoing projects. Hence, I request the Minister of Railways to make a higher allocation to the State.

19.42 hrs (Shri P.H. Pandiyan *in the Chair*)

Southern Railway gets Rs.66 crore to phase out level-crossings with road over-bridges and fly-overs. This amount is also very less. I request the hon. Minister to allocate more funds for construction of over-bridges and fly-overs in place of level-crossings. On the national highway between Chennai and Bangalore, national highway 46, there are four level crossings. The level-crossing at Pachakuppam needs to be replaced with a road fly-over at the earliest. This is a popular demand pending for a long time. Similarly Vaniyambadi and Pachoor level-crossings need to be replaced by a road over-bridge at the earliest. I request the Minister to look into these popular demands.

Last year, when I spoke on the Supplementary Demands I mentioned the Golden Rock Workshop. The importance of this workshop hardly needs to be emphasised. It is a renowned and prestigious workshop of Southern Railway. I renew my request to the hon. Minister to look into the pressing needs of the workshop.

Integral Coach Factory is the pride of Indian Railways. It is earning huge amounts of foreign exchange for the country. There is a growing demand for building coaches all over the globe. I request the hon. Minister to modernise and expand this factory so that it can meet the global demand for coach-building and earn precious foreign exchange for the country.

Now, I come to another very important point. There is a lot of wasteland, unused land of the Railways available at many places. My esteemed colleague, Shri K.H. Muniyappa has also touched upon the issue of railway wasteland. It is a fact that several lakhs of acres of wasteland are available. It is not being utilised as such. In fact, there is no need for the Railways of the barren lands. But everybody knows that the Panchayat, Municipality and the Government are in need of several acres of land for construction of schools, hospitals, market, playgrounds etc. The Panchayat and Municipality are willing to purchase those lands. So, those lands can be sold to them

So, my point is that if the Government comes forward, those wastelands can easily be sold to the Panchayat and Municipality and the amount recovered by the Railways in lieu of those lands, can be best utilised for the developmental works and improvements of Railway systems.

Mr. Chairman, Sir, in Tamil Nadu, several main lines are still metre-gauge lines. It is my earnest appeal to the hon. Minister that all those lines may be converted into broad-gauge lines as soon as possible.

Sir, last but not the least, I would like to mention about the railway needs of my Constituency. A railway line between Jolarpettai and Hosur existed before Independence. But for some unknown reasons, the service had been stopped. Over the years, my predecessors representing my Constituency have been requesting for restoration of that line. But so far, nothing has been done.

Sir, this is a very important line which touches Burgur, Krishnagiri, Kaveripattinam, Palakkodu, Hosur and Tali, which are the business hubs of granite, coconut, foodgrains, mango and tamarind which are the mainstay of the economy of this region.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Mr. Chairman, Sir, my friends from Tamil Nadu have been saying that Rs. 173 crore is being provided this year. But I want to correct it. During 1998-99, the amount provided was Rs. 199 crore. During 1999-00, the amount provided was Rs. 206.14 crore, and during 2000-01, I provided Rs. 225.6 crore.

SHRI S.S. PALANIMANICKAM : We all thank you, Madam, on behalf of the whole of Tamil Nadu.

SHRI V. VETRISILVAN : Mr. Chairman, Sir, this region has more than 50 lakh voters. It is the dream of the people of my Constituency to have a new line between Jolarpoettai and Hosur *via* Krishnagiri. I, therefore, request the hon. Minister of Railways to make our dream come true as soon as possible.

Sir, in this regard, I had written a letter to the General Manager, Southern Railway and he had sent me the reply assuring me that the preliminary engineering-cum-traffic survey for this sector would be completed by December, 2000.

I request the hon. Minister to make available necessary funds for starting of this new broad gauge line project for which the people of my constituency would remain ever grateful.

I would like to request for some new lines for Tamil Nadu. Thanjavur to Villupuram is a most important new line to be formed. I also request a new line formation from Villupuram to Salem. Villupuram also needs a computerised reservation centre. There has to be a new line from Cuddalore to Pondicherry also. In 1992, a new broad gauge line from Tiruchirappalli to Nagore was announced. The scheme had been taken up by the Government but the line from Tiruchirappalli to Thanjavur has only been completed. The line from Thanjavur to Nagore has not been completed. So, I request the hon. Minister to complete the work and to allocate more funds.

I also want to make a request that for the convenience of the travelling public the following trains have to stop at Krishnagiri: Train No. 1413 – Quilon Express from Bangalore to Coimbatore; Train No.1414 Quilon Express from Coimbatore to Bangalore; Train No.6232 – Mysore to Thanjavur Express; Train No.2677 – Inter-city Express from Coimbatore to Bangalore; and Train No.7526 – Island Express from Bangalore to Kanyakumari. There are eight trains passing through my constituency but no train stops at Palakpod. ...(*Interruptions*)

My senior colleague may kindly excuse me. I am making some important points.

Krishnagiri is one of the important business places in Dharmapuri district. Krishnagiri is surrounded by two States – Andhra Pradesh and Karnataka. Several thousands of people are coming to Krishnagiri from various places of India and several people are going from Krishnagiri to other parts of the country. The main business of Krishnagiri is coconut, groundnut, textiles, mangoes, food grains, etc. In order to cater to the needs of the people, the Government should open a reservation counter at Krishnagiri. It would facilitate the people of Krishnagiri and its surroundings.

A lot of people going to Sabarimala from Tamil Nadu go from Thanjavur to Sabarimala. We request the hon. Minister to introduce a special train. This has already been mentioned by my colleague Shri Palanimanickam in the meeting.

I thank you very much for giving me this opportunity and for the patient hearing.

***श्री तिलकधारी प्रसाद सिंह** (कोडरमा) महोदय, गिरिडीह-कोडरमा के लिये रेल लाइन स्वीकृत हो चुका है लेकिन अभी तक पूरा धनराशि नहीं दिया जा सका है। इसलिये कार्य तेजी से नहीं हो रहा है। अनुरोध है कि धनराशि दें ताकि कार्य तेजी से हो सके।

महोदय, कोडरमा - हजारीबाग लाइन देने के लिए मरूआटांड होकर जमीन लिया जा रहा है, जिसमें बहुत मकान तोड़ना पड़ेगा जबकि बगल में लारावाद होकर लाइन ले जाने से कम मकान टूटेगा तथा क्षतिपूर्ति भी कम देना पड़ेगा, तिलैया के लोग रेल मंत्री से मिल भी थे। अतः इस पर विचार किया जाये और मरूआटांड होकर जमीन नहीं लिया जाये।

महोदय, नया झारखंड राज्य का मुख्यालय रांची है, जहां रेल की संतोजनक सुविधा नहीं है। तत्काल कोडरमा स्टेशन पर सियालदाह राजधानी का ठहराव किया जाये, साथ ही पुरूोत्तम पूर्वा आदि ट्रेन में बर्थ की और संख्या सभी क्लास में कोडरमा स्टेशन पर बढ़ाया जाये।

साथ ही हजारीबाग रोड, जहां हमेशा सुपरफास्ट रेल के ठहराव के लिये प्रदर्शन, धरना दिया जाता है। वहां पर जोधपुर एक्सप्रेस, पूर्वा एक्सप्रेस का एवं अन्य सुपरफास्ट का ठहराव दिया जाये तथा धनबाद से दिल्ली के लिये तेज सुपर फास्ट ट्रेन चलाया जाये। जिसका ठहराव हजारीबाग रोड, कोडरमा में भी हो।

धनबाद-कोडरमा के बीच मसकेडीह में रेलवे क्रॉसिंग पर फाटक भी दिया जाये। गिरिडीह से मधुपुर के बीच जो ट्रेन हाल में केवल चार दिन सप्ताह में चलाई जा रही है, उसे पूरा सप्ताह चलाया जाये।

***Laid on the Table.**

***SHRI BHAN SINGH BAHURA (BHATINDA) :** I would like to record following points :

1. There should be a overbridge in Bathinda city at the point of Khooni Phatak.
2. There should be a underbridge in Mansa city.
3. There should be one overbridge in Raman mandi in Bathinda district.
4. Crossing level have been sanctioned on Delhi-Bathinda Rly. line near Gulabgharh village. 10 lakh rupees have

been given from MPLADS Fund but construction work has not been done.

5. Two Shatabadi Trains should be started between Delhi-Feozepur via Bathinda .

6. There are two trains are running between Bathinda and Delhi. One via Jakhal and other via Ambala-Patiala. Train runs between Bhatinda and Delhi takes five hours and train runs via Ambala takes eight hours.

7. Bhatinda is the biggest Railway Junction in Northern Railways. No modern facilities have been provided there. I demand that Bhatinda Railway Station should be modernised.

8. Double line sanctioned between Rajpura-Bathndia should be started construction. There should be double line between Jakhel and Bhatinda should be constructed with immediate effect.

*Laid on the Table.

SHRI RASHID ALVI (AMROHA): Sir, I rise to support the Supplementary Demands for Grants.

I think, the hon. Minister is the right person there surrounded by wrong persons. But I am hopeful that she would come back to the right track and that is why I am supporting these Demands. ...*(Interruptions)*

SHRI M. MASTER MATHAN : You can come back here.

SHRI RASHID ALVI : I have never been with you. How can I come back to you? ...*(Interruptions)* Earlier, she was with us. I hope, she will come back to us.

ममता जी ठीक मंत्री रही हैं लेकिन भारतीय जनता पार्टी की सरकार के समय जितने रेलवे एक्सीडेंट हुए उतने पिछले 45 साल में नहीं हुए। मैं बड़ी सफाई के साथ कहना चाहता हूँ कि उसमें ममता जी का बहुत कसूर नहीं रहा। चेयरमैन रेलवे बोर्ड ने कहा, देश के प्रधान मंत्री ने कहा कि हम ठीक तरीके से पैसा नहीं दे पाते हैं, हमारे पास पर्याप्त फंड नहीं रहते। इसके लिए सरकार जिम्मेदार रही है। रेलवे डिपार्टमेंट को जितना फंड देना चाहिए, वह उतना फंड नहीं दे पाती है। रेलवे की सुरक्षा खतरनाक जगह पर पहुंच गई है। प्रधानमंत्री ने कहा कि हम इसके अन्दर डिले नहीं करेंगे और पैसा देकर उन ट्रैक्स को बदलने का काम करेंगे। इसके लिए सरकार जिम्मेदार है। मलहोत्रा साहब, दिल से मुझे सपोर्ट कर रहे हैं और हंस भी रहे हैं। मलहोत्रा जी, रेलवे की जो हालत है हिन्दुस्तान का आम आदमी रेलवे में चलने से डरता है कि पता नहीं कब क्या हो जाए? मंत्री जी को इसके लिए ज्यादा से ज्यादा फंड देने चाहिए ताकि वह रेलवे को ठीक तरीके से मैनेज कर सकें। मैं ममता जी से दरखास्त करना चाहूंगा कि वह इस तरफ ध्यान दें। आज शाम को डिसइनवैस्टमेंट पर बहस हो रही थी। मुझे डर है कि सरकार रेलवे डिपार्टमेंट को बेचने का काम न करे और डिसइनवैस्टमेंट करने का काम न करे। मैं पहले से वार्निंग देना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय ऐसी जगह रेल लाइन बिछाने का काम करे और ज्यादा ट्रेन चलाने का काम करे जहां से ज्यादा से ज्यादा रेवेन्यू हासिल हो सके। आप बंगाल की नेता नहीं हैं, आज देश की नेता हैं। उत्तर प्रदेश दिल्ली से मिला हुआ है। अगर उत्तर प्रदेश को ज्यादा तवज्जह देंगे तो रेलवे डिपार्टमेंट डेफिसिट में नहीं चलेगा। मुझे तकलीफ के साथ कहना पड़ता है कि उत्तर प्रदेश को आप उतनी तवज्जह नहीं दे पा रहे हैं जितनी तवज्जह देनी चाहिए। वैस्टर्न यू.पी. के लोगों का खास तौर तौर पर दिल्ली आना-जाना लगा रहता है। वे यहां बिजनेस के लिए आते हैं। यदि यहां तवज्जह देंगे तो रेलवे का रेवेन्यू भी बढ़ेगा।

वैस्टर्न यू.पी. में रेलवे स्टेशन के आसपास बहुत सी अनयूज्ड जमीन पड़ी है। उस जमीन का पिछले 50 साल में कोई इस्तेमाल नहीं हुआ। उसे किसी सरकार ने इस्तेमाल नहीं किया। यदि आप उसे इस्तेमाल करेंगे तो उससे बहुत ज्यादा रेवेन्यू आ सकता है। उसे किस तरह इस्तेमाल करना है यह आप बेहतर जानती हैं। वहां मार्किट बनानी है या कमर्शियल इस्तेमाल करना है, यह आप देखें। आपने बहुत जगह यात्रियों के रहने के लिए होटल बनाए। ऐसे होटल बन सकते हैं। इससे रेवेन्यू आएगा। इससे रेल विभाग को फायदा होगा, गरीब आदमी को फायदा होगा। चूँकि सरकार ने बड़े भारी पैमाने पर डीजल की कीमतें बढ़ाई हैं। मुझे खतरा है कि आने वाले बजट में सरकार कीमतें न बढ़ा दे। यदि इस तरफ तवज्जह देंगे तो किराए भी नहीं बढ़ेंगे और आम आदमी को भी राहत मिलेगी।

रेलवे इलैक्ट्रिफिकेशन का काम बहुत तेजी से चल रहा है। मैं इसमें एक्सपर्ट नहीं हूँ लेकिन पूरे देश में ट्रैक्स पर इलैक्ट्रिफिकेशन का काम कम हो रहा है। इसके लिए एक्सपर्ट कमेटी बिठानी चाहिए। ऐसा न हो कि हम इस पर पैसा खर्च करते जाएं, एक दिन पता चले कि गलत रास्ते पर जा रहे हैं। इसके लिए एक कमीशन बनाएं। एक्सपर्ट लोगों की कमेटी इस काम में आगे बढ़े और देखे कि इसके लिए क्या करना चाहिए क्या नहीं?

मैं ज्यादा बात न करते हुए अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में सिर्फ कहना चाहूंगा। आपकी रिपोर्ट के मुताबिक 24 हजार अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग हैं। ये बहुत कम हैं। ये ज्यादा से ज्यादा होने चाहिए। इसके न होने से भारी तादाद में एक्सीडेंट हो रहे हैं। वैस्टर्न यू.पी. में मुरादाबाद, रामपुर, गजरीला के आसपास ऐसे एक्सीडेंट हो रहे हैं। यदि इस तरफ तवज्जह देंगे तो ये एक्सीडेंट कम होंगे। इन एक्सीडेंट्स में जानवर और इन्सान मारे जाते हैं। मेरा निर्वाचन क्षेत्र अमरोहा है।

चाहिए। वैस्टर्न यू.पी. के लोगों का खास तौर तौर पर दिल्ली आना-जाना लगा रहता है। वे यहां बिजनेस के लिए आते हैं। यदि यहां तवज्जह देंगे तो रेलवे का रेवेन्यू भी बढ़ेगा।

वैस्टर्न यू.पी. में रेलवे स्टेशन के आसपास बहुत सी अनयूज्ड जमीन पड़ी है। उस जमीन का पिछले 50 साल में कोई इस्तेमाल नहीं हुआ। उसे किसी सरकार ने इस्तेमाल नहीं किया। यदि आप उसे इस्तेमाल करेंगे तो उससे बहुत ज्यादा रेवेन्यू आ सकता है। उसे किस तरह इस्तेमाल करना है यह आप बेहतर जानती हैं। वहां मार्किट बनानी है या कमर्शियल इस्तेमाल करना है, यह आप देखें। आपने बहुत जगह यात्रियों के रहने के लिए होटल बनाए। ऐसे होटल बन सकते हैं। इससे रेवेन्यू आएगा। इससे रेल विभाग को फायदा होगा, गरीब आदमी को फायदा होगा। चूँकि सरकार ने बड़े भारी पैमाने पर डीजल की कीमतें बढ़ाई हैं। मुझे खतरा है कि आने वाले बजट में सरकार कीमतें न बढ़ा दे। यदि इस तरफ तवज्जह देंगे तो किराए भी नहीं बढ़ेंगे और आम आदमी को भी राहत मिलेगी।

रेलवे इलैक्ट्रिफिकेशन का काम बहुत तेजी से चल रहा है। मैं इसमें एक्सपर्ट नहीं हूँ लेकिन पूरे देश में ट्रैक्स पर इलैक्ट्रिफिकेशन का काम कम हो रहा है। इसके लिए

एक्सपर्ट कमेटी बिठानी चाहिए। ऐसा न हो कि हम इस पर पैसा खर्च करते जाएं, एक दिन पता चले कि गलत रास्ते पर जा रहे हैं। इसके लिए एक कमीशन बनाएं। एक्सपर्ट लोगों की कमेटी इस काम में आगे बढ़े और देखे कि इसके लिए क्या करना चाहिए क्या नहीं?

मैं ज्यादा बात न करते हुए अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में सिर्फ कहना चाहूंगा। आपकी रिपोर्ट के मुताबिक 24 हजार अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग हैं। ये बहुत कम हैं। ये ज्यादा से ज्यादा होने चाहिए। इसके न होने से भारी तादाद में एक्सीडेंट हो रहे हैं। वैस्टर्न यू.पी. में मुरादाबाद, रामपुर, गजरौला के आसपास ऐसे एक्सीडेंट हो रहे हैं। यदि इस तरफ तवज्जह देंगे तो ये एक्सीडेंट कम होंगे। इन एक्सीडेंट्स में जानवर और इन्सान मारे जाते हैं। मेरा निर्वाचन क्षेत्र अमरोहा है।

20.00 hrs.

तब यह जिला नहीं था, मुरादाबाद के अंदर शामिल था। लेकिन अमरोहा अब डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर हो गया है। रेलवे मिनिस्ट्री को शायद इस बात का पता नहीं है कि यह डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर हो गया है। इसलिए उसके साथ इस तरीके का बर्ताव नहीं हो रहा है जो डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर के साथ किया जाता है। मैं चाहूंगा कि अमरोहा में आप थोड़े फंड्स दें, वहां ब्रिज बनना है, जिसकी वजह से बहुत परेशानी होती है। यदि रेलवे डिपार्टमेंट वह ब्रिज बनायेगा तो वहां के लोगों को बहुत राहत मिलेगी। पिछली बार के बजट में मैंने यह मुतालबा किया था और आपसे दरखास्त की थी, इस बार फिर से इन सप्लीमेंटरी डिमांड्स में आपसे रिक्वेस्ट करता हूँ कि वहां ब्रिज बनना बहुत जरूरी है और यह बहुत जल्दी बनना चाहिए।

सभापति महोदय, इसके साथ-साथ जो मेन ट्रेन्स वहां से गुजरती हैं, वे वहां नहीं रुकती हैं। चूंकि अभी तक रेलवे डिपार्टमेंट की इस बात पर बहुत ज्यादा तवज्जह नहीं है कि वह हैडक्वार्टर है, इसलिए वहां ट्रेन्स नहीं रुकती हैं। मैं आपसे दरखास्त करूंगा कि चंद ट्रेन्स वहां रुकनी चाहिए। तेज ट्रेन्स में से कुछ ट्रेन्स वहां रुकवाने का आप काम करें। वहां से आने में बहुत मुश्किल होती है। यदि दिल्ली में संसद के सेशन में शिरकत करने के लिए आया जाए तो अमरोहा से नहीं आया जाता, चूंकि वहां ट्रेन्स नहीं रुकती है। इसलिए मैं आपसे दरखास्त करूंगा कि अमरोहा और गजरौला इन दो जगहों पर ट्रेन्स रुकनी चाहिए।

सभापति महोदय, तीसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि इस इलाके में रेलों के अंदर सुरक्षा का इंतजाम ठीक नहीं है। वहां पुलिस न के बराबर होती है। जिसका नतीजा यह होता है कि यहां चोरी-चकारी होती रहती है और खास तौर से जो औरतें सफर करती हैं वे अपने आपको गैरमहफूज महसूस करती हैं। इसलिए वहां पुलिस का ठीक इंतजाम होना चाहिए और ऐसे पुलिस के लोगों का इंतजाम होना चाहिए जो लोग ईमानदार हों। अभी तक वहां यह हो रहा है कि यदि दो पुलिस वाले हैं तो जो लोग सामान ले जाते हैं, उनसे नाजायज तौर पर रिश्वत ली जाती है। इससे ज्यादा बेहतर तरीका यह है कि जो सामान लोग ले जाते हैं, रेलवे उसकी बुकिंग करे, ताकि आपको रेवेन्यू मिले और आदमी अपना सामान हिफाजत के साथ ले जा पाये। इस तरफ भी आपको तवज्जह देने की जरूरत है।

इसके साथ-साथ गजरौला एक जगह है जो यहां से सौ किलोमीटर दूर है। वह पूरे उत्तराखंड को जोड़ता है। उत्तराखंड अब एक नई स्टेट बन गया है वहां गजरौला से चांदपुर-बिजनौर होते हुए पहले दिन में एक ट्रेन चलाने की बात हुई थी, लेकिन वह अभी तक नहीं हो पाया है। मैं चाहूंगा कि वहां एक नई ट्रेन दिल्ली से वाया गजरौला-चांदपुर-बिजनौर होते हुए चलनी चाहिए, ताकि उत्तराखंड के लोगों को भी फायदा हो और वैस्टर्न यू.पी. के लोगों को भी फायदा हो। इस बारे में रेलवे मिनिस्ट्री से बहुत बार रिक्वेस्ट की जा चुकी है, लेकिन पिछले पचास सालों में अब तक कुछ नहीं हुआ। लेकिन मुझे उम्मीद है कि कुमारी ममता बनर्जी की मिनिस्ट्री में यह जरूर होगा, वहां ट्रेन भी चलेगी और ब्रिज भी बनेगा। मुझे इसकी आपसे पूरी उम्मीद है।

अंत में मैं आपसे एक रिक्वेस्ट और करना चाहता हूँ कि मेरी कांस्टीट्यूंसी में एक छोटा सा स्टेशन बछरयूं है। वह फुल-फ्लैज्ड स्टेशन था। वहां रेलवे को शायद रेवेन्यू नहीं मिला, इसलिए उसे डीग्रेड करके हाल्ट कर दिया है। उसके लिए मैं आपसे रिक्वेस्ट करूंगा कि उसे हाल्ट न करके दोबारा से स्टेशन का दर्जा दिया जाए तो वहां के लोगों को सहूलियत होगी।

कुमारी ममता बनर्जी : आपने स्टेशन का क्या नाम बताया?

श्री राशिद अलवी : उसका नाम बछरयूं है। मुझे पूरी उम्मीद है कि ममता जी इस छोटे से काम को जरूर करेंगी। मल्होत्रा साहब भी इस काम को सपोर्ट कर रहे हैं। इसके साथ ही मैं कोई बहुत लम्बा-चौड़ा भाषण न करके इन सप्लीमेंटरी डिमांड्स को सपोर्ट करता हूँ।

***SHRI SHRINIWAS PATIL (KARAD)** : Sir, I would like to give my written request through you to Madam Railway Minister while supplementary grants are being discussed.

KARAD on South Central Railway is my headquarters. The Lok Sabha constituency is named as KARAD (Maharashtra). The population which takes advantage of Railway is about thousand persons per day. All Mail Express Trains stop at Karad. Karad is famous for educational institutions having Government Engineering College and private medical college. The commerce, pharmacy, Arts Science, Business Management colleges are many in numbers. The population of students is more than 25000. About 3000 to 5000 students are coming from other States of the country.

Still there is no facility of computerised reservation. I request Madam Minister through you to kindly give personal attention to my request and do the needful in near future.

I will be thankful if my request is sent to her for implementation.

***Laid on the Table.**

***श्री माणिकराव होडल्या गावितः** महोदय, मैं अनुदान की अनुपूरक मांग (रेल) र्वा 2000-2001 के बजट रेल के संबंध में अनुदान की अनुपूरक मांग पर चर्चा हेतु मेरा भाषण लिखित रूप में दे रहा हूँ।

भुसावल सूत रेल लाइन दोहरीकरण के लिये मांग करता हूँ। यह रेल लाईन अभी सिंगल लाईन होने से रेल यात्रियों को बहुत ही कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है और यह लाईन पर अभी गुजरात से हावड़ा और साऊथ में यात्री गाड़ियां चलाई जा रही हैं, गुजरात राज्य से साऊथ में जाने के लिये सीधा रूट है। यह सिंगल लाईन को डबल (दोहरीकरण) करने के लिये अभी न हो पाए तो अगले जनरल बजट में धनराशि का आबंटन करने की मांग करता हूँ।

भुसावल सूत रेल लाईन पर चलाई जा रही एक्सप्रेस गाड़ियों का स्टॉप स्थानीय रेल यात्रियों की सुविधा के लिये मेरे निर्वाचन क्षेत्र नंदुरबार (महाराष्ट्र) के अंतर्गत न वापूर रेलवे स्टेशन और दोडाईचा रेलवे स्टेशन पर दिया जाने की मांग करता हूँ।

भुसावल सूत रेलवे लाईन पर नंदुरबार यह रेलवे स्टेशन को विशेष सुविधा उपलब्ध कराने की भी मांग करता हूँ और पिछड़े आदिवासी इलाकों का ध्यान भी रखा जाये।

***Not Recorded.**

श्री सुकदेव पासवान (अररिया) : माननीय सभापति महोदय, रेलवे अनुदान की पूरक मांगों पर आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। देश में 1,60,360 किलोमीटर रेल की पटरी बिछी हुई है और वह बहुत पुरानी हो गई है। उसके बारे में अधिकांश विशोड़ों का कहना है कि अगर इन पटरियों पर तीव्र गति से रेलें चलाई जायेंगी तो निश्चित रूप से दुर्घटनाएं घटेंगी। इस तरफ माननीय रेल मंत्री महोदय को विशेष ध्यान देने की जरूरत है। स्वाभाविक है कि यदि पुरानी रेल की पटरियों पर रेलें चलेंगी और सही समय पर पटरी नहीं बदली जायेंगी तो निश्चित रूप से रेलवे की दुर्घटनाएं होती हैं और आगे भी होती रहेंगी। इस विषय में निश्चित रूप से सोचने की जरूरत है। दुनिया की वृहद् रेलों में गिनी जाने वाली भारतीय रेलें आधुनिक सुरक्षा के इंतेजाम के अभाव में दुर्घटनाग्रस्त होती चली जा रही हैं।

इस साल करीब 500 लोग रेल दुर्घटना के शिकार हुए। गत वर्ष के आंकड़े हैं कि लगभग 700 यात्री इन रेल दुर्घटनाओं में मृत्यु के शिकार हुए। इन दुर्घटनाओं से पूरा देश आशंकित रहता है, इसलिए रेल मंत्री महोदय इस बारे में ध्यान रखें कि दुर्घटनाएं न हों। इनको रोकने के लिए मंत्री जी को नए आधुनिक यंत्रों को लगाना चाहिए।

एक बात के लिए मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि आपने राज्य सभा में कहा था कि कुछ भी हो जाए लेकिन रेलवे को आप निजीकरण की ओर नहीं जाने देंगी। एन.डी.ए. की सरकार अधिकांश विभागों को निजीकरण की ओर ले जा रही है। मेरा आपसे आग्रह है कि रेल को आप निश्चित रूप से निजीकरण की ओर नहीं जाने देंगी, ऐसा आप प्रयास करेंगी।

अभी जो स्थिति है, आपने 44 प्रतिशत खाने पीने की चीजों में पैसा बढ़ाया है और ट्रेन्स में खाने पीने की जो व्यवस्था की जा रही है, वह संतोप्रद नहीं है। राजधानी एक्सप्रेस से हम लोग अधिकांश अपने निर्वाचन क्षेत्र जाते हैं। दिल्ली से गोहाटी जो 2424 राजधानी एक्सप्रेस चलती है, उसमें खाने पीने की सुविधा ठीक नहीं है और मिनिरल वाटर की बोतल में लगता है कि चापाकल से पानी भर दिया है। मंत्री जी को निश्चित रूप से मिनिरल वाटर की क्वालिटी पर ध्यान देना चाहिए कि उसकी जांच-पड़ताल होती है या नहीं। खाने-पीने की जो सुविधा राजधानी एक्सप्रेस के अलावा सामान्य रेलगाड़ियों में होती है, उसकी भी समय-समय पर समीक्षा करनी चाहिए।

आपने लगभग आठ कोचेज़ तीन नए मॉडल की जर्मनी से मंगाई हैं जिससे अधिक से अधिक सुख सुविधा यात्रियों को मिले। वे आठ कोचेज़ नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के यार्ड में पड़ी हैं जबकि एक की कीमत आठ करोड़ रुपये है। उनका उपयोग कब होगा पता नहीं। हम चाहेंगे कि पैसे का दुरुपयोग न हो और उनको शीघ्र उपयोग में लाया जाए।

महोदय, हमारे बिहार में आम लोगों का कहना है कि बिहार राज्य में अन्य विकास योजनाओं के अलावा केन्द्र के विचाराधीन विभिन्न रेल परियोजनाओं पर ध्यान दिया जाए और उनका कार्यान्वयन किया जाए। लोगों में यह बात हो रही है कि जब से आप रेल मंत्री बनी हैं, बिहार की ओर जिस अनुपात में ध्यान देना चाहिए, उस अनुपात में आप ध्यान नहीं दे पा रही हैं। आपसे आग्रह है कि जो भी रेल परियोजनाएं हैं, निश्चित रूप से उन पर ध्यान देकर उनका कार्यान्वयन कराया जाए।

अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत कुछ रेल परियोजनाओं के विषय में कहना चाहूंगा। कटिहार-जोगबनी बड़ी लाइन का मामला काफी अरसे से यूं ही पड़ा हुआ है। जहां तक मेरी जानकारी है, सीसीए में रखा हुआ है और अभी कुछ दिन पूर्व हमने जानकारी ली तो पता चला कि एक्सटर्नल अफेयर्स से उसकी स्वीकृति नहीं हो पाई है, इसलिए वह सीसीए में नहीं जा पाया है। हम आपसे आग्रह करना चाहेंगे कि कटिहार-जोगबनी लाइन तीन संसदीय क्षेत्रों को जोड़ते हुए भारत-नेपाल सीमा पर जाती है। यह अत्यंत महत्वपूर्ण परियोजना है। हम चाहेंगे कि निकट भविष्य में निश्चित रूप से उसका शिलान्यास करवाकर काम करवाया जाए। कुछ दिन पूर्व रेल राज्य मंत्री श्री दिग्विजय सिंह जी हमारे क्षेत्र में गए हुए थे। उन्होंने वहां प्रैस कॉन्फ्रेंस में कहा कि निश्चित रूप से जनवरी में हम और ममता जी आएंगे और कटिहार-जोगबनी-फारबिसगंज का शिलान्यास करेंगे।

सभापति महोदय, आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से आग्रह है कि इस पर निश्चित रूप से ध्यान दें। आपको जानकारी है कि मानसा-सहरसा-फारबिसगंज लाइन का आमान परिवर्तन काफी समय से चला हुआ है, लेकिन वह अभी तक पूरा नहीं हुआ है। मानसा-फारबिसगंज फर्स्ट फेज में हुआ, लेकिन मानसा-सहरसा बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। यदि इसी गति से चलता रहा, तो यह काम बहुत वॉ में पूरा होगा। इसलिए मेरा आग्रह है कि फारबिसगंज-सहरसा मार्ग के आमान परिवर्तन के कार्य को तीव्र गति से चलाने के लिए अधिक पैसा दिया जाए ताकि यह काम अविलम्ब पूरा हो सके।

सभापति महोदय, अभी कुछ दिन पूर्व मेरे क्षेत्र में रेलवे के सर्वेक्षण का काम पूरा हुआ है। मेरा आग्रह है कि सुपौल-पीपरा-त्रिवेनीगंज-रानीगंज-गिधवास-अररिया के सर्वेक्षण के काम को करने हेतु स्वीकृति प्रदान करें और इसका काम शुरू कराएं। दूसरे मधेपुरा के शंकरपुर-त्रिवेनीगंज-जदिया-छातापुर-मिरदाल-नरपतगंज-बथनाहा की रेल लाइन बनाने की बहुत पुरानी मांग है। जब ललित बाबू रेल मंत्री थे, उस समय इस लाइन के सर्वेक्षण के आदेश हुए थे, लेकिन वह अभी तक अधर में लटका है।

मेरा आग्रह है कि इसको भी आगे बढ़ाने का काम कराएं। अररिया से न्यूजलपाईगुड़ी तक रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वेक्षण का काम कराने का निर्णय पूर्व रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान के समय में, लेकिन उसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। वह ज्यों की त्यों पड़ी हुई है। मेरा आग्रह है कि इस पर विशेष ध्यान दें और इस लाइन का सर्वेक्षण प्रारंभ कराएं।

सभापति महोदय, अररिया मेरे संसदीय क्षेत्र में जिला हैडक्वार्टर है जहां पर हॉल्ट है, लेकिन स्टेशन नहीं बना है। वहां सिगनल की व्यवस्था नहीं है। वह हमारे जिले का हैडक्वार्टर है। इसलिए मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदया से विशेष आग्रह है कि उस हाल्ट को रेलवे स्टेशन में परिवर्तित किया जाए। हमारे यहां के बहुत से मजदूर लोग, यानी बिहार से दिल्ली, पंजाब, हरियाणा के लिए आते हैं जिनके पास वैधरूप से टिकट होते हैं, लेकिन जी.आर.पी. के जवान और रेलवे के कर्मचारी उनको पकड़ कर उनको नाना प्रकार से तंग करते हैं और मजदूरों की जो मजदूरी होती है उसे छीन लेते हैं, उनका सामान लूट लेते हैं और उन्हें धमकाते हैं। इस बारे में मैंने पहले भी कहा था। कई प्रकरण तो मंत्री महोदया ऐसे हुए हैं जिनमें रेलवे के ही लोगों द्वारा मजदूरों को नशा खिलाकर, बेहोश कर के लूट लिया गया। ऐसी घटनाएं रेलवे के लिए शर्म की बात हैं। हमारे पास ऐसे लुटे हुए अनेक लोग आते हैं, जो कहते हैं कि हमारे पास टिकट है फिर भी हमसे पैसे छीन लिए या हमें नशा खिलाकर लूट लिया। मेरा आग्रह है कि ऐसी घटनाओं को तत्परता से रोका जाए। वे लोग अपने घर को छोड़कर मजदूरी करने बाहर जाते हैं और उनका धन लूट लिया जाए या उनका सामान लूट लिया जाए, तो यह उनके साथ बहुत बड़ा अन्याय है। इसलिए मेरा मंत्री महोदया आपसे विशेष आग्रह है कि इसके लिए ठोस व्यवस्था की जाए ताकि भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो।

सभापति महोदय, अन्त में, मैं कहना चाहूंगा कि कटिहार से जोगबनी के लिए जो रेल सेवा चलती है, उसमें केवल चार बोगी लगती हैं जबकि उसमें आने वाले यात्रियों की संख्या बहुत अधिक है और लोग उसमें लटक कर तथा छत के ऊपर बैठकर आते हैं जिससे कई बार दुर्घटनाएं भी हो चुकी हैं, लेकिन डिब्बों में बढ़ोतरी नहीं की जाती है। मेरा आग्रह है कि उस गाड़ी में चार की बजाय आठ डिब्बे लगाए जाएं। इस बारे में जब हम डी.आर.एम. से पूछते हैं, तो वे कहते हैं कि हमारे पास बोगी नहीं हैं, जो पुरानी बोगियां हैं उन्हीं को दे रहे हैं। मेरा निवेदन है कि उसके निकट एन.जी.पी. है वहां से लें या कहीं और से बोगियां लें लेकिन कटिहार-जोगबनी रेलगाड़ी में चार की जगह आठ बोगियां करें ताकि यात्रियों को आने-जाने में सुविधा मिल सके।

सभापति महोदय, अन्त में, मेरा कहना है कि कटिहार से नई दिल्ली के लिए एक भी सीधी ट्रेन नहीं है जिसके कारण रोजाना हजारों यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। वहां से यात्री लोग दिल्ली, पंजाब, हरियाणा और देश के विभिन्न भागों में मजदूरी करने के लिए जाते हैं, लेकिन उनको सीधी ट्रेन नहीं रहने के कारण और अन्य ट्रेनों में जगह कम होने के कारण ट्रेन की छत पर बैठकर आना पड़ता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि कटिहार से नई दिल्ली के लिए एक सीधी रेल चलाई जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतो कुमार गंगवार) : सभापति जी, सदन की कार्यवाही देर तक चलेगी इसलिए सबके लिए भोजन की व्यवस्था की गई है। एम.पी.ज. और प्रैस के लिए कमरा नम्बर 70 में तथा स्टाफ के लिए कमरा नम्बर 73 में व्यवस्था की गई है। भोजन 8.45 बजे से उपलब्ध रहेगा।

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Mr. Chairman, at the outset, I would like to thank the hon. Minister, Kumari Mamata Banerjee for her leadership and guidance in taking the Railways in the right direction.

Transport, communication and energy are the three most important things in the development of the country. Railways provide the cheapest mode of transport. Therefore, the need of the hour is that we should feel secure while travelling in a train. Security itself generates faith. Government should provide maximum safety to the passengers travelling in the train so that their confidence in the Railways continues.

Justice Khanna Committee had made certain recommendations for the development of the Railways. I would like to know what steps have been taken in this regard. Nobody is saying that you make the whole investment at one go. But attempts should be made to make investments. I would deliberate on some suggestions which I have in mind. The hon. Minister has already stated that progress has been made, but much more needs to be done and she needs full support from all quarters.

Today, Railways are facing competition from Roadways. It is a very serious challenge. What is the traffic today in Railways in comparison to Roadways? India was a rail-dominated economy, but today she has become a road-dominated economy. Railways are not able to handle the quantum of traffic that they are supposed to handle. In 1950-51 Railways were carrying 89 per cent of the freight and the Roadways were carrying only 11 per cent of the freight. But, today the Railways take only 40 per cent of it and the Roadways captured as much as 60 per cent of the freight. Similarly, in 1950-51 Railways were carrying 80 per cent of the passenger traffic and 20 per cent was carried by the Roadways. Today, the position is reversed. Railways carry 20 per cent of the passenger traffic and the Roadways carry 80 per cent.

A Committee called National Transport Policy Committee was formed in 1986, which had determined some intra-model mix in respect of traffic to be handled by the Railways and the Roadways. It had suggested certain parameters about different kinds of traffic. It would have been better if our Surface Transport Minister was also present here and participated in the discussions. It said that short distance traffic - both passenger and freight - should be left to the Roadways, so that they are developed and Railways should not bother about the short distance traffic. But what is happening today? We all understand and we have been deliberating on this at least twice every year that Railways are six-times energy efficient than that of the Roadways. The rail construction cost is also six-times cheaper than that of the road. If the freight traffic only is reversed, that is, from the present position if it were to become 60 per cent Railways and 40 per cent Roadways, then the saving on diesel alone will be worth around Rs.6000 crore.

That much of diesel can be saved if this traffic is again brought back to the Railways. Therefore, a new Transport Policy Committee has to be appointed. I would request the House to support this cause and review the whole transport structure in this country today and see what is happening in the railways and roadways. By the end of the Ninth Plan, it is going to increase further. The passenger traffic is going to increase upto 399.4 billions and freight traffic is going to increase to nearly 520 million tonnes. The Minister has also stated, while piloting the Supplementary Demands for Grants today, that progress has been made but the amount of pressure that is there on freight and passenger traffic is quite alarming and quite very big. We should think in that respect and therefore, a National Transport Policy is required.

I would like to give you one instance though, of course, there are a number of instances on how to increase the revenue of the Railways. I will mention about coal. We are producing about 350 million tonnes of coal and the share of railways is 135 million tonnes which means that it is less than half of the coal that is being produced every year. If we can increase it by 100 million tonnes, then the Railways can earn a revenue to the extent of more than Rs.6000 crore. This is only with respect to coal. There are other goods such as iron ore, fertilisers, cement, steel, etc.

I would also like to draw the attention of the hon. Minister and also the House to the recent ordinance. It is about the Central Road Fund. A cess of one rupee per litre on petrol and diesel is levied with effect from 2nd January, 1998 on petrol and 1st March, 1999 on diesel. Ordinance was promulgated on 1st November, 2000 and it has been decided that 50 per cent cess on high speed diesel will be invested for the development of rural roads and the entire cess on petrol will be allotted as follows, that is, 57.5 per cent of this 50 per cent will be invested for development and maintenance of national highways and only 12.5 per cent will be invested for construction of roads, under or over bridges and safety measures for unmanned level crossings. The rest, that is, 30 per cent will be given for development of State roads. In this year, 2000-2001, around Rs.5800 crores has been given but the total money which has been collected – which is a huge amount – is going towards the development of roads. We are losing our priority. That should be looked into and priority should be given to the development of safety measures specially of the railways.

I would draw the attention of the Minister on a number of replies which I have received. I would also come back to the development of my State, Orissa. A number of replies have come. I have got the first reply in March, the second reply in July-August, the third reply in December. I would draw the attention of this House and also of the hon. Minister to Daitari-Banspani railway line. For the last 30 years, leaders of Orissa, irrespective of party affiliations, have been agitating in this regard.

Even in 1970-71, our leader Shri Biju Patnaik organised a demonstration and *dharna* in New Delhi with all his colleagues and supporters. Since 1970-71, work regarding this track is pending. Today, the total cost of that project is Rs.587 crore. Sir, Rs.216 crore has already been spent. This year, around Rs.40 crore has been provided for that. But very little progress has been made. We want to transport iron ore from the Sukhinda mines to Paradip. Money is being spent. The national wealth is being spent by transporting the ore by trucks. A huge amount of money is being wasted by way of consuming diesel. A lot of foreign exchange is being spent and wasted by consuming diesel. So, this is one aspect. We should identify our priority. We should invest more on the Railways so that these projects can come up at a speedy pace.

I would draw the attention of the hon. Minister to the Haridaspur-Paradip line. This is a new project. This year, a sum of rupees one crore has been provided. Already, a sum of rupees sixteen and a half crore has been spent. In the reply given by the hon. Minister of Railways, it has been stated that the final location survey has been completed; land acquisition plans and papers have been finalised and are with the State Government.

20.27 hrs

(Dr. Raghuvansh Prasad Singh *in the Chair*)

Sir, I was telling that land has been acquired to the extent of ten kms. It is in alignment from Haridaspur end. An amount of Rs. 5 crore has been paid to the State Government for land acquisition. Work would be started as soon as land becomes available. This is one instance. There are a number of other instances. Regarding Khurda-Bolangir also, the same problem is there. The State has to provide the land. About the Lanjigarh project also, the position is the same. The Koraput-Rayagada line has already been finalised. I would like to draw the attention of the hon. Minister to this. This is the reply given on 9th March, 2000 relating to Haridaspur-Paradip line. The final location survey has been completed. Land acquisition plans and papers have been finalised and have been submitted to the State Government. An amount of Rs.5 crore has been paid to the State Government for land acquisition. Work would be started as soon as land becomes available. This is the reply.

MR. CHAIRMAN : Please conclude now.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : I will conclude. I have started just now. This is the reply which has been given by

the hon. Railway Minister in the month of March. This is the reply which I got through this House from the hon. Minister in the month of December. Already, nine months have passed. I would like the hon. Minister to clarify . For whom this project is kept pending? What is the difficulty?

Now, I would like to draw the attention of this House to a news item which was published on 4th July, 2000. This is a very serious matter....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please conclude. Or, the written speech can be submitted to the hon. Minister.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : I am quoting from a news item which was published on 4th July, 2000. This was published by the *Indian Express*.

MR. CHAIRMAN: Please submit it in writing to the hon. Minister.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : Then, what was the necessity of standing here and explaining all these things? Please give me some more time.

MR. CHAIRMAN: Please conclude it in two minutes.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : Sir, just allow me to complete it. A delegation was led by Shri Yerrannaidu with three or four Members of the Standing Committee on Railways.

They have met the Chief Minister at Bhubaneswar. This Report was published in the newspaper. Shri Yerrannaidu said that the Railway Minister has agreed to the recommendations of the Committee for constructing 52 unmanned level crossings in Orissa. Only 150 level crossings out of 482 are manned in the State. I have given around Rs.8 or Rs.9 lakh to man an unmanned level crossings in my constituency. Only two years have passed. I have repeatedly drawn the attention of the Minister, and I am yet to get a concurrence relating to that. This is a very small matter which can be sorted by the Minister.

Shri Yerrannaidu told this paper that the Committee is strongly of the view about the matter relating to the Eastern Coast Railway Zone. It states, "The Committee Members met the Chief Minister on Monday where they have expressed their displeasure over delay in finalisation of land acquisition due to non-cooperation of the successive State Governments". I would like to mention three instances relating to Daitari-Banspani, Lanjiguda-Junagarh, and Haridaspur-Paradeep. I would like to draw the attention of the Minister, through you, that some concrete steps should be taken. Money cannot just lie with the State Governments. It is not just the present Government that is responsible, previous Governments have also been sitting over the money. They are not getting land. If they hand over the same to the Railways, construction can be carried out speedily.

I would like to draw the attention relating to the Eastern Coast. The Chairman of the Standing Committee, Shri Yerrannaidu has told the Press and I want to put the same on record. ...(*Interruptions*) A notification has already been issued for Jaipur and Hajipur Zones. These two Zones were created after the creation of the East Coast Railway Zone. This is the statement of Shri Yerrannaidu. He said, I quote "There is no point as to why the ECR Zone should not be notified". They observed and said –

"The entire geographical jurisdiction of Orissa should be brought within the purview of ECR."

...(*Interruptions*) The survey for the development of Talcher-Gopalpur port is in the pipeline. I would request the Minister to consider that. We have to connect them immediately. At least, from this year, some money should be invested for the survey because Talcher is the black gold mine. We are trans-shipping coal to Southern States like Tamil Nadu. Gopalpur can only be developed if linked with Talcher. Money will not be a problem. We can get money.

As was suggested by our State Government, also as was suggested by the Marathwada Member from Maharashtra, bonds can also be circulated to create large amount of money for the development of railways in our much-neglected State of Orissa.

* Now, I draw the attention of towards the main problem of my own State, Orissa. East Coast Railway zone was created in 1996. For last 30 years leaders of Orissa had fought and demanded for shifting of Headquarters of South Eastern Railways from Garden Reach to Bhubaneswar. In the early Nineties, creation of new Zones was discussed in the Standing Committee of Railways and it was their considered view that, a Zone, should be carved, if it is profitable. The then Prime Minister in 1996 inaugurated the ECR Zone. After the initial thrust, the interest seems to

have died down and today most of the zones are just extended offices of the original zonal office. These zones were created by the Cabinet. The other formalities should have followed. But I am told now that Railway Board is considering continuation of these New Zones. There is utter confusion.

The Standing Committee on Railways, after due deliberation, has endorsed that viable new Zones should be given full Government support. East Coast Zone is a viable zone. Development of Orissa has hampered because there was very scant progress in Railways during the last hundred years. There is a need to strengthen the ECR Zone. The Zonal office at Bhubaneswar can monitor, and follow up all the railway projects relating to Orissa much more effectively than it is being done from Calcutta. Centralised purchases and works relating to Railway offices located in Orissa are being done at Calcutta. If it is done in Orissa, it would benefit Orissa based firms. It would generate jobs in the private sector.

A General Manager has also certain powers relating temporary and permanent employment of persons both in HQ and in the field offices. This would help Orissa, if GM or GM rank-officer is posted at Bhubaneswar.

I would draw the attention towards another difficulty. Earlier persons who excelled in Sports, Culture, Scouts and Guide stream were appointed on compassionate ground by the HQ office of the Zone. Orissa is being denied

*Laid on the Table.

because ECR is not made fully functional. Despite ECR, not much progress has been made as it has not been notified. Today the top officers of ECR Zone do not enjoy the functional and decision-making powers of a regular General Manager. On the contrary, full allotment to the new zone is being reduced year after year.

I would draw the attention towards a news item published on 4th July this year relating to the matter of ECR Zone after a Sub-Committee of Railways Standing Committee visited Bhubaneswar. It is stated, "the Committee met the Chief Minister on Monday where they expressed displeasure over delayed finalisation of land acquisition due to non-cooperation of the successive Government. While the Railway Ministry is not going ahead with construction of the headquarters building of East Coast Railway at Chandrasekharapur due to non-settlement of the land dispute, the Haridaspur-Paradip and Daitari-Banspani projects are not progressing as the State Government is yet to finalise land allotment. About 39.9 acres of land allotted to ECR is disputed while nearly 1100 acres of land is required for the other project."

If this is the view, who is to be held responsible? What is the Railway Ministry doing after learning about the fact? I would request the Minister to look into this problem and take steps to clear all hindrances and bottlenecks.

It is also reported in that paper on the same date that "Chairman of the Committee Shri Yerran Naidu told that the Committee is strongly of the view that an early Gazette Notification by the Centre on the East Coast Railway (ECR) Zone is the need of the hour to expedite the ongoing railway projects in the State". If this is the opinion of the Chairman of the Standing Committee on Railways, what is stopping the Ministry to notify?

Lastly, I would draw the attention towards newspapers which state that, money is being shifted from Orissa Railway Project. I do not believe this is to be true. But Railway Ministry should clarify. If they keep silent, a wrong message is sent.

Building the second rail link between Talcher-Paradip is a necessity. Already tender has been opened for second Birupa Bridge. It should be finalised as early as possible. Similarly, the electrification of rail lines in Orissa is taking a long time. Hardly 50 percent of the allotment is being spent. Why is it so?

Recently to one of my questions, which was answered on 7.12.200 that Koraput-Rayagada line is already commissioned. But Tunnel ventilation work is in progress in the 2 long tunnels and this work is expected to be completed by this month. I would request the Hon'ble Minister to start a new train, named Sabari Express from Bhubanewar to Koraput.

I would also congratulate hon'ble Minister for initiating the long pending work to connect Khurdha Road with Bolangir. Though not much money has been allotted for this project but all big projects start with a small beginning and that has been so. I would congratulate her and at the same time request her to provide adequate funds in the coming budget, which she is going to present in this House next year, which I am sure.

Puri-Khurdha Road double line is a necessity, only Rs.5 crore were allotted this year. Detailed planning has been taken up. Hon'ble Minister knows, the difficulty of passengers travelling by Train to Puri. Therefore, I would request, Sir, through you, to the Minister to provide adequate funds for this project.

And lastly, I draw the attention of the Minister towards the construction of Lord Jagannath Temple on Railway land at Kharagpur, West Bengal. Lord Jagannath is not only the God of Oriyas, but of the whole universe. Of whom, *Didi* is a great devotee. I would request, this Temple land be legalised and the devotees be allowed to offer prayer as they have been doing for the last so many years.

At the end, I thank everyone, for giving me a patient hearing.

*SHRI BIKRAM KESHRI DEO (KALALHANDI) : As I am allowed to put my views on the Railway Budget Supplementary, first of all I congratulate Mamataji for her flawless leadership in leading the Indian Railways on the right path. Though the Railways in the form of transformation with faster trains and carrying more weightage from one corner to another of country. It has always helped and come to the aid of the Country during adversities like Cyclone and other Natural CALAMITIES. It would not be fair if accolades are not given to Mamataji as she played a vital role in movement of relief during the Super Cyclone which had hit the Orissa Coast.

As it is a supplementary demand I would not go into the detail working of The Railways and its problems and its successes.

Only I would like to put forth that my Constituency the District of Kalahandi is one of the most backward Draught effected regions of the country. And a Railway Project namely Langigarh Road to Junagarh has been under construction since last 9 years and is yet to be complete because of poor allocation against the same project. This Project was taken with intention of joining the KK line which handles the Iron Ore Mines of Bailadela and connects it with The Waltair or Visakapatnam Port. Also it connects the Bauxite mines of Korapur which is one to the distressed districts of the KBK. Now if the Langigarh Road to Junagarh line is completed and further it is connected from Junagarh to Ambaguda then it will join the KK line and the vast deposits of Lime stone of Malkangiri and Bauxite Deposits of Kalahandi can open up for exploitation. So it is my humble request to the great lady in this August House to provide sufficient funds for the Langigarh – Road – Junagarh project and provide some allocation for survey of the Railway line beyond Junagarh to Ambagura on the KK Line and make it a continous project namely Langigarh Road to Ambagura which will eventually cover the Entire KBK region in the State of Orissa.

* Laid on the Table

Also I would like to demand to make the SAMATA Express leaving visakapatnam for Nizamuddin daily for the convenience of the people of my constituency who are now migrating in huge numbers in search of work because of the Unprecedented drought this year.

Also I demand for a Air conditioned Maintenance Unit at Rayagada under S.E. Railway.

Also Conflicting reports are to be read in papers that the CAO office will be shifted from Bhubaneswar if it is true then this move should be stopped immediately and more allocation be provided for making this new Zone more vibrant and the on-going projects to be completed.

Also I demand to make the PURI – AHMEDHABAD Express daily via Vijayanagaram. Also a rail cum road bridge should be constructed in between Titlagarh and Kesinga. With these few suggestions I support the Supplementary Demand of Grants of the Railways moved by Mamataji.

*SHRI S. MURUGESAN (TENKASI) : Sir, I request the Hon"ble Minister for Railways through this Supplementary Demands and Grants (Railways), to consider the demands of my Parliamentary Constituency pertaining to Ministry of Railways.

My Parliamentary Constituency, "Tenkasi" is situated in between the big Municipal Corporation, Tirunelveli and most famous tourist spot "Courtalam". People from all walks of life use to visit Tenkasi frequently for so many reasons. The population of my parliamentary constituency are mostly from backward and Scheduled and Scheduled Tribes. Previously there was an hospital and bus stand in Tenkasi town between Tenkasi and Madurai. Since it is a very big Government Hospital and Bus stand people from Tenkasi are use to go there frequently in order to get proper treatment and to get transport to the neighbouring cities. Due to the heavy traffic in this highways the level crossing in this route is closed frequently. People who are going for these two places are suffering due to the closure of the level crossing frequently. I have already represented this matter to the Hon"ble Minister for Railways for several times. Already a team of officials visited the place and submitted a report in favour of

my request. But till now no action is taken in this matter. I request the Hon"ble Minister to consider my request and necessary orders may be passed for construction of an overbridge in the highway in between Tenkasi and Madurai.

Secondly, I am very much thankful to the Minister of Railways for ordering for conversion of meter gauge into broad gauge from Virudhunagar to Quilon and from Tenkasi to Triunelveli. But due to the meagre allotment of funds, this project is not at all started and I request the Hon"ble Minister to commence this conversion from Tenkasi and to allot more funds in order to complete this project at an early date.

*Laid on the Table.

Puliyangudi, a big Municipal City, nearby Tenkasi town is having more than one lakh population. But till now it is not connected with the Railway route. The existing Railway Line in between Sankarankoli and Tenkasi may be diverted through Puliyangudi in order to provide the train facility to the people of this area. Only 8 Kms of Railway line is needed to provide train facility to the people of Puliyangudi. By spending a small amount for this diversion, the Government can be able to provide train facilities for more than lakhs of people.

SHRI ADHIR CHOWDHARY (BERHAMPORE, WEST BENGAL): Mr. Chairman, Sir, I rise to add a few words in the discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways) for the year 2000-2001. Our Railway Minister is a turbulent Minister. So, I find no substantial argument in opposing the Demands for Grants. Rather, I would request this Government to allot more funds for the development of this sector, because Railways do not only render commercial services, but also discharge public utility services. As we know, Railways is the biggest public sector undertaking in our country. It has a mammoth and extensive network spread over 62,809 kms. throughout the nook and corner of our country. It provides employment to as many as 15.8 lakh people. Therefore, we must allot more funds for this sector so that it would help in generating more employment for our future generations. Till now, as it is reported, 23.3 per cent of our Railway network has been electrified. However, no review on the results of electrification has, so far, been conducted as was alleged in the C&AG's Report. I would request the hon. Minister of Railways to give an explanation on this issue.

Sir, we are now undergoing in an age of second generation reforms. In the name of privatisation, our national assets are being squandered away. Therefore, it is easy to surmise that another national asset, Railways would not be spared from the onslaught of mindless reforms. Privatisation has, already, been seeping into this sector through schemes like Build, Own, Lease and Transfer (BOLT), Own Your Wagon (OYW) etc. These are some examples of privatisation in the Railways. Through public and private partnership, the private sector is going to set up a terminal and to provide railway connectivity to the new and upcoming ports. I would like to ask a question to the hon. Railway Minister in this regard. In spite of her stiff resistance, would she be able to withstand the onslaught of privatisation any more?

Sir, reforms must be taken up in this sector so as to tone up all railway-related infrastructure, sophisticated signalling system, rolling stock and, above all, strong safety measures.

The Railway accidents have been increasing at an alarming rate which often take a toll of many lives. In West Bengal, we have experienced the harrowing incident at Gaisal. A Commission of Inquiry was constituted. But its Report is yet to be revealed. Furthermore, the officers held responsible for dereliction of their duties were exonerated later, on the plea that it would be a blow for their morale.

There were many Committees, constituted such as, the Kunzru Committee in 1962, Wanchoo Committee in 1968, Sikri Committee in 1978, Venkatchellaiah Committee in 1996, and Khanna Committee in 1998. The Railways have received a plethora of recommendations. But it is a pity that these recommendations are not being implemented. I have already entreated to our hon. Minister of Railways for restoration of a line between Nashipur and Azimganj in my district Murshidabad, West Bengal.

You are well aware that the district of Murshidabad is world famous for its historical importance. It is a district of heritage and culture. If the railway as stated above is restored, then, the total economic scenario of my district would have changed. My district is regarded as a non-industrial district of West Bengal. The land upon which the railway line is proposed to be built up belongs to the Railways. Therefore, as far as the acquisition of land is concerned, it will have no problem.

My district is a border district, adjacent to Bangladesh. Therefore, Army deployment will be facilitated if that particular railway line is restored. Two pillars have already been existing on the Ganges River. Therefore, I would again request the hon. Minister of Railways to consider this project sympathetically because it concerns the economy of my district.

Furthermore, the Howrah Division and the Sealdah Division will be merged by simply extending the line by two

kilometres.

The maintenance of coaches is of vital importance because the Railways is the principal mode of transport of our country.

The safety measures should also be enhanced. The Directorate of Safety has already been in existence under an executive officer. But that Directorate does not enjoy the nodal powers which it should have..

If the nodal power is not delegated to this Directorate then we cannot fix anybody for any lacuna or any fault.

As far as Indian coaches are concerned, we often face the problem when we travel by train. It has been reported that 20 per cent of Railway coaches are usually declared condemned prematurely. Therefore, I would request the hon. Minister of Railways to develop Railways at par with all other developed countries in the world because it is the principal mode of transport in our country.

I would once again request the hon. Minister to consider my requests sympathetically.

***श्री हरिभाई चौधरी (बनासकांठा) :** महोदय, गुजरात में पश्चिम रेलवे की रेलवे लाइन का 75 प्रतिशत भाग गुजरात में जाता है। यहां का कार्यालय अभी तक मुम्बई में है जिसके कारण गुजरात के रेलवे विकास पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है। कई वॉ से गुजरात के सांसद गुजरात में पश्चिम रेलवे का कार्यालय बनाने हेतु मांग कर रहे हैं किन्तु उनकी मांग को अभी तक माना नहीं गया है। हमेशा कहा जाता है कि गुजरात में पश्चिम रेलवे का कार्यालय बनाना असम्भव है। परन्तु इन कारणों में एक कारण यह भी हो सकता है कि पश्चिम रेलवे के अधिकारी मुम्बई को छोड़ना नहीं चाहते और गुजरात में काम नहीं करना चाहते।

गांधीधाम और पालनपुर का गेज परिवर्तन का कार्य कई वॉ से लम्बित पड़ा है। बताया जाता है कि योजना बन गई है और उसका एस्टीमेट भी तैयार हो रहा है। इतने साल में इतना काम होगा तो वास्तव में काम करने और उसको बनाने के कार्य को पूरा करने में कई साल लग जायेंगे।

उत्तर गुजरात के क्षेत्रों में नमक उद्योग कार्यरत है परन्तु उनको खुले वैगन दिये जाते हैं। इसके अलावा उन्हें और अन्य कोई सुविधा प्राप्त नहीं है जिसके कारण नमक के उद्योग पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है। रेलवे में सुधार करने हेतु कई वॉ से बात हो रही है तथा राकेश मोहन की अध्यक्षता में एक कमेटी भी बनाई गई और उसकी रिपोर्ट भी आ गई है। मेरा कहना है कि रेलवे में क्या कमी है और सुधार के लिए सरकार क्या कर रही है, इसकी सूचना जनता और जनता के प्रतिनिधियों को दी जाये।

यह बात जरूर है कि सामाजिक उत्तरदायित्व को पूरा करने में रेलवे को काफी हानि हो रही है तथा उसका दुरुपयोग भी हो रहा है। हमारी मांग है कि रेलवे का दुरुपयोग होने से रोका जाना चाहिए तथा इसके लिए सख्त कदम उठाये जायें। यह बड़े गर्व की बात है कि माननीय मंत्री महोदय ने पेट्रोलियम पदार्थों की कीमतें बढ़ने के बाद रेलवे का किराया नहीं बढ़ाया है। इस बात के लिए गरीब और मजदूरों वर्ग के लोगों को खुशी है।

रेलवे में भ्रष्टाचार बहुत व्यापक है। अगर इसकी रोकथाम और भ्रष्ट लोगों को नौकरी पर से तुरन्त न हटाया गया तो निस्संदेह रेलवे को जो धन का अभाव हो रहा है, वह काफी कम हो जायेगा। इसी तरह रेलवे में कई चीजें बेकार पड़ी रहती हैं जैसे उनकी कोई जमीन बेकार पड़ी हुई है, तो उस जमीन का उपयोग किया जा सकता है। इसके अलावा वहां कई बेकार का सामान पड़ा रहता है जो समय के साथ बहुत ही खराब होता रहता है तथा उसका मूल्य भी कम होता रहता है। मेरा कहना है कि जिस चीज की जरूरत न हो, उसका निपटान तुरन्त किया जाये जिससे रेलवे उनसे पैसा कमा सके।

*Laid on the Table

रेलवे में चोरी की घटनाएं भी हो रही हैं। आये दिन यात्रियों के सामान को उठाईगिरे उठा लेते हैं जिसके कारण यात्रियों को काफी परेशानी हो रही है। सरकार को चाहिए कि जहां पर प्रतीक्षा सूची तीन सौ से ऊपर हो जाये, वहां अलग से एक कोच लगाया जाये जिससे रेलवे को धन की प्राप्ति हो सके और यात्रियों को भी अपने लक्ष्य की ओर जाने में कोई दिक्कत न हो।

मेरा यह भी कहना है कि देश में आये दिन रेलवे में एक्सीडेंट होना भी काफी गंभीर बात है। भारत की सुरक्षा को खतरा पैदा करने के उद्देश्य से तथा रेलवे को हानि पहुंचाने की घटनायें भी सामने आयी हैं। जब भी कोई दुर्घटना होती है और उसकी जांच होती है लेकिन उस जांच में कभी भी रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही सामने नहीं आती है। इसके अलावा वह जांच होने में इतना समय लग जाता है कि लोग भूल जाते हैं कि कभी वह दुर्घटना भी हुई थी।

रेलवे को बढ़ाने का बड़ा ही स्कोप है परन्तु भ्रष्टाचार के चलते रेलवे को उतना फायदा नहीं होता, जितना होना चाहिए। हम जब भी किसी काम के बारे में कहते हैं तो हमें बताया जाता है कि हमारे पास फंड की कमी है और इसी फंड के चलते कई योजनाएं कछुए की चाल से चल रही हैं।

मेरा यह भी कहना है कि पालनपुर से हरिद्वार के बीच रेल सेवा तो चालू की है लेकिन पालनपुर में

उसकी कोई स्टॉप नहीं दिया है। इसी तरह अहमदाबाद-दिल्ली राजधानी का पालनपुर में कोई स्टॉप नहीं है। हमारा कहना है कि पालनपुर में इन गाड़ियों का स्टॉप दिया जाये। पालनपुर में वी.आई.पी. कोटा नहीं है। इसलिए गाड़ी नम्बर 9708, 9707, 2916 तथा 2915 में दो टिकट वी.आई.पी. कोटे की होनी चाहिए।

पालनपुर रेलवे स्टेशन को "अ" श्रेणी का बनाया जाये। वहां उर्वरक के लिए कोई रैक पॉइंट नहीं है जिससे किसानों को काफी दिक्कत हो रही है। इसलिए मेरा कहना है कि वहां रैक पॉइंट बनाया जाये।

श्री रामपाल सिंह (डुमरियागंज) : सभापति महोदय, रेलवे सबसे सस्ता साधन आम जनता के लिए, गरीबों के आने-जाने के लिए है। अभी जो पूरक मांगें रेल मंत्री जी ने रखी हैं, मैं उनका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। रेलवे अनमैन्ड क्रासिंग के लिए ज्यादा धन का प्रावधान इन अनुपूरक मांगों में किया है, जिससे यात्रियों को सुविधा बढ़ेगी।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र सिद्धार्थनगर की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। सिद्धार्थनगर गोरखपुर, गोंडा, नेपाल सीमा से लगा हुआ है। गोरखपुर से गोंडा एक लूप लाईन मीटरगेज चलती है। बहुत समय पहले गोंडा से मीटरगेज से लोग सीधे मुख्यालय और लखनऊ तक चले जाते थे, लेकिन आठ-दस साल से गोरखपुर से

बड़ी लाईन ब्रोडगेज में परिवर्तित हो चुकी है। वहां से आने के लिए लोगों को मीटरगेज से होकर गोंडा या गोरखपुर में ट्रेन बदलनी पड़ती है। गोरखपुर से गोंडा तक सिंगल लाईन होने के कारण ट्रेनों का कंजेशन रहता है। इस लाईन को मीटरगेज से ब्रोडगेज में कंवर्जन के लिए मैं 1990-91 से प्रयत्नशील हूँ। हर बार रेल मंत्री जी का यही जवाब मिलता रहा कि सर्वे हो गया है। 1997-98 के बजट में भी 250 करोड़ रुपए का प्राक्कलन स्वीकृत है। दसों साल हो गए, लेकिन अभी तक उसे क्लियरेंस नहीं मिल रही है। बड़ी लिखा-पढ़ी के बाद योजना आयोग के उपाध्यक्ष से मिला, तब जाकर दस साल में क्लियरेंस मिला।

महोदय, मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि इस लाईन को अगर बड़ी लाईन में कंवर्ट कर दिया जाए तो गोरखपुर से गोंडा तक के लिए एक वैकल्पिक लाईन मिल जाएगी और नेपाल से जो लोग बसों से दिल्ली आते हैं वे फिर रेल से आ जाएंगे। कृष्णनगर से दिल्ली, सुनौली से दिल्ली करीब 200 बसें चलती हैं, अगर यह लाईन बड़ी लाईन में बदल जाएगी तो लोग ट्रेन से आ सकेंगे। बुद्ध सर्किट बनारस, सारनाथ, कपिलवस्तु, शिलाबस्ती, ये सब बड़ी लाईन पर हो जाएंगे तो बुद्ध सर्किट की ट्रेनों का आवागमन शुरू हो जाएगा। इसलिए इस लाईन का कंवर्जन होना नितांत आवश्यक है। अभी जैसे अखिलेश सिंह जी ने बताया, इसके आगे गोंडा से बहराइच लाईन का भी सर्वे इस लाईन के साथ हो चुका है। उसके आमान परिवर्तन का 50 करोड़ रुपए का एस्टीमेट स्वीकृत है, उसका भी परिवर्तन होना नितांत आवश्यक है।

यह लाइन नितांत आवश्यक है। इससे बुद्ध-परिपथ को जाने वाली ट्रेनें भी चल सकती हैं और नेपाल से जो यात्री बसों से यहां आते हैं उनकी डिमांड को भी यह पूरा करेगी। हमारे क्षेत्र के पिछड़ेपन का कारण यह है कि वहां न सीमेंट, न कोयला पहुंच पाता है और इसमें पिलफ्रैज भी बहुत होता है। बस्ती से खाद भी ट्रकों द्वारा ढोयी जाती है। इसलिए इस लाइन को मीटर गेज ब्रोडगेज में शीघ्र बदला जाए जिससे हमारे इस क्षेत्र का विकास हो सके। गोरखपुर से हम सभी आते हैं। एक वैशाली ट्रेन है जिसमें जितने सीट पर यात्री होते हैं उतने ही ट्रेन के ऊपर होते हैं। वहां से 20-22 सांसद भी आते हैं लेकिन प्रथम-श्रेणी में आरक्षण नहीं मिलता है। एक बोगी में केवल 18 बर्थ होते हैं। इसलिए हमारी मांग है कि गोरखपुर के लिए शुक्रवार को दिल्ली से जाने के लिए और इतवार को वहां से आने के लिए राजधानी एक्सप्रेस चला दी जाए जिससे यात्रियों को सहूलियत हो सके और जिन यात्रियों को वैशाली में जगह नहीं मिलती है उनको भी जगह मिल जाए। इसके लिए हम सांसदों ने एक प्रार्थना पत्र भी तैयार किया है।

बस्ती रेलवे स्टेशन पर जहां मैं उतरता हूँ उसके मेन-प्लेटफार्म की कैपेसिटी इतनी नहीं है कि वह गाड़ी वहां लगाई जाए। उसके डिब्बे ज्यादा हैं, इसलिए उसको बढ़ाया जाए। वहां पर ओवरहेड-ब्रिज से जाना पड़ता है। बस्ती के स्टेशन पर वेटिंगरूम बंद पड़ा हुआ है और किसी भी वीआईपी यात्री को बैठने के लिए वहां जगह नहीं है। इन सब बातों पर विचार होना चाहिए। आपने मुझे समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

***श्री कांतिलाल भूरिया (झाबुआ):** महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र झाबुआ-रतलाम से गुजरने वाली एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेल लाइन जो कि मक्सी-दाहोद रेल लाइन के नाम से जानी जाती है, उसको बिछाने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा पूर्व में सर्वेक्षण कराया गया था। तत्पश्चात रेल मंत्रालय द्वारा विभिन्न वित्तीय वर्षों में छोटी छोटी धनराशियों का आबंटन किया जाता रहा है। इस लाइन के निर्माण से झाबुआ एवं आसपास के आदिवासी बाहुल्य क्षेत्रों में औद्योगिकीकरण एवं रोजगार के अवसर बढ़ेंगे। रेल लाइन के निर्माण से मध्य प्रदेश, राजस्थान एवं गुजरात राज्य के आदिवासी जिलों के लोगों को रेल सुविधा प्राप्त होगी एवं इस क्षेत्र में विकास एवं रोजगार के साधन उपलब्ध होने से एक नया युग प्रारम्भ होगा। दाहोद, इन्दौर और देवास-मक्सी लाइन पर कार्य चरणबद्ध आधार पर किया जा रहा है लेकिन कार्य को पूरा किए जाने हेतु समुचित धनराशि का पूर्व वर्षों के बजट में प्रावधान नहीं किए जाने से रेल मंत्रालय द्वारा की गई घोषणा कि एक दो वर्षों में यह कार्य पूरा कर लिया जाएगा संभव नहीं हो पा रहा है। 1999-2000 के बजट में मात्र पांच करोड़ की धनराशि आबंटित किए जाने से सरकार की नियम पर इस रेल लाइन को शीघ्र ही पूर्ण किए जाने हेतु शक पैदा हो रहा है। दाहोद, इन्दौर और देवास-मक्सी लाइन पर कार्य चरणबद्ध आधार पर किए जाने का रेल मंत्रालय द्वारा बार बार उल्लेख किया गया है लेकिन इस लाइन के बीच का हिस्सा जो कि इन्दौर, धार, झाबुआ से होकर गुजरना है, के बारे में कोई भी जानकारी उपलब्ध नहीं कराई गई है। इस बीच के हिस्से पर मंत्रालय द्वारा रेल लाइन के निर्माण की काग्रवाही कब प्रारम्भ की जायेगी। इस रेल लाइन की प्रत्याशित लागत (पिंक बुक 1998-1999 के अनुसार) 297-14 करोड़ थी। इतनी धीमी गति से इस रेल लाइन को पूरा करने से वर्तमान में इसकी अनुमानित लागत 597 करोड़ तक जा पहुंची है जो कि प्रस्तावित लागत से लगभग दोगुनी हो चुकी है। 1999-2000 के अंत तक अनुमानित खर्च मात्र 21.09 करोड़ ही है। बड़े आश्चर्य का विषय है कि वर्ष 2000-2001 के लिए मात्र 10 लाख रुपए का बजट प्रावधान इस रेल लाइन के लिए किया गया है जो कि उंट के मुंह में जीरे वाली कहावत को चरितार्थ करता है। इतनी धीमी गति से इस रेल निर्माण कार्य से इसकी लागत कई गुना और बढ़ जाने की संभावना से भी इंकार नहीं किया जा सकता है।

***Laid on the Table.**

मेरे संसदीय क्षेत्र झाबुआ-रतलाम का मेघनगर रेलवे स्टेशन, मुम्बई-दिल्ली लाइन के बीचोंबीच स्थित है। इस रेलवे स्टेशन पर मध्यप्रदेश, राजस्थान एवं गुजरात राज्यों के झाबुआ, बांसवाड़ा, पंचमहल जिलों से यात्री आते हैं एवं अपने गंतव्य स्थान की ओर आगमन/प्रस्थान करते हैं। इस प्रकार इस स्टेशन पर यात्रियों की काफी भीड़ रहती है। जनजातीय बाहुल्य जिला झाबुआ में मेघनगर ही एकमात्र बड़ा स्टेशन है, लेकिन रेलवे स्टेशन पर जो प्लेटफार्म वर्तमान में बना हुआ है, वह यात्रियों को सुविधा प्रदान करने के लिए पर्याप्त नहीं है। ओवरहेड शेड काफी छोटा होने के कारण यात्रियों को गर्मी, बरसात एवं ठंड के महीनों में अत्यधिक परेशानियों का सामना करना पड़ता है। ग्रीम ऋतु में पेयजल की समुचित व्यवस्था नहीं होने के कारण रेलवे स्टेशन पर यात्रियों को पेयजल उपलब्ध नहीं होने से भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। मेघनगर रेलवे स्टेशन पर ओवरहेड शेड का विस्तार अत्यंत आवश्यक है एवं पेयजल की गंभीर समस्या को भी नजरअंदाज नहीं किया जा सकता है। अतः इसके लिए भी समुचित व्यवस्था रेलवे स्टेशन पर की जाना अत्यंत आवश्यक है।

फैजाबाद से अहमदाबाद-साबरमती एक्सप्रेस थांदला रेलवे स्टेशन से 24.03 बजे एवं डाउन गाड़ी 02.02 बजे प्रस्थान करती है। इसे थांदला रोड रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की सुविधाओं के लिए रोका जाना आवश्यक है। इस स्टेशन से पर्याप्त मात्रा में यात्री उपलब्ध है।

मेमू गाड़ी बड़ौदा से दाहोद जो कि 10.45 बजे बड़ौदा से प्रस्थान करती है एवं वापसी दाहोद से 16.10 बजे बड़ौदा के लिए प्रस्थान करती है इस गाड़ी को रतलाम तक बढ़ाया जाना अत्यंत आवश्यक है। मेमू गाड़ी जो कि वर्तमान में दाहोद से उज्जैन तक चलती है यदि इस गाड़ी को उज्जैन से भोपाल तक और बढ़ा दिया जाता है, जो कि मेरे संसदीय क्षेत्र के यात्रियों को सुविधायें देने के लिए आवश्यक है।

गोरखपुर-बांद्रा अवध एक्सप्रेस 18.18 बजे एवं डाउन 08.28 बजे बामनिया रोड रेलवे स्टेशन से गुजरती है इन गाड़ियों को बामनिया रोड पर ठहराव देना आवश्यक है। इस स्टेशन से उपरोक्त गाड़ी के लिए पर्याप्त मात्रा में रेल यात्री उपलब्ध है।

इन्दौर से बांद्रा अवन्तिका सुपर फास्ट गाड़ी 20.41 बजे एवं डाउन गाड़ी 04.43 बजे थांदला रोड से गुजरती है इन गाड़ियों को थांदला रेलवे स्टेशन पर ठहराव देने की आवश्यकता है। इस स्टेशन से बांद्रा तक एवं बीच के स्टेशन तक यात्रा करने वाले पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है।

इन्दौर जो कि मध्य प्रदेश का एक प्रमुख औद्योगिक केन्द्र है एवं जनसंख्या की दृष्टि से प्रदेश का सबसे बड़ा राज्य है। वहां से वर्तमान में बांद्रा के लिए अवन्तिका सुपर फास्ट गाड़ी उपलब्ध है। इन्दौर से बांद्रा तक यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या अत्यधिक होने के कारण एवं इस ट्रेन से पर्याप्त शायिकाएं उपलब्ध नहीं होने के कारण यात्रियों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है एवं यह पाया गया है कि यह एकमात्र गाड़ी जो कि बांद्रा तक वर्तमान में उपलब्ध है प्रतीक्षा सूची के यात्रियों की संख्या को देखते हुए पर्याप्त नहीं है। अतः इन्दौर से बांद्रा तक यात्रा करने वाले शो बच जाने वाले यात्रियों के लिए एक और गाड़ी चलाया जाना अति आवश्यक है। इन्दौर बांद्रा के बीच में एक और एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाती है तो इन्दौर के यात्रियों को सुविधा उपलब्ध अवश्य होगी एवं रेल मंत्रालय को भी अधिक राजस्व की प्राप्ति होगी।

अमृतसर से मुंबई फ्रंटियर मेल, मेघनगर रेलवे स्टेशन से 20.30 बजे एवं वापसी में लगभग 05.20 बजे गुजरती है। इसे मेघनगर रेलवे स्टेशन पर रोकना आवश्यक है इस ट्रेन के लिए मेघनगर रेलवे स्टेशन से पर्याप्त मात्रा में यात्री उपलब्ध है।

जम्मूतवी से मुंबई सुपरफास्ट गाड़ी, जो मेघनगर 09.00 बजे एवं वापसी में 17.00 बजे पास होती है इसे मेघनगर रेलवे स्टेशन पर ठहराव देने की आवश्यकता है इस गाड़ी में यात्रा करने हेतु पर्याप्त मात्रा में यात्री मेघनगर रेलवे स्टेशन से उपलब्ध है।

त्रिवेन्द्रम-नई दिल्ली एक्सप्रेस को रतलाम स्टेशन पर ठहराव देना क्योंकि यह स्टेशन नई दिल्ली-मुंबई मुख्य रेल मार्ग के बीच का एक प्रमुख स्टेशन है।

PROF. A.K. PREMAJAM (BADAGARA): Respected Chairman, I thank you very much for this opportunity. While moving the Supplementary Demand for Grants (Railways), the hon. Minister, Kumari Mamata Banerjee, has given emphasis on safety measures. Anyway, it is better late than never. The alarming number of railway accidents should have opened the eyes of the Railway authorities much earlier. But I think it is against the backdrop of the accident that has taken place in Amritsar, which had taken away the lives of many, the Minister has thought about giving more emphasis on safety measures. Manning the level crossings, upgrading the signal system and also constructing under bridge and over bridge are some of the measures that have to be taken into account while thinking in terms of safety measures.

But the most important question here is how to have the Budgetary requirements. Unless the Finance Department gives equal importance to this major problem faced by the Railway and gives more Budgetary support, I do not think that even if the hon. Minister has a keen interest to do this, she will not be sure – any one for that matter – or be able to do this. So, here, the attention of the hon. Finance Minister also should be sought.

Then another point, which I would like to highlight is, that the hon. member from Orissa a little while ago had already mentioned about the break-up of the Road fund recently constituted and then we will find that the significance which we should have given to the Railways, which is actually the most important network of transportation and the basis of infrastructure has not been given the importance which it should get. This is very important.. That means, the priority is decided in a manner in which it should not have been. The Railway should have got a better priority as far as the Road Fund is also concerned.

Regarding the manning of the level crossings and the construction of over-bridges and under-bridges, I would like to give my experience. Receiving letters from the hon. Minister about contributing funds from the MPLAD Fund for this purpose, I have given Rs.30 lakh for the construction of a footbridge in one of the important stations, that is, Tellicherry and also given Rs.18 lakh from my Fund for an under-bridge where the railway track is very high and the people have to get across the railway, walking, crossing the railway and even women and children, pregnant, women had to cross the railway to reach the National Highway. And an amount of Rs.14 lakh has been given by me. But now, a very cumbersome correspondence has been going on between the Railway authorities in the Southern Railway and the District Collector, who is the nodal agency to implement it. I myself, have written a letter to the hon. Minister, Kumari Mamata Banerjee and also the Minister of State for Planning and Programme Implementation, Shri Arun Shourie, for which I have not received a reply even after the passage of more than two months.

Perhaps, Kumari Mamata Banerjee must have been very busy with Bengal politics. I do not blame her. Everybody has every one's politics and each one plays one's role in a smaller degree or in a better manner. But at least the officials in the Railway Ministry should have taken care of their correspondence. I used to get a very prompt reply from Kumari Mamata Banerjee. But of late no reply is received at all. There is no reply at all! If this is the situation, how can one think in terms of any safety measures there? If this is the way things are being taken care of, how can the Railways be run? I hope that the Members of the Railway Board who are present here, will take note of this very important matter. I am prepared to shell out my MPLAD Fund for this purpose.

And another thing is, in the letter from the hon. Minister we were suggested about giving MPLAD Fund for manning the unmanned level crossings. It is stated that some Rs.10 lakh would be required. When I wrote to the Southern Railway authorities, I got a reply that the estimated cost would be Rs.27 lakh for constructing an underbridge!

SHRI KODIKUNNIL SURESH (ADOOR): It is a very important point.

PROF. A.K. PREMAJAM : I would like to know why this disparity in the estimate is there, from Rs.10 lakh suggested

by the hon. Minister and Rs.27 lakh in the estimate given by the Railway authorities.

In this connection, I would like to say one important point. One lot of corruption charges are being reported in the newspapers about the Southern Railway authorities. I do not know about the other Railway zones. I am not touching upon that.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Who gave this reply to you?

PROF. A.K. PREMAJAM : It came from the Divisional Manager.

KUMARI MAMATA BANERJEE: You just give me a letter.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : We have received a number of letters from the Manager of the Southern Railway.

21.00 hrs.

This is how the Railways are taking care of the MPLAD Fund given by us. We want things to be done at the earliest. Feet are being dragged on by the railway authorities. I would like to know how expeditiously we can do things.

Now, I come to the matters concerning my constituency. Over-bridge at Chorode has been a two-decade old problem. After pressuring and pasturing the officials in the Ministry of Railways, I have got the sanction for the Chorode over-bridge project. The National highway portion is going to be started very soon. In the 2000-2001 Budget, the Railway have provided Rs. 2.5 crore for this over-bridge project. I would like the railway authorities to start the railway portion of the bridge at the earliest. National Highway portion will be started very soon because already the bidding is over. It is open and they will start the work.

Sir, recently the Transport Minister of the Government of Kerala, I am told, had met both the hon. Minister of Railways and the hon. Minister of State of Railways. In Badagara station, a lot of land is there. There was a request that if some land is leased by the railways to the Kerala Government for starting a bus station, that would definitely improve the situation in Badagara station as far as commuting between railway station and rest of the area is concerned.

Sir, regarding Konkan Corporation, unless the doubling of Shornur-Mangalore region is completed it is of no use. Of course, when hon. Minister of State, Shri O. Rajagopal came to Kerala recently, he told that it would be completed only by 2003. I do not know why it should take such a long time. Some contradictory reports are coming. I do not know which is correct and which is wrong. Anyway, we would like to have it completed at the earliest. Unless that is done, there will not be any utility of this Konkan Corporation as far as Kerala is concerned for which we have contributed our might and share. We deserve to have this completed at the earliest.

Sir, in my constituency construction of one bridge has not yet taken off. Then, how can they have the doubling of lines? It has been started one year ago and still it is at the foot level only. It has not taken off.

Then, electrification of Shornur-Mangalore sector is very important. We, in Kerala, get a step-motherly treatment from the Central Government. As far as Malabar region is concerned where my constituency is situated, step-motherly treatment is being given. So, electrification of Shornur-Mangalore sector should be undertaken during the coming Budget.

Moreover, since the days of Comrade A.K. Gopalan, there was a demand from my constituency and also from the rest of Malabar region for a line from Tellicherry to Mysore. In the light of tourism development activity, this would be a very profitable line and, I am told, the survey has already been completed. I hope the hon. Ministers would take care of this important point.

Then, I come to stopping of trains at Badagara and Quilandy railway stations. In the newspapers it has come that the hon. Minister of State, Shri O.Rajagopal has promised to get the stoppage at Badagara for Rajkot and Ahmedabad trains and Kerala Express for Quilandy. So, I hope, you will take care of these things, being a *Malayalee* though representing Madhya Pradesh.

I would like to say one word about the quality of food served in the trains. It has of late become very poor.

Another thing, bedding supplied in Second Class A.C. compartments in Kerala bound trains are of very poor quality. So, I hope, all these matters which I have brought to the notice of the hon. Minister will be taken care of. I promise that I will send the copy of the letter which I received from the Divisional Manager to the hon. Minister.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL (CHANDIGARH): Mr. Chairman, Sir, personally I have not been able to appreciate why the Government should come to the Parliament repeatedly for Supplementary Demands for Grants after the Budget is passed by the Parliament. It was only in August that we passed the Supplementary Demands for Grants and now again we deal with another set of Supplementary Demands. Yesterday we dealt with the Supplementary Demands (General) and today we are dealing with the Supplementary Demand relating to the Railways. Does it indicate that there is a lack of comprehensive thought about the subject? I think at a time when the Government swears by liberalisation, by reforms, and even claims to have achieved immense success therein, it is time for us to at least change the mode of Budget preparation and ensure that you come with the Demands only once a year and make arrangements according to the Demands sanctioned or approved by the Parliament.

Be as it may, I must say that it is gratifying to note that today's Demands for Grant relate to strengthening of safety measures, particularly regarding manning of the unmanned level crossings. The Minister has drawn our attention to the enormity of the problem. It is a staggering figure of 24,313 unmanned level crossings in the country today. The present Demands relate to 185 of such unmanned crossings. I think if we move at this snail's pace, it will perhaps take over a hundred years to provide for the manning of all these unmanned level crossings. I must, at the same time, say that I do appreciate the concern of the Minister in particular in initiating action in this direction. But we have got to do much more than what we are planning for.

We have the problem of unmanned level crossings and the large number of accidents which lead to immense loss of life and property. But given the state of even the manned crossings that we have in congested cities, even those are not free from danger. Perhaps the design of such crossings or the gates or the leaves – I do not know what you call them – may be of a bygone era and we have all seen it for ourselves that when the gates are closed, it means nothing to the people. People are able to jump the same with impunity. I would take this opportunity to also urge upon the hon. Minister that it is not much of a research or development that is required but some innovation has got to go into it and you have got to have such gates which leave no scope for somebody to cross over.

It was the Railway Reforms Committee which recommended in 1982 that 2.6 per cent of the current value of the Railway assets be appropriated to a Depreciation Reserve Fund which would be necessary to meet the replacement and renewal requirements of the Railways. From the Report of the Railway Convention Committee, we learn that three years back, the balance there was Rs.1,434 crore and today it is reduced to a meagre amount. (Interruptions) Sir, may I seek the indulgence of the hon. Members to kindly permit me to speak?

Sir, today this amount has been reduced to a meagre Rs. 76.72 crore whereas according to Justice Khanna Committee's report, we need as much as Rs. 15,000 crore for the purpose. I would only like the hon. Minister to tell us as to what are her plans to meet the renewal requirements of the Railways. I do not have to repeat that; but it is a fact, as we learnt from the reports, that the recent accident in Punjab was primarily because of the defective rail track which needed replacement long back, but was not replaced because of constraint of resources. But we cannot play with the lives of the people and with the property of the country, with the national assets. I would like to know from the hon. Minister as to what we are doing about it and what are our plans in this regard.

Having said that, I would only, very briefly, refer to one or two points. I think, if I am not mistaken, a few days back the hon. Prime Minister referred to some corporatisation of railways. I do not know as to what are the Government's plans thereon. But I would like the hon. Minister to take the House into confidence, to spell out the Government's policy thereon as also what does the Government feel because Railways are the major carriers of vital, important commodities which are considered to be the core sector of the country.

We import fertilisers which have to be distributed all over the country. North India produces foodgrains which have to be transported to all parts of the country. Coal comes from there to run the thermal plants. ... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL : Sir, I think I have not taken much time. Anyway, I must go by your directions. I would conclude here. But I would only, very very briefly, refer to some things for which I have been waiting for so long here and this pertains to my constituency.

Chandigarh is a modern city, a symbol of resurgent, modern India as Pandit Jawaharlal Nehru said. It is the Capital of two States and also the headquarters of the Union Territory. But the rail services to Chandigarh are not adequate. A city like this should be very well connected with all parts of the country. We have been told repeatedly that the rail connection from Chandigarh to Ludhiana would be a reality very soon. But, perhaps, such promises or assurances have been elusive. ... (Interruptions)

डॉ. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली) : सभापति महोदय, सिर्फ दो मिनट का समय दें और बाकी स्पीच टेबल पर ले करा दें।

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL : Sir, I think this should not come from the ruling Party side about laying of

speeches. It is a practice which we should not be setting up for ourselves in this House here. There have been occasions when we have been sitting for the whole night to talk on these important matters.

I think Railways today is not a social service. It is a requirement. You have to transport goods and commute and this mode of transport must be in competition with the other modes. To meet the needs of the people, there is an imperative and an immediate need to have another Himalayan Queen between Chandigarh and Delhi. We have one, leaving Delhi in the morning, and to meet the needs of the common people there has got to be another one starting from Chandigarh in the morning to reach here. To say that Chandigarh is connected by Shatabdi Express is not enough because Shatabdi Express caters to a different section of the society, to a different category of people. For the common man, whose interests the Government professes to serve, you have got to have one Himalayan Queen or Janata train for the people from Chandigarh to reach Delhi and those places enroute.

There is also the need to connect Chandigarh to the South. You have a weekly train upto Hazrat Nizamuddin which could very well be extended further up to Chandigarh. The railway station is being upgraded and I must thank the hon. Minister for that.

सभापति महोदय : यह सप्लीमेंट्री डिमांड पर डिस्कशन हो रहा है। रेल बजट पर रात भर बैठक चलती है।

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL : Sir, we are going to have terminal facilities there and the works on washing lines etc. are going on. Therefore, it is the pressing need of the people. A large number of people from the South, from Kerala and Tamil Nadu in particular, and also the Service personnel are settled in Chandigarh. Those people would like to come some time to the in place and there is no connection for them. I would urge the hon. Minister to extend some trains from Ambala to Chandigarh as has been done in the case of the Paschim Express.

Then, certain coaches could be attached and detached and put on with other trains from there so that people settled in Chandigarh, Kalka and other areas in Himachal Pradesh, Haryana and Punjab, could avail of this facility and come to these places.

सभापति महोदय : समय इजाजत नहीं देता इसलिए अब आप बैठ जाइये।

â€¦(व्यवधान)

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL : Sir, in the past, one of the reasons proffered by the Railways for not extending the facilities to Chandigarh was that Chandigarh lacked all these facilities at the railway station. I have mentioned that those have been provided and, therefore, there is no reason why the South-bound trains should not now be started. There is a long pending demand of a train from Chandigarh to Haridwar and also to the North-East. There is no reason why these trains should not now be started. You do not have to bring the train all the way from there to Chandigarh. It is only taking the train a little further from Ambala to Chandigarh and Kalka.

I would take this opportunity to request the hon. Minister to look into these aspects and come out with the proposals. At the same time, to conclude, I would request her to refer to, advert to and answer the very few queries that I have brought before her. Thank you very much. ...(*Interruptions*)

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Sir, let me say one thing to that hon. lady Member sitting there. I have all the regards for her. If she continues to disturb like that, she will not be able to speak. If she gets an opportunity when I am sitting here, I am saying this with utmost respect, she will not be able to speak. She should know that the Members of the ruling Party have to be accommodative, and know that others have a right to speak. ...(*Interruptions*)

श्री रघुनाथ झा (गोपालगंज) : माननीय सभापति जी, रेल मंत्री जी द्वारा रेलवे पर केन्द्र सरकार के खर्च के लिए अनुदान की जो पूरक मांगें पेश की गई हैं, मैं उसके समर्थन के लिए खड़ा हुआ हूँ। â€¦(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : आप जान लीजिए कि अब आप भी नहीं बोल पायेंगी। â€¦(व्यवधान)

मैं आपको बोलने नहीं दूंगा। â€¦(व्यवधान) मैं सबकी इज्जत करता हूँ लेकिन जब बार-बार यह ऐसा कर रहे हैं तो मैं भी इनको बोलने नहीं दूंगा। â€¦(व्यवधान)

श्रीमती जयश्री बैनर्जी (जबलपुर) : सभापति जी हमने केवल यह रिक्वैस्ट की थी लेकिन यह इस तरह से हमारी बेइज्जती कर रहे हैं। â€¦(व्यवधान) यह कह रहे हैं कि मैं भी डिस्टर्ब करूंगा। â€¦(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : आप बार-बार डिस्टर्ब कर रहे थे इसलिए अब अगर आप बोलेंगे तो मैं भी नहीं बोलने दूंगा। â€¦(व्यवधान)

श्रीमती जयश्री बैनर्जी : सभापति जी. हमने केवल यह बोला था कि जरा जल्दी करिये। इसके अलावा हमने क्या बोला है ? â€¦(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : आप भी बोल नहीं पायेंगे। â€¦(व्यवधान) क्या मैं आपके खिलाफ बोल रहा था, जो आप इस तरह से बोल रहे थे। â€¦(व्यवधान) आपको क्या हो रहा था जो आप इस तरह से बीच में चिल्ला रहे थे। â€¦(व्यवधान)

श्रीमती जयश्री बैनर्जी : हमने सभापति महोदय को बोला था। **â€œ**(व्यवधान) आपको कुछ नहीं बोला था। आप किस तरह से चिल्लाकर बोल रहे हैं। **â€œ**(व्यवधान)

श्री रघुनाथ झा : सभापति जी, कुमारी ममता बनर्जी जी एक डायनेमिक मिनिस्टर हैं और इनसे बहुत आशाएं हैं। **â€œ**(व्यवधान) हम ईश्वर से प्रार्थना करते हैं कि यह जल्द से जल्द बंगाल की मुख्यमंत्री हो जायें।

श्री छत्रपाल सिंह (बुलन्दशहर) : सभापति जी, मेरा निवेदन है कि जो हमारी लेडी मैम्बर हाउस में बैठी हैं, पहले उनको बुलवा दिया जाये तो सुविधाजनक होगा। **â€œ**(व्यवधान)

श्री रघुनाथ झा : आप पहले हमें सुनिये। हमारे लीडर को बाद में सुन लीजिए।

â€œ(व्यवधान)

श्रीमती मार्ग्रेट आल्वा (कनारा) : सभापति जी, मैं यह कहना चाहती हूँ कि आपकी रेल मंत्री भी तो महिला हैं और उनको तो लास्ट तक बैठना पड़ेगा। क्या वह भी चली जायेंगी ? उनके साथ बैठने के लिए हम महिलाएं बैठी हैं **â€œ**(व्यवधान) उनका साथ देने के लिए हम महिलाएं बैठी हैं। **â€œ**(व्यवधान)

हम उनको छोड़कर नहीं जायेंगी। **â€œ**(व्यवधान)

श्री रघुनाथ झा : सभापति जी, मुझे खुशी होगी यदि ममता बनर्जी जी जल्द से जल्द पश्चिम बंगाल की मुखिया बनें और मुखिया बनकर वहां के लोगों को राहत पहुंचायें। लेकिन मेरा कहना है कि बिहार और पश्चिम बंगाल का बहुत पुराना रिश्ता है। पहले बिहार और पश्चिम बंगाल दोनों एक ही राज्य थे। एक जगह से हम अलग हुए हैं लेकिन बिहार को मारकर यदि आप बंगाल को बनाने की बात कहें तो इससे बिहार के लोगों को निराशा का सामना करना पड़ेगा। चूंकि पूर्व में श्री राम विलास पासवान जी रेल मंत्री रहे हों या नीतीश कुमार जी, रेलवे की जो योजनाएं बिहार में स्वीकृत हुईं और उस पर जो धनराशि दी जा रही है, वह बहुत मंथर गति से दी जा रही है। विभिन्न स्वीकृत योजनाओं के लिए बहुत ही कम पैसा दिया जा रहा है चाहे वह रेल की नयी लाइन हो, आमाम परिवर्तन हो, दोहरीकरण हो, बिजलीकरण हो, रेल पुल हो या ओवरब्रिज बनाने की बात हो।

आप देखेंगे तो ऐसा लगता है कि अगर इसी रफ्तार से पैसा मिलता रहा तो सौ वर्षों में भी यह योजना पूरी होगी या नहीं, बिहार के लोगों को यह आश्चर्य है। इसलिए हम निवेदनपूर्वक कहना चाहेंगे कि बिहार एक पिछड़ा इलाका है। जब झारखंड राज्य का बंटवारा हो गया तो बिहार और भी अधिक गरीब हो गया। 70 प्रतिशत आबादी हमारे हिस्से में आ गई जबकि आमदनी 30 प्रतिशत रह गई। हमारे यहां 90 लाख हैक्टेयर टोटल जमीन है जिसमें से 68 लाख हैक्टेयर जमीन बाढ़ से प्रभावित रहती है। अगर ऐसे इलाके में रेल की संभावनाओं से इंकार किया गया, अगर समय सीमा में पैसे की आपूर्ति नहीं की गई तो बहुत बड़ा अन्याय होगा। हमारे यहां कप्तानगंज-थावे-छपरा की रेल लाइन के बारे में प्रस्ताव बहुत दिनों से रेल मंत्रालय और योजना आयोग के बीच ट्रेवल कर रहा है। आप जानते हैं, आप भी उस इलाके से आते हैं। सीतामढ़ी-मुजफ्फरपुर रेल लाइन स्वीकृत हुई। आज तक वह जिस मंथर गति से चल रही है, हम नहीं जानते कि अपने जीवन में हम रेल से उस इलाके से गुजरेंगे। बिहार की अनेकों योजनाएं लम्बित हैं। आप अच्छी तरह जानते हैं कि गंगा ब्रिज का शिलान्यास तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री देव गौड़ा ने किया। हमें बताया गया कि पुल का शिलान्यास हुआ, सर्वे का शिलान्यास हुआ, उसके बाद पांच वर्षों में अभी तक उस पुल की फाइनल रूपरेखा तैयार नहीं हुई। हमारे यहां मोकामा में एक ही पुल है - गंगा को इस पार से उस पार बांटने वाला, रेल कम रोड ब्रिज है। दूसरा पटना में रोड ब्रिज है। मुंगेर के लिए रोड ब्रिज और रेल ब्रिज स्वीकृत है। उस पर भी कोई काम नहीं हो रहा है। आप जानते हैं कि चिरैया टाल में फोर लेन ओवर ब्रिज बनाना स्वीकृत हुआ। उसके लिए भी पैसा नहीं मिल रहा है। हम पढ़ कर बताना चाहते हैं। फतुहा-इस्लामपुर, राजगीर-हिसुआ-तिलैया (राजगीर को गया से जोड़ने के लिए), आरा-सासाराम, राजगीर-इस्लामपुर, दनियावां-बिहारशरीफ-शेखुपुरा, खगौल-पुनपुन-दनियावां (पटना बाईपास), मंदारहिल-रामपुरहाट वाया दुमका, देवघर-सुल्तानगंज, पटना-गंगा रेल पुल, मुंगेर-गंगा पर रेल कम रोड पुल, शगड़िया-कुशेश्वरस्थान, दरौदा-महाराजगंज, सकरी-हसनपुर-बरौनी, मुजफ्फरपुर-मीनापुर-शिवहर-पिपराढ़ी-बेलवाघाट-ढाका-मोतिहारी, बगहा-छितौनी, सीतामढ़ी-सोनबरसा-भीठामोड़-जयनगर, हाजीपुर-सुगौली वाया वैशाली, डेहरी से गढ़वा, सासाराम से भभुआ वाया चुनार, सुपौल-त्रिवेणीगंज-जड़िया-भरगामा-रानीगंज-अररिया, नई रेल लाइन है और पैसा किसी के लिए पांच लाख रुपये, किसी के लिए दो लाख रुपये और किसी के लिए दस लाख रुपये, इससे कब तक वह काम पूरा होगा। उसी तरह आमाम परिवर्तन के लिए जय नगर-दरभंगा सीतामढ़ी होते हुए नरकटियागंज, मिट्टी भराई हो रही है। जय नगर से दरभंगा, चारों तरफ मिट्टी लिक है। नरकटियागंज, दरभंगा से बड़ी लाइन हो गई। दरभंगा से लेकर नरकटियागंज के बीच उस इलाके के लोगों ने क्या कसूर किया है। उस इलाके के लोग खेती करते हैं, सब्जी उत्पादन करते हैं। जब हमारे इलाके में परमल पांच रुपये किलो मिलता है उस समय पटना में वह पन्द्रह रुपये किलो मिलता है, दिल्ली में पच्चीस रुपये किलो मिलता है। अगर आप बड़ी रेल लाइन बना देंगे तो हमारे लोगों को सीधे दिल्ली की मार्किट तक उसे लाने के लिए सुविधा होगी। वे दूसरे बाजारों में भी जा सकते हैं।

गोरखपुर होकर इसको करना चाहिए, लेकिन वह काम नहीं होता है। हम पांच मिनट में खत्म कर देंगे।

सभापति महोदय : एक मिनट में खत्म कर दें।

श्री रघुनाथ झा : इसी तरह से आमाम परिवर्तन में जयनगर-दरभंगा-नरकटियागंज, मानसी-सहरसा-फारबिसगंज, कप्तानगंज-थावे-सिवान-छपरा, कटिहार-जोगबनी (साथ में कटिहार-राधिकापुर), मानसी-समस्तीपुर, दरभंगा निर्मली, झंझारपुर-लोकहा लाइनें लेनी चाहिए।

दोहरी लाइन में सोननगर-मुगलसराय (तीसरी लाइन), पटना-परसा बाजार (पटना गया फेज-वन), परसा बाजार, पुनपुन (पटना गया फेज दो), पुनपुन तरेंगना (पटना गया फेज तीन), तरेंगना गया (पटना गया फेज चार), साहिबगंज नया फरक्का मालदा, छपरा हाजीपुर, कर्पूरीग्राम सिहो, किशनगंज दलकोल्हा, किउल्ल गया, किउल्ल कजरा, बरौनी कटिहार, किउल्ल बड़हरवा वाया भागलपुर, मुजफ्फरपुर से गोरखपुर, दरभंगा से नरकटियागंज को लिया जाये।

अन्त में हम रेलवे ओवरब्रिज के बारे में कहकर अपनी बात समाप्त करेंगे। पटना बाईपास पर दीदारगंज में रेल ओवर पुल का निर्माण, फतुहा में रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण, महेशखुट और मानसी के बीच चुक्ती के पास रेल ओवर पुल का निर्माण, भागलपुर रेलवे स्टेशन के पूरब रेल ओवर पुल का निर्माण, पटना में चिरैया टांड रेल पुल का पुनर्निर्माण एवं चौड़ाकरण, पटना गया सैक्शन पर मीठापुर में रेल ओवर पुल का निर्माण, हाजीपुर के पास रेल ओवर पुल का निर्माण, मोतिहारी में राष्ट्रीय राजमार्ग 28 पर रेल ओवर पुल का निर्माण, वहां इसके लिए दोनों तरफ के पाये खड़े हैं, सिर्फ ऊपर कवर करना है, सहरसा पंचगठिया में रेल ओवर पुल का निर्माण, किशनगंज में रेल ओवर पुल का निर्माण, करौटा के पास रेल अंडर पुल का निर्माण करना चाहिए।

मुझे बहुत सी बातें कहनी थीं, लेकिन आप कह रहे हैं तो हम सब छोड़े दे रहे हैं। लेकिन ममता बहन से, माननीय रेल मंत्री जी से हमारा प्रार्थनापूर्वक आग्रह है कि बिहार के साथ सौतेलेपन का व्यवहार नहीं हो, बिहार को न्याय मिले। हम लोग भी वहां से रिप्रेजेंटेटिव हैं, जहां से ये आते हैं। छपरा से आकर नई राजधानी एक्सप्रेस गोरखपुर होकर चली जाती है। हम चाहते हैं कि एक राजधानी एक्सप्रेस गोरखपुर होकर राजधानी के लिए आये। वह गोहाटी से लेकर दिल्ली तक वाया गोरखपुर छोड़े, इस पर आप विचार करियेगा, यही मेरी प्रार्थना है।

*SHRI RANEN BARMAN (BALURGHAT): Mr Chairman Sir, I shall speak in Bengali.

MR CHAIRMAN : Yes that will do.

SHRI RANEN BARMAN: Sir, thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion on Supplementary Demands for Railways. Sir, we know that the progress of any civilisation depends on development of railways. Keeping in view the holistic national development, the budgetary allocation for railway has been far from adequate. It is really regrettable. We know that both the Government and the Ministry have failed to sanction sufficient fund for the over all development of railway. According to some report 85 percent of railway lines were laid during the British rule. Only 15 percent of railway lines have been completed after 50 years of independence. It is indeed embarrassing that sufficient attention has not been paid to develop railway connection and transport.

We know that the development of any region depends on the railway connection and mode of transport. It is a matter of shame that even after 52 years of independence so many areas in India have no link with railway lines. I come from Balurghat of South Dinajpur and my region is mainly dominated by Scheduled Castes and Scheduled Tribes.

The Government has many schemes and projects for the upliftment of the areas dominated by the Scheduled Castes and Scheduled Tribes. But I am sorry to say that there is a vast difference between what the Government says and what it does. The gap is always there between saying and doing.

Sir, you will be surprised to know that after 52 years of independence there is not even a metre long railway line in my area. People have been agitating to have railway connection since long. The survey for Eklakhi Balurghat project was completed in 1984. The length of the railway line to be laid is only 90 kilometres.

_____ *English Translation of the speech originally delivered in Bengali.

The survey was done to lay the 90 kilometres railway line in 1984. But the Railway Ministry could not lay the 90 kilometres railway line even after 16 years. It is really something shocking.

A sum of Rs 10 crores was sanctioned when Shri Ram Vilas Paswan was the Railway Minister. Then during the tenure of Shri Nitish Kumar Rs 20 crores were sanctioned. Now our Hon. Railway Minister Mamata Banerjee has sanctioned Rs 50 crores. But the 90 kilometres stretch has not been completed even today. So Sir, I urge upon the Government that if they are really sincere and honest to develop Scheduled Castes and Scheduled Tribes area then the long standing demand of completing the 90 kilometres length of railway line pertaining to Eklakhi Balurghat must be completed by next year. Sufficient fund should also be provided to complete this long pending work.

I also draw the attention of our Hon. Minister to the urgent demand of making the hanging bridge in Radhikapur fit for use by the local people. This will help the people of that area. The people of North and South Dirajpur have to travel to far off places like Chennai for medical treatment as these areas lack sufficient medical facilities. But sometimes they cannot go even for medical treatment because they fail to get the railway tickets. So I demand that there should be some quota from railway for the smooth travel to other area to get medical treatment. If this demand is sympathetically considered and met, the people of these two districts of Dinajpur will be benefited.

While discussing Railway Budget we cannot forget the importance of safety measures for the passengers. There is an alarming rise in railway accidents. Our Minister knows that there was a serious dacoity in Gaur Express the only train from our area on its way to Sealdah from Malda on 12th December, 2000. These dacoities are happening very often in this train. So effective steps must be taken to combat these dacoities.

There is no pantry car in Farakka Express. If a pantry car is connected in Farakka Express, passengers will be benefited. I must mention about late running of Gaur Express. People travelling by the only train from this area face immense difficulty for late running. I request the authorities to look into it and take some measures so that the train does not run late.

With these demands and once again thanking you, I conclude my speech.

श्री छत्रपाल सिंह (बुलन्दशहर) : सभापति जी, ममता जी ने रेलवे की अनुपूरक मांग के लिए जो अपना प्रस्ताव रखा है और वह भी ऐसे विषय पर जो सुरक्षा से संबंधित है क्योंकि पिछले दिनों की दुर्घटनाओं को देखते हुए मंत्री जी ने सुरक्षा पर विशेष ध्यान दिया है और आज रेलवे में सुरक्षा के पहलू पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। मेरा ऐसा मानना है कि ये दुर्घटनाएं रेलवे में उचित रखरखाव न होने के कारण हो रही हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इस ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। मेरा निवेदन है कि पुरानी लाइनों को बदलकर नयी लाइनें बिछायी जायें जिससे दुर्घटनाओं को टाला जा सके।

में सफाई के मुद्दे पर माननीय मंत्री जी का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता लेकिन यह भी कहना चाहता हू कि रेलवे में सफाई की व्यवस्था अच्छी नहीं है और विशेषा तौर से रेलवे स्टेशनों पर सफाई की व्यवस्था बिल्कुल ठीक नहीं है। यहां से कानपुर जायें तो कानपुर स्टेशन पर यदि ट्रेन दो या पांच मिनट भी खड़ी हो जाती है तो वहां इतनी बदबू आती है कि डिब्बे में रुकना मुश्किल हो जाता है। ऐसे कितने ही स्टेशन हैं जहां पर सफाई की व्यवस्था बहुत खराब है।

पीने के पानी की व्यवस्था में भी सुधार किया जाना चाहिए। जिन रेलवे स्टेशन पर साधारण पैसेंजर के लिए पीने के पानी की सुविधा उपलब्ध है, उस टंकी की सफाई साल में दो बार की जानी चाहिए। जो बड़े लोग हैं, वे बिसलरी का पानी पीते हैं। इस देश की यह विडम्बना है कि यहां दूध सस्ता है और पानी महंगा है।

दिल्ली और लखनऊ के बीच में केवल एक एक्सप्रेस गाड़ी उपलब्ध है। दिल्ली से जाने में भी वह नौ घंटे लेती है। इस मार्ग का दोहरीकरण शीघ्र किया जाये और इसके साथ-साथ विद्युतीकरण भी किया जाये। एक तरीके से यह वीआईपी ट्रेन कहलाती है। दिल्ली और लखनऊ के बीच में चलने वाली ट्रेन का समय घटाया जा सकता है और कुछ गाड़ियां बरेली के लिए है। कभी भी आप जायें तो चाहे लखनऊ से बैठिए या दिल्ली से बैठिए, रात को दो बजे के आसपास आपको जरूर उतरना पड़ेगा। ऐसी कोई गाड़ी जरूर की जाये जिससे आदमी या तो सुबह पहुंचे या शाम को पहुंचे। आज पचास साल बाद भी उत्तर प्रदेश में बहुत से स्थान बाकी हैं जो सीधे रेलवे सेवाओं से न तो लखनऊ से और न ही दिल्ली से जुड़े हुए हैं। बुलन्दशहर, बिजनौर, नैनीताल, फरुख्खा, ऐटा ऐसे कितने ही जिला मुख्यालय हैं जो सीधे रेलवे सेवाओं से नहीं जुड़े हुए हैं। मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, मैं विशेषा तौर से कहना चाहूंगा कि वह क्षेत्र यहां से केवल 70 कि.मी. दूर है। हम न दिल्ली से सीधा जुड़े हैं और न लखनऊ से जुड़े हैं। अगर दिल्ली से बुलन्दशहर जाना होगा तो रेलवे से जाने में 6 घंटे लगते हैं और बस या कार से जाओ तो डेढ़ या दो घंटे लगेंगे। लखनऊ से भी कहीं नहीं जोड़ा गया। पहले संगम एक्सप्रेस में कुछ डिब्बे लगा करते थे, वे काट दिये गये। मेरा सुझाव है कि वहां पैसेंजर ट्रेन चलती थी। वहां मेरठ से डिब्बे लाकर फरुख्खा में जोड़ दिये जायें तो बुलन्दशहर को लखनऊ से, फरुख्खा मालदा से जोड़ा जा सकता है। लौटते हुए वही ट्रेन खुर्जा जंक्शन पर उन डिब्बों को छोड़ दे और पैसेंजर ट्रेन में वही डिब्बे मेरठ चले जायें। यह आसानी से डिब्बे लगाये जा सकते हैं। दिल्ली से शटल चलती थी। पहले हापुड़ होते हुए खुर्जा जंक्शन पर जाती थी। बहुत दिन तक यह चली। विभाग ने वह भी बंद कर दी। सुविधा बढ़ाने के स्थान पर सुविधाएं घटाई जा रही हैं। मैं चार बार सांसद रह चुका हूँ। मैं देख रहा हूँ कि पिछले 20-25 सालों से बुलन्दशहर जंक्शन या उसके आसपास के किसी जनपद पर रेलवे विभाग के द्वारा कोई भी विकास का कार्य नहीं किया गया। मैं निवेदन करूंगा कि एक शटल ट्रेन वहां जरूर दी जाये। इस संबंध में पासवान जी के जमाने में मांग की गई थी और मैं पुनः मांग करता हूँ कि इस शटल ट्रेन से बुलन्दशहर को जोड़ दिया जाएगा तो इससे दूरी घट जाएगी और हम मेन स्ट्रीम से जुड़ जाएंगे।

जब पासवान जी रेल मंत्री थे, तो उन्होंने एक करोड़ रुपया सर्वेक्षण के लिए दिया था। 42 करोड़ रुपए का आंकलन पत्र आ गया है। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि आने वाले वित्तीय वर्ष में ज्यादा नहीं तो 20 करोड़ रुपए का प्रावधान कर दे, तो यह योजना शुरू हो जाएगी। यह लाइन सिर्फ 16.3 किलोमीटर की है। मुझे आशा है, मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगी।

अंत में, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। दिल्ली की जनता भीड़ से परेशान है और पर्यावरण से परेशान है। जब तक राष्ट्रीय राजधानी को उपनगरों से रेल सुविधा से नहीं जोड़ा जाएगा, तब तक न दिल्ली में पर्यावरण की समस्या हल होगी, न सड़कों पर वाहनों की संख्या कम होगी। वाहनों की भीड़ को कम करने के लिए दिल्ली को 100 किलोमीटर की दूरी तक उपनगरों से जोड़ने का काम करें। मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री जी मेरे निवेदनों पर जरूर ध्यान देंगी।

***श्री किशन लाल दिलेर (हाथरस) :** महोदय, वर्ष 2000-2001 के रेल बजट की अनुपूरक मांगों की चर्चा में भाग लेने के लिए आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। दिनांक 11.06.98 के मेरे प्रश्न के उत्तर में तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने उत्तर दिया था जिसमें कहा गया था कि 1996 में हाथरस जंक्शन पर सम्पार संख्या 95 के स्थान पर ऊमरी सड़क पुल की स्वीकृति हो गई है और उनके निर्माण हेतु निविदायें खोलने का आदेश भी कर दिया है। हम शीघ्र ही उक्त पुल का निर्माण कार्य शुरू करायेंगे तथा इसके लिए हमने इसका बजट भी स्वीकृत कर लिया है। परन्तु इसके बाद आप रेल मंत्री के पद पर सुशोभित हुईं। हमने जब इस बारे में आपको पत्र लिखकर याद कराया तो आपने उत्तर दिया कि इस संबंध में 8 करोड़ 50 लाख रुपये स्वीकृत हैं और केन्द्र से बजट भी अवमुक्त कर दिया है परन्तु राज्य सरकार ने प्रदेश को हिस्सा नहीं दिया है। इस संबंध में हमने राज्य सरकार को लिखा है कि वह हिस्सा दें।

महोदय, माननीय मंत्री जी का उत्तर पाकर मैंने राज्य सरकार को लिखा। माननीय लोक निर्माण मंत्री, प्रदेश सरकार को भी पत्र लिखा। उन्होंने उत्तर दिया कि प्रदेश का हिस्सा देकर इस पुल का जल्द निर्माण कार्य शुरू करायेंगे। कुछ दिन बाद प्रदेश सरकार का हिस्सा भी स्वीकृत हो गया था। जब दोनों जगह से बजट अवमुक्त हो गया तो अब तक उस काम में देर क्यों की जा रही है ?

मैं आपके माध्यम से कुमारी ममता बनर्जी, रेल मंत्री से आग्रह करता हूँ कि जनता उस पुल के बगैर बहुत परेशान है क्योंकि उन मार्गों से बरेली मुरादाबाद कासगंज, सिकन्दाराज से आगरा, खुर्जा बुलन्दशहर, अलीगढ़ से वाहन चलते हैं जो जंक्शन के फाटक पर घंटों खड़े रहते हैं। आप राज्य सरकार को आदेशित करके उक्त पुल का निर्माण शीघ्र से शीघ्र करायें। जैसा आपका नाम है वैसे ही तेजी से आप काम करें तो हम आपके आभारी रहेंगे।

महोदय, हाथरस सिटी से हाथरस जंक्शन काफी दूर है। हाथरस सिटी में रेलवे स्टेशन भी है तथा वहां व्यापारियों की मशहूर मंडी है। व्यापारियों तथा यात्रियों को बिना रेल सुविधाओं के परेशानी का सामना करना पड़ता है क्योंकि वहां एक-दो रेल दिल्ली से मथुरा हाथरस होते हुए बरेली जाती हैं। मुरादाबाद भी आती-जाती हैं। जनता की मांग वहाँ से रही है कि एक ई.एम.यू. जो दिल्ली से चलकर रात अलीगढ़ पहुंचकर खड़ी हो जाती है, उसको हाथरस सिटी में खड़ा किया जाये और सुबह हाथरस से चलकर अलीगढ़ होते हुए दिल्ली को जाये तो उस इलाके की जनता को बहुत राहत मिल सकती है।

***Laid on the Table.**

मान्यवर, बरौनी एक्सप्रेस दिल्ली से चलकर अलीगढ़ जाती है और अलीगढ़ जंक्शन से टूंडला पर खड़ी हो जाती है। अगर वह गाड़ी अलीगढ़ से चलकर हाथरस खड़ी हो तो जनता को राहत मिलेगी। बरौनी एक्सप्रेस का स्टापेज हाथरस जंक्शन पर करने का आदेश करें जिससे जनता का हित होगा।

*** श्रीमती जयबहन बी.ठक्कर (वडोदरा) :** महोदय, रेलवे की अनुदानों की पूरक मांगों का अनुमोदन करते हुए माननीया ममती जी को रेलवे को सुचारु रूप से चलाने, उसमें सुधार, सुर्क्षा प्रबंधों पर अतिरिक्त ध्यान देकर जिस तरह से वे अपना कार्य भार संभालती हैं, उसके लिए मैं उनका धन्यवाद करती हूँ।

रेल दुर्घटनाओं के अन्यान्य कारणों में से एक मुख्य कारण चौकीदार रहित समपार - देश भर में ऐसे 185 समपारों पर चौकीदारों की व्यवस्था करने का अत्यावश्यक निर्णय लेने और उस पर कार्यान्वयन करने पर मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ, इसके परिणामस्वरूप कई दुर्घटनाओं को रोका जा सकेगा।

मैं एक क्षेत्रीय मांग पर ममती जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी। मेरे संसदीय क्षेत्र बड़ौदा में पिछले 12 वर्षों से यह मांग चली आ रही है। सियाजी नगरी एक्सप्रेस बड़ौदा से एकमात्र गाड़ी है, जो कामकाजी लोगों के लिए समय पर चलती है और कामकाजी लोगों को बड़ौदा से मुम्बई समय पहुंचाती है। इसे गांधीधाम तक एक्सटेंड करने का निर्णय आपके मंत्रालय ने लिया है। यह बड़ौदावासियों के लिए एक आघात पहुंचाने वाला निर्णय साबित हुआ है। सियाजीनगर से वडोदरा के नगरजनों की संवेदना जुड़ी हुई है। अतः मेरी आपसे प्रार्थना तथा मांग है कि इस पर पुनर्विचार किया जाना चाहिए और मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए

सियाजीनगरी, यानी सियाजीनगर बड़ौदा के लोगों को पुनः सौंपी जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अनुदानों की पूरक मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करती हूँ।

*Laid on the Table.

*SHRI G. PUTTASWAMY GOWDA (HASSAN): Mr Chairman Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demands of the Ministry of Railways for the year 2000-2001.

Sir, Railways play a vital role in strengthening the economy of any country. The back benchers normally do not get chance to speak. Today you have allowed me to speak. I thank you very much for that.

Indian Railways has its own century old history. During the regime of kings and *Maharajas* also much importance was given to Railways as it plays a very important role in the progress of our country. But unfortunately these days its administration and efficiency is coming down to the lowest ebb. It is incurring losses and people are also put to all kinds of difficulties. The reason for this is the inefficient officers and their lack of interest. Their indiscipline is also responsible for this. This has to be rectified by the NDA Government with immediate effect. Constraint of funds is also one of the reasons. Discipline has to be inculcated among the officials. They have to change their dictatorial attitude and understand the pulses of the common people. They should operate the railway system according to the needs of the people.

I have all respects to Madam Mamataji who is quite efficient and an able administrator. She has to inculcate discipline among the officials and other railway workers.

Vast railway land has been encroached by private parties. Regarding this matter the concerned Committee has already given its Report. C&AG has also given its Report. That is why Railways is incurring huge losses. Now, so many new projects have been taken up. This step is politically motivate. For example in Karnataka 26 new projects have been taken up and they are pending for the last 10 to 15 years. Hassan-Mangalore gauge conversion is still pending. Similarly, _____*English
Translation of the speech originally delivered in Kannada.

Bangalore-Hassan railway line is also pending. Mysore-Styamangal line is also pending. The Hon'ble Minister should try to complete these ongoing projects instead of inaugurating new projects. Sufficient funds have to be allocated to complete these pending projects.

One joint venture programme was arranged recently in Bangalore to take up four important projects in Karnataka. Hon'ble Minister was kind enough to come to Bangalore and inaugurate the projects. It should not end up in inauguration itself. They should be taken seriously and they must be completed on time. The fruits of these projects should reach the people as early as possible.

There are no doctors in several railway hospitals. The hospitals are there and the patients go there regularly for treatment. But what is the use if there are no doctors in these hospitals. Madam Mamataji should take courage and post doctors to all these railway hospital with immediate effect. Otherwise, people will lose faith in the Railway Ministry itself.

Karnataka has been neglected by the Railways for the last several decades. There were five Railway Ministers at the Centre from Karnataka. Even then, no substantial development has taken place with regard to new lines and gauge conversion in the State. At least now the NDA Government should wake up and complete the pending railway projects in Karnataka. The people of Karnataka are aspiring a lot from Madam Mamata Banerjee. She should rise to the occasion and do justice to the people of Karnataka. I hope and believe that the Hon'ble Minister will not disappoint the people of Karnataka.

Sir, I thank you for giving me this opportunity and with these words, I conclude my speech.

डॉ. संजय पासवान (नवादा) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी

को, उनके प्रयास से जो रेल में उन्नति हो रही है, उसके लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं यह भी कहूँगा कि रेल संबंधी जो परियोजनाएं ली जाती हैं, उनमें किसी किस्म का भेदभाव न हो तो ज्यादा अच्छा है। कौन क्या मांग कर रहा है, यह बड़े-बड़े नेताओं को देख कर नहीं, बल्कि गुण-दोष के आधार पर परियोजनाओं को लेना चाहिए, मैं यह उनसे आग्रह करना चाहूँगा।

महोदय, बिहार के संबंध में जैसा झा जी ने कहा है, उन्होंने बड़े व्यापक रूप से बातों को कहा है। हम उन पर ध्यान नहीं देंगे, मगर हम हते हैं कि दानापुर मंडल में क्यूल-गया रेल खंड आजादी के पहले का है। उसकी बड़ी उपेक्षा हो रही है। हम बार-बार विभिन्न यंत्रों के माध्यम से कहते रहे हैं कि जो क्यूल-गया रेल खंड है, उसी रेल खंड में बिहार का जो आतंकवाद है, नक्सली आंदोलन है, उसका वह गढ़ है। अगर उस रेल खंड पर थोड़ा ध्यान दिया जाए, वहां एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए, उसका दोहरीकरण किया जाए तो निश्चित तौर से मध्य बिहार के आतंकवाद, नक्सलवाद पर काबू पाया जा सकता है। इसलिए हम मंत्री जी से कहना चाहेंगे कि क्यूल-गया रेल खंड पर विशेष रूप से ध्यान दें।

दूसरी बात यह है कि जमालपुर, जो कभी एशिया का सबसे बड़ा रेलवे वर्कशॉप हुआ करता था, जहां 26,000 कर्मचारी काम करते थे, आज वहां केवल 4000 कर्मचारी काम कर रहे हैं। मंत्री जी, जो लोग उस वर्कशॉप पर निर्भर करते थे, उन्हें नौकरी के अवसरों से वंचित न किया जाए। जमालपुर फैक्ट्री की जो आधारभूत संरचना है, उसकी पूरी उपयोगिता को ध्यान में रखते हुए वहां कर्मचारी बहाल हो सकते हैं, काम हो सकता है, इसलिए उसे चालू किया जाना चाहिए। तीसरी बात यह है कि रेलवे के माध्यम से कमजोर वर्गों के लिए काफी योजनाएं चलती रही हैं। अभी हाल ही में रेल ट्रेवल एजेंट के रूप में पूरे बिहार में लगभग 20 और देश में लगभग 734 की संख्या में एजेंटों की नियुक्ति की गई है।

आपको आश्चर्य होगा कि उस नियुक्ति में एस.सी.एस.टी. या किसी महिला को आरक्षण नहीं दिया गया है। इस मामले में रेल मंत्री महोदय ध्यान दें और रेल यात्री एजेंट की बहाली में जो कमजोर वर्गों को नहीं रखा गया है, उस पर ध्यान दिया जाए और इन तमाम मुद्दों को गंभीरता से लिया जाए। जो मैं लिखकर दे रहा हूँ उन सब बातों को ध्यान में रखते हुए बिहार में जो लम्बित योजनाएं हैं उन पर ध्यान दें। यह ठीक है कि वहां से रेल मंत्री आते रहे हैं लेकिन वे जो नहीं कर सकें हैं वह माननीय ममता बहनजी अपने हाथों से करेंगी। मैंने जो बातें रखी हैं उन सभी बातों को न्याय मिलेगा और आपके कार्यकाल में बिहार रेल के पथ पर आगे बढ़ेगा, ऐसी मेरी आशा है। मैं अपने शो भाण को सभापटल पर रखता हूँ।

आपके सबल एवं क्रियाशील मार्गदर्शन में आपके मंत्रालय ने उपेक्षित क्षेत्रों में रेल विकास के काफी उल्लेखनीय कार्य किये हैं। आपने पूर्व के मंत्रियों की तरह अब्यवहारिक परियोजनाओं को महत्ता नहीं देकर हम जैसे सांसदों को उत्साह एवं आशा से भर दिया है। मुझे विश्वास है कि आप इस बार नेताओं के कद पर नहीं बल्कि परियोजनाओं के गुण दोष पर अपनी स्वीकृति प्रदान करेंगी, ऐसा मेरा विश्वास है। मैंने संसद के विभिन्न तंत्रों के माध्यम से निम्नलिखित मुद्दों को कई बार उठाया है। मगर मुझे जैसे छोटे कद के नेताओं की पूछ शायद कम होती है। इसीलिए इन प्रमुख मुद्दों की ओर समुचित ध्यान नहीं दिया गया। मैं पुनः आग्रहपूर्वक इन मुद्दों को आपके समक्ष बिन्दुवार एवं क्रमवार प्रस्तुत कर रहा हूँ।

1. दानापुर मण्डल के किउल गया खण्ड में अविलम्ब कलकत्ता, दिल्ली एवं गुवाहाटी के लिए एक्सप्रेस ट्रेन चलायी जाए एवं इसका दोहरीकरण भी किया जाए।
2. किउल गया रेल खण्ड में आष्टिकल फाइबर वाली संचार की लाइन अविलम्ब चालू की जाए।
3. किउल गया रेल खण्ड के मध्य में स्थित नवादा स्टेशन को एक मॉडल स्टेशन के रूप में तत्काल घोषित करके आधारभूत सुविधा सुनिश्चित किया जाना चाहिए।
4. एशिया के सबसे बड़ा जमालपुर वर्कशॉप के प्रति जो विरोधी रवैया रेल मंत्रालय द्वारा पिछले पांच वर्षों से किया जा रहा है, उसे समाप्त किया जाना चाहिए एवं पूर्व की भांति यहां की अनमोल आधारभूत संरचना को देखते हुए डीजल वर्कशॉप, इलेक्ट्रिक इंजन वर्कशॉप एवं एप्रेन्टिस कोर्स अविलम्ब शुरू किया जाना चाहिए ताकि वहां कार्य कर चुके 22000 कर्मचारियों के परिवार नौकरी से वंचित होने से बच सकें।
5. समस्तीपुर जो पूर्व रेलवे का एक मण्डल कार्यालय है वहां से गुवाहाटी राजधानी को चलवाया जाए ताकि हम जैसे प्रतिनिधि एवं आप लोगों को बेहतर सुविधा मुहैया हो सके एवं वहां पूर्व मंत्री द्वारा घोषित डीजल वर्कशॉप अविलम्ब चालू किया जाए एवं साथ ही साथ इसी मण्डल के दरभंगा टर्मिनल से एक ट्रेन गुवाहाटी के लिए चलायी जाए।

*Laid on the Table.

6. आपके मंत्रालय के नियंत्रण में जो भी लाभकारी योजनाएं चल रही हैं, उन सब में समाज के कमजोर वर्गों को प्रतिनिधित्व दिया जाता रहा है, मगर मुझे अत्यन्त दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि रेल यात्री सेवा एजेंटों के काम में अनुसूचित जाति, जनजाति को किसी ढंग का आरक्षण नहीं दिया गया है। जैसा कि मेरे अतारंकित प्रश्न संख्या 2912, दिनांक 7.12.2000 के जवाब में माननीय राज्य मंत्री श्री दिग्विजय सिंह ने जवाब दिया है। महोदया, यह अत्यन्त ही गंभीर मामला है कि जहां 734 एजेंटों की बहाली की गई है, उसमें इन कमजोर वर्गों की भागीदारी नहीं होना संवैधानिक नियमों एवं राजगठबंधन की प्रतिबद्धताओं का खुल्लम-खुल्ला उल्लंघन है।

मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि अविलम्ब इस मामले की छानबीन की जाए एवं सुयोग्य अनुसूचित जाति, जनजाति तथा कमजोर वर्ग को उचित प्रतिनिधित्व दिया जाए एवं मेरे द्वारा उठाये गये उपरोक्त सभी मुद्दों को गंभीरता से लिया जाए एवं समुचित न्याय सुनिश्चित किया जाए।

21.51 hrs

(Dr. Laxmi Narayan Pandeya in the chair)

SHRI KODIKUNNIL SURESH (ADOOR): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for the opportunity given to me to speak on the Supplementary Demands for Grants. I will not repeat the points regarding the passengers' amenities, which a number of other Members have already raised. I would like to bring forth some of the problems the railway sector of the Kerala State is facing.

The Kerala State is trailing far behind when compared to other States as far as the development of the railway sector is concerned. Though the number of people using railway facility in Kerala is increasing day by day, not much effort has been made to develop the railway sector accordingly. Kerala State may be declared as a railway zone in order to meet the needs of the State. This matter was brought to the notice of the Ministry long ago. Though we were given an assurance by the Railway Ministry that a railway coach factory would be installed in Kerala, it has not yet been fulfilled.

The work on the doubling of Shoranur-Mangalore line has been going at a very slow pace because of inadequate funds. I would request the hon. Minister to allocate sufficient fund for the completion of the doubling of Shornur-Mangalore line.

The hon. Minister may be kind enough to allocate funds needed for the doubling of Ernakular-Kottayam-Kayankulam and Alapuzha-Kayankulam lines in the next Budget. The electrification of the Ernakulam-Trivandrum line also should be completed as early as possible. I would request the hon. Minister to give necessary preference to installing Angamali-Erumeli-Sabramala railway line. A separate corporation, in the same line as in the case of Konkan Railway, may be constituted for this purpose. The work on this line could be expedited only if there is a corporation.

Another proposal is, Angamali-Sabarimala line may be extended and linked to Chennai-Kollam railway line, via Pathanamthitta-Konno-Punalur.

Enough funds should be allocated for the completion of the second stage of gauge conversion of the Chennai-Kollam meter gauge line in the next Budget. If the entire track is converted into broad gauge, the tourism and industrial sector of both Kerala and Tamil Nadu will be benefited.

Work can be started in the proposed Chengannur-Adoor-Kottarakara-Trivandrum line, if necessary funds are allocated in the next Budget.

The survey work of the Chengannur-Adoor-Kottarakara-Trivandrum line has completed long ago. I would like to request the hon. Minister to kindly start a Railway out agency at Adoor. Sir, Adoor is my constituency. There is no Railway line or Railway Station there. Therefore, I would request the hon. Minister to allow, at least, one Railway out agency.

Sir, there is a long pending demand of the people of my Constituency for a passenger train from Kollam to Rameswaram. Rameswaram is a holy place. I hope that the hon. Minister will consider my demand.

Sir, around 5 lakh to 10 lakh Malayalis live outside Kerala. They live all over the places like Andhra Pradesh, Maharashtra, West Bengal, etc. That is why, we are asking for connection from all the State Capitals to Kerala. Shri Pawan Kumar Bansal demanded a train from Chandigarh to Trivandrum. Sir, I also demand the following trains, namely, Chandigarh-Trivandrum, Jaipur-Trivandrum, Ahmedabad-Trivandrum, and Howrah-Trivandrum on a daily basis. I would also like the hon. Minister to introduce daily trains from Chennai-Trivandrum, Trivandrum-Chennai, Bangalore-Trivandrum, and Trivandrum-Bangalore.

* श्री चंद्र प्रताप सिंह (सिधी) : महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों का समर्थन करते हुए अपनी क्षेत्र की समस्या की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

1. सिधी संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत मध्य रेल एवं दक्षिण पूर्व रेल का कुछ भाग पड़ता है। ललितपुर-सिंगरौली जो रेल लाइन प्रस्तावित है, यदि इस रेलवे लाइन को मड़वास, जोवा स्टेशन से जोड़ दिया जाए तो ललितपुर से सिंगरौली की दूरी लगभग 80 कि.मी. कम हो जाती और उक्त रेलवे लाइन कटनी-सिंगरौली लाइन से भी जुड़ जायेगी।
2. द.पू. रेलवे के अंतर्गत चिरमिरी से बिलासपुर जो यात्री गाड़ी चलती है, वह प्रातः बिलासपुर पहुंचकर दिन भर खड़ी रहती है। यदि इस गाड़ी को रायपुर होते हुए दुर्ग तक बढ़ा देने से तीन जिले के यात्रियों को पर्याप्त सुविधा उपलब्ध हो जायेगी तथा रायपुर राजधानी से सीधी रेल सुविधा प्राप्त हो जायेगी, जो अभी तक उपलब्ध नहीं है। इसी यात्री गाड़ी में एक कोच गेवरा स्टेशन तक के लिए आरक्षित कर देने से कोरबा कोयलांचल के लोगों को भी सुविधा प्राप्त हो जायेगी।
3. अनूपपुर से विश्रामपुर रेलवे लाइन में बोरीडांड जंक्शन है। विश्रामपुर के लिए जो रेलवे लाइन है, उसमें बरसात के मौसम में दोनों ओर की जो पहाड़ी है, उनमें से अक्सर लाइन के बीच में बड़े पत्थर गिरते रहने से दुर्घटना की संभावना बनी रहती है। यदि इसी रेलवे लाइन को चौघड़ा ग्राम के नजदीक से मनेन्द्रगढ़-बोरीडांड लाइन में जोड़ देने से मनेन्द्रगढ़ की दूरी मात्र दो किलोमीटर पड़ेगी और दुर्घटना की जो संभावना बनी रहती है, वह भी नहीं रहेगी। साथ ही विश्रामपुर से मनेन्द्रगढ़ आने वाले यात्रियों को भी काफी राहत मिलेगी।
4. कटनी से बिलासपुर, रायपुर या रायपुर से अनूपपुर होते हुए दिल्ली के लिए एक राजधानी एक्सप्रेस चलायी जाए। जिससे एक अच्छी रेल सुविधा यात्रियों को मिल सके।
5. इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

*Laid on the Table.

* श्री लाल बिहारी तिवारी (पूर्वी दिल्ली) : महोदय, इसमें कोई दो राय नहीं है कि कुमारी ममता जी के नेतृत्व में रेलवे में काफी सुधार हुआ है। उन्होंने अनेकों नई योजनाओं को लागू करने का संकल्प दोहराया है। माल की ढुलाई में तथा यात्रियों की सुविधा में अधिक प्रगति हुई है। अगले दस वर्षों के लिए रेल की सुरक्षा के लिए बहुआयामी योजनाएं बनाई हैं, जिसके लिए वह बधाई की पात्र हैं।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान अपनी संसदीय क्षेत्र की कुछ रेल संबंधी समस्याओं की ओर दिलाते हुए उनके समाधान का अनुरोध करना चाहता हूँ। जो कि निम्न प्रकार है :-

1. मैं अपने संसदीय क्षेत्र में तीन रेलवे हॉल्ट मंडावली चन्द्रनगर, नन्दनगरी तथा धर्मपुरी गांधी नगर में बनाने की मांग काफी समय से कर रहा हूँ। परंतु मात्र मंडावली चन्द्रनगर ही बनना प्रारम्भ हुआ और जिसमें इंजीनियरिंग वर्क 31 अक्टूबर तक पूरा होना था, वह लगभग हो गया है। मेरा अनुरोध है कि वहां नव वर्ष के प्रथम दिन 1 जनवरी, 2001 को गाड़ियां रोकी जाएं।
2. नन्दनगरी तथा धर्मपुरी के रेलवे हॉल्ट भी शीघ्र बनाये जाएं। क्योंकि यमुना पार की बढ़ती आबादी के कारण ये बनने बहुत जरूरी हैं। इससे जो यात्री नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली आते-जाते हैं, वे इन रेलवे हॉल्टों से आ-जा सकें तथा इससे भीड़भाड़ भी कम हो सकेगी।
3. इन दिनों दिल्ली में मेट्रो रेल बनाने का कार्य चल रहा है, जो वर्ष 1995 से दिल्ली सरकार तथा भारत सरकार के सहयोग से हो रहा है। इसका प्रथम चरण लगभग छः हजार करोड़ रुपये की लागत से वर्ष 2002 में बनकर तैयार होगा और सबसे पहले यह रेल यमुना पार में चलेगी, जिससे यात्री तीसहजारी से शाहदरा आ-जा सकेंगे। इस काम पर विशेष ध्यान दिया जाए, जिससे कि यह निर्धारित समय में तैयार हो सके।
4. मेट्रो रेल का दूसरा चरण तीसहजारी से नांगलाई, बरवाला और विश्वविद्यालय से होलम्बी बनाने की योजना है, जिसे नरेला तक बढ़ाया जाए, क्योंकि यह एक अनाज मंडी है, इससे लाखों यात्री लाभान्वित होंगे।
5. इसी प्रकार शाहदरा से आनन्द विहार नेशनल हाइवे -24 निजामुद्दीन पुल होते हुए नई दिल्ली रेलवे स्टेशन तक एक मेट्रो रेल चलाई जाए।

* Laid on the Table

6. आनन्द विहार रेलवे स्टेशन का मुख्य द्वार उत्तर की ओर हैं, वहां दक्षिण की तरफ यानी आई.एस.बी.टी. आनन्द विहार की ओर भी गेट बनाया जाए। रिजर्वेशन ऑफिस और बस अड्डे से इसे कनेक्ट किया जाए, जिससे कि यात्रियों को फायदा होगा।
7. नरेला तथा आजादपुर रेलवे स्टेशन का भी सुन्दरीकरण किया जाए। आजादपुर रेलवे स्टेशन दिखाई ही नहीं देता है। वहां आने वाली रोड पर झुग्गियां पड़ी हैं। उन्हें अन्यत्र स्थानान्तरित कर मिलने वाली सड़क को बनाया जाए।
8. बाकनेर होलम्बी तथा बवाना रेलवे क्रॉसिंग के ऊपर ओवरब्रिज बनाया जाए, क्योंकि गाड़ी आने पर लोगों को घंटों इंतजार करना पड़ता है।
9. नरेला के स्वतंत्रनगर में एक रेलवे पुल बनाने का काम प्रारम्भ हो गया था, परंतु न जाने किन कारणों से रुक गया है। उसे शीघ्र पूरा किया जाए।
10. आजादपुर रेलवे स्टेशन से वजीरपुर औद्योगिक क्षेत्र अशोक विहार, केशवपुरम्, दयाबस्तीसे पुरानी दिल्ली तथा नई दिल्ली तक डबल लाइन है, लेकिन इस पर केवल मालगाड़ी आती-जाती हैं। इस पर पैसेन्जर गाड़ी भी चलाई जाए।

***श्री श्याम बिहारी मिश्र (बिल्हौर) :** महोदय, मैं रेल विभाग की अनुपूरक मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में एन.डी.ए. की सरकार व माननीय बहन ममता बैनर्जी जी को धन्यवाद दे रहा हूँ कि उनके नेतृत्व में रेल विभाग में आमूल परिवर्तन हुए हैं। अधिकांश गाड़ियां समय से चल रही हैं। मेल व एक्सप्रेस गाड़ियों में वोगियों की संख्या में बढ़ोतरी होने से प्रतीक्षा सूची कम हुई है। सबसे महत्वपूर्ण परिवर्तन माल ढोने के लिए वैगन्स की उपलब्धता काफी बढ़ गई है।

माननीय ममता जी, रेल विभाग के आमूल परिवर्तन के बाद भी 100 करोड़ की आबादी वाले देश में अभी और सुधार की आवश्यकता है। एक ओर तो आप नई रेलवे लाइन बिछाने की व्यवस्था अपने बजट में इन अनुपूरक मांगों में की है परंतु दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि मेरे संसदीय क्षेत्र कानपुर महानगर के अनवरगंज स्टेशन से छोटी लाइन पर एक पैसेंजर ट्रेन विदूर (ब्रम्हावर्त) को जाती है। रेल विभाग उसे बंद करने के लिए सोच रहा है। विदूर (ब्रम्हावर्त) कानपुर से 25 कि.मी. दूर मां गंगा के तट पर बसा है। विदूर का अपना पौराणिक, धार्मिक एवं एतिहासिक महत्व है। इसी को देखकर अंग्रेजों की हुकूमत ने कानपुर फरुखबाद छोटी लाइन पर मन्धना जंक्शन से एक लाइन विदूर के लिये बिछाई थी। विदूर में झांसी की रानी लक्ष्मीबाई का बाल्यकाल बीता था। देश की आजादी का प्रथम विगुल बजाने वाली झांसी की रानी का अंग्रेजों के साथ जो युद्ध हुआ था, उसका संचालन विदूर से होता था। तात्या टोपे व नानाराव पेशवा का निवास स्थान विदूर ही था। ध्रुव ने विदूर में तपस्या की थी। उनका तपस्यास्थल आज भी ध्रुवटोला के नाम से प्रसिद्ध है। विदूर में महीं बाल्मीकि का आश्रम है जहां मां सीता ने लव और कुश को जन्म दिया था। प्रत्येक वर्ष कार्तिक मास की पूर्णिमा को गंगास्नान का मेला लगता है जिसमें लगभग दो लाख गंगा प्रेमी भाग लेते हैं। मेरी बहन जी से मांग है कि पौराणिक, धार्मिक व एतिहासिक मांग को देखते हुए घाटे के आधार पर विदूर कानपुर की ट्रेन को बंद न किया जाये। मेरा सुझाव है कि इस ट्रेन का समय बदल दिया जाये तो घाटे को मुनाफा में बदला जा सकता है।

कानपुर उत्तर भारत का प्रमुख औद्योगिक एवं व्यापारिक नगर है। यहां से सीधी ट्रेन दिल्ली, जम्मू बंगलोर, मुंबई एवं चेन्नई के लिए नहीं है। आपसे आग्रह है कि कानपुर से जम्मू के लिए सीधी ट्रेन चलाई जाये जिससे वैणोमाता के दर्शन के लिए जाने के यात्रियों की सुविधा हो। नई दिल्ली, बंगलोर, मुंबई एवं चेन्नई के लिए सीधी ट्रेन चलाई जाये ताकि व्यापार बढ़ सके और उ.प्र. का विकास हो सके। जब तक नई ट्रेनें नहीं चल पाती तब तक आपसे आग्रह है कि गोरखपुर कोचीन एक्सप्रेस, गोरखपुर से मुंबई जाने वाली

***Laid on the Table.**

पुष्पका एक्सप्रेस तथा अवध एक्सप्रेस में कानपुर से प्रत्येक में एक वोगी श्री टायर, एक वोगी साधारण, एक वोगी वातानुकूलित श्री टायर तथा एक वोगी वातानुकूलित 2 टायर की लगाई जाये। ऊंचाहार एक्सप्रेस जो इलाहाबाद से कानपुर होते हुए अम्बाला तक जाती है, उसे जम्मू तक बढ़ा दिया जाये तथा उसमें चार वोगी (प्रत्येक दर्जे की एक-एक वोगी) बढ़ा दी जाये।

कानपुर देहात नवगठित जनपद है जिसका मुख्यालय माती है। वहां पर कोई रेलवे लाइन नहीं है। वहां का निकटतम स्टेशन रूरा है। रूरा को कानपुर देहात का मुख्य स्टेशन बनाया जाये और उसी रूप में स्टेशन का विकास किया जाये। रूरा से प्रातः कोई गाड़ी नहीं है जो सुबह नौ बजे से दस बजे तक कानपुर पहुंच सके। यहां के नागरिक दर्जनों बार आंदोलन कर चुके हैं। डी.आर.एम. इलाहाबाद अभी हाल के आंदोलन में आश्वासन भी दिया गया है। इसलिए मुरी एक्सप्रेस को रूरा में दो मिनट का ठहराव किया जाये। कानपुर महानगर से एक इंटरसिटी प्रातः टूंडला के लिये जाती है। मेरा आपसे आग्रह है कि प्रातः टूंडला से एक इंटरसिटी ट्रेन कानपुर महानगर के लिए चलाई जाये जो 10 बजे तक कानपुर आ जाये।

कानपुर महानगर की आबादी 40 लाख से अधिक है परंतु रेलवे स्टेशन एक है। अतः मेरा सुझाव है कि पनकी को कानपुर का उपनगरीय स्टेशन बनाया जाये तथा उसका विकास किया जाये।

मैं रेल विभाग को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि एक ओवरब्रिज की स्वीकृति प्रदान की गई है। कानपुर की बढ़ती आबादी व बढ़ते क्षेत्रफल को ध्यान में रखते हुए, कल्याणपुर सी.ओ.डी.जी.टी. क्रॉसिंग श्यामनगर क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज की आवश्यकता है। इसी प्रकार कानपुर के दक्षिणी भाग को जोड़ने के लिए जो पुल बने हैं, उनको चौड़ा कर तीन नये पुल बनाने की आवश्यकता है।

कानपुर नगर में रेलवे की भूमि खाली पड़ी है जिसे या तो परमिट पर किराये पर दे दी जाये अथवा उसे कानपुर विकास प्राधिकरण को बेच दिया जाये क्योंकि यह जगह शहर के बीच में है और उस पर रेल नहीं चल रही है न ही उम्मीद है। इसी प्रकार चौबेपुर, शिवराजपुर एवं विल्हौर में काफी जगह खाली है जो जी.टी. रोड के किनारे है। वहां दुकानदारों को परमिट भी दे दिया जाये ताकि सड़क मार्ग में सुविधा हो जाये।

अंत में मैं अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ तथा आशा करता हूँ कि उपरोक्त मांगों पर विशेष ध्यान देकर माननीय रेल मंत्री जी अमल करने का कट करेगी।

***श्री रामनरेश त्रिपाठी (सिवनी) :** महोदय, मैं रेल बजट की अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ। ममता जी ने देश भर में रेलवे के संबंध में काफी कार्य किया है। अनेक नई रेलगाड़ियां चली और अनेक रेलों की रफ्तार बढ़ी, प्रशासन को भी काफी चुस्त किया गया। बहुत सारी नई रेलवे लाइनें डालने की योजना भी बनाई जा रही है परंतु मुझे अत्यंत दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि मध्य प्रदेश हमारी रेल मंत्री की कृपा से अधूरा रह गया। मध्य प्रदेश भारत के मध्य में स्थित है तथा सात राज्यों से घिरा प्रदेश होने के कारण अंतर्राष्ट्रीय यातायात म.प्र. से होकर गुजरता है। यह प्रदेश भौगोलिक दृष्टि से विशालतम प्रदेश है लेकिन यहां रेल लाइनों का घनत्व अत्यन्त कम है। मध्य प्रदेश का महाकौशल क्षेत्र रेल सुविधाओं के मामले में अत्यधिक पिछड़ा हुआ है। इस क्षेत्र में अंग्रेजों के समय की छोटी रेलवे लाइनों से सम्पूर्ण

महाकौशल क्षेत्र का विकास अवरुद्ध हो रहा है।

नागपुर से नैनपुर छोटी लाइन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने की मांग अनेक वर्षों से की जा रही है। इसका तीन बार सर्वे भी हो चुका है परंतु बजट के अभाव में अमान परिवर्तन का कार्य प्रारंभ नहीं हो पा रहा है। मैं जानता हूँ कि रेलवे अपने सीमित साधनों के अंदर ही विकास कार्य कर सकती है परंतु लगातार उपेक्षा के कारण यहां की जनता में आक्रोश है तथा जनता लगभग डेढ़ वर्षों से लगातार आंदोलन कर रही है। मेरा आपसे निवेदन है कि नागपुर छिंदवाड़ा नैनपुर लाइन में छिंदवाड़ा से सिवनी छोटी लाइन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित कर दिया जाता है तो महाकौशल क्षेत्र का एक और महत्वपूर्ण जिला ब्रॉडगेज से जुड़ जाएगा। रामटेक से गोरगांव के ब्रॉडगेज का प्रथम सर्वे का कार्य हो चुका है। यह देश का महत्वपूर्ण रेल मार्ग है। इस ब्रॉडगेज के निर्माण से उत्तर दक्षिण की दूरी लगभग 350 कि.मी. कम होगी तथा अनेक पिछड़े क्षेत्र रेल से जुड़ जावेंगे। कृपया इसके लिए बजट आबंटित करने का कट करें। जबलपुर से दिल्ली सीधे रेल मार्ग की मांग बहुत पुरानी है। मध्य प्रदेश शासन की ओर से पांचवीं पंचवर्षीय योजना में इक्कीस रेल लाइनें प्रस्तावित हुई थीं। केन्द्र शासन को उसमें जबलपुर जोड़ने वाला सीधा मार्ग है। इससे समय तथा दूरी की काफी बचत होगी। जबलपुर भारत के मध्य में स्थित महत्वपूर्ण नगर है जो देश का सबसे बड़ा शैक्षणिक केन्द्र है तथा यहां सुरक्षा संबंधी अनेक कारखाने स्थित हैं।

गोंदिया-जबलपुर लाइन का आमान परिवर्तन अत्यन्त धीमी गति से चल रहा है। गोंदिया से बालाघाट बजट में स्वीकृत है। कार्य अत्यन्त धीमा है। बालाघाट से जबलपुर लाइन का सर्वे शीघ्र करवाकर कार्य को गति प्रदान करें। इस लाइन का सर्वे 1976 में प्रारंभ हुआ था जो आज तक पूर्ण नहीं हो पाया है।

*Laid on the Table.

यदि इसी गति से कार्य चला तो इसका आमान परिवर्तन का कार्य अगले सौ वर्षों में भी पूर्ण नहीं हो पाएगा। कृपया इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

राजकोट एक्सप्रेस जबलपुर से चलाने के लिए जबलपुर के गुजराती बन्धुओं की ओर से रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ तथा आपसे अनुरोध करता हूँ कि इसे गोरगांव में पांच मिनट के लिए जरूर रोका जाये। गोरगांव मेरे लोक सभा क्षेत्र में आता है। यहां से बारह कि.मी. दूर द्वारका शारदा पीठ के शंकराचार्य जगत गुरु स्वामी स्वरूपानंद की तपस्थली परमहंसी आश्रम है जिसे देखने तथा दर्शन करने गुजरात से काफी तीर्थ यात्री आते हैं क्योंकि गुजरात में महाराज जी के शिष्यों की काफी संख्या है। मैं पूर्व में भी इस संबंध में आपको पत्र लिख चुका हूँ।

जबलपुर में रेलवे जोन की घोषणा तो कर दी गई है परंतु इसके कार्य क्षेत्र का निर्धारण आज तक नहीं हुआ। यह कार्य सन् 2000 तक पूर्ण होना था। पश्चिम मध्य रेल वे जबलपुर में ओएसडी विशेष कार्य अधिकारी का पद 6 माह से खाली है। आर.के.घुप्पल जुलाई में कलकत्ता चले गये तब से यह पद रिक्त है।

जबलपुर-इटारसी के मध्य रोड़ नदी तथा वागरा तवा नदी पर रेलवे का सिंगल पुल है। उसे भी डबल करने की शीघ्र आवश्यकता है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र सिवनी (मध्य प्रदेश) में कम्प्यूटरीकृत रिजर्वेशन की व्यवस्था करने की मांग वर्षों से आपके मंत्रालय में लंबित है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से इसे पूर्ण करने का अनुरोध करता हूँ कि महाकौशल क्षेत्र जो प्राकृतिक तथा खनिज संपदा के प्रचुर भंडार से भरा हुआ है लेकिन विकास की दृष्टि से अत्यन्त पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, उसके विकास पर जरूर ध्यान देंगे क्योंकि रेल सुविधाओं को ठीक किये वगैर किसी भी क्षेत्र का विकास संभव नहीं है।

***श्री सुबोध राय (भागलपुर):** महोदय, मैं मांग करता हूँ कि बड़े-बड़े रेलवे स्टेशनों, खासकर तीर्थस्थानों से जुड़े स्टेशनों, जहां श्रद्धालुओं की अधिक भीड़ें होती हैं, सफाई की विशेष व्यवस्था की जाये।

अजमेर स्टेशन परिसर की गंदगी देखकर मुझे लगा कि रेलवे प्रबंधन को इस महत्वपूर्ण स्थान में यात्रियों की स्वास्थ्य की कोई चिंता नहीं है। वही स्थिति बिहार में गया स्टेशन की है।

इस अनुपूरक मांग में भी रेल मंत्री और सरकार का बिहार के प्रति घोर उपेक्षापूर्ण रवैया जाहिर हो गया है। सिर्फ चिरैयाटांड पुल (पटना) का जिक्र है जबकि विभिन्न इलाकों में नई रेल लाइन बिछाने तथा पुलों के निर्माण और मरम्मत तथा स्टेशनों के जर्णोंद्वार का कोई जिक्र नहीं है।

बिहार का पूर्वी हिस्सा पुनः उपेक्षा का शिकार रह गया है। गत् बाद की विनाश लीला के बाद अभी तक सियालदाह से मुगलसराय तक चलने वाली आम यात्रियों की सर्वाधिक उपयोगी ट्रेन को साहेबगंज से जमालपुर तक ही चलाया जा रहा है।

मेरी मांग है कि साहेबगंज से किऊल के बीच डी एम यू ट्रेनों को समय पर चलाया तथा गाड़ी की संख्या बढ़ाई जाये। जमालपुर-हावड़ा सुपरफास्ट एक्स. को पूर्व निर्धारित समय पर चलाया जाये ताकि साथियों एवं आम यात्रियों को सुविधा हो। हाल में समय परिवर्तन से लोगों की कठिनाई बढ़ गई है। और मगध एक्स. को समय पर चलाना सुनिश्चित किया जाये तथा पुनः भागलपुर इंटरसिटी एक्स. को अकबरनगर स्टेशन पर तथा ब्रम्हापुत्र मेल का सुल्तानगंज में ठहराव सुनिश्चित किया जाये। साथ ही राजधानी एक्स. को सप्ताह में दो दिन भागलपुर होकर सियालदाह एवं हावड़ा चलाया जाये।

* **श्री विजय कुमार खंडेलवाल** (बैतूल): महोदय मैं आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र बैतूल हरदा में स्थित रेलवे स्टेशनों पर रेलों के ठहराव की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र में 8 विधानसभा क्षेत्र और इनमें से 6 विधानसभा क्षेत्रों से होकर रेलें जाती हैं। इन क्षेत्रों की अधिकांश जनता आवागमन के लिए रेलवे पर निर्भर है तथा मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतरगत रेलवे स्टेशनों की संख्या भी अधिक है। मैंने रेलों के ठहराव के संबंध में रेल मंत्रालय को कई पत्र लिखे हैं, परंतु समस्याओं का कोई सार्थक समाधान नहीं हो पाया है। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतरगत आने वाले रेलवे स्टेशनों जिन पर रेलों के ठहराव हेतु रेल मंत्रालय का ध्यान दिलाया गया है उनमें टिमरनी, हरदा एवं खिरकिया रेलवे स्टेशन भोपाल रेल मंडल के अंतरगत आते हैं, जो इटारसी मुंबई मार्ग पर स्थित हैं तथा घोडाडोंगरी व मुलताई रेलवे स्टेशन नागपुर मंडल के अंतरगत आते हैं। जिन रेलों के ठहराव की मांग आपके द्वारा रेलवे मंत्रालय से की जा रही है वे इस प्रकार हैं-

नागपुर रेल मण्डल-

घोडाडोंगरी रेलवे स्टेशन-

1 2407-2408 महामाया एक्सप्रेस ह नि बिलासपुर, नागपुर ह नि

2 5011-5012 कोचीन गोरखपुर एक्सप्रेस

5022. कोचीन बरौनी एक्सप्रेस 5089-5090 सिकंदराबाद गोरखपुर एक्सप्रेस 5091-5092 बंगलौर गोरखपुर एक्सप्रेस 7081-7082 त्रिवेंद्रम इंदौर एक्सप्रेस

यह एक ही ट्रेन है जो अलग अलग दिनों में अलग अलग नामों से एक ही समय पर चलती है।

8225-8226 महानदी एक्सप्रेस भोपाल बिलासपुर भोपाल।

मुलताई रेलवे स्टेशन

6031-6032 चेन्नई जम्मू, चेन्नई जयंती अंडेमान एक्सप्रेस

6093-6094 लखनऊ चेन्नई-लखनऊ एक्सप्रेस

9767-9768 जयपुर चेन्नई जयपुर एक्सप्रेस

7091-7092 सिकंदराबाद वारा सिकंदराबाद एक्सप्रेस

भोपाल रेल मण्डल

हरदा रेलवे स्टेशन

*Laid on the Table.

5217-5218 कुर्ला मुजफरपुर कुर्ला पवन एक्सप्रेस

5219-5220 लोकमान्य तिलक दरभंगा एक्सप्रेस

1071-1072 लोकमान्य तिलक वाराणसी कामायनी एक्सप्रेस

टिमरनी रेलवे स्टेशन

9045-9046 सूरत वाराणसी राप्ती गंगा एक्सप्रेस

9047-9048 सूरत पटना सूरत ताप्ती गंगा एक्सप्रेस

1078 जेलम एक्सप्रेस जम्मू से पुणे की ओर जाते समय इस स्टेशन पर रुकती है, परंतु वापसीमें नहीं रुकती।

खिरकिया रेलवे स्टेशन

9045-9046 सूरत वाराणसी सूरत ताप्ती गंगा एक्सप्रेस

9047-9048 सूरत पटना सूरत ताप्ती गंगा एक्सप्रेस

5217-5218 लोकमान्य तिलक मुजफरपुर एक्सप्रेस

अतः मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय इन रेलों के बाबत विचार करे।

बैतूल रेलवे स्टेशन एक प्रमुख रेलवे स्टेशन है इसकी आय 3 करोड़ के आसपास पहुंच गई है। यहां पर कंप्यूटर से टिकटें दी जा रही हैं पर रिजर्वेशन कंप्यूट्रीकृत नहीं है। पूर्व में इसे कंप्यूटर रिजर्वेशन में शामिल किया गया था परंतु मालूम नहीं किन कारणों से बाद में उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई। बैतूल रेलवे स्टेशन नागपुर से इटारसी के बीच में सबसे अधिक आय देने वाला स्टेशन है एवं जिला मुख्यालय है। इसलिए आपसे मेरा अनुरोध है कि यहां पर कंप्यूटर रिजर्वेशन की सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

बैतूल, घोडाडोंगरी, आमला, मुलताई व हरदा मेरे संसदीय क्षेत्र के प्रमुख रेलवे स्टेशन हैं। इन पर एस टी डी की कोई सुविधा नहीं है जिससे यात्री को काफी परेशानी होती है। अतः इन सब स्टेशनों पर एस टी डी बूथ स्थापित किया जाए।

आपके माध्यम से पुनः अनुरोध है कि मेरे द्वारा दिए गए स्थानों पर ट्रेनों के ठहराव की व्यवस्था की जाए तथा मेरे द्वारा दिए गए सुझावों पर गंभीरतापूर्वक विचार किया

जाए।

इतना कहते हुए मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।

***श्री बहादुर सिंह (बयाना) :** महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में धौलपुर से सरमथुरा तक नेरोगेज लाइन बिछी हुई है। इसको ब्रॉडगेज में परिवर्तित कर गंगापुर तक बदला जाए क्योंकि इसी लाइन पर बाड़ी व करौली आते हैं, जोकि यहां की पत्थर मंडी व भारत का प्रसिद्ध धार्मिक स्थल करौली माता का मंदिर है, जहां पर देश व विदेश से दर्शनार्थी करीब 20 लाख प्रतिवर्ष साल में दो बार एकत्रित होते हैं। वहां पर रेलवे की सुविधा नहीं होने के कारण उन्हें अनेक प्रकार के एग्रीभार वाहन व बसों द्वारा अनेक असुविधाओं व परेशानियों का सामना करना पड़ता है। यदि यह स्थान रेल मार्ग द्वारा जोड़ दिया जाए तो विभाग को बहुत बड़ी मात्रा में लाभ होगा तथा यहां से पत्थर व्यवसाय भी विकसित होगा। आम जनता को भी बहुत लाभ पहुंचेगा। इस धार्मिक स्थल पर उत्तर प्रदेश दिल्ली, हरियाणा, राजस्थान, गुजरात व महाराष्ट्र से लाखों की संख्या में मां के भक्तजन रोजाना दर्शन करने आते हैं। अतः आपसे अनुरोध है कि शीघ्र कार्यवाही कराने की कृपा करें।

बयाना क्षेत्र के व्यापारी बंधु व दैनिक यात्रियों को दिल्ली आने जाने के लिए कोई साधन नहीं है। बयाना क्षेत्र पत्थर व्यापार का बहुत बड़ा व्यापारिक केन्द्र है जिसका सीधा संबंध दिल्ली मंडी से है। यहां पर प्रतिदिन बहुत बड़ी मात्रा में व्यापारी आते जाते हैं। लेकिन रेलवे यात्रा का सुगम साधन नहीं होने के कारण व्यापारियों को बहुत अधिक परेशानी का सामना करना पड़ता है। बयाना क्षेत्र में केला देवी झील के वाड़ा में प्रसिद्ध मंदिर होने के कारण प्रतिदिन बहुत बड़ी संख्या में भक्तजन आते हैं।

1. भारतीय रेलवे द्वारा देहली से शाम 17.30 पर चलकर ई.एम.यू. मथुरा शटल नियमित चलती है जो मथुरा जंक्शन पर 20.30 बजे पहुंचकर रात्रि को खड़ी हो जाती है। अगर इसको भरतपुर जंक्शन होते हुए बयाना जंक्शन तक बढ़ाकर चलवाया जाये जोकि रात्रि को बयाना जंक्शन पर खड़ी रहे। इस समय कोई भी मेल व पैसेंजर ट्रेन बयाना तक नहीं चलती है। इस मार्ग की दूरी 75 कि.मी. के लगभग है।
2. यह ट्रेन (ई.एम.यू) बयाना से सुबह 4 बजे चलकर मथुरा पहुंचकर पूर्व निर्धारित समय से देहली पहुंच सकती है। इस समय भी बयाना मथुरा ट्रेक पर कोई गाड़ी नहीं होती है।
3. ई.एम.यू पैसेंजर मेल पश्चिम एक्सप्रेस के भी दबाव को कम करेगी।
4. बयाना व भरतपुर में ई.एम.यू. ट्रेन के लिए प्लेटफार्म उपलब्ध है।

***Laid on the Table.**

5. ई.एम.यू. पैसेंजर ट्रेन को अगर बयाना जंक्शन तक बढ़ाया जाता है तो भरतपुर एवं बयाना क्षेत्र की जनता की बहुत बड़ी समस्या का समाधान होगा एवं विभाग को भी बहुत बड़ी मात्रा में लाभ होगा।

अतः आपसे करबद्ध निवेदन है कि उपरोक्त सुझावों को ध्यान में रखते हुए सहानुभूतिपूर्वक विचार कर ई.एम.यू. पैसेंजर ट्रेन को बयाना तक बढ़ाये जाने के आदेश प्रदान करें। मैं आपका बहुत आभारी रहूंगा।

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर) : सभापति महोदय, मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आपने ऐसे विाम समय में मुझे बोलने का अवसर दिया जब हर व्यक्ति अपना भाग ले कर रहा है। मैं सबसे पहले रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि वह जब से रेल मंत्री बनी, निश्चित ही चाहे माल भाड़े का सवाल हो, चाहे यात्री सुविधाओं की बात हो, उसमें सुधार हुआ। उसका परिणाम है कि माल भाड़े का जो लक्ष्य रखा गया, उसमें जो वृद्धि हुई वह इसे दर्शाता है। इसलिए आज रेल मंत्री द्वारा जो अनुदानों की पूरक मांगों का प्रस्ताव रखा गया है, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। बहुत कुछ करना अभी बाकी है क्योंकि आज भी इस देश की अधिकतर जनता रेल से यात्रा करती है। उसकी पीछे कारण चाहे कम किराया रहा हो चाहे सुरक्षा का मामला हो और चाहे पर्यावरण की दृष्टि से देखा जाए, हर दृष्टि से रेल सबसे उपयुक्त यातायात का साधन है। जिस संकल्प के साथ माननीय रेल मंत्री जी ने अपना प्रस्ताव रखा है उस सब का समर्थन करते हुए मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि मैं उत्तर प्रदेश के उस क्षेत्र से संबंधित हूँ जहां आजादी के बाद विकास का कुछ भी काम नहीं हुआ। मैं गोरखपुर क्षेत्र से चुनकर आया हूँ। आपको आश्चर्य होगा कि पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय गोरखपुर में है। **(व्यवधान)** वहां पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के बाद 1986 में रेल कोच फैक्ट्री गोरखपुर को लिए स्वीकृत हुई थी।

22.00 hrs.

लेकिन राजनीतिक भेदभाव के चलते, राजनीतिक विद्वे की भावना से उस फैक्ट्री को गोरखपुर से दूसरी जगह ले जाया गया। उसके बाद 1996-97 में गोरखपुर जो जोनल मुख्यालय है, उसका एक भाग गोरखपुर से बिहार स्थानान्तरित कर दिया गया और विकास के नाम पर गोरखपुर में आज तक कुछ नहीं हुआ है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि वर्ष 1998-99 में गोरखपुर से नरकटियागंज मार्ग का आमान परिवर्तन हुआ था। आमान परिवर्तन के पहले उस मार्ग पर एक पैसेन्जर ट्रेन चलती थी, जो उस समय यह सोचकर बंद कर दी गई कि आमान परिवर्तन के बाद वह पुनः चलेगी। हजारों कर्मचारी उसी नगर क्षेत्र, रामकोला और पिपराई नगर क्षेत्र से आते थे। वह ट्रेन सुबह आती थी और शाम को वापस जाती थी। वह पैसेन्जर ट्रेन बंद कर दी गई।

कुमारी ममता बनर्जी : यह कब हुआ?

योगी आदित्यनाथ : वह वर्ष 1998-99 में बंद की गई और आमान परिवर्तन के बाद यह कहा गया कि हम इसे फिर से चलायेंगे। लेकिन वह नहीं चलाई गई। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि कृपया जनता के व्यापक हित को देखते हुए उस पैसेन्जर ट्रेन को चलाने का कट करे। उस ट्रेन से वहां से व्यापारी और रेल कारखाने में काम करने के लिए कर्मचारी आते हैं, उनके हित में इस ट्रेन का वहां से चलाना आवश्यक है।

सभापति महोदय, इसके साथ-साथ गोरखपुर में एक धर्मशाला बाजार में ओवरहैड ब्रिज बनाने की मांग वॉ से चली आ रही है। उत्तर प्रदेश सरकार ने मुझे सूचित किया कि हमने तीन करोड़ रुपये ओवरहैड ब्रिज के लिए स्वीकृत किये हैं और हमने रेल मंत्रालय को प्रस्ताव भेजा है। महोदय अगर वह प्रस्ताव आया है तो रेलवे का जो भी हिस्सा बनता हो, यदि आप भी अपनी तरफ से स्वीकृति देकर गोरखपुर चलकर उस ओवरहैड ब्रिज का शिलान्यास अपने कर-कर्मलों से कर दें तो विकास के नाम पर कुछ कार्य गोरखपुर में भी हो जायेगा।

सभापति महोदय, इसके अलावा एक महत्वपूर्ण मांग यह है, मेरे से पूर्व के साथी ने इस बात को यहां रखा है, गोरखपुर से नई दिल्ली आने के लिए एक मात्र वैशाली

एक्सप्रेस ट्रेन है जो बिहार से आती है। आप जानते हैं कि चूंकि बिहार में टिकट नहीं खरीदना पड़ता है।

सभापति महोदय : यह बात मत कहिये।

योगी आदित्यनाथ : वह ट्रेन उमर से नीचे तक फुल होकर आती है और उसका परिणाम यह होता है कि गोरखपुर आते-आते हम लोगों को सीट नहीं मिलती है। मैं आपको पिछले हफ्ते की बात बताता हूँ, हम उस ट्रेन में आये। जब हम स्टेशन पर पहुंचे, मेरे साथ जौनपुर के माननीय सांसद स्वामी चिन्मयानन्द भी थे। उस ट्रेन में हम लोगों को सीट नहीं मिली। इस पर वहां काफी विवाद की स्थिति पैदा हुई तो बाद में चैक किया गया तो उसमें ऐसे व्यक्ति यात्रा कर रहे थे जो सांसद के नाम पर रिजर्वेशन कराकर चल रहे थे, लेकिन वे सांसद नहीं थे। कम से कम इस प्रकार की प्रवृत्तियों पर रोक लगनी चाहिए और सांसद के नाम पर सांसद ही जाएं। उसके लिए टी.टी.ई. या रेलवे के संबंधित अधिकारी सांसद का आई.कार्ड चैक कर लें। सांसद के नाम पर गलत लोग यात्रा करते हैं और जो लोग सांसद होते हैं वे लोग बर्थ से वंचित रह जाते हैं, यही हमारे साथ हुआ है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि आपके बारे में जनता में एक बहुत अच्छा संदेश गया है कि आप जनता की हर बात को सुनती हैं। वैशाली एक्सप्रेस ट्रेन के बारे में मैं आपको एक बात बताना चाहता हूँ कि इस ट्रेन में दो-दो महीने तक वेटिंग चलती है। इसलिए एक डुप्लीकेट वैशाली ट्रेन चलाने के लिए रेल मंत्रालय के पास एक प्रस्ताव आया है। गोरखपुर से नई दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन चलाना बहुत आवश्यक है। ताकि हम कम से कम इस गुंडागर्दी से बच सकें, जो आज हम झेलते हैं। इसलिए आपसे निवेदन है कि गोरखपुर से नई दिल्ली के लिए एक डुप्लीकेट वैशाली ट्रेन चलाई जाए। इसका प्रस्ताव गोरखपुर में जेड. आर.यू.सी.सी. की बैठक में हुआ था, उसमें यह प्रस्ताव रखा गया था और उसमें यह तय हुआ था कि गोरखपुर-लखनऊ-कानपुर और दिल्ली ये चार इस ट्रेन के स्टॉपेज होंगे। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहूंगा कि इस ट्रेन को चलाने के लिए आप अपनी मंजूरी दें। इसके साथ ही मैं पुनः आपके द्वारा जो प्रयास रेलवे के क्षेत्र में, सुरक्षा आदि के क्षेत्र में हो रहे हैं, उनके लिए मैं आपको बधाई देता हूँ और अनुदान की इन मांगों का समर्थन करता हूँ।

***SHRI K.K. KALIAPPAN (GOBICHETTIPALAYAM):** Hon'ble Chairman Sir, at the outset I would like to thank Dr Puratchi Thalaivi our leader and the General Secretary of AIADMK who enabled me to represent the people of my constituency in this august House. I also thank the Chair for the opportunity you had given me to participate in this discussion on the Supplementary Demands for Grants for Railways and the accompanying Appropriation Bill, 2000-2001.

Sir, through you I would like to bring to Hon. Minister's kind notice the mismanagement and inefficiency in the maintenance of cleanliness and sanitation in both passenger platforms of Railway Stations and Goods Yards that handle freight wagons. The situation goes from bad to worse during the monsoon season. Erode Junction and Goods Yard situated in the commercially and historically important Erode town is not maintained properly. Erode was the hometown of the great rationalist leader Thanthai EVR Periyar. But the poor maintenance both in the Railway Station and the Goods Yard calls for an active intervention of the authorities concerned. I had visited the place myself and had seen for myself the extent of rat menace there. Abundant rat population there has given rise to large number of rat holes in and around the platform area and especially on the tracks of the Goods Yard. This gives rise to unhygienic conditions and becomes hot bet of disease spreading whirlpools during the monsoon. The tracks may lose support due to the countless holes dug by these rats and some day soon we may hear of accidents due to derailments as the poorly maintained railway tracks may give in easily. The rat menace has to be contained on a war footing. It has become the root cause of a rat related viral fever that has spread to Bangalore also. Local papers and also the dailies from Bangalore connected by rail with Erode have extensively reported about this spread of viral fever. The rat menace has resulted in the damages caused to the freight movement of garments and grains from Erode.

_____ *English Translation of the speech originally delivered in Tamil.

In the public interest, especially in the interest of hygiene and health, apart from economic loss that may accrue, Railways must ensure cleanliness, sanitation and hygienic maintenance of Railway Stations, its platforms and Goods Yards. I urge upon the Railways to pay attention to this aspect both from public and economic health of the people in general and the passengers in particular.

In my Gobichettipalayam constituency, near Ooththukuli a railway bridge needs to be constructed. I had drawn the attention of the Hon. Railway Minister to complete this project. But it is pending for long. This has to be speeded up. Salthi-Samraj Nagar rail link project has been cleared but the works to implement the scheme have not commenced still. I urge upon the Hon. Minister to take necessary steps to inaugurate it as early as you can because it is a far cry of the people of my constituency and the adjoining areas even from the neighbouring State. I had listed out a set of demands pertaining to Railways concerning my constituency and gave it to the Minister six months ago. They need to be attended as yet. The Hon. Minister's attention was also drawn to the plight of a pregnant monsoon at Erode. In public interest Railways must have attended to her delivery. They must adequately compensate the inconvenience caused due to inadequate facilities over there. Railways must come forward to set apart certain funds to attend to these kinds of exigencies and social obligations.

MR CHAIRMAN: Shri Kaliappan, you must conclude now. I am calling the next member Smt. Jayashri Banerjee. Please sit.

SHRI K.K. KALIAPPAN: Sir, Railways must ensure proper health and medical facilities in Railway Stations even for attending to deliveries.

With this, I conclude.

श्रीमती जयश्री बैनर्जी (जबलपुर) : माननीय सभापति महोदय, आज सप्लीमेंटरी बजट के समर्थन में बोलने के लिए मैं खड़ी हुई हूँ। सर्वप्रथम मैं संस्कार धानी की तरफ से मंत्री जी को बधाई देती हूँ कि उन्होंने अपने यहां एक काम किया है, उसके लिए वह बधाई की पात्र हैं -- राजकोट, लेकिन राजकोट का एक काम और रह गया है कि उसको कटनी-दमोह-सागर तक बढ़ा दें। उसमें दो सांसद और शामिल हैं। अगर यह काम कर दिया जाए तो हम तीनों सांसद आपके बहुत आभारी रहेंगे और वहां की जनता भी आपकी बहुत आभारी रहेगी।

मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि वहां का रेल ज़ोन जो सरीन कमेटी की सिफारिश से बनना था, आज पैसे के अभाव में वह नहीं बन पाया है। उस पर मंत्री जी ध्यान दें। गोदिया-नयन-जबलपुर तक गेज परिवर्तन हेतु राशि बढ़ाई जाए। उसका सर्वे हो गया है, जमीन ऐक्वायर हो गई है। उस काम के पूर्ण हो जाने से आदिवासी क्षेत्र मंडला को भी लाभ मिलेगा।

इटारसी-जबलपुर-इलाहाबाद खंड का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण किया जाए जिसके अभाव में आवागमन में बहुत तकलीफ होती है। अमरकंटक एक्सप्रेस भोपाल-दुर्ग वाया जबलपुर प्रतिदिन चलाई जाए। महाकौशल एक्सप्रेस जिसकी बहुत मांग है, जबलपुर से दिल्ली तक आती है। 1449-1450 जबलपुर-हज़रत निजामुद्दीन तीन दिन जम्मू एवं शो तीन दिन पठानकोट तक चलाई जाए। वहां के लोग और सतना के लोग दिल्ली आकर परेशान होते हैं। इसलिए मेरा आग्रह है कि अगर यह काम कर दिया जाए तो लोग आपके प्रति बहुत आभारी रहेंगे। क्षिप्रा एक्सप्रेस 9305 हावड़ा-उज्जैन चार दिन इटारसी वाया जबलपुर होकर चलाई जाए क्योंकि जबलपुर से हावड़ा तक कोई भी ट्रेन बौम्बे मेल को छोड़कर नहीं है और आपने पहले वायदा भी किया था, शायद इस बार पूरा हो जाए, मैं इस आशा से यह बात कह रही हूँ। कोचीन-हैदराबाद एक्सप्रेस 7092 जिसमें बंगलौर तक के लोग जो नार्थ से साउथ जाते हैं, उनकी कोचेज़ बढ़ाने की मांग है। वहां पर कुछ कठिनाइयां आ रही हैं। 7090 वाराणसी-कोचीन में पैन्ट्री कार नहीं है। इतनी बड़ी ट्रेन जो बनारस से कोचीन तक जाती है, उसमें ए.सी.3 भी नहीं है और बोगी कनेक्शन भी अंदर से नहीं है जिसके कारण बहुत कठिनाई होती है। इसमें पैन्ट्री कार नहीं रहने से सारे लोग भूखे प्यासे रहते हैं। यह काम भी किया जाए जिससे आम लोगों को, नॉर्थ से साउथ जाने वाले लोगों को सहायता मिले।

सभापति महोदय, गंगा-कावेरी एक्सप्रेस में 124 सीट का जबलपुर का कोटा इटारसी के साथ जोड़ दिया गया है। मेरा आग्रह है कि उसको वापस जबलपुर शिफ्ट कर दिया जाए जिससे लोगों को सहूलियत मिल सके।

सभापति महोदय : श्रीमती बनर्जी, यदि आप अनुपूरक मांगों के संबंध में बोलना चाहें, तो बोलें अन्यथा आप अपनी स्पीच सदन के पटल पर ले कर दें।

श्रीमती जयश्री बैनर्जी : सभापति महोदय, मैं ज्यादा समय न लेकर दो बातें कहकर अपनी बात समाप्त करना चाहती हूँ। मैं चाहूंगी कि सुपरफास्ट एक्सप्रेस, गोड वाना सुपरफास्ट एक्सप्रेस, महाकौशल और चित्रकूट एक्सप्रेस मदन महल स्टेशन से शुरू की जाएं। इटारसी, जबलपुर और कटनी के लोगों को आए दिन अप-डाउन करना पड़ता है, लेकिन सहूलियत न होने से लोगों को बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। इसीलिए फास्ट पैसेंजर को कटनी तक बढ़ाया जाए। जबलपुर से नागपुर तक एक फास्ट ट्रेन चलाई जाए। जबलपुर से नागपुर तक एक फास्ट ट्रेन चलाई जाए।

सभापति महोदय, इसी प्रकार से जबलपुर में इंडियन आयल कार्पोरेशन की बहुत सारी भूमि खाली पड़ी है क्योंकि इंडियन ऑयल कार्पोरेशन की डिपो वहां से भटनी को स्थानांतरित कर दी गई है जिससे वह तमाम भूमि खाली है। रेलवे उसका उपयोग कर सकती है। इस प्रकार से बहुत सी बातें हैं, लेकिन मेरा आग्रह है सप्लीमेंट्री डिमांड्स का समर्थन करते हुए मैं अन्त में यह निवेदन करना चाहती हूँ कि मेरी ये छोटी-छोटी मांगें हैं। रेलवे के क्षेत्र में मध्यप्रदेश में बहुत कमियां हैं। जबलपुर पिछड़ा क्षेत्र है और जबलपुर सेंट्रल एरिया है जहां से सारे बड़े नगरों को जोड़ा जाता है। वहां पर भेड़ाघाट, कान्हा वन जैसे विश्वप्रसिद्ध पर्यटक स्थल अवस्थित हैं। वहां सारी डिफेंस फैक्ट्रियां हैं जिनको रेलवे में सुविधाएं बढ़ाने से बहुत सुविधा मिलेगी। मध्य प्रदेश के बारे में इससे पहले भी कुछ मांगें रखी गई हैं। मैं अपनी इन मांगों को भी उनके साथ जोड़ते हुए निवेदन करना चाहती हूँ कि मंत्री महोदय हमारी मांगों को पूरी करने की कृपा करें।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : सभापति महोदय, जो रेलवे की अनुपूरक मांगें इस सदन में प्रस्तुत की गई हैं उनके बारे में माननीय सदस्य श्री रघुनाथ झा जी ने जिन योजनाओं का नाम लिया है, उनका मैं समर्थन करता हूँ और मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ वे सारी योजनाएं पूरी होनी चाहिए। इसलिए मैं उनको दोहरा कर सदन का समय नहीं लेना चाहता हूँ। उन्होंने जितनी भी नई रेल लाइनें बिछाने की मांग की है या जितनी ब्रॉडगेज करने और सुधार करने की मांग की है, मैं उन सभी का समर्थन करता हूँ।

सभापति महोदय, एक हिसाब छांटा गया है जिसके अनुसार रेलवे को बजटरी सपोर्ट 3600 करोड़ रुपए दिया गया और बिहार, यानी हम हिन्दुस्तान की आबादी का दसवां हिस्सा है इसलिए हमें 360 करोड़ मिलना चाहिए था, लेकिन मिला 360 का भी लगभग दसवां हिस्सा, यानी मात्र 40 करोड़, यह हिसाब ठीक नहीं है।

सभापति महोदय, हाजीपुर-वैशाली-सुगौटी रेलवे लाइन बिछाने से बुद्धिस्ट सर्किट पूरा हो जाएगा और बुद्धिस्ट सर्किट से देश को जोड़ने वाली यह लाइन होगी, लेकिन उसको अभी तक नहीं बनाया गया है। भगवान महावीर जी की जन्मभूमि वैशाली है और इस बार 2001 से महावीर भगवान की 126 वीं जयन्ती मनाई जाने वाली है और इस हेतु प्रधान मंत्री जी ने 100 करोड़ रुपए खर्च करने की घोषणा की है। मैं माननीय रेल मंत्री कुमारी ममता जी से आग्रह करता हूँ कि इस 126 वीं महावीर जी की जन्म शताब्दी समारोह के अवसर पर महावीर जी की जन्मभूमि वैशाली को रेल से जोड़ दिया जाए और एक नई रेलगाड़ी भगवान महावीर के नाम से चलाई जाए।

सभापति महोदय, हाजीपुर को रेलवे के जोनल आफिस का मुख्यालय बनाए जाने की घोषणा की गई थी, लेकिन अब मालूम चल रहा है कि उसमें कुछ दाव-पेंच चल रहे हैं और हेराफेरी करके उसमें कुछ बदलाव किए जाने के संकेत मिल रहे हैं। यदि ऐसा होगा, तो उसे बर्दाश्त नहीं किया जाएगा और मैं चेतावनी देना चाहता हूँ कि यदि ऐसा हुआ, तो भीषण संग्राम होगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि हाजीपुर को जोनल आफिस का मुख्यालय बनाया जाए।

सभापति महोदय, रेलवे कुलियों के कल्याण के बारे में जब हम कोई सवाल सदन में उठाते हैं, तो हमेशा कहा जाता है कि जब रेलवे के बजट अथवा अनुदानों पर बहस होगी, तब यह प्रश्न उठाया जाए। मैं बताना चाहता हूँ कि देशभर में सात-आठ लाख रेलवे कुली हैं जो सभी दबे, पिछड़े, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोग हैं और मेहनत का काम करते हैं। बड़े लोगों के सम्मान की रक्षा करते हैं और जो अपने सामान को खुद नहीं उठा पाते हैं अथवा अपना सामान उठाने में संकोच करते हैं, उनकी सहायता के लिए वे पहुंच जाते हैं। मैं इस बार पटना गया था, तो मुझे कुलियों ने बताया कि हमारी मांग संसद में कोई नहीं उठाता है और आग्रह किया कि उनकी मांग मैं संसद में उठाऊँ। मैंने उनसे वायदा भी किया कि मैं आपकी मांग को इस बार संसद में जरूर उठाऊंगा। मेरा आग्रह है कि उन्हें चतुर्थ श्रेणी का दर्जा दिया जाए ताकि वे अपना गुजारा कर सकें। हम उनकी इस मांग का समर्थन करते हैं और ममता जी से आग्रह करते हैं कि उनकी इस न्यायोचित मांग को तत्काल स्वीकार किया जाए। वैसे भी ममता जी तो गरीबनवाज हैं। इसलिए उन्हें गरीब कुलियों की इस मांग को मान लेना चाहिए। मेरा एक आग्रह और है कि कुलियों के रहने के लिए रैस्ट हाउस रूम नहीं हैं। उनका प्रबन्ध होना चाहिए। उनमें पानी एवं अन्य सभी सहूलियतें प्रदान की जाएं।

इसी के साथ पार्सल भेजने का मामला है। उसमें कहीं कहीं तो यह काम रेलवे के कुली ही करते हैं और कहीं यह काम ठेकेदार करते हैं। यह ठेकेदारी का काम नाजायज है। इसलिए मेरा कहना है कि जो पार्सल भेजने के लिए ठेकेदारी प्रथा है वह गड़बड़ ही है, उसको खत्म करना चाहिए। देश भर के सभी स्टेशनों पर रेलवे कुली को ही यह काम दिया जाना चाहिए क्योंकि यह काम बड़ा उपयोगी है। ये दोनों सवाल रेलवे कुलियों ने हमसे कहे थे। वे दबे-कुचले लोग हैं इसलिए मैं उनकी बात यहां पर उठा रहा हूँ। अभी मैं यह बात आहिस्ता कह रहा हूँ लेकिन जब रेल बजट आयेगा तब हम देखेंगे कि उस पर कितना काम हुआ है। इसके अलावा बिहार वाला मामला, वैशाली को नयी रेल लाइन से जोड़ने वाला मामला और हाजीपुर जोनल वाला मामला बड़ा महत्वपूर्ण है। इसी तरह रघुनाथ झा ने जो सवाल उठाये हैं, उनके बारे में उन्होंने पढ़कर बता दिया है इसलिए उन सारी योजनाओं को प्राथमिकता दी जाये।

माननीय ममता जी को बिहार के सारे लोग वोट देते हैं। यदि वे ऐसा नहीं करेंगी तो मैं वहां जाकर बता दूंगा कि वे बिहार के लिए कुछ नहीं कर रही हैं। **अ. (व्यवधान)**

कुमारी ममता बनर्जी : आप मदद नहीं देते बल्कि हम देते हैं। **अ. (व्यवधान)**

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : हमने जो सवाल उठाये हैं, उनमें आप विशेष रुचि लेकर काम करें।

DR. C. KRISHNAN (POLLACHI): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak in the discussion on the Supplementary Demands for Grants of the Railways for the year 2000-2001. Since I am a member belonging to the *Marumalarchchi Dravida Munnetra Kazhagam*, founded and headed by my beloved leader *Puratchi Puyal*, Shri Vaiko, there is no doubt that I am speaking in favour and support of the Supplementary Demands for Grants of the Railways.

Sir, I would like to make only one humble request to the hon. Railway Minister on behalf of the common man of my constituency. About a year ago, that is, during the month of December last year, I had requested the hon. Minister to convert the Coimbatore-Dindigul railway line via Pollachi, from metre gauge to broad gauge. This conversion will earn good revenue for the Railways and the people of southern part of Tamil Nadu will have an easy link to other parts of Tamil Nadu.

Sir, we have a very important pilgrimage centre, Palani in that area. Then, the Topslip Wildlife Sanctuary is a very big tourist attraction centre. There are many dams in my constituency like Thirumurthi Dam, Amaravati Dam etc. They are all very important tourist centres. So, I would request the hon. Railway Minister to convert the railway line from Pothanur in Coimbatore District to Dindigul from metre gauge to broad gauge.

Then, broad gauge railway line may be laid from Palghat also. In this regard, I have received a reply about nine months ago stating that the project will be shortly taken up, a survey will be conducted and it will be considered favourably. So, I would request the hon. Railway Minister again to take up the project of conversion of Coimbatore-Dindigul railway line from metre gauge to broad gauge immediately so as to satisfy the longstanding demand of the people of my constituency.

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल (वाराणसी) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं 11वीं, 12वीं और 13वीं लोक सभा में वाराणसी का प्रतिनिधित्व करता रहा हूँ। मेरा जो अनुभव है, उसके हिसाब से माननीय ममता बहन ने जो कार्य रेलवे विभाग में किये हैं, वे प्रशंसनीय हैं।

साढ़े चार सौ अप्रैलिस जो दो, चार, दस साल से बेकार बैठे हुए थे, इन्होंने ऐसे नौजवानों को काम दिया। मैं इनके प्रति कृतज्ञता प्रकट करता हूँ और बहुत-बहुत शुक्रिया अदा करता हूँ। हमने जितने भी पत्र लिखे चाहे भ्रष्टाचार के हों, उन पर तुरन्त कार्यवाही की गई और उसकी सूचना भी हमें दी गई। रेलवे से संबंधित जो भी छोटी-मोटी बातें लिखीं, हमें सबका उत्तर मिला और समुचित कार्यवाही हुई। इसके लिए मैं वाराणसी की ओर से इनका धन्यवाद करता हूँ। वाराणसी जो धार्मिक स्थल है, व्यापारिक केन्द्र है, सारनाथ से जुड़ा हुआ है, ऐसे स्थल से दिल्ली के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। मैंने इस बारे में पांच बार शून्य काल, नियम 377 के अधीन ध्यान आकर्षित किया है। मैं बहन ममता से आग्रह करूंगा कि एक सीधी ट्रेन दिल्ली से रात को वाराणसी के लिए चले और वाराणसी से दिल्ली के लिए यदि दे दें तो काशी की जनता इनकी भूरि-भूरि प्रशंसा करेगी।

SHRI C.P. RADHAKRISHNAN (COIMBATORE): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity.

I really congratulate Kumari Mamata Banerjee for showing her good achievements as a Minister of Railways. She proved herself a Minister with a difference. I thank her for introducing a 'new millennium train' called 'Kongu Express' from Coimbatore to Nizamuddin. It is a 'new millennium train' without any new coaches. All the coaches are so old that there are no proper pipe connections. The water is pouring inside the coaches. When it is raining, we do not know whether we are sitting on a platform without roof or inside a bogie. There is no pantry car with that train. I do

not understand how it has been called 'a new millennium train'. It looks like 'an old millennium train'. Kindly take care of this aspect.

As has been put forward by my colleague, Dr. C. Krishnan, I would request you to provide a broad-gauge line from Coimbatore to Dindigul at the earliest. I want to bring to your kind attention that the double-lining has not taken place from Irgur to Potthanur, Potthanur to Coimbatore, and from Coimbatore to Irgur in spite of our taking it up vigorously with the Minister of Railways. The double line has not been provided only for this triangular section.

A Container Terminal is coming up at Irgur. A big depot of the Indian Oil Corporation is also there. But there is no double line only for a small portion. During the first year, they allocated Rs. 1,000. In the second year, they had allocated Rs. 1 lakh. Last year, the allocation was Rs. 1 crore. But we have been told by the General Manager that the double-lining would be over by 2002. The hon. Minister should take care of this request. We do not want to see her here as the Minister of Railways during April next year. But we want to see her as the Chief Minister of West Bengal. Before she goes out, being the Minister of Railways, I would request her to kindly consider our demand. There is no proper lighting at the Coimbatore railway junction which is a very famous place for textiles.

A lot of terrorist activities are taking place there. The railway canteen is run there by the terrorists and it is a hiding place for them. I have brought that to the notice of the former General Manager of the Southern Railway several times. But they are not taking care of it. The same group is still running it. I do not know whether the validity period of their licence is over or not. But my request to her is to kindly look into this matter urgently.

I would request for release of the emergency quota for the trains getting terminated at Coimbatore junction. Even that small request has not been granted by the General Manager.

I also request that the long-pending demand of my area for a new railway line between Chamraj Nagar-Sathi-Gobi-Tirppur-Dharapuram-Palani should be speeded up and completed at the earliest.

Two or three road overbridges are also pending in my constituency. Irgur has been divided. It looks like an island because there is no of the railway line. Kindly take up these road overbridge projects at the earliest. With these words, I thank all of you.

*** श्री हरीभाऊ शंकर महाले (मालेगांव):** महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्रों में मालेगांव 15 लाख आबादी का शहर है। बाजार पेठ बड़ी है। मनमाड रेल स्टेशन से 35 किलोमीटर का अंतर है। हर रोज मनमाड स्टेशन से लोग यात्रा करते हैं। आने जाने के लिये समय और धनराशि खर्च होती है। विनती है कि मालेगांव शहर में रेल टिकट आफिस खोला जाये। मानमाड, मालेगाव, धुले जरदाना नई रेल लाइन का सर्वे हो गया है। नई रेल लाइन मंजूर करना पुणे नासिक, नई रेल लाइन का सर्वे हुआ है, नई रेल लाइन मंजूर करना।

नासिक शहर में 2003 में कुभमेली भरने वाली है यातायात बढ़ती है। नासिक रोड रेलवे स्टेशन सुधार करना। मनमाड में राष्ट्रीय हाई स्कूल है। 105 बरस से चला है। रेलवे ने स्कूल के लिये जमीन दे दी है और स्कूल लिये भी रेल की जमीन मांगी है। मंत्री महोदया की विनती है स्कूल के लिये रेल का जमीन दें।

कुसमाडी तहसील, यहां रेल क्रॉसिंग होने के लिये रेल लाइन पर श्री यादव राव देशमुख जी के नेतृत्व में 2000 लोगों ने अनशन किया तब हैदराबाद रेल अधिकारियों ने रेल क्रॉसिंग के लिये आश्वासन दिया है। यह रेल क्रॉसिंग जल्दी से जल्दी होना चाहिये।

मुम्बई देवगिरी रेल चलती है। यातायात की बहुत भीड होती है। सामान्य श्रेणी के दो ही डिब्बे हैं, वहां तीन डिब्बों की व्यवस्था होना चाहिये। न्याय डोंगरा तहसील नांदगांव- यहां नागपूर मुम्बई विदर्भ रेल को स्टाप देना चाहिये। मनमाड शहर 50000 हजार का शहर है और बड़ा स्टेशन है। एक ब्रिज है, बढ़ती आबादी और बढ़ते यातायात के कारण एक और ब्रिज होना चाहिये।

नासिक शहर पौराणिक, धार्मिक और औद्योगिक शहर है। विमान कारखाना है। बड़ी फैक्टरी है। मुम्बई नासिक पंचवटी एक ही रेल नासिक के लिये चलती है। एक नई रेल चालू करना चाहिये।

नासिक बड़ा स्टेशन है लेकिन पंजाब मेल व अन्य मेल का यहां एस सी सैंक्रेड क्लास का रिजर्वेशन नहीं हो तो रिजर्वेशन के लिये मंजूरी देना चाहिये। मनमाड बड़ा स्टेशन है। यहां से, पंजाब मेल, कर्नाटक, गोवा व अन्य रेल चलती हैं लेकिन ए.सी टू टियर, थ्री टियर, सैंक्रेड क्लास का आरक्षण नहीं है। यहां आरक्षण के लिये मंजूरी देना चाहिये।

* Laid on the Table

रेल लाइन शुरू हुए करीब-करीब 105 बरस हो गये हैं। पहले यातायात कम था, आबादी कम थी, अभी आबादी और यातायात दोनों बढ़ गये हैं। पुरानी रेलवे क्रॉसिंग और रेल फाटक, इसमें सुधार करना चाहिये। रेल लाइन शुरू करने के बारे में आर्थिक बाबत ख्याल करना चाहिये लेकिन रेलवे में सुधार हो जाता है, यह भी ख्याल करना चाहिये।

मनमाड में रेल का दादरा बनाने का कारखाना है। यह कारखाना देश में मशहूर है। यह कारखाना की रक्षा करना जरूरी है।

महोदय, मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

*SHRI RUPCHAND MURMU (JHARGRAM): Mr Chairman Sir, thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion on Supplementary Demands on Railway Budget.

Mr Chairman Sir, I come from an area of *adivasis* and I am an MP from Jhargram. I draw the attention of our Hon. Railway Minister and the Central Government to the long pending rail-related demands of Scheduled Tribes of my region. I hope that our Hon. Railway Minister will sympathetically consider the just demands of the *adivasis* area and try to fulfil the demands.

The first demand from this area is construction of a flyover bridge. The flyover bridge is to be constructed at the level crossing on the main road of Jhargram. Every year 3 or 4 people die while crossing the level crossing. I have raised this demand in the 10th Lok Sabha and in several meetings and Committee convened by the Railway Minister. The construction of this flyover bridge has been a long standing demand of the people of Jhargram. This flyover bridge is very much necessary for the safe crossing of the people. I feel the construction of this bridge should not run into rough weather as per railway policy the State Government have agreed to share half the cost of the construction and the State Government has also sent a letter relating to the issue. I hope that the Hon. Minister will consider sympathetically this important demand and see that the flyover bridge is constructed.

I also demand to start local train for Tata Kharagpur and Khargpur Tata. If the train from Kharagpur leaves between 5 or 5.30 in the evening and from Tata 6.30 to 7 in the morning then about 4/5 thousand daily passengers will be benefited. This will help them to reach office in time and will be able to return back home also timely. The daily passengers include State and Central

*English Translation of the speech originally delivered in Bengali.

Government employees, teachers, students and many lady commuters also. Keeping in view the urgency of the people, I hope the demand for starting the local trains will be sympathetically considered.

Sir, I also demand to have stoppage at Jhargram because Puri-New Delhi Neelanchal Express pass through Jhargram. Many people commute in these trains for travelling to Delhi. But they have to board the train at Kharagpur for both up and down journey. If the trains stop at Jhargram just for a few minutes then people of this area can travel easily and face less difficulty for boarding the trains.

I also demand to start Railway Health Unit in Jhargram for the benefit of more than 1000/1500 railway employees residing in Jhargram.

Sir, the survey for Jhargram Purulia rail line has also been completed. The demand for railway line between Jhargram and Purulia must be fulfilled because it is a just demand of the *adivasis* of this area. So fund should be provided at the earliest so that the people here get the benefit of railway connection. I request our Didi the Hon. Railway Minister to consider sympathetically the just demand of Scheduled Tribes of my area and fulfil their demand.

Sir, I also draw the attention of the Hon. Railway Minister to a very important fact. Nimpur is a halt station in Tata-Kharagpur line. But there is no ticket counter in the station. People in this area are forced to travel often without tickets because of non availability of tickets. It is a punishable offence. If a ticket counter starts functioning immediately here then the railway gets its revenue and the people will also have smooth and less hazardous journey.

With these demands to our Hon. Railway Minister, and thanking you once again for giving me an opportunity to speak, I conclude my speech.

डॉ. रामकृष्ण कुसुमरिया (दमोह) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। साथ ही मैं रेलवे की अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ।

मैं बहन ममता जी का धन्यवाद करता हूँ कि जहाँ उन्होंने एक तरफ बिना किराया बढ़ाये गरीबों का ध्यान रखा है, उसी तरह भाड़े में राहत देकर माल ढुलाई को प्रोत्साहित कर राजस्व की वृद्धि की है। मेरे क्षेत्र के भीतर ओवरब्रिज तैयार हो गया है। ममता जी की चुस्त और दुरुस्त जो प्रशासनिक क्षमता है, उसका यह परिणाम है। मैं प्रार्थना करूँगा कि दो माह बाद उसका उद्घाटन करने के लिए चलें। इसके हाथ ही हमारे उस क्षेत्र के भीतर जो ललितपुर सिंगरौली रेल मार्ग है, आदरणीय अटल

जी ने उसका शिलान्यास किया था. उस पर भरपूर राशि देकर उसको पूरा करने की कोशिश करें ताकि बुन्देलखंड का सौभाग्य जगे। वहां की बहुत सी मांगों मेरे लिखित भाग में हैं। मैं उसको सभापटल पर रखता हूं।

* महोदय, आपका आभारी हूं कि बोलने का अवसर प्रदान किया, साथ ही रेलवे की अनुदान मांगों का समर्थन करता हूं। बहिन ममता जी का धन्यवाद करूंगा कि उन्होंने जहां एक तरफ बिना किराया बढ़ाये गरीबों का ध्यान रखा है तथा भाड़े में भी राहत देकर माल ढुलाई को प्रोत्साहित कर राजस्व की वृद्धि की है।

मेरे क्षेत्र में ओवर ब्रिज का कार्य प्रगति पर है। दो माह के भीतर बन जायेगा। आपके द्वारा उसका उद्घाटन होना है। इसी तरह मेरे संसदीय क्षेत्र में जबलपुर-पन्ना वाया दमोह रेलवे का सर्वेक्षण कार्य भी प्रगति पर है।

महोदय, बुन्देलखंड प्रगति का एकमात्र महान कार्य ललितपुर सिंगरौली रेल मार्ग जिसका शिलान्यास भारत के प्रधानमंत्री मा० अटल बिहारी वाजपेयी जी ने किया था, वह आपकी अनुकम्पा की बाट जोह रहा है। अतः ललितपुर सिंगरौली रेल मार्ग में भरपूर राशि का प्रावधान कर बुन्देलखंड के विकास में सहयोग करें।

मेरे क्षेत्र में रेल सुविधाओं की अत्यंत कमी है। केवल मालगाड़ियां ही अधिकांश चलती हैं। अतः यात्री सुविधाओं की दृष्टि से निम्नलिखित गाड़ियां चलाई जावें।

1. राजकोट एक्सप्रेस भोपाल में स्टे करती है वह दो भोपाल से कटनी व्हाया बीना सागर दमोह के रास्ते चलाई जाये।
2. महामाया सुपर फास्ट एक्सप्रेस आधी जबलपुर से एवं आधी नागपुर से चलती है। इसे पूरी की पूरी जबलपुर दिल्ली चलाई जाये।
3. सम्भलपुर हीराकुंड एक्सप्रेस सप्ताह में तीन बार चलती है। रोजाना चलाई जाये।
4. इंदौर-हावड़ा छिप्रा एक्सप्रेस भी भोपाल बीना कटनी मार्ग से जाती है केवल तीन दिन। अतः छिप्रा एक्सप्रेस को भी रोजाना चलाया जावे तो अति कृपा होगी।
5. ऐसा ज्ञात हुआ है कि अहमदाबाद से हावड़ा एक नई रेलगाड़ी भविय में चलाये जाने का प्रस्ताव है। मेरी एवं बुन्देलखंड के समस्त जनता जनार्दन की मांग है कि अहमदाबाद से भोपाल बीना- सागर- दमोह- कटनी से होकर हावड़ा चलाई जावे तो बड़ा उपकार होगा।

महोदय, महामाया एक्सप्रेस का स्टापेज पथरिया में देना अत्यंत आवश्यक है। इसी तरह, बहिन ममता जी ने दमोह स्टेशन पर माल गोदाम (रेल प्लांट) बहाल करके बड़ी कृपा की है। उसे सदा के लिये स्थाई रूप से चालू रखें।

* Laid on the Table

महोदय, दमोह रेलवे स्टेशन पर प्लोटफार्म नं० 2 का एक्सटेंशन किया जाये तथा बैठने की, पीने के पानी की सुविधा प्रदान की जाये। दमोह स्टेशन पर वी.आई.पी. रूम बनाने की महती आवश्यकता है।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र दमोह में आने वाले स्टेशनों, पथरिया, अस्लाना, सगौनी घटेश को आधुनिक सुविधायें प्रदान कराई जायें। दमोह एवं पथरिया स्टेशनों पर एस.टी.डी./पी.सी.ओ की सुविधायें प्रदान करने की कृपा करेंगे।

देश के प्रधानमंत्री आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी द्वारा ललितपुर से सिंगरौली तक नई रेल लाईन बिछाने के काम का शुभारंभ किया जा चुका है किंतु अभी तक उक्त कार्य प्रारंभ नहीं किया गया है। उक्त काम को शीघ्र प्रारंभ कराया जाये।

मध्य प्रदेश के जबलपुर और छत्तीसगढ़ के बिलासपुर में रेलवे जोनल आफिस की स्वीकृति प्रदान की गई है, किंतु जोनल आफिस का कार्य प्रारंभ होना है। उक्त कार्य शीघ्र करवाया जाये तथा जबलपुर-गोंदिया छोटी लाईन का आमान परिवर्तन किया जाये।

नीमच से रतलाम (पश्चिम रेलवे) के बीच की मीटर गेज लाईन का आमान परिवर्तन करने के लिए बजट प्रावधान किया गया है किंतु काम नहीं के बराबर प्रारंभ किया है। पर्याप्त बजट का प्रावधान करके आमान परिवर्तन शीघ्र पूर्ण करवाया जाये।

गुना इटावा रेल लाईन को सन 2003 तक पूर्ण करने का लक्ष्य रखा गया है, किंतु बजट अभाव में काम लक्ष्यानुसार नहीं हो रहा है। उक्त कार्य के लिये पर्याप्त बजट का प्रावधान करने व काम को शीघ्र पूरा करने का कट करें।

रावघाट रेलवे लाईन की स्वीकृति आदि का काम कम्प्लीट है। सेल के द्वारा रेलवे में पैसे भी जमा करा दिये हैं। उक्त कार्य को शीघ्र चालू करवाया जाये।

रेल विभाग द्वारा निम्नलिखित रेलवे लाईनों के लिये सर्व कार्यों की स्वीकृति प्रदान की गई है। किंतु या तो कार्य प्रारंभ नहीं हुये हैं या कार्य धीमे चल रहे हैं या सर्व कार्य पूर्ण होकर रिपोर्ट रेल मंत्रालय के व रेलवे बोर्ड के पास पहुंच चुकी है। किंतु आगे कोई कार्यवाही नहीं की गई है, जैसे:-

1. रायपुर से बालोदा बाजार सारगढ़ झाड़सकुडा तक के लिए सर्व कार्य स्वीकृत है। कार्य करवाना आवश्यक है।
2. रामटेक से गोटेगांव प्रथम सर्वे हो चुका है आगे कार्यवाही करके काम प्रारंभ करवाया जाये।
3. जबलपुर से पन्ना वाया दमोह पन्ना रेल लाईन हेतु प्रथम सर्वे हो चुका है। आगे की कार्यवाही आवश्यक है। शीघ्र कार्यवाही की जाये।
4. भिण्ड उरई महोबा बारास्ता राढ़ रेल लाईन हेतु मा० प्रधानमंत्री जी ने सन 1998 में घोषणा की थी। उक्त रेलवे लाईन के सर्वे के लिए स्वीकृति भी है। काम को शीघ्र प्रारंभ करवाया जाये।
5. ग्वालियर श्योपुर छोटी लाईन को बड़ी लाइन में बदलने हेतु सर्वे कार्य स्वीकृत है। उक्त कार्य को प्रारंभ करवाया जाये।
6. बिलासपुर से मण्डला सर्वे कार्य चल रहा है। उक्त कार्य शीघ्र पूरा करवाकर अगली कार्यवाही की जाये। रेल लाईन की स्वीकृति प्रदान कर कार्य करवाया जाये।
7. इन्दौर बुधनी सर्वे कार्य स्वीकृत है, काम को शीघ्र करवाया जाये।
8. सलामतपुर रायसेन, बेगमगंज से सागर तक रेल लाईन हेतु सर्वे कार्य स्वीकृत है, सर्वे कार्य शीघ्र पूर्ण कर आगे की कार्यवाही की जाये।
9. उज्जैन से रामगंज मण्डी तक नई रेल लाईन के लिये सर्वे कार्य पूर्ण हो चुका है। प्रतिवेदन रेल मंत्रालय व रेलवे बोर्ड के पास पहुंच गया है। आगे स्वीकृति आदि की कार्यवाही शीघ्र की जाये।
10. इसी प्रकार सागर देवरी करेली नागपुर के बीच नई रेल लाईन डालना अति आवश्यक है। इस हेतु आवश्यक आदेश जारी किये जाये।
11. नैनपुर से नागपुर के बीच की छोटी लाईन को बड़ी लाईन में बदलने हेतु आवश्यक आदेश प्रदान करें।
12. इन्दौर से उज्जैन की रेलवे लाईन का शीघ्र विद्युतीकरण करवाया जाये।
13. ग्वालियर का आरक्षण कोटा समाप्त कर दिया है उसे चालू किया जाये।
14. ग्वालियर से इन्दौर वाया गुना रात्रीकालीन एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये।

15. बिलासपुर से रायपुर के बीच एक लोकल ट्रेन चलाने की पिछले बजट भाण के दौरान घोण की गई थी किंतु उक्त ट्रेन अभी तक नहीं चलाई गई है। इसे शीघ्र चलाया जाये।
16. भोपाल से बीना के बीच लोकल ट्रेन चलाई जाये।
17. ग्वालियर से भोपाल के बीच इन्टरसीटी ट्रेन चलाई जाये।
18. अहमदाबाद हावड़ा ट्रेन को वाया भोपाल, विदिशा, बीना, कटनी से चलाया जाये।
19. कोटा से नागदा रतलाम के बीच एक मेमू ट्रेन चलाई जाये।

आशा है, आप मध्य प्रदेश और छत्तीसगढ़ की जनता व हमारी समस्याओं को देखते हुये उपरोक्त समस्याओं और मांगों को शीघ्र पूरा करने की आवश्यक कार्यवाही करने का कट करेगी।

डा. मदन प्रसाद जयसवाल (बेतिया) : सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। वर्ष 2000-2001 की रेलवे की अनुपूरक मांगों का मैं समर्थन करता हूँ। मैं ममता जी को विशेष कर बधाई दूंगा कि अभी पंजाब में जो रेल दुर्घटना हुई, उससे पहले आज तक किसी रेल मंत्री ने बड़े अधिकारी को छुट्टी पर नहीं भेजा। लेकिन इन्होंने सात अधिकारियों को छुट्टी पर भेजा है। पहले यदि ऐसी दुर्घटना होती थी तो नीचे कर्मचारियों को मुअत्तल कर दिया जाता था, उन पर कार्रवाई होती थी, लेकिन बड़े अधिकारी बच निकलते थे। अबकी बार इन्होंने बड़े अधिकारियों पर कार्रवाई की है इसलिए ये बधाई की पात्र हैं।

रेलवे मंत्रालय का एक विभाग इरकान है। पता नहीं उसके कौन एम.डी. हैं, उन पर भी कार्रवाई करनी चाहिए। 1996-97 के बजट में बगहा-छितौनी पर पुल का कार्य पूरा करने के लिए उन्हें 22 करोड़ रुपए दिए गए थे। इरकान ने इसके लिए टैंडर लिया और उसे मार्च, 2000 में कार्य पूरा करना था। उसकी 14 स्पाइन हैं, लेकिन पिछले तीन वर्षों में एक स्पाइन की ढलाई हुई है। यदि यही रफ्तार रही तो पता नहीं इस कार्य को पूरा होने में कितने बरस लगेंगे। इसलिए इससे जो रेलवे को और उसके विभाग इरकान को नुकसान हुआ, उसकी जिम्मेदारी कौन लेगा। इसलिए इस पदाधिकारी पर जिम्मेदारी डालनी चाहिए और उसकी तनखाह से इसकी भरपाई करनी चाहिए, क्योंकि आज सभी चीजों के दाम बढ़ रहे हैं। इसलिए इस पदाधिकारी पर कार्रवाई होनी चाहिए।

नरकटियागंज और मुजफ्फरपुर रेलवे लाइन है, वह बड़ी लाइन हो गई है। मैं इसके लिए रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। वहां सुबह आठ बजेकर दस मिनट पर एक पैसेंजर गाड़ी मुजफ्फरपुर जाती है, फिर शाम को छः बजे जाती है। बीच के दस घंटों में कोई गाड़ी नहीं है। मेरे क्षेत्र के लोग मुझे परेशान करते हैं कि आपकी सरकार है, आपके मंत्री हैं और आप ट्रेन नहीं चला सकते, तो मैं क्या जवाब दूँ। मैं 11वीं, 12वीं और 13वीं लोक सभा का सदस्य रहा हूँ। मेरा अनुरोध है कि इन बीच के घंटों में आप जो एक एक्सप्रेस ट्रेन चलती है उसको पांच स्टेशनों के लिए पैसेंजर कर दें तो इससे मेरे क्षेत्र के लोगों को काफी राहत मिलेगी।

1997-98 में यू.एच.एफ. के लिए 25 करोड़ रुपए, मुजफ्फरपुर से गोरखपुर को जोड़ने के लिए वाया नरकटियागंज, दिए गए थे। पता नहीं रेलवे किस धीमी गति से चल रही है, धीमी गति के समाचारों की तरह, आज टेक्नोलॉजी का युग है, लेकिन 1997-98 के बजट से आज तक वहां काम नहीं शुरू हुआ। कोई टावर नहीं बना और न ही कोई सिविल वर्क हुआ है। मुजफ्फरपुर से गोरखपुर की दूरी वाया नरकटियागंज और वाया सीवान बराबर है। आज वहां 22 पेयर एक्सप्रेस गाड़ियां चल रही हैं, लेकिन वहां एक पेयर भी गाड़ी नहीं चल रही है। अब जो नई लाइन बनी है, उस पर गुड्स ट्रेन चल रही हैं। मैं यह नहीं कहता कि वह नहीं चलनी चाहिए, चलनी चाहिए, क्योंकि रेलवे की आमदनी का जरिया है इसलिए उनको भी चलाया जाए, लेकिन इस ओर भी ध्यान देना चाहिए।

सभी जगहों पर आपने समपार और गुमटियां बनाई हुई हैं। एन.ई. रेलवे का उसमें एक भी जगह का नाम नहीं है। मेरे क्षेत्र में शीतलपुर ढाल पर समपार के अभाव के कारण अभी 17 आदमी ट्राली से मर गए। मैं अपने सांसद विकास निधि को से दस लाख रुपए देने को तैयार हूँ, लेकिन शीतलपुर ढाल की गुमटी को मान्यता नहीं मिली है इसलिए मेरा अनुरोध है कि उसको मान्यता दिलाई जाए। उसके बाद मैं वहां कार्य के लिए दस लाख रुपए देने को तैयार हूँ।

MR. CHAIRMAN : He is delivering his maiden speech. But due to time constraint, he is allowed for two minutes only.

श्री रामेश्वर झुंडी (बीकानेर) : माननीय सभापति महोदय, रेलवे की अनुपूरक मांगों पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। अनुपूरक मांगों पर काफी सदस्यों ने अपने विचार रखे हैं। मैं बीकानेर लोक सभा संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूँ।

बीकानेर डिवीजन हैडक्वार्टर है और काफी पिछड़ा हुआ जिला है, उस जिले से मैं आता हूँ। पहले जब कोयले के इंजन चलते थे तब वहां बीकानेर में कोयले के इंजन का वर्कशॉप था। उसमें सैकड़ों की तादाद में वहां लोग कर्मचारी थे और उस वर्कशॉप से बंद होने से उनका रोजगार का साधन खत्म हो गया। मेरी मांग है कि उस कोयले के इंजन के वर्कशॉप को डीजल के इंजन के वर्कशॉप में कंवर्ट किया जाये। दूसरे, बीकानेर जिले में जो व्यापारी लोग हैं, जो चेन्नई और आसाम गोहाटी में रहते हैं, उनके लिए वहां से जाने के लिए कोई भी सीधी ट्रेन नहीं है। मेरा निवेदन है कि बीकानेर गोहाटी के लिए एक ट्रेन चलाई जाये। मैं समझता हूँ कि बीकानेर जिले में व्यापारियों के लिए और वहां काम करने वाले कर्मचारियों के लिए यह एक बहुत बड़ा काम होगा। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वह इस पर विशेष गौर फर्माएं। बीकानेर और चेन्नई के लिए एक नयी ट्रेन चलाई जाये।

पिछली बार जोधपुर से अहमदाबाद के लिए नयी ट्रेन चलाई थी। यह जोधपुर से जो ट्रेन चल रही है, उसको बीकानेर से अहमदाबाद तक कर दिया जाये या फिर बीकानेर के लिए चार-पांच डिब्बे जोड़ते हुए जोधपुर में जोड़ दिये जायें जिससे अहमदाबाद के लिए सीधी रेल सेवा हो सकती है। बीकानेर से इंटर सिटी जयपुर के लिए चलती है। अभी पीछे रेल राज्य मंत्री दिग्विजय सिंह जी हमारे यहां पधारे थे और उन्होंने आश्वासन दिया था कि इंटर सिटी जो पांच बजे रवाना होती है और 1230 बजे जयपुर पहुंचती है और उसी टाइम पर 5.30 बजे जोधपुर के लिए रवाना होती है, वह इंटर सिटी वहां 1030 बजे पहुंचती है और वे दोनों ट्रेनें आपस में मेढ़ता पर क्रॉस करती हैं। उस समय दिग्विजय सिंह जी ने पन्द्रह दिन का आश्वासन दिया था कि वह ट्रेन लेट हो रही है, हम इंटर सिटी को 1030 पर ही पहुंचाएंगे। लेकिन इस क्षेत्र में कुछ नहीं हो पाया है। मेरे क्षेत्र में रुरल एरियाज ज्यादा हैं।

सभापति महोदय : आपको सभापटल पर रखने की अनुमति दी जाती है।

श्री रामेश्वर झुंडी : सभापति महोदय, 1500 बस्ती जो हैं, जो गांव हैं, उनमें 15000 की आबादी है और उनमें रेलवे ट्रैक बना हुआ है, लेकिन वहां मानव रहित फाटक नहीं है। मेरे लोक सभा क्षेत्र में 35-40 मानव रहित फाटक दिये जाये जिससे वहां के लोगों को काफी राहत पहुंचेगी। मेरी मुख्य मांग बीकानेर रेवाड़ी ब्रॉडगेज लाइन की मांग है जो काफी लम्बे समय से स्वीकृत हुई पड़ी है।

इसके लिए बजट में प्रावधान नहीं है। पीछे इसका प्रावधान हुआ था, लेकिन कहीं और लगा दिया गया। बीकानेर-रेवाड़ी गेज परिवर्तन के काम को जल्द से जल्द करवायें, जिससे वहां के लोगों को राहत मिल सके और उस क्षेत्र में व्यापार बढ़ सके। यह मेरा मंत्री महोदय से विशेष निवेदन है।

सभापति महोदय : आप अपना बाकी भाण सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री रामेश्वर डूडी : इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और अपना लिखा हुआ भाग सभा पटल पर रखता हूँ।

*महोदय, जो कि भारत ही नहीं वरन् पूरे विश्व में देशनोक माता के चूहों के मन्दिर तथा नमकीन के कारण प्रसिद्ध है, लेकिन माननीया रेल मंत्री जी को शायद यह तक पता नहीं है की बीकानेर भारत के नक्शे में कहां पर स्थित है जिसका कारण है कि माननीया से बार बार रेल की निम्न समस्याओं हेतु निवेदन किया गया, जिसका एक ही जवाब दिया जा रहा है, बजट नहीं है, जबकि माननीया मंत्री महोदय अपने क्षेत्र में बजट नहीं होते हुए भी इन क्षेत्र में विकास का कार्य करवा रही है तथा हम लोगों के क्षेत्र में किसी भी प्रकार का विकास नहीं करवा कर इस क्षेत्र की जनता के साथ सौतेला व्यवहार कर रही है। बजट का विभाजन पूरे भारत में एकरूपता से होना चाहिए।

मैं अब अपने क्षेत्र की निम्न समस्याओं के बारे में माननीय अध्यक्ष महोदय एवं माननीया रेल मंत्री

बीकानेर रेलवे वर्कशॉप को कार्य दिया जाना:- बीकानेर रेलवे वर्कशॉप को कार्य नहीं दिया जा रहा है, जिससे दिन प्रतिदिन रेलवे वर्कशॉप बंद होने के कगार पर है। आ वाम परिवर्तन होने से मीटर गेज का कार्य लगभग बंद सा हो गया है। पूर्व में इस वर्कशॉप के अंदर कायले के इंजन व डिब्बों के रख-रखाव एवं मरम्मत इत्यादि का सम्पूर्ण कार्य यहां पर किया जाता था। अब चूंकि कोयले के इंजन बंद हो जाने से सरकार को इन वर्कशॉपों को बंद करना सा पड़ रहा है। इससे बेहतर होगा कि पूर्व प्रशिक्षित व्यक्ति जो वॉ से अपनी सेवाएं इस रेल विभाग को देते आये हैं उनको डीजन इंजन एवं इस बड़ी रेल लाईन के डिब्बों के रख-रखाव व मरम्मत का कार्य दिया जाये तो रोजगार के साथ साथ इन पुराने मैकेनिकों की अच्छी व बेहतर सेवाएं सरकार को प्राप्त हो सकती हैं एवं इस अरबों रुपये की बेकार हो रही रेलवे की सम्पत्ति को बचाया जा सकता है। अतः बीकानेर रेलवे वर्कशॉप को बड़ी लाईन के डीजल इंजन, कोचों के रखरखाव-मरम्मत, बड़ी लाईन से संबंधित कार्य दिया जाये।

*Laid on the Table.

नई रेलें-बीकानेर-हावड़ा-ट्रेन -- हावड़ा की ट्रेन जोधपुर से शुरू होती है, की बजाय बीकानेर से शुरू होनी चाहिए। इस ट्रेन में बीकानेर के ही ज्यादा पैसंजर होते हैं, यहां ट्रैफिक ज्यादा है एवं इसी ट्रेन में गोहाटी-नॉर्थ कोच लगावाये जावे ताकी यात्री एनी सुपरफास्ट ट्रेन को पकड़ सकें।

बीकानेर-गोहाटी ट्रेन:- बीकानेर व बीकानेर के आसपास के बहुत से व्यक्ति पूर्व से व्यापार अथवा नौकरी हेतु गोहाटी-आसाम में स्थायी रूप से निवास करते हैं, जिसके कारण प्रतिदिन यहां के लोगों का गोहाटी-आसाम आना जाना लगा रहता है। अतः शीघ्र ही यह ट्रेन शुरू करवायें। वर्तमान में इन पैसंजरो को काफी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है।

बीकानेर-चैन्नई ट्रेन:- जोधपुर से चैन्नई ट्रेन, जो कि सप्ताह में एक दिन चलती है, को बीकानेर से शुरू करवाया जाये।

बीकानेर से अहमदाबाद ट्रेन।

भटिण्डा गाड़ी नं० 1-BSL व 2-BSL को बीकानेर से मेड़ता रोड़ तक बढ़ाया जाये:- भटिण्डा गाड़ी नं० 1 बी.एस.एल शाम को बीकानेर आने के पश्चात इसी गाड़ी को मेड़ता रोड़ तक बढ़ाया जाये। मेड़ता रोड़-बीकानेर के बीच चलने वाली कोई गाड़ी सुबह बीकानेर नहीं पहुंचती है तथा रोड़वेज बस का साधन गांव से करीब 10 किमी. दूर है तथा कई गांवों का सड़क से सम्पर्क भी नहीं है। इस क्षेत्र के विद्यार्थी, दूध के व्यापारी व सरकारी संस्थाओं में कार्यरत कर्मचारियों का हमेशा आवागमन रहता है। यह गाड़ी शाम को बीकानेर पहुंचने के बाद रातभर बीकानेर रेलवे स्टेशन पर ही खड़ी रहती है। अतः इस ट्रेन को बीकानेर से मेड़ता रोड़ तक बढ़ाने का कट करे।

अनूपगढ़ से नई ट्रेनें-- नई रेल अनूपगढ़ से नव विकसित इन्दिरा गांधी नहर परियोजना की मंडिया घड़साना, राववाला, छत्तरगढ़, खाजूवाला, को अनूपगढ़ से जैसलमेर, अनूपगढ़ से बीकानेर, अनूपगढ़ से दिल्ली तक जोड़ा जाये ताकि इससे दस अन्य मंडिया जैसे मोहनगढ़, नाचना, दंतौर, बज्जू इत्यादि भी इस रेल सेवा से जुड़ सकें। पाक सीमा पर होने के कारण इन मंडियों के निवासियों को बगैर रेल के काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है साथ ही यह आर्मी क्षेत्र है जिससे आर्मी कर्मचारियों को ज्यादा फायदा होगा। अनूपगढ़ से सूरतगढ़ 90 किमी. तक एक रेल बस सेवा शुरू की जाये। बीकानेर से नोखा 65 किमी. तक एक रेल बस सेवा शीघ्र शुरू की जाये। बीकानेर से दिल्ली के मध्य एक इंटरसिटी ट्रेन शुरू की जाये। नोखा से जयपुर वाया सीकर ट्रेन शुरू की जाये।

रेलवे क्रॉसिंग गेट:-

बीकानेर शहर में आज रेलवे क्रॉसिंग गेट जो कि बीच शहर में से पांच गेट निकलते हैं प्रतिदिन, 24 घंटे में से लगभग पांच से छः घंटे तक बंद रहते हैं, जिसके कारण आम जनता के साथ साथ आपातकालीन चिकित्सा सेवा लेने जाने वाले मरीजों को सबसे ज्यादा, स्कूली बच्चों व कर्मचारी वर्ग को भी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। इसका निवारण है कि:- रेलवे ने इस प्रकार की परेशानी से बचाने हेतु एक बीकानेर हाल्ट, जो कि बीकानेर-दिल्ली मार्ग पर स्थित है, स्टेशन बनाया। लालगढ़ से बीकानेर हाल्ट तक आउटसाइड से एक रेल मार्ग डालने हेतु बीकानेर के भूतपूर्व डी.आर.एम. मिस्टर भंसाली जी ने प्रस्ताव भी पास करवाया था जो कि अभी तक क्रियान्वित नहीं हुआ है। इस प्रस्ताव के अंतर्गत बड़ी लाइन का गुडस रेंक व बीकानेर-हावड़ा, बीकानेर-बान्द्रा, इंटरसिटी, जोधपुर-कालका, जोधपुर-जम्मु तवी बाई पास लालगढ़ पहुंचाने का था, जिससे बीकानेर शहर के बीच में पडने वाले रेलवे फाटक को कम से कम समय तक बाधित कर सकें।

रायसिंहनगर नव विकसित मंडि के (1) फोजुवाला (2) मोहन नगर (3) 12 टी.के. इन पर रेलवे फाटक नहीं हैं जबकि यहां पर छोटे व बड़े वाहनों का आवागमन पटरी पर काफी है, जिससे कभी भी बहुत बड़ी दुर्घटना होने का अत्यधिक खतरा हो गया है। यहां पर रेलवे फाटक लगवाया जाये।

बीकानेर इंटरसिटी ट्रेन:- बीकानेर-जयपुर इंटरसिटी बीकानेर से सुबह 5 बजे रवाना होती है व 12.30 बजे जयपुर पहुंचती है जबकि जोधपुर से जोधपुर-जयपुर इंटरसिटी सुबह 5.45 बजे रवाना होकर 10.30 बजे जयपुर पहुंचती है फिर इन दोनों के समय में इतना अंतर क्यों है जबकि ये दोनों ट्रेनें मेड़ता में क्रॉस करती हैं क्यों नहीं इन दोनों ट्रेनों को मेड़ता में एक कर दिया जावे जिससे समय व धन दोनों की बचत होगी।

मीटर गेज से ब्रॉड गेज में रेलवे लाइन का परिवर्तन:- बीकानेर से रेवाड़ी- बीकानेर से रेवाड़ी तक की मीटर गेज से ब्रॉड गेज रेलवे लाइन के परिवर्तन करने की स्वीकृति करने की जारी की जा चुकी है परन्तु बजट उपलब्ध नहीं करवाये जाने के कारण इसकी स्वीकृति आज तक कागजों तक ही सीमित होकर रह गयी है। अतः शीघ्र ही इस कार्य हेतु बजट उपलब्ध करवा कर बीकानेर से रेवाड़ी तक वर्तमान मीटर गेज से रेलवे लाईन को ब्रॉड गेज रेलवे लाइन में परिवर्तन किया जाये ताकि आम जनता को राहत प्राप्त हो सके साथ ही व्यापारी वर्ग को भी जो सामान लगेज करवाते हैं, को फायदा हो सके। इस आमान परिवर्तन से रेलवे को करोड़ों की आमदनी होगी।

कोलायत-फलोदी ब्रोडगेज लाईन-- कोलायत -फलोदी रूट का सर्वे हो गया था डिफेंस ने स्वीकृति भी दे दी व ये बजट भी देने को तैयार हैं परन्तु आज तक रेलवे मंत्रालय ने इसकी स्वीकृति जारी नहीं की।

रेलवे आरक्षण सुविधा लालगढ़ रेलवे स्टेशन पर भी किया जाये- रेलवे आरक्षण सुविधा केवल बीकानेर रेलवे स्टेशन पर ही स्थित है जबकि करोड़ों रूपयों की लागत से बने लालगढ़ रेलवे स्टेशन पर यह सुविधा शुरू नहीं कि गई है। लालगढ़ स्टेशन पर भी ऐसी सुविधा दी जा सकती है। बीकानेर के बढ़ते परिवेश को देखते हुए लालगढ़ स्टेशन के इर्दगिर्द बीकानेर ऐरिया की सबसे बड़ी कालोनियां स्थित है परन्तु इस लालगढ़ रेलवे स्टेशन का उपयोग केवल मात्र रोड साइड की तरह किया जा रहा है। अतः यहां पर भी रेलवे आरक्षण सुविधा उपलब्ध करवायी गयी।

बीकानेर गुडस ट्रैफिक-- बीकानेर की सभी बड़ी लाइन की गाड़ियां लालगढ़ से खाना होती हैं किंतु चार्ट प्रेस्टिग, चार्ट इत्यादि बीकानेर रेलवे स्टेशन पर लगते हैं । यदि इन सभी गाड़ियों को बाईपास से बीकानेर हाल्ट पर ले जाया जाये तो आने वाले समय के लिए बीकानेर हेतु भागीरथी का कार्य रुकेगा।

कैनाल लूप लाइन-- स्वरूपसर (रायसिंहनगर) से लेकर श्रीगंगानगर तक ब्रोडगेज कैनाल लूप लाईन बनाई जाये।

रेलवे ओवर व अंडर ब्रिज-- बीकानेर शहर में बनवायें जाने वाले अंडर व ओवर ब्रिजों के निर्माण की स्वीकृति जारी की जा चुकी है। बजट नहीं दिये जाने के कारण इनका निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया है। अतः शीघ्र ही इनका निर्माण कार्य शुरू करवाया जाये।

रेलवे कालोनी--बीकानेर में लालगढ़ रेलवे स्टेशन से ट्रेनों की आवागमन तथा बीकानेर हाल्ट चालू करवाये जाने से बीकानेर लालगढ़ रेलवे स्टेशन के पास बानी रेलवे कर्मचारियों की दुर्गति रेलवे कालोनी की उपयोगिता हो पायेगी।

अनूपगढ़ से साउथ कोन तक प्रतिदिन व्यापारी वर्ग माल भेजते हैं। परन्तु माल डिब्बे नहीं होने से व्यापारी व रेलवे दोनों ही काफी परेशानी का सामना करते हैं। अतः माल डिब्बे बढ़ाये जायें। अनूपगढ़ माल गोदाम में शैड तो बना हुआ है, परन्तु अधिकारी व कर्मचारी के बैठने की इसमें किसी भी प्रकार की व्यवस्था नहीं है। अतः वहां पर अधिकारी व कर्मचारी के बैठने की व्यवस्था की जाये।

देशनोक में बीकानेर-बांद्रा सुपरफास्ट ट्रेन का स्टॉपेज रखा जाये-- देशनोक रेलवे स्टेशन पर हावड़ा- बीकानेर तथा बीकानेर-जयपुर जैसी सुपरफास्ट गाड़ियों का ठहराव है। मगर बीकानेर-बांद्रा एक्सप्रेस गाड़ी होने के बावजूद भी इस गाड़ी का ठहराव नहीं है। देशनोक रेलवे स्टेशन से प्रतिमाह रेलवे को लगभग 2 लाख रुपये का राजस्व प्राप्त होता है देशनोक में ठहरने वाली बीकानेर-हावड़ा एवं बीकानेर-कालका गाड़ी में आरक्षित बर्थ पूरी तरह भरी हुई जाती है।

श्री ब्रह्मानन्द मंडल (मुंगेर) : सभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने वर्ष 200-2001 के बजट के संबंध में जो अनुदान की अनुपूरक मांगें सदन में प्रस्तुत की हैं, मैं उनका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, मैं बिहार के संबंध में माननीय सदस्य श्री रघुनाथ झा, श्री रघुवंश प्रसाद सिंह और श्री संजय जी ने जिन बातों की चर्चा की है, उनका समर्थन करता हूँ। इसके साथ ही मुंगेर में गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल के विषय में मैं कहना चाहता हूँ। इस पुल के निर्माण के लिए बजट 1997-98 में 600 करोड़ रुपए की प्रा वधान किया गया था और दो करोड़ रुपया सर्वे के लिए प्रावधान किया गया था, लेकिन दुःख के साथ कहना चाहता हूँ, माननीय ममता जी, इन दो करोड़ रुपए के प्रा वधान में से 15 प्रतिशत काट लिया गया है।

कुमारी ममता बनर्जी : नहीं, डवेलपमेंट प्रोजेक्ट में नहीं हुआ है।

श्री ब्रह्मानन्द मंडल : इस पुल का सर्वे सात वर्षों से चल रहा है और दो करोड़ रुपए का भी काम नहीं हो पाया है। अगर 600 करोड़ रुपए का काम है और जल-भूतल परिवहन को भी अपना हिस्सा देना है, यदि उनका हिस्सा भी इसमें जोड़ा जाए, जो कि लगभग 300 या 600 करोड़ रुपया है यानि यह 1200 करोड़ रुपए का प्रोजेक्ट होगा और सात साल में दो करोड़ रुपए भी खर्च नहीं हुए हैं, तो यह पुल कितने वर्षों में बनेगा, पता नहीं चलता है। इसलिए हम माननीय ममता जी से निवेदन करना चाहते हैं कि इस काम को बहुत तेजी से बढ़ाया जाए । जहां कहीं भी इसमें अड़चनें हैं, उनको दूर करने का काम करें, जिससे अधिक से अधिक दस साल में यह पुल बन जाए। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ । यदि इसी प्रकार की गति रही, तो इसमें सबसे बड़ा नुकसान यह होता है कि परियोजना की लागत बढ़ती जाती है। यह बात सिर्फ मुंगेर परियोजना की नहीं है, अन्य परियोजनाओं की भी यही स्थिति है। इसके साथ-साथ जिस हिसाब से लागत बढ़ती है, उसी हिसाब से भ्रष्टाचार भी बढ़ता जाता है और संसद का समय भी उसी में बर्बाद होता है। इसलिए इस रा्ट्र को बचाने के लिए यह जरूरी है कि एक निश्चित अवधि किसी भी योजना के पूरा करने की तैयार करनी चाहिए । जो योजना आयोग तय करता है, उसी अवधि के अन्दर उस योजना को हम पूरा कर दें।

सभापति महोदय : ब्रह्मानन्द मंडल जी, आपसे अनुरोध है कि आप संक्षिप्त में अपनी बात कह दीजिए।

श्री ब्रह्मानन्द मंडल : महोदय, मैं संक्षिप्त में ही अपनी बात कह रहा हूँ। माननीय मंत्री जी इस ओर ध्यान दें । इसके साथ कैबिनेट की जो आर्थिक समिति है, उसमें इसको पास करके काम शुरू करवायें।

जमालपुर कारखाना एशिया का सबसे प्रसिद्ध कारखाना था। वहां 22000 मजदूर काम करते थे। वह रिपेयरिंग वर्कशॉप था, जहां स्टीम इंजन की रिपेयरिंग का काम होता था। उसके बाद डीजल इंजन की रिपेयरिंग का काम शुरू हुआ। वहां प्रतिमाह एक लाख ब्रेक ब्लाक बनते थे, अब वहां मुश्किल से 25,000 भी नहीं बनते हैं। उस वर्कशॉप में पहले एक हजार मजदूर काम करते थे, आज उसमें केवल 300 मजदूर हैं। जमालपुर कारखाने की मैनपावर घटते-घटते आठ-नौ हजार रह गयी है। अभी इस साल 900 मजदूरों को वहां से हटाया जा रहा है। 1998-99 के बजट में, जहां बॉक्स वैगन की रिपेयरिंग का काम होता था, पीओएच काम के लिए रेल में बजटीय प्रावधान किया गया था। वहां 910 वैगन का प्रतिमाह रिपेयरिंग होना था, लेकिन यह साल समाप्त हो रहा है और वहां सौ बॉक्स वैगन की भी रिपेयरिंग नहीं हो रही है, जिसे दो साल के अंदर 900 पर चला जाना था। अगर वह फीगर 900 पर चली जाती तो वहां से मजदूरों को बाहर न भेजा जाता। उसकी मैनपावर लगातार घटती चली जा रही है। वहां जो कारखाना है, वह ज्यों-ज्यों समाप्त होता जा रहा है त्यों-त्यों पूरा जमालपुर शहर वीरान होता जा रहा है। हम ममता जी से निवेदन करेंगे कि बजटीय प्रावधान तो है ही, जो 900 बॉक्स वैगन, पीओएच होने का प्रावधान है उसमें जल्दी से काम कराया जाए।

तीसरी बात यह है कि कजरा से क्यूल तक रेल के दोहरीकरण का काम मात्र 17-18 किलोमीटर बचा हुआ है, जिससे वहां बहुत परेशानी है। चाहे डीएमयू हो, पैसंजर ट्रेन हो या मेल हो, घंटों तक क्यूल में रुकी रहती है और सिर्फ 40-45 किलोमीटर तक जाने में तीन घंटे का समय लगता है। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि उसका दोहरीकरण जल्दी किया जाना चाहिए। साहेबगंज, क्यूल लूप लाईन है, ममता जी जानती हैं कि हावड़ा और सीतारामपुर से लेकर क्यूल होते हुए दानापुर तक विद्युतीकरण का काम करीब-करीब पूरा होने को है या हो गया है। क्यूल तक लूप लाईन से, साहेबगंज से जो ट्रेन आती है उसका भी विद्युतीकरण करने की जरूरत है। जमालपुर कारखाने में विद्युत इंजनों की भी रिपेयरिंग करने की जरूरत पड़ सकती है। इसलिए जरूरी है कि आप उसके विद्युतीकरण का काम जल्दी से जल्दी कराएं।

महोदय, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ और इन्हीं शब्दों के साथ ममता जी से पुनः अपील करता हूँ कि मुंगेर में गंगा पुल का काम तेजी से बढ़े, इसके लिए वह विशेष ध्यान दें तो यह काम आगे बढ़ सकता है। (व्यवधान) क्लियरेंस कराने का काम तो आपका है, हमारा नहीं है। (व्यवधान) आप इसको केबिनेट में ले जाइए।

* श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर)

मैं रेलवे की सप्लीमेन्ट्री डिमान्ड पर अपने विचार प्रकट करने के लिये खड़ा हुआ हूँ।

1. सर्वप्रथम जयपुर में रेल मंत्रालय ने अक नये उत्तर पश्चिमी जोन की स्थापना की स्वीकृति दी है। इसका मुख्यालय जयपुर में प्रस्तावित है। इस जोनल कार्यालय के उदघाटन भारत के पूर्व प्रधानमंत्री श्री देवेगौडा जी द्वारा जयपुर के गणपति नगर में किया जा चुका है। जोन के मुख्यालय के लिये रेलवे ने जवाहर सर्किल के पास की भूमि आबंटित करने के लिये अनुरोध किया था। इसके लिये राज्य सरकार बहुत सस्ती दर पर जमीन देने के लिये सहमत हो गई है। स्वायत्त शासन विभाग से जमीन की दरों के प्रस्ताव रेलवे को भेज दिये हैं। रेलवे ने रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजे हुए हैं। रेलवे बोर्ड से स्वीकृति कर भेजने का अनुरोध है जिससे कि उत्तर पश्चिमी जोन की जयपुर में स्थापना हो सके।
2. उत्तर पश्चिमी जोन की आवासी योजना के लिये जयपुर में 17.44 हेक्टेयर भूमि अधगृहीत की जानी प्रस्तावित है। भूमि अधिग्रहण की कार्यवाही प्रगति पर है एवं इस बारे में कोई समस्या नहीं है।
3. आगरा बांदीकुई रेलवे लाइन के गेज परिवर्तन का शुभारम्भ दिनांक 2.4.99 को हो चुका है, परन्तु कार्य बड़ी धीमी गति से चल रहा है। उपरोक्त गेज परिवर्तित की दूरी 159 कि.मी. है और कुल लागत 150 करोड़ है। इस गेज परिवर्तन के कार्य पर इस र्वा केवल मात्र 9 करोड़ रूपया स्वीकृत हुआ है जो 'उंट के मुंह में जीरे' के समान है। इसका उदघाटन कई केन्द्रीय मंत्रियों द्वारा किया जा चुका है। इसके अभाव में पर्यटकों और यात्रियों को 159 कि.मी. लम्बी यात्रा करनी पडती है जिसके कारण समय और धन का अपव्यय हो रहा है। रेलवे विभाग को भी लगभग 50 लाख रुपये प्रतिदिन का नुकसान हो रहा है। इस परियोजना को राजस्थान में प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाये।
4. गांधीनगर जयपुर का सर्वाधिक महत्वपूर्ण फनगरीय रेलवे स्टेशन है जिसे इर्द गिर्द बसी 1161 से ज्यादा कौलोनियों में निवास करते हैं। इस रेलवे स्टेशन पर दिल्ली-अहमदाबाद, आश्रम, जम्मू

*Laid on the Table.

तवी एक्सप्रेस, राजधानी एक्सप्रेस एवं अजमेर- नई दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस जैसी रेलों का ठहराव नहीं होने से इन कालोनियों के निवासियों को भारी परेशानी होती है जबकि इस स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा भी उपलब्ध है। इस स्टेशन पर सभी गाडियों का ठहराव कर दिये जाने से लोगों को सुविधा के साथ ही जयपुर स्टेशन पर यात्रियों का दबाव भी कम हो सकेगा।

जयपुर से सवाई माधोपुर, कोटा मुंबई लाइन पर दुर्गापुरा जयपुर स्टेशन का महत्वपूर्ण उपनगरीय रेलवे स्टेशन है। जिस स्टेशन से जयपुर मुंबई सुपरफास्ट व अन्य सभी गाडियां प्रारम्भ होती थीं, आज वहां कोई एक्सप्रेस गाडी नहीं रुकती है। जबकि वहां बहुत अधिक आसपास के क्षेत्र में जनसंख्या है व अच्छा ट्रैफिक है। इसके अतिरिक्त वहां रेल से संबंधित सभी सुविधाएं उपलब्ध हैं। अतः दुर्गापुर में जयपुर मुंबई सुपरफास्ट तथा जयपुर मद्रास एक्सप्रेस गाडियों के ठहराव की शीघ्र व्यवस्था करने का कट करे।

दुर्गापुर स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र के उदघाटन के अवसर पर मा. दिग्विजय सिंह जी के रेल मंत्री ने उपरोक्त दोनों रेलवे स्टेशनों पर गाडी ठहराने की घोणा की थी इसे शीघ्र पूरा करने का अनुरोध है। आशा है कि अनुकूल आदेश अविलम्ब जारी करने का कट करेगी।

इसके अतिरिक्त जगतपुरा रेलवे स्टेशन जो जयपुर का ही एक महत्वपूर्ण हिस्सा है और काफी जनसंख्या यहां निवास करती है - आने जाने वाली गाडियों के ठहराव की घोणा की जाये।

वियः जयपुर लोक सभा क्षेत्र के बस्सी स्टेशन पर गाडियों के ठहराव की बाबत।

1. यह कि तहसील मुख्यालय बस्सी रेलवे स्टेशन पर छोटी लाइन के समय उ.प्र. दिल्ली, अहमदाबाद व जोधपुर- जैसलमेर के लिए चार-चार गाडियों सहित कुल बारह रेलगाडियों का ठहराव था। इनमें से छः एक्सप्रेस गाडियां थीं।
2. यह कि अमान परिवर्तन के बाद मात्र दो गाडियों का ठहराव ही इस स्टेशन पर रखा गया है। इससे इस क्षेत्र के एक बड़े बाजार का दीर्घ समय से उ.प्र. व दिल्ली की मंडियों से संबंध तो समाप्त हो ही गया साथ ही उस क्षेत्र के दिल्ली व अन्यत्र कार्यरत लगभग बीस हजार से ज्यादा श्रमिकों की आवागमन की सुविधा भी समाप्त हो गई है।
3. यह कि स्थिति यहां तक हो गई है कि जयपुर जिले के इस महत्वपूर्ण क्षेत्र के लोगों को जयपुर के लिये भी प्रातः आठ बजे बाद, रात्रि साढ़े दस बजे एवं लौटने के लिये सवेरे 4 बजे के बाद शाम 7 बजे ही गाडी उपलब्ध है इससे विभिन्न कार्यों से अप डाउन करने वाले दो हजार से ज्यादा दैनिक यात्रियों को भी इस आवश्यक सुविधा से वंचित रहना पड रहा है जबकि बावल व बसवा जैसे छोटे स्टेशनों पर अक्सप्रेस गाडियों का ठहराव है।

अतः साग्रह अनुरोध है कि बस्सी रेलवे स्टेशन पर कम से कम जोधपुर-दिल्ली वाया जयपुर इण्टरसिटी एक्सप्रेस एवं जोधपुर वाराणासी अक्सप्रेस का ठहराव कराने के आदेश जारी करावें ताकि इस क्षेत्र के सबसे बड़े बाजार का दिल्ली व उ.प्र. की मंडियों से पुनः जुड़ाव होने के साथ ही हजारों श्रमिकों को आवागमन की सुविधा व दैनिक यात्रियों को जयपुर को लिये दिन के समय गाडी की उपलब्धता हो सके।

वियः दिल्ली अहमदाबाद रेल बडी लाइन रेलगाडी 9105 तथा 9106 को नरायना विराम दिलवाने के संबंध में।

नरैना नगर एक प्रमुख धार्मिक स्थल है जहां दादूपंथियों का दादू द्वारा स्वामी दादूदयाल जी महाराज की पूज्य भूमि है, जहां र्वा भर दादूपंथी लोग आते जाते रहते हैं एवं यहां पर सिख समुदाय द्वारा गुरु गोबिन्द सिंह जी की स्मृति में गुरुद्वारा बनाया हुआ है इसमें देशभर से सिख समुदाय के लोग र्वाभर आते रहते हैं। यह नगर जैन धर्म का भी अतिशय क्षेत्र है। यहां के जैन मंदिर में जैन धर्म की दुर्लभ एवं प्राचीन मूर्तियां जो यहीं पर भूगर्भ से निकलती हैं, स्थापित हैं जिनके दर्शनार्थ जैन धर्म के लोग भी देशभर से आते रहते हैं, यहां पर अनुसूचित जाति व अनुसूचित जनजाति के आराध्य देवता श्री रामदे व जी महाराज के अनुयायी श्री रणसिंह जी महाराज का प्राचीन मंदिर है जो यात्री बाबा रामदेव के मरुणीचा स्थित मंदिर में जाकर आता है। वह यहां अ

वश्य आकर जाता है ओसा अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के लोगों का मानना है। इसलिए इस समुदाय के लोग यहां वर्ष भर आते जाते रहते हैं।

इसके अलावा यहां कई प्रकार के उद्योग भी चल रहे हैं। यह नगर पुरानी व्यापारिक मंडी भी है अतः दिल्ली अहमदाबाद के मध्य चलने वाली 9105 तथा 9106 रेलगाड़ी का नरैना रेलवे स्टेशन पर दो मिनट का विराम अति आवश्यक है।

वनस्थली विधापीठ शिक्षा का एक प्रमुख केन्द्र है। जहां पूरे भारतवासी की लड़कियां शिक्षा ग्रहण करने आती हैं। उनके अभिभावकों को उनसे सम्पर्क करने के लिये आना जाना पड़ता है। अतः वनस्थली स्टेशन पर गाड़ी का ठहराव अत्यन्त ही आवश्यक है।

भिवाडी को रेलमार्ग से जोड़ा जाना :-

भिवाडी राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में तेजी से बढ़ते हुए औद्योगिक कस्बों में से एक है। यह धारुहेडा से 5 किलोमीटर तथा रेवाडी से 25 क.मी. एवं दिल्ली से 75 कि.मी. की दूरी पर स्थित है। भिवाडी में 1 हजार से अधिक औद्योगिक इकायां स्थापित हो चुकी हैं। इस क्षेत्र में व इसके आसपास पर्याप्त जनसंख्या निवास करती है। इस क्षेत्र के भावी विकास की संभावनाओं को मद्देनजर रखते हुए राज्य सरकार ने इसे बड़े कस्बे के रूप में विकसित करने का निश्चय किया है। ज्ञात रहे कि दिल्ली में जो औद्योगिक इकायां बन्द की जा रही हैं उनको भी राजस्थान सरकार ने इसी स्थान पर बसाने का निश्चय कर कार्यवाही प्रारम्भ कर दी है। इसके अलावा भिवाडी हेतु एक इनलैंड कंटेनर डिपो की स्वीकृति मिल चुकी है। तथा भारत सरकार से यहां के लिये एक निर्यात संवर्धन औद्योगिक पार्क की अनुमति भी प्राप्त होने की संभावना है। वर्तमान में भिवाडी रेल मार्ग के मानचित्र में नहीं है परन्तु उसके वर्तमान कलेवर एवं भावी विकास की संभावनाओं से स्पष्ट है कि इसे रेल सेवा से जोड़ा जाना अनिवार्य है।

प्रस्तावित ओवर रेलवे ब्रिज :-

1. सीकर-झूझनू बाईपास तैयार है और जयपुर गंगानगर छोटी रेलवे ब्रिज पर ओवर ब्रिज नहीं होने के कारण सड़क बाईपास चालू नहीं हो पा रहा है। इसलिए इस पर रेलवे बर्ड के द्वारा ब्रिज बनाना प्रस्तावित है।
2. कोटा रोड जयपुर-कोटा राष्ट्रीय राजमार्ग पर सीतापुरा औद्योगिक क्षेत्र के पास थिवदासपुर एवं नेवाई के पास एन.एच.आई एन.एच.ए.आई व रेलवे बोर्ड द्वारा ओवरब्रिज बनाना प्रस्तावित है। जिससे यातायात सुचारू रूप से चलाया जा सके।

जयपुर से हरिद्वार जाने वाली गाड़ी जयपुर में रात्रि 3.30 बजे पहुंचती है और वह भी सप्ताह में केवल एक बार। आपसे अनुरोध है कि इस गाड़ी के जयपुर पहुंचने के समय में परिवर्तन किया जाये। गाड़ी जयपुर से सांयकाल या रात्रि 10 बजे जयपुर से प्रारम्भ होकर प्रातःकाल हरिद्वार पहुंच जाये। परिवर्तन करने का कट करे और गाड़ी सप्ताह में तीन रोज चले। इस गाड़ी के संबंध में मा. दिग्विजय सिंह जी ने आश्वासन दिया था।

इसके साथ ही अन्त में अनुरोध है कि जयपुर से गोरखपुर, गोहाटी, त्रिवेन्द्रम और चंडीगढ के लिये जयपुर से सीधी रेल सेवा प्रारम्भ करें।

आशा व विश्वास है कि रेलवे मंत्री जी उपरोक्त मांगों को पूरा कर मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता की प्रबल मांगों पर अवश्य ध्यान देगी।

सभापति महोदय : गिरधारी लाल जी, आप स्पीच ले करना चाहते हैं तो कर दीजिए।

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : महोदय, इस समय 10 बज कर 50 मिनट हो रहे हैं और यहां हम लोग रेलवे के अनुदान की अनुपूरक मांगों पर चर्चा कर रहे हैं।

रेल के बारे में मैं कहूँ तो यह गरीब लोगों की रेल है और इसमें 90 प्रतिशत से भी ज्यादा गरीब लोग सफर करते हैं। इसमें कितने लोग टिकट लेते हैं हमें इसके बारे में भी सोचना है। माननीय ममता जी जब से इस महकमें में आई हैं इसमें सुधार के बारे में सोच रही हैं लेकिन जब तक रेलवे से भ्रष्टाचार दूर नहीं होगा और जो मैनेजमेंट है वह ठीक से अपना काम नहीं करेगा तब तक मंत्री जी कितनी भी घोषणाएं करें, रेल ठीक से नहीं चल सकती हैं।

मेरा निवेदन है कि जो खलासी रेलवे को मजबूत बनाने का काम करते हैं उनको तीन साल बाद स्थाई करने की आवश्यकता है। आज वे 10-15 साल तक अस्थायी तौर पर खलासी ही रहते हैं। उनको परमानेंट करने की आवश्यकता है। मेरा कहना यह है कि "जब तक ममता जी चलाएंगी रेल, तब तक अटल जी का चलेगा खेल, अगर ममता जी बंद करेंगी रेल, सरकार चलाने में अटल जी हो जाएंगे फेल" यह बात भी सही है कि ममता जी के प्रति हमारे हृदय में बहुत आदर भी है और सभापति महोदय जब तक आप नहीं बजाएंगे बैल, तब तक मेरे भाण का चलता रहेगा खेल"। **â€¦ (व्यवधान)** हमारी मांग है कि खलासी के बारे में गंभीरता से विचार होना चाहिए। उसके साथ-साथ एक मुम्बई से दिल्ली तक बुलैट-ट्रेन चलाने की आवश्यकता है जो हर घंटे में 300 किलोमीटर चलती है, जिससे हम मुम्बई से 5-6 घंटे में दिल्ली आ सकते हैं। बुलैट-ट्रेन के बारे में आपको सोचने की आवश्यकता है। दुनिया बहुत फास्ट चल रही है इसलिए हमें भी फास्ट चलने की आवश्यकता है। यह ट्रेन ऐसी होनी चाहिए कि लोग उधर से इधर और इधर से उधर जाएं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र पंढरपुर-कुरवाडी में आपने 225 करोड़ रुपये मीटरगेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने के लिए दिए थे। वह काम हो चुका है और मार्च के महीने में वहां आपको उसके उद्घाटन के लिए आना है। पंढरपुर-लातूर और पंढरपुर-मेरठ के लिए आपको पांच सौ करोड़ रुपया कम से कम घोषित करने की आवश्यकता पड़ेगी, तभी हम आपको वहां **â€¦ (व्यवधान)** मेरी सूचना ऐसी है कि अयोध्या तक यह रेल है, इसलिए मैं उस पर अब जाना नहीं चाहता हूँ।

मैं अटल जी से कहने वाला था कि आपने हम से ज्यादा आडवाणी जी के साथ धोखा किया। उनको हटाने का यही सही वक्त है। **â€¦ (व्यवधान)** जो ट्रेन अयोध्या तक है, वहां सरजू नदी पर एक ब्रिज बना कर उस ट्रेन को आगे ले जाने की आवश्यकता है। यदि वह ट्रेन वहां तक जाएगी तो यह प्रबलम सॉल्व हो जाएगी। रेलवे में सुधार लाने के लिए ममता जी प्रयत्न करेंगी, ऐसी मुझे आशा है।

श्री सुरेश चन्देल (हमीरपुर, हि.प्र.) सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी का आभारी हूँ कि वह जब से रेल मंत्री बनीं, उन्होंने पहाड़ी क्षेत्रों की तरफ ध्यान देना प्रारम्भ किया। आजादी के 53 सालों में हिमाचल प्रदेश के साथ रेलों के विस्तार की दृष्टि से बहुत उपेक्षा हुई है। जो भी रेलवे ट्रैक बने वे अंग्रेजों के समय में बने। एकमात्र ट्रैक 1973 में प्रारम्भ हुआ। वह 25 वर्षों में मात्र 16 किलोमीटर बना है। 80 किलोमीटर ट्रैक अभी और बनाना है। 25 सालों में मात्र 16 किलोमीटर बना है इसलिए 80 किलोमीटर बनाने में अगली पूरी शताब्दी न लग जाए, मुझे इसका डर है। उस ट्रैक पर ऊना से तलवाड़ा तक रेलवे ट्रैक है। उसके लिए अधिक पैसे का प्रावधान करने की आवश्यकता है। वहां धीमी गति से काम प्रारम्भ हुआ है। उसके लिए अधिक पैसे का प्रावधान किया जाए ताकि तेज गति से काम हो सके।

ऊना से हरिद्वार तक एक रेल गाड़ी चलाने के लिए बार-बार मांग हुई। एक-दो सर्वे होने के बाद भी उस पर ध्यान नहीं दिया गया। बहुत दिनों से यह मांग है। हिमाचल प्रदेश में रेलों का विस्तार पहले से न होने के कारण, वहां आवागमन के साधनों की बहुत थोड़ी सुविधाएं हैं। वहां गाड़ियां न चलाने से हिमाचल प्रदेश के लोग उपेक्षित अनुभव करते हैं। छोटे से एडजस्टमेंट से ऊना से हरिद्वार तक एक रेलगाड़ी प्रारम्भ की जा सकती है। इसे करने से हिमाचल प्रदेश की जनता को काफी राहत अनुभव

होगी। उना से दिल्ली आने के लिए एकमात्र हिमाचल एक्सप्रेस में एक ए.सी. कोच जोड़ने की आवश्यकता है। वहां से हिमाचल के लिए 50 आरक्षित सीटें हैं। उस कोटे को बढ़ा दिया जाए। इससे वहां के लोगों को कुछ न कुछ राहत मिलेगी। इस तरफ रेल मंत्री ध्यान दें। एक सर्वे नंगल के पास बिलासपुर के लिए हुआ। उसके लिए कारपोरेशन बना कर ब्रॉडगेज ट्रैक बनाने की योजना बनी है। रेल मंत्रालय उस ट्रैक को बनाए। वह बहुत फ्रूटफुल ट्रैक होगा। वहां से 20 लाख टन मीट्रिक टन सीमेंट कैंरी होता है। इसके कारण सड़कों पर इतना दबाव है कि हर समय एक हजार ट्रक वहां से गुजरते हैं। वहां इस समय ट्रैक नहीं है। उस ट्रैक को रेलवे प्राथमिकता के आधार पर बनाए। भानुपल्ली से बिलासपुर तक इस ट्रैक के बन जाने से लोगों को यातायात की सुविधा मिलेगी और सीमेंट का कैंरिज ठीक ढंग से हो सकेगा। अंत में मैं मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्री वीरेन्द्र कुमार(सागर):** धन्यवाद महोदय, मैं रेलवे की अनुदान की पूरक मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। सबसे पहले मैं माननीया रेल मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने मेरे संसदीय क्षेत्र के खुरई स्टेशन पर हीराकुंड एवं कुर्ला एक्सप्रेस का ठहराव किया एवं बीना स्टेशन पर हबीबगंज निजामुद्दीन भोपाल एक्सप्रेस का ठहराव किया। इसके साथ ही मंडीबामोरा स्टेशन पर रेवांचल एक्सप्रेस का ठहराव किया। सागर में राहतगढ़ रेलवे फाटक पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कार्य आरंभ करवाया। माननीया मंत्री महोदय से अनुरोध है कि रेलवे ने अपने हिस्से का कार्य तो लगभग कर लिया है किंतु राज्य सरकार ने रेलवे ओवर ब्रिज के दोनों तरफ जो एप्रोच रोड का कार्य उनके द्वारा किया जाता है अभी तक प्रारंभ नहीं किया है। कृपया राज्य सरकार को शीघ्र कार्य करने हेतु निर्देशित किया जाये।

भोपाल राजकोट ट्रेन को वाया इटारसी होकर अभी तीन दिन चलाया जा रहा है, उसे सप्ताह में तीन दिन जबलपुर कटनी दमोह सागर बीना भोपाल राजकोट चलाया जाये।

महामाया एक्सप्रेस जो कि जबलपुर से निजामुद्दीन चलायी जाती है उसे अभी बीना में लिंक करके चलाया जाता है जबकि इस ट्रेन में कटनी दमोह सागर खुरई में लोगों को गाड़ी में प्रवेश करने नहीं मिलता है। अभी महामाया एक्सप्रेस को जबलपुर से ही पूरी ट्रेन के रूप में चलाया जाना चाहिये। मेरे संसदीय क्षेत्र के करौंदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस शाहपुर स्टेशन पर उकल एक्सप्रेस का एवं मंडी बामोरा स्टेशन पर सदन एक्सप्रेस का ठहराव किया जाना चाहिए। बीना जंक्शन पर एक ओवर प्लेटफार्म का निर्माण कार्य किया जाना अति आवश्यक है। जरूरा खेड़ा, नरयावली, एवं शाहपुर के स्टेशनों पर प्लेटफार्मों को ऊंचा किये जाने एवं शेड लगाये जाने का कार्य शीघ्र होना चाहिये।

दमोह सागर बीना के दैनिक यात्रियों की सुविधा हेतु बीना से दमोह एक ई.एम.यू ट्रेन चलायी जानी चाहिये। शाहपुर स्टेशन पर एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म जाने के लिए ओवर ब्रिज का बनाया जाना बहुत जरूरी है। डांगीडहर स्टेशन पर पैसेंजर गाड़ियां रुकती हैं किंतु टिकट बुकिंग नहीं होती। अतः टिकट बुकिंग प्रारम्भ करवाने की आवश्यकता है। सागर से नागपुर वाया देवरी होकर नई रेल लाइन बिछवाने की आवश्यकता है।

मेरे संसदीय क्षेत्र की सुविधा के लिए मेरे सुझाव निम्नानुसार हैं:

भोपाल और बिलासपुर के बीच चलने वाली यात्री गाड़ी को छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर तक बढ़ाया जाना चाहिये। बीना एवं कटनी के मध्य चल रही यात्री गाड़ी को जबलपुर तक बढ़ाया जाये ताकि सागर

*Laid on the Table.

क्षेत्र की जनता को दिन में ट्रेन से जबलपुर तक आने जाने की सुविधा उपलब्ध हो सके। इन्दौर-हावड़ा के बीच चलने वाले छिप्रा एक्सप्रेस एवं निजामुद्दीन-संभलपुर के बीच चलने वाली हीराकुंड एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाये। बीना इटारसी के मध्य चलने वाली गाड़ी का समय परिवर्तन का इसे इटारसी से प्रातः 5.00 बजे बीना के लिये रवाना किया जाये ताकि दिन में सागर के यात्रियों को बीना जाने की सुविधा हो सके। भोपाल और दुर्ग के मध्य चलने वाली अमरकंटक एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन वाया सागर होकर चलाया जाये। रायपुर से दिल्ली के लिये बिलासपुर कटनी सागर बीना होकर नई राजधानी एक्सप्रेस चलायी जाये। अहमदाबाद हावड़ा को चलने वाली प्रस्तावित ट्रेन को अहमदाबाद बड़ौदा भोपाल बीना सागर कटनी सतना हावड़ा होकर चलायी जाये।

***श्री दलपत सिंह परस्ते(शहडोल):** महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र की जनता की ओर से निम्न मांगे प्रस्तुत हैं-

1. चांदिया स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाये और सारनाथ एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाये।
2. डमरिया रेलवे स्टेशन में सम्भलपुर एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाये तथा कोटा निर्धारित किया जाये।
3. नरौजावाद रेलवे स्टेशन को ऊंचा किया जाये व पैदल पथ रेलवे लाइन के ऊपर बनाया जाये।
4. यात्री रेलवे स्टेशन को ऊंचा किया जाये व सारनाथ एक्सप्रेस को पाली में स्टापेज किया जाये व कोटा आरक्षण किया जाये।
5. दमोह व विजयस्लोता स्टेशन में शक्तिपुंज एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाये व रेलवे स्टेशन को सुधार किया जाये।
6. ब्यौहारी स्टेशन में सुधार किया जाकर आधुनिकीकरण किया जाये।
7. शहडोल रेलवे स्टेशन में आरक्षण सुविधा कम्प्यूटर द्वारा व्यवस्था किया जाये तथा प्रत्येक सवारी एक्सप्रेस गाड़ियों में आरक्षण कोटा बढ़ाया जाये।
8. बुढ़ार स्टेशन में सारनाथ एक्सप्रेस रोका जाये।
9. रायपुर से एक नई रेल सवारी गाड़ी एक्सप्रेस चलाया जाये, जो गोरखपुर तक चलाई जाये।
10. अनूपपुर में ओवर ब्रिज बनाया जाये व कोतमा में भी ओवरब्रिज बनाया जाये।
11. बिजुरी में पैदल पथ एक छोर से रेल पटरी के ऊपर बनाया जाये, जिससे लोगों को आने जाने में सुविधा हो।
12. जैतहरी रेलवे स्टेशन में उत्कल एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाये जिससे आदिवासियों को सुविधा मुहैया कराया जाये।
13. अनूपपुर से विलासपुर लाइन में जहां जहां दोहरी लाइन निर्माण नहीं हो पाया है, दोहरीकरण लाइन का निर्माण कराया जाये।

अतः उक्त बातों को ध्यान में रखते हुए रेलवे विभाग के आमद के अनुसार बजट राशि में निर्माण हेतु प्रावधान किये जाने की व्यवस्था की जाये व शहडोल संसदीय क्षेत्र को कलकत्ता तथा बाम्बे जैसे महानगरों से जोड़ा जाना चाहिए।

*Laid on the Table.

***DR. N. VENKATASWAMY (TIRUPATI) :** Sir, the Hon"ble Minister is known for her concern for the common people which was abundantly reflected in the Budget of 2000-2001 presented during February this year. She has given many things to so many States but I am sorry to mention that her benevolence has not reached fully to Andhra Pradesh in general and Rayalseema in particular. Sir, the Rayalseema is very backward region in all respects and

that has been neglected by the successive Governments. There are no perennial rivers flowing in the region, hence there are no irrigation projects. In spite of the fact that this has valuable minerals and mines in abundance like marble byrates, granites, lime other ores, there are no major industries established. For the development of any region communication and transportation are necessary. Keeping in view the gauge conversion from Tirupati to Katpadi was thought of. In order to open the region with the other States like Tamil Nadu, Kerala, Karnataka, Pondicherry, the gauge conversion from Tirupati to Katpadi is an essential infrastructure. Not only that, Tirupati is one of the pilgrim centres and everyday thousands of devotees visit Tirupati to have darshan of Lord Venkateswara, popularly known as Balaji, in other parts of the country. It is not only a pilgrim centre but also an educational centre. There are three universities in Tirupati. Many students are prosecuting their studies in Tirupati, coming from villages daily.

Keeping all these facts in view, the gauge conversion from Tirupati to Katadi was thought of 30 yrs. back. Technical clearance was given in 1980 and the execution of the work was started in 1992-93. The year-wise budget provision was shown. In 1998-99 – Rs.30 crores, 1999-2000 – Rs.20 crores and 2000-2001 - only Rs.12 crores. Gauge conversion projects taken up after 1992-93 namely Hospet to Gadag, to castle Rack. Nandyala to Guntakul, Trichi to Kanchipuram have been completed. But the gauge conversion taken up in 1992-93 from

*Laid on the Table.

Tirupati to Katpadi is still in the initial stage. This is a sad story. Gauge conversion from Tirupati to Kathpadi may kindly be completed at least end of December, 2001. Another important project of gauge conversion is between Dharmavaram to Pakala has to be taken up early and completed as early as possible. Coming to doubling of railway lines, the decade old project from Guntakal to Renigunta has to be completed. If this is done, valuable minerals and mines like lime, byrites, granites will be exported easily and all these are export earning items. There is a huge production of cement at Errakuntla. This will help the industry, the people and the railways also. Another doubling from Gudur to Renigunta has to be completed early. In view of the backwardness of the Rayalaseema, there is imperative need to have a new railway line from Anatapur to Errakuntala in Cuddapah district. There is a need to introduce EMU from Arkonam to Renigunta and from Chennai to Gudur as early as possible. There is a need to stop Nav Jeevan Express at Sullurpet Railway Station as Sriharikota Satellite Launching Centre is 12 kms from this place. Scientists from all over India, particularly from the North are working at SHAR, Sullurpet which is located between the Gudur and Chennai. To come to SHAR, scientists have to get down either at Gudur and travel 60 kms. Or to get down at Chennai and to travel 70 kms. Hence, there is a need for stoppage of Navjeevan Express at Sullurpet Railway Station. Coach repairing Shop at Tirupati should be strengthen to the sanction level of 100 coaches.

***प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर):** महोदय, मैं माननीया ममता जी के प्रति हार्दिक आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने अपने गतिशील एवं जुझारू व्यक्तित्व एवं निरन्तर कर्मठता के आधार पर रेलवे जैसे बड़े विभाग को पुनः राष्ट्रहित में गतिमान करने का सफल प्रयास किया है। सुस्का, संरक्षा, समय की पाबन्दी आदि की दृष्टि से तथा जन साधारण की शिकायतें दूर करने में उन्होंने आशातीत सफलता अर्जित की हैं। लोगों की आशाएँ तथा अपेक्षाएँ उनसे बहुत हैं पर बजटीय सहायता के अभाव तथा आर्थिक संसाधनों की कमी के कारण वे चाहते हुए भी कुछ कर पाने में असमर्थता अनुभव करती हैं।

मैं उनके द्वारा प्रस्तुत रेलवे के पूरक बजट की मांगों का पूर्ण समर्थन करता हूँ। महोदय, रेलवे राष्ट्र की वे नसें हैं जिनमें राष्ट्रीय एकता का रक्त बहता है।

इस पूरक बजट में समपार फाटकों पर चौकीदारों की व्यवस्था तथा भीड़भाड़ वाले स्थानों पर पुल का निर्माण तथा अन्य अपरिहार्य महत्वपूर्ण कार्यों को सम्मिलित किया गया है। इसका हम पूर्ण समर्थन करते हैं। दुर्घटनाओं को रोकने के लिये सभी फाटकों पर चौकीदारों की व्यवस्था अत्यंत आवश्यक है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीया रेलमंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि पहले एक निर्णय लिया गया था कि सम्पूर्ण देश में एक ही प्रकार की ब्राडगेज, यूनीगेज सिस्टम, स्थापित करने का प्रयास होगा परन्तु ऐसा प्रतीत होता है कि धनाभाव के कारण प्रबल इच्छाशक्ति के होतु हुए भी यह कार्य अवरुद्ध हो गया है। अतः पुनः इस संबंध में विचार करना आवश्यक है कि सम्पूर्ण देश में यूनीगेज सिस्टम लागू की जाये ताकि आधा तीतर आधा बटेर वाली स्थिति नहीं रहे।

महोदय, दिल्ली-अहमदाबाद वाया जयपुर-अजमेर ब्राडगेज लाइन को डबल लाइन, दुहरीकरण, किया जाये जिससे इस पथ पर चलने वाली रेलगाड़ियों की गति तेज हो, समय भी कम लगे तथा अधिक गाड़ियां चलाई जा सकें। आपने बैंगलूर तथा कलकत्ता (स्यालदाह) से साम्प्रदायिक सौहाद्रता के लिये प्रख्यात अजमेर शरीफ को नई रेलों से जोड़कर महत्वपूर्ण कार्य किया है तदर्थ हार्दिक धन्यवाद। आपने दिल्ली-अहमदाबाद के मध्य वाया जयपुर अजमेर राजधानी एक्सप्रेस, हरिद्वार वाया अजमेर-जयपुर, बरेली गांधी धाम वाया दिल्ली-जयपुर-अजमेर आदि चलाकर लम्बी दूरी तक सफर करने वाले यात्रियों को उपयोगी सुविधायें प्रदान की है, प्रार्थना यही है कि इन गाड़ियों के फेरे बढ़ा दिये जायें। इन गाड़ियों में आरक्षण वाले डिब्बे ज्यादा रहते हैं, आम जनता के लिये साधारण श्रेणी की बोगियां भी इन गाड़ियों में लगाई जायें।

*Laid on the Table.

महोदय, कृपया निम्न समस्याओं की ओर भी मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा:-

अजमेर-पुकर रेलमार्ग पर शीघ्र ही कार्य शुरू कर इसे पूर्ण किया जाये। दिल्ली-अहमदाबाद मेल 9901अप, 9902 डाउन में IAC का डिब्बा लगाया जाये, पहले मीटरगेज पर चलनेवाली मेल में IAC का डिब्बा था। पूर्व में मीटरगेज के समय दिन को चलने वाली 9903 अप, 9904 डाउन दिल्ली-अहमदाबाद गाड़ी ब्राडगेज पर भी चलाई जाये। यह गाड़ी अत्यंत आवश्यक है। पूर्व में चलने वाली दिल्ली-अजमेर, अजमेर-मेहसाना पैसेंजर गाड़ियां शीघ्र ब्राडगेज पर चालू की जायें। जो सभी स्टेशनों पर रुके और आम ग्रामीण जनता इससे लाभान्वित हो सके।

बांदी कुई आगरा फोर्ट ब्राडगेज लाइन अभी तक भी पूर्ण नहीं हो पाना अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है। महोदय, इस ब्राडगेज को शीघ्र निर्मित करवाकर पूर्व में मीटरगेज की भांति अहमदाबाद-आगराफोर्ट वाया अजमेर जयपुर जो पहले लोकल एक्सप्रेस के नाम से प्रसिद्ध थी, चलाई जाये ताकि पश्चिमी उत्तर प्रदेश से अजमेर का सीधा संबंध हो सके।

उत्तरी पश्चिमी रेलवे जोन नया बनाया गया था और उसका मुख्यालय जयपुर में रखा गया था परन्तु उसकी अभी तक शुरुआत नहीं हो पाई है। जयपुर में जमीन भी नहीं मिल पाई है। जबकि अजमेर में रेलवे के पास पर्याप्त भूमि भी विद्यमान है और वह सब प्रकार से उपयुक्त है तथा निर्धारित जोन के मध्य में भी होगा। अजमेर के लोको तथा कैरीज कारखानों की कार्य क्षमता और बढ़ाई जाये और वहां ब्राडगेज की आवश्यकताओं के अनुरूप कार्यवृद्धि की जाये।

अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़-उदयपुर को अविलम्ब ब्राडगेज में बदला जाये। उदयपुर-वीरमगांव-अहमदाबाद को भी ब्राडगेज में बदलने हेतु कार्य योजना बनाकर अगले वर्ष सम्मिलित किया जाये। फुलेरा-सिंगस-रिवाड़ी मीटरगेज को शीघ्र ही ब्राडगेज में बदले जाने की आवश्यकता है। मेड़ता रोड से पुकर रेलवे मार्ग से जोड़ने हेतु सर्वे कर वाया जाये। अजमेर को कोटा से जोड़ने के लिये वाया केकड़ी-देवली-बूंदी रेलवे मार्ग का सर्वेक्षण किया जाये।

ब्यावर-जवाना-भीम-देवगढ़ को रेलवे से जोड़ने हेतु सर्वे किया जाये। अजमेर में रेलवे यात्री निवास का निर्माण करवाया जाये। ब्यावर, किशनगढ़ स्टेशनों का विकास किया जाये। अजमेर को हैदराबाद से ब्राडगेज पर एक गाड़ी चलाना अत्यंत आवश्यक है। अजमेर-मुम्बई होलीडे एक्सप्रेस बहुत फायदे में चल रही है। अतः इसे नियमित तथा स्थायी किया जाये। किशनगढ़ तथा ब्यावर में आश्रम एक्सप्रेस तथा अन्य लम्बी दूरी की गाड़ियां रोकी जायें। ये औद्योगिक एवं व्यापारिक दृष्टि से महत्वपूर्ण नगर हैं। दो दो मिनट का ही स्टापेज दिया जाये।

तिलोनिया जिला अजमेर में पहले कई गाड़ियां रुकती थी परन्तु ब्राडगेज के बाद कम गाड़ियां रुकती हैं। अतः वहां साधारण पैसेंजर गाड़ियां को अवश्य रोका जाये। किशनगढ़ में रूपनगढ़ रोड पर रेलवे स्टेशन के पास उपरी पुल बनना परम आवश्यक है। अजमेर में जौंसगंज तथा गुलाबबाड़ी में तथा ब्यावर में कृणा मील रोड पर रेलवे लाइन पर उपरी पुल बनना अत्यंत आवश्यक है। अजमेर संसदीय क्षेत्र में लामाना, मकरेड़ा, दांता-न्यारा, राजौसी मुहामी आदि रेलवे फाटकों पर 24 घंटे चौकीदारों की व्यवस्था की जाये ताकि रात्रि में ग्रामीणजनों को आने जाने में असुविधा नहीं हो सके।

अजमेर में रेलवे करवाली पड़ी जमीन का व्यवसायिक उपयोग किया जाये, अवैध अतिक्रमणों को हटाया जाये। जम्तूतवी-जयपुर को अजमेर तक बढ़ाया जाये। अजमेर को अमृतसर, अजमेर को हरिद्वार तथा अजमेर को चेन्नई रेल मार्ग द्वारा जोड़ा जाये। रेलवे का डी.एस. आफिस 100 वर्ग से पुराना है वह राष्ट्रीय हैरीटेज सम्पत्ति के तुल्य है, इसका मैटीनेंस तथा ऐतिहासिकता बनाये रखना आवश्यक है। रेलवे कालोनियों में क्वार्टरों की मरम्मत, सड़कों नालियों का निर्माण आवश्यक है।

लोको एवं कैरीज खेलने के मैदानों तथा रेलवे बीसीट संस्थाओं की स्थिति में सुधार आवश्यक है। रेलगाड़ियों में सफाई व्यवस्था तथा रेलवे स्टेशनों पर आवश्यक सुविधाएँ मुहैया कराना आवश्यक है। रेलवे लोक सेवा आयोग अजमेर के वर्तमान कार्य में काफी मुस्तैदी आई है तथा पहले की अनियमितताओं को वर्तमान चेयरमैन ने रोककर नियंत्रित कर दिया है। यही प्रवृत्ति बनी रहनी चाहिये।

अजमेर, ब्यावर, किशनगढ़, विनयनगर के कोटे में वृद्धि की जाये। रेलवे अस्पताल तथा रेलवे विद्यालयों की स्थिति में सुधार करना भी आवश्यक है।

23.00 hrs

कुमारी ममता बनर्जी : सर, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्यगण का शुक्रिया अदा करना चाहती हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छे सुझाव दिये हैं। उन्होंने कांस्टीट्यूंसी की बात कही है। स्टेट के बारे में कहा, देश के बारे में कहा, सेफ्टी के बारे में कहा, सिक्युरिटी के बारे में कहा, नई रेलवे लाइनों के बारे में कहा, प्रोजेक्ट के बारे में कहा है और साथ-साथ रेलवे की जो परिस्थिति है, उसके बारे में भी कहा है। सर, इनडिवीजुअली जो प्वाइंट्स स्टेशंस, प्रोजेक्ट्स और लाइनों के बारे में रेज किये गये हैं, उनके बारे में मैं अभी डीटेल में नहीं बताना चाहती हूँ, चूंकि इसमें बहुत समय लगेगा, क्योंकि हर स्टेट, हर डिस्ट्रिक्ट और हर कांस्टीट्यूंसी में अलग-अलग प्रॉब्लम्स हैं। मैं ज्यादा कहना नहीं चाहती लेकिन I want to cover some important points.

माननीय मुनियप्पा जी ने इस डिस्कशन को इनीशिएट किया था। If I remember correctly, you mentioned about the Late Lal Bahadur Shastri and Shri Madhav Rao Scindia. यह सच है कि हमारा देश 1947 में आजाद हुआ। तब से लेकर अब तक हमारे देश में 33 रेलवे मिनिस्टर हुए हैं और इनमें से केवल 5-6 मिनिस्टर को ही चार-पांच साल काम करने का मौका मिला। श्री जगजीवनराम जी को छः वर्ष काम करने का मौका मिला था, जाफर शरीफ जी, श्री लाल बहादुर शास्त्री जी और श्री पुनाचा जी को भी मौका मिला था। लेकिन और जो सारे मिनिस्टर बने थे उनमें किसी को दो वर्ष, किसी को तीन वर्ष का समय मिला। सिंधिया जी को तीन वर्ष और श्री रामविलास पासवान जी को दो वर्ष काम करने का मौका मिला। बाकी जो मिनिस्टर बने उनमें किसी का कार्यकाल दस महीने, एक साल या डेढ़ साल में खत्म हो गया। ऐसी स्थिति में कोई पॉलिसी नहीं बना सकता है।

सभापति महोदय, आज हम लोग सेफ्टी के बारे में क्यों सोच रहे हैं। यह तकलीफ की बात है। क्रिटिसिज्म करना बहुत आसान है। लेकिन क्या कभी हम लोगों ने सोचा है कि हम आज मिनिस्टर हैं, आने वाले बीस वर्षों के लिए हम कुछ कर जाएं, ताकि आगे आने वाले दिनों में लोगों को कुछ सुविधा मिले। लेकिन हमने ऐसा नहीं सोचा। यदि हम ऐसा सोचते तो इंडियन रेलवे की हालत आज इतनी बुरी नहीं होती। श्री लाल बहादुर शास्त्री जी बड़े इंसान थे। उन्होंने जय जवान, जय किसान का नारा दिया था। उन्होंने देश के लिए बहुत काम किया था। उन्होंने देश के लिए सैक्रीफाइस भी किया था। लेकिन उनके समय में चार वर्ष काम करने के बाद एक एक्सीडेंट हुआ। उस एक्सीडेंट में करीब ढेढ़ सौ आदमियों की डेथ हो गई थी। हम लोग एम.पी. हैं। हम स्टेट के बारे में बात करते हैं, नेशन के बारे में बात करते हैं, पब्लिक रिप्रेजेन्टेटिव की जिम्मेदारी होती है। इसीलिए श्री लाल बहादुर शास्त्री जी ने तब रेजिगनेशन दे दिया था। बाद में वह प्रधान मंत्री बने थे। मैं कहना नहीं चाहती

थी, लेकिन आपने रज किया है, इसलिए मैं कहती हूँ। क्या आप मुझे कोई मिनिस्टर दिखा सकते हैं जिसने 40 आदमियों के मारे जाने के बाद रिजाइन किया हो। यदि आप ऐसा कर सकें तो मैं एक सैकिंड के लिए भी यहां नहीं रहना चाहती हूँ। मैं रेल नहीं चलाती हूँ। रेल चलाने के लिए आपरेशन होता है। रेल ड्राइवर चलाते हैं, गार्ड चलाते हैं, उसमें सिगनलमैन, गैंगमैन होता है। इन सबकी ड्यूटी वहां होती है। उसमें स्टेशन मास्टर भी है, सेफ्टी, मैकेनिकल और इलैक्ट्रिकल इंजीनियर आदि भी शामिल होते हैं। श्री सिंधिया जी के टाइम में आपने कहा था, सिंधिया जी का टाइम हैप्पीएस्ट टाइम था, परंतु जब हम आये तो यह क्राइसिस का टाइम था। मिनिस्टर बनने के बाद जब मैं सिंधिया जी से मिली थी तो उन्होंने मुझसे कहा था कि ममता जी इस र्वा यह विभाग मत लो, इस र्वा आपको बहुत फाइट करनी पड़ेगी। अभी प वन जी ने रेलवे कन्वेंशन कमेटी की रिपोर्ट उठाकर कहा था कि 1400 करोड़ रुपये या कुछ कम हो गया। पांचवें वेतन आयोग की रिपोर्ट आने के बाद आपको पता है कि क्या हुआ। उसके बाद से हर स्टेट गवर्नमेंट को दिक्कत हो रही है, सेंट्रल गवर्नमेंट को दिक्कत हो रही है। रेलवे में 16 लाख इम्पलाईज हैं। पांचवे वेतन आयोग की रिपोर्ट के बाद साढ़े सात हजार करोड़ रुपये से ज्यादा देना पड़ा था। जब हम रेलवे में आये थे, रेलवे के पास एक पैसा भी नहीं था। माइंस में था, लेकिन पिछले पांच महीनों में ऑस्टेरीटी करके हमने 850 करोड़ रुपये बचाये हैं और कोई विभाग ऐसा नहीं कर सका।

सिंधिया जी के समय में भी 517 आदमी मरे थे लेकिन तब भी सिंधिया जी ने कोशिश की थी काम करने की। मंत्री की कोई गलती नहीं है। कभी किसी सदस्य ने सिंधिया जी का रेजिनेशन भी नहीं मांगा था।

मुझसे भी नहीं मांगा था। I am thankful to all the members across the party lines. They didn't ask me. क्योंकि मैंने क्या सोचा था। मैं सोचती हूँ कि हर रोज देश में 13500 ट्रेन्स कैसे चलती हैं। कोई भी छोटा सा ऐक्सीडेन्ट होने से हमें दुख होता है लेकिन रोड ऐक्सीडेन्ट में 75000 लोग हर साल मर जाते हैं। रेलवे में ज्यादा बड़ा ऐक्सीडेन्ट होता है तो 600-700 आदमी मारे जाते हैं। अभी लोग ऐक्सीडेन्ट की रिपोर्ट ज्यादा देखते हैं। पहले जोनल रेलवे में जो छोटे-मोटे ऐक्सीडेन्ट होते थे, उनकी रिपोर्ट वह रेलवे बोर्ड को नहीं देते थे लेकिन मेरे आने के बाद मैंने सीएजी की रिपोर्ट देखी और कहा कि एक छोटी सी बोगी भी डीरेल हुई है तो उसकी रिपोर्ट दर्ज करनी है। इसलिए ऐक्सीडेन्ट की संख्या अब ज्यादा दिखती है। सीएजी रिपोर्ट में 13000-14000 दिया है, उसमें छोटे-छोटे ऐक्सीडेन्ट भी दिखाए हैं। आपको देखना चाहिए कि अभी हमारी प्रायॉरिटी क्या है। हमारी प्रायॉरिटी सेफ्टी और सिक्यूरिटी की है। अगर नयी रेल जहां कहीं से मांगते हैं तो मुझे कोई ऐतराज नहीं है। देने से मैं खुश हो जाऊंगी, लेकिन दिक्कत यह है कि जो प्रोजेक्ट पड़ा है बहुत दिनों से, वह एक प्रोजेक्ट खत्म करना चाहिए वह नया प्रोजेक्ट हो, डबलिंग का प्रोजेक्ट हो, इलेक्ट्रिफिकेशन का हो या मूंगेर का गंगा ब्रिज हो। इनमें सब मिलाकर 5000 करोड़ रुपये की जरूरत है। अपने समय पर हमने 11 प्रोजेक्ट क्लियर किये थे। अपने राज्य में एक प्रोजेक्ट दिया था। हमारे खिलाफ बहुत बोला जाता है कि हम अपने राज्य के लिए सब कर रहे हैं। मैंने एक प्रोजेक्ट बंगाल को दिया था, लेकिन आंध्र प्रदेश को दो प्रोजेक्ट दिये थे, तमिलनाडु को दो प्रोजेक्ट दिये थे। सुल्तानगढ़, देवगढ़ क्या बिहार के प्रोजेक्ट नहीं हैं? मैंने उनको दिया था। मेरी ऐसी कोई इंटेन्शन नहीं है कि कोई स्टेट डिप्राइव हो।

23.07 पढ़ें. (श्री पी.एच. पांडियन पीठासीन हुए)

रघुवंश जी की मैं इज्जत करती हूँ कि वह चिल्लाते तो हैं लेकिन स्टेट के फायदे की बात करते हैं। रघुनाथ झा जी ने जो कहा, मैं उसकी कद्र करती हूँ, लेकिन यह बात सच नहीं है कि हमने बिहार को कुछ दिया नहीं है। बिहार के भी रेल मंत्री रहे हैं, उन्होंने भी बिहार के लिए दिया। नीतीश कुमार जी के समय से कंपेयर करें तो नीतीश जी के समय में बिहार को 255.242 करोड़ रुपये दिये थे और हमने 255.33 करोड़ रुपये दिये। हमने प्रावधान बढ़ाया है, कम नहीं किया है। यह तो आंकड़े बताएंगे। अगर मैं गलत हूँ तो आप मेरे खिलाफ प्रिविलेज ला सकते हैं, लेकिन मैं आंकड़ों की बात कर रही हूँ। हमें उसमें कमी करने का कोई इरादा नहीं है।

मुझे पता है कि कुछ स्टेट्स नेग्लैक्ट हुई हैं लेकिन उन्हें भी हम अगली बार सैटल कर देंगे। किसी सदस्य ने कहा कि हमने 10 प्रतिशत कट किया है, मैं आपको साफ-साफ बताती हूँ कि हमारा एक रेल बोर्ड है। उन लोगों ने प्लान ऐक्सपेन्डीचर ऐडजस्ट करने के लिए, जो फाइनेन्शियल टर्म्स हैं, 10 प्रतिशत कट जरूर किया है लेकिन मैंने कह दिया है कि किसी डेवलपमेंट प्रोजेक्ट और सेफ्टी मीज़र्स के लिए कट नहीं होगा। प्लान ऐक्सपेन्डीचर में जो कट होगा, अगर ऐडजस्टमेंट की बात है तो ठीक है, लेकिन डेवलपमेंट प्रोजेक्ट के लिए हम कट नहीं करना चाहते हैं। यह बात सच है और मैं आप लोगों के साथ एकमत हूँ कि रेल का काम थोड़ा ढीला-ढाला चलता है। क्यों चलता है इसके कारण भी मैंने बताए थे। पहले फरवरी में रेल बजट पेश होता है। फिर मई में बजट पास होता है, जून में जोनल रेलवे में जाता है, इसके बाद टैण्डर करते हैं। टैण्डर में तीन महीने लगते हैं। नवंबर में टैण्डर खुलते हैं। उसके बाद काम शुरू करने से कितने दिन मिलते हैं? र्वा में तीन महीने मिलते हैं। फाइनेन्स बजट के लिए दिक्कत नहीं है क्योंकि उसमें कंस्ट्रक्शन इनवॉल्व नहीं है लेकिन रेलवे में कंस्ट्रक्शन है। इसलिए इसका तरीका बदलना बहुत जरूरी है। अगर फरवरी में बजट होना है तो फरवरी में ही पास करना है, तब वर्किंग मन्थ्स आपको मिलेंगे नहीं तो तीन महीने में काम नहीं होता और काम ढीला-ढाला होता है।

सभापति महोदय, बहुत सारे फंड्स डायवर्ट भी होते हैं, मैंने देखा है। जो बातें सच हैं उन्हें कहने और बताने में मुझे कोई दुख नहीं है। जब दो-तीन महीने ही काम करने को मिलते हैं, तो फंड को इधर से उधर और उधर से इधर तो करना ही पड़ेगा। मैं चाहती हूँ कि यह बन्द होना चाहिए। जितनी भी परियोजनाएं आप लोगों ने कही हैं कि हमको यह दीजिए, हमको वह दीजिए, मुझे कोई ऐतराज नहीं है, लेकिन जो पिछले 50-55 सालों में होता रहा है, पहले उसे ठीक कीजिए, रिष्यू कीजिए, पालिसी डिस्मिशन कीजिए। यदि आप लोग चाहते हैं कि एक स्टेट में एक या दो प्रोजेक्ट पूरे किए जाएं तो मैं तैयार हूँ। एक र्वा में एक या दो प्रोजेक्ट तो पूरे किए जा सकते हैं, लेकिन उसमें आपका, राज्य सरकार का, पब्लिक सैक्टर और प्राइवेट सैक्टर सबका कोआपरेशन चाहिए।

माननीय सदस्य, पवन बंसल जी यहां बैठे हुए नहीं हैं। बंसल जी को मालूम होना चाहिए कि चंडीगढ़, पंजाब, हिमाचल को हम इलेक्ट्रिफिकेशन ट्रेन के माध्यम से जोड़ना चाहते हैं। हमारे इंजीनियर इतने ऐफीशिएंट हैं कि जो काम दो र्वा में होना चाहिए वे नौ महीने में कर सकते हैं। हम लोग और जल्दी करा सकते हैं, लेकिन इसके लिए क्लियरकट पालिसी होनी चाहिए। इसमें नैगलीजेंस रेलवे की तरफ से बहुत हुई है।

सभापति महोदय, रेलवे को सबसे ज्यादा प्रायर्टी सेफ्टी को देना चाहिए। मैं इस बात को जानती हूँ। इसलिए मैंने पहले साल 400 अनमैन्ड क्रासिंग लिए थे। अभी 180 और लिए हैं, लेकिन 24000 रेलवे क्रासिंग बिना आदमी के 50-55 साल से पड़े हुए हैं, यह बात पहले क्यों नहीं सोची गई, यह बात आपको सोचनी चाहिए थी। इसको प्रायर्टी क्यों नहीं दी गई। आज आप नये कोच मांगते हैं, तो उसके लिए पहले से आर्डर क्यों नहीं दिया गया। मेरे आने से पहले तो रेलवे ने कोच और इंजन तक इम्पोर्ट करने शुरू कर दिए थे। मैंने आते ही उन्हें बन्द कर दिया। मैं चाहती हूँ कि इंजन और कोचेज हमारे ही देश में बनें। मैं चाहती हूँ कि हमारे देश की जो फैक्ट्रियां हैं उनमें काम करने वालों को रोजगार मिले।

सभापति महोदय, मैंने इकनॉमिक ऑस्टेरीटी मैंने शुरू की। पिछले साल 850 साल करोड़ बचाया था। इस साल 865 करोड़ बचाने का लक्ष्य है। अभी मार्च को आने में तो समय है, लेकिन अभी तक पैसंजर और फ्रेट अर्निंग में हमने 300 करोड़ रुपए हमने बचाए हैं और वह भी ऐसी कंडीशन में जहां ट्रैक पुराने हैं, कोच पुराने हैं। हमें एक हजार करोड़ रुपए से भी सपोर्ट नहीं मिलता है। हमने डेढ़ हजार करोड़ रुपए से भी ज्यादा हमने किया है और वह भी ऐसी परिस्थिति में जब ब्रूजेज सब पुराने हैं, सिगनल पुराने हैं। मैं पहले ही दिन से चिल्लाती आ रही हूँ कि सेफ्टी के लिए, सिक्योरिटी के लिए कुछ किया जाए। I set up a Task Force Committee so that security aspect is not neglected. मैं हर स्टेट में टास्कफोर्स कमेटी धीरे-धीरे चीफ सैक्रेट्री और होम सैक्रेट्री को रखकर बना दी है। Sir, law and order is a State subject. We cannot interfere in a State's affair in this regard, लेकिन सिक्योरिटी ज्यादा हो, इसके लिए टास्कफोर्स की रिपोर्ट जल्दी मिलने वाली है और उसके बाद हमारी इच्छा है कि हम उसको पार्लियामेंट में लेकर आएं और एम.पी. साहेबान के जो सुझाव होंगे उनके अनुसार हम काम करेंगे।

सभापति महोदय, 62,000 किलोमीटर रेलें हैं उनका काम कैसे करेंगे। बार्डर में फेंसिंग करते हैं उसमें भी इतना समय लग जाता है, तो रेलवे को जितनी इम्पोर्टेंस मिलनी चाहिए, उतनी नहीं मिलती है। रोड को ज्यादा इम्पोर्टेंस मिलती है, लेकिन फिर भी रेलवे स्टेशन चीपेस्ट है, 12 करोड़ आम जनता प्रति दिन सफर करती है। 7000 स्टेशन हैं। बहुत वास्तु नैट है। वर्ल्ड में सैकिड लार्जस्ट नैटवर्क है, लेकिन रेलवे चीपेस्ट है। रेलवे एनवायरनमेंटल फ्रेंडली है, रेलवे नहीं चलने से आम जनता की जिन्दगी नहीं चलेगी। जब गरीब जनता रेलवे में चलती थी और टी.टी. बिना टिकट उसको पकड़ लेता था, तो मुझे इस स्थिति को देखकर बहुत दुख होता था। इसलिए मैंने रेल मंत्री बनते ही पहले सीजन टिकट सबसे कम 15 रुपए प्रतिमाह का कर दिया, जिससे गरीब आदमी भी कह सके कि मेरे पास भी रेलवे का टिकट है।

इसलिए मैंने जो दिया है, उसे मैं कंटिन्यू करूंगी। मैं उसे वापिस लेने के लिए तैयार नहीं हूँ।

It will continue for the benefit of the poor passengers. हमारे किसी दोस्त ने कहा था कि कमीशन की रिपोर्ट के मुताबिक हम काम नहीं करते, यह बात ठीक नहीं है। हिन्दुस्तान में आजादी के बाद तीन कमीशन बने - एक कुंजरू कमीशन बना, दूसरा सीकरी कमीशन बना तथा एक और कमीशन बना। तीन कमीशन बने हुए थे। अभी हमें खन्ना कमेटी की रिपोर्ट मिली है। जहां तक हमें मालूम है, उसमें 150 रिकमेंडेशन्स थीं। उनमें से हमने 103 रिकमेंडेशन्स को एक्सेप्ट कर लिया है, 28 रिकमेंडेशन्स को हमने पार्शियली एक्सेप्ट किया है और बाकी जो 19 रिकमेंडेशन्स हैं, उनको हमने एक्सेप्ट नहीं किया है। एक्सीडेंट के बाद रेल सेफ्टी कमेटी उसे रिव्यू करती है जो एक्सीडेंट की रिपोर्ट देती है यानी सी.आर.सी. की हमें जो रिपोर्ट मिली है, उसने भी नौ रिकमेंडेशन्स दी थी। उन नौ रिकमेंडेशन्स में से हमने आठ रिकमेंडेशन्स को मान लिया है। एक रिकमेंडेशन हमने नहीं मानी। वह रिकमेंडेशन क्यों नहीं मानी ? वह रिकमेंडेशन आटोमेटिक फ्लोरोसेंट लाइट के बारे में थी। उसके बारे में भी हमने मीटिंग करके प्रस्ताव किया है और उसे आर.डी.एस.ओ. को भेजा है। उस रिकमेंडेशन को भी हम मान लेंगे।

क्या आप लोगों ने कभी यह सोचा है कि इंडियन रेलवे में कोई सेफ्टी प्लान नहीं था ? मैंने इस बारे में पूछा कि यहां सेफ्टी प्लान क्यों नहीं है ? जोनल लैवल पर तो है लेकिन नैशनल लैवल में नहीं था। **There was no Member (Safety) on the Board. This is the first time I gave charge to the Chairman, Railway Board to take charge of safety. This is the first time it has happened in the railway history of the country.** किसी को पता ही नहीं था कि सेफ्टी की भी जरूरत है। इस संबंध में हमने पूरे रेलवे बोर्ड की मीटिंग भी की और कहा है कि नया सेफ्टी प्लान होना चाहिए। आप देखें कि हमने मोबाइल रेडियो, वाकमैन और वाकी-टाकी को पूरी हॉट ट्रेन में दे दिया है। इसके अलावा हम इन्हें स्टेशन में भी चलाने जा रहे हैं। स्टेशन मास्टर के लिए भी हमने इसे आउट ऑफ टर्न कर दिया है। इसके लिए 22 करोड़ रुपये लगेंगे लेकिन वह ठीक है क्योंकि **We should not compromise on safety.**

किसी फ्रेंड ने अभी ट्रेन के बारे में कहा था। अभी हमारा बजट आ रहा है। उसमें हमारी जो सोच है या आने वाले 10 सालों के लिए हमें जो भी प्लान बनाना है, वह हम बनाकर बाद में आयांगे। हमने इन्वोलेटिव आइडिया अभी शुरू किया है। कमर्शियल यूटीलाइजेशन ऑफ लैंड अर्थस्पेस में भी प्रगति हुई है लेकिन इसमें कोई लीगल सैक्शन है, कोई फाइनेंशियल सैक्शन है, इसलिए उसमें थोड़ा वक्त तो लगता ही है। लेकिन इसमें भी हम बहुत आगे बढ़े हैं।

इसके साथ-साथ मैंने रेल टैल कार्पोरेशन के बारे में भी कहा था। ऑप्टिकल फाइबर केबल्स के लिए कहा था। इस संबंध में हमने क्या किया, उसे जानकर आपको खुशी होगी। यदि हम रेल टैल कार्पोरेशन के लिए उसे फाइनेंस के पास भेजेंगे, प्लानिंग कमीशन के पास भेजेंगे, प्राइम मिनिस्टर के आफिस में भेजेंगे, आई.टी. में भेजेंगे या कम्युनिकेशन डिपार्टमेंट में भेजेंगे तो इसमें एक वां लग जायेगा। इसलिए हमने हर डिपार्टमेंट से एक-एक मੈम्बर को लेकर एक टॉस्क फोर्स बनाई है। अभी हमारा रेल टैल कार्पोरेशन रजिस्टर्ड हो गया है और वह बिजनेस प्लान देने के लिए तैयार है। इससे रेलवे को यह फायदा होगा कि सिग्नल का माडर्नाइजेशन हो जायेगा तथा कम्युनिकेशन सिस्टम जो अभी तक गांव से नहीं जुड़ा है, वह रेल नेटवर्क से जुड़ जायेगा। इसे हम एक एरिया के लिए नहीं किया है, इसे हमने 62,800 किलोमीटर के लिए किया है। यह हमने इसलिए किया है क्योंकि पोर्टेबिल एरिया को तो सब देखते हैं लेकिन बैकवर्ड एरिया को कोई नहीं देखता, इंटीरियर एरिया को कोई नहीं देखता। यदि यह गांव-गांव में चला जायेगा तो इससे टेलीफोन माडर्न हो जायेगा, सिग्नल सिस्टम माडर्न हो जायेगा और ऑप्टिकल फाइबर केबल्स के आने से रेलवे में रेवोल्यूशन आयेगा और हमारा वृत्तिकोण भी बिजनेस की लाइन में जायेगा। मेरा कहना है कि रेलवे केवल कमर्शियल आर्गनाइजेशन नहीं है बल्कि उससे हमारा सोशल ऑब्जेक्टिव भी होता है। अगर गरीब आदमी ट्रीटमेंट के लिए नहीं जा सकता तो उसकी हम मदद करते हैं। अगर नेचुरल डिजास्टर होते हैं तो उनकी हम मदद करते हैं जैसे उड़ीसा में सुपर साइक्लोन आया तो हमने उनकी मदद की। इसी तरह आंध्र प्रदेश और गुजरात में बाढ़ आई, सूखा आया तो हमने उनकी मदद की। हमारी ओर फ्लड आया तो हमने उनकी मदद की। जब भी कहीं कुछ होता है तो **The Railways is the first communication line of this country and it always extends its full co-operation.** अगर कभी-कभी कुछ गड़बड़ हो जाती है तो उसके लिए हमको भी दुख है लेकिन इसके साथ-साथ यह बात भी सच है कि डी-रेलमेंट बढ़ता जा रहा है। यह क्यों बढ़ता जा रहा है, इसके पीछे भी कई कारण हैं। हमारे एक दोस्त ने कहा था कि भिलाई स्टील प्लांट ने हमें जो स्टील दिया, उसमें कुछ डिफेक्ट था।

इसलिए मैंने आने के बाद स्टील मिनिस्टर के साथ मीटिंग करके इस बात का भी फैसला किया। मैंने कहा कि ट्रेन थोड़ी लेट होना अच्छा है लेकिन हम पैसेंजर की जिन्दगी खतरे में नहीं डालेंगे। विन्टर सीज़न में फॉग के कारण रेलवे ट्रेक छोटा हो जाता है और गर्मी में थोड़ा बड़ा हो जाता है जिससे थोड़ा डिफेक्ट पैदा हो जाता है। इसलिए लाइन फ्रैक्चर इन दो-तीन महीनों में ज्यादा होता है। हमारी इन्स्ट्रक्शन है कि ट्रेन की स्पीड रिस्ट्रिक्ट करें क्योंकि लोगों की जिन्दगी बचाना सबसे पहला कर्तव्य है।

मैं सभी सदस्यों की आभारी हूँ कि उन्होंने सुझाव दिए हैं। लेकिन रेलवे की ओर से मैं कहना चाहूंगी कि हमें रेलवे की सेफ्टी के बारे में ध्यान देना बहुत जरूरी है। इंडियन रेलवे का अपना नेटवर्क है। ऐसा कितने दिन चलेगा, जब ज्यादा उम्र हो जाती है तो **I have to take care of my health.** अगर किसी को हार्ट अटैक हो जाता है तो उसे केयर करने की जरूरत होती है। अगर ओवर एज हो गई तो भी केयर करने की जरूरत होती है। मांगने से हम कोच, ट्रेक कहां से लाएं फिर भी हमने 37 प्रतिशत ट्रेक रिन्वुअल के लिए इन्क्रीज़ किया है, 26 प्रतिशत सिग्नलिंग कम्युनिकेशन के लिए इन्क्रीज़ किया है। लेकिन खन्ना कमेटी की रिकमेंडेशन है कि 15,000 रुपये एक समय देना चाहिए, अगर नहीं देंगे तो रेलवे के लिए खतरा है। ब्रिटिश रेलवे प्राइवेट है लेकिन पिछली बार उसमें एक एक्सीडेंट हुआ था। वह प्राइवेट है फिर भी वहां की सरकार ने इंडियन करेंसी के मुताबिक 21,000 करोड़ रुपये की मदद दी थी। हमारा झगड़ा करने की कोई बात नहीं है। नेशनल हाईवे अच्छा हो, स्टेट हाईवे अच्छा हो, गांवों का रास्ता भी अच्छा हो, साथ-साथ रेलवे में जो 1.2 करोड़ लोग सवारी करते हैं वे हमारा दिल हैं। उनकी देखभाल करने के लिए **I will request all the hon. Members to give us support.** हम रहें या नहीं, यह बात नहीं है। हम काम करते हैं लेकिन ट्रेन नहीं चलाते। ट्रेन चलाने के लिए भी आज जो मजबूरी है, उसे दूर करने के लिए लॉग टर्म प्लान बनाना जरूरी है। उस प्लान को बनाने के लिए हमने कैम्पेन चलाया है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं सबको बधाई देना चाहती हूँ। जिस इन्डिविजुअल प्रश्न का रिप्लाई मैं नहीं दे पाई, **I will send all the replies to the hon. Members individually.** (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Shri Muniyappa, she would send the replies in writing. Please sit down.

MR. CHAIRMAN : I shall now put the resolution regarding approval of recommendations made in the First Report of the Railway Convention Committee, 1999 moved by Kumari Mamata Banerjee to the vote of the House.

The question is:

"That this House approves the recommendations made in paragraphs 115, 116, 117, 119, 120, 121, 122, 123 and 124 contained in the First Report of the Railway Convention Committee, 1999 appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to Lok Sabha on 22 August, 2000."

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN : I shall now put the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2000-2001 to vote.

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.

MR. CHAIRMAN : The Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2000-2001 is passed.