

14.17 hrs

Title: Discussion and voting on the Demands for Grants of the Budget (Railways) for 2002-2003. (Concluded)

MR. CHAIRMAN The House will now take up discussion and voting on the Demands for Grants (Railways).

Hon. Members present in the House whose cut motions to the Demands for Grants (Railways) for the year 2002-2003 have been circulated may, if they desire to move their cut motions, send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move. Those cut motions only would be treated as moved.

A list showing the serial numbers of cut motions moved will be put up on the Notice Board immediately. In case any Member finds any discrepancy in the list, he may bring it to the notice of the officer at the Table without delay.

Motion moved:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in the course of payment during the year ending the 31st day of March, 2003, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (SIVAGANGA): Respected Madam, Chairperson, I first of all congratulate the lakhs and lakhs of employees of the Railways and the hon. Minister who have now celebrated the 150th year of the running of the first train in India, making the Railways the largest enterprise in the world and on having a very good administration that could be compared to international standards.

This year, we have to achieve more. I hope, our hon. Minister and the Department of Railways would go in for more modernisation and organisational changes. When we see the performance of the Railways, the target fixed for 2001-2002, the target achieved during 2001-2002 and the target fixed for 2002-2003, we feel that the Railways need a lot of organisational changes and also better management. In respect of electrification, we find that the revised target for 2001-2002 is 430 route-kilometres while the achievement is only 216 route-kilometres. This year, it has been re-fixed at 375 route-kilometres.(f2/1420/tkd-har)

In the same way, track renewal was 3,300 kilometers in the year 2001-02, but achievement was only 2,432 kilometers. Now, 4,000 kilometers is fixed as target. How are we going to achieve it with this financial crunch? In the same way, we feel that the number of construction of the new lines for the year 2001-02 was 82, but now the achievement was only 28. Now, the target fixed for 2002-03 is 214. The figure for gauge conversion is 116 for the revised target in the year 2001-02, but achievement was only 89. The target fixed for doubling was 300 in 2001-02, but the achievement was only 41. Now, it is 250, less than the last year's revised target. If this is the position, how are we going to achieve the target of the Ninth Five Year Plan, which is coming to end? The projected Tenth Five Year Plan wants to see that the development is fast to match the need of the globalisation and economic liberalisation.

Sir, in the same way, how are we going to see the revenue side? I am talking of the Annual Plan for 2001-02. The Revised Eutopian was Rs. 10,857 crore; this year, it is Rs. 12,330 crore. For internal generation of resources, the target was Rs. 2,063 crore, that is, 19 per cent. Now, it is made as 21 per cent. That is very appreciable. But, at the same time, how are we going to make it? In the same way, the market borrowing is down to Rs. 2,753 crore in the year 2001-02, but now the target fixed is Rs. 3,000 crore, that is 24 per cent. How are we going to compensate the expenditure? While the capital from the general exchequer is now reduced from Rs. 4,438 crore, that is 41 per cent, to Rs. 4,040 crore, that is 33 per cent, how are we going to make these funds available for the projects, which are proposed for this year?

Sir, at the same time, I would like to draw the attention of the hon. Minister that there are various reports to mention that even the Railways could not find out what its assets are. Is there any asset registers maintained and how many assets are possessed in the hands of the Railways? How are we competing with the transportation? What is the share of the transportation of the Railways? This is also not available. Then, how are we going to compete with the present situation? Therefore, I would like to suggest that it is high time that we pay more attention on the qualitative capacity augmentation and also adopting corrective pricing policy and organisational changes. Actually, technologically, we have to advance further.

Sir, moreover, the Railways have a mind, which was brought from the Colonial period, and even now it is not changed. It is having the Eutopian idea and thinking. It is having the planning at Delhi while the poor station master in a remote village is not having the amenities because the machineries which can process the data compiled by the Railways in the Central Office. Therefore, it is high time to revive the organisation; that is, Zone should be much more smaller. It should be clubbed with the States and at least two States can be united. Take for example,

Southern Railway. About 11 per cent of the area of territory of Andhra Pradesh is also in the Southern Railway. In the same way, about 20 per cent of the Karnataka is also in the part of the Southern Railway. The whole of Tamil Nadu and Kerala is in the Southern Railway. When you divide the shares, Tamil Nadu is the poorest State in getting its quota. Therefore, this should be re-devised. The Zone should cover at least the whole State. Then only they can have a clear planning. For example, Andhra Pradesh is having three Zones covering three different areas, but Tamil Nadu is having only one Zone. The Division is also divided into two or three. Therefore, better management should be there and the State should have its own area to be controlled.

The accountability of the Zone should also be much more. The management should be stricter and the revenue leakages should be properly plugged at the appropriate time.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to passenger amenities. Have they increased the passenger amenities? Not at all. The same thing is continuing. The hon. Minister has fortunately visited Chennai after presenting the Budget and he also visited the Integral Coach Factory. I have drawn the attention of the Government in my previous speeches that it is a famous Integral Coach Factory. It has got the capacity to produce even more coaches, but the fund allocation is very minimum and many of the people are going out of their jobs. Why not that factory should be modernised and more people be employed?

In the same way, I would like to draw the attention of the hon. Minister to the diversion of funds. Diversion of funds is allowed in the Indian Railways Financial Code, Volume No.1, paras 376 and 377, which give power to the Board to divert the funds from one place to another place. This should be repealed. For example, for Tiruchirapalli-Manamadurai area, the budget allocation last time was Rs.4 crore, but Rs.2 crore were diverted to some other area. How can we control it? How can we find out whether this amount is going to be spent or not? Simply sitting in the Board in Delhi and diverting it to some other projects, we do not know where it goes.

In the same way, there should not be any diversification of funds and more funds should be allocated to the backward districts and also to the districts which can generate more revenue. That also should be considered. I have already requested that Rameswaram should be given more importance by way of gauge conversion from Tiruchirapalli to Manamadurai and also to Rameswaram. A land management authority may be constituted because about 4.23 lakh hectares of land is in the hands of the Railways. There is a clear evidence given by the Railways that there is no updated document available even for that purpose.

So, these are the things which have to be considered. Taking into consideration the overall presentation of the Budget, we would like to submit that the people are expecting much more from the Railways, but still the minimum is given. So, this also should be given full consideration

14.27 hrs.

CUT MOTIONS

(Ninety- four cut motions to the Demands for Grants in respect of the Budget (railways) for 2002-2003 (Nos. 104 to 122, 142 to 172, 195 to 200, 231 to 258, 286 to 290, 319 to 322 and 374) were moved)

प्रो. रासा सिंह रावत: सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा 2002-2003 की जो रेलवे अनुदान मांगें प्रस्तुत की गई हैं, मैं उनका पुरजोर समर्थन करता हूँ। यह वा रेलवे के इतिहास में बड़ा गौरवपूर्ण वा है। रेलों को प्रारम्भ हुए 150 वा हो गए हैं। 16 अप्रैल 1853 को पहली ट्रेन मुम्बई नगरी में चली थी। 150 वा पूरे होने पर माननीय रेल मंत्री जी ने बजट में यह वा यात्री सुविधा वा घोषित किया है। इसके लिए वह बहुत बधाई के पात्र हैं। निश्चित रूप से इन्होंने इस वा का नया रेल बजट प्रस्तुत किया। उसमें यात्रियों को चाहे फूड प्लाजा के नाम पर अथवा रेलवे नीड के नाम पर अथवा किराए के रेशनलाइजेशन के नाम पर अथवा पांच साल से कम उम्र के बच्चों को भोजन मुफ्त मिलने के नाम पर अथवा सीनियर सिटिजन को दी जा रही सुविधा इत्यादि कई यात्री सुविधाएं देने की बात कही है। जो बजट प्रस्तुत किया गया है, उसमें इन बातों का प्रावधान किया गया है, जिसके लिये मैं रेल मंत्री का अभिनंदन करना चाहता हूँ। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि पिछले 150 वा से भारत के गरीब, निम्न और मध्यम वर्ग के लोगों के लिये यात्रा का सब से सुगम और प्रमुख माध्यम रेल रही है। इसलिये रेल कराती सब का मेल। मैंने कई जगह यह लिखा हुआ देखा है - 'जैसे बुलबुल की जिन्दगी चमन की बहार पर, हिन्दुस्तान की जिन्दगी है रेल की रफ्तार पर।' इसमें कोई अतिशयोक्ति नहीं है क्योंकि रेलवे देश का सबसे बड़ा सार्वजनिक उपक्रम है जो 15 लाख से ऊपर लोगों को रोजगार देने वाला और सारे देश को एकता के सूत्र में बांधने वाला है। मैंने एक स्थान पर लिखा हुआ देखा है - 'रेलवे राट्र की नस हैं, जिनमें राट्र की एकता का रक्त बहता है।' - यह यथार्थ है। इसलिये आज के ग्लोबलाइजेशन युग में रेलवे को सामाजिक सेवा का बड़ा माध्यम माना जाता है और मानना भी चाहिये।

भारत जैसे देश में पहली बार माननीय रेल मंत्री जी ने हिम्मत की है और रेल को पटरी पर बैठाने का काम किया है। रेलवे को आर्थिक संकट से थोड़ा उबारने के लिये पिछले तीन सालों में पहली बार माल-भाड़े में वृद्धि और यात्री किरायों में वृद्धि की गई है। इससे रेलवे को क्रमशः 910 करोड़ और 450 करोड़ रुपये का राजस्व प्राप्त होगा। पिछले वा में रेल मंत्री किराया भाड़ा बढ़ाने से संकोच करते थे कि पता नहीं जनता क्या कहेगी और उसकी प्रतिक्रिया क्या होगी। लेकिन इस बार युक्तियुक्त ढंग से यात्री किराये में बढ़ोतरी की गई है। इससे रेलवे के विकास में सहायता मिलेगी। हम मांग तो कर लेते हैं लेकिन संसाधन कैसे बढ़ें, इसके लिये कोई प्रयास नहीं किया जाता था। मैं कहना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, वह बहुत ही संतुलित है और एक प्रकार से और रेलवे के विकास की ओर, नई दिशा की ओर अग्रसर करने वाला और दूरदर्शिता का परिचायक बजट है। श्री नीतीश जी ने नीतिपूर्वक यह बजट पेश किया है जिस पर देश के लोगों की ओर से या हाउस के अंदर कोई खास प्रतिक्रिया प्रकट हुई हो, ऐसा नहीं देखा गया। एक प्रकार से अधिकांश लोगों ने इसकी सराहना की है। द्वितीय श्रेणी के मेल-एक्सप्रेस किरायों को आधार मानकर युक्तियुक्त जो प्रयास किया गया है, वह वास्तव में साहसिक कदम है।

सभापति महोदय, वा 2002-2003 वा के लिये रेल का कुल परिव्यय 12,330 करोड़ रुपये निर्धारित किया गया है। जैसा आप सब जानते हैं कि पिछले 150 वा का रेल इतिहास रहा है। उसे देखते हुये 16 अप्रैल से 16 जन शताब्दी गाड़ियां चलाई गई हैं, 16 इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेनों के अलावा 48 और नई गाड़ियां चलेगीं। इनमें 14 यात्री गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की गई है तथा 16 गाड़ियों के मार्गों का विस्तार किया गया है। इसमें 375 कि.मी. रेल मार्ग का विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा गया है तथा 214 कि.मी. नई रेल लाइनें बिछाने का इसमें संकल्प व्यक्त किया गया है। इसके साथ ही साथ 100 कि.मी. तक की यात्रा के लिये 3 रुपये किरायों में वृद्धि और राजधानी तथा शताब्दी गाड़ियों के किरायों में कोई वृद्धि नहीं की गई है। एक प्रकार से पहली बार रेशनलाइजेशन का काम किया गया है। ऐसा करने से कहीं किराये कम भी हुए हैं और कहीं मामूली वृद्धि हुई है। रेल मंत्री जी ने युक्तिसंगत ढंग से जो प्रयास किया है, उसके लिये वे बधाई के पात्र हैं।

सभापति महोदय, रेलवे के पास फालतू जमीन पड़ी है। रेलवे ने कहा कि इसका व्यावसायिक इस्तेमाल करने का प्रयास किया जायेगा ताकि रेलवे के संतुलित संसाधन बढ़ें। इसके लिये मैं कहना चाहूंगा जमीन का जो अतिक्रमण हो रहा है, उसे रोका जाये। रेलवे के कारखानों में कबाड़ पड़ा हुआ है जिनमें आउट-डेटेड गाड़ियों के डिब्बे वगैरह होते हैं, जो पुराने हो जाते हैं। अजमेर के निकट मदार स्टेशन के गोदाम में वे पड़े रहते हैं। वहां इतना ढेर लगा रहता है और उसे कबाड़ी लोगों को बेचा जाता है। लेकिन फिर भी वह स्कूप कई वा तक जंग खाता रहता है और बहुत से लोग उसे चुसकर ले जाते हैं। देश में ऐसे और भी कई कारखाने होंगे, जहां करोड़ों-अरबों रुपयों का स्कूप पड़ा हुआ होगा। उसे और फालतू जमीन को बेचकर हम उनका सदुपयोग कर सकते हैं।

महोदय, मैं मंत्री का ध्यान एक बात की तरफ आकर्षित करना चाहूंगा कि वा 1984 में रेल सुधार समिति (रेलवे रिफॉर्म्स कमेटी) बनी थी। वैसे तो वह 1981 में बनी थी, लेकिन उसने 1984 में अपनी रिपोर्ट दी थी कि देश में रेल के चार नये जोन स्थापित किये जाएं। उस समय यह कहा गया कि अभी रेलवे के पास साधन नहीं है और दस साल तक कोई नया जोन नहीं बनाया गया। वह कमेटी तत्कालीन रेलवे बोर्ड के चेयरमैन की अध्यक्षता में बैठी थी और उसने यह सिफारिश की थी। दस साल बाद एक और कमेटी बैठाई गई। इस कमेटी ने कहा कि चार की जगह छः जोन बनने चाहिए। चार जोन्स के लिए पहले वाली कमेटी ने कहा था, जिसमें से तीन दिये और अजमेर को पहले वाली कमेटी ने रिकमेंड कर दिया था, उसे बदलकर जयपुर कर दिया गया। जयपुर हमारे राज्य की राजधानी है। लेकिन जयपुर में रेलवे को जमीन खरीदनी पड़ेगी। रेलवे के धन का कैसे दुरुपयोग होता है, मैं इस तरफ मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी बहुत संवेदनशील हैं। 1994 को भी आठ साल हो गये हैं, लेकिन इस समय तक भी रेलवे को जयपुर में जमीन प्राप्त नहीं हुई है। दो जगह जमीन खरीदने के लिए देखी गई थी, लेकिन एक जगह नौ करोड़ रुपये और दूसरी जगह छः करोड़ रुपये में जमीन खरीदनी पड़ेगी, जबकि अजमेर में रेलवे की जमीन खाली पड़ी हुई है और वहां रेलवे की बिल्डिंग्स भी हैं। उत्तर-पश्चिमी रेलवे का नया प्रस्तावित जोन 1984 वाली कमेटी ने अजमेर में रिकमेंड किया था, पता नहीं किन कारणों से वह जयपुर चला गया। कोई बात नहीं, लेकिन वहां इतनी महंगी जमीन खरीदने की बात है।

इसी प्रकार से सारा ऑफिस वैस्टर्न रेलवे मुख्यालय मुम्बई से चल रहा है, सारा अजमेर मंडल, कोटा मंडल, बीकानेर मंडल का काम वहीं से चल रहा है, लेकिन जयपुर में एक ऑफिस स्थापित कर दिया गया है और वहां अधिकारी बैठा दिये हैं, जो बेकार की तनखाह पा रहे हैं। उनके पास कोई काम-धाम नहीं है। वैसे ही मैं समझता हूँ कि चाहे बिहार में हो या मध्य प्रदेश में हो, अब छः के आठ जोन हो गये हैं। लेकिन इसे भी आठ साल हो गये हैं, कहीं कोई बना हो तो पता नहीं, इस बारे में रेल मंत्री जी बतायें। मैं केवल उनका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। इतने साहसी और सारी चीजों को युक्तिसंगत करने वाले, रेलवे को पटरी पर लाने का प्रयास करने वाले और रेलवे के संसाधन बढ़ाने के लिए प्रयत्नशील रहने वाले मंत्री जी के ध्यान में शायद यह बात होगी और निश्चित रूप से वह इस पर विचार

करेंगे।

महोदय, अखबारों में आया है कि घाटे वाले रेल मार्गों को निजी हाथों में सौंपे जाने का प्रस्ताव है। जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा कि रेलवे से गरीब आदमी सफर करता है। हालांकि मालगाड़ियों से आने-जाने का भाड़ा कम हुआ है, लेकिन ज्यादातर सामान ट्रकों से भेजा जाता है। इसके लिए रेलवे को आक्रामक नीति बनानी चाहिए। माल भेजने के लिए एक प्रकार की नीति अपनानी चाहिए। एक समयबद्ध कार्यक्रम के अनुसार रेलवे द्वारा ज्यादा से ज्यादा माल की दुलाई इस प्रकार की जाए, ताकि रेलवे की आय बढ़े और माल भेजने का जो किराया आता है, वह ज्यादातर किराया क्रॉस सब्सिडी यात्री किराये के अंदर इधर लग जाता है। मंत्री जी ने क्रॉस सब्सिडी को कम करने के लिए बड़ी हिम्मत का काम किया है। उन्हें रेलवे को थोड़ा आक्रामक बनाना पड़ेगा। माल भाड़ा ठीक करना और माल की दुलाई करने में उन्हें आक्रामक बनाना पड़ेगा। यदि आप घाटे वाले रेल मार्गों को निजी हाथों में सौंप देंगे तो रेलवे का जो सामाजिक उद्देश्य है, वह पूरा नहीं होगा। महोदय, आप घंटी को थोड़ी देर बाद संभालें, मैंने अभी प्रारम्भ किया है। आप बड़ी संवेदनशील हैं।

समापति महोदय : मैंने घंटी बजाई नहीं है, आप डरते क्यों हो। मैंने बजाई नहीं, घंटी रखी है।

प्रो. रासा सिंह रावत : महोदय, रेलवे पिछड़े लोगों का एक मात्र सहारा है और सामाजिक आवश्यकताओं को पूरा करने वाली एक प्रमुख समाज सेवी-संस्था है। वेलफेयर गवर्नमेंट भी चाहती है कि सामाजिक उद्देश्य पूरा हो। ऐसा न हो कि यात्रियों के साथ मनमानी हो, आप कृपया इस बात ध्यान रखें। वैसे खान-पान की व्यवस्था और दूसरी कई व्यवस्थाएं निजी हाथों में देने का आपने प्रयास किया है।

उन पर कड़ी निगरानी रखी जाए ताकि आम जनता का शोणन न हो।

महोदय, एक डॉ. राकेश मोहन समिति बनी थी जिसने अपनी रिपोर्ट में रेलवे की कठिनाइयों का बड़े विस्तार से वर्णन किया है। वह अच्छी बात है, लेकिन उसके साथ ऐसे सुझाव उसने दिये हैं कि रेलवे में 25 प्रतिशत कर्मचारी ऐक्स्ट्रा हैं जिनकी छंटनी करनी चाहिए। मान्यवर, सारे देश में विभिन्न रेलवे मंडलों के मुख्यालयों और स्टेशनों पर इसके खिलाफ प्रदर्शन हुए हैं और हमें भी ज्ञापन दिया गया है कि राकेश मोहन समिति की रिपोर्ट ने रेलवे अधिकारियों और कर्मचारियों के बीच एक आतंक का वातावरण पैदा किया है। भारत सरकार का सबसे बड़ा सार्वजनिक उपक्रम जो सबको रोजगार देने वाला और जनता से तादात्म्य स्थापित करने वाला है, कम से कम उनका उपयोग तो किया जाए। रेलवे कर्मचारी रात दिन मेहनत करके काम करें, रेलवे को लाभ में लाने का प्रयास करें, यह उनका दायित्व भी है लेकिन उनकी छंटनी न की जाए, उनको निकाला नहीं जाए यही आपके माध्यम से मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है। वैसे भी इन्होंने कह दिया है कि रेलवे कर्मचारियों की छंटनी नहीं की जाएगी लेकिन फिर भी बार-बार कोई न कोई सर्कुलर ऐसे जाते हैं। नई भर्तियों पर भी रोक लग गई, एक खलासी भी अगर कारखाने में भर्ती के लिए फार्म भरता है तो कहते हैं कि जगह नहीं है। इस तरफ भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

रेलवे को हर र्व तीन-चार हजार करोड़ रुपये बिजली पर खर्च करने पड़ते हैं। कई गाड़ियां बिजली से चलती हैं। मैं चाहूंगा कि रेलवे अगर किसी ताप बिजलीघर से तालमेल करके खुद अपना कोई थर्मल पावर स्टेशन चालू करे तो उससे काफी बचत रेलवे को हो सकती है और रेलवे अपने लिए बिजली स्वयं तैयार करेगा। कर्मचारियों के मुद्दे पर भी माननीय मंत्री जी ने कहा है कि कोई छंटनी नहीं की जाएगी, खन्ना समिति की सिफारिशों को दृढ़ता से लागू करने के लिए प्रयत्नशील हैं और इसके लिए विशेष प्रावधान भी किये जाने हैं। उसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ।

एक और छोटी सी बात है। कोहरे के समय हवाई जहाज भी नहीं उड़ पाते और रेलें भी लेट हो जाती हैं। 150 वॉ में हमने कोई ऐसी तकनीक का विकास नहीं किया जिसकी सहायता से कोहरे में भी गाड़ियां चल सकें। इस कारण करोड़ों रुपये का नुकसान होता है। इस बार 400 करोड़ रुपये तक का नुकसान हुआ है इस कोहरे के कारण। मैं सुझाव देना चाहूंगा कि वैज्ञानिकों से पूछें और बड़े बड़े एक्सपर्ट रेलवे में हैं, उनसे विचार-विमर्श करके ऐसी कोई तकनीक निकाली जाए ताकि रेलवे के परिचालन में कोहरे से कोई मुश्किल न हो और गाड़ियां नहीं रुकें। यह ठीक है कि रेलवे संकट के दौर से गुजर रहा है लेकिन इसका निदान निगमीकरण या कार्पोराइजेशन नहीं है। रेलवे को स्वयं को इतना सक्षम बनाना पड़ेगा कि अपनी कठिनाइयों को दूर कर सके।

केवल एक बात और कहना चाहूंगा। रेलवे अपनी सेवाओं के बदले जो भी मूल्य वसूल कर रहा है उसमें थोड़ा सुधार करे और देखे कि वास्तव में वह मूल्य उचित है या नहीं। विपणन को बढ़ाने के लिए जैसा मैंने कहा कि रेलवे को ऑफेन्सिव होना चाहिए ताकि खोई हुई बाज़ार की हिस्सेदारी को रेलवे वापस प्राप्त कर सके। रेलवे के कामकाज का पुनर्गठन, गुणवत्ता और उत्पादकता इन दोनों को बढ़ाने वाला होना चाहिए। रेल मंत्री थोड़ा यह भी डिसाइड करें कि रेलवे परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कुछ राज्यों के साथ जो समझौता हुआ था, क्या वे राज्य उन समझौतों का पूरा पालन कर रहे हैं या नहीं। क्या उन्होंने अपनी हिस्सेदारी दी या नहीं या सारा भार रेलवे पर ही पड़ेगा। आपने सांसदों की मांगों को पूरा करने के लिए जो नया फार्मूला निकाला है, वह कहीं फिट बैठ जाता है और कहीं गड़बड़ - क्योंकि राज्य का आकार, उस क्षेत्र की जनसंख्या और बकाया राशि को देखकर ही उस राज्य के लिए नई योजनाएं 15+15+70 के अनुपात में दी जाएंगी - यह आपने नया फार्मूला निकाला है। इसके अनुसार सांसदों की मांगों पर ध्यान दिया जाए। इस पर आप पुनर्विचार करें कि जो राज्य क्षेत्रफल की दृष्टि से बड़े हैं और सीमावर्ती राज्य और रेगिस्तानी और पहाड़ी वातावरण है वहां कैसे रेलवे की आवश्यकताओं को पूरा किया जाना है। आपने राजस्थान में काफी कुछ किया है लेकिन फिर भी बहुत कुछ करना बाकी है।

अंत में केवल एक बात कहनी है कि बांदीकुई-आगरा की लाइन 10 साल से मीटर गेज से ब्राड गेज में नहीं बदली। उससे लोगों को बहुत दिक्कत होती है। उत्तर प्रदेश से राजस्थान को जोड़ने वाली बांदीकुई आगरा फोर्ट और अजमेर, चित्तौड़गढ़, उदयपुर मीटर गेज के लिए 25 करोड़ रुपये का आपने प्रावधान भी किया है लेकिन थोड़ा जल्दी यह काम हो सके तो ज्यादा अच्छा होगा।

मान्यवर, अभी मेरे निर्वाचन क्षेत्र का एक व्यापारी अपनी एक विशेष धातु को बंगलादेश भेजने के लिए रेलवे से मालगाड़ी की एक रैक चाहता था। उसे रेलवे के अधिकारियों ने कहा कि रैक मिल जाएगी। जब उसने अपना सब सामान इकट्ठा कर लिया और रेलवे से कहा कि रैक दो, तो रेलवे ने कह दिया कि इसका तो प्रावधान नहीं है। आपको इसके लिए रेल मंत्रालय जाना पड़ेगा। उसने मंत्रालय के चक्कर काटे। उस समय मंत्री महोदय अस्वस्थ थे। इसलिए मैंने रेल राज्य मंत्री महोदय से प्रार्थना की। उन्होंने रेलवे के एक अधिकारी को निर्देश दिए, लेकिन बाद में बताया गया कि पश्चिमी रेलवे के पास बंगलादेश धातु भेजने के लिए रैक उपलब्ध नहीं है। मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि उस समस्या का समाधान करें। एक तरफ तो रेलों सामान ढोने के लिए सामान नहीं मिल रहा है और दूसरी तरफ जब इस प्रकार से रेलवे को मालभाड़े के रूप में तगड़ा पैसा मिल रहा है, तो उसके पास रैक उपलब्ध नहीं है। यह नहीं होना चाहिए। यदि उसे शीघ्र रैक उपलब्ध नहीं कराया गया, तो रेलवे उससे डैमरेज के रूप में भारी धन वसूल करेगी और उसे अपना माल वापस ले जाने पर भी भारी व्यय करना पड़ेगा।

महोदय, आप भी अजमेर गई होंगी। वह तीर्थस्थान है और राजस्थान की हृदयस्थली है। ब्रिटिश शासन में भी और आजाद भारत में भी वह केन्द्र शासित प्रदेश रहा है। पटना से अजमेर रेलगाड़ी चलवा दें और अजमेर तथा पुकर के बीच बड़ी रेल लाइन शीघ्र बनवा दें।

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Madam, Chairperson, there has been a dismal performance both in terms of financial performance as well as physical performance during the last two years. The main reason for this dismal performance, what the Railway Minister in his Budget Speech had quoted, is recession in the economy. The Railway Minister has not been able to achieve the freight target finalised for the last two years.

Last year, though the target was fixed at 500 million tonnes but they could achieve only 489 million tonnes. This year, the target has been enhanced to 510 million tonnes. The way the allocation has been made for different heads, I doubt whether during the current year, the Railways would be able to achieve the target of 510 million tonnes of freight traffic.

Madam, greater emphasis should have been given for increasing the capacity. For this, there has to be a greater allocation. But here, rather the allocation has been reduced. The capacity in the Indian Railways can be further increased, where the capacity has reached the saturation point, by doubling and by increasing the line capacity. But here, even for doubling also, the allocation has been reduced. In the year 2001-02, it was Rs. 605.30 crore. Then it was increased in the revised budget to Rs. 623.47 crore. But this year, the allocation for the same has been reduced to Rs. 610.03 crore.

Similarly in regard to traffic facility, yard modelling which is also necessary for increase in the capacity, there has not been any increase in allocation. Last year, the amount allocated was Rs. 226 crore. This year also, it is more or less the same. It is Rs. 226.21 crore.

We have been clamouring for several years that the Railways should try to achieve what the Railways had to carry 50 years back. The share of the Railways is gradually reducing. In 1950-51, the Railways used to carry 80 per cent of the freight traffic. Today it is carrying 25 per cent of it. The position is the same with the passenger traffic also.

What is the problem with the Railways? We have been told a number of times that the Railways have some conventional traffic like coal, iron ore, fertiliser, foodgrains, petroleum products, etc. But we have also been told that the Railways will carry non-conventional traffic also. But we do not find anything, which could increase the percentage of non-conventional traffic.

Thus, the Railways have the capacity within its existing capacity, although there had not been sufficient addition in the railway lines. We had 53,000 kms. of railway line which was there at the time of independence in 1947; during these 53 years, our achievement is only an addition of another 9,000 kms. of railway line. But our carrying capacity has increased. Within its available capacity, the Railways can carry more traffic, if allocation to certain items is increased.

During this current year, the target for freight has been fixed at 510 million tonnes and the target for passenger traffic has also been increased by 7-8 per cent. But there has not been any reflection in the acquisition of rolling stock.

In the case of acquisition of diesel locomotives, the target during 2000-01 was 100 and the achievement was 95. It was reduced during 2002-03 to 90; the previous year also, it was only 90. In the case of electric locomotives, in the year 1999-2000, the CLW manufactured 167 electric locomotives; the following year it was reduced to 120; during 2001-02, it was further reduced to 73. This year, the target is only 69. The Indian Railways are increasing the target for freight traffic and passenger traffic, whereas the target for acquisition of locomotives is reducing.

Similarly, in the case of EMU coaches, last year the figure was 324 and this year, it is 222. In the case of other passenger coaches, last year the figure was 1901 and this year, it is 1450. In the case of wagons, in the year 2000-01, it was 23,000 and this year, it was reduced to only 17,000.

Madam, there is a certain percentage of rolling stock which needs to be replaced as they have already completed their total life. So, there should be replacement and addition, whereas, the target for acquisition has been reduced from last year's level. I doubt whether the Railways will be able to achieve the target in the case of freight traffic as well as passenger traffic.

Madam, one of the thrust areas that the Minister has stated in his Budget Speech is the expansion and safety. We also feel that there is a need for more allocation for safety. That is why, a separate fund has been created with Rs.7000 crore. We are told that the entire fund will be provided by the Central Government but later on the passengers will have to share certain percentage of this Fund. For the construction of new lines, in the year 2000-01, the target was 217 and the achievement was 152. This year the target is 214. This is the situation when the thrust area is expansion which means construction of new lines.

As regards electrification, he has stated that Railways will be able to achieve even more than the target, but if we

go through the Ninth Plan figure, in the terminal year of Ninth Plan, the target for new lines was 819 kilometres and the achievement was 776 kilometres. In the case of gauge conversion, the target was 3700 kilometres for the Ninth Plan and the achievement will be 2374 kilometres. As regards doubling, 2500 kilometres is the target for the entire Ninth Plan, the achievement will be only 840 kilometres. The achievement for the track renewal will be more than the target for the Ninth Plan. In the case of electrification, the target is 2334 kilometres but the achievement will be 2256 kilometres. When the Ninth Plan was finalised and approved, the requirement of diesel locomotives was 785 but the achievement will be 647. Similarly, the target for electric locomotives during Ninth Plan was 851, the achievement will be 672. As regards coaches, the target was 1,09,009, the achievement will be 1,01,042. As regards wagons, the target was 1,36,000 but the achievement will be 1,04,316.

So, in all the cases whether it is rolling stock or new lines or gauge conversion or doubling or electrification or diesel locomotive or wagons, the Railways will not be able to achieve the targets fixed during Ninth Five Year Plan. Even in the case of doubling which is required to increase the capacity, the achievement will be less than 50 per cent.

1500hrs.

Then, how has the Ninth Five Year Plan for the Railways been formulated? Madam, when the hon. Minister became the Railway Minister in 1998, he presented two reports. One was the Status Report which dealt with the problems of Indian Railways and the other was about the pending projects. Now he has stated that that Status Report is being updated. We know the problems of the Indian Railways but the point is, how these problems can be resolved. He had set up the Rakesh Mohan Committee during his first tenure as the Railway Minister. He stated a number of times that the Railways would not be privatised. Then, when the Railways has not accepted the recommendations of the Rakesh Mohan Committee, what was the necessity of setting up of that Committee? There are a number of Committees. I am not asking for a reply just now. You may reply after the debate would be over.

MR. CHAIRMAN : He is asking whether you want that report to be accepted.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I do not want that. I want to know as to why this Committee had been set up, whether there was a need for such a Committee, what were the terms of reference, who has finalised or given him the terms of reference that the Rakesh Mohan Committee will deliberate all these aspects of the Indian Railways including the restructuring of the Indian Railways. We do not want restructuring of the Railways. We want to strengthen the Indian Railways.

Then comes the Railway Reforms Committee. There are 16 volumes of the Report. Are the recommendations of the Railway Reforms Committee implemented? No. What about the National Transport Policy Committee of 1980? Have those recommendations been implemented? No. Then comes the Safety Review Committee set up very recently. They have also made a number of recommendations. To implement the recommendations, to modernise the system, to replace the rolling stock and the over-aged track, a fund of Rs. 17 crore has been created.

Madam, if we use the over-aged rolling stock, there will be accidents. The use of over-aged rolling stock is a safety hazard. But what we find is that 200 electric locomotives are required to be replaced. Two hundred electric locomotives have surpassed their life. But the acquisition of electric locomotives has been reduced. How will you be able to replace the 200 electric locomotives which are required to be replaced?

Funds have been earmarked for safety. I congratulate the Minister because for the last several years, I have been asking for sufficient allocation for signalling system. Efficient operation of the Railways depends mostly on signalling system. We have different types of signalling systems. This year, he has doubled the allocation for signalling replacement and modernisation of signalling system. But there is a need to replace the rolling stock.

There is a need to replace the wagon; there is a need to replace the over-aged coaches; and there is a need to replace the over-aged diesel and electric locomotives. I would like to know from the Minister whether the fund which is available for safety will be utilised for replacement of over-aged rolling stock or not. If it is so, why the target for both electric and diesel locomotives has been reduced.

MR. CHAIRMAN : Your party's time is fifteen minutes. You have already spoken for twenty minutes.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I am the only speaker from my party.

MR. CHAIRMAN: Time for your party is only fifteen minutes. I have given you twenty minutes already. Now, put it on the electric track.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Madam, he has announced a number of new trains. He has also mentioned about passenger amenities. He has declared this year as 'Passenger Amenities Year'. Has it been reflected in the Budget? After 150 years of Indian Railways, this year has been declared as 'Passenger Amenities Year'. What is

the allocation for passenger amenities? It is Rs. 190 crore. It was budgeted last year. I am not talking of Revised Estimates. I am talking of Budget Estimates. It is because what has been budgeted this year in the Revised Estimates, it would definitely be reduced. You have declared this year as 'Passenger Amenities Year' by introducing 16 *Jan Shatabdi* Express trains. What are the conditions of the stations? What are the conditions of the passenger coaches in local trains? We have introduced MEMU. The first MEMU train was introduced in 1993 from Asansol to Burdwan. Now, this train has become very popular. In electrified section, there is a demand for more and more MEMU trains. I have asked – personally I have written to the Minister – that at least two MEMU trains should be given to Adra Division. When you make allocation for MEMU, then in that Adra Division should get two electric MEMU. It is because the entire Division has been electrified except the Bankura-Damodar river rail line, which is being converted to broad-gauge. You have slashed the allocation by fifty per cent. You have assured that there will not be any problem of fund and that this Bankura-Damodar river rail line project will be completed within the stipulated time, that is by March, 2004. Then, it will take another two or three years to extend it up to Burdwan.
...(Interruptions)

Madam, you will realise that MEMU and EMU trains are meant for short distance passengers. It takes six hours for the MEMU which starts from Adra to reach Howrah. There is no toilet in that train. Can you imagine passengers travelling in the train without toilet for six hours from Asansol to Tatanagar and from Adra to Howrah?

My suggestion is that like the British Railways which has two types of EMUs, long distance and short distance, we should also have the same. You have stated that while reforming the Indian Railways or changing the policy, you would learn from the experience of other railways. I am asking you to learn from the experience of British Railways. They have privatised it and now they are thinking of going back to nationalise it. In the short distance EMUs, they do not have toilets. For two hours, there is no need for toilets but in the long distance EMUs, they provide toilets. Why not the R&D make designs for the manufacture of this type of MEMUs which has become very popular? When Minister was talking about the expansion, his thrust area was to increase the capacity but your allocation for Bandel-Katwa line, where the saturation is more than 100 per cent, is Rs.1 crore. How much total fund is required? What is your target? When will you be able to complete this?

In addition to the new lines and in regard to this Section which have become over-saturated by 107 per cent or 108 per cent or 110 per cent, some time-bound programme should be taken so that more allocation should be made for increasing its capacity, doubling of lines, and by increasing the line capacity. Then only we would be able to achieve the target.

I conclude by saying that a number of times the Minister has stated that the recommendations of Rakesh Mohan Committee would not be accepted because it would have far-reaching impact on the railways. ...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : The Minister has assured that he would not be implementing them.

SHRI BASU DEB ACHARIA : While replying to the debate, he assured us that the Rakesh Mohan Committee report would not be implemented. It would be thrown into the waste paper basket. This would not help the Railways to solve the problem, rather this would create problem.

You have already started corporatising over 16 lines, which are sick and the same would be given to the private sector. There are some zones in the North-Frontier Railways, Shri Sontosh Mohan Dev comes from this region - which are incurring losses. Today, you want to handover 16 sick lines, and tomorrow, you would handover one or two zones which are incurring losses. In Railways, you have to consider it in totality. Before taking such a decision, you must and should realise that this would not help the Indian Railways to solve the problem, it would rather increase the problem.

I would request the hon. Minister to definitely consider the areas which have been neglected in the Budget. I would request the hon. Minister to definitely consider those projects for more funds wherever allocations have been reduced.

MR CHAIRMAN: Shri Acharia, you have taken double the time allotted to your party. Now, Shri Lal Bihari Tiwari will speak.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Madam, I thank you for giving me this opportunity to participate in the debate on Demands for Grants. ...(Interruptions)

1516 hrs. (Shri Basudeb Acharia in the Chair)

श्री लाल बिहारी तिवारी (पूर्वा दिल्ली) : सभापति महोदय, राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन सरकार के अधिकांश बजट वर्तमान रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार के द्वारा प्रस्तुत किए गए। हम इस सदन में देखते आए हैं कि उन्होंने सभी सदस्यों की भावनाओं का ध्यान रखा है - चाहे वह ज्यादा गाड़ियां चलाने का हो या सुरक्षा का मामला हो, सभी सदस्यों की बात का उन्होंने ध्यान रखा है। उन्होंने जब कभी रेल दुर्घटना हुई तो उसकी तरफ विशेष ध्यान देकर यह प्रयास किया कि भविष्य में इसकी पुनरावृत्ति न हो और इसके लिए वहां समय पर जाना, अधिकारियों को भेजना, उसकी जांच के आदेश देना, कितनी तत्परता के साथ उन्होंने सारे काम किए हैं। इस

समय महंगाई के युग में सभी जानते हैं कि जब कोई बजट आएगा तो उसमें किराए जरूर बढ़ाए जाएंगे, लेकिन किराए बढ़ाते हुए उन्होंने विशेष ध्यान रखा और ऐसी खाने-पीने की चीजें, गरीबों के इस्तेमाल की चीजों पर उन्होंने हमेशा रियायत दी है। मैं अभी देख रहा था कि हमने अपने रेल का 150वां वां पूरा किया। इस 150 वां के इतिहास में 32 किलोमीटर के शुरुआती दौर से हमने 62 हजार किलोमीटर से अधिक विशाल नेटवर्क बनाने का काम किया है। चाहे युद्ध, सुखा या बाढ़ हो, हर समय हमारे रेल मंत्रालय, विशेषकर रेल मंत्री जी ने विशेष निर्देश देकर देश की सेवा की है। जहां तक सुरक्षा का मामला है, मैं अभी देख रहा था कि सुरक्षा के उपायों के लिए आपने प्रधानमंत्री जी और वित्त मंत्री जी से अनुरोध करके लगभग 17 हजार करोड़ की व्यवस्था इस बात के लिए की है, जैसे नये पुलों का निर्माण तथा और भी बहुत से प्रबंध किए हैं, जिसके लिए मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूं।

मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा, केवल अपने क्षेत्र की कुछ बातों की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। दिल्ली भारत की राजधानी है। यहां पर नई रेल गाड़ियां चलाने की मांग करने की जरूरत नहीं है। यहां से अनेकों गाड़ियां चलती हैं और देश के कोने-कोने तक जाती हैं। रेल केवल लोगों को ले जाने का काम नहीं करती, बल्कि यह हमारी संस्कृति, सभ्यता को भी जोड़ती है। पूर्व से लेकर पश्चिम तक और उत्तर से दक्षिण तक एक करोड़ से ज्यादा यात्री प्रतिदिन सफर करते हैं। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में, मेरी कांस्टीट्यूट्स में 40 लाख की पापुलेशन है। पूरी दिल्ली में करीब डेढ़ करोड़ की पापुलेशन है। यहां यातायात की दृष्टि से बड़ी कठिनाई है। यहां 10-12 हजार बसें चाहिए, लेकिन मुश्किल से इस समय तीन हजार बसें चल रही हैं। दिल्ली में अनेक दिक्कतें रहती हैं। 1995 में जब दिल्ली में भारतीय जनता पार्टी की सरकार थी तो उस समय हम लोगों ने मदन लाल खुशाना जी के नेतृत्व में निर्णय लिया कि अगर दुनिया के अन्य देशों में मेट्रो रेल परियोजना लागू हो सकती है तो राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में क्यों नहीं हो सकती। उस समय वह प्रस्ताव हमने भेजा और हमें बड़ी खुशी हुई कि आज तीसजारी से लेकर शाहदरा का 600 करोड़ की लागत से 11 किलोमीटर लम्बे रास्ते का पहला चरण इस वां के अंत तक शुरू हो जाएगा और लोगों के लिए यात्रा शुरू हो जाएगी। यहां रेलवे स्टेशनों का जो नाम रखा गया है, उसमें अजीब स्थिति है। हमारे यहां एक जगह सीलमपुर है, उसका नाम सीलमपुर स्टेशन रखना चाहिए, उसका नाम गोतमपुर रख दिया। मेरे क्षेत्र में किसी को पता नहीं है कि दिल्ली में गोतमपुर कहां है। इसके लिए मैंने चिट्ठी भी लिखी। मैं चाहूंगा कि वह जो प्रसिद्ध जगह है, उसके नाम से उसका नामकरण किया जाना चाहिए।

जो हमने कहा कि वां 2002 में यह चालू हो जाए। ऐसा प्रयास किया जाना चाहिए कि यह समय से शुरू हो जाए। यह दिल्ली सरकार और भारत सरकार की मिली-जुली कोशिशों से शुरू हो रहा है। इसके शुरू होने से दिल्ली के अंदर भीड़-भाड़ और प्रदूषण खत्म होगा और समय की बचत होगी। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि मेरे यहां कुछ रेलवे-हाल्ट बनाने की जरूरत थी। मंडावली रेलवे-हाल्ट आपने मेरे कहने पर बनाया था। वहां से लोग नई दिल्ली से दिल्ली और मुरादनगर, मोदी-नगर की ओर जाते हैं और इससे हजारों लोगों को फायदा हुआ है। हमने मांग की है कि नंद-नगरी जोकि एक गरीब बस्ती है, वहां पर भी एक रेलवे-हाल्ट बना दिया जाए जिससे समय की बचत होगी और लोग बसों की भीड़-भाड़ से भी बच सकेंगे इस क्षेत्र के अंदर हमने रेलवे की तरफ से दिल्ली नगर-निगम तक एक पुल बनाने के लिए 14 करोड़ रुपया दिया है लेकिन नीचे का जो पुल है वह अभी बना नहीं है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि विशेष ध्यान देकर उसको चालू कराने की व्यवस्था कराएं ताकि दिल्ली के अंदर जो 11 किलोमीटर लम्बी परियोजना है वह इसी वां चालू हो जाए।

बाराखंभा से दिलशाद गार्डन वाले मेट्रो-मार्ग को तिलक-ब्रिज, लक्ष्मी नगर, प्रीत विहार, आनंद विहार, योजना विहार, विकास मार्ग होते हुए बनना है। इसका कार्य शीघ्र प्रारम्भ किया जाए। बवाना रोड रेलफाटक जो नरेला स्टेशन के पास पड़ता है उस पर ओवर-ब्रिज बनाया जाए। तीस हजारी से रिठाला तक बनने वाले मेट्रो मार्ग को जो त्रीनगर, वजीरपुर व प्रीतमपुरा होते हुए लगभग 1400 करोड़ रुपये की लागत से बन रहा है उसे बवाना से नरेला तक जोड़ा जाए। अगर दिल्ली के अंदर मेट्रो का जाल बिछा दिया जाए तो यहां जो भीड़-भाड़ रहती है वह खत्म हो जाए, प्रदूषण खत्म हो जाए और समय की बचत हो। दिल्ली सरकार की ओर से आई इस परियोजना को भारत सरकार की ओर से पास कराने की जरूरत है। हमारी इन्हीं बातों को ध्यान में रखा जाए। मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उसमें गरीबों का और सब लोगों का ध्यान रखा है। मैं उनको बहुत-बहुत बधाई देता हूं।

श्री चन्द्र भूगण सिंह (फरुखाबाद) : मैं रेलवे बजट के बारे में चर्चा करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं आपको बधाई दू कि कल आप बरेली में थे और रेल-मिनिस्टर होने के नाते आपने फर्स्ट-क्लास में हमारे साथ यात्रा की। आपने कूपे का सैलून का इस्तेमाल नहीं किया और आपने इस गरीब देश का ध्यान रखा। मेरे साथ जो लोग थे उन्होंने आपकी इस भावना को बहुत सराहा। मैंने उचित समझा कि मैं आपको इस बात के लिए बधाई दे दूं। हमारे नेता का निर्देश यह है कि माननीय ममता जी के समय में उनकी दो-तीन योजनाएं स्वीकृत हुईं। नेता जी ने कहा कि मैं तो कहूंगा नहीं इसलिए मेरा कहना आवश्यक है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप इन पर गंभीरता से गौर करेंगे। एक लाइन गुना-भिंड-इटावा को मिलाने वाली मंजूर हुई थी। उस पर बहुत सा काम हुआ। हमारे देश के बड़े नेता माननीय माधवराव सिंधिया जी के समय में यह योजना मंजूर हुई थी। उसका बहुत काम पूरा हो गया है। अब मात्र उसको भिंड से इटावा तक जोड़ने के लिए दो पुलों की आवश्यकता है। बहुत थोड़ा कार्य उसमें बचा है इसलिए उसको पूरा कराने की आप कृपा करें। उसी तरह से इटावा से मैनपुरी लाइन मंजूर हुई। मैनपुरी से शिकोहाबाद के लिए डबल लाइन स्वीकृत हुई। एक करोड़ रुपये का टोकन-एमाउंट भी दिया गया। लेकिन उसका क्रियान्वयन आज तक नहीं हुआ है। मैनपुरी जनपद उत्तर प्रदेश के उन जिलों में है जहां से ज्यादा से ज्यादा लोगों ने लड़ाई में भाग लिया है और वहां के सैनिक शहीद हुए हैं।

मेरी आपसे करबद्ध प्रार्थना है कि ये दोनों योजनायें 4-5 जनपदों के लिये काफी हितकारी हैं, आप इस पर गौर करेंगे, ऐसा मेरा विश्वास है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र की कानपुर-हाथरस रेल लाइन के आमाम परिवर्तन की योजना पिछले पांच साल से आपके मंत्रालय के विचाराधीन है जिस पर कार्य हो रहा है। फरुखाबाद ऐसा जनपद है जो अपनी राजधानी लखनऊ से जुड़ा हुआ नहीं है। लोगों को पहले मीटर गेज से यात्रा करनी होती है, उसके बाद ब्रॉड गेज पर जाते हैं क्योंकि कानपुर से लखनऊ आमाम परिवर्तन हो चुका है। यह योजना 320 करोड़ रुपये की है और माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले तीन साल से लगातार इसके लिये 26-26 करोड़ रुपया दिया है। मैं ऐसा महसूस करता हूँ कि यदि इसी प्रकार 26 करोड़ रुपया मिलता रहा तो आगे आने वाली पीढ़ियों को ही इस योजना का पूरा फायदा मिल सकेगा। अगर पैसा नहीं दिया गया तो हो सकता है यह योजना कभी पूरी नहीं होगी। मेरा निवेदन है कि यदि नई योजनायें हाथ में ली जायेंगी तो वे अधर में लटक जायेंगी। उन पर धीरे-धीरे काम होता है, सरकार का पैसा बर्बाद होता है और उसकी कोई उपयोगिता नहीं रह जाती है। हमारे पिछड़े हुये इलाके को मैन लाइन से जोड़ने के लिये कानपुर-टुंडला लाइन पर हैवी ट्रेफिक को देखते हुये, यह मार्ग बाई-पास रास्ता मिल जायेगा। यदि फरुखाबाद को इस लाइन से जोड़ दिया जाये तो लोगों को काफी फायदा मिलेगा। अगर इस सैक्शन के लिये 26 करोड़ रुपये के स्थान पर 80 करोड़ रुपया कर दें तो पहले चरण में इसे कम्प्लीट किया जा सकता है। आशा है, मंत्री जी ध्यान देंगे।

1527 hrs. (Shri P.H. Pandian in the Chair)

सभापति महोदय, डी.आर.एम. इज्जत नगर ने फरुखाबाद रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने के लिये अपनी सिफारिशें भेजी हैं। इस संबंध में मैंने भी निवेदन किया है। यदि इस स्टेशन को एक आदर्श स्टेशन बना दिया जायेगा तो उस क्षेत्र के लोगों पर बहुत बड़ी कृपा होगी। इसके साथ ही फरुखाबाद और फतेहगढ़ दो स्टेशन हैं। फतेहगढ़ एडमिनिस्ट्रेटिव हैडक्वार्टर है, कैंटोनमेंट भी है लेकिन वहां कम्प्यूटर बुकिंग सिस्टम नहीं है। मैंने इसके संबंध में लिखा है और मंत्री जी ने कृपापूर्वक इसे करवाने के लिये कहा है। मैं इसके लिये उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, फरुखाबाद उत्तर प्रदेश का सबसे ज्यादा आलू उत्पादक क्षेत्र है। वहां से आलू का लदान किया जाता है। ममता जी ने स्पेशल मालगाड़ी दी थी जो आज भी चल रही है। इससे वहां के किसान काफी लाभान्वित हो रहे हैं, जिसके लिये मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ।

जहां तक सिक्कुरिटी का प्रश्न है, आर.पी.एफ. को अलग यूनिट माना गया है जिसका प्रशासन अलग है, अधिकारी अलग हैं लेकिन उसका कंट्रोल डिस्ट्रिक्ट

अथारिटीज से होता है। उसका नतीजा यह होता है कि वे ठीक से काम नहीं कर पाते हैं। इसलिये जो गड़बड़ियां हैं, वे उनका मुख्य कारण हैं। अभी तक औटोनमस प्रोटेक्शन फोर्स तैयार नहीं किया गया है। रेलवे पैसेजर्स की सिक्यूरिटी के लिये अलग से यूनिट बनाना चाहिये क्योंकि जनहित में वह ज्यादा लाभान्वित है।

सभापति महोदय, कभी-कभी यह देखने में आया है कि मैनुअल फाल्ट के कारण डिरेलमेंट होती हैं। यारेल ट्रैक में फ्रेक्चर हो जाता है। इसका कारण यह है कि रेल लाइन में पहले जितनी गुणवत्ता थी, वह अब नहीं रही। अब संभावना यह है कि उतनी गुणवत्ता की रेल लाइन नहीं मिल पा रही है जिसके कारण सर्दी गर्मी में फ्रेक्चर हो जाता है। इससे एक्सीडेंट होने की संभावना भी बढ़ जाती है।

मैं इस पर भी आपका ध्यान चाहूंगा कि रेलवे में फ्रेक्चर्स न हों, अच्छी गुणवत्ता के रेलवे ट्रैक्स का इस्तेमाल हो।

सभापति महोदय, आज जो हिन्दुस्तान की स्थिति है उसमें पावर की बहुत बड़ी दिक्कत है, बिजली की बहुत बड़ी तबाही है। मैं यहां स्पष्ट कर दूं कि मौजूदा वक्त में उत्तर प्रदेश में विद्युत व्यवस्था लगभग भंग है। मैं नहीं समझता कि गांवों में दो घंटे भी बिजली मिल पा रही है। रेलवे का सबसे बड़ा इंफ्रास्ट्रक्चर आपके पास है, इसलिए आपको अपने पावर प्लान्ट्स बनाने चाहिए। आपको अपनी बिजली पैदा करनी चाहिए। इसके लिए रेलवे अरबों रुपयों का पेमेन्ट देती है, उसके बाद भी जगह-जगह इंटरप्शंस आती हैं। एक जगह मैं खुद आधा घंटे के लिए फंस गया था, पता चला कि रेलवे ट्रैक में बिजली आनी बंद हो गई थी। यदि आप देश हित में उचित समझते हैं तो आपको अपने पावर प्लान्ट्स लगाने चाहिए।

आपने अपने बजट भाषण में एक बात कही कि आप मिनरल वाटर के प्लान्ट्स लगायेंगे। आपके पास हिन्दुस्तान की ऐसी चीज है जो फायदे की है। हिन्दुस्तान में मिनरल वाटर के प्लान्ट्स छोटे-छोटे लघु उद्योग लगायें और आपको पानी सप्लाई करें। आप उनकी गुणवत्ता चैक करिये। लेकिन आप इतना छोटा काम करेंगे, हमें लगता है कि यह आपके कद के हिसाब से उचित नहीं है, आपको छोटा काम नहीं करना चाहिए। (व्यवधान)

डॉ. सुशील कुमार इन्दौरा (सिरसा) : इसमें जरा भी इनफैक्शन हो गया तो सारी रेलवे का स्वास्थ्य बिगड़ जाता है।

श्री चन्द्र भूषण सिंह : आपने कटरिंग में बहुत सुधार किया है, इसमें कोई दो राय नहीं है, लेकिन मुझे तीन राजधानी एक्सप्रेस में यात्रा करने का मौका मिला है - हावड़ा राजधानी, भुवनेश्वर राजधानी और स्यालदाह राजधानी। इनमें स्यालदाह राजधानी की कटरिंग बहुत अच्छी है। उसमें बहुत अच्छा साफ-सुथरा खाना देते हैं। आपने भी उसमें यात्रा जरूर की होगी। लेकिन इन तीन राजधानी एक्सप्रेस में ऐसा डिस्क्रिमिनेशन क्यों है, यह आपके द्वारा देखने की बात है। आप निश्चित तौर पर इस पर गौर करेंगे। कटरिंग को आपने प्राइवेटाइज किया है, उसमें प्राइवेट लोगों को काम करने का मौका मिला है, निश्चित ही उसकी गुणवत्ता को आपको देखना होगा।

महोदय, इज्जतनगर डिवीजन के बारे में मैं कहना चाहूंगा कि इस डिवीजन में जो भी कर्मचारी रिटायर हो जाते हैं, आप उनकी भरपाई नहीं करते हैं। छोटे कर्मचारी रिटायर हो जाते हैं, कोई बात नहीं, लेकिन इज्जतनगर डिवीजन में अधिकारी उतने ही बने हुए हैं। इसका नतीजा क्या है कि वह डिवीजन घाटे में चल रहा है। फोर्थ क्लास और उससे ऊपर के कर्मचारी आप नहीं रखते हैं, वे रिटायर होकर चले गये, लेकिन वहां अधिकारी पूरे हैं। नतीजा यह हो रहा है कि कर्मचारियों की संख्या वहां घट रही है और अधिकारियों की संख्या बढ़ रही है। इसलिए वह डिवीजन घाटे में चल रही है। इसलिए मैं चाहूंगा कि आप इस पर भी गौर करें। यदि अधिकारी रिटायर हो जाते हैं और आप उनकी भरपाई करने की स्थिति में नहीं है तो उन्हें रिटायर हो जाने दीजिए, आप अधिकारियों की भरपाई मत कीजिए। लेकिन यदि कर्मचारी वहां रहते हैं तो उनसे रेलवे को लाभ मिलता है और ज्यादा अधिकारियों के होने से खर्चा बढ़ जाता है।

सभापति महोदय, अंत में मैं निवेदन करना चाहता हूं कि हमारा आप आमान परिवर्तन करा दीजिए, कानपुर से फर्रूखाबाद आप जुड़वा दें, इसमें थोड़े ही पैसे की आवश्यकता है। आपने इसके लिए 26.73 करोड़ रुपये निश्चित रूप से अलाट किये हैं, इसमें थोड़ा पैसा और बढ़ा दें तो दो साल के अंदर आमान परिवर्तन हो जायेगा। इसके साथ ही आपको धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI SONTOSH MOHAN DEV (SILCHAR): Mr. Chairman, Sir, at the very outset, on behalf of the people of the North-East, I convey my gratitude and heartfelt thanks to the hon. Prime Minister for visiting Assam and starting the work of Boghibheel bridge. I also convey my thanks to the hon. Minister of Railways. It is a long awaited project that would give benefit to Arunachal Pradesh in getting connected with Assam. Arunachal Pradesh is in the border of China and the people there would feel that they are now more attached to the mainstream. I also appreciate the assurance given by the hon. Prime Minister that the Government of India is considering connecting the highway with Myanmar. This would open border trade for the North-Eastern area.

I have been a Member of this House from 1980. We have been demanding various facilities for the North-East in the NF Railway. After a long time, a Rajdhani Express has been introduced up to Guwahati. Dibrugarh is one of the major centres of coal mines as well as oil refineries. Between Guwahati and Dibrugarh, you have to pass through Dimapur, which is the only Railway connection with Nagaland. This is also the point to go to Manipur. The peace talks are now going on and the trend is very positive. If you extend this Rajdhani Express up to Dibrugarh through Dimapur and it comes to Delhi, it would give a very good message to those people who have been out of the national mainstream and trying to fight against their own motherland. I request you to think about this particular aspect and see what could be done.

The facilities provided by the Railways in the North-East are very poor. It is not your fault. It is a legacy of the past and that has cost us very heavily. It is a common drawing room talk in the North-Eastern States that the Members of the Railway Board are not keen to extend facilities to the North-East because they are being patronised by the road lobby. In my area, we produce tea. There are 110 tea gardens but hardly one or two of them send their tea by rail because they do not get their bookings. If the tea is despatched by road it reaches the destination within 24 hours. If they get their bookings, the journey by rail should not take more than 14 hours but it is delayed because of trans-shipment and loading at Lumding. The route is partly covered by metre gauge and partly covered by broad gauge, which involves transfer of the load from one train to another. As a result of this, when the tea reaches the market, the prices come down. The Railway Board should be market-oriented. They are only doing routine work. You are facing a challenge from the road transport lobby.

There are countries where they have collaboration between air transport and the railways. When you get down at the airport at a particular time, you get your connecting train and reach your destination. I have travelled in countries where these facilities are available but here we have absolutely none such facilities. Why does the high profile Railway Board not take a step in this direction?

Just now, somebody was congratulating the hon. Minister for not utilising the saloon but I wonder whether the Chairman and Members of the Railway Board would even travel without a saloon.

They must feel that we have to do something.

Sir, the time allotted to me is short. So, I do not want to take much of your time. But I would like to pass on this particular paper to you. This is a foundation consisting of ex- Railway Board Chairmen and some members. They have made a very nice six-page paper. I will request you, at your leisure, to go through it. It is a very interesting document that gives you an idea. Here, they have recommended that like in airlines, you should have Business Class also in the Railways. They have recommended that you must increase the passenger fares. You have done to certain extent and I have supported you also.

Mr. Minister, I want a railway line from you. I will not pay for it. Every thing will come from the Budget. We, the people, who use the Railways, must also contribute towards the revenue of the Railways. Every time if the fares go up, people like Shri Basu Deb Acharia and others will come on the street saying that this will not be tolerated. This must not be done. One has to contribute. If the contribution comes from the general public, then the Government will also be obliged to pay the matching contribution. So, I demand that you should have a very intensive study.

Now, what is happening in the Railways? Earlier, some innovative steps were taken when Shri Madhavrao Scindia was there. He improved the catering system. When you came last time, you also started doing the same thing, giving better services and better safety. You also demanded money from the Government. Now, you have got money for the safety and security. This should be properly utilised so that one can feel safe to travel by train.

There is a snag in your Railway Protection Force rules. Local police does not come to help you when you are in a problem. They say that it is the RPF duty. At every station, you cannot take and keep a big number of RPF police. The Act was supposed to be changed, but I do not know why it has not been changed.

When I was in the Ministry of Home Affairs, I remember that it came to us. We accepted the suggestion that it should be reviewed and it should be done. Hence, I will request you to please look at this angle and make the Ministry of Railways a positive one. Let it not be a burden to the country. Certain areas have certain projects, which may be taken as a national project. You should not always think of revenue. For example, the project of Lomding to Silchar costs about Rs. 1,500 crore. Every year, you are giving only Rs. 60 crore to 70 crore. How long will it take?

Sir, When Shri H.D. Devegowda was the Prime Minister, he accepted some projects in Kashmir, some projects in North-East including Tripura and Assam should be taken as a national project and funds should come not from the Railway Budget but from other sources also. Now, disinvestment is happening. Money is coming to the Government. So, why not some money comes to the Railways for taking up such projects which have the necessity, not the luxury.

Now, you are converting broad gauge from Churaibari to Agartala. It is fair enough. But unless you convert Lumding to Churaibari, how the broad gauge line will go? It cannot go. It is absurdity. Some people say 32 tunnels cannot be made. It was made 32 years ago by the Britishers and by the engineers.

Today, if you can build up tunnel in Loktak, if you can build up tunnel on the Konkan Railway route, why can you not do it here also? You can do it. Our engineers today are really capable of doing these things. You are a very very good Minister in the sense that you are not in the habit of showing the things as other Ministers show. You are still a *Bihari Babu*. You keep yourself like a *Bihari Babu*, but you can also do something in the sense that you have got your ideas. I am not flattering you. This Ministry needs a person who can give a shape to this Ministry so that it can be a very progressive one. Hence, I request you to look into this.

A First Class compartment should be attached to the Rajdhani Express train from Tinsukia to Guwahati *via* Dimapur so that they come and take the connection from that area. This is not a difficult job. Connecting trains you have already provided; only a First Class compartment can be attached to that. This is broad gauge to broad gauge connection and this can be done.

There are some requests from other MPs also because I am the only M.P. speaking from that area. One is about the Railway Division at Badarpur. I was also there and I know what you had said. That was objected to by the Expert Committee. You do not want to expand any more Division. I agree. But why not upgrade in such a manner that whatever is needed to be done in that area, some sort of upgradation should be done? It is better if you can have a Division.

Another request is about the B.G. line from Katakhal to Bhairabi In 1998, a survey was made, but nothing has been done. It will be connecting Mizoram from Assam.

Similarly, there is a request for B.G. line from Badarpur to Kumarghat. I told you that you have already given it. I must congratulate another *Bihari Babu*, Shri Ram Vilas Paswan. He visited the North-East. He came back and said that North-East is neglected and he kept his word. You came and you assured us that you will give thrust to the North-East. By giving money for my project, you have proved it. By going and opening the Bogivil, you have proved it. I am sure, if you can do well, we shall offer you a seat in Assam. You need not go and fight Shri Lalu Prasad Yadav. You will get a better seat there.

One other weekly or bi-weekly train from Guwahati to New Delhi or from some other place in Assam should be provided. Last time I requested you for Rajasthan people and you have done it from Delhi to Jaipur. You know the amount of appreciation I have got from the people. A lot of people from Rajasthan are doing business in the North-East. Most of them cannot afford to go by air. So, if you introduce a direct bi-weekly train, that will help.

The Katlicherra railway station should be upgraded to Class 'A'. That suggestion has also been there since Kumari Mamata Banerjee's time. It was assured on the floor of the Parliament. Suddenly what happened, I do not know.

From Lala to Bhairabi, the ASMs are engaging temporary employees on commission basis. That should be stopped because this is another route of corruption.

MR. CHAIRMAN : Now, please conclude.

SHRI SONTOSH MOHAN DEV: Yes, Sir. I shall listen to your bell and I hope this is a bell for today, not for future. With these words, I conclude. I have spoken very little but I have spoken with the hope that I have spoken not merely to a Minister but to a friend of the North-East. You are from eastern India. Kindly look into our problems and try to solve them.

SHRI K. MALAISAMY (RAMANATHAPURAM): Thank you very much Mr. Chairman for the opportunity given to speak. I will take hardly a few minutes to make my presentation with a special thrust on some of the localised issues in Tamil Nadu. Many of the hon. Members, while speaking in the discussion were able to pay enough encomium on the hon. Minister of Railways. I too would like to pay encomiums; but unfortunately I am not able to do so for the reason that Tamil Nadu has not been given anything special to make such appreciation..

To be plain with you, Sir, I am given to understand that while making the broad gauge conversions throughout the length and breadth of the country, nearly 80 per cent has been done in the northern parts of the country and not even 30 per cent has been done in and around Tamil Nadu. So, there has been a total neglect of Tamil Nadu in the process of broad gauge conversion.

On this occasion I am reminded of what a prudent mother can afford to do with her children. When she has got several children and one happens to be sick and infirm, in such a situation, the prudent mother is able to give more milk and more nutrient diet to that child so that he or she can afford to come up and grow along with the other children. Citing the same analogy, what I am trying to convince the hon. Minister of Railways is that when 80 per cent of broad gauge conversion has been done in other parts of the country, only 30 per cent has been done in Tamil Nadu, we need a special care and we need a special priority and a timeframe for Tamil Nadu in Broad Gauge Conversion..

As far as Tamil Nadu is concerned, I am not going to ask anything new. On the other hand I request you to implement what all you have already given sanction. The sanctioned schemes are there. What happened to the on-going schemes? To be very plain with you not much has been done.. To illustrate a little, Rameshwaram is the most important pilgrim centre for the people throughout the length and breadth of the country. Everyone in the North likes to come and visit Rameshwaram. But unfortunately none of the people from any part of the country can afford to come to Rameshwaram by broad gauge line. You have rightly taken up the conversion from Chennai to Rameshwaram into broad gauge. But that has gone upto Tiruchirapalli only and the section from Tiruchirapalli to Rameshwaram is still undone. None can go to Rameshwaram by broad gauge. The section from Tiruchirapalli to Manamadurai and then to Rameshwaram is totally de-linked. Similarly the conversion of section from Madurai to Rameshwaram -Manamadurai into Broad gauge is yet to be done. It has been taken as one of your schemes. It is a sanctioned scheme. But, unfortunately, what we are given to understand is that much less amount is being released. As against an amount of Rs. 235 crore for one stretch and Rs. 170 crore for another stretch, you are hardly giving Rs. 7 crore or Rs. 8 crore per year. What can be done with this?

To meet a demand of Rs. 235 crore, if you go on giving at the rate of Rs. 10 crore per year, it will take another 25 years. Do you want us to wait for 25 years for the conversion into broad gauge from Tiruchirapalli to Manamadurai and Rameshwaram? What do you want us to do? When we make enquiries with your railway authorities, they are able to say that they have been given only 10 per cent of the allocation as against the total allocation needed and what could they do. There is a sea of difference between the actual allocation and the actual requirement.

Your problem may be of resources. When you want to do so much of infrastructure development and so much of service, you must have known how to generate funds. As far as I could see, you have got huge extent of railway land which is under encroachment. If you are able to evict these encroachments and convert cash out of it, you can generate crores and crores of rupees. I am given to understand this from your own railway officers.

It is your lookout to see how the generation of funds can be done and how you can deal with your Finance Minister to get more funds for which the people should not suffer. I submit that the Tiruchirapalli to Manamadurai line and Madurai to Rameshwaram line via Manamadurai should be taken up for Broad gauge conversion with all sincerity and priority. As I have already insisted, Tamil Nadu deserves a great priority because only 30 per cent of conversion has been done there while 80 per cent has been done in other parts of the country. I want a specific answer from the hon. Minister of Railways as to when he is going to complete this work.

How many years we have to wait? -- five years, ten years or twenty years. Resources may be a problem, but it is up to you to find out how the resources could be generated. While I reiterate precedence of Trichy to Manamadurai, and Madurai-Rameshwaram *via* Manamadurai projects, Virudunagar-Quilon, which is again an on-going scheme, should be completed with speed. In short without taking much time of the House, I may insist that all the on going schemes pertaining to Tamil Nadu which are all very essential and prized schemes, are held up for want of resource allocation; they have totally come to a standstill. There is no progress in all the schemes. Special attention is necessary to speed up the progress.

On account of gauge conversion work undertaken in Chennai, all the trains running on metre-gauge from Egmore are now being operated from Tambaram, another 18 kms. away from Chennai. Many of our Members of Parliament get down at the Chennai Airport and then rush to Tambaram to catch the trains running on broad-gauge as well metre-gauge lines. As per the present situation, Tambaram is considered to be a very important place, but infrastructure-wise, like toilet facilities, VIP room facilities and other requirements, nothing is there. Many of the Members of Parliament told me in the House that I should appeal to the Minister to do something as a one-time measure so that at least these small things could be provided.

Coming to Railway overbridges, I am very much keen that a flyover should be built at Paramakudi over the railway crossing connecting Mudu kalathoor Road. It is a very sensitive area from the law and order point of view also. Therefore, I insist for constructing a flyover there.

Coming to the National Highway from Rameswaram to the southern end of Kanyakumari, there is one place called Kamudhakudi where the vehicles are stopped for a long time because of the railway crossing. Therefore, a flyover has to be constructed at Kamudhakudi railway station. Beyond that, when you come to Manamadurai, there is a bypass road connecting the National Highway. There also, constructing an overbridge or a flyover is necessary.

Coming to the Paramakudi Railway Station, which falls within my Parliamentary Constituency, the situation is not satisfactory because it does not have the requisite facilities at all. It is a very important place. The platform, which is very low, should be raised to the desired level. In addition, the passenger shelter should be big and improved. In short the railway station should be upgraded in all respects.

All the schemes you have sanctioned for Tamil Nadu, should be given priority. Enough allocation of funds must be given.

With reference to diversion of funds, I have got a point to make. I am told that after sanctioning a scheme, you have got power for diverting it from one end to another. This is unfair. While sanctioning a scheme, you follow certain norms, parameters, like taking into account the territorial jurisdiction, population and so on. You have got some criteria based on which you would be giving the priority. Despite the criteria being in existence, I am told that the Railway Board or the Minister can divert a scheme, say from Paramakudi or Chennai to another place in the North or from North to South. There should be some basis. Why are you sanctioning a particular scheme and then diverting the money to another scheme? This would take away the benefit that might have accrued from a particular scheme. There should be some basis.

Finally, as far as the performance of the Railways in Tamil Nadu is concerned, it is fairly okay, but still there is a lot to be improved. It is not enough, if mere service is given. The service should be timely, continuous, equitable, efficient and economical.

16.00 hrs.

श्रीमती रेनु कुमारी(खगड़िया) : सभापति महोदय, मैं रेल बजट 2002-2003 के समर्थन में बोलने के लिए खड़ी हुई हूँ और जिस तरह का विकासोन्मुख और संतुलित बजट माननीय मंत्री जी ने पेश किया है, उसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देती हूँ। भारत में रेल गाड़ियों को चलते हुए 150वां वा है और इस वा को यात्री सुविधा वा के रूप में मनाया गया है। इस बजट में 214 कि.मी. नई लाइनें बिछाने का प्रस्ताव है। 150 कि.मी. लाइनों के दोहरकरण की योजना भी 50 स्थानों पर प्रस्तावित है और फूड प्लाजा की व्यवस्था करना भी इसमें शामिल है जो कि निश्चय ही एक प्रशंसनीय कदम है।

1601 hrs. (Dr. Laxminarayan Pandeya in the Chair)

बजट में सुरक्षा इकाइयों पर 2110 करोड़ रुपया खर्च करने का भी प्रस्ताव है। माननीय रेल मंत्री जी का यह आश्वासन भी स्वागत योग्य है कि कोई भी नई परियोजना पुरानी योजना को पूरा किये बिना नहीं शुरू की जाएगी। मौजूदा समय में रेलवे को धन की काफी कमी है और धन की वजह से रेलवे कई कार्यों का सम्पादन नहीं कर पाता है। आज रेलवे में कुछ सुधार की जरूरत है। पुरानी पड़ चुकी पटरियों को बदलने की आवश्यकता है। रेलवे के परिचालन में भी सिगनल प्रणाली को आधुनिक बनाये जाने की आवश्यकता है। रेलवे के रख-रखाव के लिए आवश्यक सुधार करना जरूरी है। इन सब को देखते हुए अगर वर्तमान समय में किराया भी बढ़ाया गया है तो ठीक है क्योंकि इससे राजस्व में भी वृद्धि होगी लेकिन इसके बावजूद मैं यह कहना चाहूंगी कि इसके अलावा आम लोगों द्वारा इस्तेमाल की जाने वाली चीजों में भी वृद्धि की गई है। इससे आम जनता पर बोझ पड़ेगा। इन वस्तुओं में नमक, फल, सब्जी, खाद्य तेल, उर्वरक आदि चीजें शामिल हैं। वृद्धि करने से आम जनता में भी जो गरीब हैं, उन पर अनावश्यक बोझ पड़ता है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से आग्रह करना चाहूंगी कि इस पर पुनर्विचार करें और इसमें सुधार लाने का प्रयास करें। 35 नई रेल गाड़ियाँ और 16 जन शताब्दी एक्सप्रेस का परिचालन इस बजट में किया गया है, वह भी एक स्वागत योग्य कदम है। लेकिन इसके अलावा भी ट्रेन चलाने की आवश्यकता है। इधर रेल दुर्घटनाओं में भी काफी वृद्धि हुई है और रेल संचालन से जुड़ी व्यवस्थाओं का आधुनिकीकरण न होना इसका एक कारण है। इसलिए रेल संचालन से जुड़ी व्यवस्था का आधुनिक होना बहुत जरूरी है और जब तक ये व्यवस्थाएं आधुनिक नहीं होंगी, तब तक यात्रियों को पर्याप्त सुविधा नहीं मिलेगी। यात्रियों को काफी कठिनाइयाँ होती हैं। आज शहरों और देहात में यात्रा करने का एकमात्र साधन रेल ही है और गरीब से गरीब लोग रेल में यात्रा करना चाहते हैं लेकिन सुविधाओं का घोर अभाव है और अभाव के बावजूद आज भी ट्रेन में चलते हैं। ट्रेन्स की कमी है और ट्रेन्स में लोग जानवर और बोरे की तरह लदे रहते हैं तथा जब दुर्घटनाएं होती हैं तो काफी लोग मरते हैं। इसलिए रेल संचालन को आधुनिक बनाने की आवश्यकता है। आज भी बिहार और झारखंड में कई जिले हैं जहां रेल

लाइनें गई भी नहीं हैं और मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगी कि यह वा यात्री सुविधा का वा है और ऐसे जिलों को खोजकर वहां रेल लाइनें बिछाने की व्यवस्था की जाये जिससे वहां की जनता इस सुविधा का लाभ उठा सके।

सभापति महोदय, रेलवे की सैकड़ों एकड़ जमीन खाली पड़ी हुई है। मेरा सुझाव है, इस जमीन को लीज पर दिया जाए, ताकि वहां मार्केटिंग कम्प्लेक्स बनाया जा सके। इस रेलवे को राजस्व में वृद्धि होगी और हजारों लोग जो बेरोजगार हैं, उनको व्यवसाय करने में सुविधा होगी और इस माध्यम से भी उनको रोजगार प्राप्त होगा।

मैं एक बात यह भी कहना चाहती हूँ कि घने कोहरे की वजह से रेलवे सही ढंग से चल नहीं पाती है। इस समस्या के निदान के लिए रेलवे ने कोई तकनीकी तन्त्र विकसित नहीं किया है और दुर्घटना होने पर रेलवे को करोड़ों रुपयों की क्षति उठानी पड़ती है। इस ओर भी ध्यान देने की जरूरत है। मंत्री जी ने पूरे देश के लिए और बिहार के लिए भी बहुत कुछ किया है। लेकिन मैं कुछ मांगों की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहती हूँ। हमारे निर्वाचन क्षेत्र में नौगछिया अनुमंडल में बनिकपुर हाल्ट बहुत पहले से कार्यरत था, लेकिन इसको बन्द कर दिया गया है। बन्द होने के कारण वहां की जनता को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। इसी तरह से भागलपुर जिला भी मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आता है। इस क्षेत्र में भी एकचारी हाल्ट की आवश्यकता है। इस बारे में ग्रामीणों का निवेदन माननीय मंत्री जी के पास भेजा जा चुका है। इसलिए आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहती हूँ कि बनिकपुर और एकचारी हाल्ट को स्वीकृति दे कर, वहां की जनता को कृतार्थ करें।

राजधानी एक्सप्रेस रविवार के दिन गोहाटी से नई दिल्ली चलती है, वाया हाजीपुर और लखनऊ, जो 2.20 बजे पर पहुंचती है। इससे हम लोगों को बहुत कठिनाई होती है। राजधानी एक्सप्रेस रविवार के दिन गोहाटी से नई दिल्ली चलती है, वाया हाजीपुर और लखनऊ, जो 2.20 बजे पर पहुंचती है। इससे हम लोगों को बहुत कठिनाई होती है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इसको वाया पटना, कानपुर चलाया जाए, ताकि हम लोगों को सुविधा हो सके। खगडिया जिले में अलौली से कुशेश्वर नामक स्थान पर रेल लाइन बिछाने की स्वीकृति दी गई थी, लेकिन उस दिशा में आज तक कोई कार्य नहीं हो सका है। अलौली स्टेशन का शिलान्यास हो चुका है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इसका निर्माण कराया जाए। हमारे नौगछिया अनुमंडल में जल-जमाव की भी भयंकर स्थिति है। वहां रेल लाइन पर सुलीस गेट बनाना आवश्यक है। सुलीस गेट न होने के कारण पानी की निकासी नहीं हो पाती है। इसके लिए हर साल हजारों-करोड़ों रुपये की फसल बरबाद हो जाती है और आम लोगों का जीना मुहाल हो जाता है। माननीय मंत्री जी इस पर पुनर्विचार करें और सुलीस गेट बनाया जाए, ताकि जल-जमाव से लोगों को मुक्ति मिल सके। इसके अलावा नारायणपुर स्टेशन पर महानन्दा एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए। पसराह स्टेशन पर दानापुर-कटिहार एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए। महेश्वरवृंट के चुकती नामक स्थान पर ओवर ब्रिज का शिलान्यास दो वा पूर्व हुआ था, लेकिन इस दिशा में कार्य शुरू नहीं हुआ है। इस कार्य के न होने में चाहे बिहार सरकार की गलती हो या केन्द्र सरकार की, लेकिन काम नहीं हुआ है और जनता तो काम चाहती है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगी कि इस ओर वे ध्यान दें, ताकि ओवर ब्रिज का कार्य शुरू किया जा सके। इसी प्रकार भागलपुर जिले में एक पुल है, जिसे उल्टा पुल कहते हैं। यह पुल 15 दिन पहले टूट गया है। यहां दूसरा पुल बनाने के लिए दो साल पहले शिलान्यास किया गया था, लेकिन कार्य शुरू नहीं हो सका है। जनता त्राहि-त्राहि कर रही है। टैम्पोरेरी व्यवस्था की जा रही है, लेकिन इस पुल के निर्माण की दिशा में कदम उठाने के लिए माननीय मंत्री जी से मैं निवेदन करना चाहती हूँ।

वहां की जनता बहुत ही खराब स्थिति में है। वहां विद्रोह न भड़के, इसके पहले वहां पुल का निर्माण कार्य शुरू कराया जाए। पटना का चिरैया टांड पुल भी बेकार स्थिति में है, क्षतिग्रस्त हो गया है, उस पुल का निर्माण कराना भी बहुत आवश्यक है।

मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि बरौनी से कटिहार दोहरीकरण का कार्य भी वाँ से लम्बित है और यह काम होना बहुत आवश्यक है, इसलिए इस तरफ भी ध्यान दिया जाए। इसके अलावा छोटे-छोटे स्टेशनों पर पानी, शेड और शौचालय की व्यवस्था बहुत आवश्यक है, क्योंकि इस कारण यात्रियों को बहुत असुविधा होती है, इसके लिए बहुत शिकायतें आती हैं। इस काम के लिए करोड़ रुपए की जरूरत नहीं है, बल्कि कुछ लाख में ही यह कार्य हो सकता है। अगर इस तरफ थोड़ा ध्यान दिया जाए तो स्थानीय पदाधिकारी इस काम को स्वयं भी करा सकते हैं, लेकिन करते नहीं हैं। इसलिए इस काम में भी ध्यान दिया जाए। इन्होंने माल दुलाई का किराया बढ़ाया है। तेल, नमक और उर्वरक का जो दाम बढ़ाया है, उस पर पुनर्विचार करें, इनका दाम घटाएं ताकि आम जनता को लाभ हो सके। पुनः अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए, पूरे भारत में अच्छी तरह से रेल गाड़ियों के परिचालन के लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ।

SHRI M.O.H. FAROOK (PONDICHERRY): Mr. Chairman, Sir, I am thankful to the hon. Minister of Railways who was very kind enough to come and inaugurate in Pondicherry, the broad-gauge line between Villupuram and Pondicherry.

Sir, he had promised that he would go ahead, as far as the survey is concerned, from Pondicherry to Dindivanam. He had said that he was going to do it. So, we are expecting his orders in this regard.

Regarding Karaikal, last time when I represented to the hon. Minister personally, in the meeting itself he had sanctioned about Rs. 1 crore for the acquisition of land. I had told him that this scheme was sanctioned during the then Railway Minister, Shri C.K. Jaffer Sharief's time for extension of Trichy-Nagur to Karaikal. The position is that till Nagur only it was done. So, after my representation to the hon. Minister of Railways, the hon. Minister had sanctioned Rs. 1 crore for extension. It is only about 6 kilometres. It covers one State, that is my own home State, Pondicherry.

The hon. Minister had asked me that last year he had sanctioned Rs. 1 crore and this year he would be seeing that it is done. So, I am just reminding the hon. Minister to kindly do something as far as the extension is concerned, which is pending for a long time.

Sir, there are a few more things which I would like to highlight. One is about the Tamil Nadu Express. I had expressed my concerns to the hon. Minister as well as the officers in regard to the sub-standard quality of food being provided in the Tamil Nadu Express. Sir, it is one of the longest trains in India which runs from New Delhi-Chennai and Chennai-New Delhi. But as far as catering facility is concerned, it is one of the horrible things which is happening there. If the hon. Minister himself just can go and taste the food which is being provided there, he will know about it. In fact, it is being thrown out. When I represented to the hon. Minister in this regard, he had said that he would look into it. I had also spoken to the Manager, South and other officers. They had said that they were trying to improve the catering section in Tamil Nadu Express.

So, I would request the hon. Minister to concentrate on this aspect of catering also. In fact, my suggestion would be

that please do not give it to the Government concerns. Just like Rajdhani Express, please give it to some private contractors.

There is no difficulty, even if he wants to include the charge of food along with the ticket. There is no difficulty at all. All that we need is an assured food. If he does it, we will be able to have a good food in the Tamil Nadu Express.

Another biggest difficulty is there in both Rajdhani and Tamil Nadu Express trains. Once we enter into the train, we are totally cut off from the outside world. Persons who were there earlier as Railway Ministers have assured on the floor of the House and also declared that those trains are going to be connected with phone. But there is no phone connection as of now as far as these two trains are concerned. Therefore, my plea is this. Having made an announcement in this respect, what is the difficulty in putting a phone connection? In case of any urgency or emergency, if any passenger wants to get connected to the outside world, what will he do? The Minister has to give phone connections in those trains. Other such trains are connected with phones. So, I would request him to concentrate on this, though it is a very small matter.

I have got a few small things to tell the hon. Minister. I have given notices of some Cut Motions as far as Andhra Pradesh is concerned. He may please look into them and I do not want to go into the details. If he concentrates on those Cut Motions, I will be the happiest person.

I am expecting the hon. Minister to connect Nagur and Karaikal, which is absolutely necessary. It is a distance of only six kms. It has been announced in Parliament and I do not know why it is not being done so far.

I thank the hon. Minister for having given a patient hearing. I once again request him to concentrate on the issues that I raised and I thank him once again. The Railway Minister is a friend of all and so, he must concentrate and try to give equal justice to the concerns of all the States.

SHRI ADHIR CHOWDHARY (BERHAMPORE, WEST BENGAL): Sir, kindly permit me to make only one small point.

Many projects were proposed by the former Railway Minister, which have now been disposed by the present Railway Minister. One such project is the railway line between Nashipur and Azimganj. It was scotched by the present Railway Minister. May I ask him whether there is any clash of ego between Kumari Mamata Banerjee and 'Kumar' Nitish? We are suffering because of the squabbling. It is their internal squabble and we are suffering. It is regrettable to see that our hon. Minister pays scant attention to the pleas of Members of Parliament.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): There is no truth in that allegation.

SHRI TRILOCHAN KANUNGO (JAGATSINGHPUR): Thank you very much for giving me the opportunity to participate in the deliberations. I support the Demands for Grants (Railways), but with a heavy heart.

As you know, Orissa has the lowest railway route per thousand square kilometre of area in the whole of the country. Among the 14 major States, it has only 14.6 km. railway route per thousand square kilometre of area. Orissa is not getting due care from the Railway Ministry and the Government of India till today. With a heavy heart and with serious concerns and anguish, I am mentioning this on behalf of the people of Orissa. I have no personal animosity against the hon. Minister. Rather we like him. We like Shri Nitish Kumar because he could connect Miramandali to Sambalpur before time. Therefore we are thankful to him. We like him because he has announced that Rajdhani Express will go via Adra and Kharagpur to Bhubaneswar saving four hours in time and 400 kilometres in distance. We are thankful to him, although it has not yet been implemented. I want to raise only two points on behalf of people of Orissa which is the most neglected part of the country. It is not a vociferous part. The other parts of the country might have been neglected but they are vociferous. But Orissa is a very docile State.

As regards creation of new zones, thanks to Shri Deve Gowda's Government, in 1996, several zones were created and the East Coast Railway Zone at Bhubaneswar was one of them. I thank Shri Deve Gowda and Shri Ram Vilas Paswan for that. On 8th August, 1996, the East-Coast Railway Zone was the first to be inaugurated at Bhubaneswar by Mr. Deve Gowda. Sir, I want to remind one thing to the House. Sir, you will be surprised to know that South Eastern Railway is the only Zone which serves Orissa but all other States are being served by several Zones. Some States are served by two to five Zones. Orissa is served only by the South Eastern Railway Zone. But its headquarters is not within the geographical territory of South Eastern Railway. That is the irony of fact. Therefore, we wanted that the headquarters of South Eastern Railway should be moved to Bhubaneswar. My good friend Shri Priya Ranjan Dasmunsi is not here. At that point of time, he told here in this House that *agun jalbe* - there will be fire - if it will be transferred from Kolkata to Bhubaneswar. The Central Government did not have the strength to move it from Kolkata to Bhubaneswar. However, at last, on 8th August, 1996, the East-Coast Railway

Zone was inaugurated. Immediately after that, the Standing Committee on Railways convened a meeting to examine the creation of new Railway zones under the chairmanship of our hon. friend Shri Basu Deb Acharia. I do not want to say with what motive or intention it was done. But I want to quote a few sentences from the Report of the Committee. Regarding new Railway zones, when the then Chairman, Railway Board was specifically asked:

"Whether creation of more Zones would increase efficiency in different fields of Railways, the Chairman, Railway Board, stated:

'I have given a categorical reply that there will be improvement in the operational efficiency, administrative efficiency and financial efficiency of the Railways. I have repeated this not once but ten times. I again say that there will be improvement in the efficiency of the Railways by the creation of these zones.' "

It was categorically told by the then Chairman, Railway Board. Sir, what was the reason for creating the East-Coast Railway Zone? Sir, the Cabinet approved the East Coast Railway Zone with these words:

"(i) Workload of SER is very high and needs relief.

(ii) The accessibility of SER (9 hrs.) is low.

(iii) Geographical sprawls of SER (7200 km.) is very large and needs to be truncated.

(iv) A number of railway projects are coming up in the region and there is a need for opening up of under-developed areas.

(v) There had also been persistent demands for a zonal office in the region."

That was the Cabinet decision.

I am only quoting from the Standing Committee Report. In Para 33 it is stated that when the Chairman was asked, he said:

"We have decided about the creation of new zones. The problem is only with regard to the jurisdiction. It will vary only very insignificantly or marginally. There will not be much variation in the expenditure. The difference would be very very marginal. After all, the number of divisions and the number of zones would remain the same. We have also inaugurated them. The headquarters of the zones are also fixed. If one area is not in one particular zone or division, it would form a part of the other. So, the difference in the cost would be only very very marginal."

This is the observation of the then Chairman of the Railway Board. Apart from this, whatever might have been the motive, the Standing Committee recommended that:

"The Railway Standing Committee finally recommend that new zonal headquarters would be created as model headquarters taking into account the available state-of-the-art technology in the field of Information Technology, Management Information systems and Communication Technologies."

MR. CHAIRMAN: Kindly refer to the number and the year of the Standing Committee Report.

SHRI TRILOCHAN KANUNGO : This Report is of the year 1996-97 when Shri Basu Deb Acharia was the Chairman. I am referring to paragraph 56. The recommendation of the Report further states:

"Thereafter the existing zones should also be considered for modernisation on similar lines in a phased manner for better operational efficiency and effective financial and administrative management."

This is about the zones creation.

Six years have elapsed in the meaning, but nothing has happened. Because Orissa is a docile State; they are not arrogant; they are not agitating type of people; it has not yet been finalised, although the South Eastern Railways

deserve to operate from there. That is why even though the East Coast Railway Zone has been created, it has not yet been operationalised. I am not talking about other zones; I am confining myself only to the East Coast zone.

I would request the Railway Minister to kindly take steps to functionalise the Railway Zonal Headquarters there at Bhubaneswar quickly. He has to take personal interest; otherwise Orissa will not get its due share from the Railway Ministry as it has been neglected till today.

My next point is about the gauge conversion. Orissa has only two narrow-gauge lines; one is from Nowpara to Guntur with a length of 90 kms. out of which 54 kms. is in Orissa and 36 kms. is in Andhra Pradesh; and another line is from Rupsa to Bangiriposi with a length of 89 kms. So, we do have in Orissa altogether 133 kms. of narrow-gauge line. In the Eighth Five Year Plan the Railway Ministry converted into broad-gauge about 7000 kms. of railway line, but not a single kilometre of narrow-gauge line in Orissa has been converted into broad-gauge. Similarly, during the Ninth Plan period more than 2000 kms. of railway line have been converted into broad-gauge and again not a single kilometre of narrow-gauge line has been converted into broad-gauge in Orissa. If it was not negligence what else can it be termed?

If you want to see the expenditure, for Nowpara-Guntur line in 2000-2001, Rs.5.10 crore was allotted in the Budget.

Immediately after that, the Railway Minister wrote a letter to the South Eastern Railway not to spend anything from that Rs.5.10 crore. I hope the Minister would reply to this point. He had told not to spend from it. On enquiring the reasons for it, I came to know that it had not got the clearance from the Cabinet Committee on Economic Affairs (CCEA). In the next year, the amount was only Rs.10 lakhs and so, there was no progress in work. This year, 2002-03, Shri Nitish Kumar has allotted Rs.10 crore for that particular gauge conversion. It is very good that he has provided Rs.10 crore. But we want to know whether this particular gauge conversion has got the clearance from the CCEA or it will have the fate of 2001-02. That is the most important point. These two lines need to be converted into broad gauge because it passes through firstly the tribal areas and secondly the mineral rich areas. Thirdly, the most important point is, if it will be connected from Naupada to Gunupur and Gunupur to Raigara, the whole length going *via* Andhra Pradesh will be saved.

Similarly so far as Rupsa-Bangiriposhi is concerned, a railway line is there from Gorumahisani to Tata Nagar, it will be connected from Bangiriposhi to Gorumahisani. It is a very small distance of 20-30 kilometres. Then Tata Nagar will become nearer to the people of Orissa and the people of Bihar with whom we have got better proximity. In those days, in 1956, the people of Bihar had taken away that area from Orissa. History has taken revenge on them. Now it is not with Bihar. It is taken away from them and is with Jharkhand now. These are the two points which I wanted to make.

We know the financial constraints of the Railway Ministry. But we want only this much that whenever you are having new lines, you have to spread them in such a way that the backward States will come up at least to the level of national average. One standard is there for this. I am talking of the route length per thousand square kilometres of area. Orissa is at the lowest at 14.5 kilometres. It can come to 19-20 hours within a specified time frame. Within that time frame, you have to plan and allocate in such a way that backward States come up to the national average i.e. 19-20 kms. of railway route per thousand kilometre of area.

Sir, there is no doubt that Shri Nitish Kumar is very intelligent. I am seeing for the last three years that when the Railway Budget was presented for each year, some kind of a commotion had been there like walking into the well of the House and things like that. But this time, there was absolutely no commotion at all because of the intelligence of Shri Nitish Kumar. He has told that he has thought of three parameters which have absolutely no relevance like the route length of thousand square kilometres of area, Population and projects and other things have no relevance to construction of new lines. Only one parameter should be there, that is, route length per thousand square kilometre should have been taken into account. I request him to take that into account. You will see that in matters of new lines construction Orissa has got a very bad deal in the hands of Shri Nitish Kumar whom we like the most.

Shri Choudhary has left now. He was saying that all viable projects have been taken away. All projects which were abandoned and frozen at one point of time were taken up during the period of Nitish Kumarji's predecessor.

Do you know that so far as gauge conversion is concerned, in 2000-2001, 45 per cent money of three zones and 20 per cent money of the whole country was spent in only one State? In 2001-2002, 65 per cent of the money meant for three zones served only one State, that is West Bengal. Sixty-five per cent of the amount meant for gauge conversion has gone to that State only. This should not be done. The State which has the highest route length per 1000 square kilometre is Punjab; next is West Bengal. You are carrying coal to New Castle. We hope that Shri Nitish Kumar whom we like most, will not do that. We do not want any favour, but we want justice. We want to come at par with national average, not to the highest level. Punjab has 43 kilometres of route length per 1000 square kilometre area; Bihar, from where Shri Nitish Kumar comes, has 36 kilometres of route length per 1000 square kilometre area; and West Bengal has 42 kilometres of route length per 1000 square kilometre area. But Orissa has

got only 14.50 kilometres per 1000 square kilometre area. It has to come up to the national average, which is 19 kilometre only. It should be done within a time frame, say during the Tenth Plan period. I hope that Shri Nitish Kumar will definitely bring Orissa to the national average level.

With this I thank and I support the Budget. I wish all the best to the Railway Minister.

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : सभापति महोदय, अभी विभिन्न माननीय सदस्यों ने रेलवे के 150 वर्ग से संचालन का जिक्र किया है और रेलवे इस वर्ग अपनी स्थापना की 150वीं जयंती का उत्सव मना रहा है, लेकिन महोदय, इस उत्सव का हमारे लिए कोई मतलब नहीं है क्योंकि 100 वर्ग से वैशाली को रेल से जोड़ने की मांग हो रही है। जो इतिहास मैंने देखा है उसके अनुसार मैं बता रहा हूँ कि 1904 से वैशाली को रेल से जोड़ने की मांग रेलवे से की जा रही है जिसके अनुसार अब 100 वर्ग में मात्र दो वर्ग शेष हैं। अब हम नहीं जानते हैं कि रेलवे किस हिसाब से सर्वेक्षण करती है और वह माल ढोने का सर्वेक्षण करती है या आदमी ढोने का सर्वेक्षण करती है। वहाँ जो खेती-बाड़ी का माल उत्पादित होता है, उसको तो रेलवे गिनता ही नहीं है। सिर्फ लोहा, लकड़ और औद्योगिक माल को ही गिना जाता है और जब ऐसा किया जाता है तो वहाँ के लिए रेल लाइन मायनस में चली जाती है, घाटा होना बताया जाता है। लागत ज्यादा और उससे आमदनी कम होना बताया जाता है। यह खतरनाक बात है। यह बात ठीक नहीं है।

महोदय, वैशाली भगवान महावीर की जन्मस्थली है और इस वर्ग भगवान महावीर की 2600 वीं जयंती मनाई जा रही है। प्रधान मंत्री ने कहा है कि इस पर 100 करोड़ रुपए खर्च किए जाएंगे। भगवान महावीर की 2600 वीं जयंती लोग शानदार ढंग से मना रहे हैं, लेकिन भगवान महावीर की जन्मस्थली को अभी तक रेल कनेक्शन नहीं दिया गया है। यही नहीं, महोदय, भगवान बुद्ध ने भी लक्ष्मी गणतंत्र के बारे में जनतंत्र के बारे में, डेमोक्रेसी के बारे में उपदेश दिया था। वैशाली ही वह स्थान है जहाँ दुनियाँ में सबसे पहले जनतंत्र की अवधारणा की गई और उसका जन्म हुआ। भगवान बुद्ध ने अपने भाषण में कहा था कि यहाँ पर कैसा अच्छा शासन है कि नियम बनाकर शासन करते हैं। हमने अब्राहम लिंकन से डेमोक्रेसी की परिभाषा नहीं सीखी, बल्कि संसार में वैशाली ही वह स्थान है जहाँ से डेमोक्रेसी की शुरुआत हुई है।

महोदय, अभी केशरिया में दुनिया का सबसे बड़ा स्तूप मिला है। भारत सरकार के वित्त मंत्री ने अपने भाषण में कहा था कि भारत को छः सर्किटों से पर्यटन के विकास की दृष्टि से अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर जोड़ा जाएगा। उनमें से एक बुद्धिस्ट सर्किट है जिसको पूरा करने के लिए सदन में आश्वासन दिया गया, लेकिन अभी तक उसे पूरा नहीं किया गया।

रेलवे के मामले में, मैं बुद्धिस्ट सर्किट को पूरा करूँगा। मैं कहना चाहता हूँ कि पटना के पुल की मंजूरी हुई और अभी हाल में माननीय प्रधान मंत्री जी ने उसका शिलान्यास भी किया। मैं चाहता हूँ कि वह पुल तेजी से बने लेकिन मेरा कहना है कि उधर से राजगीर, गया, पटना सब रेल लाइन से जुड़ गये हैं लेकिन वैशाली नहीं जुड़ी। अगर वैशाली रेल लाइन से नहीं जुड़ेगा तो वह बुद्धिस्ट सर्किट कैसे पूरा होगा ? इसलिए हाजीपुर से वैशाली, साहिबगंज होते हुए केशरिया, अरेरा, सुगौली तक सर्वेक्षण हो गया। 1997 में यह सर्वेक्षण पूरा हुआ। बार-बार उसका सर्वेक्षण होता रहा है। 21 दिसम्बर, 2001 तक वह सर्वेक्षण पूरा हो गया लेकिन मेरा कहना है कि वह सर्वेक्षण क्या हो रहा है ? उसमें कृषि पदार्थों का सामान लाने का कोई हिसाब नहीं है। वहाँ तरबूज की खेती बहुत होती है। ट्रक के ट्रक भरकर वहाँ से जा रहे हैं। इसी तरह आम, केला, फल सब्जी आदि जितने भी कृषि पदार्थ हैं, उनको सर्वेक्षण में जोड़ा नहीं जाता। इस वजह से उसको रेल लाइन से जोड़ने में और पास होने में कठिनाई होती है।

हमारी प्रार्थना है कि पर्यटन के हिसाब से, बुद्धिस्ट सर्किट के हिसाब से, भगवान महावीर की जन्म भूमि के हिसाब से, लक्ष्मी गणतंत्र की जन्म भूमि आदि सभी कारणों से यह बहुत जरूरी है। रेल विभाग पर्यटन के मामले में हमेशा रोना रोता रहता है कि पैसा नहीं है। यह वाजिब बात है कि पैसे की कठिनाई है लेकिन यह कहावत है कि *Where there is no will, there is a survey. Where there is a will, there is a railway.* यह सर्वे कब तक होता रहेगा ? माननीय मंत्री जी की कब इसे पूरा करने की इच्छाशक्ति होगी ? यह सर्वेक्षण पूरा हो गया है लेकिन वह पूरा कब होगा, इस संबंध में हमने पांच-छः बार सवाल उठाया है लेकिन माननीय मंत्री जी ने उस पर कोई ध्यान नहीं दिया। अब हमें लगता है कि सत्याग्रह करना पड़ेगा, लड़ना पड़ेगा, भिड़ना पड़ेगा। वहाँ जनता की मांग है कि उस रेल लाइन से बुद्धिस्ट सर्किट को पूरा किया जाये। वहाँ पैसे की कमी नहीं है। अगर आप ओ.सी.एफ. से पैसे का इंतजाम करेंगे तो वह हो जायेगा लेकिन अभी तक वह काम नहीं हो रहा है। हमारे उमर जनता का बहुत भारी दबाव है इसलिए हम जनता के मुताबिक ही काम करेंगे। हमको लगता है कि इसके लिए हमें लड़ना पड़ेगा।

दूसरे, पटना पुल का शिलान्यास हो गया है। अभी तक जो जांच हुई है उससे लगता है कि काम कुछ तेजी से होगा। लेकिन उस जगह हाजीपुर से जब मुजफ्फरपुर उत्तर बिहार में चला जायेगा तो वहाँ एक दिग्घी गुमटी पड़ती है। उस गुमटी से जब रेलगाड़ी क्रॉस करती है तो उसकी वजह से वहाँ घंटों गाड़ी खड़ी करनी पड़ती है। वहाँ ओवरब्रिज नहीं है जिसकी वजह से वह गुमटी बंद रहती है। वह चालू सड़क है और दिन भर 60 हजार गाड़ियाँ उस सड़क से गुजरती हैं। जब आपकी रेलगाड़ी क्रॉस करती है तो वहाँ घंटों जाम लगने की वजह से समय की बर्बादी होती है। कभी-कभी तो हमारा जहाज छूटने का भी भय होता है। दिग्घी गुमटी और ग्यारहपंथी गुमटी, ये दोनों गुमटियाँ बहुत महत्वपूर्ण हैं क्योंकि ये मेन हाजीपुर से मुजफ्फरपुर लाइन के बीच में हैं। इसके बारे में सभी माननीय मंत्रियों को मालूम है।

इसी तरह मुजफ्फरपुर शहर में आमगोला गुमटी, मोतीझील गुमटी और पश्चिम में भगवानपुर आते समय जो गुमटी पड़ती है, जब हम उन तीनों गुमटियों से आते हैं तो हमें गाड़ियों को काफी समय तक रोकना पड़ता है। इससे हमें आने-जाने में कठिनाई होती है। जब हम माननीय मंत्री जी के क्षेत्र फतवा में आते हैं तो वहाँ पर एक बड़ी चालू सड़क है, जहाँ दिन भर में 50-60 हजार गाड़ियाँ गुजरती हैं। जब हम उस सड़क पर पहुँचते हैं तो वहाँ भी एक किलोमीटर दूर तक गाड़ियाँ खड़ी करनी पड़ती है। इनका ऐसा कानून बना हुआ है कि आधा पैसा राज्य सरकार देंगी। अब राज्य सरकार की वित्तीय हालत को यह जानते हैं। वहाँ से लिखा-पढ़ी भी होती रहती है। मेरी प्रार्थना है कि विभाग यह भी देखे कि जहाँ ज्यादा ट्रैफिक है और राज्य सरकार की वित्तीय स्थिति संकट में है, वहाँ रेलवे अपनी तरफ से ओवरब्रिज बनाने का प्रयास करे और नीति में सुधार करे, संशोधन करे।

जो महत्वपूर्ण गुमटियाँ हैं, जो हम अनुभव करते हैं, हमने उसके आधार पर बोला है। इसी तरह देश के विभिन्न हिस्सों में, विभिन्न राज्यों में इसी तरह का संकट होगा। लेकिन कई राज्यों की वित्तीय हालत बिहार जैसी बदतर नहीं है। राज्य सरकारें अलग वित्तीय संकट का रोना रो रही हैं, रेलवे अलग रोना रोएगी तो हम बहुत संकट में पड़ जाएंगे, बड़ी कठिनाई होगी। इसलिए उसमें सुधार होना चाहिए। जहाँ-जहाँ के लिए हमने गुमटियाँ का जिक्र किया है, सब जगह गुमटियाँ होनी चाहिए।

बहुत से लोग गर्मियों की छुट्टियों में जाना चाहते हैं लेकिन गाड़ियों में तीन सौ तक वेटिंग लिस्ट होती है। लोग हमारे पास आरक्षण करवाने के लिए आते हैं और हम पूछते हैं कि हमसे क्यों लिखवाना है, वे बताते हैं कि दो सौ, तीन सौ वेटिंग लिस्ट है। एक वैशाली गाड़ी उत्तर बिहार में मुजफ्फरपुर और उससे आगे तक जाती है। वह बहुत अच्छी और मशहूर गाड़ी है और सब लोग उसी गाड़ी को पसन्द करते हैं। उसमें बहुत वेटिंग लिस्ट होती है। उसमें और बोगी बढ़ाने से ठीक होगा या ऐडीशनल गाड़ी चलाने से ठीक होगा, इसे आप देखें। मैं आग्रह करना चाहता हूँ और इनके पास डाटा होता होगा कि किस गाड़ी में, किस तरफ जाने में कितनी वेटिंग लिस्ट होती है। रेलवे को कहना चाहिए कि उस जगह ऐडीशनल गाड़ी, ऐडीशनल बोगी का प्रबंध हो। गर्मियों के दिन हैं, लोग ब्याह-शादी, पूजा-त्यौहार में अपने घर जाना चाहते हैं लेकिन उनको आरक्षण मिलने में बहुत कठिनाई होती है। मंत्री जी ने सम्पूर्ण क्रान्ति गाड़ी चलाई है। लोग कहते हैं कि वह बहुत बढ़िया गाड़ी है। आम व्यक्ति उससे जाना पसन्द करते हैं। सम्पूर्ण क्रान्ति की तरह की एक गाड़ी पटना से मुजफ्फरपुर की तरफ भी होनी चाहिए। यह आम लोगों की फरमाइश है, उन्होंने कहा है कि रेलवे की बहस में आप इस सवाल को उठाएं।

हमारे एरिया में मोतीपुर में चीनी मिल है। मुजफ्फरपुर बहुत महत्वपूर्ण जगह है। जब हम वहां गए तो लोगों ने रेलवे लाइन और प्लेटफार्म पर धरना दे रखा था। जब हमने पूछा कि यह धरना किसलिए दिया हुआ है तो उन्होंने कहा कि जो गाड़ी चलती है, वह यहां नहीं रुकती, उसे यहां रुकना चाहिए। मैं बताना चाहता हूँ कि वहां गाड़ी की टिकट से जो आमदनी होती है, वह किसी रेलवे स्टेशन से कम नहीं है। हमने आग्रह किया तो उन्होंने रोकने का निर्देश दिया और ट्रेन रुकने लगी है। लेकिन बंद्रा को छोड़ दिया गया है। जब हम फिर वहां जाएंगे तो जनता आग्रह करेगी। हम आग्रह करना चाहते हैं कि बंद्रा गाड़ी का मोतीपुर में ठहराव होना चाहिए।

राजधानी बहुत बढ़िया गाड़ी है और उससे ज्यादा लोग जाना पसन्द करते हैं। हम शुक्रवार को हाउस के बाद साढ़े चार बजे उससे चले जाते हैं। लेकिन वह गाड़ी जिस दिन दिल्ली से गुवाहाटी जाती है, उस दिन उसका समय दिन के दो बजे का है। तब हम सुबह दो बजे पटना पहुंचते हैं। उस गाड़ी में यहां से चढ़ने में कठिनाई होती है और वहां उतरने में भी कठिनाई होती है। इसलिए उसे क्यों नहीं सात दिन तक कर दिया जाता। उसके समय में भी सुधार किया जाए। गुवाहाटी में भी लोगों को कठिनाई होती है। हम सुनते हैं कि वहां दिन-दिन में ही गाड़ी जानी चाहिए।

एक राजधानी हाजीपुर से जाती है। समस्तीपुर के लोग बेचैन हैं कि वह राजधानी गाड़ी उधर से जानी चाहिए। कई सदस्यों ने इस बारे में सवाल उठाए हैं। राज्य सभा में भी सदस्यों ने सवाल उठाए हैं कि राजधानी गाड़ी उस तरफ से जानी चाहिए।

बिहार से लाखों की तादाद में मजदूर देश के विभिन्न हिस्सों में मजदूरी के लिए रेल से जाते हैं। चाहे खेत में काम हो, खलिहान में काम हो या कारखाने में काम हो, सब काम ये लोग ही करते हैं। यह लोग मेहनतकश हैं और अगर ये काम छोड़ दें तो देश का सारा उत्पादन बंद हो जाएगा। फौज में भी भर्ती होने के लिए और देश की सीमाओं की सुरक्षा करने के लिए ये लोग जाते हैं। लेकिन आने-जाने में इनका बड़ा शोण होता है। इस पर ध्यान देना चाहिए। अधिकतर मजदूर अनपढ़ होते हैं, मेहनत करके अपना पेट पालते हैं। उनको ज्यादा जानकारी नहीं होती इसलिए टिकटों में गड़बड़ी करके या साधारण गाड़ी को फास्ट ट्रेन कहकर उनका शोण किया जाता है। करीब सात लाख कुली इस समय देश के रेलवे स्टेशनों पर काम कर रहे हैं। ये लोग कमजोर वर्गों से और दलित परिवारों से सम्बन्धित हैं। जब मैं पटना जंक्शन जाता हूँ तो वहां के कुली कहते हैं कि हमारे लिए यहां विश्रामालय और शौचालय की कोई व्यवस्था नहीं है इसलिए मंत्री जी को इस पर ध्यान देना चाहिए। ये लोग प्लेटफार्म पर ही 24 घंटे काम करते हैं। लोगों का सामान ढोते हैं और उनकी शान बढ़ाते हैं। उनकी मांग है कि उनको चतुर्थ श्रेणी का दर्जा दिया जाए। रेलवे में ठेकेदारी प्रथा चल रही है। हर जगह ठेकेदारी चल रही है। उसमें माफिया और डॉन लोगों का वर्चस्व है और सारी ठेकेदारी वे लोग छीन लेते हैं। रेलवे में यह ठेकेदारी प्रथा को बंद करना चाहिए, चाहे वह पार्सल में हो या मजदूरी में हो।

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : मैं इसके लिए आपको सपोर्ट करता हूँ।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : ठेकेदारी प्रथा को बंद करने से लोगों को क्रिमिनल और माफिया लोगों से छुटकारा मिलेगा। इससे ला एंड आर्डर भी दुरुस्त होगा।

रेल में बड़े लोग तो फर्स्ट क्लास या ए.सी. में यात्रा करते हैं, लेकिन आम आदमी साधारण बोगी में यात्रा करता है। इसलिए साधारण डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए। जैसा अभी रेणु कुमारी जी कह रही थीं कि साधारण बोगियों में लोग अनाज के बोरों की तरह टूंस कर यात्रा करते हैं, यह बात सही है। इसी प्रकार रेल दुर्घटनाओं में कोई कमी नहीं आई है। यह बराबर हो रही है। मंत्री जी अगर पटरियों के नवीकरण की और अन्य कामों की बात करेंगे, तो हम उनका समर्थन करेंगे। हम चाहते हैं कि रेल दुर्घटनाओं पर पूरी तरह से रोक लगे।

दिल्ली से कोलकाता, दिल्ली से चेन्नई, दिल्ली से मुंबई और दिल्ली से हैदराबाद की दूरी 12 घंटों में तय हो, यह समय कब आएगा, मंत्री जी इस पर विचार करें। आज रेलवे में काफी विकास हुआ है। दुनिया के मुल्कों में टेक्नोलॉजी का प्रसार हुआ है और यह सम्भव हुआ है, लेकिन हम अभी भी यह सपना देख रहे हैं कि वह समय कब आएगा जब इन स्थानों की दूरी केवल 12 घंटों में तय होगी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री सुरेश रामराव जाधव (परभनी) : सभापति महोदय, वर्ष 2002-2003 में जो रेल मंत्रालय ने मांगें रखी हैं, उसका मैं और मैं अपनी पार्टी शिव सेना की तरफ से पुरजोर समर्थन करता हूँ। महात्मा गांधी की सोच यह थी कि कोई भी काम करने से पहले हमें उस आखिरी आदमी के बारे में सोचना चाहिए और खुद से पूछना चाहिए कि उसे तुम्हारे काम से क्या लाभ होने वाला है। महात्मा गांधी जी की एक सोच यह भी थी कि हमें सोचना चाहिए कि हिन्दुस्तान में रेल विभाग बहुत बड़ा है लेकिन पूरी दुनिया में हमारी रेल बड़ी है। अभी कुछ ही दिन पहले हमारी रेल ने 150 वर्ष पूरे किये हैं और स्वर्ण जयन्ती मनाई गई और काफी हर्ष-उल्लास मनाया गया लेकिन हमें सोचना होगा कि रेलवे को 150 साल हो गये हैं लेकिन आखिरी आदमी को क्या मिला? जो आम आदमी हैं, वे सामान्य श्रेणी में यात्रा करते हैं। जो श्रेणी तीन और चार में यात्रा करते हैं, उनको क्या मिला, यह सोचना होगा।

हमारी रेल को 150 साल हो गये हैं लेकिन महाराष्ट्र में मराठवाड़ा, परभनी जो इलाके हैं, मेरा क्षेत्र परभनी जहां से मैं चुनकर आता हूँ, वहां एक फुट भी रेल का काम नहीं हुआ है, एक फुट भी नई रेल लाइन नहीं बिछाई गई। जब हमें आजादी मिली तो आजादी के बाद हमारे ऊपर निजाम का राज था। हिन्दुस्तान के बाद हम आजाद हुए। मराठवाड़ा सात-आठ जिलों का इलाका है, वहां की दो करोड़ की आबादी का सवाल है। इतने सालों में वहां एक फुट भी नई रेल लाइन नहीं बिछाई गई। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से और नीतीश कुमार जी से अर्ज करना चाहता हूँ कि हमारे महाराष्ट्र में मराठवाड़ा जो अति पिछड़ा हुआ इलाका है, उसका अगर सही मायने में विकास करना है और कम्युनिकेशन का सबसे प्रभावी माध्यम अगर कोई है तो वह रेलवे है। अगर दो करोड़ जनता का विकास करना है तो मराठवाड़ा को रेल वे का एक विशेष पैकेज देना चाहिए। इतने सालों से जो बड़ी-बड़ी परियोजनाएँ लम्बित हैं, उनको अगर पूरा करना है तो मराठवाड़ा को रेलवे का एक विशेष पैकेज दिया जाये।

1700 hrs.

मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि अमरावती-नारखेर और अहमदनगर-बीड-पारली बैजनाथ तथा पुनतम्बा-शिरडी आदि स्थानों पर नई रेल लाइन बिछाने का काम चल रहा है, लेकिन इन लाइनों के लिए अधिक धनराशि आबंटित नहीं की गई है। मैं यह जानना चाहता हूँ, ये योजनाएँ कब तक पूरी हो जायेंगी? मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि इन रेल लाइनों को बिछाने के लिए ज्यादा से ज्यादा धन आबंटित करें। इसी प्रकार गेज कन्वर्जन की भी बहुत सारी परियोजनाएँ लम्बित पड़ी हैं, जैसे मिराज-लातूर, मुदखेड-आदिलाबाद,

सोलापुर-गदज और सिकन्दराबाद-व-जमखमपेट बोधन। मैं 1996 से लोकसभा के लिए चुनकर आ रहा हूँ। इन परियोजनाओं के विकास के लिए मांग करते रहे हैं। हमारी पार्टी के नेता, श्री गीते जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी, से बार-बार मिले हैं। उनसे निवेदन किया है कि इन परियोजनाओं को जल्दी से जल्दी पूरा करायें। मैं आपके माध्यम से अपील करना चाहता हूँ कि इस साल का बजट एक संतुलित बजट है और विकासोन्मुखी बजट है। लेकिन क्लास-3 और क्लास-4 के लोगों को भाड़े में वृद्धि की वजह से कुछ परेशानी हुई है।

महोदय, मेरे क्षेत्र से संबंधित छोटी-छोटी दूसरी मांगें भी हैं, जिनको मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ। मुंबई, महाराष्ट्र राज्य की राजधानी है। मराठवाड़ा क्षेत्र से राजधानी आने के लिए केवल एक गाड़ी है, जो मराठवाड़ा होकर जाती है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करूंगा कि तमिलनाडु और आन्ध्रप्रदेश से रोजगार के लिए लोग आते हैं, उनके लिए गाड़ी की सुविधा अच्छी होनी चाहिए। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहूंगा, नान्देड़ से मुंबई आने के लिए देवगिरी एक्सप्रेस, एक ही गाड़ी है, इसके अलावा और कोई गाड़ी नहीं है।

एक-एक, दो-दो महीने की वेटिंग होती है। बच्चे और महिलाओं को मुंबई आने के लिए बहुत परेशानी होती है। इसलिए मैं रिकवेस्ट करूंगा कि कम से कम एक दूसरी गाड़ी मुंबई आने के लिए होनी चाहिए। यह मांग हम बार-बार करते आ रहे हैं, हमारी इस मांग को पूरा करना चाहिए। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ, क्योंकि दो-चार दिन पहले हमारा स्टेशन नहीं चल रहा था, मेरी इसके लिए कुछ मांगें थीं। मैं मानवत स्तोपेज़ के लिए मिला। नीतीश जी गांधी जी के शिष्य हैं, सामान्य जो गरीब लोग हैं, उनका काम करने में नीतीश जी का इंटरस्ट है। इसके लिए मेरे क्षेत्र के लोगों की जो मांग थी, जो तपोवन गाड़ी का मानवत पर स्तोपेज़ का काम था, वह काम उन्होंने बिना विलम्ब किए करा दिया। आम आदमी के लिए काम करने की रुचि मंत्री जी में दिखाई दी है।

महोदय, मैं रेल मंत्रालय और रेल मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि हमारे यहां विदर्भ में, विशेषकर महाराष्ट्र में सबसे ज्यादा अति पिछड़ा मराठवाड़ा है। अगर दो करोड़ लोगों को न्याय देना है, उनका विकास करना है, डेढ़ सौ साल बाद भी वहां एक रुपए का काम नहीं हुआ, नई लाईन बिछाने का काम नहीं हुआ। मैं मंत्री जी से अपील करूंगा कि हमारे यहां विकास करने के लिए मराठवाड़ा रेल का काम पूरा करने के लिए एक स्पेशल पैकेज की घोषणा कर दें। यह बजट संतुलित, विकासोन्मुख, रा्ट्र और रेल को आगे बढ़ाने के लिए है। इतना ही कह कर मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देकर अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री माणिकराव होडल्या गावीत (नन्दुरबार) : सभापति महोदय, मैं वर्ष 2002-2003 के रेल बजट की अनुदान मांगों पर जो चर्चा चल रही है, उसमें भाग लेने के लिए खड़ा हुआ हूँ। भारतीय रेल हमारे देश की बहुत बड़ी आबादी को, रेल यात्रियों को सुविधा देने वाली है और राष्ट्रीय सम्पत्ति भी है। भारतीय रेल, जो 16 अप्रैल, 1853 को सबसे पहले बोरीबंदर से ढाणे तक 32 किलोमीटर की दूरी की चलाई गई और आज हमारी भारतीय रेल की 2002-2003 में डेढ़ सौ साल पूरे हो चुके हैं और इन सालों में 62 हजार किलोमीटर लाईन का विस्तार भी किया गया है। इसके लिए अभी तक के रेल मंत्रियों और रेल कर्मचारियों को धन्यवाद देता हूँ। इन डेढ़ सौ सालों में हमारे कई राज्यों में रेल लाईनें डाली गईं। अभी इसी महीने में अखिल भारतीय पंचायत राज परिषद हुई। मेरा क्षेत्र पहाड़ी इलाका ऐसा है, जहां बहुत से पर्वत हैं, जो सरदार सरोवर के नाम से पहचाना जाता था। वहां की एक महिला को जो सभापति प.स. अक्राणी है इनको मैं यहां लाया तो उसने कहा कि मैं पहली बार रेल में बैठ रही हूँ। अभी भी हमारे देश में बहुत से पिछड़े हुए आदिवासी इलाके हैं, उनकी तरफ भी सरकार को ध्यान देना चाहिए। रेलवे ने अभी तक जो तरक्की की है, अभी तक जितने भी रेल मंत्री आए, सभी रेलवे बोर्ड के चेयरमैन, रेलवे के सभी वरिष्ठ अधिकारी और कर्मचारियों को मैं फिर से धन्यवाद देता हूँ।

लेकिन 150 साल के बाद हमारी रेलवे लाइनों पर जो पुल हैं वे बहुत पुराने हो चुके हैं। इसलिए रेलवे को इन पुराने पुलों को भी नया बनाने का प्रावधान करना पड़ेगा हमें मालूम है कि पिछले साल तमिलनाडु में एक पुल के दुर्घटनाग्रस्त होने पर सैंकड़ों लोगों की जानें गईं थीं। इसलिए ये जो पुराने पुल हैं, रेलवे को ज्यादा से ज्यादा धन का प्रावधान करके इनको नया बनाने का मैं रेलवे मंत्री जी से आग्रह करूंगा।

आज हमारे देश में जो रेल-दुर्घटनाएं हो रही हैं उनके बहुत से कारण हो सकते हैं लेकिन पुरानी पटरियों के कारण भी रेल-दुर्घटनाएं हो रही हैं। जो पटरियां बहुत साल पहले डाली गयी थीं उनको बदला नहीं जाता है इसलिए भी दुर्घटनाएं होती हैं। अभी-अभी मुंबई-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस में एक दुर्घटना हुई। वहां पर एक ट्रेन ट्रेक से उतर गयी थी और उस ट्रेक पर एक हफ्ता गाड़ी नहीं चली। इसलिए पुरानी पटरियों को भी बदलने की बहुत आवश्यकता है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो रेलवे-क्रॉसिंग्स हैं वहां पर गेट-मैन नहीं होता है। पांच-छः साल पहले पूना के पास एक गेट-मैन के न होने से 50 स्कूली बच्चे रेल दुर्घटना में मारे गये थे। जब हम 62 हजार किलोमीटर की रेल सुविधा इस देश में करते हैं और जिसमें करोड़ों रुपयों का खर्च आता है तब एक गेट-मैन की वजह से 50 स्कूली बच्चों की जान जाना ठीक बात नहीं है। चाहे महाराष्ट्र हो, गुजरात हो, जहां भी गेट-मैन की नियुक्ति नहीं है वहां पर गेट-मैन की नियुक्ति करने के लिए मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा। मैंने मंत्री महोदय जी का बजट भाषण भी पढ़ा है। उसमें पेज नम्बर 10, पैरा नम्बर 45 पर केवल 250 किलोमीटर के दोहरीकरण का लक्ष्य रखा गया है। एक साल में 250 किलोमीटर की मंजूरी इतने बड़े देश में थोड़ी है। इस तरह से आप जान सकते हैं कि पूरे देश में कितने साल लगेंगे। जैसा माननीय रघुवंश प्रसाद सिंह जी ने कहा कि सौ साल में भी यह नहीं हो पाया है। मैं रेलवे स्टैंडिंग कमेटी का भी सदस्य हूँ और जानता हूँ कि रेलवे के पास धन की कमी है और उस निधि को कैसे बढ़ाया जाए इस बारे में भी प्लॉनिंग कमीशन से मीटिंगें की हैं। प्लॉनिंग कमीशन का कहना है कि रेलवे जितना धन मांगती है हम देते हैं। अब यह दोनों को सुनने के बाद सोचने की बात है कि कमी कहां है?

हमें पता नहीं लेकिन देश के जिन-जिन राज्यों में जो-जो महत्वपूर्ण लाइनें हैं उन्हें शीघ्र से पूरा किये जाने का प्रोवोजन करने के लिये मैं मंत्री जी से विनती करता हूँ। हमारे देश का गरीब व्यक्ति, चाहे वह मजदूर है, किसान है या आम नागरिक है, वह रेल से यात्रा करता है। मैंने देखा है कि महाराष्ट्र और गुजरात में रेलवे लाइनें वहीं हैं जिनसे मुझे भी गुजरना पड़ता है, वहां लोकल गाड़ियों की कमी है। लोगों को मुंबई जाने के लिये राजधानी या एक्सप्रेस गाड़ियां मिल जाती हैं लेकिन हमारे निर्वाचन क्षेत्र नन्दुरबार में लोकल फास्ट गाड़ियां नहीं हैं। मैं निवेदन करूंगा कि इसकी व्यवस्था की जाये।

सभापति महोदय, मैं सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री का ध्यान सूरत-भुसावल-उदना-जलगांव रेल खंड की ओर दिलाना चाहता हूँ। यह खंड पश्चिम रेलवे में है जहां विद्युतीकरण का काम चालू है। इस मार्ग को 2003 तक पूरा किया जाना है लेकिन ऐसा कहा जाता है कि इस प्रोजेक्ट का पैसा कहीं दूसरी ओर जा रहा है। मैंने लोगों से कहा कि ऐसा नहीं है। मुझे रेल मंत्री पर पूरा भरोसा है, वे ऐसा नहीं कर सकते। अभी 2-3 दिन पहले मैंने उनके सामने एक प्रस्ताव रखा जिसे उन्होंने ग्रीन सिग्नल दे दिया। इसलिये मेरा विश्वास है कि फंड्स को डायवर्ट नहीं किया जायेगा। यह बात मैं अपने क्षेत्र के लोगों से कहता हूँ।

सभापति महोदय, सूरत-भुसावल खंड का 306 किलोमाटर का मार्ग दोहरीकरण का बाकी है। इस रेल खंड पर कपड़ा मंत्री श्री काशी राम राणा का इलाका भी आता है। मांडवी गुजरात में आता है, इसके अलावा धुले का क्षेत्र है। एरोन्डल लोकसभा क्षेत्र श्री अन्नासाहेब एन. के. पाटिल का है जो केन्द्र में राज्य मंत्री हैं। इस तरह दो-दो मंत्री इसी क्षेत्र से आते हैं। लोग कहते हैं कि फिर यह डबल लाइन क्यों नहीं हो रही है? मैंने कहा कि श्री नीतीश कुमार जी करने वाले हैं। इस खंड पर 1984-85 में 30 किलोमीटर के मार्ग पर मिट्टी का काम हो गया, ब्रिज बन गए हैं। मैंने इस सवाल को रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी में उठाया था लेकिन उसका रिकार्ड उपलब्ध नहीं है। इस 306 किलोमीटर खंड पर 34 रेलवे स्टेशन हैं। करीब-करीब एक-एक किलोमीटर की लाइन होती है। इस प्रकार 242 किलोमीटर के लिये दोहरीकरण का काम बाकी बचता है। यह रेल लाइन महाराष्ट्र और गुजरात के आदिवासी इलाकों से होकर गुजरती है। गुजरात से दक्षिण को सीधे रेल लाईन से जोड़ने वाला मार्ग बनता है। मैं रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी में इस सवाल को उठा चुका हूँ और इस बात की मांग की है।

यह स्थायी समिति की रिपोर्ट में लिखा गया है। जो मुम्बई-दिल्ली राजधानी गाड़ी चलती है, वह बहुत अच्छी गाड़ी है। लेकिन उसमें खान-पान सेवा बिगड़ गई है। उसमें जो कांटेक्ट दिया गया है वह रेलवे के कैंटीन को दिया गया है। जब राजधानी जैसी गाड़ी में खाना ठीक नहीं मिलता है तो दूसरी गाड़ियों में कैसे मिलेगा, यह भी मंत्री जी को देखना चाहिए। आपको मालूम है कि इस लाइन पर सोनगढ़ के पास उकाई प्रोजेक्ट है, वहां थर्मल पावर स्टेशन है, उस थर्मल पावर का जो कोयला आता है उससे करोड़ों रुपये की आमदनी रेलवे को होती है।

सभापति महोदय, गुजरात में उत्तर भारत में सूरत-भुसावल लाइन पर यात्री गाड़ियां चलाई जाती हैं, यदि इस लाइन का दोहरीकरण हो जाता है तो मुम्बई-दिल्ली वैस्टर्न रेलवे में बरसात के समय में ज्यादा बाढ़ आने की वजह से कभी-कभी यह लाइन बंद हो जाती है तो सूरत-भुसावल लाइन पर सारी गाड़ियां डाइवर्ट करके मुम्बई-दिल्ली आने के लिए इस लाइन का उपयोग किया जाता है। ऐसी महत्वपूर्ण रेल लाइन का दोहरीकरण करने के लिए मैं मंत्री महोदय से विनती करता हूँ कि इस लाइन का दोहरीकरण करने के लिए बजट में प्रोविजन करके इसे तत्काल मंजूरी दी जाए। इस काम के लिए इस लाइन पर एक इंच भी भूमि प्राइवेट लेने की जरूरत नहीं है, सारी भूमि रेलवे की है। इसलिए मैं आग्रह करूंगा कि इस बजट में उदना-जलगांव खंड में 306 किलोमीटर का दोहरीकरण करने का प्रोविजन करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ।

SHRI RAMANAIDU DAGGUBATI (BAPATLA): Mr. Chairman, Sir, though the Railways have the biggest infrastructure network in our country, there is still a vast backward and under-developed areas to be covered. It is high time that the role of the Railways as a major infrastructure provider for the economy is reinforced in the right spirit. As my predecessors have already pointed out that many improvements that are required to be done in the Railways, I shall not touch those points and will concentrate with the problems in my area specifically Bapatla in Andhra Pradesh.

Chirala railway station has been selected as a model station. But the work is going on very slowly. As the Member of Parliament from the area I have already given an amount of Rs. two lakh for the beautification of the surrounding parks of the area. But the work has not started so far. I request the hon. Minister to kindly look into the matter. As a local Member of Parliament I have no facility to board a train at Chirala as there is no halt for the G.T. Express at Chirala connecting to New Delhi. Chirala is a very important town. I, therefore, urge upon the hon. Minister of Railways to ensure that a halt is given to the G.T. Express at Chirala at an early date.

The work for the over-bridge at Chirala has started long back. But it is not yet completed owing to change of contractors from time to time. I would request the hon. Minister to kindly take up the matter seriously and give directions to the General Manager of the South Central Railway to ensure finality of the construction of the bridge at the earliest.

I have already written for improvement to the existing railway culvert no. 622 on Mairipudi drain in Vijayawada Division. The stagnated drain water is submerging crops in 5,000 acres every year. Since the funds have not been released, the work could not be taken up so far. I would, therefore, appeal to the hon. Minister of Railways to ensure that the required funds are released before the rainy season starts enabling the works to be completed in time.

Passenger amenities have always been a sacrosanct area which can never be compromised. The trains do not run in time. Some ticket examiners take money and allow the unreserved passengers in the reserved compartments. The problems like drinking water shortage, lack of cleanliness and poor catering facilities are there which need to be solved and the situation improved.

There are a number of areas prone to widespread corruption in the Railways such as passenger booking, booking of goods and parcels etc. The Railways must find out the root cause of the continuous poor performance of the Railways and effect improvement in its operations.

In the end I again emphasise upon the need of ensuring punctual running of the trains and also the need to take up the works pointed out by me at the earliest.

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Sir, I am grateful to you for giving me this opportunity. The hon. Minister of Railways has put the Demands for Grants (Railways) before the House. We do hope that the Railway Minister will do something more for the development of Railways. Funds constraint is there every year, but he must give a new thrust to the Railways to complete the on-going projects to fulfil the aspirations of the people and the Members of Parliament representing the constituencies concerned. All the time, the Members of Parliament are requesting for some new scheme or something, but it will not serve the purpose of the Members of Parliament of that area in particular, and the development of Railways in general. I would like to say that we are all with you on this issue. You have to find out a solution to take up gauge conversion work throughout the country. The gauge conversion work has come to a standstill. You are saying that you will take up 250 kilometres of gauge conversion work this year. I would like to know how many kilometres of metre-gauge line are being converted into broad-gauge and how many kilometres of narrow-gauge line are being converted into broad-gauge line. All the lines have to be converted into broad-gauge lines because then only it will be more useful for the country as a whole. The hon. Railway Minister is very much concerned about this, and I know that he will not give any false promise to the Members of Parliament. However, my sincere and humble request to him is that he has to find out a solution to this particular issue.

I would like to mention one thing about gauge conversion. Coming to Yelahanka-Bangarapet gauge conversion, on a stretch of 70 kilometres, an amount of Rs. 50 crore has already been spent, but it will not serve the purpose if you do not complete the remaining part of the gauge conversion, which is another 47 kilometres. You have already completed the gauge conversion work on 77 kilometres, and you may kindly complete the gauge conversion work on the remaining part also. I told the hon. Railway Minister to write to the Government of Karnataka to find out a *via media*, that is, whether they could contribute one-third or half of the amount. On our part, we have requested the hon. Chief Minister of Karnataka. They are waiting for the Government of India to give some direction. The hon. Railway Minister assured me that he would write to the Government of Karnataka to find out a solution, but till today nothing has come out. This is one of the long pending schemes, and I would request you to do something about it.

Secondly, Bharat Gold Mines has been closed. There are about four thousand or five thousand workers, and now they have no livelihood. For the last one year, they are not getting any salaries. They are going to Bangalore to earn their livelihood. A train is going from KGF to Bangalore, and my request is that it has to be made bi-weekly because it would be useful to the people. There is another train going from Bangalore to Jolarpet. Between Jolarpet and Chennai Road, there are so many trains. Therefore, this train should be shifted and it should operate on Mariakuppam-KGF-Bangarapet-Bangalore route as it would be more useful. Five thousand workers have no work and they are going to Bangalore to earn their livelihood. The hon. Minister should give a serious thought to this.

Sir, thirdly I would like to mention that doubling of railway line up to Malo has already been completed, I would like to request that another stretch of 50 kilometres leading up to Jolarpet in the Chennai route should also be completed.

Another point that I would like mention is that presently the Rajdhani Express from Nizamuddin to Bangalore is running twice a week and it should be made daily. That would be very useful. The Yelahanka to Bangarapet railway line should also be completed and another stretch of around 40 kilometres should be linked to Madanapalle so that it could be linked to the Eastern region of the country. Pending work of the Bisanatham railway line should also be completed. Also, the railway platform at Kolar railway station should be extended so that it is adjacent to the bus terminus.

Sir, finally I would like to request the hon. Railway Minister that orders for construction of at least 500 railway coaches should be placed with M/s BEML and all the other railway projects that are going on in Karnataka should be completed at the earliest. I would not like to mention more issues otherwise none of the issues would be addressed. That is why I have mentioned only a few points.

श्री अली मोहम्मद नायक (अनंतनाग) : जनाबे आला, रियासत जम्मू कश्मीर का जहां तक ताल्लुक है, इसकी अपनी एक अलहदा अहमियत है। इस स्टेट का जियोग्राफिया ऐसा है कि इसके बॉर्डर पर जो देश है, वे हमारा मित्र देश नहीं है। लिहाजा कश्मीर में आर्मी का आना-जाना काफी रहता है। वॉर हो या कोई गड़बड़ हो, कश्मीर में आर्मी की मूवमेंट काफी होती है। इसके अलावा जो रियासत की बुनियाद है वह टूरिज्म पर आधारित है। इसलिए टूरिस्ट्स का भी आना-जाना काफी रहता है। तीसरी बात यह है कि कश्मीर में हिन्दू भाइयों के इतने धर्म स्थान हैं जिन पर जियारत के लिए लाखों लोग आते-जाते हैं। उनमें वैणो देवी माता एवं अमरनाथ भगवान की गुफा प्रसिद्ध हैं।

जनाबे आला इस रियासत को मरकज से जोड़ने वाला केवल एक ही रास्ता नैशनल हाइवे है और यह रास्ता कभी-कभी दो-दो महीने बन्द रहता है। लिहाजा हमने सेंटर से बार-बार गुजारिशात की कि आल्टरनेटिव रास्ता बनाया जाए, लेकिन वह 50 साल में नहीं बना। यदि कश्मीर में रेल आई, तो गलती से आई। There is no will on the part of the Government of India right from 1947 till today to have an all round development for the State of Jammu & Kashmir. किसी को कोई दिलचस्पी नहीं है। गलती से कोई काम हो जाता है, तो हो जाता है। पठानकोट से रेल जम्मू गई, तो चली गई। इंदिरा जी जब प्राइम मिनिस्टर थीं, तो उन्होंने आर्डर किया कि जम्मू से उधमपुर रेल ले जाओ। केवल 60 किलोमीटर का टुकड़ा है। उसके बाद इंदिरा जी तीन-चार साल जीवित रहीं, लेकिन वह रेल आज तक नहीं बनी। मैं रेल मिनिस्टर साहब से जानना चाहता हूँ कि क्यों आप इतने सालों में केवल 60 किलोमीटर रेल लाइन नहीं बना पाए।

इसकी क्या वजुहात हैं, यह आपने क्यों नहीं किया ? Why are you not doing it? जनाबे आला, मैं मिनिस्टर साहब का अहताराम करता हूँ कि वे श्रीनगर आए और उन्होंने पूरा वायदा किया कि वे इस प्रोजेक्ट को पूरा करेंगे, लेकिन यह मसला जहां पहले था वहीं आज है। इसके बाद एक और मसला चला और कहा कि हम उधमपुर से बारामूला रेल लाइन बनाएंगे। वहां दो-दो प्रधान मंत्री गए। देवेगौड़ा जी गए, गुजराल साहब गए, बहुत जनता इकट्ठी की, रेल लाइन बनाने का नींव पत्थर रखा, लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि आज तक कुछ क्यों नहीं हुआ, क्या वजुहात हैं कि एक फुट भी रेल लाइन नहीं बन सकी। What is the reason? Why are you not taking interest in Jammu & Kashmir for the over all development of the State? What are the reasons for it?

जनाबे आला, मर्कज के ऐसे व्यवहार से ऐसा लगता है कि आप कश्मीरियों को हर स्फीयर में नजरअंदाज कर रहे हैं, ऐसा क्यों है। आप यहां यह इम्प्रेसन क्रिएट क्यों कर रहे हैं कि मर्कज को हमारी जरूरत नहीं है और हम में मर्कज को कोई दिलचस्पी नहीं है। इसके बाद एक और तजबीज आई कि जम्मू से पुंछ राजौरी, जहां की हम खबरें रोज सुनते हैं, वहां तक रेल लाइन दी जाएगी।

इसका नक्शा बनाया जायेगा लेकिन आज तक कोई इम्प्रूवमेंट नहीं हुआ। फैसेला यह हुआ था कि इसे किश्तवाड़ तक ले जायेंगे। इसके लिए नया एसेसमेंट होगा लेकिन कुछ नहीं हुआ। The reason being given is that the Government of India is short of finances. पैसा नहीं है। एक रियासत जो बैकवर्ड है, उसके लिए कुछ नहीं हो रहा। आप सारी तवज्जह उन रियासतों की तरफ दे रहे हैं जहां पहले से ही रेल काफी चल रही हैं। इस रियासत पर जितनी मार पड़ रही है Because of militancy, because of war, because of infiltration, your army has to be on the move every time. जब वह रास्ता बंद हो जाता है। आर्मी उधर रह जाती है और हम उधर रह जाते हैं। सर्दियों में जब मौसम खराब हो जाता है तो हमें तीन महीने तक अखबार भी नहीं मिलता। कोई सड़क नहीं है, कोई रेलवे लाइन नहीं है। मैं वजीरे मुतालिका से गुजारिश करूंगा कि जो प्रोजेक्ट्स बनाये गये हैं या जो रिपोर्ट्स तैयार की हैं, उन पर थोड़ा अमल करें। इसके लिए कश्मीर को स्पेशल फंड दे दें। अगर आप नार्थ में स्पेशल पैकेज दे रहे हैं तो

Why not in Kashmir? What is wrong with it?

एक और फैसेला हुआ था कि जालंधर से जम्मू तक डबल लाइन की जायेगी। वहां जालंधर से जम्मू तक बड़ी लाइन चलती है क्योंकि रास्ता तंग है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस पर काम क्यों नहीं हो रहा ? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि यह काम कब पूरा होगा ? इसी जन्म में होगा या इसे अगले जन्म में पूरा करने के लिए मुलतवी रख देंगे। लिहाजा मेरी यह गुजारिश है कि जम्मू में वैणो देवी के दर्शन करने के लिए सारे मुल्क से लोग आते हैं। वहां रश होने की वजह से वे नहीं पहुंच पाते क्योंकि ट्रेन पर डिपेंडेड हैं। यह रिलिजियस टूरिज्म है। मैं यही गुजारिश करूंगा कि मुतालिका वजीरे इस पर जाती दिलचस्पी लें। इसके अलावा मैंने जो कुछ भी गुजारिशें की हैं, उन पर थोड़ा अमल करें। हमको यह इतमिनान दें, जम्मू कश्मीर में रहने वाले लोगों को इतमिनान दें कि मरकजी सरकार को जम्मू-कश्मीर की जरूरत है, वहां के लोगों की जरूरत है, वहां के डेवलपमेंट में ये इंटरैस्टेड हैं। वहां जो मिलीटेंट्स हैं, उनके खत्म करने में उनका हिस्सा है।

श्री हरीभाऊ शंकर महाले (मालेगांव) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ क्योंकि रेलवे को 150 वां हो गये हैं। इन्होंने कुछ काम बढ़ाने की कोशिश की है। मैं कहना चाहता हूँ कि महाराष्ट्र में विशेषकर मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बहुत सी कठिनाईयां हैं। वहां नयी रेलवे लाइन नहीं है, नयी रेलगाड़ी नहीं है। मैंने झेलम एक्सप्रेस का एक थाम्बा देने की विनती की थी। इन्होंने वह थाम्बा दे दिया, जिसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। नांदियाल रेलवे स्टेशन पर पवन रेलगाड़ी का एक थाम्बा देने के लिए लोगों की 15-20 साल से मांग है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से इस बारे में निवेदन करना चाहता हूँ।

इसी तरह लासेल गांव में एशिया खंड की बड़ी मंडी है। वहां से प्याज उधर-उधर जाता है। वहां ओवरब्रिज बनाने की मांग 15-20 सालों से है लेकिन उस पर अभी तक किसी ने ध्यान नहीं दिया। मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से विनती है कि वे इस मांग को पूरा करें। इसी तरह विदर्भ रेल है, नयी गाड़ी है, वहां व्यापारिक पेट है। स्कूल के लिए बच्चों को 40 गांव तक जाना पड़ता है--मनमाड़ में जाना पड़ता है, नांदियाल में जाना पड़ता है। वहां विदर्भ रेल का एक थाम्बा दिया जाये। इससे उनको सुविधा हो जायेगी। मनमाड़ और नासिक बड़े स्टेशन हैं।

वह लम्बी दूरी वाली गाड़ी है इसलिए उसको वहां थांबा देना जरूरी है।

नासिक में सन् 2003 में बहुत बड़ा कुंभ का मेला होने वाला है। इसलिए वहां के रेलवे स्टेशन का सुधार होना चाहिए, यह लोगों की मांग है। मैं कुलियों के बारे में कहना चाहता हूँ। उन्होंने मंत्री महोदय से मांग की है कि रेलवे ने उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया। उनकी तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए। रेलगाड़ियों में खाने-पीने के बारे में कुछ ध्यान दिया गया है। आप रेल में सफर करते हैं। मैं बताना चाहता हूँ कि रेलगाड़ी में हमेशा ही आलू की सब्जी मिलती है, दूसरी सब्जी बिल्कुल नहीं मिलती। क्या दूसरी कोई सब्जी नहीं है? इस बारे में भी देखने की आवश्यकता है।

मनमाड़ में एक राष्ट्रीय पाठशाला है जो 105 सालों से चली आ रही है। लोकमान्य तिलक ने भी वहां विजिट की थी और महात्मा गांधी ने भी की थी। वहां रेलवे की कुछ जगह खाली पड़ी हुई है। उस जगह में उनकी स्कूल बनाने की मांग है। इस मांग को पूरा करने की कोशिश की जानी चाहिए।

मेरे एक साथी ने आदिम जाति के बारे में कहा। मनमाड़ से मालेगांव, मालेगांव से धुलिया नई रेल लाइन के बारे में पहले बात हुई थी। महाराष्ट्र के बड़े-बड़े मंत्रियों ने भी कहा लेकिन अभी तक उस नई रेल लाइन के बारे में कुछ नहीं सोचा गया है। जोशी जी वहां मुख्य मंत्री थे, इनको मालूम है कि नासिक और पुणे का बहुत अच्छा संबंध है। वहां रेलवे का सर्वे हो चुका है। नई रेल लाइन के बारे में लोगों की मांग है। मनमाड़ और यवला के बारे में भी मंत्री महोदय से दो-तीन बार निवेदन किया गया है। उन्होंने इस बारे में सोचने का काम किया है लेकिन अभी तक उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई है। मेरी प्रार्थना है कि उस पर कार्यवाही हो। मुम्बई से दिल्ली राजधानी गाड़ी चलाने की मांग बहुत समय से है। वहां के लिए नई रेल सेवा शुरू करने के बारे में मेरी विनती है।

आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

श्री शीशराम ओला (झुंझुनू) : सभापति जी, मैं आपका हृदय से आभारी हूँ कि आपने मुझे वर्ष 2002-03 के लिए पेश किए रेल बजट पर चर्चा करने का अवसर प्रदान किया। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र झुंझुनू में रेल सुविधाओं की कमियों के बारे में आर्काति करना चाहूँगा। रेल मंत्री जी रेल बजट को बनाते समय शायद भूल गए कि राजस्थान भी भारत के नक्शे पर है। झुंझुनू होते हुए जयपुर से दिल्ली एक छोटी लाइन है। इस रास्ते में झुंझुनू, सीकर और जयपुर, तीन जिले राजस्थान के और चार जिले हरियाणा के, महेन्द्रगढ़, भिवानी, रेवाड़ी और गुड़गांव यानी कुल सात जिले आते हैं। अगर यह रेल लाइन बड़ी लाइन में परिवर्तित हो जाए तो इन जिलों के लोगों को काफी लाभ होगा। बीकानेर से दिल्ली के लिए अभी तक बड़ी लाइन नहीं है। डिफेंस की दृष्टि से बीकानेर अत्यंत महत्वपूर्ण स्थान है। यदि कभी जरूरत पड़े आर्मी की तो मेरठ से, लखनऊ से या पूर्वी हिस्सों से सीमाओं पर जाने की तो पहले दिल्ली बड़ी लाइन से आएंगे, फिर यहां से छोटी लाइन से होकर आगे जाएंगे। इस हिसाब से आर्मी को खर्चा भी काफी करना पड़ेगा, समय भी काफी लगेगा और परेशानी भी काफी होगी। यह लाइन राट्र के हित से, विकास के हित से और डिफेंस के हित से बहुत महत्वपूर्ण है। जब श्री पासवान रेल मंत्री थे तो उन्होंने इसका सर्वे 1997-98 में कराया था। उस समय उन्होंने अपने बजट भाण में कहा था कि इसका सर्वे पूरा हो गया है, अब आगे का कार्य शुरू किया जाएगा। लेकिन अभी के मंत्री जी इस बारे में ध्यान तक देने की जरूरत नहीं समझते। झुंझुनू वह जिला है, जो राट्र की सुरक्षा की दृष्टि से सर्वाधिक जवान देता है। इसी क्षेत्र से खाड़ी के देशों में सबसे ज्यादा लोग मजदूरी करने, कारीगर की हैसियत से और छोटा-मोटा व्यवसाय करने जाते हैं। इस क्षेत्र ने बंगाल, बिहार, यूपी. और यहां तक महाराट्र तक के विकास में सहयोग दिया है। लेकिन यहां के लोग छोटी-छोटी सुविधाओं से वंचित रहें, यह उचित नहीं है। हमारा क्षेत्र एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। जब यहां से कोई व्यक्ति दिल्ली से सामान लेकर आता है या कोलकाता या कानपुर से आता है तो पहले वह बड़ी लाइन से आता है और फिर छोटी लाइन से झुंझुनू जाता है। इस कारण उसका खर्चा भी ज्यादा होता है और परेशानी भी होती है। इसी तरह से अगर कोई जवान अपने परिवार से मिलने देश के किसी कोने से झुंझुनू दो दिन की छुट्टी लेकर आता है तो पहले बड़ी लाइन से आता है, फिर छोटी लाइन से अपने घर जाता है। इतनी देर में उसकी गाड़ी निकल जाती है और वह घर नहीं पहुंच पाता। इस बीच में उसका खर्चा भी काफी होता है और जो दो दिन की छुट्टी लेकर वह आता है, वह भी समाप्त हो जाती है और वह वहीं से अपनी जूट्टी पर वापस चला जाता है, बिना अपने परिवार से मिले। यह उचित नहीं है। आपने कई जगहों पर रेल लाइनों बिछाई हैं और छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में तब्दील किया है।

ऐसी क्या बात है कि इतनी महत्वपूर्ण रेल सीकर, झुंझुनू-जयपुर जैसा मैंने पहले निवेदन किया, तीन जिले राजस्थान के हैं जो राजस्थान की राजधानी जयपुर को दिल्ली से जोड़ते हैं। राजस्थानी की राजधानी जयपुर और दिल्ली के बीच में कुल 7 जिले आते हैं। तीन राजस्थान के हैं और चार हरियाणा के हैं। इनमें बड़ी लाइन नहीं होने से विकास और आवागमन की दृष्टि से बहुत पिछड़ापन है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि जो छोटी रेल को बड़ी लाइन में परिवर्तन करना है, जयपुर से दिल्ली और दिल्ली से जयपुर के बारे में अपने अधिकारियों से बात करके सर्वे को देखकर इस कार्य को शुरू करने की कृपा करें क्योंकि मेरे ख्याल से आप हिसार को बाया लुहारू-राजगढ़ जोड़ रहे हैं तो लुहारू तक बड़ी लाइन ले जा रहे हैं तो आगे बीकानेर के लिए आधी से भी ज्यादा कम दूरी रह जाएगी। जयपुर जोड़ने के लिए कम दूरी रह जाएगी इसलिए गंभीरता से इस मामले को देखें, ऐसा मेरा निवेदन है। आप इस आवश्यकता को महसूस करें तो आपकी बड़ी कृपा होगी और सात महत्वपूर्ण जिले जो दिल्ली के करीब हैं, आज तक बड़ी लाइन से वंचित रह गये हैं, उन्हें बड़ी लाइन की सुविधा उपलब्ध होनी चाहिए ताकि वहां विकास हो सके और लोगों को आवागमन की सुविधा भी उपलब्ध हो सके। मैं समझता हूँ कि आपने इस पर विचार नहीं किया है लेकिन आप ख्याति प्राप्त सज्जन हैं, आप इसके बारे में अपने भाण में कुछ उत्तर जरूर देंगे। इसी प्रकार से अजमेर से उदयपुर बाया भीलवाड़ा-चित्तौड़गढ़ छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की कार्यवाही बड़ी धीमी गति से चल रही है। इसे भी तीव्र गति दिया जाना बड़ा जरूरी है। डिफेंस और आवागमन की दृष्टि से भी यह अति महत्वपूर्ण लाइन है। कृपया इसे छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का आदेश दें।

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : सभापति महोदय, रेलवे ने 150 साल पूरे किये हैं। नीतीश कुमार जी अच्छे मंत्री हैं। उन्होंने बड़ी होशियारी से यह बजट हाउस में पेश किया है। लेकिन 150 साल होने के बावजूद भी प्रगति उतनी नहीं हो रही है। जिस तरह से आपने बताया कि सामान्य आदमी रेल से यात्रा करता है तो उनकी हालत क्या होती है और हम 21वीं शताब्दी में जा रहे हैं तो लोगों को सुविधा भी देने की आवश्यकता है। हर गाड़ी में सामान्य श्रेणी के एक या दो डिब्बे होते हैं और उसमें अगर सौ लोगों की व्यवस्था होती है तो उसमें 400-500 लोग बैठते हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि हर गाड़ी में 7-8 डिब्बे जनरल श्रेणी के होने चाहिए। जब गाड़ी चलती है तो हर स्टेशन में कितने लोगों ने टिकट लिये हैं, उस संख्या के मुताबिक डिब्बे लगने चाहिए। महाराट्र आपके नक्शे में है। जम्मू-कश्मीर भी भारत के नक्शे में है मगर एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि जम्मू-कश्मीर के बारे में रेल मंत्रालय ने विशेषा नहीं सोचा है और जम्मू-कश्मीर को ज्यादा से ज्यादा बजट

देना जरूरी है क्योंकि जम्मू-कश्मीर भारत का अविभाज्य अंग है।

वहां के लोगों के मन में इस तरह की भावना नहीं होनी चाहिए कि रेल मंत्रालय या भारत सरकार उनकी तरफ ध्यान नहीं दे रहा है। जम्मू-काश्मीर को भी ज्यादा से ज्यादा पैसा देकर रेल बिछाने की आवश्यकता है।

महोदय, महाराष्ट्र में रेल लाइनें बहुत अच्छी हैं। पंढरपुर से मिराज कम से कम 240-250 किलोमीटर की दूरी है। आपने महाराष्ट्र के लिए 150 करोड़ रुपए दिए हैं, इसमें से 30 करोड़ रुपए लातूर-मिराज के लिए देना चाहिए। पंढरपुर एक तीर्थ स्थल है। वहां मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री हर साल आते हैं और वे मुख्यमंत्री बने हुए हैं। इसलिए भी आपको पंढरपुर को ज्यादा से ज्यादा राशि देने की आवश्यकता है। पंढरपुर में आप एक बार आयेंगे, तो आपको मालूम हो जाएगा। दिग्विजय सिंह, रेल राज्य मंत्री को वहां आने के बाद ही रेल विभाग मिला। हमारा निवेदन है - पंढरपुर से बुद्धगया, पंढरपुर से मुम्बई, पंढरपुर से वाराणसी, पंढरपुर से तिरुपति के लिए नई रेल लाइनें चलाने के बारे में विचार करना चाहिए। मुम्बई से पुणे तक शताब्दी एक्सप्रेस को शोलापुर तक और मुम्बई से नागपुर तथा मुम्बई से नान्देड़ तक भी शताब्दी एक्सप्रेस शुरू करने की आवश्यकता है। कुर्दुवाडी में केके एक्सप्रेस का एक स्टोपेज होना चाहिए। कुर्दुवाडी में नैरोगेज का काम था, अब ब्राडगेज का काम चल रहा है। यह चलता रहना चाहिए। कुर्दुवाडी के पास आरपीएफ का एक सैन्टर था, जिसको दूसरी जगह ले जाने के बारे में आपके अधिकारियों ने रिपोर्ट दे दी है। सिंकहिल सैन्टर में रहना चाहिए। कुर्दुवाडी से शोलापुर डबललाइन नहीं है, इसको डबल लाइन करने की आवश्यकता है। चर्चगेट से दाहणु एक लोकल ट्रेन की आवश्यकता है। पुनतम्बा-शिरडी, यह दूरी 10-12

किलोमीटर है। इस बारे में सर्वे हो चुका है। सीएसटी स्टेशन पर बाहर की गाड़ियों की भारी भीड़ रहती है, इसलिए वहां एक अलग से ट्रैक की आवश्यकता है।

महोदय, मैं ज्यादा नहीं बोलना चाहता हूँ। महाराष्ट्र के लिए स्पेशल पैकेज नहीं मिलेगा, क्योंकि हम विरोध करते हैं। जब हमारी सरकार आएगी, तो करेगी। प्रमोद महाजन जी की परेशानी यह है कि वे संसदीय कार्य मंत्री हैं और उनको सदन की कार्यवाही चलानी है। मैं दो लाइनें कविता के रूप में कहना चाहता हूँ -

अटल बिहारी वाजपेयी जी के साथ समता पार्टी का अन्दर से हो गया तालमेल।

इसलिए नीतीश कुमार जी की देश भर में चल रही है रेल।

1800 hrs.

अगर आप जनता को सुविधा देने में हो गए फेल तो हम बंद कर देंगे आपका पूरा खेल और फिर नहीं चलेगी तुम्हारी रेल। इसलिए आप अच्छा काम करिए और अच्छा काम करने का मौका है। जब तक मौका है तब तक आपको अच्छा काम करना है, यही हमारी मांग है।

कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने रेल की अनुदान मांगों की चर्चा पर मुझे भाग लेने की अनुमति प्रदान किया। रेल मंत्री जी, आप बिहार राज्य से चुन कर आते हैं। बिहार और उत्तर प्रदेश जनसंख्या के अत्यधिक दबाव, घनत्व के कारण सर्वाधिक पीड़ा को सहन कर रहा है और इसका बोझ आपकी भारतीय रेलों पर दृष्टिगोचर हो रहा है। बिहार से उत्तर प्रदेश होकर दिल्ली आने वाली ट्रेन हो या पंजाब जाने वाली ट्रेन हो या महाराष्ट्र की, देश की आर्थिक राजधानी मुम्बई जाने वाली ट्रेन हो। अगर छत के नीचे और ऊपर बैठे हुए लोग किसी रेल पर नजर आ जाएं तो पता चल जाता है कि ये लोग बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश के इलाके से आ रहे हैं। अभी 21वीं सदी के दौर से हम गुजर रहे हैं और आज भी बिहार तथा उत्तर प्रदेश के लोगों को रेल के छत के ऊपर बैठ कर सफर करना पड़े, ये इस बात का द्योतक है कि मांग के अनुसार हमने सुविधाओं को उपलब्ध नहीं कराया, जिसके कारण आज भी वे बदनसीब लोग जानवरों से भी बदतर स्थिति में यात्रा करने के लिए मजबूर हैं।

हम आपसे मांग करेंगे कि बिहार और उत्तर प्रदेश से गुजरने वाली ट्रेनों पर विशेष नजर रखें, जिनमें सर्वाधिक संख्या में मजदूर और बेरोजगार लोग अपने क्षेत्र से देश के विभिन्न भागों में मजदूरी एवं अपना जीवनयापन करने के लिए यात्रा करते हैं। अगर उनकी और दृष्टि डालेंगे तो निश्चित तौर पर उनका स्नेह मिलेगा और उनका आशीर्वाद एवं दुआ मिलेगी, वह आपको लाभ पहुंचाएगी। भारतीय रेलवे सबसे बड़ा संगठन है और निश्चित तौर पर दुनिया में जितने अधिक यात्रियों को भारतीय रेल ढोने का काम करती है, दुनिया में कोई भी रेल उतने अधिक यात्रियों को ढोने का काम नहीं करती। यह जितना बड़ा संगठन है, उसके हर क्षेत्र पर आप नजर भी नहीं डाल सकते, लेकिन हम इतना जरूर कहना चाहते हैं कि जिस देश की राजधानी के मुख्यालय पर आप बैठे हैं, उसके नीचे क्या हो रहा है उस पर भी आपको नजर डालनी चाहिए। नीतीश जी, मैं एक घटना का उल्लेख कर रहा हूँ, आप इधर थोड़ा मुखातिब होंगे। आपके नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर वेगन लोडिंग के लिए ठेकेदारी प्रथा दी गई। मेरी जानकारी के मुताबिक किशन कुकरेजा नाम के एक ठेकेदार है, जिसने वेगन लोडिंग का ठेका बहुत दिनों से ले रखा है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र का एक लड़का मनोज त्रिपाठी, जो बंधुआ मजदूर के तौर पर उसके यहां कार्य करता था, उसकी पिछले दिनों 13 मार्च को हत्या कर दी गई। उसके मां-बाप और भाईयों के ऊपर नाजायज दबाव डाल कर उसका अंतिम संस्कार कर दिया गया। उस ठेकेदार ने उसके मां-बाप को बुलाया और मात्र 2350 रुपए देकर अपने कर्तव्य की इतिश्री कर ली। कृपया इस तरह के ठेकेदार के ऊपर आप नजर रखें कि वे श्रम कानूनों का पालन कर रहे हैं या नहीं। अगर वे उनका उल्लंघन कर रहे हैं तो उनके खिलाफ कठोर कार्यवाही होनी चाहिए। इतना ही नहीं मुझे बताया गया कि मुंबई से लेकर देश के सुदूरवर्ती क्षेत्रों में मछली से लेकर सब्जी भेजने वाले जो व्यापारी हैं, उनसे भी निर्धारित दर से दुगुनी-तिगुनी कीमत वसूल करके उनके सामानों की लोडिंग रेलवे वेगनों में की उक्त ठेकेदार द्वारा की जाती है। हम आपको बधाई देना चाहते हैं कि आपने गोरखपुर, आनंदनगर, आनंदनगर गोंडा लूप लाईन के आमान परिवर्तन को मूर्त रूप देने का प्रयास किया है और शायद इस कार्य हेतु आपने मंजूरी भी प्रदान की है। आनंदनगर, नोतनवा रेल लाईन भी आमान परिवर्तन योजना के अंतर्गत है, हम आपसे चाहेंगे कि आप गोरखपुर, जहां पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय है, वहां पहुंच कर शुभारम्भ कार्य प्रारम्भ करें, जिससे हमारे क्षेत्र के लोगों को विश्वास हो सके कि एक समयबद्ध कार्यक्रम के अंतर्गत आमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण होगा।

साथ ही मान्यवर, हम जिस जनपद महाराजगंज से चुनकर आते हैं वह उत्तर प्रदेश का नवसृजित जनपद है और देश की आजादी के इतने साल के बाद भी रेल की सुविधा वहां प्राप्त नहीं हो सकी है। हम आज आपसे मांग करेंगे कि आन्नद नगर से महाराजगंज और महाराजगंज से सिसुवा तक एक नयी रेल लाइन बिछाकर महाराजगंज जनपद मुख्यालय को रेलवे लाइन से जोड़ने का काम किया जाए।

नई दिल्ली से मुजफ्फरपुर तक लिच्छवी एक्सप्रेस चलती है जिसमें पहले प्रथम श्रेणी वातानुकूलित डिब्बे लगे हुए थे लेकिन अब उन डिब्बों को काट दिया गया है। हमारे सांसदों को उस रास्ते से यात्रा करनी पड़ती है। हम आपसे अनुरोध करते हैं कि उन प्रथम श्रेणी वातानुकूलित डिब्बों को लगाने का काम किया

जाए।

आपने गोरखपुर से नई दिल्ली तक की यात्रा के लिए अभी एक नयी गोरखनाथ धाम एक्सप्रेस ट्रेन को चलाया है जिससे गोरखपुर से दिल्ली तक के यात्रियों को सुविधा प्राप्त हुई है। लेकिन अत्यधिक दबाव के कारण गोरखनाथ धाम के चलने के बावजूद समस्या का समाधान नहीं हो पा रहा है। हम आपसे मांग करते हैं कि नई दिल्ली से गुवाहाटी जाने वाली राजधानी को जिस तरह से आप दो दिन बलिया होकर चलाते हैं उसी तरह दो दिन लखनऊ वाया गोरखपुर अगर गुवाहाटी के लिए चला देंगे तो उससे उस क्षेत्र के लोगों को काफी सुविधा प्राप्त होगी।

हम कुलियों की तरफ भी आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहते हैं। उनको चतुर्थ-श्रेणी के कर्मचारियों के रूप में मान्यता देने की बात हम बार-बार इसलिए कर रहे हैं कि

आपको शिकायतें मिलती होंगी कि कुलियों के द्वारा आरक्षित सीटों पर कब्जा कर लिया जाता है और फिर जीआरपी और आरपीएफ के लोग उनका चालान करते हैं। मैं अपने निजी अनुभव के आधार पर कहना चाहता हूँ कि सीटों पर कब्जा करने की प्रथा में आपका रेलवे विभाग, जीआरपी और आरपीएफ के लोग मिले होते हैं लेकिन चूंकि वे सरकारी कर्मचारी हैं इसलिए उनके खिलाफ कोई कार्रवाई नहीं होती है और कुलियों के खिलाफ जरूर मुकदमें दर्ज करके उनका चालान कर दिया जाता है। मेरा आपसे अनुरोध है कि उन्हें चतुर्थ-श्रेणी कर्मचारियों के रूप में मान्यता दी जाए।

नई दिल्ली से गोरखपुर - मुजफ्फरपुर बरौनी के लिए एक वैशाली एक्सप्रेस ट्रेन चलती है। उसमें जो वैंडर्स हैं उनको आपने कमीशन के आधार पर रखा है। तमाम ट्रेनों में आपने उनको चतुर्थ-श्रेणी कर्मचारियों के रूप में नियमित कर दिया है, लेकिन आज भी वे कमीशन के आधार पर ही काम कर रहे हैं। आप उनसे साक्षात्कार करेंगे तो आपको पता चलेगा कि उन वैंडर्स को 700-800-1200 रुपये ही महीने में प्राप्त हो रहे हैं। आज की महंगाई के दौर में 15 रातें और 15 दिन ट्रेन में गुजारने का जो काम करते हैं उनका इतने रुपये में कैसे गुजारा होगा, इस पर भी आपको दृष्टि डालनी चाहिए। मेरा निवेदन है कि आप उनको चतुर्थ-श्रेणी कर्मचारी के रूप में नियमित करने का काम करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मान्यवर, एक बार फिर आपसे मेरी यह मांग है कि गोरखपुर-आनंदनगर-नौतनवा, गोरखपुर-आनंदनगर-गोडा लूप लाइन के आमान परिवर्तन का शुभारम्भ करने के लिए आप यथाशीघ्र एक तिथि को घोषित करें।

SHRI LAKSHMAN SETH (TAMLUK): Sir, I met the hon. Minister and I also gave a letter to him requesting for restoration of one Express train which was introduced in the year 1999 by the then Minister of Railways to develop connectivity between the two cities, Kolkata and Haldia. Haldia is emerging as one of the leading industrial city. So, I had requested him and again I would request him to re-introduce this Express train which was named as Azad Express from Howrah to Haldia. This train was introduced from Shalimar station. In Shalimar station, there is no infrastructure facility; there is no bus connection; and there is no ROB at the entrance of the station. Pending improvement of the facilities at Shalimar station, I would request hon. Minister to re-introduce Azad Express train from Howrah to Haldia. I do not know whether Tamluk-Digha railway line would be commissioned because in this year's Budget, I have seen, only Rs. 20 crore have been allocated, whereas it would require Rs. 40 crore for completion. I would request the hon. Minister to fix the date for commissioning of Tamluk-Digha railway line. Mednipur was the largest district of the country. It has been bifurcated into two districts, Paschim Mednipur and Purab Mednipur. The headquarters of Purva Mednipur is at Tamluk. It is very much near to the Mechada station. In Mechada station no Express trains stop. So, I would request stoppage of Coramandal Express, Gitanjali Express, Phalaknama Express, Ispat Express, Steel Express, Bhuvaneshwar Rajdhani Express, Vivekanand Express at Mechada, so that newly created headquarter of Tamluk can have this facility.

Last but not least, I made a request on several occasions regarding the railway hawkers. It is a most important request. I mentioned about the pitiable conditions of the railway hawkers. Millions of railway hawkers are maintaining their livelihood by hawking in the trains in an unauthorised manner. There is no law to hawk in the trains. But due to acute unemployment problem, young, educated people have no alternative but to manage their livelihood by hawking in the trains. So, I would request the hon. Minister to arrange to issue identity cards to these people so that they can hawk and maintain their livelihood. I think he has sent a letter to me. He has given a negative reply to me. Here, I would like to mention that the porters are issued identity cards and accordingly they are maintaining their livelihood. I think, accordingly, identity cards can be issued to these railway hawkers by amending the law so that they can really maintain their livelihood. What is happening is that they are harassed. They are put behind the bars by the police. So, the poor people are not able to maintain their livelihood. They are honestly maintaining their livelihood but they are not getting any support from the Government. We know that our hon. Railway Minister is a socialist. I think he would certainly stand behind the hawkers and lend support to the millions of railway hawkers by issuing the identity cards.

At the same time, I would request the hon. Minister to do one more thing. Last year, there was an allocation of Rs.10 crore for doubling the railway-line from Panskura to Haldia. This time, a sum of only one crore rupees has been allocated in the outlay. I do not really know whether the Ministry has an open mind in completing the double-line from Panskura to Haldia. The South-Eastern Railway is running this Panskura-Haldia line. It is getting, I think, 60 per cent of its revenue from this line from Haldia. Haldia is a very important industrial city. It is connected with Port and Dock. So, I think the hon. Railway Minister should allocate some more funds for doubling this line for the benefit of the Railways and the Haldia area.

With these words, I thank you for giving me this opportunity to speak. I conclude now.

* श्री हरपाल सिंह साथी (हरिद्वार) अध्यक्ष जी, आपका धन्यवाद जो मुझे बोलने का मौका दिया। मैं रेलवे बजट के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। माननीय मंत्री जी ने ऐसा बजट पेश किया है, जो हर यात्री के लिए सराहनीय है। वैसे तो हर बजट में कुछ न कुछ कठिनाई एवं खामियां रहती हैं। परन्तु कुल मिलाकर सन् 2002/2003 का जो बजट है वह अच्छा ही कहा जाएगा। वैसे भी इस बजट को हम "यात्री सुविधा वॉ" की संज्ञा देते हैं। वैसे भी रेल के इस 150वें साल के सफर में यह पहला अवसर है कि इस साल को "यात्री सुविधा वॉ" के रूप में मना रहे हैं। इस रेलवे बजट में अनेक नई लाइनों का निर्माण एवं दोहरीकरण करने की योजना है, जो भारत की जनता को लाभकारी सिद्ध होगी।

माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने लोकसभा क्षेत्र हरिद्वार की ओर दिलाना चाहता हूँ। हरिद्वार एक विश्व विख्यात तीर्थ नगरी है जहां करोड़ों की संख्या में हर वॉ तीर्थ यात्री पतित पावनी मां गंगा में डुबकी लगाकर अपने शरीर एवं मन की शुद्धि प्राप्त करते हैं। इसके साथ ही केवल 18 किलोमीटर दूरी पर हिन्दू मुस्लिम एकता के प्रतीक साबिर साहब की दरगाह कलीयर शरीफ भी है जहां, देश विदेश से जायरीन साबिर साहब की दरगाह पर लाखों लोग चादर चढ़ाने के लिए आते हैं इन दो तीर्थों पर यात्रियों की अधिक आवाजाही के लिए मैं माननीय मंत्री जी से निम्न मांग करता हूँ।

विश्व विख्यात नगरी हरिद्वार में एक बड़ा यात्री विश्राम गृह निर्माण कराने की कार्यवाही अविलम्ब कराये।

हरिद्वार से तीन रेलगाड़ियां क्रमशः उज्जैन, ओखा व गंगानगर को नियमित चलाने का निर्णय लें।

हरिद्वार से अमृतसर तक चलने वाली गाड़ी जो पहले हरिद्वार से सहारनपुर तक पैसेंजर चलती थी, अब एक्सप्रेस हो गई है, जिससे बलियाखेड़ी, चुड़ियाला, इकबालपुर, डुन्देरा, लण्डारा डायसनी, पथरी, ऐथल स्टेशनों के यात्रियों को परेशानी होती है। अतः इस गाड़ी को

हर स्टेशन पर रोकने की व्यवस्था पुनः की जानी चाहिए।

रेल विभाग द्वारा घोषित जन शताब्दी एक्सप्रेस जो दिल्ली से देहरादून तक 15 अप्रैल तक चलाने की घोषणा थी, अविलम्ब चलाई जानी चाहिए, जिसका हाल्ट रूड़की में भी हो क्योंकि कलीयर शरीफ जाने के लिए रूड़की ही नजदीक स्टेशन है।

मुजफ्फर नगर से रूड़की तक सीधे एक लाइन बिछाकर दिल्ली हरिद्वार जाने के लिए दूरी एवं समय की बचत के लिए गाड़ी चलाना अत्यंत आवश्यक है।

उत्तरांचल एक नवसृजित प्रदेश है। इसमें रेल लाइन बिछाने की खोज कर उत्तरांचलवासियों को रेल का आनंद एवं सफर की सुविधा उपलब्ध कराने की अविलम्ब कार्यवाही कराने की महती कृपा करें।

अंत में मैं पुनः इस बजट का समर्थन करते हुए माननीय मंत्री जी का हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ।

* Treated as laid on the Table of the House.

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : सभापति महोदय, मैं उन सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने रेल बजट के दूसरे चरण पर हुई बहस में हिस्सा लिया। इसमें आप भी शामिल हैं। जो माननीय सदस्य बिना बोले हुये यहां मौजूद रहे, मैं उनके प्रति विशेष आभार प्रकट चाहता हूँ। इसके पहले कि मैं कुछ बिन्दुओं पर अपनी बात रखूँ, मुझे सदन को यह बताते हुये खुशी हो रही है कि रेलवे में काम करने वाली महिला श्रीमती रचिल थॉमस पहली भारतीय महिला साबित हुई हैं जिन्होंने नार्थ पोल पर स्काई डाइविंग किया और वह 20 अप्रैल को वहां पहुंची। मौसम की प्रतिकूल स्थिति में अभी तक वहीं है। चूंकि उसका संबंध भारतीय रेल वे से है, इसलिये मैं उनके नाम का उल्लेख करना चाहता हूँ कि हम सदन की तरफ से अपनी बधाइयां पेश कर सकें।

सभापति महोदय, श्री बसुदेव आचार्य ने एक सवाल उठाया कि रेलवे द्वारा निर्धारित लक्ष्य कैसे प्राप्त कर सकेंगे। मैं उन्हें बताना चाहूंगा कि 2001-02 का फ्रेट टारगेट 500 मिलियन टन था, हमने अपने बजट भाण में रिवाइज्ड एस्टीमेट में 481 मिलियन टन रखा था। मुझे सदन को यह बताते हुये खुशी हो रही है कि 2001-02 में 492 मिलियन टन से एक्सीड कर गये हैं। इसलिये जो 510 मिलियन टन का लक्ष्य रखा था, वह 18 टन...

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : वह आपने घटा दिया।

श्री नीतीश कुमार : वह तो 510 मिलियन टन है।

श्री बसुदेव आचार्य : लेकिन 2001-02 में घटा दिया।

श्री नीतीश कुमार : 500 मिलियन टन का लक्ष्य था जिसका रिवाइज्ड एस्टीमेट 489 मिलियन टन है। उससे हम एक्सीड कर गये हैं। आप जानते हैं कि हमने बजट में विश्लेषण किया है।

यह बोलने की बात है, आप सभी जानते हैं कि किस परिस्थिति से गुजरे हैं। पहले 5-6 महीने में कोई वृद्धि नहीं हो पाई थी और बाद के महीनों में जो आर्थिक स्थिति में सुधार उत्पन्न हुआ, सुधार के जो लक्षण प्रकट हुए और दूसरा रेलवे की तरफ से जो मार्केटिंग एफर्ट्स हुए, उन दोनों का मिला-जुला परिणाम था कि हम इस स्थिति को प्राप्त कर सके। वरना 2001-2002 साल के प्रारम्भ में यह उम्मीद नहीं की जा रही थी कि हम 490 के लक्ष्य पर पहुंच पायेंगे। हालांकि हमने अंदरूनी लक्ष्य रखा था कि कम से कम हमें 490 पर पहुंचना है। हमें खुशी है कि हम 490 के लक्ष्य को पार कर गये। इसलिए इस बार का 510 मिलियन टन का जो लक्ष्य है और यह लक्ष्य अव्यावहारिक नहीं है, बल्कि वह ऐसा लक्ष्य है जिसे हम प्राप्त कर सकते हैं और अभी तक अप्रैल महीने का जो ट्रेंड है, वह हमें एक हद तक इस बात का संकेत देता है कि अगर उसी ढंग से, जिस ढंग से हमने प्रयत्न किया, अगर हम उसी तरह से प्रयास करते रहे तो 510 मिलियन टन का लक्ष्य हम प्राप्त करेंगे। इसके लिए मीटिंग भी हो चुकी है। हमने सारे सी.ओ.एम्स. की बैठक भी बुलाई है और खास तौर पर उनके सामने यह लक्ष्य रखा है कि हमें हर हालत में इसे प्राप्त करना है।

सभापति महोदय, इस बार हम 150वां साल मना रहे हैं और इस 150वें साल में मुम्बई में जो कार्यक्रम हुआ, खासकर 16 अप्रैल, 1853 को जो स्टीम इंजन से पहली ट्रेन चली थी, जिसे महाराष्ट्र के लोगों ने आग गाड़ी कहा था। उस शुरु की रेलगाड़ी को मराठी में लोग आग गाड़ी बोलते थे। जो आग गाड़ी चली थी, उसे हम लोगों ने रीक्रिएट करने की कोशिश की और ठीक उसी वक्त साढ़े तीन बजे मुम्बई वी.टी. से छत्रपति शिवाजी टर्मिनस से जब गाड़ी चली तो रेलवे स्टेशन पर जो भीड़ थी, वह तो थी, लेकिन

18.17 hrs. (Mr. Deputy Speaker in the Chair)

वहां से ठाणे तक यानी कोई 33-34 किलोमीटर की दूरी तक जो दृश्य था, उस दृश्य को अगर कोई देखता, तभी वह विश्वास कर सकता था। किस प्रकार से वहां लोगों में उत्साह था, रेल की पटरी के दोनों किनारे चाहे वह कोई मकान हो, अंडर कंस्ट्रक्शन मकान हो, दीवारें हो या कहीं भी हो, चारों तरफ लोग भरे हुए थे। कोई अपने कैमरे से फोटो ले रहा था, कोई कुछ कर रहा था। यानी हर तरफ से पूरी ट्रेन को लोग वेव कर रहे थे। किसको वेव कर रहे थे, यह पता नहीं चल रहा था, लेकिन वे पूरी ट्रेन को वेव कर रहे थे। यानी हमने जो उस ट्रेन को रीक्रिएट किया पुराने डिब्बों के साथ, पुराने स्टीम इंजन के साथ उस गाड़ी को देखने की वैदिक (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : लेकिन आपने रामदास जी को नहीं बुलाया।

श्री नीतीश कुमार : मुम्बई के जितने सांसद थे, हमने सबको बुलाया था, मुम्बई से ठाणे तक के लोगों को बुलाया था और बाकी सब लोगों को इन्वीटेशन दिया था। आपको फुर्सत नहीं रही होगी। हमारी तरफ से आमंत्रण में कोई कसर नहीं होती है।

श्री बसुदेव आचार्य : रामदास जी कह रहे हैं कि उस डेट में हम हाउस बंद करने के लिए यहां थे और आप रेल चलाने के लिए वहां थे।

श्री नीतीश कुमार : डेट हम नहीं बदल सकते थे।

उपाध्यक्ष महोदय : ऑनरेबल मिनिस्टर, आप चेयर को एड्रेस कीजिए।

â€!(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आपको इनवीटेशन नहीं दिया होगा।

श्री नीतीश कुमार : उपाध्यक्ष जी, वह जो दृश्य था, उसका वर्णन वर्णनातीत है। उसे बगैर देखे यकीन नहीं हो सकता। पता नहीं जितना उसका प्रचार होना चाहिए था, उतना प्रचार नहीं हुआ। लेकिन मुम्बई से ठाणे तक जो समां था, उसकी एक अविस्मरणीय छाप किसी के भी मस्तिष्क पर रहेगी। वहां मांग हुई और अखबारों ने यह शिकायत की कि इस ट्रेन से लोग पे करके जाना चाहते थे। लेकिन उसमें चार सौ लोगों के बैठने का ही इंतजाम था और उन सब लोगों को आमंत्रित किया गया था, वे गैस्ट्स थे। अब वहां मांग हो रही है कि मुम्बई में यह ट्रेन कुछ रेगुलर इन्टरवैल पर इस 150वें साल में चलाई जाए। हम लोगों ने यह फैसला ले लिया है कि मुम्बई से ठाणे के बीच में स्टीम इंजिन के साथ, पुराने डिब्बों को लेकर यह ट्रेन सप्ताह में एक दिन यहां से वहां रन करे, यह हमारी कोशिश होगी और जितने दिन तक मुम्बईवासी इस पूरे 150वें साल में चाहते रहेंगे, उस बीच में यह ट्रेन विशेष तौर पर चलाने की हमारी योजना है। 150वें साल में हमारी योजना पुराने स्टीम इंजिन के साथ मुम्बई और ठाणे में ही नहीं, बल्कि हर रेलवे में स्टीम इंजिन के साथ उन इलाकों में यह ट्रेन चले। यह रेलवे मुम्बई में शुरू हुई, लेकिन इसका इतिहास देखने पर मालूम हुआ कि मुम्बई से यह शुरू हुई, लेकिन ट्रैक वगैरह का काम कलकत्ता से कहीं की रेलवे लाइन का पूरा हो गया था।

लेकिन चूंकि वहां के लिए जो इंजन और डिब्बे लाए जा रहे थे, वह जहाज डूब गया इसलिए वहां का काम एक साल बाद हुआ। पहले यहां की लाइन खुल गई थी। इसलिए इसको याद दिलाने के लिए और ट्रिज्म को बढ़ावा देने के लिए हम सब कुछ करने जा रहे हैं। लेकिन इस पूरे साल का इस्तेमाल हम अपने यूजर के साथ, रेल का उपयोग करने वाले यात्रियों के साथ संवाद कायम करने में करेंगे ताकि लोगों की भावनाओं के अनुकूल रेल सेवाओं में और बेहतर सुधार लाया जा सके। इसलिए हमने इसे यात्री सुधार वा घोषित किया। बसुदेव आचार्य जी फिगर पूछ रहे थे। 200 करोड़ रुपये हमने इस हेतु रखा है जिससे यात्री सुविधाएं हर प्रकार से दी जा सकती हैं। यह यात्री सुविधा मद में कुछ खास हैडज हैं, उसके हिसाब से दिया है। लेकिन इसके अलावा चाहे स्टेशन बिल्डिंग इंप्रूवमेंट हो, क्योंकि कुछ बहुत पुरानी बिल्डिंग हैं और कई जगह सुधार की गुंजाइश है और होनी चाहिए, उनका सुधार किया जाएगा और हमारा ध्यान रहेगा। लाइन कैपेसिटी बढ़ाने के लिए जरूरी है कि जो टर्मिनल्स और याइर्ज़ हैं उनका इंप्रूवमेंट हो। उस पर भी पूरा हम ध्यान देने वाले हैं। जो कुछ अभी ट्रेन चली हैं - जन शताब्दी, इसमें पहली ट्रेन मुम्बई से मडगाँव की चली, उसका रिस्पॉन्स बहुत अच्छा है। इसमें गैर वातानुकूलित दूसरे दर्जे के खास किस्म से बनाए गए डिब्बे हैं। लोगों ने इसको काफी पसंद किया है। मनोहर जोशी जी भी बता रहे थे कि लोगों ने इसको बहुत पसंद किया। हमारी अंदरूनी रिपोर्ट भी है कि लोगों ने इसको पसंद किया है। पहले हम 16 जन शताब्दी ट्रेन चलाएंगे। पहली ट्रेन चल गई, दूसरी भी चलने वाली हैं और इस प्रकार से इंटिग्रल कोच फैक्ट्री, चेन्नई में उसके डिब्बे बनाए जा रहे हैं और इस कैलेन्डर ईयर में हमारी कोशिश होगी कि अक्टूबर नवंबर तक 16 जन शताब्दी या जितनी जल्दी हो सके वह हम चला दें। अगर जरूरत पड़ेगी तो और जगह की मांग को देखकर भी चलाएंगे लेकिन पहले जिन 16 गाड़ियों का वायदा हमने बजट भाण में किया उसको चला दें।

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने आपके सहयोगी से एक बार बात की थी कि त्रिवेन्द्रम से लेकर मंगलौर तक की जो ट्रेन्स हैं, मेरे ख्याल में भारतवा में जहां एकदम पुराने डिब्बे होते हैं, सब उसी तरफ भेजे जाते हैं।

श्री नीतीश कुमार : मैं आपके पास रेलवे बोर्ड के मेम्बर मैकेनिकल और मेम्बर ट्रैफिक दोनों को भेज दूंगा और आप जो उनको बताएंगे वहां की स्थिति के बारे में, वैसा करेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : लक्षद्वीप में तो ट्रेन है ही नहीं।

श्री नीतीश कुमार : आपने एक बार कहा था तो लक्षद्वीप के नाम पर हमने ट्रेन का नामकरण कर दिया।

उपाध्यक्ष महोदय : दो नाम जोड़े थे। हमारा नाम था लेकिन उसको लोग यूज भी नहीं करते।

श्री नीतीश कुमार : अब किसी नई ट्रेन का नामकरण कर देंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : यह मैंने कहा त्रिवेन्द्रम से लेकर मंगलौर तक जो ट्रेन्स हैं बहुत ही खराब स्थिति में हैं।

श्री नीतीश कुमार : मैं व्यक्तिगत रूप से उसे देखूंगा।

अब कुछ माननीय सदस्यों ने इस बात का उल्लेख किया और जम्मू कश्मीर के एक माननीय सांसद बैठे नहीं हैं, वे बोलकर चले गए। बजट भाण में भी इसका उल्लेख है कि जो चीजों की गई है, ऐसा लगता है कि उनको इसकी जानकारी नहीं थी। इस बार जो कश्मीर का प्रोजेक्ट है, खासकर उधमपुर बारामूला का जो प्रोजेक्ट है, वह तीन हिस्सों में - उधमपुर से कटरा, कटरा से गाज़ीकुंड और गाज़ीकुंड से बारामूला तक है। इसके दो फेज़ उधमपुर से कटरा और गाज़ीकुंड से बारामूला, दोनों 5 प्रोजेक्ट्स को तीन साल में पूरा करने का लक्ष्य हमने बजट भाण में ही घोषित कर दिया और न सिर्फ लक्ष्य घोषित कर दिया, उसके लिए अलग से जो हमारा एनुअल प्लान है उसके बाहर 300 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष की दर से वित्त मंत्रालय अलग से पैसा देने जा रहा है। रेलवे की तरफ से जो कहा गया कि इसको नेशनल प्रोजेक्ट मानकर अलग से धन दिया जाएगा, उसको सरकार ने स्वीकृत कर लिया है।

महोदय, प्रत्येक वर्ग 300 करोड़ रुपए वित्त मंत्रालय इस परियोजना के लिए देगा। इस बार भी 300 करोड़ रुपए वित्त मंत्रालय दे रहा है। अगले दो वर्षों में प्रत्येक वर्ग 300 करोड़ रुपए के हिसाब से मिलेंगे। इस प्रकार से 900 करोड़ रुपए का यह प्रोजेक्ट तीन वर्षों में पूर्ण होगा। समस्या यह है कि जो पैसा है, उसे कैसे खर्च करें। उसमें अनेक कठिनाइयां आ रही हैं। जमीन जगह-जगह जो चाहिए वह नहीं मिल रही है। हमने जम्मू-कश्मीर के मुख्य मंत्री जी से भी बात की है। अपने अधिकारियों को भेजा है। वे उनसे बातचीत कर के जो समस्याएं हैं उनका समाधान करेंगे ताकि उनका समाधान हो जाए और वे समस्याएं सुलझ जाएं तथा हमें जिस जमीन की जरूरत है वह मिल जाए। इससे हम रेलवे की परियोजना पर तेजी से काम कर सकेंगे। जम्मू-कश्मीर के माननीय सदस्य अली मोहम्मद नायक बोलकर चले गए। हालांकि उनको बाद में जानकारी हो जाएगी कि हमने जम्मू-कश्मीर की रेल परियोजना को पूर्ण करने के लिए तीन वर्षों की समय-सीमा निश्चित की है।

उपाध्यक्ष महोदय, इसी प्रकार से राजस्थान की बात कही गई है। हमारे ओला जी बोल रहे थे। मैं उन्हें बताना चाहता हूँ कि लूनाबाओ गेज कनवर्जन है, उसका एक हिस्सा तो हम पूरा करेंगे और दूसरे हिस्से के लिए हमें रक्षा मंत्रालय धन दे रहा है। उसके अनुसार हमने एक समयसीमा निर्धारित की है।

इसी प्रकार पूर्वोत्तर राज्यों के बारे में कहना चाहता हूँ कि हमने कहा था कि पूर्वोत्तर राज्यों में बिहू के त्यौहारों के दौरान काम प्रारंभ किया जाएगा। अभी दो दिन पहले प्रधान मंत्री जी वहां गए। डिब्रूगढ़ में एक समारोह में प्रधान मंत्री जी ने बटन दबाया और परदे पर पुल निर्माण के बारे में गतिविधियां आनी शुरू हो गईं। उसको देशभर के लोगों ने परदे पर देखा कि पुल निर्माण का कार्य प्रारंभ हो गया है।

श्री शीश राम ओला (झुंझुनू) : दिल्ली से बीकानेर लाइन बहुत महत्वपूर्ण है। इसके बारे में आपने कुछ नहीं बताया। जब तक इसका काम नहीं चलेगा, बात नहीं बनेगी।

श्री नीतीश कुमार : आपने सर्वेक्षण की चर्चा की है। हमने सर्वेक्षणों का अध्ययन किया है। जैसा रघुवंश बाबू ने कहा है कि जहां चाह नहीं है वहां सर्वेक्षण है और जहां चाह है वहां रेल लाइन है। इस देश में जितने भी सर्वेक्षण अभी तक हो चुके हैं, उन सबका अध्ययन करने के बाद मैं इस निर्णय पर पहुंचा हूँ कि मोटे तौर पर यदि सारे सर्वेक्षणों के अनुसार रेल लाइन बनाने की मंजूरी दी जाए तो डेढ़ लाख करोड़ रुपए लगेंगे। पहले बजट में स्वीकृति के बाद परियोजना को शामिल कर लिया जाता था, लेकिन उसकी वॉल्यूम तक मंजूरी नहीं मिलती थी और स्वीकृति के बाद भी काम प्रारंभ नहीं होता था। इसके कारण जो उस समय का रेल मंत्री होता था जनता उसके खिलाफ हो जाती थी कि स्वीकृति मिल गई है, लेकिन आपने इसे रोक रखा है आप इस रेल लाइन को बनने नहीं देना चाहते हैं। हकीकत यह है कि हमने पिछली दफा अपने कार्यकाल में रिकार्ड प्रोजेक्ट्स को स्वीकृति दी और सी.सी.एफ. तक पहुंचाया और उन्हें क्लीयर कराया। चाहे वह गौंडा-गोरखपुर रेलवे लाइन हो या बहराइच रेलवे लाइन हो। इन सबकी स्वीकृति हमने कराई। जो पुराने बजट में शामिल थीं, लेकिन उनमें से कई परियोजनाओं को स्वीकृति नहीं मिली थी। इस कारण उन पर काम शुरू नहीं हुआ था। इसके बाद सरकार ने सबसे अच्छा फैसला लिया कि जब तक अपेक्षित मंजूरी प्राप्त न कर ली जाए, तब तक किसी भी परियोजना को रेल बजट में शामिल नहीं किया जाए। पहले स्वीकृति के उपरान्त ही उस रेल बजट में शामिल कर लिया जाता था, तो होता क्या था, उसके सामने एक सितारा बना होता था और पेज पर फुटनोट में लिखा होता था कि अपेक्षित मंजूरी प्राप्त करने के बाद इस पर काम शुरू होगा। इससे लोगों में निराशा बढ़ती थी और मंत्रालय पर अविश्वास बढ़ता था। इसलिए हमने निर्णय ले लिया कि बगैर अपेक्षित मंजूरी प्राप्त किए, हम किसी भी परियोजना को बजट में इनक्लूड नहीं करेंगे। यह एक अच्छा कदम है।

महोदय, जितनी भी परियोजनाएं हैं उनको हम अलग-अलग ढंग से कर रहे हैं। जैसे कश्मीर का प्रोजेक्ट है। उसके लिए वित्त मंत्रालय अलग से धन दे रहा है। गेज कनवर्शन या अन्य स्ट्रैटेजिक लाइन हैं, उनके लिए हमने रक्षा मंत्रालय से बात की है। इसी प्रकार से नॉर्थ ईस्ट के लिए हम बात कर रहे हैं। पूर्वोत्तर राज्य के मंत्री हैं उनसे बात कर रहे हैं। वित्त मंत्री जी से बात करने वाले हैं जिससे जितनी भी परियोजनाएं स्वीकृत हैं और बजट में जिनका उल्लेख है, उनको पूरा करने के लिए अपेक्षित धन का प्रबंध हो जाए। क्योंकि अभी जितने भी माननीय सदस्य हैं, वे मुझसे पूछते हैं कि परियोजना तो 200 करोड़ की है और आपने 10 करोड़ रुपए दिए हैं या 20 करोड़ रुपए दिए हैं। इस प्रकार से यदि धन दिया जाएगा, तो यह परियोजना कितने सालों में पूरी होगी।

हमसे अभी कई माननीय सदस्यों ने पूछा कि साहब यह तो बता दीजिए कि मेरा यह प्रोजेक्ट कब पूरा

होगा। उसी का मैंने जवाब दिया है। मुझको कहा गया कि बड़ी होशियारी से आपने बजट बनाया है। हमने कोई होशियारी नहीं दिखाई है। हमने न्यायसंगत फार्मूला निकाला क्योंकि रेल मंत्री पर आरोप लगता है कि आपने अपनी मर्जी से और खासकर यह आरोप लगता है कि आपने अपने रीजन या राज्य को फेवर किया। जब हम दुबारा मंत्री बनकर आये तब हमारे दिमाग में यह बात उमड़ती-धुमड़ती रही कि कैसे हम कोई एक ऐसा फार्मूला निकालें जिसके आधार पर किसी को असंतोष न हो। काफी सोच विचार के बाद हमने कहा कि किसी को असंतोष नहीं होगा। एक ऐसा फार्मूला बनाया जिसका वेटेज 15 परसेंट राज्य की पापुलेशन का और 15 परसेंट राज्य की जियोग्राफी का होगा। तमाम लोग कह रहे हैं, श्री कानूनगो साहब बोल रहे हैं कि आप इसको क्यों करते हैं? रेलगाड़ी पर आदमी चढ़ता है या रेलगाड़ी किसी इलाके से गुजरती है तो क्षेत्रफल की, एरिया की इम्पोर्टेंन्स है, आदमी की इम्पोर्टेंन्स है। बिहार, उत्तर प्रदेश या बंगाल आदि जगहों में आबादी का घनत्व बहुत ज्यादा है। आप बंगाल की बात करेंगे। बंगाल में दूसरी तरफ से पापुलेशन का दबाव है। बिहार या उत्तर प्रदेश आदि कई राज्य ऐसे हैं जहां आबादी ज्यादा है। वहां आबादी को नियंत्रित करने के लिए प्रयत्न होना चाहिए लेकिन आज हमारी जो आबादी है, क्या उसको हम कहीं अलग हटा

देंगे? आबादी भी एक बहुत बड़ा फैक्टर है। रेलगाड़ी में आदमी चलेगा और आदमी की जरूरत को पूरा करने के लिए सामान ढोया जायेगा। किस की जरूरत को पूरा करने के लिए सामान ढोया जायेगा? हम किस को मैनेज कर रहे हैं? हमारे देश की आबादी 100 करोड़ की है। उसको हम मैनेज कर रहे हैं। उनकी पढ़ाई लिखाई के लिए, उनके इलाज के लिए, जरूरत की चीजों के लिए, उनके रोजगार का प्रबंध करने के लिए, उनकी जान-माल की रक्षा का प्रबंध करने के लिए सरकारें होती हैं। आबादी को जन सुविधा से काट दें, इतनी दूरी तक हममें क्षेत्रीयतावाद नहीं आना चाहिए। कहीं आबादी सूट करेगी तो कहीं एरिया सूट करेगा। आपको एरिया सूट करेगा और बंगाल, बिहार और उत्तर प्रदेश को आबादी सूट कर सकती है। कुल मिलाकर एक बैलेंस मैन्टेन होगा और 70 प्रतिशत उस राज्य की परियोजना को पूरा करने के लिए जिस धन की आवश्यकता है, उसका हमने ट्रांसपेरेंट ढंग में प्रतिशत निकाल दिया है। उसी के आधार पर हमने बांट दिया है। उसमें हमने कोई हेर-फेर नहीं किया है। यही कारण है कि उसकी आलोचना नहीं हुई क्योंकि हमने कोई पक्षपात नहीं किया। उसमें निकाल दिया। जो राज्य दो तिहाई धन दे रहे हैं, अब झारखंड जो नया राज्य है, वहां रेलवे की परियोजना को पूरा करने के लिए दो हजार करोड़ रुपये चाहिए। वहां की सरकार ने कहा कि हम दो तिहाई धन देंगे। हमारा टारगेटेड कम्पलीशन प्रोजेक्ट का होना चाहिए। दो तिहाई वह दे रहे हैं और एक तिहाई रेलवे देगा। रेलवे का दो हजार करोड़ रुपये में पांच-छः प्रोजेक्ट पूरे हो जायेंगे। उससे आमदनी होने लग जायेगी। इसी तरह से कर्नाटक का प्रस्ताव आया है। हमने उनको भी प्रस्ताव दे दिया कि आप भी टू थर्ड दे दीजिए। हम आपको लिए वन थर्ड का इंतजाम कर देंगे। उसके लिए काम आगे बढ़ रहा है। कर्नाटक की तीन परियोजनाओं के बारे में हमने वहां की सरकार से कहा है कि वह इन तीन परियोजनाओं के लिए टू थर्ड पैसा दे दे, हम उनको वन थर्ड पैसा दे देंगे। यह सब राज्यों के लिए उपलब्ध है। जो भी अतिरिक्त सहायता चाहता है, वह टू थर्ड और वन थर्ड के हिसाब से आ जाये। जहां तक प्रोजेक्ट के कम्पलीशन का सवाल है, उसके बारे में हमारे कई सदस्यों ने कह दिया। खासकर बंगाल के दो प्रोजेक्ट के बारे में काफी चर्चा की। हमने अपने बजट भाग में कह दिया है कि 2002-03 में निम्नलिखित खंडों को शामिल करते हुए 214 किलोमीटर नयी लाइनों का निर्माण पूरा करने का प्रस्ताव है। इकलाखी बलूरघाट नयी लाइन परियोजना को पूरा करने के लिए बुनियादपुर बलूरघाट खंड, यह तो हमने 2002-03 में इनक्लूड किया है। तामूलक दीघा का बाजपुर काठीखंड (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : दीघा तक नहीं हुआ।

श्री नीतीश कुमार : दीघा तक कैसे होगा ? बंगाल का जो शेयर है, उसको आप देखिये। यह कहने के लिए आप मुझे माफ करिये। (व्यवधान)

SHRI TRILOCHAN KANUNGO : Do you know in the Tamluk-Digha project, they had spent once Rs.100 crore or Rs.116 crore in one year?

श्री नीतीश कुमार : वह ठीक है। उसके बारे में हम नहीं कह रहे लेकिन कोई आरोप नहीं लगा सकते हैं क्योंकि हमने ईमानदारी के साथ, निपक्षता के साथ हर राज्य के लिए धन का बंटवारा किया। उस कांटेस्ट में हमने इसका टारगेट कम्प्लीट करने का लक्ष्य रख दिया। इसके बाद आज अस्पताल से फैंक्स भेजते हैं, उस पर भी हम गौर करते हैं। आपका बी.डी.आर. लाइन है। (व्यवधान) उसे घटा दिया। वैस्ट बंगाल का जो हिस्सा है, प्रोजेक्ट में उस फार्मूले के आधार पर उस हिस्से को हम अपनी मर्जी से फेर बदल नहीं कर सकते।

अगर हम वैस्ट बंगाल का बढ़ाएंगे तो दूसरे राज्यों का क्यों नहीं बढ़ाएंगे। अगर हमको और बजटीय सहायता मिले तो सबका बढ़ सकता है। मुझे खुशी है कि इस बार बजटीय सहायता में वृद्धि हुई है और यही कारण है कि हर राज्य को कुछ अतिरिक्त धन मिला है। (व्यवधान) इस काम के लिए जिस राज्य का पहले कम था, उसका बढ़ गया, जिसका बहुत ज्यादा था, उसका कुछ घट गया लेकिन यह कोई नहीं कह सकता कि जान-बूझकर किसी राज्य विशेष के साथ कोई अन्याय या पक्षपात किया गया है। हमने पूरे तौर पर रीजनल बैलेंस कायम करने का ख्याल किया है।

मैं बिहार से आता हूँ। मैं आपको कहता हूँ कि आप बिहार के प्रोजेक्ट को देख लीजिए अगर हमने कोई फेवरेटिज्म किया हो। जो फार्मूला बनाया, उसके आधार पर बजट में जो प्रस्ताव रखे, उसके आधार पर हमने प्रोजेक्ट के लिए पैसा दिया। हां, यह जरूर कहना चाहता हूँ कि हमने रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को इतना जरूर कहा कि जिस प्रोजेक्ट में आप पैसा देते हैं, आपकी कोशिश होनी चाहिए कि उसकी प्रॉपर मॉनीटरिंग करें, उस पर खर्च हो और राज्य सरकारों के साथ निरंतर सम्पर्क करते हुए जहां जमीन चाहिए, वहां जमीन के लिए राज्य सरकारों के साथ विचार करके उसको तेजी से लेने का प्रयत्न किया जाए। (व्यवधान)

श्री तरित बरण तोपदार (बैरकपुर) : मैं नए ब्रिज के बारे में नहीं, पुराने ब्रिज के बारे में कहना चाहता हूँ। (व्यवधान) वह गिर जाएगा। (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : आप अलग से बताएं। आपको साथ रखते हुए मीटिंग बुलाएंगे। (व्यवधान) यह काम खत्म होने के बाद आप किसी दिन आइए। (व्यवधान) अगर आपकी जानकारी में कोई ब्रिज खराब हालत में है, मैं उस जानकारी के लिए धन्यवाद दूंगा, बजट के डिस्कशन का काम पार्लियामेंट में सम्पन्न होने के बाद आप आएं। मैं आपके साथ अधिकारियों को बुला कर मीटिंग करूंगा और साइट पर भेजूंगा। (व्यवधान) उसके लिए अलग से आएं। हमारे पास किसी खास ब्रिज के बारे में जानकारी नहीं है, इसलिए हम तुरंत उस पर जानकारी नहीं दे पाएंगे।

यह प्रयत्न है कि हम तेजी से अपने प्रोजेक्ट्स को कम्प्लीट कर सकें। कुछ बातें रेल लाइन के ऊपर रोड ओवर ब्रिज और रोड अंडर ब्रिज के बारे में कही गई हैं। मैंने खुद सभी राज्यों के मुख्य मंत्रियों को पत्र लिखा है। एक लाख टी.वी.ओ. से ज्यादा व्यस्तता वाले लैवल क्रॉसिंग की जगह रोड ओवर ब्रिज या रोड अंडर ब्रिज बनाने के लिए रेलवे उसकी कॉस्ट शेयर करने के लिए तैयार है। आप भी जानते हैं कि इसके लिए एक सेफ्टी फंड बना हुआ है। सेंट्रल रोड फंड का एक हिस्सा हमको मिलता है, डीजल और पेट्रोल सैस से जमा हुए पैसे का एक हिस्सा रेलवे को इस काम के लिए प्राप्त होता है। उसका फंड में धन है। हमने सभी मुख्य मंत्रियों को पत्र लिखा है कि आप अपने यहां एक लाख टी.वी.ओ. से ज्यादा वाले लैवल क्रॉसिंग पर पुल बनाने का प्रस्ताव भेजिए। हमने कई राज्यों के साथ चर्चा भी की है। रेलवे एप्रोच रोड नहीं बना सकती, रेलवे का काम रोड बनाना नहीं है। लैवल क्रॉसिंग बंद हो जाए और उसकी जगह पुल बन जाए, रेलवे का यही लाभ है क्योंकि अगर एक लैवल क्रॉसिंग होता है तो स्टेशन मास्टर को गाड़ी छोड़ने से पहले लैवल क्रॉसिंग को बंद करना सुनिश्चित करना पड़ता है। इसके चलते रेलगाड़ियों के परिचालन में बाधा उत्पन्न होती है। अगर कोई लैवल क्रॉसिंग न हो तो गाड़ी और तेजी से चल सकती है। ट्रेन आपरेशन में यह दिक्कत आती है कि स्टेशन मास्टर को रास्ते वाले लैवल क्रॉसिंग को बंद कराना पड़ता है, जहां फाटक है। उससे छुटकारा मिल जाए, इसके लिए रेलवे तैयार है। रोड ओवर ब्रिज, रोड अंडर ब्रिज में ब्रिज पोर्शन का पैसा देने के लिए तैयार है। लेकिन एप्रोच का पैसा राज्य सरकार या जो भी रोड की एजेंसी है, नेशनल हाईवे है तो यहां की मिनिस्ट्री, लेकिन क्योंकि उसकी एजेंसी राज्य सरकारें हैं, इसलिए उन्हीं को प्रस्ताव बना कर भेजना है या कोई म्यूनीसिपैलिटी है तो म्यूनीसिपल अथॉरिटी यानी स्टेट की तरफ से या उस एजेंसी की तरफ से आधा खर्च उसे देना जरूरी होगा और दूसरा, राज्य सरकार से एक आश्वासन चाहिए कि जब रोड ओवर ब्रिज और रोड अंडर ब्रिज बन जाए तो उस लैवल क्रॉसिंग को बंद कर दें।

क्योंकि रोड ओवर ब्रिज और रोड अंडर ब्रिज बन जाए, रेलवे क्रॉसिंग भी खुला रहे, तो रेलवे को कोई फायदा नहीं है। उसको तभी फायदा है जब वह रास्ता बंद हो जाए। इसके लिए धन की कोई कमी नहीं है। हम लोगों की तरफ से कोशिश हो रही है, सबको प्रयास करना पड़ेगा। हम समझते हैं इसके लिए कोई न कोई रास्ता राज्यों को निकालना पड़ेगा। वे किस तरह से धन का प्रबंध करें, इसके लिए रघुवंश बाबू हमें कहें कि हम कहां से लाएं, तो यह हमारे हाथ में नहीं है। कई जगहों के बारे में लोगों ने चर्चा की कि पैसा का आबंटन किया जा चुका है। अब काम नहीं हो रहा हो तो उसको देखा जा सकता है, आप भी जान सकते हैं, आपको जवाब में चला जाएगा कि किस रोड ओवर ब्रिज का काम स्वीकृत है, तो वह क्यों नहीं हो रहा है। मैंने भी कोशिश की है।

श्री प्रमुनाथ सिंह : रघुवंश जी, अब आप प्रयास करें।

उपाध्यक्ष महोदय : आप उनको क्यों प्रवोक कर रहे हैं।

श्री प्रमुनाथ सिंह : वे सुन रहे हैं कि यहां से पैसा मिलने में कोई दिक्कत नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : मंत्री जी भी बिहार के हैं, जो इंटरप्ट कर रहे हैं, वे भी बिहार के हैं।

श्री नीतीश कुमार : उपाध्यक्ष महोदय, साधारण श्रेणी के यात्रियों को जो बिना आरक्षण के यात्रा करते हैं, उनको दिक्कत न हो, उसके लिए हमने फैसला किया है कि जो भी नई मेल एक्सप्रेस गाड़ी चलाएंगे, उसमें कम से कम चार डिब्बे बिना आरक्षण वाले होंगे, ताकि साधारण दर्जे में चलने वाले लोगों को सुविधा हो। इसी तरह मैंने अपने रेल बजट भाषण में अनरिजर्व्ड टिकटिंग का ऐलान किया था, जिसके जरिए किसी भी स्टेशन से गाड़ी पकड़ने के लिए आप किसी भी स्टेशन से टिकट प्राप्त कर सकते हैं, वह सारा सिस्टम कम्प्यूटराइजेशन होगा। उसमें रिजर्वेशन और अनरिजर्वेशन दोनों का प्रावधान होगा। इसका पायलट प्रोजेक्ट सबसे पहले दिल्ली में 15 अगस्त को नार्दन रेलवे लांच करने वाली है। इससे किसी भी भीड़ वाले स्टेशन से टिकट कटाने की जरूरत नहीं है, कहीं से भी आप टिकट प्राप्त कर सकते हैं और यात्रा कर सकते हैं। आगे का भी टिकट सेगमेंट का टिकट भी कटा सकते हैं। इसी तरह प्लेटफार्म टिकट वालों को भी यह सुविधा होगी। कोई जरूरी नहीं है कि नई दिल्ली स्टेशन पर जाना है तो प्लेटफार्म टिकट नई दिल्ली से ही लें। यह सारा इंतजाम हो रहा है। एक और ऐलान रेल नीर का मैंने किया था। पहला प्रोजेक्ट दिल्ली में होगा। वह काम अपनी गति से चल रहा है। मुझे उम्मीद है कि मैंने जो लक्ष्य आईआरटीसी को दिया है कि राष्ट्रपिता महात्मा गांधी के जन्म दिन, 2 अक्टूबर, के अवसर पर वे रेल नीर को लोगों के सामने लाएं, वह पूरा होगा। कोई साथी कह रहे थे कि यह छोटा-मोटा काम है। यह छोटा-मोटा नहीं, बड़ा काम है। सबसे बड़ी बात यह है

कि गुणवत्ता का पानी रेल यात्रियों को मिलेगा। उसकी क्वालिटी हम टैस्ट करते हैं, रिपोर्ट कर सकते हैं। लेकिन रेलवे इतना बड़ा बाजार है, हम चारों तरफ से कोशिश करेंगे कि जहां से भी हमें लाभ हो सके, हम लें। दुनिया भर में जहां रेलवे निजी हाथों में है, इन चीजों के जरिए वे धन कमाते हैं। रेल परिचालन में जो घाटा होता है, उसकी भरपाई वे ऐसी एक्टिविटीज से पूरी करते हैं। इसलिए हम सरकारी रेलवे को चुस्त-दुरुस्त बनाने के लिए, आर्थिक रूप से सक्षम बनाने के लिए, अगर पानी बनाकर बेचें या अपने खर्च में कटौती करने के लिए अपना केपिटिव प्लांट एनटीपीसी के साथ डालना चाहते हैं, तो कोई गलत बात नहीं है। अगर हमारी आमदनी बढ़ेगी, खर्चों को घटाएंगे तो हमारी आर्थिक स्थिति सुधरेगी। इससे हम आम लोगों की ज्यादा बेहतर ढंस से सेवा कर सकेंगे। मेरे मन में इस बात को लेकर भ्रम नहीं है कि क्रास सब्सिडी को खत्म करना होगा।^{â€}(व्यवधान) पहले मैं अपनी बात पूरी कर लूं, फिर आप कहना।

श्रीमती कैलाशो देवी (कुरुक्षेत्र) : फाटकों के बारे में कुछ नहीं कहा।

श्री नीतीश कुमार : लगता है जब मैं फाटकों के बारे में कह रहा था, तब आपने सुना नहीं, शायद यहां नहीं होंगी। यही तो दिक्कत है। रेलवे फाटकों के बारे में माननीय सदस्यों को भी जानना चाहिए। अगर होगा तो मैं सारे सांसदों को रेलवे क्रासिंगों पर पुल बनाने के लिए मुख्यमंत्रियों को जो चिट्ठी लिखी है, वह भेज दूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे ख्याल में यह बेहतर होगा, आप सारे सदस्यों को उसकी प्रतिलिपि भेज दें।

श्री नीतीश कुमार : मैं भेज दूंगा। मैं आग्रह करूंगा कि वे देख लें, उनको लगेगा हमें कहां प्रयास करना चाहिए। मैं कह रहा था कि जो क्रास सब्सिडी है, उसको धीरे-धीरे खत्म करना होगा।

लेकिन हम जानते हैं कि अपने देश में, हमारे समाज में जो गरीब और कमजोर तबका है, उसकी हमें खिदमत करते रहना होगा। इसलिए कोई न कोई साधारण दर्जे की कुछ न कुछ सब्सिडी का एलीमेंट रहेगा। उस सब्सिडी के एलीमेंट को कैसे ठीक ढंग से आर्थिक स्थिति को इन कदमों के जरिए से हम सुधारेंगे तो ठीक कर पाएंगे और जो कुछ भी अपनी तरफ से^{â€}(व्यवधान) जहां तक न्यू जोन का सवाल है, ईस्ट कोस्ट जोन के लिए चार करोड़ रुपये का सवाल है, आप फिगर्स को देखें, उसमें प्रावधान किया गया है, वहां की सरकार से भी बातचीत^{â€}(व्यवधान)

SHRI TRILOCHAN KANUNGO : I would be thankful to you if the work is also started at an early date.

श्री नीतीश कुमार : मैंने उसकी बिल्डिंग बनने के लिए ऐलान कर दिया है और यह संसद का सत्र खत्म हो जाये तो आप डेट बताएं, चलकर उसका शिलान्यास भी किया जाये। जहां तक ज्यूरिसडिक्शन को लेकर विवाद है, सात ज़ोन्स का मसला है, उसमें दो ज़ोन्स ऐसे हैं जिनका ज्यूरिसडिक्शन डिसाइडेड था और पांच में डिस्प्यूट था। हमने एक कमेटी बना दी है जो ज्यूरिसडिक्शन डिसाइड करेगी और उसमें सलाह देगी।

श्री शीशराम ओला : मंत्री जी, हमारे क्षेत्र^{â€}(व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : ओला साहब, हम आपसे अलग से बात कर लेंगे कि आप क्या चाहते हैं क्योंकि डिबेट से समझ में नहीं आ रहा है। हम आपसे अलग से बात कर लेंगे कि हम आपकी क्या खिदमत कर सकते हैं।

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : मंत्री जी, पंढरपुर पर आइए।

श्री नीतीश कुमार : हम तो वहां गये बिना दोबारा इस पर चले आये। अब आगे जाने का मेरा कोई विचार नहीं है लेकिन हम आपके अनुरोध पर वहां चलने को तैयार हैं लेकिन रिपब्लिकन पार्टी के नेता इन चीजों में यकीन करें कि वहां जाने से आपकी किस्मत सुधरेगी तो यह जानकर मुझे थोड़ा आश्चर्य हुआ। किस्मत वाली बात आपको स्वीकार नहीं करनी चाहिए। भाग्य और भगवान कोई रिपब्लिकन पार्टी का आदमी स्वीकार कर रहा है तो मुझे आश्चर्य हो रहा है। आपको इसको स्वीकार नहीं करना चाहिए। वैसे आप जहां कहें तो मैं वहां चलने को तैयार हूं अगर वह जाने लायक जगह हो तो मैं जाने को तैयार हूं।

नेशनल रेल म्यूजियम में 15 अप्रैल को जहां से 150 साल के कार्यक्रमों की शुरुआत आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने की, हमारा मैस्कोट शुभंकर है, उसको जारी करके और इसके लिए जो प्रतीक चिन्ह थे, उसको माननीय प्रधान मंत्री जी ने जारी किया था। हमारा रेल म्यूजियम बहुत ही उन्नत किस्म का है और हम लोगों ने एक फंसला लिया कि हम अपने रेल म्यूजियम को इंटरनेशनल रेल म्यूजियम का स्वरूप प्रदान करेंगे। वह वर्ल्ड स्टैंडर्ड का रेल म्यूजियम होगा। 150 साल के उपलक्ष में हम यह करेंगे। चूंकि काफी बड़ी संख्या में लोग वहां जाते हैं और खासकर वहां युवा और बच्चे देखने के लिए जाते हैं, उनको रेलवे के इतिहास की झलक देखने को मिलती है कि कैसे रेलवे का विकास हुआ, इसकी जानकारी उनको मिलती है। इसलिए एक निर्णय लिया है कि दुनियाभर में रेलों की जो स्थिति है, उसके बारे में वहां पर दिल्ली के म्यूजियम में ही हमारे युवाओं और बच्चों को जानकारी मिल जाये, इसलिए इंटरनेशनल स्टैंडर्ड का उसको बनाया जाएगा। जो कुछ भी माननीय सदस्यों ने अपने-अपने इलाकों से संबंधित या अपने राज्यों से संबंधित या अपनी इच्छा के हिसाब से कुछ सवाल उठाये हैं, उनके बारे में भी विचार करके जो भी उत्तर होगा, मैं उनको जरूर भिजवाने की कोशिश करूंगा।

श्री बसुदेव आचार्य : शालीमार-हल्दिया एक्सप्रेस^{â€}(व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : आचार्य जी, आप जो कहेंगे, वह करेंगे लेकिन इसके लिए यहां बोलने की क्या जरूरत है?^{â€}(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : उपाध्यक्ष जी, सबसे पहले रेल मंत्री जी को हम धन्यवाद देते हैं कि इटावा स्टेशन सूना था लेकिन हमारे अनुरोध पर, हमारी प्रार्थना पर आपने स्वीकार किया, वैशाली भी वहां रोक दी और जोधपुर-हावड़ा एक्सप्रेस को राजस्थान से जोड़ दिया, तमाम साथी बैठे हुए हैं। हम आपका इसके लिए आभार प्रगट करते हैं और हम सविस्तर में लेकर आलोचना नहीं करेंगे क्योंकि हम अपने मंत्री से नहीं करा पाये।

लेकिन आपने कर दिया है। मेरा आपसे निवेदन है कि डिबियापुर पेट्रोलियम का एक बहुत बड़ा प्रोजेक्ट है, वहां गैल और एनटीपीसी भी है, कानपुर और इटावा के बीच में पड़ता है, वहां कोई सुपर फास्ट ट्रेन नहीं है, विदेशी इंजीनियर्स आते हैं, इसलिए गोमती को दो मिनट के लिए रोक दें। यदि यह कर दे, तो भी काम चल सकता है। एक ही गाड़ी है और यह बहुत महत्वपूर्ण स्थान बन गया है। इस बारे में आपके अधिकारी भी समझते होंगे।

दूसरी बात, गूना-ग्वालियर-इटावा रेल लाइन के लिए सिंधिया जी ने भी प्रयास किया था। हमारी मांग 1977 से थी। एक पीढ़ी गुजर गई। इस काम को आप जल्दी से करवा दीजिए। यह सुझाव है। कब तक करा सकते हैं? आप एक समयबद्ध कार्यक्रम बनाकर इसको करा देना चाहिए। इससे मुम्बई सीधे जुड़ जाएगा। इसके अलावा हमारा निवेदन है ^{â€}(व्यवधान) धन्यवाद देने में क्या परेशानी है। टोका-टोकी नहीं करनी चाहिए। कुछ मंत्री हैं, संसदीय कार्य मंत्री हैं, रेल मंत्री हैं, जो निर्णय लेने लगे हैं। ^{â€}(व्यवधान) डाक्टर लोहिया के नाम पर दिल्ली सरकार से निवेदन करते रहे हैं, सरकार में रह कर भी, लेकिन एक रुपया भी नहीं ले पाए। ऐसे बड़े नेता पर एक रुपया भी खर्च नहीं हुआ है। हमारा आपसे निवेदन है कि गूना-ग्वालियर-इटावा महत्वपूर्ण रेल लाइन है। एक पीढ़ी गुजर गई है, दूसरी पीढ़ी को खत्म नहीं होने देंगे। हम

लोगों के रहते हुए, इसको कर दीजिए। हमने यह भी निवेदन किया था कि इटावा-मेनपुरी हमारा कार्य क्षेत्र है। बजट में एक रुपया टोकन रख देने से काम नहीं चलेगा। हम आपसे उम्मीद करते हैं कि आप इसको कर देंगे।

श्री अब्दुल रशीद शाहीन (बारामूला) : महोदय, मैं आनरेबिल मिनिस्टर का शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ कि उन्होंने काजीगुंड-बारामूला रेल लाइन के लिए बजट में शुरुआत की है। इसके लिए हम तहेदिल से शुक्रिया अदा करते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आपकी गैर-हाजिरी में उन्होंने पूरा खुलासा किया है।

श्री अब्दुल रशीद शाहीन : हम इस बात को रिकार्ड पर नहीं रखें, तो वह ईसाफ के तकाजे के मुताबिक नहीं होगा कि उन्होंने इस साल कोशिश की है। उन्होंने (माननीय मंत्री) ने फर्स्ट प्रॉसेस दिया है। बारहमूला काजीगुंड को । मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि उधमपुर-काजीगुंड का ट्रेन यानि वह इलाका सही नहीं है। इसमें बहुत समय लग सकता है। इसलिए इन्वैस्टीगेशन्स वगैरह के लिये इस इलाके को नजर में रखें, ताकि काश्मीर को रेल से कनेक्ट किया जा सके। यह एक बहुत बड़ा कारनामा है। उन्होंने इस ओर खसूसी तौर पर तवज्जह दी है। मैं उनका शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ।

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I want seek only one clarification from the hon. Minister. The work of the conversion of Yelahanka-Bangarapet narrow gauge into broad gauge was started in 1995. It is halfway done. When the Congress Government was there, they have allotted the amount for this project. It started earlier, in 1995. It is not coming under joint venture because it was started earlier and it is not under the new formula. The subsequent Governments have not provided funds to complete this work. ...*(Interruptions)*

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I cannot respond to each and every thing. ...*(Interruptions)*

SHRI K.H. MUNIYAPPA : Sir, just one minute. The work is halfway done. This is not a new one. I want a clarification on this and I would request the hon. Minister to kindly see that the work is completed early.

I would request the hon. Railway Minister to complete the gauge conversion work on this Yelahanka-Bangarapet line, which was started earlier.

श्री मेरुलाल मीणा (सलूमबर) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा निवेदन है कि उदयपुर से चित्तौड़ को जोड़ने के लिए सात साल हो गए हैं, काम चालू हो गया लेकिन उस पर अभी तक कुछ नहीं हुआ। अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़ और उदयपुर का काम कब तक पूरा हो जाएगा? *â€* (व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Lakshman Seth, have you not spoken already? You have spoken already.

SHRI LAKSHMAN SETH : Sir, my only request is that instead of Shalimar, they should reintroduce the train between Howrah-Haldia. *â€* (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : ये सब काम आप रेल भवन में आकर कराइए।

MR. DEPUTY-SPEAKER: It is not Question Hour.

â€ (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : ये सब काम आप रेल भवन में जाकर कराइए।

SHRI TARIT BARAN TOPDAR: On the subsidy aspect, I would request him to elaborate it further. Another point is that the fare in the suburban trains is higher than the bus fare. I would like to know whether a parity can be drawn there.

उपाध्यक्ष महोदय : समझाने की कोशिश मत करिए, समझाने में टाइम वेस्ट मत करिए।

â€ (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : मैं मुलायम जी का शुक्रगुजार हूँ, जिन्होंने कुछ प्रोजेक्ट्स का उल्लेख किया है। अब जो गुना, ग्वालियर, इटावा वाली लाईन है, उसके लिए मैं स्वयं बहुत कंसर्न्ड हूँ और उसके लिए हमने तत्कालीन चीफ मिनिस्टर यूपी को पत्र भी लिखा था। उसमें इको रिलेटेड एंड एनवायरमेंटल के कुछ प्रोब्लम्स भी आए थे,

उन पर काम चल रहा है। मैंने स्वयं चाहा था कि उसके हम जल्दी टारगेट तय कर दें लेकिन उसमें भी कुछ कठिनाइयाँ हैं, उन्हें लेकर हमने इस बार वॉ 2002-2003 में पूरा करने का ऐलान किया, उसमें हम उसे इन्क्लूड नहीं करा पाए, क्योंकि उसमें कुछ समय लग जाएगा।

श्री मुलायम सिंह यादव : इटावा और मैनपुरी को आगे बढ़ा दीजिए।

श्री नीतीश कुमार : जहाँ तक इटावा और मैनपुरी का सवाल है, उसकी कार्यवाही हो रही है। केबिनेट की मंजूरी उसे प्राप्त हो गई है और उसके बाद आगे उसके निर्माण का काम चलाएंगे।

MR. DEPUTY-SPEAKER: A number of cut motions have been moved by Members to the Demands for Grants (Railways) for 2002-2003. Shall I put all the cut motions to the vote of the House together or does any hon. Member want any particular cut motion to be put separately?

SOME HON. MEMBERS: Please put all the cut motions to the vote of the House together.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Okay, I will put all the cut motions to the vote of the House together.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF COMMUNICATIONS AND INFORMATION TECHNOLOGY (SHRI PRAMOD MAHAJAN): The Members who have moved the cut motions are not present here.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I am present.

SHRI LAKSHMAN SETH : I am also present, Sir.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put all the cut motions which have been moved together to the vote of the House.

The cut motions were put and negatived.

1900hrs.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants (Railways) for 2002-2003 to vote.

The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in the course of payment during the year ending the 31st day of March, 2003, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand

Nos. 1 to 16."

The motion was adopted.