

n style='font-family:Aryan2'>

**Title:** Discussion on the Supplementary Demands for Grants No.2 and 16 in respect of Budget (Railways) for 1998-99. Demands - Voted

18.28 hrs.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1998-99 for which two hours have been allotted for discussion and voting.

Motion moved:

"That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1999 in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 2 and 16."

श्री राजवीर सिंह (आंवला): माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं रेल मंत्री को इस बात की बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने हमारी पुरानी मांग को पूरा किया है। बरेली में चौपला पर ओवर हैड ब्रिज बनाना इस अनुदान मांगों में शामिल है। उसके लिए मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि इस सत्र का बाद वे उसका शिलान्यास करने बरेली कब आ रहे हैं, कृपया समय, तारीख निश्चित करें।

हमने राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस की मांग की थी। उन्होंने एक राजधानी वाया बरेली-लखनऊ दी है, हालांकि उससे हमें कितना लाभ होगा, यह देखना पड़ेगा। मैंने पिछली बार भी कहा था, मंत्री जी आज शायद हां कह देंगे, उनकी बड़ी कृपा होगी क्योंकि वे इतना अच्छा काम कर रहे हैं। यहां से लखनऊ वाया बरेली एक शताब्दी गाड़ी चलाने की बात थी क्योंकि बरेली और मुरादाबाद इतने महत्वपूर्ण टाउन हैं, जहां से एक्सपोर्ट होता है, विदेशी व्यापारी वहां आते हैं। बरेली और मुरादाबाद में अच्छे होटल नहीं हैं, उनके लिए रहने की व्यवस्था नहीं है इसलिए वे चाहते हैं कि हम सुबह जाएं और रात को वापिस दिल्ली लौटकर आ जाएं। इसलिए शताब्दी एक्सप्रेस चलाना अति महत्वपूर्ण है। इसके लिए मैंने और मेरे सहयोगी श्री संतोष गंगवार, जो मंत्री बन गए हैं, बार-बार आपसे आग्रह किया है।

आपने रेल बजट में बड़ी अच्छी घोषणा की थी कि रेलवे से प्लास्टिक की विदाई। मगर मुझे बड़े खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि आज भी रेलवे के बैड रोल प्लास्टिक के बैग में आते हैं, आज भी ट्रेन में प्लास्टिक के ग्लास चल रहे हैं, प्लास्टिक का बोलबाला है। मुझे लगता है कि रेल मंत्री के आदेशों का रेलवे बोर्ड ने बिल्कुल पालन नहीं किया है। रेल मंत्री उस पर ध्यान देंगे।

कछला ब्रिज, गंगा पर एक बहुत पुराना पुल है। वहां छोटी लाइन से बड़ी लाइन हो रही है। वह पुल ऐसा है जिसमें रोड और रेल एक ही पुल से गुजरती हैं। इसके लिए नोटिस दे दिया गया है। वहां अभी तक रोड की व्यवस्था नहीं है, बहुत बड़ा संकट खड़ा हो जाएगा। मैं रेल मंत्री को कहना चाहता हूँ कि उसे खोलने से पहले उत्तर प्रदेश सरकार से बात कर लें क्योंकि आगरा और नैनीताल को जोड़ने का एकमात्र रास्ता वही है, अगर वह बंद हो गया तो बड़ी कठिनाई हो जाएगी।

... (व्यवधान)

बरेली जंक्शन बहुत बड़ा स्टेशन है। उसमें प्लेटफार्म नम्बर दो पर ट्रेनें दिल्ली की तरफ आती हैं। लम्बे-लम्बे रैक हैं, बारिश होती है लेकिन वहां पर छत नहीं है, वैसे प्लेटफार्म नम्बर एक पर छत डाली गई है। वहां छत डलनी चाहिए और आवश्यक सुविधाएं मिलनी चाहिए।

... (व्यवधान)

आप तो मुझे बोलने नहीं दे रहे हैं। दो घंटे का समय है और मैं अपनी पार्टी की तरफ से पहला वक्ता हूँ। मुझे कुछ तो समझना चाहिए।

... (व्यवधान)

मंत्री जी को तो कहना पड़ेगा, मंत्री जी के कहने से सदन थोड़ी चलेगा, सदन तो आपके कहने से चलेगा।

... (व्यवधान)

सभापति महोदय : मैं ही कह रहा हूँ।

श्री राजवीर सिंह : बरेली चंदौसी रोड पर पैसेंजर ट्रेन चलती है। उसमें दो या तीन डिब्बे लगकर आते हैं। वहां रोड नहीं है इसलिए बहुत भीड़ होती है। मैं चाहता हूँ कि उसमें डिब्बे बढ़ाए जाएं। लोग छत पर बैठते हैं, इंजन और गाड़ियों के डिब्बे के जोड़ पर बैठते हैं, रोज ऐक्सीडेंट होने की संभावना होती है, उसमें दो या तीन कोचेज ज्यादा लगाने चाहिए।

रामनगर जैनियों का बहुत बड़ा स्थान है जहां हजारों, लाखों जैनी रोज आते हैं। उसके लिए रेवती-बाड़ा-खेड़ा रेलवे स्टेशन है। उसका प्लेटफार्म ऊंचा करना आज से पांच साल पहले से तय है लेकिन पता नहीं वह किस खटाई में चला गया है, उसका पैसा भी पहुंच गया है, सब कुछ हो गया है लेकिन अभी तक उसका निर्माण नहीं हुआ। वह बनना चाहिए।

बरेली स्टेशन के पास एक चनेदी रेलवे स्टेशन है जहां पर सामान आता है, कोयले की साइडिंग है, वहां सीमेंट उतरता है, रैक्स उतरते हैं, मगर वहां किसी के लिए कोई व्यवस्था नहीं है। चनेदी रेलवे स्टेशन कैंट एरिया में आता है, वहां मजदूरों के बैठने की जगह बनानी चाहिए, जो व्यापारी आते हैं, उनके बैठने के लिए जगह बनानी चाहिए और चनेदी की अपग्रेडिंग करनी चाहिए, वहां ट्रेनें भी रोकनी चाहिए जिससे बरेली जंक्शन का बोझ कुछ कम हो।

एन.ई. रेलवे में बरेली और बदायूं के बीच में घटपुरी और मकरन्दपुर दो स्टेशन हैं, वहां पर उस्ता नाम का एक गांव है, वहां पर रेलवे क्रासिंग नहीं है। इधर सड़क बनी हुई है, उधर सड़क बनी हुई है, मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे कानूनी अड़चन अपने डिपार्टमेंट से न लगवायें, वे वहां पर एक रेलवे समपार बनाने की कृपा करें। नहीं तो वहां किसानों को बहुत कठिनाई हो रही है, वहां की हजारों चिट्टियां आ चुकी हैं और वे मैं रेल मंत्री जी को भेज चुका हूँ।

आखिर मैं एक मांग और कर रहा हूँ, यह बहुत पुरानी मांग है। चंदौसी से फरुखाबाद के लिए एक नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण पिछली बार हुआ था। चंदौसी, बिसौली, वजीरगंज, दातागंज होते हुए फरुखाबाद के लिए हो, इससे दो लाभ होंगे, एक तो जो मेन लाइन है, इसका रश कम हो जायेगा। अभी वाया कानपुर जाना पड़ता है या वाया बरेली-लखनऊ जाना पड़ता है, उसका रश कम होगा और इधर से एक तीसरी लाइन निकल जायेगी। कितनी बार ट्रेनें गिरती हैं, कहीं डिब्बे गिर जाते हैं और आठ-आठ दिन के लिए रेलवे लाइन बन्द हो जाती है, इसलिए एक लूप लाइन या विशेष रूप से एक छोटी लाइन इधर से निकल जाये, लाइन बना दी जाये तो यातायात की सुविधा होगी।

अब आप मुझे बोलने नहीं दे रहे हैं, इसलिए मैं इन्हीं शब्दों के साथ आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : रघुवंश प्रसाद सिंह जी, आप एक सवाल पूछना चाहते थे न?

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): जी, बहुत संक्षेप में।

दुनिया में जब कहीं भी कोई जनतंत्र का नाम नहीं जानता था तो वैशाली में जनतंत्र था, आज से ३००० वर्ष पहले लिच्छवि जनतंत्र था। माननीय मंत्री जी ने एक आश्वासन भी सदन को दिया था या कुछ विज्ञापन दिये थे, जब बुद्ध सर्किट चलता है। वैशाली में जहां लोकतंत्र का जन्म हुआ, भगवान बुद्ध की कर्मभूमि थी। भगवान बुद्ध का वहां अस्थि कलश भी मिला है, इतिहास की खुदाई होती है और ऐतिहासिक जगह है। भगवान महावीर की जन्मभूमि है। वैशाली इस तरह का ऐतिहासिक स्थल है। उसकी रेलवे लाइन से दूरी कहीं भी कम से कम ४०-५० किलोमीटर से कम नहीं है। हाजीपुर से लालगंज, वैशाली, सरैया, देवरिया, साहेबगंज होते हुए केशरिया, अरेराज होते हुए, अरेराज भी बड़ा भारी स्थान है। हाजीपुर से सुगौली रेलवे लाइन है। माननीय मंत्री जी को हम याद दिला दें, पूर्व मंत्री श्री राम विलास पासवान जी ने १९९७ में १७ फरवरी को कर्पूरी ठाकुर जी के पुण्य दिवस पर सर्वेक्षण का शिलान्यास किया। सर्वेक्षण हो भी गया। हमने प्रश्न पूछा था, उसका जवाब इन्होंने दिया है कि सर्वेक्षण हो गया। १५० करोड़ रुपये के करीब खर्चा उसमें होना है, हाजीपुर से सुगौली तक, जो सन् १९०४ से वहां रेलवे लाइन की मांग हो रही है, ९४ वर्ष की मांग को हम चाहते हैं कि माननीय मंत्री जी पूरा करें और इस कलंक को मिटायें। राष्ट्रपति जी वहां कई बार गये, रेल मंत्री गये, पुराने कई मंत्री गये, सभी लोगों ने कहा कि इसे रेलवे लाइन से जोड़ना चाहिए, बुद्ध सर्किट पूरा होना चाहिए। उसको रेलवे लाइन से जोड़ना अनिवार्य है। सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो गया। हम केवल यही जानना चाहते हैं, माननीय मंत्री जी भी वहां गये थे, ये वहां का हींग, हल्दी सब जानते हैं, ये वहां कई बार गये हैं, वहां बोल चुके हैं कि काम तुरन्त होगा, तुरन्त होगा। अब वहां हमारे लिए संकट है, करीब दो वर्ष पूरे होने जा रहे हैं, सर्वेक्षण हो गया, वहां लोग कहते हैं कि यह असली शिलान्यास है कि जाली शिलान्यास है? इसीलिए इस बार बजट में उपबन्ध करा दें और कब शिलान्यास करेंगे, यह तिथि सुनिश्चित कर दें, चूंकि वह ऐतिहासिक स्थल को जोड़ना ऐतिहासिक काम होगा, तब हम इनको धन्यवाद देंगे। अन्यथा हम मानेंगे कि यह जाली शिलान्यास था। पहले के मंत्री के समय में पटना पुल का शिलान्यास हुआ, प्रधान मंत्री जी ने किया, एक लाख आदमी की भीड़ थी और बिहार के सारे बड़े लोग वहां जुटे हुए थे। पटना से गंगा पर रेल ब्रिज बनाने का शिलान्यास हुआ

... (व्यवधान)

श्री राजवीर सिंह : उस समय आप भी तो मंत्री थे।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : इसीलिए हम असली बात बता रहे हैं। मंत्री नहीं होते तो असली बात कैसे बताते।

बस, मैं खत्म कर रहा हूँ। वहां शिलान्यास हुआ और नीतीश जी कहते हैं कि वह जाली शिलान्यास था और सर्वेक्षण का शिलान्यास था, असली पुल का शिलान्यास नहीं था। लोग सवाल उठा रहे हैं कि शिलान्यास किये हुए इतने दिन हो गये, उस पर काम शुरू नहीं हो रहा है। ये कहते हैं कि अब सर्वेक्षण में ही समय लगेगा।

कितना समय लगेगा सर्वेक्षण में, और शिलान्यास के बाद सर्वेक्षण होता है या कार्य शुरू होता है, इसलिए आप उस पर तुरंत कार्य शुरू करवाएं। इस तरह की स्थिति बिहार की है। पूरे देशभर में हल्ला होता है कि बिहार से पासवान जी भी रेल मंत्री हुए, नीतीश जी भी हैं इसलिए सारा विकास बिहार में हो रहा है, देश का हिस्सा बिहार में जा रहा है, लेकिन हकीकत यह है कि बिहार में कुछ काम नहीं हो रहा, हम लोग मुफ्त में कलंकित हो रहे हैं। इसलिए कलंकित भी हुए और कुछ मिला भी नहीं। हमारे गांव में एक कहावत है -जात गंवाए और भात भी न खाए। यही स्थिति बिहार की हो रही है। हाजीपुर से सुगली रेलमार्ग की कब शुरूआत होगी, आप बजट में इसका प्रावधान करवा लें, ओ.सी.एफ. से भी हो सकता है। वहां दुनिया भर से बौद्धिस्ट आते हैं। जापान से हजारों लोग आते हैं। रोज दस-बीस टयूरिस्ट बसें चलती हैं। घनी आबादी वाला क्षेत्र है, वहां के लोग रेल लाइन की बड़ी जरूरत महसूस करते हैं। आप जांच-पड़ताल करवा लें, यह वायबल भी होगा। इसलिए इन दोनों मांगों को रेल मंत्री जी पूरा करें। इसका शिलान्यास कब होगा, कब बजट आएगा और कब काम होगा, यह हम जानना चाहते हैं? अगर ये दोनों काम हो गए तो हम मानेंगे कि रेल मंत्री जी काबिल हैं, अच्छा काम करते हैं, वरना जनता की मार से बचने के लिए हम कह देंगे कि इनकी वजह से यह नहीं हुआ।

राजधानी ट्रेन हाजीपुर से मुजफ्फरपुर-समस्तीपुर होकर जाए तो ज्यादा अच्छा होगा। लोगों की मांग है कि यह मुजफ्फरपुर-समस्तीपुर होकर जाए, थोड़ा समय ज्यादा लगेगा, लेकिन लोगों को सुविधा हो जाएगी। फरीदाबाद में बिहार के बहुत से लोग हैं। वे कहते हैं दिल्ली-फरीदाबाद होते हुए पटना तक सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाए। मैं चाहता हूँ कि उनकी इस मांग को भी पूरा किया जाए।

SHRI KONIJETI ROSAIAH (NARASARAOPET): Mr. Deputy-Speaker, Sir, the number of Members in the Treasury Benches is small. It shows their lack of interest in getting these Demands passed. Though we are sitting in the Opposition, we are helping them to get the Demands for Grants of the Railways passed. I would request the hon. Minister of Railways to kindly listen to me and note down one or two points which I am going to place before him.

In our country, gauge conversion on a number of routes is going on. Metre-gauge is converted into broad-gauge with huge investments. This is a most welcome move. Wherever gauge conversion has taken place, it has helped those areas to join the national map. The economy in those areas is also improving.

Sir, the Railways are not taking care of the passenger amenities wherever they go in for gauge conversion. Platforms are very low wherever we have metre-gauge lines. They are called low-level platforms. When the metre-gauge is converted into broad-gauge, it goes without saying and it goes without any demand from any quarter that the level of the platform should also be raised to a high level. For carrying out this work, sufficient Budgetary provision is necessary. Most unfortunately, in Andhra Pradesh, I have seen that on a number of routes, age-old low level platforms are continuing. The Railways are not taking sufficient interest to raise the level of those low-level platforms. For instance, I will submit to the hon. Railway Minister that there is a route from Guntur to Guntakal via Nandyal.

Actually, the stations are also decades-old and no renovation work has been taken up in many stations. The platforms are very low and a number of accidents are taking place. The villagers who travel in train are, really, not aware of the compensation that they can claim whenever an accident takes place and due to the negligence of the Railways, they are suffering. I would request the Minister of Railways to pay special attention and see that the platforms are raised. Then, lighting arrangements in the stations also have to be improved.

Sir, I will give a classic example of the negligence of the Railways. There is a railway station called Tonakonda in Vijayawada Division. When metre gauge trains were running on that line, there was a foot overbridge connecting the two platforms there. When the line was converted into broad gauge, the railway authorities said that they would reconstruct that bridge after gauge conversion and they had removed it. Now, even after three years, that foot overbridge has not been reconstructed. I made several representations to the railway authorities, including the Minister of Railways. I met the railway officials. They are pleading their inability to reconstruct it because of the non-availability of funds. It is most unfortunate and also unfair that an existing facility was removed at the time of gauge conversion. After all, the people of that area are demanding the reconstruction of that foot overbridge for them. I think, the Minister will kindly look into this matter also.

Sir, apart from other things in the Budget, the allocation for passenger amenities needs to be increased. The allocation for passenger amenities is very negligible. The Railway Budget is increasing multifold, but the allocation for passenger amenities like improvement of stations, platforms, lighting arrangements, supply of protected water, cover over platforms etc. need some money, and proportionate increase in the Railway Budget for these things is lacking. So, I appeal to the Minister to bear this important aspect in mind for the benefit of the travelling public and look after their welfare.

श्री शैलेन्द्र कुमार (चाइल) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) पर बोलने के लिए मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा और अपने चंद सुझाव प्रस्तुत करूँगा। मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में नवसृजित जनपद कौशम्बी आता है, जैसा अभी रघुवंश प्रसाद जी ने बताया कि कौशम्बी राजा उज्जैन की राजधानी और बौद्धिक स्थल भी है। चीन और जापान से, तमाम विदेशों से लोग वहाँ आते हैं। वह जैनियों का तीर्थ-स्थल भी है और इसके पहले भी जब रेल बजट प्रस्तुत हुआ था तो मैंने मांग रखी थी। माननीय मंत्री जी को याद होगा कि अभी कुछ दिन पूर्व मैंने आपसे आपके चेम्बर में मिलकर आवेदन किया था कि एक ट्रेन महानंदा एक्सप्रेस है जिसका ठहराव पहले खागा, सिराथू और

भरवारी स्टेशनों पर एक-एक मिनट के लिए था और जो डेली पैसेजर्स के लिए उत्तर प्रदेश से बिहार को जोड़ने के लिए एक अच्छा रास्ता था। यात्रियों को आने जाने की सुविधा थी लेकिन इस ट्रेन के ठहराव को बंद कर दिया गया है जिससे डेली पैसेंजर के साथ-साथ उत्तर प्रदेश और बिहार से आने वाले यात्रियों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है। मैं इस बारे में ज्यादा नहीं जाना चाहूंगा। मैं केवल इतना ही कहना चाहूंगा कि विदेशी पर्यटकों का हमेशा आना जाना होता है, इसलिए चूंकि बिहार भी बौद्ध स्थली रहा है और कौशम्बी बौद्ध स्थली रही है, इसलिए इस महानंदा एक्सप्रेस का भनवारी, सिराथू और खागा स्टेशनों पर एक-एक मिनट का ठहराव करा दें तो बहुत अच्छा रहेगा। इससे हमारे विदेशी पर्यटकों को बड़ी सुविधा हो जाएगी।

दूसरे, मैं शताब्दी एक्सप्रेस के बारे में कहना चाहूंगा कि इलाहाबाद आज़ादी से लेकर आज तक अपने आप में एक ऐतिहासिक महत्व रखता है।

देश को आजाद हुए पचास वर्ष हो गए हैं और आजादी की लड़ाई आनन्द भवन और स्वराज भवन से लड़ी गई। आपने तमाम देश में शताब्दी एक्सप्रेस को चलाने का काम किया है, लेकिन इलाहाबाद से आपने शताब्दी एक्सप्रेस को नहीं चलाया है। इलाहाबाद के लोगों की बहुत दिनों से मांग रही है कि दिल्ली से इलाहाबाद के बीच में शताब्दी एक्सप्रेस को चलाया जाए। इस बारे में मैंने पहले भी निवेदन किया था और इसके पहले बहुत सारे साथियों ने आपसे मिलकर इस गाड़ी की मांग की है।

दूसरी बात, मैं कौशम्बी जनपद को जोड़ने के बारे में कहना चाहता हूँ। यहां से जो रेलवे का ट्रैक जाता है, उस ट्रैक पर रेलवे के फाटक पड़ते हैं, जहां घन्टों ट्रैफिक जाम रहता है। इससे विदेशी पर्यटकों और वहां के तमाम लोगों को बड़ी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। मेरा आग्रह है कि भरवारी पर ओवर ब्रिज बनाया जाए। इसके साथ ही मंदर पर भी ओवर ब्रिज बनाने से तमाम लोगों को सुविधा होगी।

सियालदा एक्सप्रेस आती है। हम लोग इटावा से इस गाड़ी में चले और दो सांसद फर्स्ट क्लास से आ रहे थे, उस बोगी में शीशे नहीं होने से इतनी हवा लग रही थी कि हम लोग ठिठुर रहे थे। मेरा निवेदन है कि कम से कम फर्स्ट क्लास में शीशों की व्यवस्था कर दें, जिससे असुविधा न हो।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Shailendra Kumar, you have to conclude now.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) \*

MR. CHAIRMAN: Shri Shailendra Kumar, look towards this side.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions)\*

श्री शैलेन्द्र कुमार : अपनी बात समाप्त करते हुए, माननीय रेल मंत्रीजी द्वारा प्रस्तुत अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ और आशा करता हूँ कि आप हमारी मांगों को मानेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : दो बिन्दुओं पर सप्लीमेंट्री डिमान्ड्स हैं। आपको दुनिया भर की बातें नहीं करनी चाहिए। यह जनरल बजट नहीं है।

-----  
\* Not Recorded.

श्री शैलेन्द्र कुमार : महोदय, अन्य माननीय सदस्यों ने भी मांगें पेश की हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : दो बातों पर बात कहनी है। इसको आज पास करने के लिए सोच रहे हैं।

श्री शैलेन्द्र कुमार : आपने समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं आपको सहयोग करना चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपको बताना चाहता हूँ कि ये सप्लीमेंट्री डिमान्ड्स हैं। इन्हीं दो बिन्दुओं पर बोलना चाहिए। नहीं तो आज यह पास नहीं होगा।

SHRI AJAY CHAKRABORTY (BASIRHAT): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I think, the Railways is a miniature form of India. It is a symbol of national integrity. The Railways connect the entire India, that is, from North to South and from East to West. The passengers in the bogies or the compartments of a particular train are from different regions and speak different languages. They represent different culture and creed. They are travelling in the same train. I hope, the demands presented before the Minister of Railways for improvement of the railway facilities will be agreed to. No doubt these are modest demands but these are also just demands. It is not possible



on the part of the Minister of Railways or anybody else to fulfil all the demands due to inadequacy of funds. So, I urge upon the Minister of Finance to allocate more funds. I think, cutting across the party lines, all of us should make a demand before the Government of India for more budgetary support for the Railways.

Let me draw the attention of this House, through you, to another aspect. Every day, we read in the morning newspapers about more and more train accidents taking place, and the hon. Minister of Railways or the Minister of State for Railways or the Chairman, Railway Board rushing to the spots. They set up inquiry commissions to be headed by some persons. The Minister of Railways makes a statement before the Press that they are rushing medical aid, etc., etc.

A railway accident may happen due to a technical fault or it may be a man-made fault.

There are so many reasons. I urge upon the hon. Railway Minister to look into the matter seriously because our signalling system is of very low standard. The signalling system should be improved. The tracks on which our trains are moving are very old as most of the tracks had been laid by the Britishers and after Independence practically very few tracks have been laid. The Railways have been using the same old tracks. So, I urge upon the Railway Minister to look into this matter seriously.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, the hon. Railway Minister.

... (Interruptions)

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL): Sir, I have not spoken... (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: All right, then let him complete first.

SHRI AJAY CHAKRABORTY : Lastly, Sir, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to my area. In my area mostly the Dalits and downtrodden people are living. It is quite far from Calcutta City. Last year, the hon. Railway Minister was kind enough to sanction a sum of Rs.1 crore for the electrification of Basirhat Section under Sealdah Division of the Eastern Railway.

I would urge upon the Railway Minister to give a budgetary support for the remaining money.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have to put a fullstop now.

SHRI AJAY CHAKRABORTY : Sir, I am completing.

Sir, I urge upon the Railway Minister to sanction more money for the completion of the electrification of this Section under Sealdah Division. The Hon. Minister has already sanctioned Rs.1 crore for that project.

Thank you, Sir.

SHRI C. GOPAL (ARAKKONAM): Mr. Deputy-Speaker Sir, I am very much grateful to you for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants (Railways).

I would like to draw the attention of the hon. Minister to the problems relating to my constituency and I am expecting that he would do something in this regard.

Sir, Arakkonam is the main junction and it is situated in between Katpadi, Coimbatore, Chengalpet, Tirupati and Chennai. Arakkonam is a major town and is having a population of more than five lakhs. Through Arakkonam Railway junction daily more than two lakh people travel from different parts of the country. There has been a demand for quite a long time for operating electric trains which should run between Arakkonam and Katpadi, and Arakkonam and Tirupati. I have met the hon. Railway Minister several times and given him the papers also in this regard. The EMU trains are very much necessary on that route.

Therefore, I would request the hon. Railway Minister to sanction electric trains from Arakkonam to Tirupati and Arakkonam to Katpadi and fulfil the demands of lakhs of people of that area. It has become necessary to allot EMU trains to the Southern region immediately.

19.00 hrs.

Also I request the hon. Minister that the superfast train should be stopped at Arakkonam because I have already stated that daily two lakhs of people are travelling. Even though there are trains, they feel it insufficient.

Therefore, for the convenience of the public, it is necessary that Brindavan Express, Cheran Express and Chennai-Mumbai Express should be stopped at Arakkonam railway station for at least two minutes.

Also Mysore-Tirupati fast passenger train must be allowed to run via Arakkonam junction instead of bypassing Arakkonam.

There is also a connecting train running between Arakkonam and Katpadi and that train starts from Arakkonam at about 6.15 a.m. and reaches Katpadi at 8 a.m. So, from 8 a.m. to 5.15 p.m. it is halting in that place.

Therefore, I am requesting the hon. Minister to operate -- I am not asking for a new train -- that train in between time and to solve the problems of more than two lakh people.

There is also an inter-State Express which was running in between Chennai and Tirupati as a fast passenger train and now it turned into an Express train. Also the train fare has been enhanced. Therefore, the public find it

inconvenient and the poor people are also suffering a lot. Therefore, that train may be converted into a fast passenger train again.

On behalf of my party, I am supporting the Supplementary Demands for Grants (Railways).

SHRI S.S. PALANIMANICKAM (THANJAVUR): Sir, last year the hon. Railway Minister allotted Rs. 4 crore for Thanjavur-Nagore broad-gauge conversion but it had been diverted into some other project. I urge upon the hon. Minister to allot some funds because this is a long pending conversion.

For Thanjavur-Vilupuram broad-gauge conversion, they announced that they are going to allot Rs.85 crore in the main Budget. But, later in the House we have been demanding that full funds should be allotted; otherwise, the project could not be included in the Budget. At that time, the hon. Minister assured that he would allot Rs.85 crore and start the work this year. But we came to know that so far the permission from the Planning Commission has not been received. I would request the hon. Minister to get the permission from the Planning Commission and speed up the work.

Day before yesterday, our hon. Minister gave a reply that in the Ninth Five Year Plan we need 1,65,000 wagons but the Wagon India Limited produce only 29,000 wagons per year. We are in need of 4,000 wagons per year. The very old, Golden Track Workshop in Trichy may be upgraded as a wagon producing workshop. The well experienced, employees and vast area are available in the workshop.

We need a new DMU train between Thanjavur and Tiruhci where we have already got the broad-gauge line. But so far we are not getting more trains.

I request the hon. Minister to introduce express trains to Coimbatore with first class and AC facilities.

More than a century old Rameshwaram Express, which is running between Chennai and Rameshwaram, was renamed as 'Sethu Express'. I would request the hon. Minister to kindly restore its old name, which is a prestigious name.

Thank you for giving me an opportunity to speak.

श्री राम नगीना मिश्र (पडरौना) : मैं मंत्री जी का ध्यान बगाह-छितौनी होते हुए गोरखपुर को और कप्तान गंज से सिवान तक जो बड़ी लाइन बन रही है उसकी ओर दिलाया था। कप्तान गंज के बाद सिवान तक बड़ी लाइन नहीं होगी तो बड़ी कठिनाई हो जाएगी। मैंने इस संबंध में मंत्री जी को पत्र लिखा था और पूछा था कि यह रेल लाइन कब तक बन जाएगी और कप्तान गंज से सिवान तक बड़ी लाइन बनेगी या नहीं बनेगी। मंत्री जी ने अपने १३ जुलाई १९९८ के पत्र में लिखा है कि छितौनी से गोरखपुर और कप्तान गंज से सिवान तक लाइनों के आमाम परिवर्तन के संबंध में कृपया अपने २२ जून, १९९८ के पत्र का अवलोकन करें। छितौनी-गोरखपुर लाइन का आमाम परिवर्तन कार्य प्रगति पर है और इसी वर्ष पूरा हो जाएगा।

कप्तानगंज-सिवान लाइन के आमाम परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण चल रहा है। सर्वेक्षण रिपोर्ट आने के बाद इस संबंध में विचार करना संभव होगा।

मैं चाहूंगा कि मंत्री जी जब जवाब दें तो बताएँ कि सर्वेक्षण रिपोर्ट आई है या नहीं।

दूसरा निवेदन यह है कि छितौनी का जो रेलवे पुल है उसके साथ साथ रोड पुल भी सैक्शनड है। रोड पुल के लिए बिहार सरकार और उत्तर प्रदेश सरकार ने रुपया दे दिया है और सेन्टर ने भी दे दिया है। अगर रोड पुल नहीं बना तो उसकी मंशा पूरी नहीं होगी। वह जंगल-पाटी का इलाका है। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी अपने जवाब में बताएँ कि छितौनी वाला रोड पुल कब तक बन जाएगा। मंत्री जी यह भी बताएँ सारे विभागों के रुपये मिल गए हैं या नहीं? अगर मिल गए हैं तो कब तक बन जाएगा?

दूसरा निवेदन यह है कि गोरखपुर से दिल्ली जो वैशाली एक्सप्रेस चलती है, उसमें देखिये तो ऊपर से नीचे तक ट्रेन में लोग लदे रहते हैं। लोगों की डिमाण्ड है कि कम से कम गोरखपुर से दिल्ली तक या तो डुप्लीकेट वैशाली एक्सप्रेस चलाएँ या कोई नयी ट्रेन चलाएँ। मंत्री जी ने खुद इसकी हालत देखी है और मैं समझता हूँ कि इस बारे में भी मंत्री जी विचार करेंगे।

मंत्री जी को हमने एक पत्र लिखा था जिसके जवाब में मंत्री जी ने लिखा कि ठआपके पत्र में कुशीनगर, सेवाही, दुदही, कटकड़ियाँ और लक्ष्मीगंज रेलवे स्टेशन की पहुंच सड़क की मरम्मत के संबंध में लिखा था, उस मामले को हम दिखवा रहे हैं।' इस बात को छः महीने हो गए हैं। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि उसका भी आदेश देकर बनवा दें।

एक और बात मैं मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि पहले श्री टियर में लोग टिकट लेकर चलते थे मगर अब उसकी जगह जनरल टिकट मिलती हैं। श्री टियर में जाने पर शरीफ लोग तो ३२ रुपये देते हैं और २० रुपये वह सरचार्ज देते हैं और बाकी लोग सुविधा शुल्क देकर चले जाते हैं। इससे रेलवे को लाखों-करोड़ों रुपये का नुकसान हो रहा है। मंत्री जी इसकी जांच कराएँ और श्री टियर टिकट की बिक्री पहले की तरह कराई जाए। बिहार से जो ट्रेन आती हैं, उनकी हालत आप देखें तो अधिकांश लोग बिना टिकट के चलते हैं। यह सिर्फ बिहार की बात ही नहीं है। लेकिन बिहार से आने वाली गाड़ियों में तो ए.सी. और फर्स्ट क्लास में भी बैठना मुश्किल हो गया है। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इसका सख्ती से निर्वाह करें।

... (व्यवधान)

संसद सदस्यों के नाम पर फर्जी लोग भी रेल यात्रा कर रहे हैं। लाखों करोड़ों रुपये रेलवे का इससे नुकसान हो रहा है। मैं मांग करता हूँ कि बिना टिकट यात्रा करने वालों पर सख्ती से कार्रवाई की जाए और ए.सी.फर्स्ट क्लास की हालत देखें तो उसमें भी बैठने की जगह नहीं मिलती है। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि इस पर सख्त कार्रवाई होनी चाहिए। ट्रेनों में डकैतियां हो रही हैं, इसकी सुरक्षा का भी प्रबंध करना चाहिए। गोरखपुर रेलवे स्टेशन का भोजनालय बिल्कुल बेकार पड़ा है। अगर प्राइवेट कैंटर को भी दे देते तो कुछ आमदनी तो हो जाती। मैं चाहूंगा कि उसका भी सुधार होना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : आप प्राइवेट कैंटर को देने का सुझाव दे रहे हैं ?

श्री राम नगीना मिश्र (पडरौना) : या तो सुधार करें या प्राइवेट कैंटर को दे दें। वह भोजनालय बेकार पड़ा हुआ है। वहां कोई काम नहीं हो रहा है। वहां जाने पर खाना नहीं मिलता है, चाय नहीं मिलती है और इतनी बड़ी बिल्डिंग बेकार पड़ी हुई है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ और चाहता हूँ कि मंत्री जी इस संबंध में गौर करें। हमें आशा है कि मंत्री जी इन मांगों पर ध्यान देंगे।

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL): Mr. Deputy-Speaker, Sir, there is a general complaint in the State of Kerala that the State is being neglected by the Railway authorities. This complaint is there for years together, but nothing has been done to improve the situation. I am also of the same opinion. I will be compelled to offer Satyagraha before the Railway Divisional Office, Trivandrum, if the grievances are not redressed. I have given a notice also. This is what I want to say in sum and substance.

My first and foremost demand is about the electrification of the Trivandrum-Ernakulam Section. Now, the State Government has already given an assurance to the Railway Board that they will provide power at concessional rates. There is an agreement also to that effect. However, the Ministry of Railways have not taken up the work so far. It has to be taken up immediately.

Now, I come to the doubling work of Shoranur-Mangalore Section. The work is not in progress. This is a general demand of the public for a long time. They are not doing it in spite of the repeated requests from the public. So, the work has to be expedited.

I would also like to mention about the doubling of the Quilon-Trivandrum Section. This work is also not progressing as desired by the people of Kerala. This is rather lamentable.

Now, I come to the development of Trivandrum Central Station. We can see that the State Government has surrendered most of the building in and around the Station. The Headquarters of the Kerala State Electricity Board was handed over to them years before, but they are not using it and keeping it vacant without any work. The State Government also surrendered the Kerala State Road Transport Corporation's Central Office, but it is also kept idle. It is used as a taxi stand collecting revenues from the taxi owners. I would like to point out that no development work has been started. The State Government has acquired some hotels near the Station. They are also being kept vacant without starting any construction work. The situation is lamentable. So, immediate steps should be taken towards the improvement of Trivandrum Central Station. The Railway Board had already declared it as a model Station. But no work has taken place so far. This Station is bringing revenues to the Railways which is next to Madras Central in Southern Railway. It appears that the Railway authorities are very much benefited by the Trivandrum Central Station.

I would like to touch upon another important demand, that is, with regard to Konkan Railway. (Interruptions).

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Radhakrishnan, please conclude. You have already taken more than five minutes.

... (Interruptions)

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL): Sir, I will conclude within two minutes.

(Interruptions).

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

... (Interruptions)

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL): I would like to touch upon another important demand, that is, with regard to Konkan Railway. It is said that it is running at a loss. If it is to be made remunerative, then immediate steps should be taken towards doubling of Mangalore-Shoranur Section.

Now, I come to the most important aspect, that is, about the delays in the running of trains. We travel by trains at a risk. We are not sure whether we will be alive in the morning, if we travel during night. The people are not sure of reaching their destinations. In spite of the fact that the railway journey is very risky, people will have to resort to that only because there is no other source of travel. So, the authorities should take prompt action to run the trains as per schedule. We see very often on television that Trivandrum-Mangalore Express is running late by 23 hours. Sometimes, the delay is about two to three hours, and it is very common in most of the trains. After all, life is short. It should not be spent in railway journey. So, the authorities should take immediate steps to run the trains as per schedule and help the public. (Interruptions).

MR. DEPUTY-SPEAKER: If you want reply from the Minister, please conclude.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : Yes. So, I would request him to at least try to keep the schedule because time is very precious. Man's life is very short and it cannot be unnecessarily spent in railways but he has to spend much of his life time in railways because of the late running of the trains.

What about the bogies or the wagons used? We cannot travel during rainy season because the entire rain water will be inside the bogey. People are put to so many hardships.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : Yes, I am concluding. I would request the Railway Minister to at least give us some good bogies.

About Varkala, I would request you to stop the train at Varkala. I have given you a notice. If it is not done, I will be compelled in my advanced age to offer Satyagraha before a particular office. About the Supplementary Demands for Grants, I have no objection. I support it. But the thing is that the Railways and the time schedule should be maintained properly. With these words, I conclude.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): The train will run late due to his agitation.

प्रो. अजित कुमार मेहता (समस्तीपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे की चूँकि अनुपूरक मांगों पास करने के लिए प्रस्तुत की गई हैं इसलिए मैं भी अनुपूरक मांग ही करूँगा। बिहार में समस्तीपुर से खगरिया मीटर गेज लाइन है। वहाँ के लोगों की बहुत पुरानी मांग है कि उसे ब्राड गेज में बदला जाए क्योंकि समस्तीपुर और खगरिया के बीच में ऐसे स्टेशन हैं कि जहाँ एक पर मीटर गेज स्टार्ट होती है और दूसरे पर समाप्त होती है। उसके आगे पीछे कहीं कोई लिंक नहीं है जिसके कारण वहाँ के लोगों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। इसलिए उसे ब्राड गेज बनाया जाना बहुत आवश्यक है।

उपाध्यक्ष महोदय, समस्तीपुर में ही एक दलसिंह सराय नामक रेलवे स्टेशन पड़ता है। उसके आसपास रेलवे की बहुत जमीन खाली पड़ी है जिस पर अतिक्रमण कर लिया गया है। रेलवे द्वारा अतिक्रमण हटाया जाता है। उसके बाद फिर उस जमीन पर अतिक्रमण कर लिया जाता है और रेलवे को कुछ समय बाद उसे फिर हटाना पड़ता है। मेरा आग्रह है कि रेलवे की ऐसी भूमि जिसकी उसे बहुत समय तक आवश्यकता न हो, उसमें छोटी-छोटी दुकानें बनाकर स्थानीय लोगों को लीज पर दे दें। उनका बंदोबस्त कर दें। इससे रेलवे को भी लाभ होगा और स्थानीय लोगों को रोजी-रोटी का साधन मुहैया हो जाएगा।

उपाध्यक्ष महोदय, दलसिंह सराय रेलवे स्टेशन के सौंदर्यीकरण की बात बहुत पहले से चल रही है। मैं इस संबंध में रेल मंत्री से मिला भी था और अनुरोध किया था कि उसके सौंदर्यीकरण पर ध्यान दें। इसके अतिरिक्त मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान दलसिंह सराय रेलवे स्टेशन पर बुकिंग बंद करने की तरफ दिलाना चाहूँगा जिसके कारण रेलवे को रैवेन्यू का बहुत नुकसान हो रहा है और जो वहाँ के व्यापारी हैं उनको कठिनाई हो रही है। मंत्री महोदय ने मुझे पुनर्विचार करने का आश्र वासन भी दिया है। मेरा आग्रह है कि बुकिंग को पुनः चालू किया जाए।

महोदय, श्री रघुवंश प्रसाद सिंह जी ने जिस राजधानी को चलाने की बात कही है मैं उसका समर्थन करते हुए अनुरोध करना चाहता हूँ कि उसे मुजफ्फरपुर-समस्तीपुर-बरोनी चलाया जाए। मैं मंत्री महोदय को ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि मैंने पिछले बजट के समय भी याद दिलाया था कि रेलवे के सामान की खरीद में गुणवत्ता का कोई ध्यान नहीं रखा जाता है। यह बात जमालपुर के रेलवे कारखाने की रिपोर्ट से सिद्ध हो गई थी जिसकी प्रतिलिपि मैंने उन्हें उस समय दी थी। अभी हाल में जो दुर्घटनाएँ हुई हैं, उनका भी मुख्य कारण गुणवत्ता न रहना ही है जिसके कारण कपलिंग टूटे हैं और दुर्घटनाएँ हुई हैं। अतः मेरी आपसे पुनः मांग है कि घटिया माल खरीदने के लिए जो भी अधिकारी दोषी पाए जाएं, उन पर कड़ी कार्रवाई होनी चाहिए क्योंकि इसके कारण सैकड़ों लोगों की अकारण ही जानें चली जाती हैं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अनुपूरक अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूँ।

SHRI K.S. RAO (MACHILIPATNAM): Sir, as Shri Radhakrishnan has said the Railways is one of the most important organisations which is catering to the needs of the common man. In this context, I would like to say that South-Central Railways is running in profit and efficiently also. I do not know whether the credit would go to you or to somebody else. The hon. Minister is also aware of that. It is one of the Zonal Railways. We have got great faith on you. We thought that as a youngster, you are very dynamic and you will do things that you have promised.

During his visit to Vijayawada last time, the hon. Minister had promised that looking at the performance of the Railways there and the requirements of the people there, he would immediately start a Shatabdi train from Vijayawada to Secunderabad. I am sure that he would start it, but I only wish that it should be introduced this year itself and not in the next year.

As I had explained last time, Machilipatnam is a town which has got about 1,500 years of history and there used to be a train running from Machilipatnam to Marmagoa. But today, it is a neglected district headquarters. This is the only district headquarters which does not have a direct train to the State capital. I would request the hon. Minister to provide at least a fast passenger train, if not a super-fast train between Machilipatnam and Secunderabad. Similarly, we brought to his notice last time that the doubling work and also electrification of Guntur-Bibinagar line had to be taken up.

I suppose that at the moment, they are drawing power from the State Government. I do not know the price at which they are drawing power, but there is an opportunity now, with reduced cost of generation and cost of equipment in a competitive spirit, to get it at a cheaper price. I would like to bring it to the knowledge of the hon. Minister to see whether Railways can think in terms of starting a power project either on its own or in a joint venture with private entrepreneurs and by doing so, they can reduce the cost of power.

The hon. Minister, time and again, is feeling constraint of money in expanding the projects of Railways. He has got the opportunity to earn more money in the South-Central Railway by introducing more trains between Machilipatnam, Vijayawada and Hyderabad in which people are ready to travel, who are otherwise travelling by road transport. So, I would request the hon. Minister to give a serious thought to immediately starting this Shatabdi train and also a fast passenger train from Vijayawada to Hyderabad and Machilipatnam to Hyderabad. As Shri Radhakrishnan was saying, in the recent past, the accidents have become more frequent, and particularly the Narsapur Express which runs between Vijayawada and Hyderabad had met with accidents on many occasions in the recent past thereby the faith of the people who travel in that train has come down. I would request the hon. Minister to find out the reasons. Of course, in the recent past, in reply to a Starred Question, the hon. Minister had said that 80 per cent of the accidents had taken place only due to human failures. Unless the hon. Minister gives some deterrent, severe and stringent punishment to the people who are neglecting their duties and taking them easy, this will continue. Therefore, if he gives severe punishment to those who fail to perform their duties or are not taking proper care, then he can reduce the number of accidents taking place due to human failure. I can understand other reasons for accidents, but 80 per cent of accidents occurring due to human failure cannot be allowed to continue for ever.

Only yesterday, the Government has got a legislation passed giving death penalty for using explosive substances. I do not say that they should give death penalty here also, but some severe punishment should be given. I would also request that the inquiries should not be prolonged for years together. If he takes action within a short spell of time, then rest of the people will remain in form and the number of accidents can be reduced.

I just read in the newspapers recently that the hon. Minister wanted that the Rajdhani Express which is running bi-weekly between Secunderabad and New Delhi should be run once in a week. Our people are requesting us every time to go to the hon. Minister and get this train run tri-weekly. I do not know whether the news is right or wrong, but I would request the hon. Minister not to reduce the frequency because Rajdhani Express is there from everywhere to New Delhi, but it is not there from Hyderabad. It should have been run daily, but I would request the hon. Minister to make it a tri-weekly train and not a train running once in a week.

Similarly, the Minister gave a super-fast express train from New Delhi to Vijayawada, but it is taking 44 hours from here to Vijayawada instead of taking about 26 or 27 hours. May I request that instead of calling it a super-fast train, it may be called a passenger or a fast passenger train? But if he calls it a super-fast train, I would request him to reduce the time and see why it is delayed. The fare the Railways are charging in those trains is of super-fast train, but the train is going at a speed of super-passenger train. May I request the hon. Minister to find out the reasons for its getting delayed almost everyday? I can understand some reason if it is getting delayed once in a month or two. It is getting late everyday. Maybe, the Railway authorities are taking it easy thinking



that no Member of Parliament is there to raise that issue or to sit on the neck of the hon. Minister and fight as to why there is such a delay.

I request the hon. Minister to pay some attention to this. Similarly, last time, you have promised to introduce a direct train from Vizag to Bangalore. You did give it, but the passengers have brought it to our notice saying that the coaches are condemned ones and that they do not offer any facilities to the passengers. May I request the hon. Minister to give some serious thought to it? I also request him to keep his commitments and promises that he made to the Members of Parliament and also in public at Vizag.

Lastly, Vizag is a fast growing industrial and business centre, and everywhere the growth is very high. So, I request the hon. Minister to introduce a direct train from Vizag to Mumbai as it will help both Vizag and Mumbai. Thank you very much.

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूडी, एवीएसएम (गढ़वाल) : माननीय उपाध्यक्ष जी, धन्यवाद। पूर्व वक्ताओं ने कहा कि पूरक मांग है इसलिए वे पूरक मांगे दे रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कोई पूरक मांग नहीं कर रहा हूँ, सिर्फ उन्हें याद दिला रहा हूँ। रेलवे बजट में जो मांगे रखी गई थीं, उन्हीं को उनके ध्यान में दुबारा ला रहा हूँ क्योंकि उनमें से कोई भी मांग पूरी नहीं हुई है। मेरा क्षेत्र ऐसा है जहाँ मुश्किल से एक बड़ा देहरादून स्टेशन है और दो छोटे-छोटे स्टेशन हैं। उस क्षेत्र के लोग बहुत बड़ी संख्या में इनको रिवेन्यू देते हैं, इसलिए यदि थोड़ा-बहुत खर्चा हमारी तरफ हो जाए तो आपकी कृपा होगी।

मैंने पहले दिल्ली और कोटद्वार के बीच डायरेक्ट ट्रेन की बात की थी। अभी मसूरी एक्सप्रेस में सात डिब्बे लगते हैं और जो यात्रा ५-६ घंटों में पूरी होनी चाहिए, उसके लिए १२ घंटे लगते हैं, नाज़ियाबाद पर ३-४ घंटे खड़े रहना पड़ता है जिससे बहुत असुविधा होती है। उसकी वजह से पचास बस के करीब लोड हर रोज उन दो जगहों

के बीच आता है जिससे राष्ट्र के पेट्रोलियम प्रोडक्ट का भी खर्चा होता है। ये सब बातें मैं पिछले सात सालों से कह रहा हूँ। यह मानते हुए, कि यह होना चाहिए, लेकिन नहीं हो रहा है। मेरा निवेदन है कि कोटद्वार और दिल्ली के बीच सीधी ट्रेन सेवा चलाने की व्यवस्था करें। इससे लोगों को सुविधा होगी और राष्ट्र का बड़ा पेट्रोलियम प्रोडक्ट भी बचेगा।

गढ़वाल के लिए, पहाड़ी क्षेत्र के लिए रेलवे आउट एजेंसी की व्यवस्था हुई थी, कुछ रेलवे आउट एजेंसी शुरू हुई हैं। मैं आपके ध्यान में सिर्फ यह बात लाना चाहता हूँ कि रेलवे आउट एजेंसी के माध्यम से बुकिंग और रिजर्वेशन की सुविधा मिलती है। नहीं तो मेरे यहां से रिजर्वेशन के लिए एक आदमी को बीस दिन पहले, दो दिन बस में बैठकर, दो सौ रुपये खर्च करके आना पड़ता है। अभी आपने कम्प्यूटराईजेशन की व्यवस्था की है। मेरे क्षेत्र में एक जगह कम्प्यूटर लगा है, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। लेकिन इंटीरियर में, जहां से लोग बुकिंग नहीं कर सकते, वहां यदि आप कम्प्यूटराईजेशन की सुविधा देंगे तो हम आपके आभारी रहेंगे।

ट्रेन लेट की बात हो रही है। मैंने यहां एक ट्रेन के विषय पर चर्चा की थी। हावड़ा से देहरादून जो ट्रेन चलती है, वह लखनऊ में ज्यादातर ६-८ घंटे लेट आती है, कभी-कभी २० घंटे लेट होती है। मैंने सुझाव दिया था कि वाराणसी से देहरादून एक जनता ट्रेन चलती है, उसमें आप लखनऊ में एक ए.सी.-II कोच लगा दें, बजाए हावड़ा एक्सप्रेस में लगाने के वाराणसी जनता ट्रेन में लगा दें। इसके लिए बहुत सारे सांसदों ने समर्थन किया था। इससे आपको कोई परेशानी नहीं होगी। उस पर भी कोई कार्यवाही नहीं हुई। नतीजा यह होता है कि हम लखनऊ स्टेशन पर शाम साढ़े छः बजे चले जाते हैं और रात दो बजे तक मैं स्वयं वहां ट्रेन के इंतजार में बैठा हूँ।

देहरादून स्टेशन के नवीनीकरण और विस्तारीकरण के लिए आपने कुछ पैसा स्वीकृत किया है। मेरा आग्रह है कि उस बारे में आप अपने डिपार्टमेंट को आदेश दें कि उसे जल्दी से जल्दी किया जाए।

श्री भगवान शंकर रावत (आगरा) : मान्यवर, मैं केवल २-३ बातों की तरफ ध्यान दिलाऊंगा। मैं रेल मंत्री श्री नीतीश जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने रेलवे में कुछ काम बहुत अच्छे किए हैं लेकिन मैं उन्हें यह याद दिलाना चाहता हूँ कि जब श्री पासवान रेल मंत्री थे, तो उन्होंने कुछ ऐश्वर्यसेस दिए थे कि आगरा में पर्यटन की दृष्टि से तमिलनाडू और राजधानी एक्सप्रेस, जो वहां से साउथ के लिए गुजरती है, को ठहराव दिया जाएगा। दुर्भाग्य यह है कि उस वायदे के बाद भी तमिलनाडू और राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव नहीं हुआ। उसे करने की कृपा करें।

दूसरा, केरल एक्सप्रेस और आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस में बोगी बढ़ाई जायें, ताकि साउथ के लोग जो आगरा में या उधर रहते हैं, उनको असुविधा होती है, स्थान नहीं मिलता, उनको सुविधा हो।

तीसरा, मरुधर एक्सप्रेस और अवध एक्सप्रेस में आरक्षित सीटें बढ़ाई जायें। चौथा रूई की मंडी, आगरा में ऊपरीगामी सेतु बनाया जाये। चौथा, टूंडला यमुना ब्रिज सैक्शन पर रेलवे स्टेशन की दोहरीकरण परियोजना स्वीकृत है, उसको तेजी से बढ़ाया जाये। पांचवा सुझाव यह है कि ईदगाह रेलवे स्टेशन को पश्चिम रेलवे का आगरा का केन्द्रीय स्टेशन बनाकर कम्प्यूटर से आरक्षण की व्यवस्था की जाये।

अन्तिम बात, आगरा-बांदीकुई रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन का कार्य वैसे तो वे कर रहे हैं, उन्होंने आश्वस्त किया है, मैं कन्विंस भी हूँ, फिर भी कहना चाहूंगा कि जरा तेजी से इसको पूरा करायें।



श्री प्रभुदयाल कठेरिया (फिरोजाबाद) : मेरे तीन ही सुझाव हैं। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से केवल तीन ही बातें कहूंगा। एक तो आगरा वाया फतेहाबाद, बटेश्वर, जो माननीय प्रधान मंत्री जी की जन्मभूमि है, दसवीं लोक सभा से यह प्रकरण चला आ रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि उसकी क्या प्रोग्रेस है, उसका जरूर उल्लेख करें कि उसकी क्या व्यवस्था की गई है।

... (व्यवधान)

आप कहने तो दीजिए।

दूसरा मेरा प्रश्न है कि फिरोजाबाद ऐसी नगरी है, जहां सारे हिन्दुस्तान के व्यापारी उस जगह पर आते हैं।

... (व्यवधान)

वास्तव में वह नगरी ऐसी है कि सारे हिन्दुस्तान का व्यापारी वहां आता है। दसवीं लोक सभा से यह प्रयास चलता आ रहा है, ऊपरी ब्रिज सुवाबाद फिरोजाबाद में होना चाहिए। वहां व्यवस्था इतनी ढीली है कि वहां इतना बड़ा एक्सीडेंट हुआ था और सारा फिरोजाबाद वहां पर आ गया था, उसके बाद रेलवे ने फिरोजाबाद की जनता को कुछ नहीं दिया, इसलिए एक तो ओवरब्रिज सुवाबाद में बनाया जाये। दूसरा जो दिल्ली मुंबई नेशनल हाईवे है, उस पर आगरा के निकट सैया ओवरब्रिज जरूर बनना चाहिए। वहां घंटों ट्रैफिक जाम रहता है, इसलिए मेरी यह मांग है। रेलवे स्टेशन फिरोजाबाद पर कम्प्यूटरीकरण और सौन्दर्यीकरण की बात कही थी, लेकिन अभी तक न कम्प्यूटरीकरण का काम हुआ, न एक पैसा वहां के विकास के लिए मिला।

हम लोग रात के दो-दो बजे तक इन्तजार करके रेलवे बजट पर बोले हैं, इसलिए विशेषकर मेरी जो मांग है, माननीय मंत्री जरूर उल्लेख करेंगे। बटेश्वर की जो रेलवे लाइन है, आगरा से बाराबत्ती और बटेश्वर, फतेहाबाद, जसपुर के लिए जो नई रेलवे लाइन की जो बात है, मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूँ, अगर वह प्रोग्रेस में है तो मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ, नहीं तो हमें बड़ी वेदना होगी।

श्री मोहन रावले (मुम्बई दक्षिण-मध्य) : उपाध्यक्ष महोदय, इस वर्ष महिला आरक्षण बिल पेश किया गया तो मंत्री महोदय से मैं विनती करता हूँ कि मुम्बई में महिला स्पेशल रेल चलती है। वहां कांदावली में एक दुर्घटना हुई थी। चर्चगेट से ट्रेन निकली तो कांदावली से बोरीवली जा रही थी तो उसमें आग लग गई। महाराष्ट्र के हमारे पूर्व मुख्य मंत्री शरद पवार जी को इसका पता है कि वहां आग लग गई। आग लगने से सारी महिलाएं घबरा गईं और अपनी जान बचाने के लिए चलती हुई ट्रेन से नीचे कूद पड़ीं। उससे बहुत सी महिलाएं मर गईं। अभी यहां राज्य मंत्री राम नाईक जी नहीं हैं, उन्होंने बार-बार मांग की कि उन्हें कम्पेंसेशन देना चाहिए, लेकिन उन्हें अब तक कम्पेंसेशन नहीं दिया गया। मैं मंत्री महोदय से विनती करता हूँ कि जो महिलाएं मर गईं, उनके घरवालों को आप कम्पेंसेशन दे दें।

दूसरी जो हमारी मांग है, मैं जिस परेल एरिया में रहता हूँ, परेल में फुटब्रिज है। उस ब्रिज पर अगर ज्यादा भीड़ हो जायेगी तो वह फुटब्रिज टूट सकता है और वहां कोई बड़ा हादसा हो सकता है, इसलिए मैं मंत्री महोदय से विनती करता हूँ कि परेल स्टेशन पर जो फुटब्रिज है, उसको बनाया जाये।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, धन्यवाद।

श्री सत्य पाल जैन (चंडीगढ़): उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने, इस सरकार ने चंडीगढ़ लुधियाना रेलवे लाइन को मंजूरी दी है, जो मांग बहुत देर से पैंडिंग थी, मेरी इतनी मांग है कि

... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कोई इधर का होगा तो उनको भी मौका दे देंगे। इस तरफ कोई है ?

श्री शरद पवार (बारामती) : ट्रेज़री बैंचेज़ के लोग ही ज्यादा समय ले लेते हैं। फिर हम कोरम का सवाल उठाएंगे।

श्री सत्य पाल जैन : हम तो डैकोरम की बात कर रहे हैं, आप कोरम की बात क्यों करते हो।

... (व्यवधान)

चंडीगढ़ लुधियाना रेलवे लाइन सरकार ने मंजूर की है और उसके लिए ये बधाई के पात्र हैं। मेरा निवेदन है कि चंडीगढ़ लुधियाना रेलवे लाइन पर काम जल्दी शुरू हो जाये। चंडीगढ़ स्टेशन को छः लाइन का बनाने के बारे में कुछ निर्णय हुआ था, उसका काम शुरू करें ताकि यू.पी., बिहार के लिए ट्रेन स्टार्ट करने की जो मांग कर रहे हैं, वे ट्रेन्स जल्दी स्टार्ट की जा सकें।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI BAJU BAN RIYAN (TRIPURA EAST): Mr. Chairman, Sir, I request the hon. Minister of Railways to order survey for a new railway line from Agartala to Sabrum, and to ensure early completion of the Kumarghat-Agartala broad gauge project.

श्री एच.पी.सिंह (आरा): उपाध्यक्ष जी, आरा-सासाराम रेल लाइन जो छोटी लाइन थी, बरसों से बंद पड़ी थी। हमारे रेल मंत्री नीतीश कुमार जी ने उसके लिए १२० करोड़ रुपए तय किए और उसके लिए १२ करोड़ रुपए देकर काम शुरू करवाया है। हम इसको एक उदाहरण के रूप में लोगों के सामने रखते हैं कि जब से ये मंत्री बने हैं, तब से जितने भी पहले के लम्बित काम थे, वे शुरू होने लगे हैं। हम इनको बधाई देना चाहते हैं, क्योंकि ये बधाई के पात्र हैं।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस चर्चा में हिस्सा लिया और कुछ मांगें तथा सुझाव भी यहां रखे। हम उन पर जरूर ध्यान देंगे और जो भी उचित कार्यवाही करनी होगी उसके सम्बन्ध में हम उन्हें सूचित भी करेंगे।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : लोग कहते हैं- '

Where there is a will, there is a railway; where there is no will, there is a survey."

उस पर आपका क्या कहना है ?

उपाध्यक्ष महोदय: वे कहेंगे।

श्री नीतीश कुमार: कुछ चीजें एक जमाने से चली आ रही हैं, पता नहीं कब तक चलेंगी, उस पर प्रतिक्रिया व्यक्त करना कोई जरूरी नहीं है। यह सप्लीमेंटरी डिमांड्स फार ग्रांट पर चर्चा हो रही है। इसमें कुल २६ आइटम्स हैं, जिन पर हमने सदन से अनुदान की दरखास्त की है। इसमें सबसे ज्यादा सेफ्टी से सम्बन्धित कार्यों पर जोर है। रोड ओवर-ब्रिज के लिए छः हैं, दूसरे प्रकार के ब्रिज के लिए तीन हैं, सिग्नल और टेलीकम्युनिकेशन के तीन कार्य हैं, ट्रैक रिन्यूल के लिए सात कार्य हैं, इन सबका सम्बन्ध सेफ्टी से है। जो रेलों को चलाने के लिए आपरेशनल रिक्वायरमेंट है, उसमें तीन तरह के कार्यों के लिए धन की मांग की गई है। दूसरी ओर ऐसे काम हैं, जैसे वर्कशाप रिपेयर का है, इलेक्ट्रिकल सप्लाय का एक है, पैसेंजर्स एमिनिटी से सम्बन्धित भी एक है और एक नए जोन से सम्बन्धित है। कुल मिलाकर २६ आइटम्स हैं, जिनमें समूची कॉस्ट आफ वर्क १९१ करोड़ रुपए है। लेकिन हम इसमें सांकेतिक रूप से अनुदान मांग रहे हैं। बाकी जो इस साल खर्च होगा, आपने पहले अनुदान दे दिया है, उसमें से ही एडजस्टमेंट होगा। इसलिए एक तरह से आपकी मंजूरी हम इस मामले में प्राप्त करना चाहते हैं। पिछले बजट में पारित होने के बाद जो बहुत आवश्यक समझा गया और जिन कार्यों की स्वीकृति प्रदान की गई, उनके लिए ही हम यह सप्लीमेंटरी डिमांड्स लेकर आए हैं।

रेल्वे का विशाल नैटवर्क है। रेल्वे में हर नागरिक की दिलचस्पी है, स्वाभाविक है हर माननीय सदस्य की भी दिलचस्पी होगी। इस सिलसिले में कुछ सवाल उठाए गए हैं। मैं संक्षेप में उन पर कुछ कहना चाहूंगा। लेकिन दो बातें बुनियादी हैं, कुछ महीनों के बाद नया बजट आपके सामने आएगा, इस दरमियान हम सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर चर्चा कर रहे हैं। इसलिए सदन का ध्यान कुछ बातों की ओर आकृष्ट करने की जरूरत है और सदन को कुछ जानकारी देना भी जरूरी है। जितनी मांगें आती हैं, उनके लिए धन की जरूरत होती है। सबसे पहले देखना चाहिए कि हमारी आर्थिक स्थिति क्या है।

हम यह बताना चाहेंगे कि जो हमने एस्टीमेट किया था, उसके हिसाब से जो हमारी परफॉर्मेंस है, अचीवमेंट है, हमारी आमदनी है, वह संतोषजनक नहीं है। उसका कारण मुख्य रूप से यह है चूंकि रेलवे की जो आमदनी होती है, वह पैसेंजर ट्रेफिक से होती है। रेलवे को मुनाफा मालभाड़ा से होता है लेकिन इस बार माल यातायात से हमारा एक प्रोजेक्शन था कि हम इतने माल की ढुलाई कर पाएंगे। उस हिसाब से स्थिति की समीक्षा करते हैं तो यह पाते हैं कि जितने लदान की हमने अपेक्षा की थी, पिछले वर्ष की तुलना में लदान कम हुआ है। इसका मतलब है कि हम इस स्थिति से संतुष्ट नहीं हैं, इसलिए हमने कई उपाय किए हैं। हमने महा प्रबंधकों की मीटिंग बुलाई है और कुछ अधिकार उनको दिए हैं तथा लक्ष्य निर्धारित किए हैं कि किसी भी कीमत पर पिछले साल की तुलना में कम लदान नहीं होना चाहिए लेकिन बहुत सारे मामलों में रेलवे का कसूर नहीं है। पिछले कुछ वर्षों से रेलवे की लोडिंग की रणनीति बदलती रही है। पहले रेलवे पीस-मील ट्रेफिक लेता था। बाद में यह हुआ कि रेलवे बल्क ट्रेफिक की तरफ भी ध्यान दे और पीस-मील ट्रेफिक को छोड़ दे। धीरे-धीरे रोड यातायात की तरफ रेलवे चला गया। हम बल्क ट्रेफिक मूव करते हैं, उसमें भी खासकर कुछ प्रोग्राम ट्रेफिक, जिसमें कोर सैक्टर की मांगें होती हैं, जैसे कोयले की ढुलाई हो या जैसे स्टील सैक्टर का हो, रॉ मैटेरियल हो, सीमेंट का हो, फर्टिलाइजर्स का हो, फूड-ग्रेन्स का हो, उस तरह की ढुलाई होती है तो कोर सैक्टर का और उसके चलते हुए जो प्रोग्राम ट्रेफिक होता है, उसमें कमी आई है और रेलवे का उस पर कोई नियंत्रण नहीं है। ऐसा कहा गया कि कोयले की ढुलाई की जरूरत पड़ेगी। एक समय था जब पॉवर प्लान्ट के पास केवल दो-तीन दिन का स्टॉक बचा था। तीन-चार साल पहले यह स्थिति थी और इतने बड़े पैमाने पर वैगन्स लाए गए और नतीजा हुआ कि आज वैगन्स खाली पड़े रहते हैं। जिस प्रकार के ट्रेफिक को हैंडिल करने की जवाबदेही रेलवे पर सौंपी गई, वह ट्रेफिक हमें नहीं मिल रहा है। अब यह कहा जाएगा कि इस साल भाड़ा ज्यादा है, यह कहना उचित नहीं है। हर साल माल भाड़ा बढ़ाया जाता था, इस बार माल भाड़ा नहीं बढ़ाया और कई तरह की रियायतें दे दीं। लेकिन फिर भी वह स्तर हम प्राप्त नहीं कर सके हैं। इसका परिणाम है कि इसमें रेलवे का कोई अपना योगदान नहीं है। इस तरह की परफॉर्मेंस जो कोर सैक्टर की तरफ से हमें मिलनी चाहिए थी, वह नहीं मिल पा रही है। बहरहाल, इसका असर हमारी आमदनी पर पड़ा है, हमारी अरनिंग पर पड़ा है। हमने कई स्टैप्स लिए हैं। सदन के पास वक्त की कमी है लेकिन उसमें से मैं कुछ स्टैप्स की चर्चा करना चाहता हूँ। आगे जाकर इनका बड़ा महत्व होता है कि जब कोई बात आएगी तो यह बात सामने रहनी चाहिए और हम सदन के माध्यम से अपनी तरफ से हर बात को सदन के समक्ष साफ तौर से रख देना चाहते हैं। जो कमी आ गई, कई तरह के निर्णय लिये गये और कई तरह की रियायतें दी गईं ताकि हम ट्रेफिक को अपनी तरफ आकर्षित कर सकें। चूंकि कोर सैक्टर के अलावा अदर ट्रेफिक गुडस है, उसका ८-९ या १० प्रतिशत होता है बाकी ९० प्रतिशत प्रोग्राम ट्रेफिक है। मुख्य रूप से असर उन्हीं पर पड़ा है। आम तौर पर देश और देश के बाहर जो आर्थिक स्थिति है, उन सब चीजों का असर उस पर पड़ता है लेकिन हम रणनीति अपना रहे हैं। अब उसमें कई प्रकार के निर्णय लिये गये जिससे हम उम्मीद कर रहे हैं कि

बाकी महीनों में लदान में काफी वृद्धि होगी और हम पिछले साल से कुछ आगे बढ़ेंगे, जैसे कुछ महत्वपूर्ण निर्णय का उल्लेख करना आवश्यक समझते हैं कि सितम्बर माह में पॉवर हाउस में कोयले के लदान को दस दिन की भुगतान की सुविधा दी थी। यह सुविधा स्टील प्लान्ट को भेजे जाने वाले कोयले पर भी प्रदान की गई। सीमेंट, इस्पात, लौह अयस्क और स्पाँजाय के लदान को बढ़ावा देने के लिए हमने एक वॉल्यूम डिस्कोउन्ट स्कीम शुरू की है जिसके तहत दस प्रतिशत छूट देने की योजना है। एक और प्रोग्राम के तहत आयातित कोयले को सड़क से रेलों की ओर आकर्षित करने के लिए दस प्रतिशत की छूट देने के लिए आदेश दे दिए गए हैं। अभी तक स्टेशन से स्टेशन योजना के तहत महा प्रबन्धकों को रेलवे बोर्ड की तकनीकी स्वीकृति लेनी पड़ती थी। अब यह निर्णय लिया गया कि स्वीकृति के लिए उन्हें रेलवे बोर्ड में आने की कोई जरूरत नहीं है।

मैं आशा करता हूँ कि जनरल मैनेजर्स इस योजना के तहत शीघ्र निर्णय लेंगे और रेलों को इसका लाभ मिल पाएगा। आज एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच में जो निर्धारित रेट है, उससे भी यदि अलग रेट तय करना है, तो उसको कम करने का अधिकार दिया गया है, ताकि वे ट्रैफिक को अपनी ओर आकर्षित कर सकें। इसके अलावा रेलवेज में पाइंट-टू-पाइंट लोडिंग होती थी, अब लदान को बढ़ाने के उद्देश्य से टू-पाइंट लोडिंग की सुविधा नामित स्टेशनों पर प्रदान कर दी गई है। पहले फुल रेट लोडिंग होती थी, अब दो पाइंट पर होगी, इससे भी ट्रैफिक को अपने ओर आकर्षित किए जाने की उम्मीद है। इसके अलावा भी कई कदम उठाए गए हैं। जनरल मैनेजर्स की कांफ्रेंस की गई है, रेलवे बोर्ड के साथ भी चर्चा हुई है। यह निर्देश दिया गया है कि रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवेज को इस कदर अपनी नीति को बनाना चाहिए, इतनी मेहनत करनी चाहिए कि ट्रैफिक को अपनी ओर आकर्षित कर सकें। हाथ-पर-हाथ रखकर और इस उम्मीद से ट्रैफिक हमारे पास आएगा, तो हम उसका लदान करेंगे, इस स्ट्रैटेजी को बदलकर के और जो लोग लदान कर सकते हैं, उनके पास जायें ताकि अधिक से अधिक लदान हो और हम टारगेट को प्राप्त करने की कोशिश करें। इससे अगर हम अपने टारगेट को अचीव नहीं कर पायेंगे, तो कम से कम पिछले साल की तुलना में कुछ आगे जरूर बढ़ पायेंगे। यह लक्ष्य हमारा होना चाहिए। इस प्रकार मैंने आर्थिक स्थिति के बारे में आपको बताया।

दूसरी बात खर्च के संबंध में है। जिस समय बजट बन रहा था, उस समय यह एस्टीमेट था कि सरकारी नौकरियों में रिटायरमेंट की एज जो बढ़ा दी गई है, उससे पेंशन की मद में खर्च कम होगा। यह स्थिति रेलवे की ही नहीं, पूरे भारत सरकार की थी। लेकिन बाद में मालूम हुआ कि पंचम वेतन आयोग ने जो स्केल रिवाइज किए हैं, उनके रिवीजन पैटीशन इस बार बहुत आ रहे हैं। हम लोगों को जो उम्मीद थी, उससे ज्यादा रिवीजन पैटीशन आ रहे हैं। इसका नतीजा यह हुआ है कि जितना हमने प्रावधान किया था, उससे १०००-१२०० करोड़ रुपया ज्यादा खर्च होगा। एक तरफ खर्च बढ़ेगा और दूसरी तरफ आमदनी जितनी होनी चाहिए, उतनी आमदनी नहीं हो रही है। इसलिए कुल मिलाकर जो आर्थिक स्थिति है, वह मैंने आपके सामने रख दी है। यह सही है कि इसका असर सब चीजों पर पड़ेगा। इसका असर हर जगह पर पड़ना है। इसका असर योजनाओं पर भी पड़ सकता है, लेकिन जिन योजनाओं को इस साल में पूरा होना है, उन योजनाओं पर कोई असर नहीं पड़ने दिया जाएगा। इसके अलावा सेफ्टी के काम हैं, संरक्षा के काम हैं, उन पर किसी भी प्रकार की कमी नहीं आने दी जाएगी। बल्कि सेफ्टी पर अगर अतिरिक्त खर्च करना पड़ेगा, तो वह किया जाएगा। संरक्षा को लेकर कई माननीय सदस्यों ने सवाल उठाए हैं। हमने यह फैसला लिया है कि डाइवर और गार्ड के बीज में हर ट्रेन में संवाद स्थापित होना चाहिए। कम से कम पैसेंजर ट्रेन्स में यह सुविधा सबसे पहले होनी चाहिए। अभी तक यह कुछ ही गाड़ियों में सुविधा प्रदान की गई थी, लेकिन अब यह युद्ध स्तर पर काम किया जा रहा है और आशा है कि मार्च, १९९९ तक हर पैसेंजर ट्रेन्स में डाइवर और गार्ड के बिज में संवाद स्थापित करने के लिए वाकी-टाकी की व्यवस्था कर दी जाएगी। इसी तरह से कई और सेफ्टी रिलेटेड मांगें हैं, उनको किया जाएगा और उनमें धन की कमी नहीं आने दी जाएगी। खासकर कुछ प्रोजेक्ट्स ऐसे हैं, जिनको आगे के वर्षों में पूरा होना है, तो शायद कुछ वक्त के लिए ऐसा लग सकता है कि १५ दिन, एक महीना या डेढ़ महीना उन प्रोजेक्ट्स को आगे खींचना पड़े। जो आर्थिक स्थिति है, उसको ध्यान में रखते हुए, मुझे यह बात कहनी पड़ रही है और उसका उल्लेख करना आवश्यक था।

दूसरी बात, जो सबसे अधिक चिन्ता का विषय है, वह सेफ्टी से संबंधित है। सेफ्टी हमारे लिए सर्वोच्च प्राथमिकता का विषय है। अभी ट्रेन्स के बारे में मांग हो गई और कहा गया कि इन ट्रेन्स को योजनाओं को स्वीकृत किया जाए। इसके साथ ही यह भी मांग आई कि आमान परिवर्तन की योजनाओं को स्वीकृत किया जाए, इसलिए मैं आर्थिक स्थिति के बारे में जिक्र किया। इसके अलावा जो पैसे हैं, वे सीमित हैं। इन सीमित पैसों में आपको अपने काम को चलाना है, इसलिए तय करना होगा कि अगर सेफ्टी को टाप प्रायोरिटी देनी है, तो दूसरे कामों के ऊपर इसका ज्यादा ध्यान देना होगा। इसलिए कुछ मामलों में हम सभी लोगों को कुछ दिनों के लिए अपने आपको जव्त करना पड़ेगा।

यह सही है, ये लोकप्रिय मांगें होती हैं। ट्रेनें जरूर चलना चाहिए, नई रेलवे लाईनों को बिछना चाहिए, ये सब काम होने चाहिए। अभी हमें सेफ्टी को सबसे अधिक प्रायोरिटी देनी होगी। सेफ्टी के काम पर कुछ असर पड़ा था, नतीजा यह हुआ कि ट्रेक रिन्यूवल ड्यू हो गया। मैंने इसी सदन में एक प्रश्न के उत्तर में आपको जानकारी दी थी कि १०,००० किलोमीटर ट्रेक रिन्यूवल ड्यू है यह पूरा होना चाहिए। वैसे हमारी योजना है कि नौवीं पंचवर्षीय योजना पूरी होते-होते ए और बी रूट में कोई ट्रेक रिन्यूवल ड्यू नहीं रहे, कोई ट्रेक रिन्यूवल का काम न बचे, इन सब चीजों के लिए पैसे की आवश्यकता होगी। हमें सिगनल और टेलीकॉम के आधुनिकीकरण के लिए कुछ अन्य काम करने पड़ेंगे। अभी जो हमने डाइवर और गार्ड का कहा उसके अलावा हमें यह भी करना होगा कि वे स्टेशन और कंट्रोल से सम्पर्क स्थापित कर सकें। फिर उसके आगे जाना होगा कि नजदीकी की दूसरी ट्रेनों के साथ उसका सम्पर्क स्थापित हो सके, इन सब चीजों में ध्यान देने की जरूरत होगी।

महोदय, आज खन्ना दुर्घटना की बहुत चर्चा होती है। कोई मेकेनिज्म नहीं था, यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है, हमारे लिए एक चुनौती है लेकिन टैक्नोलॉजी की भी अपनी सीमा है। ट्रेन रास्ते से आ रही थी, बाद में कारण पता चला कि रेल फ्रेक्चर था, ट्रेन डिरेल हो गई और डिरेलमेंट होकर उसका एक डिब्बा दूसरी पटरी पर जाकर गिरा। जब डिरेलमेंट हो गया तो उसके साथ-साथ उसका कपलिंग भी फेल हो गया और ट्रेन का आधा हिस्सा आगे बढ़ गया। उसी समय दूसरी तरफ से गाड़ी आ गई और ट्रेन का एक हिस्सा दूसरी पटरी पर चला गया। डाइवर को भी नहीं मालूम था कि ट्रेन का एक हिस्सा कट चुका है और वह दूसरी पटरी पर जा चुकी है। उसको थोड़ी देर बाद एहसास हुआ जब वह प्रेशर डाउन करने लगा। जब डाइवर को मालूम ही नहीं है तो सुरक्षा के जो उपाय हैं, फ्लेशर है उसे वह ऑन कहां से करता, इसलिए वह ऑन नहीं कर सका। इसी बीच तेज रफ्तार से दूसरी तरफ से गाड़ी आई, ये सब कुछ इतने कम समय में एक या सवा मिनट के अंदर हुआ। आप अपने देश को छोड़िए दुनिया भर में भी कोई टैक्नोलॉजी नहीं है कि दोनों तरफ से सौ किलोमीटर की स्पीड से गाड़ी चल रही हो और ऐसी स्थिति में कुछ किया जा सके। उसके एक सप्ताह या दस दिन के अंदर दूसरी दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटना हुई। एक ट्रेन जगन्नाथपुरी एक्सप्रेस का डिरेलमेंट हो गया। दूसरी तरफ से एक गाड़ी आ रही थी लेकिन उसके आने में तीन-चार मिनट का फासला था। डाइवर ने फ्लेशर ऑन किया और दूसरी गाड़ी को रोक लिया गया इसलिए दुर्घटना नहीं हुई। अगर तीन-चार मिनट का भी वक्त हो तो दूसरा व्यक्ति कुछ कर सकता है, वह टैक्नोलॉजी है लेकिन इसको ओर इम्पूव करने की जरूरत है। रेल में फ्रेक्चर होता है, इसमें कई तरह की बातें हैं, इस पर अध्ययन चल रहा है। यह सिर्फ अपने देश की ही समस्या नहीं है बल्कि दुनिया भर की समस्या है। इसलिए इंटरनेशनल रेलवे यूनियन में एक रिसर्च प्रोजेक्ट लिया गया है, जिसमें इंडियन रेलवे भी पार्टिसिपेट कर रही है, फ्रेंच, रशियन, चाइनिज़ और यूरोपियन रेलवे भी

हैं, इसको ये सब मिल कर कर रहे हैं। यूरोपियन रेल रिसर्च इंस्टीट्यूट इसको कोआर्डिनेट कर रहा है। अपने यहां आरडीएसओ में काम चल रहा है, उसकी रिपोर्ट सन् २००० तक आएगी। ये जो फ्रेक्वेंस होते हैं, यह चिन्ता का विषय है। इस पर सब जगह अध्ययन हो रहा है। आपको मालूम नहीं होगा, मुझे भी जानकर आश्चर्य हुआ कि लोहे की पटरी पर लोहे का चक्का चलता है और इन दोनों के बीच में व्हील ट्रेक इंटरैक्शन है, इस पर भी बहुत रिसर्च नहीं हुआ। अभी जब इस बात की जानकारी मिली तो यह फैसला लिया गया कि रूडकी यूनिवर्सिटी में एक सीट क्रियेट की जाए और वहां ५० लाख रूपया रेलवे की तरफ से दिया जा रहा है ताकि अध्ययन का एक केन्द्र बन सके और उसके रिसर्च का फायदा रेलवे को भी मिल सके। कई चीजें हैं जिन पर अध्ययन की जरूरत है। सबसे बड़ी चीज है, हमारे पास जो जानकारी उपलब्ध है उस पर हम अमल करें। हमारे सेप्टी रूल्स बने हुए हैं, उन पर हम अमल करें, जो सेप्टी नार्मस हैं उनका पालन करें और सबसे बड़ी बात यह है कि मेटेनेंस पर हर हाल में पूरे तौर पर ध्यान दिया जाए, इसमें किसी भी प्रकार की कोताही नहीं होनी चाहिए। उसे सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाएगी, यह मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूं। अगर सदन को समय होता, सदन समय निकाल पाता और माननीय सदस्य उस पर अपनी राय रखते तो सब को फायदा होता। अभी मैंने संक्षेप में दो-चार बातों का उल्लेख किया है, अगर समय होता तो हम पूरे विस्तार से अपनी बातों को रख पाते। यह कोई व्यक्ति की बात नहीं है, पूरे सिस्टम की बात है।