

Title:General Discussion on the Budget (Railways) for 1999-2000; Resolution regarding approval of recommendations made in second report of Railway Convention Committee; Demands for Grants on Account (Railways) for 1999-2000; Supplementary Demands for Grants (Railways) for 1998-99 and Demands for Excess Grants (Railways) for 1996-97. (Concluded)

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): I beg to move:

"That this House approves the recommendations made in Paragraphs 36, 37, 38, 39, 40, 41 and 42 contained in the Second Report of the Railway Convention Committee 1998, appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc. which was presented in Lok Sabha on 24.2.1999, with modifications as proposed in the Revised Estimates of 1998-99 to the appropriations to the Depreciation Reserve Fund and Pension Fund, covered by Paragraphs 38 and 39 of the recommendations."

MR. SPEAKER: Motions moved:

"That this House approves the recommendations made in Paragraphs 36, 37, 38, 39, 40, 41 and 42 contained in the Second Report of the Railway Convention Committee 1998, appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc. which was presented in Lok Sabha on 24.2.1999, with modifications as proposed in the Revised Estimates of 1998-99 to the appropriations to the Depreciation Reserve Fund and Pension Fund, covered by Paragraphs 38 and 39 of the recommendations."

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2000, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

"That the 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 head of Demand entered in the second column thereof.

Demand Nos.2, 6, 8, 9, 12, 13 and 16."

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 1997, in respect of the following Demands entered in the second column thereof.

Demands Nos. 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13 and 16."

SHRI P. UPENDRA (VIJAYAWADA): My hon. friend, Shri Nitish Kumar has presented his second Railway Budget. I do not know whether it is his last Budget or he will make a hat-trick. It will depend on the things to come.

श्री मोहन सिंह (देवरिया): यह इसलिए कह रहे हैं क्योंकि ममता जी मारामारी कर रही हैं, इनके कहने का यह तात्पर्य है।

... (व्यवधान)

श्री मोतीलाल बोरा (राजनांदगांव): ममता जी को टेलीकॉम रेगुलेटरी ऑथोरिटी ने चुनौती दे दी है।

... (व्यवधान)

SHRI P. UPENDRA : Railway is an important public enterprise, in fact the life line of the nation. The country should take stock of the health of the system periodically and also assess its strength and weaknesses. Railway Budget gives an opportunity to all of us to make an appraisal. It is for the Ministry to spell out the tasks ahead and afford solutions to the problems. But I find the Budget presented by Shri Nitish Kumar is populist at some places and trivial at other. It lacks the long term perspective. The targets set by the Minister appear to be unrealistic. It contains a lot of jugglery of words. For the first time, he has also tried to conceal the impact of the freight rates and fare increases by telling that the new fares will be so many times of the second class basic fare and so on, instead of straightaway telling what will be the new fares. It only mentions about a line here or a line there, a survey here or a survey there, an extension of train here or an extension there, some fare increases and so on. If you take any Railway Budget, the pattern is the same. You will always find a repetition of what was said earlier except the change of names. If you see the thrust of the Budget, the time has come for us to think whether it is necessary to have the Railway Budget at all!

When the Railway finances were separated in 1920, the purpose was different because they wanted to give to the Railways freedom to expand, freedom to plan for themselves, unfettered by the impact of the general finances. But we find today that the purpose of this Budget is completely lost. There is the same old rigmarole every year and the same old tamasha of the Minister giving finishing touches to the Budget with the Minister of State sitting by his side and the Members of the Railway Board standing behind. Actually, his own colleague in the Samata Party, Shri George Fernandes, when he was the Railway Minister, said that there was no need for a separate Railway Budget and there is no secrecy in the Railway Budget. So, the Minister need not carry a briefcase with the Budget. There is a lot of difference between the General Budget and the Railway Budget. Even if the Minister increases the fares and freight charges and even if somebody buys a ticket two months ahead he has to pay the difference when the new fares come into operation. Therefore, there is no secrecy at all. If the Minister wants to introduce a new train or if he wants to order a survey, why should he wait for the Railway Budget? He can do these things throughout the year. So, I think, the time has come to find out whether it is worthwhile to have a separate Railway Budget, because today, the Ministry of Defence has got almost the same budget, the Ministry of Telecommunications is reaching the same level and the Ministry of Power is also having almost the same budget. Therefore, with about Rs.35,000 crore income and revenue, I do not think the Railways need a separate budget. In fact, a Status Paper each year, probably, will serve the purpose by indicating what the Railways have done.

Sir, this year's Railway Budget does not tackle the basic problems faced by the Railways. What are these basic problems? The freight traffic is not coming upto the mark which the Minister himself has admitted. There are problems like the growing expenses and the deficits, the mismatch between the economic growth and the rail infrastructure development.

MR. SPEAKER: If there is no 'Zero Hour', the House will be in order.

SHRI P. UPENDRA : Then, there are problems like the growing social burden, backlog in track maintenance, overhaul of coaches, rolling stocks, etc. The Minister has rightly pointed to these problems.

11.22 hrs.

SHRI P. UPENDRA (VIJAYAWADA): Sir, the hon. Minister has rightly pointed out the major problems faced by the Railways. I have nothing against him personally. He is very intelligent. He has picked up very fast with his experience in the Railway Convention Committee and all that.

SHRI P. SHIV SHANKER (TENALI): He is a nice man.

SHRI P. UPENDRA : He is a gentleman. He is receptive to the demands made by the Members. That is why he has tried to please as many Members as possible, including me. But when we discuss the health and efficiency of the Railways, I think, we have to say some harsh words also. I quote from the Minister's speech:

"Freight loading has not been as per our expectations. On the other hand, expenditure has gone up considerably. The reduced demand on core sector commodities, such as, coal, foodgrains, iron and steel, cement and iron-ore, has affected the Railways' freight traffic. Against the budgetary forecast of 450 MT, it is expected that the Railways will achieve a loading of around 424 MT in 1998-99, that is, current year. That is about 26 MT less than anticipated."

Similarly, the general goods traffic is decreasing. It is not increasing. The share of the Railways is decreasing. Again he says:

"The freight loading in the current year has been a matter of concern despite various efforts made. Only recently, some signs of recovery have been noticed and we hope that the coming year will be favourable."

I am sorry that I cannot share his optimism. On what basis can he say that in 1998-99, less traffic to the extent of 26 MT has been anticipated? On what basis can he say that in 1999-2000, it will again be 450 MT. It is only a jugglery of figures because he has to balance the Budget. Unless he shows 450 MT of freight traffic, he will have to increase the fares and freight. To avoid that, he has again put it at 450 MT. He has not mentioned any specific strategies by which he can bring back the traffic which he is losing.

The world over, the Railways are now going to be a profitable business. Though they have lost the traffic through their own formulae and policies, they are recovering now. Therefore, this is the time for the Railways to recover the lost traffic also.

They are losing the freight traffic particularly to the roadways for the last few years. For example, in 1950s, the economy of India was rail dominated. Today, it is road-dominated. In 1950, the Railways carried 89 per cent of the freight traffic and the roadways carried only 11 per cent. In 1997-98, the Railways carried only 40 per cent as against 60 per cent by the roadways.

Similar is the case with the passenger traffic also. In 1950-51, the Railways carried 80 per cent and 20 per cent was by road. Today, it is just the reverse. Moreover, it is high rated traffic and bulk traffic. What should worry the Railways is the high rated traffic and the bulk traffic which was going earlier only by the Railways, like steel, cement, coal, iron-ore, fertilisers, foodgrains, fuel, etc., and has now switched over to the road.

That is the disturbing development for the Railways. The Railways have to evolve a strategy to win back this traffic. When it comes to the Railway finances, Sir, the Minister says:

"Unlike 1997-98, current Financial Year has not been very favourable, so which was apparent."

He also says:

"It is expected that there will be a shortfall of Rs. 1056 crore in the earnings as compared to the target for the year despite increase in passenger, and other sundry earnings."

He also says:

"Plan expenditure has also been re-assessed and kept at Rs. 8755 crore as against the Budgeted outlay of Rs. 9500 crore."

So, the Railway Plan has been pruned.

"It is proposed to withdraw Rs. 1313 crore from the Railway fund balances to meet the additional pensionary liabilities."

To sum up, it only shows the bankruptcy of the Railway system. If they have to withdraw money from the Railway funds to meet the additional pensionary liabilities, that shows that the Railway finances are in deep trouble.

He has mentioned a number of steps to increase the revenue but I do not think that they are going to fetch any additional revenue for the Railways. One peculiar thing which we find in this year's Budget is that the increase of freight rate by four per cent covers all commodities. In every Budget, they used to exempt the foodgrains, the fodder, the relief materials etc. from any additional levy but this year, the Minister has said that the commodities are also not exempt and the freight rate increase covers everything. As usual, they will come and say that the increase does not matter much, it will result only in 0.0001 per cent increase in the Price Index and all that. We have seen it in the past. It is not going to be correct, and definitely, it will lead to more increase in the prices of general commodities also.

Another point is that there is no rationale or costing while fixing this freight rate increase. They have made an ad hoc or across the board increase of four per cent. On what basis? Has any costing been done? Why four per cent, why not five per cent or three per cent or three and a half per cent? There is no rationale in the increase. These are all ad hoc or random decisions. I think it does not show any expertise on behalf of the Railways in looking after their finances. They should have done some costing, and any increase should have been based on the costing pattern only.

The Minister also says:

"Increase in working expenses and slowing down of growth of freight traffic has resulted in reduced generation of internal resources which are not sufficient to meet the plan requirements."

That is why, he had to withdraw from the fund. It is very clear. The Railways are not able to get their internal resources augmented to meet the additional expenses also. Now, what we have to find is this. This four per cent increase may look very minor but it is counter-productive in the sense that on the one side they are losing traffic to the roadways and they are not able to compete with the roadways, and again they go on increasing the freight rates, then how can they win back the traffic going to the roadways which is definitely counter-productive?

Officers of the Railways should realise this also. They are projecting next year's revenue from both passenger

and freight traffic as Rs. 32,411 crore. On what basis? These are unrealistic projections. Again, next year, he will come and say - if he continues there that due to so many other factors which have intervened, they could not achieve the target and there is a shortfall and all that. This is not the way of dealing with the Railway Budget. One more point which I would like to make is about the operating ratio. The percentage of expenses to the gross earnings has been gradually increasing. Now, he says:

"During 1997-98, it was 91 per cent. In 1998-99, it is 90.9 per cent."

That means, according to him, there is an improvement to the extent of 0.1 per cent.

This is a mere jugglery of words and playing with the figures. Nobody can say that it is 0.1 per cent less or 4.4 per cent more. My information is that this is going to be 94 per cent and something has been hidden. Therefore, it has to be seen that the operating ratio is cut down as far as possible.

Another point is with regard to the support from the General Revenues. The hon. Minister is satisfied with this and he thanked the Finance Minister on the floor of the House that as against Rs.2200 crore which they got last year, this year they got Rs.2,540 crore. He says that it is the highest since 1993-94. But if you see the escalation of prices and the inflationary rates, this is no increase at all. This does not reflect any substantial increase and the support from the General Revenues. We all support, all the sections of the House do support the hon. Railway Minister's claim that the general finances should come to his aid and more general support should come from the General Revenues to the Railways.

Mr. Speaker Sir, the Railways system is not growing as much as needed. That is why I call it a mismatch between the growing traffic and the infrastructural development. In 1950-51, if you take 100 as index, the passenger traffic has increased five times, since the First Plan. Similarly, the freight traffic has increased by seven and-a-half times, if you take 100 as the base, now it is 756. It is going to be much more. Even with the reduced level of increase, still it is going to be a substantial increase by the end of the Plan.

But what is happening on Railways infrastructure development side? Sir, you will find that only 22 per cent of the Railway track is electrified and the wagon turn round on the meter gauge has deteriorated. There is a deficiency. Inefficiency is creeping into the system. The speeds of the trains have come down since Independence. Today, the average speed of the Mail and Express Trains is only 47.8 kms. per hour and the average speed of passenger trains is only 30 kms. per hour. It is substantially less than what it was at the time of Independence.

The passenger coaches have not been increased from 1993-94. The number is the same, what they had got in 1993-94 remains the same as far as passenger coaches are concerned. Not one coach has been added. Maybe replacements are coming for some coaches, but the overall number remains the same. The same thing is with regard to wagons also. The number of wagons in units is less than what it was in 1960-61. What we had 39 years ago, we still have the same number of wagons in terms of units. In spite of the increase in traffic, both in passenger and freight, the rolling stock remains less than what is required.

Worst is the track expansion of the Railway network. In 1950-51 we had 53,596 kms. and after 47 years, now we have 62,495 kms. That is exactly 9,000 kms. more in forty seven years. How can they meet the traffic with only 9,000 kms. having been built in almost 50 years? That means, the system is completely overstretched and saturated and their own estimate says that 12,000 kms. of the route is already completely saturated. They cannot put any additional trains there and no additional wagon. That is, the system is completely overstretched today.

In 1997-98, only 26 kms. of new lines have been opened and doubling of only 160 kms. of track was done.

How can you improve the railway system like this when you can build only 26 kilometres in a year? You yourself have explained that you need Rs.34,000 crore to complete the on-going developmental works. Where from will you get that amount of Rs. 34,000 crore and when will you finish all these on-going works? You are already committing for more and more works, more and more surveys, more and more new lines, more and more doubling and conversions. You should be frank. You should admit to the House and you should have a plan to complete all the on-going works at a stretch by taking money from the general revenue or by taking loans or whatever it is. You must find the resources to complete these works in five years or ten years and you must have plan to complete these works. This is really necessary. For example, in the unigauge policy, whatever may be the

controversy about that, now only 847 kilometres have been converted in the last year, 1997-98. Now, 8,354 kilometres conversion work is in progress.

The main purpose of the conversion work is to remove the bottlenecks; to remove the transshipment points between the broad-gauge and the metre-gauge so that you have a smooth traffic. What is happening to day? You have taken up the metre-gauge conversion; half is completed; one-third is completed; instead of one bottleneck and one transshipment point on a section, you have two or three in between. The classic example is Mudked-Bolaram conversion project. There was only one transshipment point before but there are three transshipment points now. You must have a plan to complete them as quickly as possible. The traffic is suffering there. Instead of giving the benefit, this policy is creating new bottlenecks. The railway electrification, about which I have mentioned. Now, only 13,962 kilometres have been electrified.

I would like to bring to your notice about an item which appeared in The Hindustan Times on the 8th of March. I do not know whether you have read that or not. On the one hand we are pleading for more and more electrification and more and more money for electrification. It says:

"The railway electrification is a big myth. All the rosy theories about its environmental friendliness, economy, high rate of return, haulage capacity have been debunked. Especially in India, a power-starved country, where the Railway Board now admits one electric locomotive deprives 1,500 households of their basic electricity needs."

One electric locomotive results in 1,500 households being deprived of electricity. The electric locomotive that you have purchased is of 6,000 HP. They are saying that in most of the sections, the electric locomotive requires a diesel 'banker' to push it. What for you should buy each locomotive at Rs.23 crore or Rs.24 crore if you need a diesel 'banker'? Then, what is the purpose of this electrification? Now you have to make a review as to whether this electrification is serving the purpose or not because the world over, I believe, the Railways are going back. I know there is lobbying in the Railways; there is a conflict between the diesel lobby and the electric lobby. This may be a sponsored item also. I do not deny that but you must have an appraisal whether the electrification is serving the needs or not.

Similar is the case with the surveys. Now you have provided Rs. 10 crore for the surveys. I know that there is a pressure. Many Members of Parliament come and demand new railway lines and you just order for a survey. After four years, again you will say that it requires updating the survey; you will say, 'it is a four-year old survey and let us update the survey.' You can postpone the decision like this. But what has happened to those surveys which have already been completed? You have created a hope among the people by completing the surveys. Now you must do something in this regard. For example, take the Kakinada-Kotipally line survey, about which the hon. Speaker is also interested. The survey has been completed but you have provided Rs.1,000 in this year's Budget. What can you do with this amount of Rs.1,000 for a project of Rs.23 crore?

Therefore, let us not dupe the people; let us not dupe the Parliament; be frank and tell your problems and say, 'I can do this much; I cannot do this much'. There is no point in creating hopes. Therefore, you have to take a decision after taking the Members of Parliament into confidence. ... (Interruptions)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING AND PROGRAMME IMPLEMENTATION (SHRI RAM NAIK): Have you seen this booklet? ... (Interruptions)

SHRI P. UPENDRA : I have seen that also. Mr. Minister, there is one more dangerous thing. I do not want to blame your predecessor and anything which have created problems for you. I know. But you see the number of lines which the Railways have announced or included in the Budget. They have undertaken some lines partially in some places without any clearance from the Planning Commission. You have admitted it in the "Status of the Railway Project", the book which you have published. You have shown a number of projects as 'no clearance' obtained from the Planning Commission. Then, who is responsible for that? You cannot throw the blame only on the Minister. Well, he may be a populist. He might have succumbed to the political pressure. But what is the

Railway Board doing? What are the officials who are supposed to point out and resist it, doing? You have an Expanded Railway Board in addition to your Railway Board Members, you have the Finance Secretary and the Planning Commission's Secretary as the Members in the Expanded Railway Board. Why did they not resist? Why did they allow these things to be included in the Budget? What will happen to them today if they are not cleared? They are hanging like a Trisanku. I do not think it is a correct policy. Somebody has to own up responsibility for this kind of irresponsibility which they have shown here also.

Now, what should be done? Since it is not a piecemeal development that somebody comes, pressurizes you and you order a survey and give a line and all that, what is your long-term perspective? Where do you want development? Do you want to develop the backward areas? Where should you have the railway line? Where should you have the conversion? Where is the priority for conversion? Where is the priority for doubling which will bring more revenue and more traffic for the Railway? You have to prioritize these things. It should not be on the whims and fancies of the Minister concerned or the Minister of the day. But there should be a pattern in these things.

Today, as per your predilections and preferences, you announce something. Next time, somebody else comes and somebody else does something. It is not correct. What happened to the 15 year corporate plan which the Railways have prepared in the 80s? Nobody is talking about it. Have you got a plan today for the next 10 years, next 15 years what you are going to do? There is no plan at all in the Railways. You have abandoned that corporate plan system. You have not mentioned anything. You have conveniently ignored your predecessor's decision about the new Railway Zones. Are you sticking to that decision or not? Are you going ahead? What is the present position of these six new Railway Zones which your predecessor has announced? Are they still in the book?

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Now they have increased it to seven. He has added one more.

SHRI P. UPENDRA : He has started one more. Therefore, I think you should clearly tell us what is going to happen about these six new zones announced by the previous Minister. Sir, the Minister has said somewhere in regard to the safety. I quote:

"The disastrous and unprecedented accident at Khanna has raised questions regarding several aspects of railway safety. It is imperative that we find early solutions to them. "

What is the solution? He has constituted a one-man Commission under the Chairmanship of Justice H.R. Khanna. What happened to the earlier Commissions? What happened to Kunjroo Committee and Wanchoo Committee? What happened to their recommendations? Have they been implemented? Now, again you appoint a one-man Commission to go into the question of safety. Do you know the reason? You have mentioned all the reasons for accidents, what is going to be done. You say statistically the number of railway accidents has come down. Statistically, yes it has come down but not factually because the very criterion, the categorization of accident has been changed in between. Previously, parting of a train was a minor accident. They were all being included in the past. Now they have been eliminated. They are not included. Therefore, definitely the number comes down. The number is shown less. But what is the public perception today? Do the people feel safe? Do they feel that the safety has improved? You have to go by the public perception and not by the statistics. Public perception is not what you are speaking.

Moreover, you have said about all the safety measures. It is all right to provide walkie-talkie system between the driver and the guard. How does it help? It will help only in the case of a train parting. If an engine goes away leaving half the train behind, all right, they can communicate and do something. It will help you at the time of accident. But it is not a solution. This walkie-talkie is not a solution for these things. They started track circuiting. It is many years old. It is nothing new. You have said that there would be intensive checking with the help of ultrasonic flaw detectors which you have secured in 1970.

Then the Railways are purchasing two high speed self-propelled ultrasonic rail testing cars. They are not new. They are already in existence. They are only purchasing new cars.

The hon. Minister mentioned Professorial Chairs in the University of Roorkee to provide a new direction to safety and to carry out independent studies. It is not an academic exercise; it is an administrative matter. These things are increasing because the inspection have come down. The General Managers do not go for track inspections nowadays. They used to go on monthly inspections. They do not go at all even if they have got the convenience of the airconditioned saloons. They do not go for inspections nowadays. There used to be a monthly inspection but nowadays even for annual inspections also they do not go.

The track maintenance is in arrears, the overhaul of the coaches and wagons is in arrears. These are the things to be tackled first, not merely having two Professorial Chairs to make studies into the railway accidents and all that. I do not know what Shri H.C. Khanna would do that the Kunjru Committee and the Wanchoo Committee could not do.

The hon. Minister raised the question of the level crossing accidents. He himself admitted it. There is a conflict in the policy of the Railways. In this House one of the Ministers announced that all the unmanned level crossings would be manned by the Railways which is contrary to the policy of sharing the expenses between the municipalities and the Railways. Once it was flamboyantly announced that the Railways would undertake this work at this own cost. But the hon. Minister is again going back on that. He wants the MPs to come to his help under the MPLADS. How much money is needed for manning the level crossings and how can the MPLADS help him, I do not know.

Similarly, coming to security, a large number of dacoities are taking place in the trains. Most of the important trains are involved and at several times several suggestions have been given. At least the hon. Minister should put some security people on important trains. It has not been done. There is no coordination between the GRP and the RPF. It is said that RPF is not for the protection of the passengers, it is only for the protection of the railway property. And when they see something happening, they do not interfere because there is no immunity for them if they fire. There should be a decision on this. This duality of powers will not do. Either there should be the GRP or the RPF. Or the hon. Minister should take complete control of the security system of the Railways. He cannot say that it is not his responsibility but that it is the responsibility of the State Governments. How can people accept that theory that when they are travelling in the train the security is not of the Railways but of the State Governments? That is not correct and coordination should be there. Even if the hon. Minister takes over the complete security himself coordination is not a problem. The BSF is having coordination with the State Governments, the Army is having coordination with the State Governments and there is no reason at all why do not the Railways have their own force or coordination with the State Governments?

One more important point I want to mention, is about rail-road coordination. The National Transport Policy, 1986 had clearly mentioned that they had determined the intra-modal mix in respect of the traffic handled by the Railways and the roadways. Short distance passenger traffic should go to the roadways and the long distance one to the Railways. But what is happening? The contrary is happening. The hon. Minister is giving concessions to short distance traffic. The policy is to discourage the short distance traffic and allow the roadways to carry that. Contrary to that, he is giving a concession to the passengers travelling up to 50 km and less and 100 km and less. How does it go with the National Transport Policy recommendation? That means he is encouraging short distance traffic. It is not correct. It is not good for the Railways.

Similarly, it is so for the suburban traffic. Of course, there is a justification because to relieve congestion in the cities the hon. Minister is encouraging people to stay outside. They have to travel every day to the metropolis to reach offices and all that. But a part of the burden should be shared by the industries also to a certain extent. Many of them are private industries making huge profits. Why can they not bear a part of the burden instead of throwing everything on the Railways? They should do this also.

The production units are not working properly and I feel that they should make them as independent corporates. They should be allowed to function independently.

They are having RITES and IRCON. But there are no new projects being handled by the IRCON now and the profits of the RITES also are coming down. So, they have to go into that also.

I know the industrial relations in the Railways are good. Giving fifty-six per cent bonus is not a joke and the railway employees are happy to a large extent. But their amenities have not gone up. Today, only 45 per cent of the Railway staff are provided with quarters and even these are poorly maintained. I know many of these things the Minister will be touching upon.

I am happy that they have introduced some new trains also. But my feeling is that some of the work of the Railways can be privatised. Of course, they have partly done it in the case of track maintenance.

I do not know why the Railways are running a hotel. Two hotels they have dispensed with, but they are still running one hotel. It is not their business to run hotels now, in a competitive world. Catering also can be partially given to the private enterprises.

If the Railways cannot manage the water and sanitation projects themselves, they can hand them over to the municipalities and ask them to look after them.

Also, they have got printing presses. They have a number of workshops producing pretty small things at a high cost, whereas these can be got done from the market at a cheaper rate. So, they can dispense with some of these activities.

They have declared the year 1999-2000 as the Year of Passengers, but they have not mentioned about any new passenger amenities. Most of the stations are old and are in a very dilapidated condition. There are no roofs on the platforms. There are no benches on the platforms. There is no drinking water in the trains. Toilets are in a very bad condition. All these things require attention by the Railways. They just cannot mention 1999-2000 as the Year of Passengers when they are not doing anything for passenger amenities.

One more thing I would like to mention, though it may be a little controversial, that is, that the Railway Board requires reorganisation. Several times there were suggestions for disbanding the Board, but I think it may not be possible to do that straightaway. I feel, at least the Chairman of the Railway Board should be an expert, not belonging to the Railways. Of course, the other Members of the Board can handle their own departments, such as, technical side and the day to day administration, but, for coordination purposes, my feeling is that the Chairman of the Railway Board should be from outside so that he can have an objective view. I know there are many inter-disciplinary rivalries in the Railway Board, which are hampering the work of the Railways also. To offset that also, at least the Chairman can be an outsider.

The hon. Minister has mentioned about the social obligations and that there is no solution to those. Foreign railways are being compensated by their respective Governments. I do not think this can happen here.

Before I close, I may briefly mention about some of the projects which we think are necessary. Many of the surveys have already been completed. My suggestion is that the Railways should take quick decision on the ongoing projects and also allot as much money as possible for the completion of these projects. When they decide about any new line, the prospective traffic also they should take into consideration. For example, in the Konaseema area in Andhra Pradesh, which is represented by the hon. Speaker, there is a lot of potential traffic there, which is not covered by the Railways. Therefore, by allowing a small line between Kotipalli and Narsapuram, this gap can be bridged.

Gauge conversion from Rewari to Bikaner also is very essential.

The Bhadrachalam-Kavvur section has already been surveyed and they have again ordered it to be resurveyed. This is an important line for the benefit of the Railways because it will shorten the distance.

Similarly, there is a proposal for a new railway line from Macherla to Raichur. They should kindly consider that also.

Sir, we are on the threshold of a new millennium now. We are going to enter a new millennium. So, the Railways will have to think about how to rejuvenate the railway system and how to reactivate the sections. There are a

number of decisions pending. For example, there are some uneconomical branch lines. I know the State Governments are not agreeing to close some of them.

Still some decisions have to be taken. If he has new perspective for the development of the Railways, then, instead of tinkering with problems here and here and coming before Parliament, giving minor benefits here and there to get some occasional claps here, he thinks ahead about the Railways long-term perspective and the traffic which he is going to handle. That should be his main concern. I am sure that with his wisdom and knowledge and with the good system which is there to support him, he will be able to tackle these problems which require urgent attention.

I have not mentioned many of the other problems because other hon. Members will deal with many specific problems. I only touched the broad aspects of the Railways functioning. I am sure that he will pay due attention to it. Last year, he got away with a general reply, but at least this year, he should deal with points which we are raising in the debate.

I wish all success to the Railways. I wish that the lifeline of the nation will be sound and successful. Thank you very much.

MR. SPEAKER: Shrimati Sumitra Mahajan. Before her, the hon. former Prime Minister wants to speak for five minutes. Shri H.D. Devegowda.

SHRI H.D. DEVEGOWDA (HASSAN): Sir, at the outset, I would like to express my sincere thanks to you for having given me the opportunity to participate in the debate on Railways demands. I do not want to take much time. I have already promised you. With your permission, I am going to raise only one issue.

During UF Government, we had taken a decision to sanction six Railway Zones. I shall confine only to that point. I do not want to make any other comment on the Railways Budget. The Government had taken the decision on the basis of an Experts' Committee Report. We had taken a decision to have a Railway Zone in Karnataka at Bangalore purely on the basis of the Experts' Committee Report. Similarly, in Madhya Pradesh, Jabalpur was one of the places which was identified and recommended by the Experts' Committee. It was also accepted.

Sir, during our regime, the present Prime Minister represented to us to shift it from Jabalpur to Bilaspur. The present Chief Minister, who was Chief Minister at that time also, Shri Digvijay Singh also wrote several letters to have Bilaspur as Railway Zonal Headquarters. Since it was the recommendation of the Experts' Committee, we did not want to deviate. Sir, I do not want to go into details of all other issues. About two years back, this decision was taken and Bangalore was fixed as headquarters based on the recommendation of the Experts' Committee. We have already spent more than Rs. 10 crore.

Now, the Government has taken a decision to shift it to Hubli. I have no objection if they want to give one more Railway Zone to Hubli. I welcome it. There is no question of any controversy on that point. What is the yardstick they have applied to Bilaspur, keeping Jabalpur Zone which was sanctioned by the UF Government? They have taken the decision to sanction additional zone to Bilaspur. On the same lines, without disturbing the Bangalore Zone, if they take a decision to give one more additional zone to Hubli, I would wholeheartedly welcome it. This is the submission I would like to make. At that time, we considered all aspects. In my Cabinet, a senior leader, Shri Bommai, who was coming from Hubli, was also there. At that time, the demand of the public, including the elected Members of Lok Sabha as well as Legislative Council, was also for Hubli. The Minister and the Chief Minister also recommended for Hubli.

12.00 hrs.

But we did not want to deviate from the recommendations of the Experts Committee. It was constituted not by our Government but by the previous Congress Government during 1994-95. When the Experts Committee recommendations were being considered, at that time, we took one more decision. The Hubli Railway Workshop, when all the metre gauge railway lines were converted into broad gauge, became almost defunct and

was on the verge of closure. All the 3,000 labourers were in doldrums. Then, we took a decision to revive the Workshop by spending Rs. 50 crore. We tried to provide additional facilities like repairs to the goods-wagons, locomotives etc., and to not only absorb those 3,000 labourers but also to expand the existing Workshop by allowing them to increase their total strength to 5,000 labourers. That decision was taken to protect the labourers. That area also should not be neglected. We have already spent Rs. 20 crore on this Workshop. We have decided, during our regime, to revive this Workshop and we have already spent Rs. 20 crore on that. Since we have taken the decision to compensate the feelings of those people, during that period, by reviving this Workshop, let that Workshop Project be completed with all speed by spending Rs. 50 crore and let them also get the new railway zone. As you have decided in the case of Bilaspur, the same yardstick should be applied here also.

SHRI BASWARAJ PATIL SEDAM (GULBARGA): There is already one railway zonal headquarters in Bangalore and this will be the second headquarters.

SHRI H.D. DEVEGOWDA : I have no objection to it. There is nothing to worry yourself. I am saying that one additional zone should be given and Hubli should have the same benefit. I have no objection to it. But if the railway zone which has been approved and established by spending more than Rs. 10 crore is going to be shifted for political reasons, then I will tell you that there will be a serious law and order problem. I have just cautioned the Government. I welcome the decision to start a new railway zone at Hubli. I have no grouse about it. About three months back, the Civil Aviation Minister has made a statement saying that this railway zone would be shifted to Hubli. When I contacted the senior railway officials, they told me, "the PMO has sent a note suggesting that we can have a separate zone, on the same lines of Bilaspur. We are going to consider a new zone for Hubli and keeping the already established railway zone at Bangalore." This was the news given by the officials. I do not want to take your name.

I would like to make myself clear that I have no objection for a separate railway zone at Hubli. But do not shift the Bangalore one. The Mysore and Bangalore divisions should be attached to Bangalore, which has been established by spending Rs. 10 crore. Do not necessarily create problems of law and order in Karnataka. This is all I would like to say. Otherwise, in this very House, in the next three days, you will have to see the fun of it.

So far as Bangalore is concerned, before giving the reply, please consult your Prime Minister and give an assurance on the decision which has already been taken. Regarding Hubli, you can go ahead with the new zone on the same guidelines or yardstick which you have applied to Bilaspur. On the same lines, let there be one more zone at Hubli. Thank you very much.

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इंदौर) : माननीय अध्यक्ष जी, वास्तव में बहुत ही कठिन परिस्थिति में और जिस प्रकार से गत ४५-५० सालों से बिगड़ते-बिगड़ते एक बिगड़ा हुआ ढांचा हाथ में आने के बाद हमारे रेल मंत्री जी ने और राज्य मंत्री जी ने मिलकर एक बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहूंगी। अभी-अभी हमारे साथी उपेन्द्र जी कह रहे थे कि यह तमाशा क्यों करना पड़ा।

MR. SPEAKER: Hon. Member, please take your seat. I have an observation to make.

Hon. Members, as already decided, the House has to sit today till the listed items of business are disposed of. Some hon. Members met me in the morning and requested that since the list of those desirous of participating in the discussion is quite long, Members may be allowed to lay their speeches on the Table of the House. If the House agrees, we may accept this suggestion subject to the following conditions.

- (i) Members should be present in the House;
- (ii) speeches should relate exclusively to the Railway Budget;
- (iii) speeches shall be incorporated in the debates subject to normal scrutiny; and
- (iv) it shall not be treated as a precedent.

SEVERAL HON. MEMBERS: We agree.

SHRI MANORANJAN BHAKTA (ANDAMAN AND NICOBAR ISLANDS): Sir, Members should be given the option to either lay their speeches or speak on the floor of the House.

MR. SPEAKER: The Members who want to lay their speeches should be present in the House.

SHRI P. UPENDRA : What should be the length of the speech?

MR. SPEAKER: The speeches will be scrutinised by the Secretariat.

MAJOR GENERAL BHUVAN CHANDRA KHANDURI, AVSM (GARHWAL): Sir, the Members who want to lay their speeches should be present at the time of adjournment of the House, not now.

श्रीमती सुमित्रा महाजन : अध्यक्ष जी, मैं उपेन्द्र जी का भाषण सुन रही थी। मुझे सुनकर आश्चर्य हुआ। गत ४५-५० साल से उसी प्रकार का तमाशा करते-करते एक प्रकार से पूरा ढांचा बिगाड़ दिया गया है, क्योंकि उन्होंने अपने ही भाषण में यह मंजूर भी किया कि एक बार जो रेल लाइनें बनी हैं, हमने उसके बाद उनको बढ़ाने का कोई काम नहीं किया है। मैं कहना चाहती हूँ कि इसमें उनकी पार्टी भी काफी हद तक जिम्मेदार है। अब उनको यह बात सूझ रही है कि यह तमाशा क्यों किया जा रहा है, वास्तविक रूप से हमारे लिए यह समझ से परे है।

मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी कि उनके हाथ में जो कुछ आया है, उसके बारे में वे कुछ करना चाहते हैं और उसके पहले व्यवस्थित तरीके से अभ्यास भी कर रहे हैं। इसलिए पूरे रेल मंत्रालय में किस-किस प्रकार की योजनाएं चलें, रेल मंत्रालय की आर्थिक स्थिति क्या है, परियोजनाओं की स्थिति क्या है, उसका एक पूरा अभ्यास हमारे मंत्रालय ने और मंत्रीद्वय ने किया। इसीलिए उन्होंने हमारे सामने रेलवे की यथास्थिति स्टेटस पेपर के रूप में हमारे सामने रखकर बताया कि क्या स्थिति है और किस स्थिति से हमें गुजरना पड़ रहा है, गुजरना पड़ सकता है। यह सब कुछ सामने रखकर वे काम करने जा रहे हैं इसलिए सबसे पहले इस बात के लिए मैं उनका धन्यवाद करना चाहूंगी।

... (व्यवधान)

MR. SPEAKER: When a lady Member is speaking, there should be some order in the House.

श्रीमती भावना देवराजभाई चिखलिया (जूनागढ़) : अध्यक्ष जी, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। देवगौड़ा जी भूतपूर्व प्रधान मंत्री हैं। वे बोलकर नहीं जा सकते, उनको भी हमें सुनना चाहिए, जैसे हमने उनको सुना है।

MR. SPEAKER: A lady Member should not disturb another lady Member.

SHRIMATI SUMITRA MAHAJAN : She is not disturbing me, Sir.

श्रीमती भावना देवराजभाई चिखलिया : मैं डिस्टर्ब नहीं कर रही हूँ, सच्ची बात बता रही हूँ। हाउस में नियम बने हुए हैं। देवगौड़ा जी प्रधान मंत्री रह चुके हैं, उनको पता होना चाहिए और सुमित्रा जी बोल रही हैं उन्हें सुनना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: आप बैठिए, यह कोई पाइंट आफ आर्डर नहीं है। श्रीमती सुमित्रा महाजन।

12.10 hrs. (Shri V.Sathinmoorthy in the chair)

श्रीमती सुमित्रा महाजन : सभापति जी, अभी अध्यक्ष जी ने जो बात कही, इसके लिए धन्यवाद है लेकिन इतना ही कहना चाहूंगी कि जब संसद में हम चुनकर आते हैं तो अपने-अपने कार्यों के आधार पर चुनकर आते हैं, इसलिए महिला समझने की या महिला समझकर सुनना चाहिए, इसकी कोई जरूरत नहीं है। हम कभी भी किसी को डिस्टर्ब नहीं करते।

श्रीमती भावना देवराजभाई चिखलिया : जब हम शांति से सुनते हैं तो आपको भी हमारी बात शांति से सुननी चाहिए।

... (व्यवधान)

श्रीमती सुमित्रा महाजन : हम लोग एक कुलीग बनकर यहां काम करते हैं और हम भी इन चीजों का उतना ही अभ्यास करते हैं। हम भी अपने निर्वाचन क्षेत्र को पूरी जिम्मेदारी के साथ रिप्रेजेंट करते हैं, इसलिए कोई महिला समझकर सुनने की जरूरत नहीं है, मेरा इतना ही अनुरोध है। जब हम रेल मंत्रालय पर बोलते हैं तो अपने-अपने क्षेत्र की रेल समस्याओं के बारे में हम भी उतनी ही दखल रखते हैं और पूरे रेल बजट का भी अभ्यास उतनी ही सक्षमता से करते हैं जितने ये पुरुष मित्र करते होंगे या नहीं करते होंगे।

... (व्यवधान)

मुझे दया की भीख नहीं चाहिए। मैं दया की भीख नहीं मांगूंगी।

... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Madam, do not react to them. Please address to the Chair.

श्रीमती सुमित्रा महाजन : आज मैं कई बातों के लिए मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी। आज पर्यावरण पर केवल बातें होती हैं, पर्यावरण पर जितना सोचकर कदम उठाने चाहिए, उतना सोचकर कदम उठाने में हम कहीं न कहीं पीछे हट जाते हैं। लेकिन हमारे माननीय मंत्री जी ने जो एक ही बड़ा कदम उठाया और हो सकता है कि अब यह बात महिलाओं पर आ सकती है जिससे हम महिलाएं सबसे ज्यादा पीड़ित हो जाती हैं।

रेलवे स्टेशन पर बीड़ी सिगरेट जो बंद करा दिया गया है, यह पर्यावरण की दृष्टि से भी बहुत ही अच्छी बात है और साथ ही मैं कहूंगी कि महिला वर्ग की तरफ से भी मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी। इसी प्रकार जो वृक्षारोपण की योजनाएं अमल में लाने की बात हुई है, कई बार वास्तव में यह होता है कि रेलवे की पटरी के आसपास की जमीनों का अतिक्रमण हो जाता है। अतिक्रमण होने के बाद वहां की जो राज्य सरकार है, हरेक का अपना-अपना कुछ न कुछ इंटरैस्ट जुड़ा होने के कारण वह अतिक्रमण हटाने की स्थिति में नहीं रहती है, इसलिए वहां वृक्षारोपण करके पर्यावरण सुधारने की जो बात हुई है, यह एक अच्छा कदम है। मुझे जानकारी यह है कि हमारी भोपाल-दिल्ली ट्रेन डिक्लेअर हुई है लेकिन आज वह ट्रेन नहीं चल पा रही है। इसके कारण जो मुझे बताए गए कि वहां इसके पास झुग्गी-झोंपड़ियां बन गई हैं और मध्य प्रदेश की सरकार उनको हटा नहीं पा रही है। वस्तुस्थिति यह है, जो मुझे बताई गई है। हमारे मित्र मोतीलाल वोरा जी ने अपने सी.एम. से बात करके यह जान लिया है लेकिन यह बात सही है कि यह ट्रेन शुरू नहीं हो पा रही है।

... (व्यवधान)

कई बार जब यहां सार्वजनिक उपक्रम की बात होती है तो ऐसा होता है कि ये सार्वजनिक उपक्रम कभी भी नफे में नहीं चल सकते। रेल बजट में जिस प्रकार से बताया गया कि रेलवे के जो सार्वजनिक उपक्रम हैं, उनका निष्पादन संतोषजनक है, सबने लाभ कमाया है चाहे वह इरकॉन हो या कंटेनर कॉरपोरेशन हो या रेल विवत्त निगम हो। मैं इसके लिए भी माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगी।

हम हमेशा टैकनोलॉजी की बात करते हैं कि इसका अपग्रेडेशन होना चाहिए। टैकनोलॉजी के अपग्रेडेशन की केवल बात ही नहीं रह गई, हमारे यहां जो चितरंजन लोकोमोटिव कारखाना है उन्होंने एक अत्यंत आधुनिक रेल इंजन बनाया है। हमारी उत्पादन इकाइयां भी अच्छे तरीके से काम कर रही हैं, जिसके लिए मैं मंत्री जी और पूरे रेल मंत्रालय को धन्यवाद देना चाहूंगी।

... (व्यवधान)

जो अच्छे काम किए हैं उसके लिए धन्यवाद देना सीखो। रेलों में अच्छे खेल प्रदर्शन तो हुए ही हैं, इसके साथ-साथ भारतीय खेलों को बढ़ावा देने की दृष्टि से भी रेल मंत्रालय ने अच्छा काम किया है। मैंने राम नाईक जी से खो-खो को इसमें शामिल करने का निवेदन किया तो उन्होंने खो-खो को भी इसमें शामिल कर लिया। इसमें भी जिसने अपना अच्छा प्रभाव दिखाया उसको इस कोटे में शामिल कर लिया गया है।

महोदय, वास्तव में विकलांग व्यक्तियों की कम सुध-बुध ली जाती है, लेकिन उनका भी मंत्री जी ने ध्यान रखा है। भारतीय जनता पार्टी चाहती है कि छोटे से छोटा व्यक्ति, कोने में, आखिर में खड़े व्यक्ति का भी ध्यान रखा जाए। हमारे माननीय दीन दयाल जी कहते थे कि ऐसे व्यक्तियों का ध्यान सबसे पहले रखा जाना चाहिए। हमारे मंत्रालय में जो छोटे से छोटा व्यक्ति है- जैसे पोर्टर है, उसके लिए भी मंत्री जी ने सोचा है। वह रेल में अपनी पत्नी को भी साथ ले जा सकता है। रेलों से हम देखते हैं कि करीब १२ मिलियन पैसेंजर्स रोज इधर से ऊधर ले जाते हैं, ४४५ मिलियन टन फ्रेट ट्रेफिक पर ईयर ले जाया जाता है। जब इतना इधर से ऊधर आवागमन होता है तो एक्सीडेंट्स की भी उतनी ही संभावनाएं हैं, लेकिन एक बात जरूर देखने में आई है, अगर आप ग्राफ देखें तो एक्सीडेंट्स में भी कमी आई है। फिर भी एक्सीडेंट रोकने की दृष्टि से सुरक्षा के उपाय किए गए हैं, क्योंकि पहली बार इतनी बारीकी से सोचा गया है। अभी उपेन्द्र जी कह रहे थे कि वाकी-टाकी नहीं है, उसका क्या फायदा है। अगर हम हर चीज के लिए यह कहें कि इसका क्या फायदा, मेरी समझ में वह बात नहीं आती। ... (व्यवधान) इन्होंने कहा कि यह चीज तो पहले से थी, अगर पहले से थी तो उसका उपयोग ठीक ढंग से क्यों नहीं किया गया? आपके हाथ में सालों-साल मंत्रालय रहा, आपने उन चीजों के लिए क्यों नहीं उपाय किया, क्यों नहीं सोचा? सुरक्षा के उपाय के लिए आटोमेटिक ट्रेन कंट्रोल सिस्टम लागू कर दिया गया तो इसके लिए भी आप कहेंगे कि यह पहले से था। अगर पहले से था तो इसका उपयोग ठीक ढंग से क्यों नहीं हुआ? जब सुरक्षा के उपाय सोचते हुए हमारी तरफ से कई बातें हो रही हैं और लगता है कि माल गाड़ियों के गार्ड और ड्राइवर को वास्तव में वाकी-टाकी आवश्यक है और हम एक अच्छी सुविधा दे रहे हैं। मैंने कई बार माल गाड़ियों की व्यवस्था और स्थिति को देखा है। जो यात्री सुरक्षा की दृष्टि से कदम उठाए गए हैं, मैं उनकी विस्तार से चर्चा नहीं करूंगी लेकिन इतना जरूर कहूंगी कि इतनी बारीकी से छोटी-छोटी बातों पर जिस तरह सोचा गया है, उसके लिए मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी। यह यात्री वर्ष है और यात्रियों के लिए अनेक प्रकार की सुविधाएं देने की बात यहां की गई है, उसके लिए भी धन्यवाद देना चाहूंगी। इसके साथ-साथ मैं मंत्री जी से यह जरूर कहना चाहूंगी कि स्टेशनों पर बैठने के लिए बैच होने चाहिए, वेटिंग हाल अच्छे होने चाहिए और ट्रेनों में सफर करने वाले यात्रियों के लिए शुद्ध पीने के पानी की व्यवस्था होनी चाहिए।

पीने का शुद्ध पानी, शुद्ध भोजन और उसके साथ-साथ टॉयलेट की ठीक व्यवस्था होनी चाहिए। ये तीनों बातें ऐसी हैं जिनका हम ठीक से ध्यान रखें और इनकी सुविधा करें। इन सुविधाओं के लिए जो आपने उपाय किए हैं उनके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देना चाहती हूँ।

रेल योजनाओं की स्थिति पर कई बार बात होती है। उनके लिए हमेशा धन की कमी रही है। कई बार धन का आवंटन आवश्यकता के अनुसार नहीं होता है। इस बार केन्द्र सरकार ने २६ प्रतिशत का जो आवंटन किया है उसके लिए हमें केन्द्र सरकार को धन्यवाद देना चाहिए। उसके लिए मैं अपने कुछ सुझाव देना चाहूंगी। रेलवे के पास बहुत सारी फालतू जमीन पड़ी है जिसका उपयोग नहीं हो पा रहा है। उसी प्रकार से रेलवे के पास जो एयर-स्पेस है उसका भी उपयोग किया जा सकता है। रेलवे की अपनी बिल्डिंग में अगर दो मंजिलें ही उपयोग में आ रही हैं तो उसके ऊपर तीसरी मंजिल पर शॉपिंग कम्प्लेक्स बनाकर उसका उपयोग हो सकता है और धन की कमी को दूर किया जा सकता है। रेलवे की फालतू जमीन और एयर-स्पेस तो रेलवे के लिए कुबेल का भंडार है। उसका उपयोग करके हम धन की कमी को दूर कर सकते हैं।

माल-भाड़ा बढ़ने की भी बात होती है। साथ ही रेलवे से माल की दुलाई भी कम हो गयी है, इसका उल्लेख यहां पर किया गया है, मैं इसे दोहराना नहीं चाहती हूँ। इससे हमें करीब-करीब १५०० करोड़ रुपये के आस-पास की हानि उठानी पड़ा रही है। इसलिए माल गाड़ियों की हालत सुधारने के साथ-साथ इस बारे में मैं एक सुझाव देना चाहती हूँ। आज रेल से माल की दुलाई सड़क की अपेक्षा महंगी पड़ती है। रेल में लोडिंग-अनलोडिंग के समय भी टैक्स लेते हैं। इसलिए हमें देखना चाहिए कि इस टैक्स सिस्टम में क्या फर्क हो सकता है और माल की दुलाई किस प्रकार से फास्ट हो सकती है। कोचेज की संख्या कम करके छोटी गाड़ी से माल को फास्ट ले जा सकते हैं। कई बार यह होता है कि पूरी ट्रेन का लोड भाड़ा कोई नहीं दे सकता है, इसलिए मेरा एक सुझाव है कि यह काम एजेंसियों को दे दिया जाए। एजेंसियाँ अलग-अलग प्रकार के संसाधन जुटाकर, इंडस्ट्रीज से संपर्क करके पूरी ट्रेन का लोडिंग दे सकती हैं। इस प्रकार से छोटी एजेंसी देकर ट्रेन का लोड उनको दे सकते हैं और ट्रेन की लोडिंग पूरी हो सकती है।

ट्रेनें वाणिज्यिक और सामाजिक दोनों प्रकार से काम करती हैं। लेकिन लगता यह है कि हमारा मार्किटिंग स्टॉफ टेबल पर बैठकर ही डिजीन लेता है। मेरा सुझाव है कि वह ज्यादा से ज्यादा इंडस्ट्रीज से सम्पर्क करे, उनके बीच जाए और पता लगाए कि किस प्रकार से रेलवे की लोडिंग बढ़ सकती है। अगर ऐसा होता है तो हमारी माल-भाड़े की इन्कम बढ़ सकती है। इनके कुछ अधिकारी मार्किट में जाएं, घूम-फिरें और फिर योजनाएं बनाएं। मुझे ऐसा लगता है कि अगर हम इस दृष्टि से भी सोचें तो ज्यादा अच्छा रहेगा।

यह भी कहा गया कि कई योजनाएं हाथ में ली गयीं लेकिन वे पूरी नहीं हो रही हैं। कई बार जो सर्वे होते हैं वे क्लीयर हो जाते हैं लेकिन वास्तव में होना क्या चाहिए। पहले फील्ड का काम करना चाहिए और फिर सोचना चाहिए कि योजना हाथ में लेने योग्य है या नहीं है। उसका एक प्री-सर्वे भी होना चाहिए, जोकि होता नहीं है।

इसलिए सर्वेक्षण डिक्लेयर होते हैं। गत दस सालों में ३७१ सर्वेक्षण डिक्लेयर हुए। जब नेशनल फ्रंट की सरकार थी तो तीन सालों में १७१ सर्वेक्षण डिक्लेयर हुए। इससे कई ऐसी परियोजनाएं ऐक्सेप्ट हो जाती हैं जिन का सर्वेक्षण पूरा नहीं हुआ था और जिन की रिपोर्ट ठीक नहीं थी। ऐसे में योजनाओं को मंजूरी नहीं मिलती है। ऐसी करीब ३७ नई योजनाएं हैं। इन में २१ नई लाइनों और बाकी आमामान परिवर्तन की योजनाएं हैं। यह योजनाओं में शामिल कर दी गई हैं। यह प्रसिद्धि प्राप्त करने के लिए किया गया। इनको पुनरीक्षण करने के बाद अमल में लाना चाहिए।

अभी यहां ४ परसेंट फ्रेंट चार्जिस बढ़ाने की बात हुई और कहा गया कि इससे इनफ्लेशन बढ़ेगा। कांग्रेस के वक्ता ने एक कदम आगे जाकर बात की। उन्होंने कहा कि ४ परसेंट फ्रेंट चार्जिस बढ़ने से रोड ट्रांसपोर्टर्स को फायदा होगा। मैं १९८०-८१ की एक रिपोर्ट रखना चाहूंगी। उसमें बताया गया है कि किस प्रकार रेल के किराये बढ़ाए गए। १९८०-८१ में कमलापति त्रिपाठी रेल मंत्री थे। उस समय ए.सी. फर्सट क्लास, ए.सी. चेयर कार के १०-२० परसेंट और सैकिंड क्लास के ५ परसेंट किराए बढ़ाए गए,

five per cent on passenger tariff up to 50 kms. 15 per cent on quarterly and monthly tickets. 50 per cent surcharge on all freight excepting certain items.

इसमें नमक वगैरह भी है। उन्होंने ऐसा करके करीब २०४ करोड़ रुपए आमदनी की बात कही है। मैं आज की स्थिति बताना चाहती हूँ। १९८१-८२ में कांग्रेस की सरकार थी। उस समय कांग्रेस के रेल मंत्री थे। उस समय भी वही बात हुई थी। करीब ५०

per cent surcharge on all freight traffic.

इसके साथ-साथ ए.सी. फर्सट क्लास पर १०-१५ परसेंट, मेल एक्सप्रेस गाड़ियों के १० परसेंट किराए बढ़ाए गए। इसके बाद १९८२-८३ की बात बताना चाहती हूँ।

... (व्यवधान)

SHRI BHUBANESWAR KALITA (GUWAHATI): Sir, it is a comparative statement which she is reading. It can very well be laid.

SHRIMATI SUMITRA MAHAJAN : I will.

आप उन्हें उठा कर देखें कि पहले रेल मंत्रियों ने क्या किया।

श्री भुवनेश्वर कालिता (गुवाहाटी): कॉम्प्रीहेंसिव स्टेटमेंट बहुत अच्छा है। आप उसे ले कर दीजिए।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : आप चिन्ता न करें। मैं उसे ले कर दूंगी। श्री पी.सी. सेठी जब रेल मंत्री बने

... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Hon. Members are requested to avoid unnecessary interventions. Please sit down; I will take care.

श्री राजवीर सिंह (आंवला): सभापति जी, यह ऐसा करके समय की बरबादी कर रहे हैं। इनकी पार्टी के उपेन्द्र जी एक घंटे तक बोलते रहे। हमने कोई आपत्ति नहीं की। हमारी पार्टी की पहली स्पीकर बोल रही हैं तो उन्होंने आपत्ति करनी शुरू कर दी।

... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shrimati Sumitra Mahajan, you may proceed with your speech. Please do not give any running commentary.

श्रीमती सुमित्रा महाजन : मैं बताना चाहती हूँ कि आज जो लोग इसका विरोध कर रहे हैं, वह बता रहे हैं कि इससे इनफ्लेशन बढ़ेगा और रोड ट्रांसपोर्ट्स को फायदा होगा। आप इनकी सरकार के रेल बजट उठा कर देखें। उस समय चाहे श्री पी.सी. सेठी रेल मंत्री हों,

उन्होंने उस समय किस प्रकार से किराये बढ़ाये, वे भी ऐसे आकड़े दे सकते हैं। १९८५ में श्री बंसी लाल रेल मंत्री थे, तब के आंकड़े दे सकते हैं। उस समय १० परसेंट सप्लीमेंटरी चार्ज बढ़ाये गये थे, किस प्रकार पैसेंजर ट्रेन या दूसरी ट्रेन के किराये बढ़ाये गये। हमने तो केवल स्लीपर, ए.सी. का किराया बढ़ाया है लेकिन इन्होंने तो हर मद में किराया बढ़ाया है। यह सिलसिला सालों-साल चलता रहा और कहीं रुका नहीं। जब-जब इनकी सरकार रही, प्रत्येक रेल मंत्री ने ऐसा ही किया है। श्री जाफर शरीफ ने तो इससे ज्यादा ऊंचाई को छुआ था। उन्होंने १९९१-९२ में फ्रेट चार्ज १० परसेंट बढ़ाये और बाकी सैंकिड क्लास, ए.सी. क्लास के लिये मेल और आर्डिनरी ट्रेन का किराया बढ़ाया। मैं उनकी इस बात के लिये दाद जरूर देती हूँ कि जब इलैक्शन ईयर होता था तो वे छोड़ देते थे और कह जाता था कि चुनाव का साल है, जनता को थोड़ी राहत दिखा दो। नहीं तो हर साल फ्रेट और रेल फेयर बढ़ाते रहे हैं। हमारी सरकार ने केवल ४ परसेंट रेल फेयर बढ़ाया है। यह सिलसिला श्री राम विलास पासवान के समय तक चलता रहा है। मैं इन लोगों से एक बात पूछना चाहूंगी कि जब एक कांग्रेस के प्रवक्ता कहते हैं कि रोड ट्रांसपोर्टेशन को फायदा होगा तो इसका मतलब यह है कि जब आप हर साल फ्रेट चार्ज बढ़ाते रहते हैं, कहीं उन लोगों से हैंड इन ग्लोव तो नहीं है। यह शंका मेरे मन में आती है। हम लोग इन्हीं लोगों से सीख रहे हैं। इनके लिये तो १० से १५ परसेंट फ्रेट और रेल किराया बढ़ाना नामिनल बात थी। चूंकि इन लोगों के पास बोलने को और कुछ नहीं है, इसलिये आलोचना कर रहे हैं। यह पहली बार हुआ कि स्टेटस पेपर तैयार किया गया, आत्म-परीक्षण करने के लिये एक शुरुआत की गई है। पहली बार यह सोचा गया कि इतनी परियोजनायें अपने हाथ में क्यों ली जाती हैं जब पूरी नहीं हो पातीं। हमे पहले यह सोचना होगा कि जो पहले की परियोजनायें हैं उन्हें पहले पूरा किया जाये। इसके पहले मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि यहां कई बार ऐसा हुआ है कि अपनों को खुश करने के लिये सर्वेक्षण डिक्लेयर कर दिया और परियोजनायें अपने हाथ में ले ली। मैं सुझाव देना चाहूंगी कि पहले इन सब का एक बार पुनरीक्षण होना चाहिये। इन परियोजनाओं की वायबिलिटी होनी चाहिये। यह बात सही है कि रेलवे फायदा कमाने के लिये नहीं है लेकिन एक सामाजिक सेवा इससे जुड़ी हुई है। इस बात को इस दृष्टि से देखा जाना चाहिये।

सभापति महोदय, कई बार ऐसा होता है और हम कहते हैं कि जो पिछड़े क्षेत्र हैं, उनको धन का ज्यादा आबंटन होना चाहिये या क्षेत्रीय संतुलन पर आधारित धन का आबंटन होना चाहिये। कई बार पिछड़े क्षेत्र के लिये किसी परियोजना के लिये धन आबंटित करते हैं, उसमें कुछ खर्च हो जाता है। मैं माननीय मंत्री जी चाहूंगी कि इसका भी पुनरीक्षण करायें कि ऐसी कितनी परियोजनायें हैं जिन पर कुछ करोड़ रुपया खर्च हो गया है और बाद में उन परियोजनाओं पर काम नहीं हो रहा है। यह भी एक प्रकार से नेशनल वेस्टेज हो जाती है।

सभापति महोदय, इन्दौर-दोहद रेल लाइन मार्ग पर धार और झाबुआ पिछड़े जिले हैं जहां रेल लाइन निर्माण के लिये १२ करोड़ रुपया दिया गया था। उसके बाद ५ करोड़ रुपये और दिये गये। अभी भी १५-२० करोड़ रुपये की जरूरत होगी। देवास-मकसी लाइन के लिये १५-२० करोड़ रुपया खर्च हो गया है। यदि यह मार्ग पूरा हो जाता है तो मालगाड़ियों और बाकी गाड़ियों के परिवहन की दृष्टि से उपयोग में आयेगी। रेलवे को इससे फायदा होगा। लेकिन हम ऐसा नहीं सोचते। इन्दौर-दोहद का पूरा क्षेत्र पिछड़ा हुआ है। इस कारण यहां परियोजना को हाथ में लिया गया था लेकिन हम इस तरफ ध्यान नहीं देते।

आधा पैसा खर्च किया है। अब वह भी वेस्ट जा सकता है क्योंकि अर्थ वर्क ज्यादा दिन तक टिक नहीं सकेगा।

दूसरी बात रतलाम नीमच सेक्शन की है। उसमें भी १५-२० करोड़ रुपये खर्च कर दिये गए हैं और अब एक प्रकार से वहां गेज कनवर्शन में आबंटन देना बंद हो गया है। मेरा कहना है कि ऐसी योजनाओं का पुनरीक्षण होना चाहिए जहां हमारा पैसा खर्च हो गया है। कम से कम प्रायॉरिटी बेसिस पर उनको पूरा करें और जिन परियोजनाओं से रेल को आमदनी हो, ऐसी परियोजनाओं को पहले हाथ में लेना चाहिए, यह मेरा अपना सुझाव है। सभापति जी, मैं थोड़े में केवल मध्य प्रदेश की बात कहूंगी। मध्य प्रदेश वैसे देखा जाए तो पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। आज अगर देखें तो १००० किलोमीटर पर साधारणतः १९ किलोमीटर रेल है, यह विकास की स्थिति है रेल लाइन की, लेकिन मध्य प्रदेश १३ किलोमीटर पर रुका हुआ है। मध्य प्रदेश में आपने बिलासपुर ज़ोन दिया, उसके लिए मैं आभार प्रदर्शन करती हूँ। आपने दल्ली-राजहरा रेल लाइन दे दी, हालांकि अभी भी उसका काम बाकी है क्योंकि इस्पात मंत्रालय या सेल आदि से मिलकर काम होना है। फिर भी आपने परियोजना स्वीकृत की, मैं धन्यवाद देती हूँ। लेकिन मध्य भारत क्षेत्र में खरगोन, खंडवा, धार, झाबुआ के पिछड़े इलाके भी आते हैं। अगर छत्तीसगढ़ बन जाता है और शेष मध्य प्रदेश अलग हो जाता है तो इस शेष मध्य भारत को इंडस्ट्रियली या औद्योगिक दृष्टि से जो संपन्न बना सकता है ऐसा शहर इन्दौर और उसके आस-पास का क्षेत्र है जो पूरे मध्य प्रदेश का पोषण कर सकता है। लेकिन आज यही क्षेत्र एक प्रकार से उपेक्षा का शिकार हो रहा है। मैं एक सुझाव देना चाहूंगी। जिस प्रकार आपने कोंकण रेलवे के लिए एक परियोजना बनाई, वैसे ही मध्य भारत के लिए कोई कार्पोरेशन बनाकर या शोयर्स निकालकर पूरे मध्य भारत के रेल विकास के लिए हम विचार कर सकते हैं।

क्योंकि छोटी-छोटी बातें अगर मैं कहूंगी कि इन्दौर से पूना गाड़ी चाहिए, हालांकि मुझे भी समझ में नहीं आता कि ऐसी उपेक्षा क्यों होती है। मैंने सुझाव दिया था कि अहिंसा एक्सप्रेस जो अहमदाबाद से पूना तक चलती है, सप्ताह में तीन दिन चलती है, बाकी दिन अगर ट्रेक खाली रहता है तो वह इंदौर वालों को दे दो, इन्दौर से पूना गाड़ी चलाओ, लेकिन आपने अहिंसा एक्सप्रेस के फेरे तो बढ़ा दिये लेकिन इंदौर की तरफ रेल मंत्री जी का ध्यान पता नहीं क्यों नहीं जा रहा है। ध्यान जाएगा, मेरा अपना विश्वास है क्योंकि अभी हमें अपना समय पूरा करना है तो आने वाले सालों में वह जरूर ध्यान देंगे। कई ऐसी मांगें हमारी रह जाती हैं। मैं यहां पूरे मध्य भारत के हिसाब से कहूंगी कि कई ऐसी योजनाएँ हैं जिनकी उपेक्षा होती है। हमारे मुख्य मंत्री को हो सकता है कि उसके लिए समय न हो क्योंकि मध्य प्रदेश

... (व्यवधान)

श्री राजवीर सिंह : ऐसी उपेक्षा है कि वह सुन ही नहीं रहे हैं।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : सुन रहे हैं। मध्य प्रदेश के हमारे मुख्य मंत्री जो रोडज के लिए पैसा आता है उसका भी पूरा उपयोग नहीं करते हैं। मध्य प्रदेश में रोडज के लिए कहावत बनती जा रही है कि मध्य प्रदेश में रोड का अर्थ गडबे हैं। मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री रोड का पैसा पूरा खर्च नहीं करते और अपेक्षा करते हैं कि केन्द्र से मदद मिलनी चाहिए। ऐसी मध्य प्रदेश की हालत है। इसके लिए मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री यहां आएं, कोई योजना प्रस्तुत करेंगे यह तो हम अपेक्षा नहीं कर सकते हैं लेकिन आपसे मेरा इतना निवेदन है कि दो तीन बातें मैंने जो कहीं उस पर हमारे रेल मंत्री ध्यान दें। आप रेलवे फ्रंट में आमदनी बढ़ाने की दृष्टि से, माल का लदान बढ़ाने की दृष्टि से कुछ योजनाएं बनाएं। अधिकारियों को कहना चाहिए कि ज्यादा से ज्यादा फील्ड में जाकर काम करें। लदान बढ़ाने की दृष्टि से अगर छोटी एजेन्सी देने की दृष्टि से विचार कर सकते हैं तो करें। सुरक्षात्मक उपाय तो आपने किये हैं, लेकिन उसके साथ-साथ मालगाड़ियों की स्थिति सुधारनी भी आवश्यक है। आज उस पर हमारा ध्यान नहीं जाता है। फिर जो तीसरी बात है कि जिन परियोजनाओं पर हमने कुछ पैसा खर्च कर दिया है, अगर हमने उस परियोजना को पूरा करके उसका पूरा लाभ नहीं उठाया तो पैसा व्यर्थ हो जाता है। योजना खर्च बढ़ना भी एक प्रकार से लॉस है। इस दृष्टि से ऐसी परियोजनाओं का सर्वेक्षण भी हो जाए कि कौन सी परियोजना पर थोड़ा पैसा खर्च हुआ है और अगर वह पूरी हो जाती है कुछ हद तक, तो कितना लाभ मिलता है। इस पर भी सोचा जाए कि जो एयर स्पेस है इसका ज्यादा से ज्यादा उपयोग करके किस प्रकार आमदनी बढ़ाई जाए।

<![endif]>

इसकी भी एक योजना बने और मध्य प्रदेश की उपेक्षा की तरफ थोड़ा ध्यान आने वाले सालों में जरूर दिया जाए। मेरा अपना पूरा विश्वास है कि आप अपना कार्यकाल पूरा करने जा रहे हैं, इसलिए एक-एक साल में एक-एक प्रदेश की तरफ आप जरूर ध्यान देंगे, यही मेरा निवेदन है। धन्यवाद।

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Sir, the Railway Budget presented by Shri Nitish Kumar for the second time has, once again, shown the incompetence of the Government to overcome the crises which the Indian Railway is facing now. These crises in the economy are prevailing for the last two years.

Sir, for the first time, the Railways have reduced their freight target. When last time he presented the Budget, he fixed the freight target at 450 million tonnes. Then subsequently he revised the target to 424 million tonnes which is less than what was achieved during the year 1997-98. During 1997-98, it was 429 million tonnes. So, the target is five million tonnes less than what was achieved during the year 1997-98.

Sir, we have been clamouring in this very House and asking that there should be a change in the approach because the Railways are gradually losing the market share. It has been referred to by the earlier speaker, Shri P. Upendra. Today, the position is just reverse than what it was in the year 1950-51. In the last year's Budget as also in the Status Paper, the Minister referred to it. We were hopeful that the Minister would take some efforts to reverse the trend. But we do not find anything except what he has stated that some innovative measures are being taken.

Now, the Railways are thinking to switch over from the core sector to the other goods. Sir, I suggested this two years back. The production of other goods is not less. But the Railways are carrying very minimum. Its bulk traffic is coal, iron ore, cement and fertilizers. There is a glut and recession in the steel industry. There is an impact of this on the production of coal and iron ore. Thus, there is less loading and still it is continuing. But the Railway is not doing what it should do. The Railways are not switching over to other goods. He has mentioned in this year's Budget that they will have to switch over from core sector to the other goods.

Sir, I am quite doubtful whether the Railways will be able to achieve 450 million tonnes of freight traffic in the next year.

It is not evident and clear in the Budget as there has been an impact in all spheres. There has been an impact in the rolling stock acquisition programme. Last year's allocation in the Budget was Rs.15,000 crore but it has been reduced to Rs.11,500 crore this year. It has come down from Rs.15,000 crore to Rs.11,500 crore and Railways will acquire less coaches. Our capacity in both the production units of Railways, namely, Kapurthala Coach Factory and Integral Coach Factory, is more than 2500 coaches. But what is the programme of acquisition? It is little over 2000 passenger coaches. Railways will acquire less locomotives. This is not commensurate with the

Ninth Plan of the Railways which has been finalised. What is the projection and the plan for acquisition of rolling stock for the Ninth Five Year Plan? It is 865 electric locomotives and 775 diesel locomotives. This year, both the production units of CLW and DLW have manufactured 165 locomotives and 164 locomotives respectively. CLW has manufactured 165 electric locomotives and DLW has manufactured 164 diesel locomotives. What is the programme for the coming year? It has been drastically reduced. It is 135 electric locomotives and less than 130 diesel locomotives. CLW has expanded the workshop. They are even planning to manufacture more than 175 locomotives per year. What will happen to that if Railways plan to acquire 135 locomotives? Sir, the target of 450 million tonnes has been fixed. But there is less allocation for the rolling stock.

What is the position as regards wagons? Last year, the Railways planned to acquire 26,000 four-wheeler units of wagons. The situation was the same. Crisis was there. In spite of the fact that the Budget was presented to the House, the Railway planned to acquire 26,000 four-wheeler wagons. Suddenly, in the month of January, the Railways decided to reduce it to 18,000 wagons. What happened to wagon manufacturing units? Orders were given and they started manufacturing wagons. Some wagons were manufactured but Railways reduced their order. You will be surprised to know that we have the capacity to manufacture 36,000 four-wheeler units of wagons. In spite of that, it is surprising as to how the Ministry of Railways are giving development order to some of the new units.

If there is a crisis, if there is a demand, and if the production is less than the demand, then the development order can be given. But during three-four years, at least development orders have been given to four or five small units. They have no infrastructure. They have not started manufacturing wagons. In spite of that, development order has been given. What will happen to those units which are there for years together? Most of them are in public sector undertakings. Most of them are located in the State of West Bengal. Traditionally, 80 per cent of the Indian industry is in West Bengal. What will happen to them? Most of the units will have to be closed down. This year also, what the Railways are planning to acquire? Again, 18,000. Then, what is the use of the Ninth Five Year Plan? What is the use of the Five Year Plan? In the Ninth Five Year Plan, the acquisition programme for wagon was fixed at 1,36,000. They are reducing their acquisition programme. I am doubtful as to whether the Railways will be able to achieve 450 million tonnes. Sir, there is a scope. If Chinese Railways, having 67000 kms. of route, can carry 1000 million tonnes of freight, with 62000 or 63000 kms. of target we have, why can we not carry 500 million tonnes?

knows this. He has examined it. I have seen his voluminous report, a comprehensive report. He had studied the British Railways, which is the biggest railways. He went to the U.K. to study the functioning of Railways there. I know that.

Sir, the target has been reduced. We have the capacity. But, I do not find that any attempt is being made in that respect. For example, increasing the traffic facility. What is the allocation for doubling? Is it quite sufficient? Regarding doubling, he has stated that he has increased the percentage. He is showing the percentage with Revised Estimates, not with the Budget Estimates. He has reduced the annual plan from Rs.9700 crore to Rs.8700 crore. In the next year, the annual plan is Rs.9700 crore. He has said that it is an increase of more than Rs.800 crore. Is it so? If we compare with the last year's Budget, it is only an increase of Rs.200 crore.

The Chinese Railways are planning to construct 10000 kms. of railway line in this five year plan. What is our plan in the Ninth Five Year Plan for Railways for the construction of new lines? It is 861 kms. We are not even achieving that.

What Shri P. Upendra has said? Two years back, in 1996-97, the Indian Railways could construct only 26 kms. Before that, 41 kms. It is even less than 100 kms. average. What was the recommendation of the Railway Convention Committee?

The recommendation was that a minimum of 300 kms. of new lines should be constructed every year. But we are not trying to overcome the problems. The Indian Railways is not trying to increase its capacity. What is the projection fixed in the Ninth Five Year Plan for revenue earning traffic? It is 520 million tonnes. The revised target for this year is 424 million tonnes. I would like to know whether we will be able to achieve another 100 million tonnes in a period of three years. What is the target for traffic output? It is 350 billion tonne kilometres. Similarly, the target for non-suburban traffic is 1,793 million kilometres and it is 2,989 million kilometres for suburban traffic. These are the projections which are made in the Ninth Five Year Plan. If we have to achieve our target, the Indian Railways should plan for that. But what is the position now?

Sir, what is the average speed now? It is 27 kms. for goods train and it is 47 kms. for passenger train. If you compare this figure with the developing countries, it is even less than what they have. If we can increase our

speed by 10 per cent, our capacity can be increased to a great extent. But how can we increase our speed? Sir, the Minister has stated in his Budget that this year the thrust will be on safety. It is good; safety should be given importance. The Minister has also stated that he is planning to have more ultrasonic machines this year. Now, we have only one ultrasonic machine for each zone to detect rail fractures which is not sufficient. I have with me some figures for the year 1996-97. In 1996-97, there were 2,965 rail fractures, 12,580 cases of engine failures, 37,150 defective wagons and 361 cases of failure of passenger coaches. Then, the norm for break power is 87 per cent, but the drivers are now forced to run the trains with even less than 87 per cent break power. In 1996-97, the number of cases of poor break power was 3,140. The Government should realise the situation.

MR. CHAIRMAN : Please conclude quickly.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, I have just started.

MR. CHAIRMAN: How much time will you take?

SHRI BASU DEB ACHARIA : I will take one hour.

MR. CHAIRMAN: If you take one hour, how is it possible to accommodate all the other Members who want to participate in this debate?

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, usually I speak for one hour in the debate on the Railway Budget. This is a special privilege for me.

MR. CHAIRMAN: Please be brief.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, during 1996-97, there were 169 cases of failure of overhead equipment. The number of failure of signals and other systems was 1,25,259.

13.00 hrs

Shri Ram Naik, you are talking of modernisation of the system. So far as safety and efficiency of the train operation is concerned, much depends on the signalling system. That is the situation.

We are inducting the most modern 600 HP, three-phase locomotive. We have already spent Rs. 700 crore for import of technology. Now, these are being manufactured in our Workshop. But what is the position of the signalling system? What is the condition of our track system? Still 12,000 kms of track is overaged.

What is the target for track renewal? The Minister has announced that the coming year is the year of the passenger. It is very good. 'Passenger' means safety, security, improvement in the passenger amenities and improvement in the passenger services. What is the position of track renewal? What is the target? Last year, the target was 2,234 kms. A year before, it was '2,374' kms. The thrust on safety has been reduced to 2,100 kms. So, we are having track which is 50 to 60-year old. We have long-welded track to the extent of 11-12 Thousand kms. There is no plan to wipe out the entire backlog. After the Ninth Five Year Plan, this backlog will be increased. There will be more and more derailments. Most of the derailments are not reported. That is why, in the booklet circulated, it has been shown that the number of accidents is increasing gradually. But factually, it is not correct. The derailments have increased because of the backlog of track renewal. Still 12,000 kms of track is overaged. What is the plan to replace the overaged track? There is no plan for that.

MR. CHAIRMAN : Shri Basu Deb Acharia, on behalf of your party, the names of seven or eight Members have been given. ... (Interruptions)

SHRI BASU DEB ACHARIA : I know that.

MR. CHAIRMAN: You cannot take other Members' time. You cannot proceed beyond half-an-hour.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I know about my time. ... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: You have already taken more than 25 minutes. I would request the hon. Member to conclude at least within five minutes.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I know about my party's time. ... (Interruptions) We are going to sit for the whole day and for the whole night.

MR. CHAIRMAN: It is up to you to convince your party Members who will get a chance. You have taken more than 30 minutes. You are talking the time of other Members.

SHRI BASU DEB ACHARIA : All right.

He has stated about the track circuiting from fouling mark to fouling mark.

MR. CHAIRMAN: Please wait for a moment. It has been decided with the consent of the House that there is no lunch-break today.

SHRI BASU DEB ACHARIA : All right. It is very good.

Sir, the Wanchoo Committee, and then the Sikri Committee had recommended for completion of this track-circuiting work. The Sikri Committee gave its Report in 1986. In this very House, the present Railway Minister, who was in the Opposition then, raised the matter regarding Ferozabad train accident. Why did that accident

occur? Whenever an accident occurs due to derailment or some such thing, the reply given here is that the accident took place due to human failure. Why should there be a human failure? Can human failure not be eliminated or reduced? I can give one example of Ferozabad accident which occurred as track circuit was not there from fouling mark to fouling mark. For providing track circuit, necessary fund was provided but was not utilised. When the Standing Committee on Railways asked the Chief Safety Commissioner for Railways whether that accident could have been avoided had the track circuit was there, his reply was 'yes'. Then, who was responsible? Was it bechara Bhore Lal, the poor Switchman? Was it because of his fault, the accident took place? Had there been a track circuit, the accident would not have occurred.

Now, the hon. Minister has said that by the end of this year, the track circuiting will be completed. He had stated that he will be planning to take a number of measures in order to make the rail journey more safer. As usual, he had passed the burden to the poor passengers. He had said that there will only be a minimum increase in fares, and he had spared the passengers who travel by Second Class whose percentage comes to 90. The earnings from the Sleeper Class trains are Rs. 2496 crore whereas the earnings from the Ordinary Second Class trains are Rs. 2651 crore, which are slightly higher. What is the increase in Second Class Sleeper tier? The increase in Second Class Sleeper tier is 7 per cent. What is the increase in AC-III tier class? The increase in AC-III tier class is 13 per cent. Who are the people who travel by Second Class Sleeper tier? It is only 4 per cent of the middle and lower middle classes who travel by AC-III tiers. So, maximum number of passengers travel by Second Class sleeper tiers. The Railway Minister had increased the freight rate by 4 per cent. Will that not have any impact in the freight traffic? Gradually, our market share is also reducing. If the freight charges are increased by 4 per cent, then that will lead to further reduction in our freight traffic. Without increasing the freight rates, without putting burden on the passengers, if the Railways can increase its capacity or if the Railways can carry more traffic, that would be better.

Sir, once I asked this question: "Why should coal from Raniganj and Jharia be carried by road, and why not by rail?" We are producing 299 million tonnes of coal. What is our bulk traffic? The bulk traffic is about 100 million tonnes which is being carried by road.

MR. CHAIRMAN : Some representations have been received from hon. Members that they are in urgency to move to their constituencies by train. It has already been announced by the hon. Speaker that those who are having urgency to move to their native places can lay their written speeches on the Table.

According to the order of priority the names of the Members will be called. Only one day is allotted to the Railway Budget. Shri Basudeb Acharia is a very senior hon. Member of this House. He has already taken more than half-an-hour. There are other Members from his party who want to speak on this. He should take this into consideration also.

... (Interruptions)

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, 70 per cent of our traffic is being carried on 30 per cent of our network... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Shri Acharia, Members from your own party are objecting.

... (Interruptions)

PROF. A.K. PREMAJAM (BADAGARA): No, Sir, I am not objecting. I am asking why are they restricting him... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Everyone wants to speak, so you have to conclude within the time allotted to you.

... (Interruptions)

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, what is my time?

MR. CHAIRMAN: You have taken more than thirty minutes.

SHRI BASU DEB ACHARIA : What is my party's time? You please tell me.

You are disturbing me everytime. I will not speak... (Interruptions) If we sit up to 4 o'clock in the morning what will be our party's time?... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Only 33 minutes.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Today, for the Railway Budget, up to 3 p.m. the time allotted to your party is 33 minutes.

... (Interruptions)

SHRI BASU DEB ACHARIA : If the House is extended up to 4 o'clock in the morning, what will be my party's time then?... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Shri Acharia, you have already exhausted 33 minutes that have been allotted to your party.

... (Interruptions)

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, you started disturbing me after fifteen minutes of my speaking... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: No, please. Do not say like that.

You please conclude, now.

... (Interruptions)

SHRI BASU DEB ACHARIA : I am not speaking now, Sir... (Interruptions)

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Sir, he is a very knowledgeable Member of Parliament, you please allow him to speak... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: All right.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, I was referring to the saturation that Indian Railways have reached now. 70 per cent of the traffic is now on 30 per cent of our network. That too, in the golden quadrilateral route, that is, Calcutta, Delhi, Mumbai, Chennai, Howrah, etc. Saturation is over 130 per cent, it is 136 per cent.

श्री मित्रसेन यादव (फैजाबाद): सभापति महोदय, मैं अपना सुझाव रेलवे बजट में सबमिट करना चाहता हूँ।

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, unless third or fourth line is provided, this problem cannot be solved. The South-Eastern Railway is asking for a fourth line from Howrah to Panskura and a third line from Panskura to Howrah for the last ten years.

Everytime when the Railway Board recommends, there is justification. Traffic is increasing and it has reached the saturation point. But it is not being sanctioned. There is a lot of congestion at Howrah Station.

When Shri Madhav Rao Scindia was the hon. Railway Minister, he prepared an ambitious plan to have a third terminal at Salima where there will be 12 platforms and all the trains of South-Eastern Railways will terminate at Salima, which will be nearly to second Hoogly Bridge. After ten years what is Not a single platform has come up yet. A sum of Rs. 11 crore has been spent. What has happened to that project? If Mumbai has six terminal points, why is it that Calcutta has only two terminal points at Sialdah and Howrah. Why can Shalimar, Dum Dum and other terminal points not be developed?

Sir, the Mainline Electrical Multiple Unit is the most modern train. It was first introduced in between Asansol and Burdwan in 1993. Now, in all the electrified sections, the demand is coming for the introduction of the MEMUs. Now, these MEMUs are running at a distant place. Sir, what is the distance between Asansol and Tatanagar? It is about 280 kilometres. Is it scientific to run a MEMU train more than 300 kilometres without toilets and urinals?

Sir, in the British Railways I have seen that they have EMU trains both for the short distance and the long distance. The difference is that in the short distance EMU train, they do not provide any urinal but in the long distance EMU train, they provide toilets and urinals. Why can the RDSO not be asked to prepare a design so that in the case of long distance also, the MEMU can be introduced?

Sir, from Adra-Howrah, Bankura-Howrah, Bankura-Shalimar, Asansol-Howrah, Asansol-Tatanagar and in other sections also, the MEMU train will be the feature in the electrified section. I request the hon. Railway Minister to give a thought over it.

We are introducing the Mainline Electrical Multiple Units but we do not have the maintenance facilities. It has not been developed. I have been suggesting about it. Adra-Midnapore section is being electrified and a number of MEMU trains would be introduced. He has already inaugurated one train from Bankura to Adra in the month of October and that section is being electrified up to Midnapore. The entire section is being electrified. A number of the MEMU trains would be introduced. Where will the maintenance of these MEMU trains take place? All these trains will be taken to Tikiapara. Why should it be at Tikiapara and why not at Adra? I am at a loss to understand about this.

The Railways is setting up the shed, the maintenance depot, the diesel shed and the electric shed. They construct this shed and then there would be requirement of quarters and there would be scarcity of water. They are planning to set up the electric shed at Bokaro but water crisis is there and not sufficient quarters are there.

There are abundant steam loco sheds. Why that is not being utilised at Adra? It is a divisional headquarters. Sufficient accomodation is there; sufficient water is there. Both the electric shed and maintenance shed of the MEMU trains can be set up at Adra, which is a central place and which is the divisional headquarters.

Sir, two wrong policies have ruined the Railways.

One is uni-gauge project. The Railway Minister will agree with me. When that policy was adopted on the floor of the House, I objected to it. I said that the dream to have a project uni-gauge system will never be achieved. We would continue to have multi-gauge, broad gauge and metre gauge systems. We have got about 30,000 kilometres of metre gauge system which has been neglected for years together. No track renewal system had taken place in metre gauge system. What is the percentage of conversion? Eleven thousand kilometres have been converted into broad gauge. Still 20,000 kilometres are in the metre gauge system. This year we are planning to convert 600 kilometres. How much time will it take to achieve the dream of uni-gauge project? Then, why did we not concentrate on renovating or replacing the over-aged rolling-stock, over-aged permanent ways in the metre gauge system? That is why, the metre gauge system became inefficient. A small Committee was appointed by the Railway Minister in 1994. I got the opportunity to study the suburban system. Shri Ram Naik, the Minister of State for Railways, was also a Member of that Committee. We together went to Chennai. At that time, it was called Madras. We found that metre gauge of Southern Railway was more efficient than broad gauge.

Another policy is the reorganization of zones. No expert committee as such has recommended for six zones. A Committee of Advisers of Railway Board and RRC recommended it. The Railways Reforms Committee (RRC) under the Chairmanship of Dr. Pandey had recommended for three zones but six zones were created. What is the plan and programme for that? Two years have already passed. OSDs have been appointed. We do not know what they are doing. They have no work. Some officers have been posted. Our former Prime Minister just now has said that Rs.10,000 crore has been spent for the South West Zone, Bangalore. Now, suddenly, yesterday or the day before yesterday, the Cabinet took a decision to shift it to Hubli. What is the rationale behind it? After creation of six zones, just before Madhya Pradesh elections, Bilaspur Zone was created. I think Shri Motilal Vora will agree with me on that. What is the justification? What is the rationale behind it?

SHRI BASWARAJ PATIL SEDAM (GULBARGA): There is a big rationale behind that. If you know it, it is all right.

SHRI BASU DEB ACHARIA : This is my view. Zones cannot be created State-wise. Indian Railway is the symbol of unity and integrity.

SHRI BASWARAJ PATIL SEDAM : It has been done for that reason only.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Indian Railway is the symbol of unity and integrity. Do not disturb this unity and integrity. Zones cannot be created State-wise. Then, there will be a demand from Kerala. Why should there not be a Zone for Kerala? Why not for Haryana? Why not for Punjab?... (Interruptions) Tamil Nadu has already got it. They have the Southern Zone. I know that.

SHRI MOTILAL VORA (RAJNANDGAON): Shri Baalu is not here.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I know Zones cannot be created. What will be the viability? Now, there is a dispute. Waltair does not want to remain with East Coast Zone.

Is anybody from Andhra here? Shri Naidu is not here. There is a dispute. They do not want to merge. Shri Upendra will be able to tell us. They do not want to merge with the East Coast Zone. They want to be with the South Central Zone.

How can Rs.1200 crore be spent? We do not have money for expanding the network, we do not have the money for gauge conversion, we do not have the money for increasing the traffic facilities, we do not have the money for network expansion, the rolling stock and we do not have the money for replacement of the overaged coaches.

But the hon. Minister has emphasised on the modernisation of workshop and the maintenance of coaches. What is the position? He has stated it. Very good.

Here is the White Paper or the Status Paper. But I do not know what has happened to it. It must be gathering dust in the Railway Board. (Interruptions)

Do not remind him. I am concluding.

MR. CHAIRMAN: Your own friends are requesting me to give them a chance. Be generous. The others also should be represented. In the Railway Budget every citizen is expecting that his Member should have a say.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I am reading from the document.

The Plan expenditure on workshop vis-a-vis the rolling stock is given. For the Sixth Plan it is 17.3 per cent. Rolling stock vis-a-vis the percentage of Plan expenditure in workshop, Mr. Minister, during the Seventh Plan is 14.96 per cent. Please see how gradually it is reducing. In 1990-91 it is 11.09 per cent. In 1991-92 it is 4.33 per cent. In the Eighth Plan it is 5.18 per cent and in the Ninth Plan it is only 2.77 per cent! How will the hon. Minister be able to modernise or maintain his coaches with this reduced allocation?

I will now come to industrial relations, Unless I speak about the workers how can I conclude?

MR. CHAIRMAN: How can the House be conducted if a Member adamantly wants to speak as he likes? His party has got only 33 minutes. He has taken nearly 55 minutes.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I congratulate the hon. Minister for restoring the recognition to the RPF Association.

MR. CHAIRMAN: I am under compulsion to call another Member. Shri Gopal.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I am concluding, Sir. I congratulate the Minister of Railways for restoring the recognition to the RPF Association. This was a unanimous demand of the entire House. But I would like to suggest one thing, because an assurance was given by the former Railway Minister, Shri Jaffer Sharief, that he would bring a Bill to amend the RPF Act and to give more legal powers of investigation and prosecution to the RPF. That assurance was given.

I request the hon. Minister to bring such a Bill in this very Session because this demand was also made in this House that there should be some mechanism to give more powers.

Then comes the recognition and restoration of the channel of negotiation for the Railway Employees Confederation. They had the channel for negotiation from 1977 to 1980.

The production units do not have any recognised unions. There is a demand and the General Manager of CLW has also written that there should be recognised unions at Chittranjan Locomotive Works.

When the hon. Minister was at Bankura, he had given an assurance, and also fifty per cent commitment, that at the time of the Budget, he would consider and announce a fast passenger train from Bankura to Shalimar. He remembers that, I think. So, at the time of giving the reply, I think he will definitely say that a fast passenger train will be introduced.

MR. CHAIRMAN : Since the hon. Member has exceeded his time and is not concluding his speech, now nothing of what Shri Basu Deb Acharia says, will go on record.

SHRI BASU DEB ACHARIA : So, Sir, I thank you very much for your patience and for giving me the opportunity to speak.

(ends)

DR. SHAKEEL AHMAD (MADHUBANI): Sir, I am on a point of order regarding the proceedings of the House.

MR. CHAIRMAN: What is your point of order?

DR. SHAKEEL AHMAD : Sir, in the heat of the moment, Shri Basu Deb Acharia, who is a very senior Member of this House, cast some aspersion on the Chair. Twice he used the words "You are disturbing". Sir, the Chair never disturbs, the Chair observes, the Chair rules, the Chair gives ruling. So, it is my request to remove it from the proceedings.

MR. CHAIRMAN: It will be considered.

SHRI C. GOPAL (ARAKKONAM): Respected Chairman, Sir, the hon. Railway Minister has presented the Budget Estimates for the year 1999-2000 for the Indian Railways. I shall put my suggestions on behalf of the All India ADMK and also with the greatness of Dr. Puratchi Thalaivi.

In presenting the Budget, he has achieved many of the public's objects. Therefore, I want to appreciate the hon. Minister's efforts. I also want to submit that the hon. Minister has enhanced the passenger carrying capacity of the trains by attaching two or more coaches in 100 popular trains. Thus, by adding 440 additional coaches, this Government has generated the passenger carrying capacity by more than 29,000 passengers per day. That means, they have raised the travel facilities for 29,000 passengers every day, which means this Government is only for the poorer sections and not for others. I want to appreciate the Minister also because in this Budget he has introduced 124 new trains. It is also a great achievement of the Railway authorities that compared to the last fifty years, statistically, the number of accidents have come down during the year 1998-99. Therefore, it has to be appreciated.

With regard to appointments, particularly with regard to the selection of Group-D employees, the procedure has been changed. The selection will now be done through an objective written test of appropriate standard.

Sir, there will be no interview and the selection of the candidates will be done only through examination. On this point, I want to draw to the knowledge of the hon. Minister that examination is only a test of one's knowledge, it cannot indicate the intelligence of the candidate. The candidates who appear in examination held for selection of candidates for appointment to the post come from rural areas as well as urban areas. My humble submission would be that some preference must be given to the candidates coming from the rural areas who appear in the examination because the level of knowledge of candidates from rural areas and urban areas may differ due to the difference in facilities for education given to them. Therefore, some preference must be given(Interruptions)

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Candidates belonging to rural areas will be benefitted more by this.

SHRI C. GOPAL : They must be the beneficiaries. I also appreciate that he has proposed to provide 14 new train services. He has already announced last year that broad-gauging of line from Madurai to Rameswaram has been taken up. For the past four months, there is no improvement in the work on this line as no work is going on. Therefore, the broad-gauging work between Madurai and Rameswaram should be taken up immediately and urgently also.

DR. SHAKEEL AHMAD : I am also supporting him.

SHRI C. GOPAL : Thank you.

In the case of Chennai to Trichy section, there had been broadgauge. From Chennai to Rameswaram, all trains are diverted via Tanjore and Cuddalore. Because of this diversion, the running time taken is more than 20 hours. Passengers travelling from Chennai to Rameswaram feel it inconvenient because they have to travel for more than 20 hours. So, to avoid this inconvenience, the proposed broad-gauging work from Trichy to Manamadurai must be taken up immediately. Till the work of Trichy to Manamadurai is completed and the trains from Chennai

to Rameswaram once again resume in the original route, a special link train must be provided from Rameswaram to Trichy, connecting the Rockfort Express and Pandian Express trains. More reservation facilities must also be provided. That is my humble submission. I hope, the hon. Minister will take note of it.

There is also another obligation. There is already a route from Rameswaram to Trivandrum. It is only 100 kilometres. There will also be a service from Rameswaram to Trivandrum. Now, the route has to be formed from Ramnathapuram to Tuticorin. Tuticorin is only 100 kilometres from there.

MR. CHAIRMAN : There is no service from Rameswaram to Tuticorin. The hon. Member may correct it.

SHRI C. GOPAL : I am sorry.

In-between Trivandrum and Tuticorin, there is a broad gauge line. The distance is only 100 kilometres. The new train route has to be formed from Ramnathapuram to Tuticorin. This is the demand of more than one lakh people.

Sir, Perambalur is a newly created district. The headquarters is in Perambalur. It is not connected with rail route and people of that area have to go to Ariyalur for train journey which is only 30 kilometres from Perambalur.

Therefore, if a new route is laid in between Perambalur and Ariyalur, which is a 30 kilometre distance, the people of that area will be benefited.

As far as my constituency is concerned, Arakkonam is situated in between pilgrimage centres, particularly, Kancheepuram, Chengleput, Tirupati and Madras. The hon. Minister has started a broad gauge line in between Chengleput and Arakkonam, three months ago. I am also very thankful to the hon. Minister because he has selected Chengleput and Arakkonam line, in the Budget, for the purpose of electrification.

Sir, I want to give some particulars with regard to Arakkonam Junction. This Junction has to be improved more and more. I have already said that it is situated in between Tirupati, Chennai, Chengleput and Kancheepuram. This is also a main junction for proceeding towards Katpadi, Vellore, Karur, Salem and the Southern Region in general.

You have introduced MEMU trains, DMU and rail bus services in four regions. I have given petitions, after getting the signatures of more than 40 MPs, to you. I want that MEMU trains should be allotted to the Chennai Division. I want to draw the attention of the hon. Minister towards Arakkonam-Katpadi, Arakkonam-Tirupati, you know the importance of Tirupati, and Chennai, which are all pilgrimage centres. Therefore, with the help of party MPs, I have submitted to you a petition stating that MEMU trains should be allotted to the Chennai Division. You have allotted it to four divisions, but you have neglected the Chennai Division. That is why, my request would be to kindly allot MEMU trains to the Chennai Division.

Sir, I want to appreciate you because you have made great efforts to take care of the 90 per cent of the passengers travelling in the second-class. You have given concession to the 90 per cent of the passengers who travel by second-class; you have not increased the fare. Therefore, all the poorer sections appreciate your activities because you have made great efforts at a time when the Central Government is facing an economic crisis situation, and you have not raised the fares concerning 90 per cent of the poor people.

I have already given a petition with regard to the stoppage of 2639 and 2640 Brindavan Express, Cheran Express, 6319/6320 Trivandrum Mail and Chennai-Mumbai Express. All these trains should be stopped at Arakkonam

I would also like to submit that there is already a connecting passenger train between Arakkonam and Katpadi. At Arakkonam, it starts at about 6.50 a.m. and it goes to Katpadi at about 8.05 a.m. From 8.05 a.m. till evening 5.30 p.m., that train is idle. I am not requesting you for any new train. I do not want to give the trouble because you have to allot more trains to new areas. My only request is that, that train which is idle at Katpadi may be run again to Arakkonam and back.

I want to appreciate you because you have given concession to the Press correspondents. So far, no Government has given any concessions to the Press correspondents.

But, media correspondents are given concessions of 25 per cent in first class and 50 per cent in second class for travelling up to 2,500 kilometres in a month. It is an appreciable step. This Budget is meant for the poorer people.

Sir, I request that Dindigul-Coimbatore via Pollachi metre gauge line be converted to broad gauge. Sathiamangalam-Erode line should be extended to Mettupalayam also. The distance between Valaja railway station and Ranipet railway station is a mere five kilometres. This line has to be restored and renewed.

As far as catering is concerned, the quality of food supplied in trains is not good. Travelling public have been complaining that they are not properly served and the quality of food is not good enough. Hon. Minister may give his attention to this aspect. As far as the condition of toilets is concerned, it has been the same for the past 100 years. Some renovation must be there.

As far as trains 6721 and 6722 from Kanyakumari are concerned, the railway authorities have informed that these trains are going to be discontinued from 19-4-99. It would be better if you convert the route of this train and run it from Chennai Egmore to Tirunelveli area. I humbly submit that an additional train be run from Chennai to Tirunelveli via Arakkonam, Kathpady, and Karoor. This train, 6721 and 6722, caters to the needs of people belonging to Arakkonam, Vellore, Dharmapuri, Salem and Namakkal Districts. Those people will suffer a lot if these trains are cancelled. Therefore, I request the hon. Minister to either continue with these trains or run an additional train as requested by me.

With these words, I appreciate the Budget.

श्री मोहन सिंह (देवरिया): सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने सन्तुलित ढंग से रेल बजट पेश करने की कोशिश की है। कुछ विसंगतियाँ, कुछ कमजोरियाँ और कुछ उपेक्षाओं के भाव हैं जो हर रेल बजट में दिखाई पड़ते हैं। उनके बारे में सभी पक्षों की ओर से सुझाव दिए जाते हैं, लेकिन हमारा दुर्भाग्य है कि रेल सुविधा और रेल के विस्तार पर राजनीतिक कारणों से और सरकारी प्रभाव से उसके कुछ अंश पर विशेष दबाव हो जाता है। इसलिए मेरा एक और ठोस सुझाव यह है कि जो किसी प्रधान मंत्री का लोक सभा क्षेत्र हो उसे रेलवे जोन्स मुख्यालय जरूर बना दिया जाए और जो रेल मंत्री का क्षेत्र हो, उसे रेलवे का डिवीजन मुख्यालय जरूर बना देना चाहिए और उसके ऊपर कुछ बहस करने, उसके औचित्य को देखने की कोई आवश्यकता नहीं रहनी चाहिए।

... (व्यवधान)

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): और रेल राज्य मंत्री के लिए कुछ बता दीजिए।

श्री मोहन सिंह : रेल राज्य मंत्री के लिए कोई और तरीका ऐसा निकाला जाए जिसमें जोन और डिवीजन के अतिरिक्त कोई और चीज बनाई जा सकती हो, तो वह बनाई जाए। जब कोई होशियार रेल राज्य मंत्री होगा, तो वह अलग से एक निगम बनवा लेगा जो किसी जोन और मंडल से बहुत बड़ा होगा, वह दूसरी बात है।

लेकिन इस तरह की चीजों को करते समय कुछ विवेक, औचित्य और तर्क का आधार रखना चाहिए। मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे का संबंध भारत के आम जन-जीवन से सबसे अधिक है। समाज के जो गरीब आदमी हैं, जिसकी एक नया पैसा अपनी जेब से खर्च करके किसी स्थान पर जाने की स्थिति नहीं है, वह भी किसी तरह रेल का इस्तेमाल करके अपने गंतव्य तक पहुंच जाता है। रेल भारत सरकार का सबसे महत्वपूर्ण अंग है इसलिए रेल महकमे को यह शिकायत करनी पड़े कि बजटरी सपोर्ट नहीं मिला, तो मैं समझता हूँ कि यह एक दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है। किसी भी वित्त मंत्री और किसी भी सरकार को अपने बजट का निर्धारण करते समय रेल के बजटरी सपोर्ट को सबसे आगे रखना चाहिए, यह मैं कहना चाहता हूँ।

दूसरा, रेल को अपने पैरों पर खड़े होने का उपदेश हम बहुत दिन से सुन रहे हैं क्योंकि रेल में सबसे अधिक जरूरत गोज कन्वर्जन की है, नई रेल लाइन बनाने की है और जो रेल लाइनें हैं, उनको आधुनिकीकरण करने की है। इन रेल लाइनों पर आदमी सुरक्षित ढंग से अपने गंतव्य पर पहुंच सके, इसकी व्यवस्था करनी है। उनका ऊर्जाकरण करना है जिससे वे कम से कम समय में पहुंच सकें। इस चीज को सीमित साधनों के रहते हम कैसे कर सकते हैं, रेल बजट पेश करने वाले मंत्री की विशेषता और कौशल उस बजट में दिखाई पड़ता है। मैं सुझाव के तौर पर कहना चाहता हूँ कि जैसे बिजली विभाग में रेगुलेटरी ऑथारिटी बन गई, उसका एकट पास कर दिया, दूर संचार के क्षेत्र में पास हो गया, उसका भी बजट हमने पास कर दिया, कानून बना दिया। उसका नतीजा है कि जब कभी भी वह दरों में मनचाही वृद्धि करने लगते हैं और उसमें सरकारी हस्तक्षेप जनता के दबाव में होता है और सरकार उसमें दखल देती है तो उनकी ओर से खड़गहस्त हो जाते हैं और कहते हैं कि कानून के मुताबिक सरकार को इसमें दखलअंदाजी करने का कोई अधिकार नहीं है। यदि हम इस तरह से रेल में व्यवस्था कर दें तो मैं समझता हूँ कि मारा-मारी हो जायेगी, जो कि एक अच्छी स्थिति नहीं होगी। रेल कहने के लिए तो कहती है कि हम भी एक कन्ज्यूमर आईटम हैं। हम आपको एक

सेवा मुहैया कराते हैं और उस सर्विस के एज में कुछ लेने का काम करते हैं जिसका नतीजा है कि जनता के दबाव में पिछले कई वर्षों से साधारण श्रेणी के रेल के भाड़े में खास तौर से जो उपनगरीय ट्रेनें हैं, उनके भाड़े में वृद्धि नहीं हो पा रही है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इस तरह की कोई कोशिश कि आपके टैरिफ का निर्धारण भी हो, इस तरह की रेगुलेटरी बोर्डि लगे और वह आपके अधिकार क्षेत्र से बाहर चली जाये, मैं समझता हूँ कि इससे उपादेय भी नहीं होगा और वह उचित भी नहीं होगा

इन्हीं चीजों के साथ मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ कि रेल अपने पैरों पर खड़ी हो जाये, इसके लिए बहुत सारी घोषणायें की गई हैं। इसमें एक घोषणा इस बार फिर आई है, जिसे हम पिछले चार-पांच बजट से सुन रहे हैं कि रेल की जो जमीन है, उसकी सम्पत्ति है, उसका हम वाणिज्यिक और व्यावसायिक उपयोग करके रेल के लिए संसाधन जुटायेंगे। यह बात हम बहुत बार से सुन रहे हैं लेकिन इसका ठोस रूप क्या होगा, इसका तौर-तरीका क्या होगा, उसकी डिटेल् में जब हम जाने की बात करते हैं, तो उसका कोई रूप हमारे सामने नहीं आता है। मैं सुझाव के तौर पर कहना चाहता हूँ कि ग्रामीण इलाकों से जो रेलगाड़ियां चलती हैं, उनको वहां के जो स्थानीय मुलाजिम हैं, विभाग के लोग हैं, अपनी सुविधा अनुसार लोगों को ऐसे ही दे देते हैं। जब तक तबीयत होती है तब तक उनकी अंडर हैंड डीलिंग रहती है। उनको पैसा मिलता रहता है। वन फाईन मार्निंग बुलडोजर लेकर आये, आर.पी.एफ. के लोग आये, रेल के अधिकारी आये और वहां लगी हुई सारी झोंपड़ियों को उखाड़कर, फेंककर चले गये। इससे न रेल को फायदा होता है और न बैठे हुए लोगों को फायदा होता है। इसलिए एक तात्कालिक और त्वरित योजना बनाकर आपके पास जो बची हुई भूमि है, उसके उपयोग के इस्तेमाल का कोई तरीका निकालकर एक टाइम बाउंड प्रोग्राम में करके पूरा कर लेना चाहिए। इससे रेल को भी फायदा होगा और जो गरीब लोग अपनी झोंपड़ी बनाकर थोड़ी बहुत कमाई कर रहे हैं, उनको भी राहत मिलेगी, सुविधा मिलेगी।

इस सुझाव के साथ हम पूर्वी उत्तर प्रदेश और उत्तरी बिहार के कुछ सवाल माननीय मंत्री जी के सामने रखना चाहते हैं क्योंकि ये बहुत गरीब और पिछड़े हुए इलाके हैं। सबसे पहले गांधी जी के नेतृत्व में इन्हीं इलाकों में, वहां की गरीबी को देखते हुए, अंग्रेजी हुकूमत के खिलाफ संग्राम हुआ। छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की एक नीति चली। एक छोटी लाइन आसाम से गुजरात को जोड़ती थी, समानान्तर एक बहुत अच्छी लाइन थी लेकिन उसे बीच-बीच में, जहां कहीं राजनैतिक दबाव आता था, आपने छोटी लाइन में बदल दिया। उसकी एक महत्वाकांक्षी योजना बनाकर सालभर के भीतर ... (व्यवधान) ये जानते हैं, इन्हें सुनाने की जरूरत नहीं है केवल बल प्रदान करने की जरूरत है। इस बात को ये समझते और जानते हैं। आसाम से गुजरात को जोड़ने वाली जो छोटी रेल लाइन है, उसे किसी तरह दो साल के भीतर पूरा करने की बात है, जैसे आपने निगम बनाया, एक बहुत बड़ी योजना कोंकण रेलवे को नए सिरे से स्थापित करने का, हम आज समाचार पत्रों में पढ़ रहे हैं कि कोंकण रेलवे इस साल तक ५७०० करोड़ रुपये के घाटे में पहुंच जाएगी। यह सूचना कहां तक सही है, मैं उस पर बहुत जोर देकर नहीं कहना चाहता लेकिन जो खबर अखबार में छपी है, उसके आधार पर मैं कह रहा हूँ। उसी तरह आपने छितौनी-बागाह रेल पुल को, जो अपने आप में एक बहुत बड़ी समस्या थी, करीब डेढ़ सौ करोड़ रुपये खर्च करके पूरा किया। लेकिन उस पर एक सड़क पुल भी बनना था जिसके लिए जल संसाधन विभाग को पैसा देना था। तीन साल हो गए, जल संसाधन विभाग ने २५ करोड़ रुपये सड़क पुल बनाने के लिए रेलवे को हैंड ओवर कर दिए लेकिन आज की तारीख तक उस सड़क पुल का निर्माण ही शुरू नहीं हुआ जबकि वहां सामान भी मामूली तौर पर डेढ़ साल से डाला जा रहा है। जब व्यक्तिगत तौर पर पूछते हैं तो कहते हैं कि हम सामान जुटा रहे हैं। किसी एक पार्टी को आपने सब ठेका दे दिया और उस कम्पनी ने कभी पुल बनाया ही नहीं, लोग ऐसा कहते हैं। इस तरह इन छोटी-छोटी बातों पर रेल मंत्री जी, रेल मंत्रालय को विशेष तौर पर ध्यान देना चाहिए और जिस तरह आपने निगम बनाकर कोंकण रेलवे के काम को पूरा किया, उसी तरह एक निगम बनाकर आसाम से गुजरात को जोड़ने वाली छोटी लाइन के गेज कन्वर्जन के काम को लेना चाहिए क्योंकि वह पश्चिम से पूरब और पूर्वोत्तर राज्यों को जोड़ने वाली सबसे महत्वपूर्ण रेल लाइन है। बीच-बीच में उसके लिए हर बजट में कुछ न कुछ व्यवस्था होती है। दो साल से व्यवस्था की गई है कि गोड्डा से गोरखपुर के लूप कॉर्ड को हम बड़ी लाइन में कन्वर्ट कर देंगे लेकिन दो साल हो गए, उसके लिए पैसा ही रिलीज नहीं होता। यदि २५ करोड़ रुपये से अधिक की योजना होगी तो प्लानिंग कमीशन में जाना पड़ता है। मैं सुझाव के तौर पर कहना चाहता हूँ कि प्लानिंग कमीशन आपकी प्रस्तावित योजनाओं को छः महीने, सालभर फाइल लेकर सोते रहने के अलावा कुछ नहीं करता। योजना विभाग का कोई काम नहीं है। रेल की सारी योजनाएं जब योजना विभाग में चली जाती हैं तो बरसों पेंडिंग पड़ी रहती हैं। इसलिए रेलवे अपनी योजनाओं को स्वयं बनाए। उनके ऊपर जो वित्तीय सम्मति बने उसके लिए बाजार से पैसा जुटाने की व्यवस्था करे, चाहे बॉन्डस जारी करे, इनकम टैक्स में छूट दिलवाए या जो भी संभव हो ताकि उसे अपनी बड़ी योजनाओं के लिए योजना आयोग के दरवाजे पर खड़े होकर पत्रावली के विस्तारण के लिए जाना न पड़े। रेलवे के पास कम से कम एक ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए। जब ऐसा होगा तो मैं समझता हूँ कि आपकी योजनाएं, जो लगातार विलंबित होती रहती हैं, उनमें आसानी होगी और हम उस काम को आसानी से कर सकेंगे।

उसी तरह खान-पान की व्यवस्था के बारे में कहना चाहता हूँ। तीन साल से बजट में घोषित हो रहा है कि खान-पान की व्यवस्था को दुरुस्त करने के लिए हम अलग से निगम बनाएंगे परन्तु अभी तक न अलग से निगम बना है और न उसका प्राईवेटाईजेशन होता है। जिनको आपने निजी गाड़ियों में संचालन के लिए खान-पान की व्यवस्था दे रखी है, वे बेकाबू हैं, बेनियंत्रित हैं। उनके द्वारा आपूर्ति किया हुआ भोजन कोई भी व्यक्ति खाकर स्वस्थ नहीं रह सकता, रेलवे चल नहीं सकती। इसलिए खान-पान की व्यवस्था के बारे में माननीय मंत्री जी रेल मंत्रालय की रेल बोर्ड की बैठक करके, निगम बनाने का उनका जो पुराना विचार है, या तो उस का त्वरित गति से पालन हो, उसका निर्णय हो और यदि नहीं होता तो खान-पान की व्यवस्था कैसे दुरुस्त की जा सकती है, इस बारे में रेल विभाग को सोचना चाहिए।

14.00 hrs [Dr. Laxminarayan Pandey in the Chair]

दूसरी बात रेलवे के संचालन के बारे में है। संचालन में जो अत्यन्त आधुनिक गाड़ियां संभ्रांत लोगों को ले जाने के लिए हैं, मेरी जानकारी के अनुसार शताब्दी ट्रेनें, राजधानी ट्रेनें, ये घाटे में चलने वाली गाड़ियां हैं और इनकी वजह से भी रेलवे का घाटा बढ़ रहा है।

यह संयोग है कि सबसे अधिक रेल मंत्री बिहार से रहे हैं। बाबू जगजीवन राम और डा. राम सुभग सिंह से लेकर माननीय मंत्री जी तक, और सबसे अधिक दिल्ली, भारत की राजधानी में

... (व्यवधान)

श्री एस. जयपाल रेड्डी (महबूबनगर) : आप हमारे राम विलास पासवान जी को भूले जा रहे हैं।

श्री मोहन सिंह : नहीं, वे तो अंतिम कड़ी थे और अब किन्हीं कारणों से उनसे इनकी दोस्ती हो गई है, इसलिए उनका जिक्र करना, उल्लेख करना मैं समीचीन नहीं समझता, क्योंकि शुरू में उनकी जो उद्घोषणाएं थीं, जो बिना योजना के, बिना वित्तीय प्रावधान के उनके जो पत्थर रखे हुए थे

... (व्यवधान)

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सब जाली साबित हुए।

श्री मोहन सिंह : मैं यह शब्द इस्तेमाल नहीं करना चाहता। मंत्री जी अब उसको जाली नहीं कहेंगे, हम और आप जाली कहेंगे।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : मंत्री कहें या नहीं कहें, वे फंसेंगे।

श्री मोहन सिंह : लेकिन जो योजनाएं बनें, उन योजनाओं के लिए वित्तीय प्रावधान किया जाये। फैशनेबल गाड़ियों पर बल देने के बजाय, सबसे अधिक बिहार से और खास तौर से हम पूर्वी उत्तर प्रदेश से रोजाना जिस गाड़ी से हम आते हैं, दिल्ली से बिहार को जोड़ने वाली एक ही अच्छी गाड़ी वैशाली एक्सप्रेस है, उसमें लोग नीचे ऊपर बैठे हुए होते हैं, लेकिन और जो भी नई गाड़ी चलाई जाती है तो उसमें कुछ फैशनेबल डिब्बे जोड़ दिये जाते हैं, उत्तरी बिहार को दिल्ली से जोड़ने वाली एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाये, जिसमें कोई आरक्षित डिब्बा न हो, कोई ए.सी. का डिब्बा न हो, कोई फर्स्ट क्लास का डिब्बा न हो, केवल साधारण श्रेणी के डिब्बे हों, जो उत्तरी बिहार के लोगों को कम समय में दिल्ली पहुंचाने वाली हो, जिससे उत्तरी बिहार का गरीब आदमी भी यह सोच सके कि बिहार के मंत्री इस मंत्रालय को चलाने वाले हैं, उन्होंने हमारे ऊपर ध्यान दिया है।

इस सुझाव के साथ मैं माननीय मंत्री जी, आपको धन्यवाद देता हूँ और मैं ज्यादा वक्त लेकर बाकी माननीय सदस्यों का समय नष्ट नहीं करना चाहता। सभापति जी, आपको धन्यवाद।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (CALCUTTA NORTH-WEST): Sir, on behalf of my party, Trinamool Congress, I support the Railway Budget and the Demands for Grants (Railways) for the year 1999-2000. Shri Nitish Kumar may feel a little bit upset because bus riding and bus service are getting more publicity than railway trips. The Prime Minister went to Lahore by bus; again the bus from Lahore is coming back on the 16th; and our Chief Minister is going to Dhaka on the 16th, again by bus. The Indian Airlines is introducing a new air route from Calicut to Dubai and we hear that a huge number of MPs of the privileged sections are travelling to Dubai on the air trip for two or three days. So, why should the hon. Minister of Railways not take a group of MPs to different parts of India to have a look at the railway management, the railway supervision and other things related to the Railways?

SHRI NITISH KUMAR: It is a good suggestion.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (CALCUTTA NORTH-WEST): He can take a complete team so that we can make a comprehensive study of the latest developments.

SHRI NITISH KUMAR: We may include some journalists also!

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : They will certainly give it a good publicity. ... (Interruptions)

ढाका से कलकत्ता ट्रेन नहीं है, वह बस है।

... (व्यवधान)

The Plan outlay for 1999-2000 has been kept at Rs.9,700 crore and this provision is an increase of Rs.945 crore over the Revised Estimates of last year. It is a good attempt but major efforts have to be made for railway safety. In different ways, railway safety matters have been discussed and we still remember the disastrous and pathetic accident which took place at Khanna. It is unforgettable.

Even till now, apprehensions exist every day. Whenever our friends or relatives board a train to go somewhere or when they come from somewhere, the family members certainly are having some doubts in their minds as to whether the train will reach safely and in time or not.

After the disaster in Khanna, another Commission of Inquiry had been constituted with Shri V.C. Garg, the sitting Judge of the Haryana High Court as its head. Before this Commission, there were three other Commissions, in the year 1962, 1968 and in 1978. What we want to know is the fate of the reports of these Commissions. It appears to us that all the reports of these Commissions are going back to the waste paper basket, as simple bundle of papers.

So far as the safety measures are concerned, what we propose is to have the signal system or the communication system modernised. Even in our arrangement, there is no communication between the driver and the guard. This communication between the driver and the guard is of utmost necessity by which accidents could be avoided. I will request the hon. Railway Minister to look into the matter.

What we propose is that responsibility for accidents should be fixed, track renewals should be done on top priority basis, accountability must be fixed, proper maintenance should be there and the system of punishment should be strengthened. Accidents take place for different reasons; but punishment system should be strengthened. We should find out who are responsible for this because the causes of accidents are many; not only human errors, there are other errors also. Mechanical fault is there, administrative callousness is there, technical fault or error is also there. So, each and every accident should be probed with care and we should take all efforts to see that the present railway operation is made as accident-free and zero-defect. Shri Nitish Kumar is trying to do that. Replying in the Rajya Sabha after a discussion on some railway accident, he said that from morning to night he was following them to see that such accidents do not occur.

यह जीरो डिफेक्ट हो जाए, यह देखना चाहिए।

We are all for his success so far as the railway accidents are concerned.

Another important thing is about leakage. If proper care is taken to check leakage in the Railways, Railways can certainly earn more revenue. We know that people will demand for new railway lines and for early completion of ongoing projects. Certainly, the Minister will have to fix his plan of action on priority basis. People have high expectation from the Railway Ministry. Whoever may be the hon. Member, he will certainly place some demands for new railway lines. But after considering the priority, it has to be done. There is a saying: 'If there is a will, there is a railway; if there is no will, there is only survey.' We also propose to look at your publicity budget.

An amount of Rs. 22 crore is spent on publicity. Why can the Railway Ministry not reduce this expenditure and spend the amount for improving passenger amenities? Passenger amenities should be taken care of; and new coaches should be provided. The hon. Minister has announced some new proposals in his Budget. We appreciate that and whole-heartedly welcome them. The announcements are related to new railway projects, new railway lines and gauge conversion.

The Minister has proposed to expand the IVRS, Interactive Voice Recording System, to 44 stations, introduce the NTES, National Train Enquiry System, introduce the tele booking reservation as it happens in the Indian Railways, introduce pantry cars in eighty more trains. Tatkal scheme is already in existence. The Minister has already announced that 1999-2000 would be the 'Passenger Year'. We wish you all success in implementing these proposals. It is because making announcements is easier and implementing them is difficult because of the paucity of funds. The Minister has explained in this House as to how much money would be required for implementing the pending and on-going projects.

There is a good sign which I would like to bring to your notice. In general, public sector units are suffering losses. Some public sector units are being disinvested and some other public sector units are announcing VR Scheme. But the public sector units under the Ministry of Railways are earning profits and they are showing very good results. IRCON has earned a profit of Rs. 50.3 crore along with a foreign exchange of Rs. 43.40 crore. I request the Minister not to confine the activities of IRCON only to Nepal, Bangladesh and Malaysia. It should be made much more broad-based. This organization should compete for further global tenders because they can earn more foreign exchange through that.

The Container Corporation of India has earned a net profit of Rs. 115 crore; Indian Railway Finance Corporation has earned a net profit of Rs. 167 crore; and RITES earned a net profit of Rs. 14.5 crore. These units have performed well. But it is reported that the Ministry is becoming over confident over the performance of public sector units. I request the Minister that they should remain alert and see that work culture in these units do not get affected in any way. These are to be dealt firmly with all importance. The Research Design and Standard Organization should be developed on priority basis. It is because if this organization is in good condition, certainly the Indian Railways would progress further.

Now, I would like to demand some projects for my State, West Bengal, which is THE most discussed matter in our country today. I would urge upon the Minister to operate the Uttar Ganga Express for seven days in a week.

We expected this announcement in the Budget speech, but it was not made. It may kindly be operated for seven days.

My next demand is, setting up of one divisional office at New Jalpaiguri. I would also request the Minister to explore the possibilities to complete the Balurghat-Eklakhi, Digha-Tamluk project immediately.

We have come to know that the West Bengal Government is not extending the required help, that is making the land available, to complete this project. We would like to know from the Minister, is that true. I would like to be on record, and also wish the hon. Railway Minister to clarify, that the Chief Minister of West Bengal did not respond to the letter written by the Minister of Railways in this regard. The Chief Minister did not bother to reply on his own and had asked one of the junior Ministers in his Cabinet to send the reply. I wish the Minister to make it clear in the House that due to non-cooperation of the West Bengal Government, this could not be done.

SHRI BASU DEB ACHARIA : The Chief Minister has already spoken to the Railway Minister.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : It is a matter of regret that the Chief Minister did not reply to the letter written by the Railway Minister.... (Interruptions) I would like the Railway Minister to clarify whether it is a fact that a junior Minister had sent the reply. The Chief Minister did not even bother to acknowledge it. This is the attitude of the State Government.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, the Railway Minister should enlighten the House that the Chief Minister has already spoken to him over telephone.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : I am not concerned whether the Chief Minister has spoken to the Railway Minister on phone or not. I would like to know whether the Chief Minister acknowledged the letter written by the Railway Minister or not. The Railway Minister had himself made a complaint that due to non-availability of land he was unable to implement the proposal.... (Interruptions) I accept it as a challenge. I can produce the letter, if Shri Acharia challenges me.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Yes, I challenge it.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : I can produce the letter on Monday.

SHRI BASU DEB ACHARIA : The Chief Minister has already spoken to the Railway Minister.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Who bothers about the Chief Minister speaking to a number of people. We are concerned whether some correspondence has taken place between the two.

SHRIMATI GEETA MUKHERJEE (PANSKURA): Sir, on that issue, the West Bengal Chief Minister has spoken to the Railway Minister a number of times.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : The Chief Minister has enough time to gossip with anybody. He can talk to anybody over a cup of tea but whether he responded to the Railway Minister or not, is the point. The Railway Minister had lodged a serious complaint against the functioning of the State Government. I wish to know about that.

Sir, due to non-cooperation of the State Government, Bengal's Package proposal may be affected....

(Interruptions) So, do not get trapped by Shri Jyoti Basu's tricks.

SHRI NITISH KUMAR: Not at all.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : The Minister may proceed on his own and make an all out effort to see that the Bengal Package proposal is implemented. He knows Shri Lalu Yadav better, but we know Shri Jyoti Basu better. Mamata Ji knows Shri Jyoti Basu more than anybody else knows.... (Interruptions)

KUMARI MAMATA BANERJEE : Sir, when Shri Basu Deb Acharia was speaking did anybody from our side interrupt him? Why is he disturbing us?

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : According to the Bengal Package proposal, the hon. Railway Minister has agreed to introduce Metro Railway Project from Taliganj to Garia for which the monetary assistance has already been given. Metro Railway is a project of national importance. Calcutta Metro is one of the best railways in the world. So, Calcutta Metro Railway should be given the top priority, not only by the Railway Minister but also by the Government of India. Sufficient money should be provided for its maintenance also. We request not only the Railway Ministry but also the Finance Ministry and the Government of India to allocate more money for the Metro Railway Project considering it as the topmost priority project of the country.

Sir, we have heard Tamil Nadu Member's speech. They were requesting for one or two railway projects which are to be implemented. Yesterday, a few Orissa Members of Parliament -- they are our colleagues -- were lodging some protest by sitting in front of Parliament. They were telling us that Bengal has taken everything, that is why, they are getting nothing.

Sir, what we want to say is that Bengal is a sufferer of regional imbalance since Independence. Shri Nitish Kumar is also representing the Eastern Zone. The Eastern Zone and the North-Eastern Zone are the victims. So, he should take all out efforts to see that Railway proposals, their communication systems are strengthened. I would also request the hon. Minister to look into the matters which have been raised by the hon. Members of Orissa and Tamil Nadu who have met our leader, Kumari Mamta Banerjee. We also urge upon the hon. Minister to look after the Haryana matters.

Lastly, we would request the Government to see that the on-going projects, pending projects and new lines which have already been announced, should not suffer for paucity of funds. An accident-free Railways, about which I categorically said earlier, is certainly our priority. We give our best wishes to the Railway Minister to see that the Railway operation becomes defect-free.

With these words, I, on behalf of All India Trinamul Congress, support this Railway Budget.

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सभापति महोदय, रेल विभाग एक बहुत ही महत्वपूर्ण विभाग है। लोगों के यातायात का यह एक बहुत ही अच्छा साधन है। लगभग एक करोड़ लोगों को और एक करोड़ दस लाख टन सामान को ढोने का यह काम करता है। भारत में बैलगाड़ी बहुत दिनों से है और हिसाब लगाकर देखा जाए तो अभी भी रेल से ज्यादा सामान ढोने का काम बैलगाड़ी से ही होता है। उसमें भी रेल से कम पूंजी नहीं लगी हुई है लेकिन उसमें आम आदमी की पूंजी लगी हुई है। रेल विभाग में बहुत आकर्षण है। माननीय नीतीश कुमार जी की स्थिति खतरे में है, ऐसा मुझे लगता है।

... (व्यवधान)

श्री एस. जयपाल रेड्डी (महबूबनगर) : नीतीश जी बड़े भले आदमी हैं, उनको आपसे क्या खतरा है ?

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : भले आदमी हैं इसीलिए खतरे में हैं। भले आदमी पर आजकल ज्यादा खतरा होता है। खतरा इसलिए है कि हमको जानकारी है कि रेलवे की रिक्लूटमेंट में बहुत रिश्वत थी। लिखित परीक्षा पास करने के बाद इंटरव्यू में बिना रिश्वत दिए चयन नहीं होता था। देश भर में वातावरण इससे बड़ा दूषित हो गया था। रिश्वत के कारोबार को खत्म करने के लिए इन्होंने इंटरव्यू खत्म करा दिया। खाली लिखित परीक्षा पास करो तो बहाली हो जाएगी। लिखित में भी कॉपी की हेराफेरी होती थी। इसमें इनके रिक्लूटमेंट बोर्ड के चेयरमैन और कई लोग पकड़े गये हैं। मैरिट और योग्यता के बल पर भर्ती हो सकती है, इससे लोगों का विश्वास उठ गया था। लोगों में यह भावना फैल रही थी कि रिश्वत से भर्ती होती है मेधा से नहीं।

इतना भारी आविश्वास देश में फैल जाएगा तो इनके टिकने पर संदेह होता है। इससे देश भी खतरे में पड़ जाएगा। इन्होंने इस बारे में अभी कार्रवाई की है। कुछ चेयरमैन ने बेरोजगारों को बहाली का लालच देकर घूस ली। इसमें वूड-बी चेयरमैन भी थे। उन्होंने बेरोजगारों से घूस लेकर पैसा जमा किया। वे अब जेल में हैं। इसकी जांच-पड़ताल होगी। उस समय के मंत्री ने कहा था कि हम आपको चेयरमैन बना देंगे। यह इस बारे में सब कुछ जानते हैं। भूतपूर्व मंत्री के कारण यह विभाग खतरे में है।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज): उस समय कौन मंत्री थे? आप उनका नाम बताएं।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : आपका जनरल नॉलेज इतना कमजोर है कि आपको बताने से भी पता नहीं लगा है।

... (व्यवधान)

इनका वर्तमान भी खतरे में चल रहा है।

श्री प्रभुनाथ सिंह : जो कहना है साफ कहे। हमें जनरल नॉलेज की जानकारी नहीं है।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : समझने वाला समझ गया, जो न समझे वह अनाड़ी है। यह अभी भी खतरे में हैं।

रेल विभाग महत्वपूर्ण विभाग है। लोग कहते हैं कि हम मंत्री नहीं बनेंगे। अगर बनेंगे तो रेल विभाग ही लेंगे। इन्हें वूड बी रेल मंत्री और वांट टू बी रेल मंत्री से खतरा है।

KUMARI MAMATA BANERJEE :Sir, I would not like to interrupt since he is a senior Member. But I would only like to say that we do not want any portfolio. You were interested in a particular portfolio and you had got it. Are you happy now? But we are not interested.

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : सभापति जी, मैंने किसी का नाम नहीं लिया।

कुमारी ममता बैनर्जी : आपने हाउस में यह बात कही और मैं इस समय हाउस में हूँ। मैंने इसलिए क्लैरिफिकेशन दिया।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : रेल बजट से बिहार की बड़ी बदनामी हुई है। बिहार के ६-७ रेल मंत्री हुए। कहा जाता है कि सारा रेल बजट बिहार चला गया। लेकिन हिसाब-किताब देखें तो बिहार अन्य मामलों में तो पिछड़ा है ही, वह रेल के मामले में भी दूसरे राज्यों के मुकाबले पिछड़ा हुआ है। रेल लाइनों की लम्बाई, वहाँ की आबादी और आमदनी देखने के बाद पता चलता है कि बिहार पिछड़ा हुआ है।

वैशाली को विश्व का सबसे बड़ा लोकतंत्र होने का गौरव प्राप्त है। हिन्दुस्तान में वैशाली वह स्थान है जिसे लोकतंत्र पैदा करने का गौरव प्राप्त है। वहाँ तीन हजार वर्ष पहले लिच्छवी गणतंत्र था। पश्चिम के देशों को इस बारे में जानकारी है या नहीं मुझे मालूम नहीं? चीन से जो फाहयान और हवेनसांग यात्री आए थे उन्होंने अपने इतिहास में लिखा है। वह भगवान बुद्ध की कर्म भूमि है। भगवान बुद्ध वहाँ महीनों निवास करते थे और उपदेश देते थे। उन्होंने वैशाली के बारे में वर्णन किया है।

भगवान महावीर की जन्मभूमि है। इस तरह हिन्दुस्तान का गौरव और ऐतिहासिक स्थल है। सन् १९०४ में अंग्रेजी सल्तनत के समय वैशाली को रेल से जोड़ देने का नक्शा पास किया गया। माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले रेल बजट के समय कहा था कि उक्त क्षेत्र को बुद्ध सर्किट कर दिया जायेगा। जब विज्ञान के विद्यार्थी होंगे, तब यह बुद्ध सर्किट बनेगा या फिर कब वैशाली को इस सर्किट से जोड़ा जायेगा? वे कहते हैं कि रेल चलायेंगे परन्तु मैं पूछना चाहता हूँ कि यह बुद्ध सर्किट कब बनेगा। सिर्फ मैं ही यह बात नहीं कह रहा हूँ, माननीय राष्ट्रपति जी तथा अन्य रेल मंत्रियों और कई लोगों ने कहा कि वैशाली को रेल से जोड़ना चाहिये। हाजीपुर-लालगंज-वैशाली-सरैया से पारू देवरिया-साहिबगंज होते हुये सुगौली से जोड़ना था। इस कार्य के लिये सर्वेक्षण भी किया गया और शिलान्यास भी हुआ। उसकी रिपोर्ट भी आ गई है लेकिन

ये कहते हैं कि उसमें ज्यादा खर्चा होगा। क्या वैशाली को रेल से जोड़ने के लिये दूसरे फेज़ में काम होगा? साहिबगंज-महषी बहुत कम खर्च में बनेगी। हाजीपुर-लालगंज-साहिबगंज होते हुये महषी से जोड़ देने से आधे से कम रेल लाइन पड़ेगी। सर्वे कराया गया है और कहा है: ‘

If there is a will, there is a railway. If there is no will, there is survey."

अब हमारे यहाँ खाली सर्वे हो रहा है। मैं आपसे पूछना चाहूँगा कि क्या आपकी विल है या नहीं। क्या इस बजट में इसे जोड़ा जायेगा या नहीं? यदि नहीं जोड़ा जायेगा तो इस पर हम ही क्यों धन्यवाद दें। हम धन्यवाद तभी देंगे जब वैशाली को जोड़ा जायेगा। मैं पूछना चाहता हूँ कि भगवान बुद्ध ने जिस गौरव स्थली की रचना की, गणतंत्र की रचना की, क्या उस वैशाली जैसे गौरवशाली स्थान पर रेल चलेगी? क्या आप इतिहास निर्माण का काम करेंगे ?

श्री नीतीश कुमार: क्या आप जवाब के टाइम यहाँ रहेंगे?

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : हम हटने वाले नहीं हैं। मैं एक क्षण भी सदन से अनुपस्थित नहीं रहता चाहे जितनी देर तक सदन चले। पिछले साल भी रेल पर बहस चल रही थी। आज भी जब जवाब देंगे तो हम जरूर यहाँ रहेंगे। आपको सुनने के लिये जरूर रहेंगे।

श्री बसुदेव आचार्य : मंत्री जी, आप यदि वैशाली के बारे में कहेंगे तो ये रहेंगे?

श्री नीतीश कुमार: यदि ये बैठेंगे तो कहेंगे।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : मैं नहीं हटूँगा।

सभापति महोदय, अब मैं आम आदमी के विषय की बात कहूँगा। श्री मोहन सिंह बोल रहे थे कि जनरल मैनेजर जहाँ जाते हैं, सैलून के बगैर जाते नहीं। मैं कहना चाहता हूँ कि जब जनरल मैनेजर सैलून में बैठकर जायेगा तो आम पैसंजर कैसे साधारण दर्जे में जा सकेगा। मैं चाहता हूँ कि कम से कम एक बार रेल मंत्री जी हमारे साथ आम जनता के साथ साधारण दर्जे में चलें, कैसे लोगों को ठेलकर बैठते हैं और कैसे लोगों को भारी तकलीफ होती है।

श्री नीतीश कुमार: चार साल पहले हम लोग साथ ही चलते थे।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह :जब साथ चलते थे तो क्या बातें करते थे और आज आप क्या बातें करते हैं। क्या तालमेल है? हम तो चाहते हैं कि जनरल मैनेजर सैलून छोड़कर आम जनता की बोगी में जाये। लोग दिल्ली से पटना तक....

श्री बसुदेव आचार्य : लोग तो वहाँ छतों पर बैठे हुये होते हैं।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : सभापति जी, लोग बिहार में छतों पर बैठे रहते हैं क्योंकि इसके अलावा कोई उपाय नहीं है।

रेलवे आरक्षण में जब वेटिंग लिस्ट बढ़ जाती है और एक डिब्बे से अधिक वेटिंग लिस्ट हो जाती है तो तुरंत एक बोगी बढ़ा देनी चाहिए। ऐसा न होने से आम आदमी परेशान होकर आरक्षण के लिए इधर-उधर दौड़ता है। रोज़ लोग हमसे दो-चार पत्र इसके लिए लिखवाते हैं। इसलिए वेटिंग लिस्ट बढ़ जाने से तुरंत एक बोगी लगाकर आम आदमी के आने जाने के लिए ज्यादा सहूलियत की मांग हम करना चाहते हैं। आरक्षण में जो गड़बड़ और घूसखोरी है उस पर भी नियंत्रण करना चाहिए।

रेलवे सुरक्षा के बारे में मैं संक्षेप में कहना चाहता हूँ कि बिना आदमी के गुमटी सबसे ज्यादा खतरनाक हैं। सड़क यातायात में रेल लाईन के आर-पार जाने के लिए गुमटी पर कोई आदमी न होने से दुर्घटनाओं की संभावना अधिक रहती है। रिपोर्ट है कि अगर ३२ गुमटी हैं तो उसमें से १६ गुमटी बिना आदमी के हैं। इसलिए गुमटी पर आदमी रखें। मानवीय भूल से जो दुर्घटनाएं होती हैं, उस पर सख्त कार्रवाई होनी चाहिए। रेलवे सुरक्षा पर ज्यादा ध्यान देने की ज़रूरत है। जो रेल लाइनें पुरानी हो गई हैं, उनको नया करने के लिए उपाय करने चाहिए। मशीनों में जो खराबी होती है, उसके लिए टेक्नोलॉजी का विकास हुआ है। उसमें सुरक्षा को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। मज़दूर लोग हमारे यहां से जाते हैं तो रेलगाड़ी में उनका बड़ा शोषण होता है। पंजाब आदि जगहों से वे कुछ पैसा कमाकर लाते हैं। रास्ते में टी.टी. उनका शोषण करता है, सुपरफास्ट, एक्सप्रेस आदि का बहाना बनाकर गरीब आदमियों का शोषण करता है। उसको रोका जाना चाहिए और उस पर ध्यान देना चाहिए।

पर्व-त्यौहारों के अवसर पर या मेलों में ट्रेनों में भीड़ बढ़ जाती है। उस वक्त अधिकारी चौकन्ने रहें कि किस समय ज्यादा मांग है और ज्यादा टिकट बिक रही है। उस समय अतिरिक्त बोगियों का प्रबंध होना चाहिए जिससे आम लोगों को लगे कि सरकार मुस्तैद है।

सरकार ने वर्ष १९९९-२००० को यात्री वर्ष कहा है। यात्री वर्ष की घोषणा हो तो यात्रियों को पता भी लगना चाहिए कि यात्री वर्ष है। इसलिए आपको ऐसा कुछ करना चाहिए जिससे यात्रियों को लगे कि यह यात्री वर्ष है।

बिहार में अगर रेल मंत्री जी के इलाके की तरफ जाएं तो फतुहा, बाढ़ की तरफ जाने में गुमटी पर एक किलोमीटर की लाइन लग जाती है।

एक माननीय सदस्य : यह गुमटी क्या है ?

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : गुमटी लेवल क्रॉसिंग को कहते हैं। उस पर ओवर ब्रिज बनाना चाहिए। उसे राज्य सरकार पर छोड़ देते हैं कि राज्य सरकार पुल नहीं बनाती और राज्य सरकार आधा पैसा नहीं देती या ढिलाई करती है। क्या अंग्रेजों ने यह कानून बनाया, आपने बनाया या आपके पूर्व मंत्री ने बनाया -- उसको आप बदल दीजिए। वह कोई भगवान का बनाया कानून नहीं है। संविधान में संशोधन हो सकता है। आप कहिये कि जो आवश्यकता की चीजें हैं, आर-पार जाने के लिए पुल बनाने में अगर राज्य सरकार सहयोग न भी दे तो भी आप पैसा देंगे। जिस गुमटी पर पुल न होने से एक किलोमीटर की लाइन लग जाती है, वहां ओवर ब्रिज बनाइए। हाजीपुर पार करते ही दीघी गुमटी है। जब भी वहां जाते हैं तो १०-१५ मिनट रुकना पड़ता है। बस, ट्रक और सवारी गाड़ियों की भीड़ वहां लगी रहती है। एक किलोमीटर से भी ज्यादा दीघी गुमटी में, एकारा गुमटी में लाइन लग जाती है। हाजीपुर से मुजफ्फरपुर जाने में दो चार गुमटियां पड़ती हैं। उसके चलते समय का नुकसान होता है। इसलिए वहां दीघी गुमटी और एकारा गुमटी पर ओवर ब्रिज बनना चाहिए। राज्य सरकार की तरफ से इसमें पहल हो। अगर पहल न भी हो तो इन्हें ऐसा कुछ करना चाहिए कि जिससे गुमटी के चलते जो गड़बड़ होती है उसको ठीक किया जा सके। पश्चिम से मुजफ्फरपुर जाने में भगवानपुर गुमटी भी शहर के करीब है। उस पर भी ओवर ब्रिज बनना चाहिए। आम गोला रोड में ओवर ब्रिज बनना चाहिए। वहां घनी आबादी है और रेलें आती जाती हैं। इससे यातायात अवरुद्ध होता है।

सभापति महोदय, पटना का पाटलीपुत्र एक ऐतिहासिक स्थान है। लेकिन जब आप पटना जायें तो देखें कि प्लेटफार्म पर कितनी कशमकश होती है। प्लेटफार्म पूरी तरह से भरा हुआ होता है, चाहे आप भोर में जायें, रात्रि में जाएं या किसी भी समय जाएं, वहां प्लेटफार्म पर एक इंच जगह भी खाली नहीं रहती है। वहां बहुत गंदगी और स्थान की कमी होती है। इसलिए मेरा यह कहना है कि पटना स्टेशन का एक्सपेंशन होना चाहिए। वहां और दूसरे स्टेशंस भी बनने चाहिए। अब विकास का युग आया है, इसलिए आपको कुछ करना चाहिए जिससे पटना स्टेशन पर भीड़ कम हो और गंदगी दूर हो। वहां एक समय रेल पुल का जाली शिलान्यास हुआ था। पहलेजा घाट से दिगहा रेल पुल से जोड़ने की बात थी, उसका शिलान्यास हुआ था, उस समय श्री देवेगौड़ा जी प्रधान मंत्री थे

... (व्यवधान)

उस पुल का शिलान्यास हुआ था, लेकिन शिलान्यास को मिटाकर जनता की आंखों में धूल झाँकने के लिए कह दिया गया कि पुल का शिलान्यास हो गया। नीतीश जी कहते हैं कि अभी पानी की जांच हो रही है और यह कैबिनेट से पास नहीं है, कमेटी से भी पास नहीं है। इस तरह से बिहार के साथ जो छल और धोखाधड़ी हुई, इसका सुधार होना चाहिए। वहां की जनता के मन में बहुत शंका और भ्रम है, वहां जनता दुखी है

... (व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह: जब शिलान्यास हुआ था तब आप भी तो मंत्री थे।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : हम जो बात बोल रहे हैं, वह आप नहीं बोल सकते हैं। आप अंट-शंट बोलेंगे, जिससे जनता को पता न लगे। इसलिए हम मांग करते हैं कि जो शिलान्यास हुआ है, वहां द्रुत गति से पहलेजा घाट-दिगहा रेल पुल बनना चाहिए। उसे हम ऐतिहासिक कामों में रखते हैं। मुंगेर में भी रेल पुल जल्दी बनना चाहिए। सुनते हैं कि उसका काम प्रगति पर है, परंतु असली स्थिति मालूम नहीं है। सीतीमढ़ी से मुजफ्फरपुर रेल लाइन चलाने की योजना थी, लेकिन वहां भी हम कुछ नहीं देख रहे हैं। हम नहीं जानते कि वह जाली शिलान्यास था या सही शिलान्यास था। नरकटियागंज से सीतामढ़ी चौहरीकरण करने की योजना थी और बड़गनिया से डेग रेल पुल का मामला है। झंझारपुर के पास भी गाड़ी उसी पुल से जाती है, सड़क के रूप में पुल का इस्तेमाल होता है। केवल रेलवे विभाग उस पर इधर-उधर गुमटी बनाकर अलाऊ कर दे ताकि रेल पुल से आम मोटरगाड़ियां भी आ जा सकें तो बहुत अच्छा रहेगा। बड़गनियां, सीतामढ़ी जिले से कटा हुआ रहता है।

सभापति महोदय, हम इस बात को मानते हैं कि इन सब रेल परियोजनाओं में वित्तीय संकट की बाधा है। लेकिन हम आपका साथ देने को तैयार हैं, वित्त विभाग कोई गड़बड़ी न करे और रेलों की जो जनता की मांग है उसके मुताबिक इनके बजट उपबंध में वृद्धि हो। प्लानिंग कमीशन भी इनकी योजनाओं को रोकने का दुस्साहस न करे, यह मैं साफ तौर पर सदन में कहना चाहता हूं। बाकी आम आदमी जो उत्सुक होकर अपने क्षेत्र की जनाकांक्षाओं की आपूर्ति के लिए यातायात और क्षेत्र के विकास के लिए मांग करते हैं, उस पर इनकी रिपोर्ट और सर्वे के द्वारा कह देते हैं कि यह फायदेवाली नहीं घाटे वाली लाइन है। मैं पूछना चाहता हूं कि इंडियन एयरलाइंस आदि सब फायदे में चलती हैं या घाटे में? सबमें सुनते हैं कि घाटा है। लेकिन खाली बड़े लोग कहते हैं, इसलिए वे चल रही हैं। एक आदमी भी नहीं कहता कि इन्हें बंद कर दिया जाए। हवाई जहाज घाटे में क्यों चले, उसको बंद करिये। रेलों से आम आदमी चलते हैं लेकिन इनकी लाइन बिछाने में कहते हैं कि इससे घाटा होगा तो देश भर में जितनी घाटे वाली लाइनें हैं, उनको बंद कर दिया जाए। हम उससे सहमत हैं। अगर बड़े आदमी के इस्तेमाल की जाने वाली किसी चीज में घाटा भी हो, घाटे पर घाटा बढ़ता जाए, उसको बढ़ाना है, रोकना नहीं है। लेकिन जो गरीब आदमी के इस्तेमाल की चीज है, गरीब आदमी के लाभ और पिछड़े क्षेत्र के विकास की बात है उसमें लाभ और हानि का हिसाब जोड़ते हैं। यह विचारधारा देश को पीछे ले जाने वाली है।

सभापति महोदय, इसीलिए उस विचारधारा पर हम हमला करना चाहते हैं और कहना चाहते हैं कि जनहित, पिछड़े क्षेत्र, पिछड़े राज्य और पिछड़ी आबादी के विकास के लिए कुछ कायदे-कानून और लाभ-हानि का ख्याल किए बिना, रेल का विकास करना चाहिए, तब देश से क्षेत्रीय विषमता दूर होगी, तब देश आगे बढ़ेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं कहना चाहता हूं कि जो जनहित के सवाल मैंने उठाए हैं, उनको इसमें जोड़ा जाए और हम रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहते हैं, लेकिन हम अपने 'धन्यवाद' को रिजर्व रखते हैं और जब काम हो जाएंगे, तब धन्यवाद देंगे। अंत में मैं आशा करता हूं कि रेल बजट बढ़े और जनता की आशा और आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए रेल मंत्री से सांसद जो मांग करते हैं, उनको वे पूरा करें ताकि रेल का काम धड़ाधड़ देश में आगे बढ़े। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI M. SELVARASU (NAGAPPATTINAM): Sir, I want to raise an important matter. The Southern Railway has suddenly stopped the Kamban Express between Chennai and Karaikudi. The people in my constituency are agitated over the issue. More than 2,000 people had gathered at the railway track in Tiruthuraipundi and stopped the train services. Over 1,000 people were arrested. An MLA was also arrested. Yesterday also, I talked to the Minister. He has already directed one of his officers to look into the matter. Today, I spoke to the concerned officer. But the needful is yet to be done in the matter. This is an important matter. I would like the feelings expressed by me to be conveyed through you to the Minister.

MR. CHAIRMAN :The Minister is hearing. Now, resume your seat.

SHRI M. SELVARASU (NAGAPPATTINAM): Thousands of people have been arrested.

MR. CHAIRMAN: He has noted it.

1446 hrs

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज): सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेल का अनुमानित बजट पेश किया गया है, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। रेल बजट में अगले वर्ष के लिए आमान परिवर्तन, नई रेलवे लाइन बिछाने, ग्रामीण रेल सेवा के विस्तार, दोहरीकरण की व्यवस्था उचित ढंग से करने एवं अन्यान्य कामों में इस पैसे को खर्च करने की नीयत रेल मंत्री की है।

महोदय, इस देश में, भारत संघ में, जहां इतनी अनेकता है वहां रेल एकता की प्रतीक है। यहां विभिन्न भाषा, धर्म, वेशभूषा, खानपान वाले बसते हैं और इतनी विभिन्नता होने के बावजूद, इस देश की अनेकता में रेल एकता की प्रतीक है और इस संघ राज्य को एकता की कड़ी में जोड़ती है। इस देश में उत्तर से दक्षिण और पूर्व से पश्चिम चारों दिशाओं को जोड़ने का काम रेलवे विभाग करता है।

सभापति महोदय, इस देश में पांच लाख से ज्यादा गांव हैं और लगभग १०० करोड़ की आबादी है। इस देश में गांवों के लोगों को रेल से एक उम्मीद बनी हुई है कि उनके गांव में भी रेल पहुंचेगी। हालांकि माननीय रेल मंत्री जी द्वारा पूर्व में दिए गए पत्र और सदन में प्रस्तुत किए गए श्वेत पत्र से विदित है कि आर्थिक परेशानियां काफी अधिक हैं। उसको भी हमने पढ़ा था। वैसे तो पूरा देश ही आर्थिक परेशानियों में है उससे रेल अछूती नहीं रह सकती है, यह मानते हुए भी हम चलते हैं, लेकिन आर्थिक परेशानियों के बावजूद विकास की गति तेज की गई है। इसलिए मुझे रेल मंत्री जी को बधाई देने में कोई संकोच नहीं है।

सभापति महोदय, १०० गाड़ियों में इन्होंने डिब्बे बढ़ाकर यात्रियों के बैठने के लिए स्थान बढ़ाए हैं, लेकिन एक गाड़ी जिसका जिक्र श्री मोहन सिंह जी ने भी किया था और जिसका नाम वैशाली एक्सप्रेस है और जो दिल्ली आती है जिसकी छत पर बैठकर बहुत बड़ी संख्या में लोग आते हैं उसके लिए मंत्री महोदय ने अभी तक

कुछ नहीं किया है। इस संबंध में मैंने रेल मंत्री महोदय को एक पत्र भी लिखा था।

उसमें एक-दो डिब्बे बढ़ा दीजिए, तो मुझे लगता है कि इससे वहां के यात्रियों के भार

... (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार: हम उसके छह डिब्बे बढ़ा रहे हैं।

श्री प्रभुनाथ सिंह : इसके लिए हम रेल मंत्री जी को एडवांस में बधाई दे रहे हैं कि यह छह डिब्बे बढ़ा रहे हैं जैसा कि इन्होंने अभी बताया है।

श्री नीतीश कुमार: वह २४ कोट की हो रही है।

श्री प्रभुनाथ सिंह : इसके लिए हम आपको बधाई दे रहे हैं। इसके साथ-साथ इस सदन के हर सदस्य के मन में रेल दुर्घटनाओं के संबंध में चिन्ता रहती है। रेल दुर्घटनायें बराबर हुआ करती हैं। इसका अन्वेषण होना चाहिए कि आखिर रेल दुर्घटना होने का कारण क्या है? जहां तक मुझे जानकारी है, फिरोजाबाद में एक बार रेल दुर्घटना हुई थी। उस समय एक समिति का गठन किया गया था। समिति का जो प्रतिवेदन

आया, उसमें बहुत अच्छे-अच्छे सुझाव दिये गये थे कि रेल दुर्घटना कैसे रोकी जाये और सरकार के स्तर पर मंत्रालय द्वारा कौन सी कार्यवाही की जायेगी लेकिन उस समिति के प्रतिवेदन को रेल मंत्रालय ने उस समय दबा दिया। आज तक उस प्रतिवेदन को सामने नहीं लाया गया है। हम माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहेंगे कि आपने यदि समिति के प्रतिवेदन को देखा है, तो अच्छा है। अगर नहीं देखा है तो उस प्रतिवेदन को मंगाकर आप देखें कि उसमें क्या सुझाव दिये गये हैं। यदि उसमें सुझाव अच्छे हैं तो उन सुझावों को दबाया क्यों गया है, इस पर गंभीरता से सोचना चाहिए।

अभी रघुवंश बाबू ने ठीक कहा कि रेल दुर्घटना का कारण गुमटी होता है। रेल के आर-पार ऐसी जगह हैं जहां गुमटी नहीं है और जहां गुमटी है वहां रेल विभाग के कर्मचारी नहीं हैं। गुमटी नहीं रहने से जो लोग वहां आते जाते हैं या बस, ट्रक, जीप वगैरह आती हैं, उनको पता नहीं चलता है कि ट्रेन आ रही है या नहीं। इसके कारण वहां रेल दुर्घटनायें होती हैं हमने इसके बारे में रेल मंत्री को एक पत्र भी लिखा था कि रसूलपुर के पास गुमटी है लेकिन ढाला नहीं है। एक दूल्हा आ पने बारातियों के साथ जैसे ही रेल पटरी पर चढ़ा वैसे ही ट्रेन आ गई जिससे मौके पर ही चार-पांच व्यक्तियों की मृत्यु हो गई। हमने आग्रह किया था कि वहां पर एक गुमटी का निर्माण किया जाये चूंकि वहां यह पहली दुर्घटना नहीं हुई है। इससे पहले भी दो-तीन दुर्घटनायें हो चुकी हैं। इसलिए हम चाहेंगे कि ऐसे स्थानों का सर्वेक्षण कराकर जहां गुमटी नहीं है, वहां गुमटी का निर्माण कराया जाये और जहां रेल विभाग के कर्मचारी नहीं हैं वहां रेल विभाग के कर्मचारियों की नियुक्ति की जाये तो इससे दुर्घटनाओं में कमी आ सकती है।

हम रेल मंत्री से निवेदन करेंगे कि आप इस पर गंभीरता से चिन्तन कीजिए। इसके साथ-साथ हम एक बात के लिए मंत्री जी को बधाई देना चाहते हैं। हम इसलिए उनको बधाई नहीं देना चाहते कि वे बिहार के हैं, हमारी पार्टी के हैं या मेरे मित्र हैं। अभी रघुवंश प्रसाद जी जो बता रहे थे, उसमें कहीं भी असत्यता नहीं थी कि पिछले दिनों रेल कर्मचारियों की बहाली जिस तरह से हो रही थी उससे लगता था कि कहीं हल्दी और मिर्च की दुकान खुली है। बिहार के कई होटलों या और अन्य जगहों पर बैठकर, दिल्ली के होटलों में वह दुकान चलती थी। डेढ़ लाख रुपये से लेकर दो लाख रुपये में ए.टी.आई. और टीटी की बहाली का नियुक्ति पत्र मिलता था। इस पर माननीय मंत्री जी ने अंकुश लगाकर या व्यवस्था में परिवर्तन करके जो सुधार किया है, उसके बारे में मुझे कहने में कोई संकोच नहीं है कि आज जिसकी योग्यता होगी, वही नौकरी पायेगा, यह व्यवस्था रेल मंत्री ने की। मैं इसमें एक सुझाव देना चाहूंगा-जैसे कि इन पदों पर राजनीतिक एवं सामाजिक कार्यकर्ता बैठा करते थे, इधर रेल विभाग के बड़े-बड़े पदाधिकारी मौजूद हैं, हम यह मानकर चलते हैं कि आज की तारीख में जो राजनीतिक और सामाजिक कार्यकर्ता हैं, उनकी ईमानदारी की अगर समीक्षा की जाये तो मैं समझता हूँ कि किसी भी वर्ग से चाहे वह नौकरी करने वाले हों या किसी और पद पर हों, ईमानदार राजनीतिक एवं सामाजिक कार्यकर्ता को उन पदों पर नहीं बैठाने से उन्हें शंका होने लगती है। वे सोच रहे हैं कि क्या मुझे शंका की निगाह से देखा जा रहा है।

हम रेल मंत्री जी से पुरजोर निवेदन करेंगे कि यदि घर का मालिक मजबूत होता है, देहात में कहा जाता है कि यदि खूटा मजबूत होता है तो बैल ठीक चलता है, आपकी इच्छा शक्ति मजबूत है तो इतना मानकर चलिए कि चोर भी आपके पास जाकर ईमानदार हो जाएगा और जिस दिन आपकी इच्छा शक्ति कमजोर हो जाएगी, यदि ईमानदार व्यक्ति को भी बिठाएंगे तो वह आपके सामने बेईमान हो जाएगा। आप चाहते हैं कि गड़बड़ी और भ्रष्टाचार को रोकें, आपने इसका प्रयास भी किया है। हम चाहेंगे कि पुराने समय से राजनैतिक और सामाजिक कार्यकर्ताओं को जो प्रतिष्ठा मिलती थी, आप उस पर थोड़ा विचार करें और यदि उसमें कोई कठिनाई न हो तो निश्चित तौर पर उन्हें प्रतिष्ठा दें।

रेलवे भूमि के बारे में एक चर्चा चली है। रेलवे की हर जगह बहुत जमीन है लेकिन उसका बहुत दुरुपयोग हो रहा है। मैं इस पर लम्बा-चौड़ा भाषण नहीं देना चाहता लेकिन उदाहरण के तौर पर मंत्री जी को बताना चाहता हूँ, छपरा जिले के माजी में लगभग ३०० एकड़ रेलवे की जमीन है जिसमें से सौ-डेढ़ सौ एकड़ जमीन का पच्चीसों वर्ष पहले से किसी एक व्यक्ति के नाम से बंदोबस्त किया गया है। हम समझते हैं कि आपके यहां तक यह जानकारी भी नहीं दी जाती होगी। हर दो-तीन साल बाद उसका रिनुवल उसी ढंग से होता रहता है। इतनी जमीन एक व्यक्ति दखल करके अपने निजी उपयोग में उसे ले रहा है। इसलिए हम चाहेंगे कि आप विभाग द्वारा उसे दिखवा लीजिए कि सौ-डेढ़ सौ एकड़ जमीन जो किसी एक व्यक्ति को पच्चीसों साल पहले से दी गई है, उसे देने का क्या औचित्य है। यदि उससे रेल को मुनाफा हो जो जरूर देनी चाहिए लेकिन यदि रेल को कोई मुनाफा नहीं हो तो निश्चित तौर पर उस पर गंभीरता से चिंतन करना चाहिए।

बजट और आपके भाषण में १४ नई रेलगाड़ियों को चलाने की बात की गई है। हमने बड़े ध्यान से देखा और हम बताना चाहते हैं कि बिहार में ज्यादातर कृषक और मजदूर स्तर के लोग होते हैं जो बाहर नौकरी करके अपनी जीविका चलाते हैं, खासकर उत्तर बिहार के क्षेत्र जैसे छपरा, सिवान, गोपालगंज, मोतिहारी, मुजफ्फरपुर, दरभंगा, मधुबनी आदि, इन सब जिलों के लोग पहले कलकत्ता, आसाम, इस समय आसाम में थोड़ी गड़बड़ी चल रही है जिसके चलते लोग दिल्ली की तरफ मुड़ रहे हैं, खासकर पंजाब और गुजरात की तरफ लोग ज्यादा संख्या में जाते हैं, मुम्बई में भी उधर के लोग नौकरी-पेशा करने जाते हैं। लेकिन छपरा से हावड़ा, छपरा से मुम्बई, छपरा से बड़ोदरा, जहां अधिक संख्या में लोग हैं, के लिए कोई गाड़ी नहीं है। हम निवेदन करेंगे कि वहां के कमजोर वर्ग के लोगों के लिए, मजदूरों के लिए, जो लोग बाहर जाकर अपनी जीविका चलाते हैं, गुजरात, महाराष्ट्र, दिल्ली, कलकत्ता में जाकर वे अपनी जीविका उपार्जन का काम करते हैं, उनके आने-जाने के लिए आप निश्चित तौर पर गाड़ी चलाने की व्यवस्था करें। वहां के लिए कम से कम चीन-चार गाड़ियां आवश्यक हैं जैसे छपरा से हावड़ा, छपरा से मुम्बई, छपरा से बड़ोदरा। हमने एक अनुरोध किया था, शायद चंद्र शेखर जी ने भी आपसे कहा था कि छपरा से वाराणसी एक पैसेंजर ट्रेन, एक्सप्रेस या राजधानी की जरूरत नहीं है, स्थानीय लोगों की सुविधा के लिए चलाएं। छपरा और बनारस व्यवसाय मंडी भी है और ट्रेन से ही वे लोग अपना सामान लाते और ले जाते हैं, कम दूरी पर स्टेशन है, बीच में सरयू नदी है जिसके चलते लोगों को आवागमन में काफी कठिनाई होती है। इसलिए एक लोकल ट्रेन वहां चलवाने का कष्ट करें।

रेल में यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा का सवाल बराबर बना रहता है। रेल में यात्रा करने में यात्री कभी भी अपने को सुरक्षित महसूस नहीं करते। रघुवंश बाबू मेरा मुंह देख रहे हैं, इनको लगता है कि हम फिर बिहार की तरफ जा रहे हैं, बिहार नहीं कहेंगे, आप चिन्ता मत कीजिए, वैसे भी बिहार में जाने के बाद बिहार के यात्री रामायण और गीता का पाठ करते हैं क्योंकि वहां स्थिति बहुत बदतर है लेकिन यह सिर्फ बिहार की बात नहीं है, पूरे देश में यात्रियों की सुरक्षा की कोई गारंटी नहीं है। इसलिए जहां राज्य सरकार और केन्द्र सरकार का मसला अटका हुआ है कि सुरक्षा की जिम्मेदारी राज्य सरकार की है, हम कहेंगे कि आप अपनी फोर्स को मजबूत कीजिए।

15.00 hrs.

आप अपनी पुलिस को मजबूत कीजिए। अगर आप राज्य सरकार के भरोसे पर रहेंगे तो ज्यादा गड़बड़ी होगी। गड़बड़ी इसलिए होगी, क्योंकि जिस राज्य सरकार से आपका सम्बन्ध अच्छा नहीं रहेगा, वह जरूर जान-बूझकर रेल में आपकी बदनामी के लिए दुर्घटना करा देगी, इसलिए आप अपनी सावधानी बरतने के लिए रेल को एकदम मजबूत कीजिए और अपनी पुलिस को मजबूत कीजिए। रघुवंश बाबू इधर देख रहे हैं, हम आपको बता रहे हैं, बिहार में आप चिन्तित रहिये, बिहार में आपको बदनाम करने की साजिश होगी, ट्रेन में डकैतियां होंगी, ट्रेन में यात्री मारे जाएंगे

... (व्यवधान)

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : इसके लिए आप अपने एरिया के लफंडरों को खाली ठीक कर दीजिए तो अपने आप सब दुरुस्त हो जायेगा।

श्री प्रभुनाथ सिंह : ... । इसलिए उसमें हम कैसे बता सकते हैं। वह तो आपको ही ठीक करना होगा।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : आपके लफंडर कहां रहते हैं, यह पता करना चाहते हैं ?

श्री प्रभुनाथ सिंह : ... ।।

सभापति महोदय : आपस में बातचीत नहीं करें, अपना भाषण करिये।

श्री प्रभुनाथ सिंह : इसलिए हम रेल मंत्री जी से यह निवेदन करते हैं कि रेल यात्रियों की सुरक्षा के लिए आप अपने बलबूते पर व्यवस्था कीजिए। आप अगर राज्य सरकारों पर भरोसा करेंगे तो रेल यात्री अपने आपको सुरक्षित महसूस नहीं कर पाएंगे, यह हम आपको बताना चाहते थे।

हम रेल मंत्री जी को खास तौर से एक बधाई देना चाहते हैं कि इन्होंने कप्तानगंज से सिवान और सिवान से छपरा को बड़ी लाइन में परिवर्तन करने की योजना को बजट में शामिल किया है, लेकिन जो उसमें शामिल हुआ है, उसमें एक पंक्ति लिखी हुई है कि योजना आयोग से स्वीकृति के बाद होगा, यह ठीक ही लिखा हुआ है, लेकिन हम यह चाहेंगे कि योजना आयोग से जल्दी से जल्दी उसकी स्वीकृति मिल जाये, इसके लिए आप अपने स्तर से प्रयास कीजिए।

साथ ही दोहरीकरण में आपने १० योजनाओं को शामिल किया है, लेकिन एक बहुत महत्वपूर्ण योजना, जिसे आप भी जानते हैं, बाराबंकी से कूपूरीग्राम, समस्तीपुर को दोहरीकरण में शामिल नहीं किया गया है, जबकि छपरा से हाजीपुर को शामिल किया गया है। आप अगर बाराबंकी से लेकर कूपूरीग्राम, समस्तीपुर तक शामिल कर देते तो उत्तरी बिहार का यह भाग और इधर उत्तर प्रदेश का, दोनों एक साथ जुड़कर दिल्ली से बिल्कुल जुड़ जाता। इसकी बहुत लम्बाई भी नहीं है, इसको आप दिखवा लीजिए। इस पर खर्चा भी बहुत नहीं पड़ेगा और रेल विभाग तो खर्चा उठाने में माहिर है। रेल घाटे में चलकर भी रेल है, इसलिए आप उसको देखिये और बाराबंकी से समस्तीपुर के दोहरीकरण की व्यवस्था कर दीजिए, हम आपसे यह अनुरोध करेंगे, निवेदन करेंगे।

** Expunged as ordered by the Chair

हम कोई भूमिका नहीं बना रहे हैं, खाली बिहार की १-२ समस्याएं कह रहे हैं और १-२ समस्याएं कहकर छोड़ देंगे। सर्वेक्षण में भी बहुत सी योजनाओं को शामिल किया गया है। सर्वेक्षण का नाम सुनकर नीतीश जी मुस्करा रहे हैं। हमने इनसे मिलकर भी आग्रह किया है और आपके माध्यम से भी आज आग्रह कर देते हैं। रेल मंत्री जी, इसकी बहुत कम दूरी है, ३०-३५ किलोमीटर की दूरी महाराजगंज से मथुरक की है, आप उसका सर्वेक्षण करा दीजिए। हम तो यह चाहेंगे कि सिर्फ स सर्वेक्षण ही मत कराइये, सर्वेक्षण कराकर आप चलकर वहां शिलान्यास कर दीजिए। हम आपसे यह उम्मीद करेंगे और हम आपसे इसके लिए बार-बार आग्रह करेंगे कि इसका सर्वेक्षण कराकर इस रेलवे लाइन को आप बना दीजिए।

हम आपको एक बात के लिए बधाई देंगे कि आपने अपने बजट में विकलांग लोगों को, प्रैस के लोगों को सुविधा मुहैया कराई है, यह आपने बहुत अच्छा कदम उठाया है। इसके लिए हम आपको बहुत-बहुत बधाई देना चाहते हैं।

हम आपको एक बात और बताना चाहते हैं, जो बात हमारे मन में है। रेल विभाग के पदाधिकारी आपस में मिलकर आपको बहुत सी बातों की जानकारी नहीं दे पा रहे हैं। यह बात हम इसलिए कह रहे हैं कि हम एक घटना अपने मंडल की यानी गोरखपुर मंडल की बता रहे हैं। गोरखपुर मंडल में सोनपुर है, उसी में समस्तीपुर है और अन्य तीन मंडल भी आते हैं। इसमें जो मजिस्ट्रेट चैकिंग करने के लिए, टिकट को चैक करने के लिए जो भाड़े पर प्राइवेट गाड़ियां ली जाती हैं, रेल मंत्री जी, हमारी नजर में उसमें लगभग चार करोड़ रुपये का घपला वहां के स्थानीय पदाधिकारियों ने मिलकर किया है। इसलिए हम यह बात कहते हैं कि वहां पर जो रेल की गाड़ी का ठेका हुआ, उसमें जहां गोरखपुर और उत्तर प्रदेश में २-३ मंडलों में ५५०० रुपये प्रतिदिन के हिसाब से हुआ, उसी गोरखपुर के एरिया में जो समस्तीपुर और सोनपुर पड़ता है,

उसमें १५०० रुपए प्रतिदिन के हिसाब से भाड़ा दिया गया। जब भाड़ा तय होता है तो उसका एग्रीमेंट भी होना चाहिए, लेकिन इसमें ऐसा नहीं हुआ, न ही कोई विज्ञापन निकाला गया, केवल एक नोटिस बोर्ड पर सूचना लगा दी गई। इस तरह बाजार दर से बहुत ज्यादा भुगतान किया गया। उत्तर प्रदेश के हमारे ही दल के सांसद अभी यहां मौजूद नहीं हैं, उन्होंने रेल मंत्रालय को पत्र लिखकर इस सम्बन्ध में जानकारी भी दी थी, जिसको गोरखपुर में दबा दिया गया। आपके पदाधिकारियों ने मिलकर हाई कोर्ट से उस पर केस करवा दिया और कहा गया कि १५०० रुपए से काम चलने वाला नहीं है, इसको और बढ़ाया जाए। यह प्रस्ताव आपके पास या तो आ चुका है या फिर आने वाला है। इसमें लगभग चार करोड़ रुपए से ज्यादा का घपला हुआ है इसलिए इसकी जांच कराएं और जो भी पदाधिकारी दोषी हों, उनके विरुद्ध कठोर कार्रवाई करें। जिससे भविष्य में रेल विभाग में पैसे का इस तरह से दुरुपयोग न हो सके।

रेल मंत्री जी जानते हैं महेन्द्रानाथ हाल्ट के विषय में। आप भी इच्छुक हैं कि वह हो जाए। आपने आश्वासन भी दिया था और अपने पदाधिकारियों को कह दिया था, लेकिन पता नहीं किस स्तर पर वे उसे रोके हुए हैं। पुराना हाल्ट है, कोई नया शुरू नहीं करना है, इसको करने पर आपका कोई खर्च नहीं होगा। बीच में ठेकेदार जो काम करता था वह बीच में ही छोड़कर चला गया, पता नहीं क्यों और कहां चला गया। इसलिए हमारा अनुरोध है कि इसे स्वीकृत करा दें। मैं पुनः आपको कहना चाहता हूँ कि बिहार का थोड़ा और खयाल रखें। जैसा हमारे साथी रघुवंश प्रसाद जी ने गंगा नदी पर पुल के बारे में कहा, हम चाहेंगे कि उसको भी पूरा करा दें। वहां पुल के सर्वेक्षण का शिलान्यास तो हो चुका है, लेकिन पुल निर्माण का शिलान्यास आप कर दें तो बहुत उचित होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री जी को बधाई देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री मोतीलाल वोरा (राजनांदगांव): सभापति जी, रेल बजट पर आज जो चर्चा प्रारम्भ हुई है, उसमें मैं भी अपने आप को शामिल करते हुए रेल मंत्री जी को एक बात के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा। पिछले वर्ष रेल बजट पर चर्चा के दौरान मैंने छत्तीस गढ़, मध्य प्रदेश में रेलवे जोन के बारे में कहा था। वहां की कुल आबादी पौने तीन करोड़ के करीब है। इस जोन की वकालत जब आप विपक्ष में थे और माननीय अटल बिहारी वाजपेयी विपक्ष के नेता थे, वे भी इसकी पुरजोर वकालत करते थे। मैंने आपका १९९७-९८ का भाषण पढ़ा था। उसके बाद मैंने आपका ध्यान आकर्षित किया था। आपने उस मांग को पूरा करने की दिशा में कदम बढ़ाया लेकिन वह कदम तब बढ़ाया जब हमारे प्रदेश में विधान सभा के चुनाव हो रहे थे। किस पार्टी को लाभ मिले और किसको नहीं मिले, हो सकता है आपके मन में यह बात न रही हो, लेकिन आज जो हुकूमत कर रहे हैं, उनके मन में था कि अगर हम बिलासपुर जोन का शिलान्यास करा दें तो हो सकता है हमें और अधिक अच्छे परिणाम मिलें। मैं उसमें नहीं जाना चाहता, मैं केवल आपको इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूँ कि आपने बिलासपुर जोन की शुरुआत कर दी है। भारतीय रेल का सबसे बड़ा योगदान देश की एकता को मजबूत करने में है।

९० फीसदी लोग रेल से यात्रा करते हैं। मात्र सात से आठ प्रतिशत लोग ही चाहे हवाईजहाज से जाते हों या अपने वाहन से जाते हों लेकिन नब्बे प्रतिशत लोगों के आवागमन की जो सुविधा है, उसमें हमें पूरी तरह से अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। आपने अपने बजट के पूर्वानुमान में इस बात का उल्लेख किया है कि रेलों का लदान ४२४ मिलियन तक होने का संभावना है और इसके परिणाम स्वरूप वर्ष के दौरान यात्री और अन्य फुटकर आमदनी से होने वाली आमदनी में आपने १०५६ करोड़ रुपये की कमी होने की आशंका बजट में दर्शाई है। जो सकल यातायात प्राप्त बजट अनुमान में दर्शाई गई है, वह ७१४७२ करोड़ से घटाकर ३०४१६ करोड़ रुपये रखी गई है। योजना के खर्च का जो आपने मूल्यांकन किया है और अब ८७५५ करोड़ रुपये रखा है जो कि पहले ९५०० करोड़ रुपये था। बाजार से लेने वाले ऋण का भी उल्लेख आपने अपने बजट भाषण में किया है। वह २९०० करोड़ रुपये था, उसे आपने बढ़ाया है। ३०८० करोड़ रुपये का ऋण बाजार से आप लेंगे क्योंकि रेलों की आवश्यकता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि सारी कसरत करने के बाद विशेष रूप से एक साल के अंदर आपने इसमें काफी सुधार किया है और इसमें दो राय नहीं हैं। कसरत करने के बाद भी जो परिणाम सामने आए हैं, इतने बड़े देश में केवल १४ नई रेल लाइनों का आपने उल्लेख किया है। आपसे और अधिक की अपेक्षा थी। सभापति जी, आप भी मेरी बात से सहमत होंगे क्योंकि आप भी मध्य प्रदेश के हैं। मध्य प्रदेश क्षेत्रफल की दृष्टि से देश का सबसे बड़ा राज्य है और इसलिए यह अपेक्षा थी कि कुछ और अधिक रेल सुविधाओं का लाभ मिलेगा लेकिन मुझे इस बात का अफसोस है कि मध्य प्रदेश के साथ उतना न्याय नहीं किया गया। मैं अलग-अलग प्रदेशों की बात नहीं करता लेकिन जो प्रदेश पिछड़ा हुआ है, जो प्रदेश आदिवासी अंचलों से घिरा हुआ है जिसमें १७-१८ आदिवासी जिले हैं, वहां अपेक्षा अधिक थी। लोगों ने समझा था कि १४ रेल लाइनों के साथ-साथ, चाहे मध्य प्रदेश का छत्तीसगढ़ का इलाका हो, या महाकौशल का इलाका हो या विन्ध्यप्रदेश का इलाका हो, जहां रेल सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं, वहां उनको भी ध्यान में रखा जाएगा लेकिन ऐसा नहीं किया गया।

हम अकसर दुर्घटनाओं का जिक्र करते हैं और आपने बजट भाषण में कहा कि पिछले वर्षों की तुलना में रेल दुर्घटनाओं में कमी आई है। यदि आप देखें कि यह जो आपका अनुसंधान अभिकरण एवं मानक संगठन है, इस संगठन में सबसे बड़ी आवश्यकता है कि इस बात का बराबर पता लगाया जाए कि आखिर जहां-जहां रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं, चाहे उनमें पातें बहुत पुरानी हो गई हों, उनको बदलने का एक निश्चित समय होना चाहिए क्योंकि आपको याद होगा कि फिरोजाबाद में जो दुर्घटना हुई थी और उसकी जांच के आदेश हुए थे, क्या रिपोर्ट आई है, मुझे नहीं मालूम लेकिन जो खन्ना में दुर्घटना हुई, वह भी कम महत्वपूर्ण दुर्घटना नहीं थी, वह एक जबर्दस्त दर्दनाक दुर्घटना थी। इस प्रकार की घटनाएं निरन्तर होती रहती हैं और उन घटनाओं के बावजूद हमारा जो रिसर्च डिजाइन और स्टैंडर्ड ऑरगेनाइजेशन है,

" The Research, Design and Standards Organisation, RDSO, is the research and designs wing of the Indian Railways. It functions as the consultant to the Indian Railways in technical matters. They have developed cost effective "Universal Emergency System."

ये सारी बातें इसमें कही गईं और इसके बाद भी घटनाओं में कमी निश्चित रूप से पिछले वर्ष में आई है

इसके साथ-साथ अन्य घटनाओं में कमी आनी चाहिए। पब्लिक सैक्टर अंडरटेकिंग्स के लिए आपने कहा है, वहां से जो २,५५८ करोड़ रुपया प्राप्त हुआ है,

This is supplement to the plan resources of the Indian Railways.

मैं समझता हूँ कि पब्लिक सैक्टर अंडरटेकिंग्स को और अधिक चुस्त बनाया जाए। केवल इस पर ही संतोष न कर लिया जाए कि इरकॉन इंटरनेशनल लि. ने अपना प्रॉफिट ५० करोड़ ३० लाख बनाए रखा और कंटेनर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लि. को प्रॉफिट हुआ। इनकी जो क्षमता है उसका पूरी तरह से उपयोग होने की आवश्यकता है। अगर आज क्षमता का उपयोग पूरी तरह से नहीं होता तो निश्चित रूप से हमारे उत्पादन में और कार्य में काफी ढिलाई और कमी आती है। आपने प्रोडक्शन युनिट्स का उल्लेख किया है कि वर्ष १९९७-९८ में चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स और डीजल लोकोमोटिव वर्क्स में रेल इंजनों का उत्पादन हुआ है- क्या इनकी जितनी क्षमता है उसके आधार पर इन इंजनों का उत्पादन हुआ? इनकी इंस्टॉलड कोपेसिटी कितनी थी और एकत्रित प्रोडक्शन कितना हुआ, इसका कहीं कोई उल्लेख नहीं है। मैं समझता हूँ कि इस दिशा में हमें पूरी तरह से ध्यान देना चाहिए। जिन रेलों पर देश के ९० फीसदी लोगों की आस्थाएं हैं, उन पर भी आपको ध्यान देना होगा।

मैं आपको इस बात के लिए बधाई देना चाहूंगा कि आपने वर्ष १९९९-२००० को यात्री वर्ष की संज्ञा दी। मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़ का इलाका है। छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस नाममात्र एक गाड़ी है, जो अल्टरनेटिव डेज में चलती है। वह गाड़ी विलासपुर से दिल्ली आती है। मैंने मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित भी किया। उसकी हालत को मंत्री जी स्वयं जाकर देखें, क्योंकि अधिकारी तो आपको यही जवाब दे देंगे कि गाड़ियों में सारी व्यवस्था है। अगर आप एक बार इन गाड़ियों का मुआयना करके देख लें तो आपको अंदाजा हो जाएगा कि वह छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस गाड़ी चलती-फिरती झुग्गी-झोंपड़ी की तरह है जहां संडास की भी व्यवस्था ठीक से नहीं है, उसके दरवाजे, खिड़कियां ठीक नहीं हैं। वहां जो ब्लैकट और चादर दी जाती है वह ऐसी लगती है कि न मालूम वर्षों पुरानी कहां से निकाली गई है। सैकिंड ए सी के डिब्बों को छोड़ कर अन्य सब डिब्बों की हालत इतनी खराब है, जिससे ऐसा लगता है कि देश के सबसे कंडेम डिब्बे छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस में जोड़ दिए जाते हैं। मैंने आपका ध्यान इस ओर आकृष्ट किया और आपने जवाब भी दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। आप रेल मंत्रालय के अधिकारियों को कहें कि वे एक बार छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस में जाकर देखें।

महोदय, आपने शायद रायपुर में भी डी.आर.एम. कार्यालय खोलने की संभावना व्यक्त की हो। आप २२ तारीख को जाने वाले भी हैं। अब तक छत्तीसगढ़ में विलासपुर डिब्रीजिंग डी.आर.एम. ऑफिस था। छत्तीसगढ़ में राजनंद गांव है, उसके पहले एक रस्मला स्टेशन है। रस्मला, राजनंद गांव, डूंगरगढ़ और बोरतलाब नागपुर, डी.आर.एम. के पास हैं। वर्षों पहले एक घटना घटी थी, उसका नुकसान क्या हुआ। केवल दो सीटें सैकिंड ए सी की राजनंद गांव रेलवे स्टेशन पर उतार ली थीं और डी.आर.एम. साहब की इतनी वहां हुकूमत चलती है कि उन्होंने दोनों सीटों को नागपुर में ट्रांसफर कर दिया। हम मंत्री जी को लगातार पत्र लिख रहे हैं कि यह अन्याय हो रहा है। डी.आर.एम. साहब का रूतबा इतना भारी है कि वह जब एक बार रेलवे स्टेशन पर आए तो हमने कहा कि जैसे ही रेलगाड़ी आती है तब ट्यूबलाइट्स और पंखे जलते हैं। उन्होंने कहा कि हमारे पास पैसे की कमी है, हम कुछ नहीं कर सकते। राजनंद गांव आपके जिले का मुख्यालय है। मैं आभारी हूँ कि आपने रेलवे क्रासिंग खोला, जो अनेक वर्षों से बंद था और राज्य सरकार ने भी उसके लिए सहमति दी।

क्योंकि रेलवे क्रासिंग के ऊपर में एक रेल-रोड ओवर-ब्रिज बन चुका है। वह हमारे जमाने में बना था। तीन से पांच साल के छोटे-छोटे बच्चे और रिक्शा रेलवे ब्रिज पर जा नहीं सकते थे। वह काम आपने किया है और उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

सर्वेक्षण का काम अनेक वर्षों तक चलता है, लेकिन उससे लोगों में उम्मीद हो जाती है कि एक बार सर्वेक्षण में आपका इलाका आ गया तो जो रिपोर्ट आयेगी, उसके आधार पर उस मार्ग में रेल का काम शुरू हो जाएगा। मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान राजनंद गांव, जबलपुर वाया छेरागढ़, चौदह बोगला, मंडला होती हुई और एक राजनंद गांव से चन्द्रपुर जो महाराष्ट्र में है जोकि पूरा आदिवासी इलाका है, की ओर दिलाना चाहता हूँ। उसके बारे में मैंने माननीय मंत्री जी को पत्र लिखे हैं और उनका जवाब भी आया है, जवाब देने में उन्होंने कोई कंजूसी नहीं की है और जवाब के साथ-साथ काम भी किया है। पिछले कुछ सालों से सरकारों की अदला-बदली हो रही है, सरकारों का आना-जाना लोकतंत्र में बना रहेगा लेकिन जिस पद पर कोई मंत्री बैठता है उसकी बड़ी जिम्मेदारी होती है। नीतीश कुमार जी, आपसे हमें बड़ी अपेक्षाएं हैं। इसलिए मैं आपसे कहूंगा कि किसी व्यक्ति विशेष के लिए नहीं, बल्कि देश के लिए हमारी अपेक्षाओं की पूर्ति करें। ऐसा कहा गया है कि बिहार के लिए बहुत कुछ किया जा चुका है। नवरात्रों के समय डोगरगढ़ रेलवे स्टेशन पर २० लाख लोग आते हैं। रेलवे द्वारा तीन रुपया प्रति यात्री लिया जाता है लेकिन किसी प्रकार की सुविधा देने की बात नहीं होती है। नवरात्रे १९ तारीख से फिर शुरू हो रहे हैं। पिछले साल भी मेरे पत्र का जवाब आ गया था लेकिन इस बारे में कोई सुविधा नहीं मिली थी। आपने पटना रेलवे स्टेशन का उल्लेख किया था, ऐसी हालत डोगरगढ़ रेलवे स्टेशन की है। वहां मां बिमलेश्वरी देवी का मंदिर है और जो भी वहां आशीर्वाद मांगता है उसे लाभ मिलता है, ऐसी मान्यता वहां के लोगों की है। वहां पर अगर ५० हजार आदमी भी आ जाए तो

जगह कम नहीं पड़ती है, लेकिन प्लेटफार्म ४०-५० साल पुराना है। आपने उल्लेख किया कि मॉडल रेलवे स्टेशनों की एक योजना माधव राज सिंधिया जी के जमाने में बनी थी। बहुत से स्टेशन मॉडल घोषित होने के बाद बनें लेकिन अभी कुछ रह गये हैं। राजनंद गांव और डोगरगढ़ दो ऐसे स्टेशन हैं जहां पर लाइनों की तादाद में लोग आते हैं और आपको उनसे घाटा नहीं होता है। तीन रुपया प्रति यात्री आप वसूल करते हैं। लेकिन उसके बाद भी यात्रियों को सुविधा न मिले तो अच्छी बात नहीं है। आपको प्लेटफार्म का विस्तार करना चाहिए। राजनंद गांव, डोगरगढ़, बोर तालाब और रसना को जैसा मैंने कहा कि डी.आर.एम. नागपुर से निकाल कर उसे सीधा डी.आर.एम. रायपुर में जहां आप २२ तारीख को जा रहे हैं, शामिल करने की कृपा करें। आपने कहा कि आपके और कर्मचारियों के संबंध बड़े सौहार्दपूर्ण हैं। आपका बहुत बड़ा संस्थान है तो उसमें संबंध सौहार्दपूर्ण होने की बहुत आवश्यकता है।

प्रेस-संवाददाताओं के लिए भी आपने छूट दी है। वे ५० हजार किलोमीटर तक यात्रा कर सकते हैं। उनको आपने कूपन की छूट भी दी है। रेलवे की उत्पादन इकाइयों ने जो लाभ अर्जित किया है उसका भी आपने उल्लेख किया है।

... (व्यवधान)

सभापति जी, मैं एक मिनट आपका और लूंगा। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा।

मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि दिल्ली से भोपाल शताब्दी एक्सप्रेस चलती है। नागपुर से रायपुर तक इलैक्ट्रिफिकेशन पूरा हो चुका है। शताब्दी एक्सप्रेस दिल्ली से भोपाल आती है। वह रायपुर तक आ सकती है। आज रायपुर और भोपाल के बीच ऐसी कोई रेलगाड़ी नहीं है। पिछले वर्ष हबीबगंज से निजामुद्दीन एक रेलगाड़ी चलाने की घोषणा की गई थी। वह गाड़ी कहां रह गई? वह किस ठंडे बस्ते में चली गई? यह घोषणा १९९८-९९ में की गई थी।

श्री नीतीश कुमार : हबीबगंज के एनक्रोचमेंट के चलते वह ट्रेन चल नहीं पाई है। मैंने मुख्यमंत्री को लिखा है और बात भी की है। अभी कुछ दिन पहले सूचना मिली है कि वह एनक्रोचमेंट हटाने जा रहे हैं ताकि वहां से गाड़ी चल सके। इसमें हमारा कोई कसूर नहीं है।

श्री रामानन्द सिंह (सतना): आप मुख्यमंत्री रहे हैं। आप मुख्यमंत्री को कहें कि हमारे पत्रों का जवाब दिया करें। वह यहां पत्र नहीं लिखेगे तो उन्हें पैसा कहां से मिलेगा?

श्री चन्द्रशेखर साहू (महासुमन्द): मुख्यमंत्री फैशन शो में व्यस्त हैं।

सभापति महोदय : मुख्यमंत्री पर चर्चा नहीं होगी।

श्री मोतीलाल वीरा : हबीबगंज में जब डिविजनल आफिस बना था तो वहां बहुत सी झोंपड़ियां थीं। मैं उस समय मुख्यमंत्री था। मैंने झोंपड़ियां तत्काल हटा कर ५३ लाख रुपए उन्हें बसाने पर खर्च किए थे। मैं इस बारे में मुख्यमंत्री से अवश्य कहूंगा जिससे मुख्यमंत्री तक आपकी बात पहुंच जाए। इससे हमें लाभ होगा।

मैंने दो-चार निवेदन रेलगाड़ियों के बारे में किए हैं। गीतांजलि एक्सप्रेस का रिजर्वेशन वापिस हावड़ा जाने के लिए नहीं होता है। आजाद हिन्द एक्सप्रेस राजनांदगांव में रोकने के लिए मैंने कल ही पत्र लिखा है। आशा है आप इस तरफ निश्चित रूप से ध्यान देंगे। इन शब्दों के साथ मैं इसका समर्थन करता हूँ।

THE MINISTER OF POWER, MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF NON-CONVENTIONAL ENERGY SOURCES (SHRI P.R. KUMARAMANGALAM): Mr. Chairman Sir, if I may have the attention of the Deputy Leader of Opposition Shri Shiv Shanker also, I would like to submit a very simple point. We started at about 11.15 or 11.20 in the morning. Normally, we should be able to complete the debate, if we take the full time that is allotted, by about 7 o'clock. It will be appropriate. But I understand that there are about 25 speakers.

MR. CHAIRMAN : There are more than 25 speakers.

SHRI P.R. KUMARAMANGALAM:: If there are more than 25 speakers, it means that we are going to go into late night, up to 2 o'clock or 3 o'clock. What I wish to submit is that there are two routes open to us. One is what the Speaker has already announced and it is that we continue the debate up to the time allotted. Then, we have a new method which is being introduced only for the purpose of debate on Railways, if the House is agreeable, and it is that the Members can give their speeches in writing, if possible. ... (Interruptions) It will be for today only. Therefore, may I request that all of us have a consensus that the Railway Minister would reply at about 6.30 p.m. or so? (Interruptions)

SHRI BHASKAR RAO PATIL (NANDED): No, we want to speak. ... (Interruptions)

SHRI RAMA CHANDRA MALLICK (JAJPUR): We will speak here. (Interruptions)

SHRI ABUL HASNAT KHAN (JANGIPUR): I also want to speak. Why did you not decide it in the morning itself?(Interruptions)

SHRI P.R. KUMARAMANGALAM: Then, how long do you want that the House be extended? (Interruptions)

SHRI P. SANKARAN (CALICUT): It may be extended for whole night. ... (Interruptions)

SHRI MANORANJAN BHAKTA (ANDAMAN AND NICOBAR ISLANDS): We may extend it till the debate is completed. ... (Interruptions)

SHRI P.R. KUMARAMANGALAM: Then, let us have a collective understanding that we will pass it so that people do not have to wait on all sides. ... (Interruptions)

SHRI P. SANKARAN : Each party or each speaker has to limit himself within the time given to him. Then, everything will be all right. But nobody is doing that. (Interruptions)

SHRI P.R. KUMARAMANGALAM: I accept his point. I think, it is relevant that each party must ask its speakers to try and restrain themselves so that the time-limit is not crossed too much. I would appeal to all the leaders.

Let us have an understanding also that if we are going to sit late, then we should not insist on anything because other Members would like to leave.

सभापति महोदय: यदि माननीय सदस्य सहयोग करें और अपनी बात संक्षेप में कहें तो मैं समझता हूँ कि अधिक से अधिक सदस्यों को एकामोडेट किया जा सकता है।

SHRI P.R. KUMARAMANGALAM: May I ask the Deputy Leader of the Opposition to give us some indication?

MR. CHAIRMAN: As the hon. Members are aware, hon. Speaker has already announced that "those who are desirous of laying their written speeches on the Table of the House may do so. The written speeches shall form part of the proceedings." I am again announcing this.

SHRI P.R. KUMARAMANGALAM: May I request the Deputy Leader of the Opposition just to give us some indication of what he feels should be the time of reply of the Railway Minister so that we can work according to some time schedule; the statutory time will be up by 7 o'clock. ... (Interruptions)

SHRI BHASKAR RAO PATIL : Why did you not make this suggestion in the morning itself?

SHRI P.R. KUMARAMANGALAM: It was made in the morning.

SHRI BHASKAR RAO PATIL : All the leaders are speaking as they like.

SHRI P.R. KUMARAMANGALAM: Once again, I am open to anything. All I am saying is that the Chair did make the suggestion in the morning itself that we would complete it according to time and have the reply at the proper time. The hon. Speaker made the suggestion that all those who do not get their chance to speak, could lay their written speeches on the Table.

SHRI P. SHIV SHANKER : Mr. Chairman, will it be possible for the hon. Minister to give his reply on Monday?

SHRI NITISH KUMAR: The reply should be today. On Monday, the Prime Minister is going to reply to the Motion of Thanks. So, the reply should be today and, at the outset, the hon. Speaker has already announced it.

SHRI P. SHIV SHANKER : Then, let us go ahead with the discussion till the time we can. Meanwhile, we will come back to you.

SHRI NITISH KUMAR: You can decide whether we should sit up to nine o'clock or ten o'clock.

१५३३ बजे

श्री बासवराज पाटिल सेडाम (गुलबर्गा): सभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने पिछड़े क्षेत्रों के लिये जो विशेष सुविधायें दी हैं, उसका धन्यवाद करने के लिये मैं यहां खड़ा हुआ हूँ।

सभापति जी, आज प्रातःकाल सदन शुरू होने के बाद जैसे ही रेल बजट पर बहस प्रारम्भ हुई, उस समय स्पीकर साहब ने भूतपूर्व प्रधानमंत्री श्री देवेगौड़ा को अपनी बात रखने के लिये अधिकार दिया। उन्होंने रेल मंत्री जी को तीन दिन की वार्निंग दी, यह सुनकर बड़ा खेद हुआ। कर्नाटक में हुबली को रेल जोन बनाये जाने का स्वागत किया गया है, किसी ने इसका विरोध नहीं किया। अगर कल इस बात का विरोध होगा तो श्री देवेगौड़ा जी के कारण होगा न कि कर्नाटक की जनता की तरफ से होगा। उन्होंने १६ फरवरी, १९९६ को एक चिट्ठी लिखी थी जिसमें कहा है:

"There has been a persistent demand from the people of Karnataka that the Southern Railway Zone should be opened at Hubli."

जनता की ओर से बहुत से रिमाइंडर्स और मैमोरेण्डम आ रहे हैं

"I request you to kindly consider this request favourably and pass orders directing the opening up of the Zonal Office of the Southern Railways at Hubli at an early date."

यह बात भूतपूर्व प्रधानमंत्री जी ने लिखी जो उस समय कर्नाटक के मुख्यमंत्री थे। इतना ही नहीं, यह उन्होंने कर्नाटक की जनता के लिये लिखा और आज अपनी भाषा में परिवर्तन कर रहे हैं।

इतना ही नहीं, आदरणीय बोम्मई जी के नाम का उल्लेख किया है। एकदम प्रधान मंत्री बनने के बाद उनकी नीति में जो परिवर्तन हुआ, बोम्मई जी परेशान हैं, ऐसा आज की एक पत्रिका ने समाचार में लिखा है -- '

Added to this attitude of Mr. Bommai, he reportedly failed to assert himself in the Devegowda Government."

यह वास्तविक स्थिति है। एक प्रकार से बोम्मई का नाम लेकर और साथ ही साथ गत सरकार जब इस देश में चल रही थी तो उस समय के २७ एम.पी. लोगों ने सही किया है। ... (व्यवधान) यहां बोला गया है इसलिए मुझे कहना पड़ रहा है। इस प्रकार यह पूरे कर्नाटक की जनता को खुशी देने वाली बात है। कर्नाटक की जनता ने इसका स्वागत किया है। इतना ही नहीं, मैं यहां पर कर्नाटक के उसी पार्टी के मुख्य मंत्री ने जो टिप्पणी दी है वह बताना चाहता हूँ। '

In Bangalore, the Chief Minister Shri J.H. Patel expressed happiness saying that it was a long time aspiration of the people of north Karnataka."

सारा कर्नाटक और उत्तर कर्नाटक की एक बहुत बड़ी हृदयस्पर्शी मांग थी जिसके कारण सारा कर्नाटक संतुष्ट है, सभी सांसद संतुष्ट हैं। ऐसे में आदरणीय दे वेगौड़ा जी को ऐसी बात सदन में नहीं कहनी चाहिए थी, लेकिन मुझे दुख के साथ उनके इन शब्दों को कहना पड़ा है। तीन दिन बाद क्या होगा इस प्रकार की वार्निंग रेलवे मंत्री जी को देकर कुछ नहीं होगा। वैसे भी जनता को उन्होंने भुलावा करने की कोशिश की थी। १९९४ के चुनाव के समय उन्होंने कहा था। जब ऐप्रोमेण्ट है तो हमें तमिलनाडु को थोड़ा पानी देना पड़ता है। उन्होंने कहा था कि मैं खून दूंगा लेकिन एक बूंद पानी नहीं दूंगा। उन्हीं मुख्य मंत्री ने पानी भी दिया। इसके कारण रेलवे मंत्री को इनके तीन दिन के अल्टीमेटम से घबराने की ज़रूरत नहीं है। सारे कर्नाटक की जनता इस बात से संतुष्ट है, इस बात को मैं यहां पर दोहराना चाहता हूँ। इसके साथ-साथ इस सदन के २२ एम.पी. लोगों ने पार्टी की लाइन तोड़कर इसका समर्थन किया था। इन बातों को कहते हुए कुछ ज़रूरी विषय आदरणीय नीतीश जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ। बीजापुर-गदद जो शोलापुर गदद का रेलवे लेन है,

उस पर ७० प्रतिशत काम हुआ है केवल ३० प्रतिशत काम बाकी है जिसके लिए लगभग सौ करोड़ रुपये चाहिए। सन् २००० में इसे पूर्ण करना है लेकिन आपने केवल सात करोड़ रुपये लिखे हैं जिसके कारण वहां की जनता आंसू बहा रही है, गुस्से से सनसना रही है। आप यहां पर आश्वासन दीजिए नहीं तो बीजापुर गोल गुम्बज जो है जहां देश के लाखों यात्री आते हैं, उनकी सुविधा के लिए उस ब्रॉड गेज लाइन को पूरा करना बहुत आवश्यक है। इसीलिए बीजापुर गदद को जोड़ने वाले ब्रॉड गेज की लाइन को जोड़ने के लिए सात करोड़ रुपये की राशि अधिक बढ़ाइए, मैं आपसे हृदय से मांग करता हूँ।

बहुत दिनों की मांग है गुलबर्गा-बीदर जिस लाइन की निजाम के जमाने से मांग थी, आपने उसको पूरा करके जो बजट में उसके लिए पैसा रखकर मंजूरी दी है, वहां की जनता बहुत खुश है। आंध्र और कर्नाटक की जनता में भी इस बारे में बहुत आनंद है। आपने जो इस काम को शुरू करने के लिए दो करोड़ रुपया रखा है, स्वयं प्रधान मंत्री आकर उदघाटन करके जल्दी से जल्दी इसको अधिक धनराशि देकर इस काम को शुरू करें मैं यह प्रार्थना करता हूँ। उसी के साथ-साथ एक बहुत बड़ी डिमांड है उत्तर कर्नाटक को बैंगलोर राजधानी पहुंचने के लिए शोलापुर गुलबर्गा होते हुए बंगलौर के लिए विशेष गाड़ी बनाएं, या जो बीदर से चलने वाली लिंक ऐक्सप्रेस को स्वतंत्र गाड़ी बनाएं। कोई भी एक मांग शीघ्रतापूर्वक पूर्ण करने से जितनी बड़ी मात्रा में यात्रियों का प्रेशर है, उसे दूर करने में सहायता होगी। बंगलौर से जयपुर जाने की आपने ट्रेन की जो घोषणा की है, मुझे बड़ा संतोष है कि सप्ताह में कम से कम दो बार वह ट्रेन जाती है लेकिन कम से कम एक बार वह ट्रेन वाया गुंटकल वाडी गुलबर्गा शोलापुर होते हुए जाए जिसके कारण बंगलौर गुलबर्गा शोलापुर अन्य यात्रियों को भी जयपुर और गुजरात जाने के लिए बहुत सुविधा होगी। इसको आवश्यक समझकर कृपा करके एक दिन की गाड़ी इस दिशा से भेजने की व्यवस्था करें यह प्रार्थना मैं करता हूँ। इसके साथ ही एक छोटी सी मांग है। मैंने एक साल से सरकार को अभी तक बीसियों चिट्ठियां लिखी हैं और यह कोई नाजायज़ मांग नहीं है।

सभापति महोदय, चित्तापुर नाम का एक रेलवे स्टेशन साउथ सेंट्रल रेलवे में है। हुसैन सागर नाम की ट्रेन जो हैदराबाद से मुम्बई जाती है, उस ट्रेन के स्टापेज के लिए वे लोग मांग कर रहे हैं। उसके बाजू में पांच हजार की जनसंख्या के स्थान पर वह ट्रेन रुकती है, परंतु वहां २५ हजार जनसंख्या होने के बावजूद भी वह गाड़ी नहीं रुकती। इस बारे में वहां के लोग तीन साल पहले सत्याग्रह करके जेल गये हैं। अभी उन पर केस चल रहा है। इसलिए मैं आपसे सविनय विनती करता हूँ कि यह जेनुइन डिमांड है। इसके बाद उस गाड़ी को कोई रोकने या पूछने वाला नहीं है। इसलिए कृपा करके आप कल से ही वह गाड़ी वहां रोकने के आदेश दें। इससे वहां की जनता बहुत खुश होगी और जो केस वहां के लोगों पर चल रहा है उसे आप वापस लें, यही मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ।

सभापति महोदय, इसी के साथ-साथ कोडूर-हरिहर नाम की छोटी लाइन बिल्लारी जिले में थी, जहां छोटी लाइन की गाड़ी चलती थी, वहां ब्रॉड गेज बनाने की घोषणा करके उस गाड़ी को बंद कर दिया गया। दुर्दैव से वह गाड़ी बंद तो हो गई लेकिन उसे ब्रॉड गेज बनाने का काम शुरू नहीं हुआ। मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ बिल्लारी जिला स्टील, आयरन-ओर देश को देता है, वह कमाई का एक बहुत बड़ा केन्द्र है। उनकी डिमांड को ध्यान में रखते हुए आप उस गाड़ी को शीघ्र प्रारंभ करने की कृपा करें। इन सब चीजों के लिए विनती करते हुए मैं बार-बार इस सरकार को धन्यवाद देता हूँ कि मेरी वहाँ की रेलवे से संबंधित दो मांगें थी, साउथ-वैस्ट जोन हुबली को आपने शिफ्ट किया है, कर्नाटक की जनता इससे बहुत खुश है। श्री एस.आर.बोम्मई, जो श्री देवेगौड़ा जी की पार्टी के मुख्य मंत्री हैं, उन्होंने भी इस बारे में संतोष व्यक्त किया है। बीदर-गुलबर्गा लाइन आपने शुरू करने की घोषणा की है, उससे भी वहाँ की जनता बहुत खुश है।

अंत में मैं आपको रेल बजट के लिए धन्यवाद देते हुए और इसका समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI CHENGARA SURENDRAN (ADOOR): Thank you, Mr. Chairman, Sir. I would like to point out some important points regarding the present Railway Budget 1999-2000. But firstly, I am opposing this Railway Budget.

Sir, in some States of our country, especially in the South, the Assembly elections are due this year. And this Railway budget has been prepared keeping these elections in view, so that by giving more benefits there, they might get some political mileage.

Sir, the four per cent increase in the freight rate will have a far-reaching effect on the national economy. Since it has an inflationary trend, this Budget will have a cascading effect on all commodities, particularly, the essential commodities. Due to this, the poor people will be affected very badly.

The rationalization of passenger fares was in fact a deceptive cover for an actual sharp increase in passenger fares. The additional revenue of Rs. 900 crore -- Rs. 700 crore from freight charges and Rs. 200 crore from fare hikes -- will put a big burden on the common man.

Sir, as per the density of population, our Kerala State stands at Number One position as compared to all other States of our country. If one goes through this year's Railway Budget, one would find that on density of population basis, no due importance has been given to Kerala. And, the people of Kerala will have to face a lot of difficulties in having the train journey from Kerala, especially from the south side towards other States of our country.

Sir, the progress of commercial and industrial lines in Kerala is going to be held up particularly due to the less Budget earmarked for their development.

Sir, since the very beginning of the opening up of the Indian Railways, our State Kerala has been getting the third grade position while the situation in other States of our country is far better. Of course, it is true that the present Railway Budget has earmarked some provisions for our Kerala State this year, and the position will also improve a little bit. But these provisions are not enough. By having these provisions, we will not be able to even solve the problems of 50 per cent of railway passengers in Kerala.

Sir, our Kerala State is a consumer State. Therefore, the people of Kerala cannot bear the hike in fair charges as well as luggage charges.

I would like to bring it to your notice that only one new railway line has been sanctioned to Kerala in this Budget. Kerala people do not travel without railway tickets as people do in some other States of our country and even then, Government is not giving any consideration for the people of Kerala to solve their difficulties.

Out of Rs.540 crore, only Rs.5 crore are sanctioned for Sabari railway line. On 14th January this year, pilgrims died at Sabarimala due to inconvenience of railway journey facilities. So, Government should sanction more money for Sabari railway line.

For Ernakulam-Trivandrum railway line also, very much less amount has been sanctioned.

Regarding Punalur-Erumali new line, only the survey works have been allowed to be undertaken. It should be taken up along with the Sabari railway line simultaneously so that it would be more beneficial to Sabari pilgrims.

For changing the metre gauge line of Kollam-Thirunalveli-Virudunagar into broad gauge line, only very paltry amount has been sanctioned in the Budget.

Moreover, the Thakazhi-Adoor-Punalur new line is still shown as pending in the present Budget.

Lastly, I demand that more trains should be allowed to the Southern parts of our country, especially to Kerala.

I request that the Mangala Express should be extended from Ernakulam to Trivandrum.

I would like to request the hon. Minister kindly to consider my demands and do the needful.

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) (बिहार): सभापति महोदय, आपके माध्यम से मैं अपने राज्य बिहार और संसदीय क्षेत्र, औरंगाबाद की रेलवे से जुड़ी जनहित की कुछ मांगों को रखना चाहता हूँ जिसमें पूर्व रेलवे के बिहटा स्टेशन से अरवल-औरंगाबाद होते हुए डाल्टनगंज तक रेल लाइन बनाना शामिल है। दूसरा मेरा निवेदन है कि रेलवे के सोन नगर-बरवाडीह लाइन पर सोन नगर में एन.एच.-२ के क्रासिंग पर एवं ईसटी-बाजार में एन.एच.-२ के क्रासिंग पर रेलवे ओवर-ब्रिज का निर्माण किया जाए। धन्यवाद।

SHRI MANBENDRA SHAH (TEHRI GARHWAL): Mr. Chairman, Sir, the present hon. Minister will always be announcing new constructions and new lines, but none of the hon. Ministers has ever mentioned what has happened to the past assurances given by the previous hon. Ministers. It is important to know what has happened to the past promises given by the previous Ministers.

Members of Parliament are very naive and we will be happy and content with mere announcements and not interested in having these new lines constructed. I will just give the example of one case.

As far back as 18th December, 1995 Shri Suresh Kalmadi, the hon. Minister of State for Railways wrote to me stating that reconnaissance survey for connecting Rishikesh with Dehradun by rail line via Kansarao has been sanctioned by him and would be taken up during that very year. But till today nothing has happened. I have been continuously asking the Ministry about it, but there is no reply. I am reminding them and I have written to the previous Ministers also, but there is no reply.

This is how assurances given to Members of Parliament are being treated by the Ministry of Railways. I would therefore like that the hon. Minister would correct this negligence on the part of the Ministry of Railways wherever MPs requests or assurances given by Ministers in the past have not been carried out.

I would like to further substantiate this by quoting construction figures on the new lines. I will not go into the detailed statistics but I will sum it up by saying that the targets of new lines from 1990 to 1998 to be constructed was 1,427 and the actual construction was only 995. How many of them were carried forward every year is not known. But the figures clearly prove that the achievement is only about fifty per cent. If these figures do not include the spill over, then, the actual achievement is far below fifty per cent. Does this not amount to misguiding the House? The House would like to have a clarification. This also indicates that an effective monitoring cell does not exist in the Minister's Office. There may be monitoring cells in the various departments but there has also to be one proper monitoring cell in the Minister's Office. I would suggest that the hon. Minister should have a monitoring cell in his Office.

Another issue on which I would like to speak is rail versus road. It has been conceded by the Ministry of Railways that in relation to roads, the share of railways in the movement of goods and passengers has declined. It is projected that by the year 2000, the decline would be up to 35 per cent. A marketing strategy is being evolved but the hon. Minister has not spelt out what is the strategy that is going to be introduced. This is where the hon. Minister should tackle the financial pinch. The financial pinch to the people cannot be ignored. All the schemes that are introduced will not satisfy the people unless facilities are also commensurately provided. If he wants to satisfy the people, there should not be any financial pinch. I would request the hon. Minister to look into this aspect.

Recently, the Chairman of the Northern Railway held a meeting with the MPs of the constituencies where the Northern Railway trains ply. I had given certain suggestions. I have given certain suggestions separately in writing also. But up to now, in spite of my repeated reminders, no reply has come and nothing has been done. On the contrary, when I suggested certain things, they have not been considered. I would give only one example of that.

I had suggested that the Dehra Dun Shatabdi Express should not stop at Roorkee. The Shatabdi Express trains are supposed to be fast trains between one terminal and another. There should not be any halt in between. There was a halt at Saharanpur. They said that this was necessitated because they did not have a 'U' turn but a 'V' turn at Saharanpur. So, there had to be a 20 minute halt at Saharanpur. Now, they are going to stop the train for two minutes at Roorkee also. The whole concept of Shatabdi is vitiated. The whole concept of having a fast train is vitiated. Instead of trying to resist, they are increasing the halts. If this sort of a thing goes on, the whole purpose of Shatabdi will be vitiated. I have raised an objection to this. It is understood that the halt at Roorkee has been introduced for the convenience of a very senior officer of the Northern Railway. I objected to this but no remedial step has been taken and no reply has been sent to me in spite of reminders. I would like to drive home

to the whole Ministry of Railways that these matters should not be allowed to go on like this. There should be a monitoring cell. They should reply to the MPs promptly. They should also take care of the financial pinch to the people.

Unless the fares are reduced, people outside will not be satisfied with the Budget.

I had to cut short my speech for want of time. I would only request that the hon. Minister should apply his mind so far as the fiscal side is concerned and I further request him that whenever we write a letter to him or Ministry, we should get a prompt response.

With these words, I conclude.

SHRI BHARTRAHARI MAHTAB (CUTTACK): Thank you, Mr. Chairman.

I stand here to congratulate the hon. Railway Minister for presenting a progressive Railway Budget. I may remind the House that some 112 years ago, in 1887 with the opening of a 230 km. long railway line between Nagpur and Rajnandgaon, the Bengal-Nagpur Railway line came into existence which later on became the South Eastern Railway.

This Railway now boasts of a route length of 7,414 km. spanning six States and these six States are Andhra Pradesh, Orissa, West Bengal, Bihar, Madhya Pradesh and Maharashtra. It caters to the needs of a host of industries comprising seven steel plants, more than a dozen cement plants and four aluminium plants and it also caters to the needs of three major ports in Orissa, in West Bengal and in Andhra Pradesh.

The coalfields of Talcher and Ib Valley in Orissa have proven deposits of more than 20,000 million tonnes each. These coalfields are expanding in order to meet the requirements of a number of industries and thermal power plants. The additional quantum of coal that will be generated here is proposed to be moved to Southern India by rail or via Paradeep and Vizag ports. A number of new industries have been planned in this mineral-rich region, and they include steel plants in the Daitari-Banspani area.

Now, I come to the basic thing. In view of the gauge conversion, regional aspirations and increase of traffic movement, seven new Zones have been set up at Allahabad, Bangalore, Bhubaneswar, Bilaspur, Hajipur, Jabalpur and Jaipur. I want to draw the attention of the Railway Minister, through you, Sir, to a fact relating to East Coast Zone situated in Bhubaneswar. This Zone was inaugurated on 8th August 1996. This was a long-felt need of the people of Orissa. But to this date, formal gazette notification has not been published. All official work is still being done from the South Eastern Railway Headquarters. Orissa has already provided 47 acres of land free of cost worth crores of rupees, which is lying unutilised. The allocation for East Coast Zone is around Rs.40 crore. To this date, an amount of Rs.8 crore has been spent. We need another Rs.32 crore for the completion of establishment of this Zone. I am at a loss to understand why only an amount of Rs.60 lakh has been provided this year, when last year he had provided an amount of Rs.4.85 crore. Can we conclude that he is going to review the decision of opening of new Zones? Does he want us to understand that he is going to roll back the decision taken by the previous Government?

I am told that establishment of new Zones are facing problems because of the inclusion of certain Divisions. Recently Andhra Pradesh Assembly has passed an unanimous Resolution to include Waltair Division in the South-Central Zone. Waltair Division is under East Coast Zone. I do not know what is the thinking of the present Ministry about it. I want to know the present policy of this Government relating to new zones.

For a long time, Orissa has been neglected by the Railways. It was only during the time of the non-Congress Governments at the Centre, Orissa has got its due attention. Be it during Shri George Fernandes or Prof. Madhu Dandavate or Shri Ram Vilas Paswan or you, Mr. Minister, Orissa has got more, in comparison to the Congress regimes.

16.00 hrs. [Shri Raghuvansh Prasad Singh in the Chair]

I would like to remind the Congress friends from Orissa who were squatting on the steps in the entrance to Parliament to search their heart and to think what they had achieved when they were in power in Delhi.

Yesterday's incident in front of Parliament was nothing but shedding crocodile tears.

But at the same time I would like to state that if Waltair is being considered to be included in South-Central Zone, then Bandhamunda and Ib area be divested from Bilaspur Zone and a new division be created at Rourkela which is to be a part of East-Coast Zone. Another division be created at Rayagada also. I may remind the House that in the railway network, South-Eastern Railway is the most remunerative Zone. And out of the SER, it is the East-Coast Zone which gives the highest revenue to the Exchequer. This year maximum investment is being done in SER. But if State-wise calculation is to be made, then after Maharashtra and Bihar, Orissa comes third in case of fund allocation. I thank you for that. You should get all accolades.

As far as introduction of new projects is concerned, not a single new project has been included by the Railways for Orissa, nor any new train has been introduced. This has disheartened us. Therefore, I request the Railway Minister to take up at least some steps to ply a new super fast express train from Cuttack to Bombay via Sambalpur. One Shatabdi Express may please be introduced from Bhubaneswar to Howrah to be operated in the morning. One express train from Bhubaneswar to Koraput, in the name of Sabari Express, may please be introduced. Last time, an assurance was given but it has not been honoured.

I may also suggest that thousands of people from Orissa visit Bangalore. A train is now plying from Bangalore to Vizag. This can be extended upto Bhubaneswar. Lakhs of people who visit Puttapurthi may be benefited by this train.

Adequate steps are required to be taken for providing more funds for construction of new lines. I need not go into the details but the second line from Talcher to Paradeep is in need of more funds for speedy completion of the project. I may take this opportunity to request you to visit Orissa and do the Bhumi puja for the second bridge on river Mahanadi and Birupa in this financial year.

Puri is one of the holy places of India. Lakhs of pilgrims visit Puri. There is only one single line there. It should have a double line from Khurdha Road.

A new railway line between Daitari and Banaspani, after Talcher-Sambalpur, should be constructed on priority. The latest anticipated cost of this project is Rs. 595 crore. Last year Rs. 49 crore was sanctioned for this line. This year Rs. 32 crore has been proposed. If we take this into consideration, then another Rs. 367 crore is required to complete the project. In response to Orissa Government's request the Railways had fixed 2003 as the target for completion of Daitari-Banaspani new broad-gauge rail line link project.

Accordingly, the Railways were requested for hiking the allocation to Rs. 150 crore a year so as to ensure completion as per the target. This year's allotment of Rs. 32 crore, therefore, is not only less than the last year but also falls short of the proposed allocation, if you have fixed a target to complete the new link line by 2003. Therefore, I request the Railway Minister to hike the allocation for this line in this year. I am told an Australian company wants to invest money for the completion of this line. A number of steel plants are coming up along this new line. Australia also wants to import iron ore from the mining area through Paradeep port. I may remind the House, some 40 years ago, when the Paradeep Port was not developed a proposal was received from the Japan Government to develop the port and connect the iron ore mines of Sukinda with an express road. The port was built under the able leadership of Shri Biju Patnaik. The Express Highway was also built without any help or aid from Japan. It was the concerted effort and the sincerity which saw it fructify. But, Orissa had to wait till 1983-84 when Daitari-Banaspani new railway line was approved. Already 14 years have passed and some small amount is provided every year. I am constrained to say that if this attitude continues, I am afraid it may take another 15 years to complete this new rail line. I hope the Railway Minister will enlighten us about the proposal from the Australian company. If the Railway Minister is thinking seriously about the involvement of the Australian company, he may come out with concrete proposals in this regard.

I am of the view that the new rail line should get the utmost priority. If the Railway Minister is unable to provide funds for timely completion of any project so far as Orissa is concerned, money can be arranged from off-shore companies. The Minister should come out with a clear picture as to what programme he has for this project.

* I would request the Railway Minister to introduce the following new trains to Orissa:

1. A Superfast train from Bhubaneswar to Bombay via Talcher-Sambalpur.
2. One DMU from Bhubaneswar to Berhampur leaving Bhubaneswar in the morning.
3. Extension of newly introduced Bangalore-Visakh Weekly Express train from Bhubaneswar to Cuttack.
4. One new Express train from Bhubaneswar to Koraput named Sabari Express.
5. The Rajdhani Express from Bhubaneswar to Delhi be plied thrice a week

The Railway Minister has been conscious enough to include Berhampur-Phulbani via Aska for the survey. So also to survey as to how Talcher can come in Cuttack-Sambalpur rail line. I request the Minister to survey Bargarh to Raipur via Nawapura line. This needs immediate attention.

I must thank the Railway Minister for looking towards the underdeveloped and long neglected area such as Orissa. I must at the same time suggest that steps should be taken to complete the remunerative projects in all priority, especially the Banaspani-Daitari and Sukinda Road-Anugul line.

This year's Railway Budget is passengers friendly. The increase in the rate of traffic was long overdue. I thank the Minister for looking at those areas and groups who have little chance to form pressure groups to fight for their cause. Their case has been looked into.

I, on behalf of Biju Janata Dal, extend my full support to the Railway Budget.*

.... Laid on the Table

SHRI K. BAPIRAJU (NARSAPUR): I thank you very much for giving me the opportunity. I would like to confine myself to a few suggestions because time is very short and I do not want to be a hurdle between any other colleague Member of the House here. I would like to make a few suggestions to the hon. Minister and I hope the hon. Minister is paying attention to it. No Minister is attending to it. The Minister is being disturbed here. I request the hon. Minister, through the hon. Chairman, to kindly be attentive.

... (व्यवधान)

सभापति महोदय : मंत्री जी कृपया ध्यान दें।

SHRI K. BAPIRAJU : I would like to make a few suggestions. First of all, I would like to talk about the maintenance of the train and the railway station. It should be given top priority. If someone feels satisfied with the maintenance, I wonder what kind of knowledge he has. It is very unfortunate to see the condition of the trains. I would not say that all the trains are like this. There are a number of trains which are well maintained. As Shri Vora has rightly mentioned, it is being ignored. It is known for its bad maintenance. I would like to suggest the Government to identify the areas which require some improvement.

Mr. Chairman, Sir, now-a-days, people are more concerned about the time, unlike the olden days. Earlier, people used to think that express train is used only by some rich people or some business people or by someone who is having some urgent work. But now even a porter does not want to waste time at the Railway Station. He would like to go in the fastest train. He does not mind paying some extra money for it. But he would definitely take the fastest train. That is the mind of the society today. Of course, they have been improving upon it and we should appreciate that. But at the same time, I would like to say that the trains should go in time. People should realise that the trains are going on time because the value of time is very much realised in the society. We should appreciate that.

Now, I come to Railway accidents. In our judicial system, we take care to see that not even a single innocent person should be hanged even if hundreds of criminals go scot free. So, no innocent man should be killed in the accidents. These accidents take place due to some administrative or technical mistake. This should not happen. We cannot afford it. Everybody in the Railway Department should try to see that no accidents take place. Mere reduction in percentage of accidents is no improvement as we just cannot afford to have accidents.

Now, I would like to say something about my constituency as it is my duty to represent it here. It has the oldest railway track which was laid by the Britishers and not any one of us. It is the oldest station with old skeletons which were erected by the Britishers. Are we not in a position to renovate them? Did you ever think about it? In this context, recently, we represented to the South-Central Railway and they were kind enough to come forward and take up a few stations for renovation. Other stations are also need to be renovated. It is very essential. When we are taking money from the passengers, it is our responsibility to provide minimum facilities at the stations. It is not out of charity that we are doing it. It is the responsibility of the Railway Minister to see that it is totally renovated as per the latest norms of the Railways.

Mr. Chairman, Sir, we want our Railway track to be double lined. The Vijayawada to Nidadavole and Bhimavaram to Narsapur are the two oldest tracks. We want it to be double line. We also want that it should be electrified because all other lines around my area are being electrified. It is a very important line. It earns foreign exchange for the country as prawn is being exported through this line. Some fish also goes to Bihar.

अपने यहां का मच्छी बिहार में जाएगा, वेस्ट बंगाल में जाएगा, यह बहुत जरूरी है।

An electrical line is very essential. Simultaneously, Vijayawada electrical line has been shifted to Vishakhapatnam. I do not grudge electrification of that line. But I would request the hon. Minister to see that my lines are also electrified.

Sir, it is our moral responsibility to thank the hon. Minister for whatever good that has been done.

ठीक है, ठीक है, बोलते हैं, ऐसे मत बोलिए। हमें भी बोलने का समय दीजिए।

Sir, It was a matter between the Speaker and myself. Hence, the hon. Minister was kind enough to lay the line between Kakinada and Kotipalli. Apart from that, a further proposal had been given which was under consideration. Kotipalli to Narsapur is a very very important line. The hon. Minister may take note of it. It will be a very useful one. Machilipatnam to Tenali is a coastal line which is also an important one which can give maximum revenue. I am not asking this just for my constituency alone. During times of war also, it is necessary that this coastal line would be prepared to meet the situation.

जो डीएमयू ट्रेन विजयवाड़ा और नरसापुर तक जाती है, उसके लिए मैं आपका शुक्रियाअदा करता हूँ।

While concluding I would like to say that the hon. Minister or the Government should not be satisfied with what all they have done. We have to do a lot further. He may meet the Finance Minister and take his help in that regard.

I thank you, Sir, for giving me this opportunity to speak.

SHRI C. KUPPUSAMI (MADRAS NORTH): Mr. Chairman Sir, I thank you for giving me this opportunity to participate in the Railway Budget discussion on behalf of my Party, the DMK and on behalf of the people of Tamil Nadu.

The Railway Budget presented by my hon. Railway Minister is a routine exercise without much emphasis on the passengers though we are celebrating 1999-2000 as the Passenger Year. Though I appreciate and welcome the Budget for not increasing the fares in season tickets and passenger trains, in the name of rationalisation, he has increased fares in all classes in mail and express trains including the Second Class Sleeper. As the House knows, people who are in the low income bracket travel only in the Second Class Sleeper in long distance trains. The hike in this class is too high which the passengers in that category cannot afford to pay. Therefore, I would urge upon the Railway Minister to please reconsider and reduce the fare structure in respect of Second Class Sleeper. Sir, the increase in freight charges will lead to further price rise.

Let me now come to the proposals in respect of Tamil Nadu. Conversion of Chennai Beach-Tambaram suburban section was included in the last Budget but no action had been taken during the whole year. Even the State Government of Tamil Nadu, considering the urgent need for conversion of this section, had come forward to meet a part of the cost. Temporary running of a few BG EMUs on this section was also withdrawn last year. More than 75 per cent of the existing MG coaches are over-aged and consequently, there are quite a number of failures leading to confusion in this section. Without losing any more precious time, I would urge upon the hon. Railway Minister to take necessary action for starting of conversion work on a war footing with electrification. The anticipated cost of Chennai Beach-Tambaram-Chengalpattu gauge conversion is Rs.376 crore whereas he has allocated only Rs.12 crore during 1999-2000.

Now I come to the Circular Suburban System. A study made by the Chennai Metropolitan Development Authority revealed that in 1991 the share of public and private transport was 55:45. The share of rail in public transport is 16 per cent while road accounts for 84 per cent. Due to inadequate public transport because of insignificant role played by the Railways, especially in our metropolitan city, the vehicle population by 2000 A.D. - about which this Budget speaks - in Chennai and its suburb will go up by 108 per cent despite the increase in population at 27 per cent. Such an explosion in vehicle population will lead to unmanageable environmental pollution besides choking of roads. The social cost of such pollution will be enormous. The alarming situation can be avoided only if the capacity of Railways in Chennai and its suburb is augmented to meet at least 25 per cent of the daily trips made by public transport.

Moreover, from the British days, suburban services in Chennai Metropolitan City have been provided only radially. Consequently, while there is heavy concentration along the rail corridors leading to multifarious socio-economic problems, the hinterland has not been a balanced development. I would, therefore, request the hon. Railway Minister to order a survey of of circular suburban railway system in Chennai and its suburb on the pattern of the Ring Railway.

Now, I come to the Chennai Central-Gummidipoondi Section. This section is a notified suburban section. But there are only two railway lines. Express and Mail trains as well as freight trains are run on the same two lines

along with suburban trains. During the last three decades, there has not been any investment by the Railways in this section though there was a lot of pressure for increase in the frequency of suburban service.

While 34 trains were run on Chennai-Tiruvallur Section, there were only 19 trains run on Chennai-Gummidipoondi Section in 1980-81. Today, the number of trains on Chennai-Tiruvallur has gone up to 92 but the number of trains towards Gummidipoondi is 36 only. On Chennai-Tiruvallur corridor, the increase in train services was about 10 per cent per annum but on Chennai-Gummidipoondi Section, it was only 5 per cent though the demand is going high. Due to capacity constraint on this line, the train services have not been augmented to match the demand.

There is a very urgent need to provide at least one more line between Chennai and Gummidipoondi. Financial burden of the Railways for providing this line is reduced since the Tamil Nadu Electricity Board has agreed to bear 50 per cent cost of the line between Attipattu and Korukkupettai.

Now, I come to the need for a third line between Tiruvallur and Arakkonam. Even though the Railways have declared Chennai-Tiruvallur only as a suburban section, the city has expanded far beyond. Commuter traffic extends between Chennai and Tiruttani which is at a distance of 82 kms. from Chennai Central. To meet the huge volume of commuter traffic, suburban EMUs are run up to Tiruttani. However, there are only two lines beyond Tiruvallur. Both Express and goods trains meant for Kerala and Karnataka have to run on this section. As on date, a total of about 75 trains are running on this section. The Railways are not able to run more EMUs and long-distance trains to Kerala and Karnataka even though there is full justification for the same. The punctuality of all trains running on this section is also affected and the passengers and daily commuters are put to a lot of inconvenience.

Therefore, I would urge upon the Railway Minister to pay attention to this neglected section and see that immediate action is taken to provide at least a third line between Tiruvallur and Arakkonam.

Next, I come to gauge conversion projects. Despite passage of more than a decade since the announcement of uni-gauge policy by the Railways, the pace of conversion in Tamil Nadu has been very poor. Important routes, where there is heavy movement of passenger and goods train, still remain in metre gauge only. Within the Zone of the Southern Railway itself, Tamil Nadu has been given a raw deal in the matter of gauge conversion. While the increase in Broad Gauge route km'age in Karnataka has been 53 per cent, the increase in Tamil Nadu is only six per cent.

MR. CHAIRMAN : The rest of the speech should be laid on the Table of the House.

SHRI C. KUPPUSAMI: Yes, I may be permitted to lay it on the Table of the House.

* The Tamil Nadu Government has offered to meet 50 per cent cost of converting the Cuddalore-Vriddachalam-Salem section. Conversion of this route should be given top priority in the interest of the Railways itself since setting up of a Refinery near Cuddalore, a major all-weather port, will assure enough freight traffic on this route. It will augment large volume of freight traffic to the Railways when they are losing the share of freight traffic to the road sector.

Moreover, Tamil Nadu is the only State which has come forward to shoulder a portion of the cost of conversion and the Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalaingar M. Karunanidhi had written a letter to the hon. Minister on 6.3.99 thanking him for inclusion of this project.

Thirdly, I come to the gauge conversion between Villupuram and Thanjavur. As the House is aware, Thanjavur is the granary of South India and is also an international tourist centre. But there is no through Broad Gauge train facility from Villupuram to Thanjavur. If there is gauge conversion on this route, it will provide through service to the passengers from Villupuram to Thanjavur and to Chennai. So, it will provide double benefit to the people and also increase the earnings of the Railways. Here, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to the letter addressed to him by the Chief Minister Dr. Kalaingar M. Karunanidhi indicating that eight major bridges and 96 small bridges have to be built in this section. He has also pointed out the allocation of a meagre one lakh rupees. Therefore, I would request the hon. Railway Minister to order the survey of the project and to include this scheme in the Railway Budget by allocating sufficient funds for the purpose.

Fourthly, I come to the need for a Railway Goods Terminal Yard at Egmore to ease congestion. At present, all the goods trains bound towards south of Tamil Nadu from Delhi and other destinations are to pass through the Basin Bridge (near Chennai Central) though this route is heavily saturated. To ease congestion at this point, I would make a proposal to the hon. Railway Minister to consider developing Gopalsamy Nagar Yard at Egmore Station as a terminal so that all the through traffic goods trains would pass through this terminal without touching Chennai Central. At the Egmore Railway Station, there is space for providing five more through platforms and two suburban platforms for Broad Gauge once the MG platform is completely taken out of

Egmore. For terminal facilities, it is possible to provide three more pit-lines at Gopalsamy Nagar Yard by providing one more stabling line. These facilities will take care of the congestion of goods trains.

My next point is about the need for a satellite goods terminal for Coimbatore. Coimbatore, the second largest city of Tamil Nadu, is a highly industrialised area. Machinery, textiles and hosiery products manufactured in and around Coimbatore bring in substantial amount of foreign exchange. But the facilities provided by the Railways, both for passenger and freight traffic, are totally inadequate. Consequent on the introduction of the Konkan Railway, adding insult to injury, even some express trains are diverted towards Kerala.

There has not been any significant development on the railway facility in this highly industrialised area. One of the reasons for lack of development is space constraint. Both passenger and goods traffic is handled at Coimbatore Junction and adjacent station. This has resulted in inadequate development on both the fronts.

There is an immediate need for shifting the goods activity from the heart of the city to a peripheral area. Irugur, which is there on the outskirts of Coimbatore, offers an ideal place as a freight terminal.

Development of Irugur as a freight terminal will boost the Railway freight traffic in general and container traffic in particular. Railways have not made any sincere attempt to tap the expanding export/import container traffic of Coimbatore. It is high time that the hon. Railway Ministers, Thiru Nitish Kumar and his colleague, Thiru Ram Naik considered this demand favourably and set up a freight terminal at Irugur before the land is taken up for other developmental activities.

Next I come to Railway safety and preventing accidents due to human failure and mechanical failure. The hon. Minister has said in his Budget speech that 'track circuiting' would be provided at a fast rate to prevent accidents due to human failure. Apart from this, there should be orientation course for drivers/guards on the aspects of railway safety and preventive type of actions. The scope of the proposal of giving walkie-talkie sets to drivers and guards of passenger trains for establishing contact in an emergency should be extended and provided for drivers and guards of all the passenger/express trains to improve rail safety.

The other import point is about the Railway Workers Welfare and Grievance Redressal Machinery. I congratulate more than 16 lakh regular railway workers in the Indian Railways on their successfully running the Asia's second largest train network of 62,495 route kms., despite heavy odds and constraints.

The hon. Railway Minister should bring out a befitting scheme for the welfare of railway staff and workers at the national and zonal levels who are second to none in dedication to service.

I would like to mention about the on-going projects. They are: the MRTS II phase; Saidapet Limited use RUB; the MIT Gate Bridge and the St. Thomas Mount Gate Bridge. For these projects, the hon. Minister has allocated insufficient funds. I request that sufficient funds should be allocated.

Finally, I come to the Golden Rock Workshop and the ICF, Perambur. The Golden Rock Workshop of the Railways is not getting adequate orders though the workers there are professionally trained and skilled. I would urge upon the hon. Railway Minister to please look into the matter and direct the Railway authorities to place adequate orders to this Workshop so that the skills and expertise developed by these workers are utilised optimally. Similarly, at Perambur we have the Integral Coach Factory which is known for its passenger coaches all over the world. It is also carrying out export orders for manufacturing coaches for other countries. I would, therefore, request the hon. Minister to pay attention to the needs of this Factory.

With these words, I thank you, Sir, for giving me an opportunity to participate in the debate on the Railway Budget.*

..... Liad on the Table

SHRI K. YERRANNAIDU (SRIKAKULAM): Mr. Chairman, Sir, by and large the Railway Budget presented by Shri Nitish Kumar, our Railway Minister can be appreciated. It has not put any additional burden on the middle class and the common passengers. On my behalf and on my party's behalf, I express some satisfaction that the hon. Railway Minister has included some important proposals. But there is some dissatisfaction also. The allocations provided for the projects are very very meagre. Eighty-five per cent of the network was inherited from the British. In the last 50 years, we have only added nearly 11000 kms. for the Railway network. My priority is, the Railways should provide safety, cleanliness, maintenance and punctuality to the rural people. These are priority items. Priority should be given to the backward areas. In India everybody knows by seeing the railway map as to which are the areas that are not covered by the railways. That is known to everybody. With a lot of pressure, some areas are covered by the railway network. We are giving top priority for doubling. When

we have a train in one route, we accede to the demand for one more train. The hon. Minister must take stern and necessary steps to expand the railway network in those areas which are not covered in the Indian Railway map. In Andhra Pradesh, Telengana is an extremist area. There are no railway lines. Recently, some agitations have taken place in those areas. Agitations are not only taking place in Andhra Pradesh, but in the whole country. We have to give priority for expanding the network in those areas which are not covered since Independence. The same holds good in the case of gauge conversion and even in the case of new lines.

Previous United Front and Congress Governments have so far sanctioned merely Rs.35000 crore worth of projects. But this year, for these new lines, we have provided only Rs.600 crore in the Budget. How do you complete the sanctioned projects worth Rs.35000 crore with Rs.600 crore? This is my question to this Government. Out of that, you have to fix the priority items. Every year we are going in for new lines. We add 24 kms., 54 kms., and below 100 kms. in the railway network every year. So, instead of distributing the entire money to each project like Rs.5 crore, Rs.3 crore and Rs.2 crore, provide Rs.10 crore to a project which require Rs.10 crore and complete the project. The project will come into operation and the Railways will get the revenue. The hon. Minister should plan in such a manner. He must fix the priority in regard to the sanctioned projects and the on-going projects. He must provide money to those projects so that the same will be completed and would add to the Railway network and revenue.

For example, the gauge conversion of Mudhkhed-Nizamabad-Bolaram project in Andhra Pradesh. An amount of Rs.20 crore has been allotted in this year's Budget. Whereas the work is estimated at a cost of Rs.290 crore. With the allotted money, it will take many years to complete this project. That is why this is called the most neglected area since we attained Independence. There was no railway network. By this allotment of Rs.20 crore, it will take 15 years. We have completed 50 years since we attained Independence. I request the hon. Minister that he must pump more money for the early completion of the project.

Similar is the case of Katpadi-Pakala project in Rayalaseema district. It is in the backward Chittoor district. Even our Chief Minister also represents this district. My appeal is, enhance the allocation so that the projects are completed in a short time. If you provide Rs.10 crore for the project, it would be completed within one year. The Railway network will come into operation in that area and the Railways can also earn the revenue.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING AND PROGRAMME IMPLEMENTATION (SHRI RAM NAIK): In this year's Budget, we have provided Rs.20 crore.

SHRI K. YERRANNAIDU (SRIKAKULAM): Yes, but it is not sufficient. If you provide Rs.10 crore more in this year's Budget, this project will be completed. It is in Chittoor district.

As far as construction of new lines is concerned, I would request the hon. Railway Minister to allocate more funds. I would request the hon. Minister to allocate more funds to complete the construction of Peddapalli-Karimnagar line as it is very much essential for the development of the backward Telengana area. Similarly, more funds should also be allocated to Nandiyal-Yerraguntla line. These are all on-going projects.

Sir, I would request the hon. Minister, though you, to take immediate steps to develop Kakinada-Kotipalli line. It is a very important line and this line should be extended upto Narsapur to meet the requirements of the coastal area. My colleagues, Shri Upendra and Shri Bapiraju are from that area and they have already requested the Minister for the extension of this line. This line is nearer to Visakapatnam where ONGC operations are going on. This area is the rice bowl of Andhra Pradesh and it is giving 50 per cent of the total quantity of rice procured by the Food Corporation of India. The distance is only about 58 kms. and if this line is extended upto Narsapur, it will be beneficial to the people to reach Visakhapatnam quickly which is on the Howrah-Chennai route. Therefore, I would request the hon. Minister to give priority to this line. The Ministry of Railways is already on the job. The survey has also been completed. So, I would request the Minister to take up this work this year itself.

With regard to introduction of new trains, while we thank the Minister for introducing a Shatabdi Express between Chennai and Tirupati and some other new trains, we would request him to look into some of the long-pending demands for introduction of new trains between Visakapatnam and Mumbai and also between Visakapatnam and Borra Caves and introduce them this year itself. Borra Caves is an important tourist place in

the State of Andhra Pradesh. But there is no train to that place. The hon. Chief Minister of Andhra Pradesh has also represented to the hon. Railway Minister several times in this regard. So, I would request that a small train must be introduced between Visakapatnam and Borra Caves immediately.

Sir, there is another long felt demand of the people of Visakapatnam area. The Visakapatnam Railway Division was under the South Eastern Railway earlier, the headquarters of which is situated at Garden Reach, Calcutta. The people of that area were demanding that the Visakapatnam Railway Division should be included in the South Central Railway Zone which is functioning from Secundrabad. The United Front Government had created some new zones and Bhuvaneshwar was one among them. Now, Visakapatnam is attached to Bhuvaneshwar. After that, a lot of agitations has taken place and irrespective of political affiliations, all Members of Parliament from Andhra Pradesh represented about this case, both with the then Railway Minister, Shri Ram Vilas Paswan and the present Railway Minister, Shri Nitish Kumar. The hon. Chief Minister of Andhra Pradesh has also written to the Minister twice or thrice. So, I would request the hon. Minister to include Visakapatnam Division in the South Central Railway Zone, Secundrabad which is nearer. Otherwise, as you have created a new zone at Bilaspur, one more zone should be created at Visakapatnam. It is a fast growing city in Asia and a lot of infrastructural facilities are available there. There is a sea port and an international airport is also coming up. So, instead of including it in the South Central Railway Zone, if the hon. Minister could create a new zone at Visakapatnam itself, it is well and good. If that is not possible, I would request him to include Visakapatnam in the South Central Railway Zone.

Sir, the hon. Minister has declared this year as 'Passenger Year' in the Budget. But the increase in the amount allocated for maintenance is very meagre. He has enhanced it only by Rs.130 crore which is not sufficient. I would request the Minister to go and see the condition of platforms and VIP rooms. As far as maintenance of coaches are concerned, I would like to say that the condition of the coaches in many trains including the East Coast Express and Howrah-Secundrabad Mail is very poor and they are very old. There is a lot of complaints from the passengers. So, I would request the Minister to immediately replace these coaches with new ones, particularly in the East Coast Express and Howrah-Secundrabad Mail.

Then, in the Visakapatnam-Calcutta Section, almost all the trains are invariably delayed by four to five hours. In the Secundrabad-Visakapatnam Section, which is in Andhra Pradesh, all the trains are running punctually. For example, the East Coast Express is running on time in the Secundrabad-Visakapatnam Section, but it is always delayed between Visakapatnam and Calcutta. I am observing this since my childhood and due to the delay, there is a lot of resentment among the local people. So, I would request the Minister to instruct his senior officers to see that this train runs punctually, particularly between Visakapatnam and Calcutta.

MR. CHAIRMAN :Please conclude quickly.

SHRI K. YERRANNAIDU : Sir, I am the first speaker from my party in this debate. Nobody from our party has spoken so far.

MR. CHAIRMAN: You need not elaborate all the points. You can mention them pointedly.

SHRI K. YERRANNAIDU : Sir, I am mentioning only very important points.

Sir, regarding the late running of the trains in Andhra Pradesh, we, the Members of our party, TDP, have met the Minister as a delegation and requested him to do the needful.

I requested him for stoppage of trains for which he had passed the orders. But these have not been given effect to. I mentioned about the stoppage of Visakha Express at Kotabommali Railway Station and also for stoppage the Howrah-Tirupathi Express at Pundi. I gave a letter to the hon. Minister on which he had passed the orders. It is a long-felt demand of the fishermen in that area. Those two stations are located very nearby. No express train stops at those two stations. That is why I requested for stoppage of each of those two trains there.

Like that, many other things have also been mentioned to the hon. Minister.

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

SHRI K. YERRANNAIDU :It is not necessary.

MR. CHAIRMAN: It would be deemed to be read.

SHRI K. YERRANNAIDU : All right. I am not making any speech. There are some important points. Only small amounts are being spent in that Division. A mention has already been made about the East-Coast Express.

Five ROBs have been sanctioned by the Ministry. The most important thing for the hon. Minister is to include ROBs at a few other places. There are still many places where ROBs are to be taken up, for example, at Nellimarla and Bobbili The people are suffering a lot. The State Government has also given consent for these two bridges, namely, Nellimarla and Bobbili situated in Vizianagaram district. The local MP had made several representations during the last three years. During the period of the present Lok Sabha also, he has made several representations. These two bridges at Nellimarla and Bobbili are the most important ones. The State Government has also given a consent to bear 50 per cent of the amount. A survey is to be conducted for assessing all these things.

By and large, I am very happy. The hon. Minister has sanctioned a lot of projects. There are three new trains to Andhra Pradesh. But very meagre amounts have been earmarked for the sanctioned projects. So, I request him to make more money available for these new and ongoing projects.

I request for two additional trains. It must be announced at the time of reply by the Minister.

SHRI RANEN BARMAN (BALURGHAT): *Hon'ble Mr Chairman Sir, I shall speak in Bengali. I thank you for giving me an opportunity to speak on Railway Budget. On behalf of our party RSP, I oppose whole heartedly the Railway Budget. Sir, the development of civilization depends on railway operation. Keeping in view the all round development of the country, the allocation for railway should have been distributed evenly and proportionately. But the Government and Ministry of Railway have failed to discharge their responsibility. That is why we are opposing the Railway Budget.

It has been found through some data that 85% of railway operation has been constructed during British regime and only 15% railway lines have been constructed after independence in these 50 years. The importance of railway has not been properly looked into in free India. We know that development of any region depends on proper railway connection. It is a matter of shame and regret that even after 50 years of independence so many areas in the country have not been connected with railway link.

I have come from Balurghat of North Bengal in West Bengal. This is mainly SC/ST dominated area. The Government is just doing lip service by saying that priority will be given and developmental work will be taken up in the areas dominated by SC/ST people. But there is a big gap between promise and practice.

In my district Balurghat, there is no railway line. Survey for Eklakhi Balurghat was conducted in 1984. But it is a matter of shame and regret that even after 16 years even 100 metres of railway line has not been constructed.

If the Government is honest enough to take some effective steps for the development of SC/ST dominated area then I demand that adequate allocation must be sanctioned to expedite the long-pending Eklakhi Balurghat project and complete it without delay. I also demand to open computerised ticket counter at Balurghat.

* Original in Bengali

My demand also include electrification for Lalgola Sealdah section in Murshidabad which happens to be a neighbouring area of my constituency Balurghat.

The survey for electrification from Krishna Nagar to Baharampur has already been completed. The work for electrification should immediately start. The proposal for survey for a new railway line from Baharampur to Kandi will meet the long standing demand of the people of this area. But for proper implementation of the project it is necessary to have simultaneous survey from Baharampur via Kandi to Sainthia.

Sealdah to Canning was the second railway line constructed in India. There has been a long standing demand by the people of Sundarban for double line from Sonarpur to Canning of Southern Division of Sealdah Canning line. I also demand to construct double line for this area so that people of this region are benefitted. Moreover, tokenless system should be adapted instead of the prevailing 'Gola system'. This will help the people and Sundarban a beautiful tourist resort will be easily accessible to both tourists from abroad and our own country.

I also demand that the metre gauge line from New Jalpaiguri via Siliguri to New Bongaigaon should be converted by broad gauge.

In the end I would like to mention that hike in passenger fare and freight will result in price escalation of essential commodities causing immense inconvenience to common people. The administration should immediately adapt some strong measures to curb this. The safety and security of the passengers should also be protected. Sir, I thank you once again for giving me an opportunity to participate in the discussion. I conclude my speech by opposing the Railway Budget.

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला (हिसार) : सभापति महोदय, आपने मुझे सदन में बोलने के लिए समय दिया है, उसके लिए नेशनल लोकदल पार्टी की तरफ से और अपनी तरफ से मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट सदन में प्रस्तुत किया है, वह कुछ राज्यों के लिए अच्छा हो सकता है, कुछ वर्गों के लिए अच्छा हो सकता है, मगर आम जनता के लिए इतना अच्छा नहीं है। इस बजट में हरियाणा प्रदेश और वहाँ के लोगों की पूरी तरह से अनदेखी की गई है। मैं आपको बताना चाहूँगा कि जब से यह देश आजाद हुआ है तब से हरियाणा प्रदेश में कोई भी नई रेलवे लाइन नहीं बनी है। एक शहर से दूसरे शहर को जोड़ने के लिए इस ५० साल के अरसे में वहाँ कोई भी नई रेलवे लाइन नहीं बनाई गई है।

सभापति महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हरियाणा प्रदेश, दिल्ली के चारों तरफ है और दिल्ली इस देश की राजधानी है। ८-१० लाख लोग, हर रोज दिल्ली आते हैं और हरियाणा प्रदेश से ट्रेनों में पढ़े-लिखे लोग नौकरी और व्यापार करने भेड़-बकरियों की तरह भरकर आते हैं। इससे ऐसा लगता है कि हरियाणा प्रदेश की ओर रेल मंत्रालय का ध्यान बिलकुल नहीं है।

सभापति महोदय, हरियाणा प्रदेश से लोगों के ट्रेनों में भेड़-बकरियों की तरह भरकर आने और जाने के कारण प्रति दिन अनेक दुर्घटनाएँ होती हैं। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि दिल्ली देश की राजधानी होने की वजह से उसका मास्टर प्लान बना है जिसके अनुसार १५० किलोमीटर तक रेल यातायात की सुविधा अच्छी होना चाहिए ताकि लोगों को आने-जाने में तकलीफ न हो। दिल्ली में पाल्युशन बहुत बढ़ रहा है। इसलिए मेरा निवेदन है और यह जरूरी है कि रेलवे दिल्ली के आसपास हरियाणा में १५० किलोमीटर तक जहाँ सिंगल ट्रैक है उसे डबल किया जाए और जहाँ डबल ट्रैक है वहाँ एक लाइन उसके साथ-साथ और डाली जाए जिससे लोगों को आने-जाने की बेहतर सुविधा मिल सके। जो ट्रेनें हरियाणा प्रदेश की तरफ से गुजरती हैं, उनमें नए डिब्बे जोड़े जाएँ जिससे आम जनता को यात्रा करने में सुविधा हो।

सभापति महोदय, जो नई रेलवे लाइन हरियाणा प्रदेश में बननी हैं मैं उनकी तरफ मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। पिछले ५० वर्षों से लगातार हरियाणा की जनता की मांग है कि हरियाणा को हरिद्वार से जोड़ा जाए। आपको मालूम है कि हरिद्वार इस देश की पवित्र एवं धार्मिक नगरी है जहाँ हरियाणा से लाखों आदमी जाते हैं, लेकिन उन्हें हरियाणा प्रदेश से हरिद्वार जाने के लिए कोई सीधी रेल सेवा उपलब्ध नहीं है। इसलिए मेरी मांग है कि हरियाणा को सीधी रेल सेवा द्वारा हरिद्वार से जोड़ा जाए। मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि जब इस देश के प्रधान मंत्री श्री मोरारजी भाई देसाई थे, तब उनके समय में दिल्ली से जाखल तक डबल रेलवे लाइन बनाने का फैसला हुआ था, लेकिन अब तक यह स्कीम अधूरी है। यह ४५ किलोमीटर का टुकड़ा है जो अभी तक नहीं बना है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहूँगा कि पिछले दो साल से इस रेलवे लाइन के लिए बजट में एक भी पैसा नहीं दिया गया और इस बजट में भी इसके लिए पैसे का कोई उल्लेख नहीं है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि इसके लिए तुरंत धन का प्रावधान किया जाए। इसके साथ-साथ हिसार से सिरसा वाया फतेहाबाद, नई रेलवे लाइन बनाई जाए। इस बारे में मैं मंत्री महोदय से कई बार अनुरोध कर चुका हूँ, लिखकर भी दे चुका हूँ कि इसको जल्दी से जल्दी बनाया जाए ताकि हरियाणा प्रदेश की आम जनता को सुविधा हो सके। इस समय यह डिस्ट्रिक्ट है। यदि यह रेलवे लाइन बन जाती है तो उससे जिले को बहुत लाभ मिलेगा। कुरुक्षेत्र से यमुना नगर तक नई रेलवे लाइन बननी चाहिए। हांसी से करनाल वाया जीन्द और पटियाला से नरवाणा-जीन्द-गुहाना होते हुए दिल्ली के लिए नई रेल लाइन बननी चाहिए।

सभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय का ध्यान नई रेलगाड़ियों की तरफ दिलाना चाहूँगा। हरियाणा प्रदेश की आम जनता की मांग है कि भटिंडा-जीन्द-लुधियाना नई रेल लाइन चलनी चाहिए और जीन्द से अमृतसर, हिसार से अमृतसर और हिसार से जम्मू तक रेल चलनी चाहिए ताकि जम्मू के ऊपर कटरा स्थित वैष्णो माता के दर्शनों के लिए हरियाणा प्रदेश से सीधी रेल सेवा मिल सके। मेरा निवेदन है कि हिसार से जम्मू नई रेल चलनी चाहिए। सोनीपत से दिल्ली शटल ट्रेन चलनी चाहिए और सोनीपत से फरीदाबाद के लिए शटल चलनी चाहिए। पहले हिसार से एक हरियाणा एक्सप्रेस चलती थी, लेकिन मंत्री महोदय ने उसको बन्द कर दिया है। मेरा मंत्री से निवेदन है कि उसको फिर से चलाना चाहिए।

इसके साथ-साथ मैं आपके माध्यम से सदन और मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि जींद से सुबह कोई भी एक्सप्रेस ट्रेन लुधियाना और भटिंडा के लिए नहीं जाती। मेरी मांग है कि वहां सुबह ११ बजे कोई एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये क्योंकि सारी की सारी एक्सप्रेस ट्रेनें रात में चलती हैं।

सभापति महोदय :अब आप समाप्त कीजिए।

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला (हिसार) : सभापति जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान हिसार में डबल फाटक की तरफ दिलाना चाहता हूँ। पिछले ४० सालों से उस शहर की जनता की मांग है कि वह शहर दो हिस्सों में बंटा हुआ है जिससे लोगों को पांच किलोमीटर का चक्कर लगाकर जाना पड़ता है इसलिए डबल फाटक के ऊपर ओवरब्रिज बनना चाहिए। जींद शहर के लोगों की भी यही मांग है कि वहां भी ओवरब्रिज बनाया जाये। उचाड़ा के रेलवे स्टेशन के ऊपर गांव और मंडी में जाने के लिए पैदल ओवरब्रिज होना चाहिए। मैं रेल मंत्री जी से फिर अनुरोध करता हूँ कि हरियाणा प्रदेश की जनता का ख्याल रखते हुए इन तमाम बातों को इस बजट में आप लेने का काम करें। आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI PRAKASH YASHWANT AMBEDKAR (AKOLA): Mr. Chairman, Sir, I would like to make some suggestions and appreciate if the Government pays attention to them.

Mr. Chairman, Sir, for the last ten years, if you look at the Railway Budget, it is always a case that when the revenue has to be raised, it is the freight and the passenger tariff that is always raised.

The hon. Minister and the officials do not look into the aspect of rationalising the internal resources which has been mismanaged and misused. The Railways have a system known as 'spot buying'. If you look into the spot buying, whatever goes on there, they are purchased at nearly 300 to 400 per cent higher than what normally is there. I would request the Minister that he looks into this aspect. That is one thing.

Secondly, in the most important transport sector--coal, petroleum products and fertilisers--the increase has only been 1.6 per cent but if you look at the general consumption level that is there, the increase is more than six per cent. The Railways could attract only one per cent towards it and in this direction I would like to suggest to the hon. Minister that as far as the transportation of foodgrains is concerned, they are using the same wagons which are used for other kinds of transport. Mr. Chairman, Sir, it is now necessary and it has now been established that a huge quantity of foodgrains movement takes place from the North to the South. If this kind of movement has to be made in future, they would require a special kind of wagon which can be loaded immediately and transported to wherever is the destination. In this regard, I would suggest to the hon. Minister that we have over a period of time collected enough data as to where the food material is required to be transported and the quantity to be transported is also known. If we go about liaising between the State Government and the Ministry of Food Supply, I think, Sir, the loss that has been seen in the freight section can be decreased also.

Mr. Chairman, Sir, I have been raising one issue with the hon. Minister, that is, an alternative route to the southern districts. Today the existing route to the southern districts is via Nagpur or via Manmad. If we look at the reply that has been given in this House by the hon. Railway Ministers, both have Stated that there is a bottleneck either at Nagpur or at Manmad. There is an alternative route which is necessary. On the path of the alternative route, the conversion of meter gauge into broad gauge has started. The alternative route is via Delhi, Jaipur, Kandwa, Akola, Purna, Nanded and Secunderabad. There is another advantage in this alternative route. If we go via the existing route, that is, via Delhi, Bhopal, Nagpur and Secunderabad, or the other way round, via, Delhi, Bhopal, Manmad, Aurangabad, Nanded and Secunderabad, then, the distance between Delhi and Secunderabad via Nagpur is nearly about 1700 kilometres. The distance between Delhi and Secunderabad via Manmad is near about 1900 kilometres. But if we go through the route of Delhi-Jaipur-Akola-Nanded-Secunderabad, the distance is only 1100 kilometres. It was with this in mind, in the year 1991, the project was started for converting this line from metre gauge to broad gauge. Now, what I find from the Ministry and the reply given in this House, is that the survey has not been done. May I know one thing from the hon. Minister? When you have already converted from metre gauge to broad gauge the line from Delhi to Alwar and the line from Secunderabad to Purna, only the middle portion is left. When the alternative route is available, when the time saving factor is available, may I also know from the hon. Minister whether he is going to look into this aspect and see that the remaining portion between Purna and Kandwa is converted from metre gauge to broad gauge? Then, the whole problem ends.

I will come to another issue which, I think, is the major issue. In the coming year, the Railway gets rolling-stock as well as the railway track which has been used and it has been kept aside for auction. There are many cities that are coming up. I have been moving from one city to another city. What I find over a period of time is that in

every city, the time taken to travel from one place to another place, that is, the first 30 minutes, has now increased to one hour. Therefore, I would like to suggest this to the hon. Minister. Keeping in mind the difference of time, if we utilize this track and rolling-stock which have already been used and kept aside, for running of tram services in the new metropolitan cities that are coming up, the demand that is now made by a small section that there should be an EMU, would be met. It should be increased. I think by doing this, we can overcome this problem. If we can coordinate with the State Government, this track can be utilized in a much better way.

The last issue which I will come to is the city of Mumbai. Both the Minister of Railways and the Minister of State for Railways have been kind enough to look into the long-pending issues of developing the fifth and sixth tracks. But there are some areas where bottlenecks have been created. In the Central Railway, there is one bottleneck at Ghatkopar Station where there is no space to lay down the fifth and the sixth lines. I would like to suggest to the hon. Minister that there are only three buildings which are coming in the way. If you can acquire those three buildings, the necessary space for developing the fifth and the sixth tracks will be created and this work can be completed.

I would like to make another suggestion which is that some of the trains which you have announced newly take a long time to come into operation. If they are started by May, I think, the people will thank the hon. Minister.
17.00 hrs.

श्री प्रकाश यशवंत अम्बेडकर (अकोला) : आप वीडियो कांफ्रेंस भी ले डाउन करने के लिए एलाव करेंगे? क्या नैक्स्ट सेशन में वीडियो कांफ्रेंस ले डाउन करने की इजाजत होगी? क्या ?

SHRI B.M. MENSINKAI (DHARWARD SOUTH): I am happy that you have given me some time to talk about the Railway Budget. First of all, before bringing up my other points I would like to stress that our ex-Chief Minister of Karnataka and the ex-Prime Minister of India, hon. Shri Devegowda already told this House that if the Railway Zonal Office is shifted from Bangalore to Hubli - a sort of threat has been given by him -- a law and order problem would arise. But I would like to say in this connection that he had already, when he was the Chief Minister of Karnataka in 1996, sent a letter stating that Hubli should be the headquarters for the Railway Zonal Office. Therefore, I would like to read OUT the letter written to Shri Suresh Kalmadi on 16-2-1996 :

"Dear Shri Suresh Kalmadi,

There has been a persistent demand from the people of Karnataka for the Southern Zonal Office of the Indian Railways to be opened at Hubli, an important commercial centre in Northern Karnataka. You must also have received a number of representations from different people insisting on the establishment of this office at Hubli. I request you to kindly consider these requests favourably and pass orders directing the opening of the Zonal Office of the Southern Railway at Hubli.

With regards,

Yours sincerely,

(H.D. Devegowda) "

MR. CHAIRMAN : You may lay it on the Table.

SHRI B.M. MENSINKAI : To conclude, again he had also sent another letter by his Personal Assistant. I would like to read it out also. This was written on 8-3-1996 to the Private Secretary to the hon. Minister of State for Railways. It reads as follows:

" Sir, this has reference to Letter No. CM 96/GIO/96 dated 16-2-96 of the hon. Chief Minister of Karnataka regarding the opening of the Zonal Office at Hubli. In this regard I am desired to request you to note the following correction in the letter cited above:

"The Southern Office of the Indian Railways may be opened at Hubli" may please be read as :

"To have the South Western Railway office opened at Hubli since the Southern Zonal Office already exists at Madras".

This may please be brought to the notice of the hon. Minister of State for Railways."

yours faithfully,

(BP Karieram)

Deputy Secretary II to CM

MR. CHAIRMAN: Please lay it on the Table.

SHRI B.M. MENSINKAI : I will lay them on the Table.

In this connection I would like to state that when he became the Prime Minister, he changed his attitude and said that it should be opened at Bangalore. So, on that account I would like to oppose his statement of this nature. It is a threat to the Northern part of Karnataka, not only a threat to the Government of India.

Secondly, I would like to say that Kurla Express train is stopping at Haveri. On our request the hon. Minister has permitted it....(Interruptions).

सभापति महोदय : समाप्त करें ।

SHRI B.M. MENSINKAI :Sir, I have not touched my points. ...(Interruptions). The Lok Shakti is one of the supporting Parties of the Government....(Interruptions).

सभापति महोदय: आप बाकी की स्पीच ले कर दें ।

SHRI B.M. MENSINKAI : Sir, later on, I may be permitted to lay my speech on the Table. (Interruptions).

SHRI B.M. MENSINKAI (DHARWARD SOUTH): Sir, I support the Railway Budget on behalf of my Lok Shakti Party with some suggestions:

1. Today our Hon'ble Ex. Chief Minister of Karnatak and Ex. Prime Minister Shri H.D. Devegouda told in the House that is Hubli is made Head Quarter of Zonal Office after cancelling the same at Bangalore, law and order problem was to be faced by the Government. And if Hubli is to be made as an additional Zonal Office along with Bangalore, he has no objection. In this connection I have made statement and read two letters written to the Central Govt. by him and his office as Chief Minister of Karnatak on 16.2.1996 and 8.3.1996 recommending Hubli for the establishment of Zonal office. But when he became Prime Minister Bangalore is made temporarily Zonal office which is nearer to Madras. I feel sorry for his such statement I expected that he would have supported Hubli to keep up his words and letters. Now people of Northern Karnatak felt hurt by his statement made this day in this house.

People of Bangalore never demanded this Zonal office earlier because Madras office is nearer to Bangalore than Hubli.

Demand for Zonal office to Hubli is Historical since British Rule. Britisher constructed Zonal office at Hubli-Dharsad Corporation. But due some reason at that time that proposal swatted to Madras. Therefore, then Govt. made that if office building as Karnatak Govt. College these records are there in the history.

I therefore, large that Govt. the start the Zonal office at Hubli without fear and faiver. As regards the other points I like to state that on my request in the last budget time for grant of stops Kurta Express train No. 1017 and 1018 at Haveri (District Head Quarter) and at Ranebennur (big business city) only Haveri city is granted. But for Ranebennur I was told to wait for 2-3 months. But so far even after lapse of nearly 10 months no action is being taken to stop that train at Ranebennur. Ranebennur people are very angry with me and unreasonable propaganda is being made against me. If Ranebennur place was made first than Haveri I would have saved my self to some extent. I, therefore, humbly through you Sir request our Railway Minister to grant a stop of Kurta Express Train No. 1017 and 1018 at Ranebennur urgently.

Secondly, there is a Railway case against to merchants of Ranebennur pending since 1996 for illegally stopping to Kurta train at Renebannur. There is no loss of property. It is requested to withdraw the case immediately.

2. My constituency people want one puch-pull train between Hubli and Devanage which please be granted.

3. One train starting from Bangalore runs upto Harihar. It deserves to be extended upto Hubli which is about 100 k.m. from Harihar.

4. I have been mailing many request since last June for permanent repair of under bridge at Haveri railway station constructed by the Railway Dept. at the time of conversion of meter gange into Broad gange. It cannot be repaired I suggested overbridge near left side of Haveri station which is economically constructed due to rocky passage. We will make financial constitution I, therefore, request the Govt. to take up this construction urgently before commencement of rainy season from June, 1999.

5. Haveri and Ranebennur city station require fort bridges to cross over the opposite side the station for passengers I made many requests. It should be taken up.

6. Flat forms are to be raised and developed to facilitate the passengers.

7. For Reservation facility we have to go to Hubli or Harihar I have written many letters to the Railway officials and Hon'ble Minister also. But so far no action is taken my letters are to be considered favourably and reservation facility at Haveri and at Ranabennur should be provided for all classes including Ist class. Seat reservation at Kundgol, Sausi, Gudigeri and Karapigi stations at 2-4 seats in each station to cater the Rural people deserves to be granted. There are all in my constituency.

8. Funds are not sufficiently provided in the already granted conversion of lines from meter gange to broad gange rails between Gadog and Bijapur. Please provide full estimated funds to this project.

9. Compared to other states, my state - Karnatak has not provided with sufficient funds for development of Railway system in our state. No new line are proposed. Any how considering all the above demands I wish to Hon'ble Railway Minister will grant the all above-mentioned demands.

I finally conclude my speech with my sincere thanks for giving me time to speak.

(ends)

श्री लाल बिहारी तिवारी (पूर्वी दिल्ली): सभापति जी, रेल मंत्री जी द्वारा २५ फरवरी, १९९९ को जो रेल बजट पेश किया गया, मैं उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। भारतीय जनता पार्टी और उसके सहयोगी दलों की सरकार का यह दूसरा रेल बजट है। जब हमारा पहला रेल बजट पेश हुआ था तब हमारे विपक्षी मित्रों ने अनेक प्रकार की बातें कही थीं कि इस बजट से महंगाई बढ़ेगी, लेकिन वह इतना शानदार बजट था कि सारे देश ने, खेतीहर मजदूरों ने और व्यापारियों ने भी उसका समर्थन किया था। यह जो रेल बजट पेश किया गया है, इस बजट की निंदा करने के लिए विपक्ष के हमारे मित्रों के पास शब्द नहीं हैं और केवल विरोध करने के लिए वे इसका विरोध कर रहे हैं। लेकिन हमने देखा कि श्री वीरा जैसे वरिष्ठ सदस्यों ने इस बजट में अच्छे कामों के लिए रेल मंत्री जी की प्रशंसा की है।

सभापति जी, चूंकि समय कम है इसलिए मैं एक-दो बातें ही कहना चाहता हूँ। एक तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि वर्ष १९९९ यात्री वर्ष घोषित किया गया है, यह स वागत योग्य है। इसके लिए हमें चाहिए कि हम यह संकल्प लें कि साधारण गाड़ी के अंदर जो भी यात्री टिकट लेकर चढ़े, उसे सीट अवश्य मिले।

जैसा कि आप जानते हैं भारत की राजधानी दिल्ली है, जिसकी आबादी करीब एक करोड़ के लगभग हो गई है। दिल्ली में यातायात व्यवस्था काफी चरमरा गई है। मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि इनके प्रयास से मेट्रो रेल परियोजना के तहत काम शुरू हो गया है। अभी पहले चरण की योजना शुरू हुई है, वह छः हजार करोड़ रुपए की है जो नांगलोई से शाहदरा तक की है। लेकिन अभी उस पर तीस हजारी से शाहदरा तक का ही काम हाथ में लिया गया है। जैसा कि समाचार पत्रों में आया है और आपके मंत्रालय के अधिकारियों ने भी कहा है कि इसमें अनेकों दिक्कतें आ रही हैं। अगर इस काम में एक दिन की रुकावट आ जाए तो दो-ढाई करोड़ रुपए का नुकसान हो जाता है। मेट्रो रेलवे का प्रथम चरण सन् २००५ तक पूरा होना है और जो काम हाथ में लिया गया है उसको २००२ तक पूरा करना है। इसके पूरा होने पर हमें प्रदूषण की दृष्टि से और यातायात की दृष्टि से काफी सफलता मिलेगी।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ बातें यहां रखना चाहता हूँ। पूर्वी दिल्ली, जोकि मेरा संसदीय क्षेत्र है, उसकी आबादी ३६ लाख है। वहां आने-जाने के लिए लोगों को परेशानी होती है। मैंने तीन रेल हाल्ट की मांग की है। सीलमपुर-गांधीनगर, मंडावली-चंद्र विहार और नंदनगरी में हाल्ट होना चाहिए। इस सम्बन्ध में मैं रेल मंत्री जी से मिला था। उन्होंने इस बाबत अधिकारियों को आदेश भी दिए थे, लेकिन खेद के साथ कहना पड़ता है कि कोई कार्यवाही अभी तक नहीं हुई। मेरे क्षेत्र में नरेला रेलवे स्टेशन है, जहां बहुत बड़ी मंडी है। हजारों लोग वहां आते-जाते हैं, लेकिन उसका प्लेटफार्म कच्चा है। आजादपुर मंडी रेलवे स्टेशन की बड़ी दुर्दशा है, झुग्गी-झोंपड़ियां पड़ी हुई हैं, लगता नहीं कि वह रेलवे स्टेशन है। दिल्ली के जो रेलवे स्टेशंस हैं, कम से कम उनको सुन्दर बनाया जाए।

दिल्ली सरकार ने, दिल्ली नगर निगम ने यह निर्णय किया है कि दिल्ली शहर में आने के लिए जो बॉर्डर्स हैं, उनको सुन्दर बनाने की दिशा में आपके प्रयास रहेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी का अभिनन्दन करते हुए इस बजट का समर्थन करता हूँ।

(इति)

पांच स्पीचेज हाउस में रिटिन में ले की गई।

सभापति महोदय : लिखित भाषण मंत्री जी विभाग से दिखवा लेंगे और उस पर अमल भी करवाएंगे। लिखित भाषण पर ज्यादा अमल होगा।

श्री लाल मुनी चौबे (बक्सर) : सभापति महोदय, लिखित भाषण पर जरूर अमल होना चाहिए।

1712 hours

SHRI MULLAPALLY RAMACHANDRAN : Mr. Chairman, Sir, I am grateful to you for having given me this opportunity to take part in the discussion on the Railway Budget for the year 1999-2000. The Indian Railways are playing a pivotal role in the socio-economic development of our country and it is a symbol of our national integration. Since the Railways are the single largest public utility service as also a major commercial enterprise, they have to carry out social obligations also.

सभापति महोदय : रेल मंत्री जी, आपको माननीय सदस्यों का भाषण ध्यान पूर्वक सुनना चाहिए।

SHRI MULLAPALLY RAMACHANDRAN : It is a sad phenomenon that the Budgetary support to the Indian Railways has been dwindling year after year. This unhealthy trend has to be arrested and reversed. Sir, you may recall that in the initial years of our planned development, there was substantial support from the General Budget to the Railways. Now that support is decreasing year after year. During the last several years, the Railways have had to depend upon the market borrowings for their subsistence. Due to the paucity of adequate funds, the railway system has not kept pace with the general progress of our country. Therefore, my humble submission to this Government is that maximum financial allocation must be given from the General Budget to the Railways. The Planning Commission also should come forward to give substantial assistance to the Railways for the smooth running of the railway system in our country.

Sir, if you look at the Railways, you will realise that 85 per cent of the existing railway system in the country has been inherited by us from the Britishers. During the fifty years of our Independence, we could add only fifteen per cent. Therefore, it is only a fact that the railway network has expanded at a very slow pace since Independence.

The total growth between 1985-86 and 1995-96 was only one per cent. I feel that this is an occasion for us to have a sincere introspection into the various lapses and reasons for the loss and for the slow growth of the Indian Railways.

All said and done, the successive Governments did not pay much heed to the development of the Railways and that is the main reason why the railway system has not progressed according to our wishes.

The lopsided and misplaced priorities of the successive Railway Ministers also have contributed to the messy state of affairs in the railway system.

We all know that the hon. Railway Minister, Shri Nitish Kumar ji, who happens to be the best friend of all of us, was under pressure while finalising his Budget. The allies and the coalition partners of this Government were pulling the hon. Minister from different directions and he was finding it very difficult to finalise the Budget. If you look at the Budget, you will see that disproportionate huge amount has been allocated to three or four States, namely, Andhra Pradesh, Bihar, West Bengal and Maharashtra.

The leaders of some political parties or outfits are clamouring for packages for their own respective States. In the process, they forget about national interest and a small State like Kerala is left out mercilessly.

However, I am happy that some of the long pending demands of my States have also found expressions in this year's Budget for which, from the core of my heart, I compliment the hon. Minister, Shri Nitish Kumar. Sir, although we have been fighting for our State in the chequered history after independence, as Minister - although he does not belong to my party and is in fact opposed to Indian National Congress - he has given due consideration to a State which has been neglected for the last five decades together. I once again compliment the hon. Minister for the great service he has done to my State.

After introduction of railways in India in the year 1853, the British administration had given topmost priority to lay railway line from Chennai to Mangalore. This route is one of the oldest rail tracks in India. The first mail service was, in fact, run on this route. It is sad that no improvement whatsoever has been done on the sector from Shornur to Mangalore recently. Over-saturation point had reached on this sector as far back as early '90s.

With the commissioning of the Konkan Railway, a large number of trains bound for Northern India from Kerala, including the prestigious Rajdhani Express, are diverted. Naturally, there is a lot of congestion on this route. I had written to the hon. Minister several times. I have met him personally also in regard to this matter, but unfortunately nothing has been done by the hon. Minister or the Railway administration to decongest this Shornur to Mangalore sector. I bring to the attention of the hon. Minister that a lot of trains are going to the Northern India via Konkan area and therefore, this sector from Shornur to Mangalore has been very congested. I

would very humbly request him that something must be done to see that trains are running punctually on this sector.

As you are aware, the State of Kerala also contributed to Konkan Railway project along with Karnataka, Goa and Maharashtra. Unless the doubling of track from Mangalore to Shornur is completed on a war-footing, the benefit of Konkan Railway will not reach Kerala. The work on the doubling of this line had commenced seven years back, but only 29 kilometres have been completed so far. If the work is moving at this rate, I am afraid that it will take another 50 years to complete this project. Therefore, immediate action should be taken to see that the doubling work is completed on this sector.

I am very happy that the hon. Minister has been kind enough to allot Rs. 100 crore for the doubling work on Mangalore-Calicut sector. I once again sincerely congratulate him for that. But if the benefit of the doubling of it is to reach Kerala, the work has to be expedited and it must be completed in a stipulated time-frame. Moreover, no amount has been earmarked for the doubling of line from Kuttippuram to Shornur. There should be clear provision for this doubling work also, otherwise it is going to create a bottleneck for the smooth running of trains on this sector. I would request that immediate steps should be taken so that more funds are allocated for the doubling work on Kuttippuram to Shornur sector.

Almost a century ago, the South Indian Railway Company had initiated a survey for Tellicherry-Mysore line. With the outbreak of the First World War, the Britishers abandoned the proposal midway. Later, four surveys were conducted by the same British administration. All these surveys had proved beyond doubt that this railway track is economically viable and this is going to be strategically very important from all points. Unfortunately, nothing has been done by the successive governments to see that the railway line is laid. The project was strongly recommended by the Madras Presidency as also the erstwhile Mysore State.

The former Railway Ministers, late lamented Lal Bahadur Shastri and Babu Jagjeevan Ram had come over to Tellicherry and attended massive public rallies. At these rallies, they had promised the people of Kerala that if there was any new proposal for laying a new railway line in South India, this railway line would receive their utmost attention. But unfortunately, that has not been done.

Sir, another former Railway Minister, Shri C.M. Poonacha, hailing from Coorg area of Southern India, had completely understood the importance of this railway line. But the successive Governments including my Government did not pay heed to this very important railway line. So, my humble submission to Shri Nitish Kumar, who comes from one of the most backward States of our country, is to pay his kind attention to this long pending demand.

Sir, I myself have been raising this issue, time and again, during the last 15 years, on the floor of this House. But no action has been taken by the Government. To our utter dismay, nothing has been done by the Government.

Thousands of trucks and lorries as well as quite a good number of buses are plying on the road from Tellicherry to the Northern part of Kerala and also to the neighbouring States like Karnataka, Andhra Pradesh and Tamil Nadu. A lot of tourists, mostly foreigners, visit these areas, since there is a great potential for tourism in these areas of Karnataka and Kerala.

The cash crops of Coorg, Wyanad, Cannanore and Mysore are very famous and they fetch enormous foreign exchange every year. Since Kerala is a consumer State, all the essential goods come to Kerala from different places. This particular route from Tellicherry to Mysore is going to be one of the important routes, and the freight on this route will be very brisk. My humble submission, once again, is that this must be given utmost priority.

At the moment, passengers travelling from Tellicherry to Mysore will have to cover an additional 600 kilometres to reach Mysore. So, if the line is laid, hundreds of kilometres could be reduced. If and when a new railway line is thought of for Southern India, this railway line from Tellicherry to Mysore must be given top priority.

Sir, it is laudable that a very long pending demand, that is, construction of nine railway overbridges in the Malabar area, has been favourably considered by the hon. Minister. You will be surprised to know that in a short distance of 80 kilometres from Cannanore to Calicut, there are eight level crossings. Time and again, Members of Parliament from Kerala and myself, have been demanding the construction of these overbridges, but nothing was done. Now, the hon. Minister, who knows the problems of the people from the backward areas, has given priority for this one. A token allocation of Rs. 10 lakh was made ... (Interruptions)

PROF. A.K. PREMAJAM (BADAGARA): The amount is only Rs. 1,00,000 per overbridge.

SHRI MULLAPALLY RAMACHANDRAN :My request is that adequate amount must be given for the construction of these overbridges so that it could be completed in the stipulated period.

Kerala is the only State which does not have a railway undertaking or an installation, whereas Tamil Nadu has five, Andhra Pradesh has two and Karnataka has two. The late lamented Prime Minister, Shrimati Indira Gandhi, when she was alive, promised to the people of Kerala that she was going to set up one Coach Factory over there. Nothing has been done and that proposal is pending for years together. We, the people of Kerala, where unemployment is a major problem request the hon. Railway Minister and this Government that a railway installation or a public undertaking must be started in the State of Kerala.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI MULLAPALLY RAMACHANDRAN :I may be given some more time because I am the second speaker from my Party.

After the commissioning of the Konkan Railway line, Mangalore-Shornur line has assumed an enormous importance. Both passenger and freight movements are very brisk on this sector. It is a pity that the railway administration has not bothered to electrify a single kilometre along this Malabar route. Therefore, necessary steps may be taken to ensure electrification of the railway line in the Malabar region without further delay.

Sir, Indian Railways is making commendable contribution in the field of sports and games. But for promoting and encouraging sports talents, it is necessary to set up a sports complex in Kerala, which has produced a galaxy of outstanding sports talents over the years. I suggest that a sports complex must be set up at Cannanore in Kerala.

Coming to the question of new trains, Kerala has received only one train, that is, the train from Pune to Cochin. Many of our long pending demands have been turned down by the hon. Minister. You must understand that thousands of Keralites are living in different cities in the Northern part of India. They are all demanding for new trains, but nothing has been considered. Anyway, I am happy that at least one train has been given.

Sir, Chennai-Mangalore is one of the very busy routes and it is impossible to get reservation on this route from Chennai. For days together, if you go to the booking counter, you will not be able to get the reservation. Therefore, my humble request is that a fast train from Chennai to Mangalore must be started immediately.

Sir, there is an urgent need for starting another fast train from Cochin to Cannanore in the early hours, after the departure of Cannanore Express. In the early morning, there is no train from Cochin to Cannanore for hours together. I hope this proposal will receive the hon. Minister's utmost attention.

All railway stations located along the Malabar coast, that is, from Mangalore to Shoranur, were constructed during the time of the so-called East India Company. All these stations are in a very bad condition. I request the hon. Minister that these stations should be renovated, reconstructed, and given a face lift in a phased manner. For this, Cannanore, Calicut, Tellicherry and Balaraga must be given top priority.

Before I conclude, I draw the kind attention of the hon. Minister to a long-pending demand of the people of Kerala for creation of a separate zone. I am not speaking for the people of Kerala on a parochial ground. Five or seven new zones have been created recently on extraneous considerations. Our demand is a genuine one keeping

in view the fast development in the area after the opening up of the Konkan Railway and the tremendous potential in passenger and freight transport in the years to come.

I hope my suggestions will receive kind attention of the hon. Minister. Once again I compliment the hon. Minister for the great service done to the State of Kerala which has been neglected for years together. I once again thank you for having given me this opportunity to speak.

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : सभापति जी, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने बहुत ही शानदार बजट पेश किया है। विगत वर्ष श्री नीतीश जी ने जब रेल मंत्रालय का कार्य भार सम्भाला था, हमें आशा थी कि वे सारे कामकाज में परिवर्तन लाएंगे, रेल प्रशासन को चुस्त और सक्षम बनाएंगे। मुझे यह कहते हुए हर्ष होता है कि उन्होंने करीब एक वर्ष की अवधि में रेल प्रशासन को नई दिशा दी है। आज प्रशासन अधिक सक्षम और विश्वसीय बना है।

जैसा कि हम सभी जानते हैं रेलों का भारतीय अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण योगदान है। यह एक ऐसी विश्वसनीय परिवहन व्यवस्था है जिसे लोग पसन्द करते हैं। रेलों का आधुनिकीकरण होने के कारण लोगों का उसके प्रति आकर्षण बढ़ता जा रहा है। मैं उन आंकड़ों में नहीं जाना चाहता कि कितनी रेलगाड़ियाँ, मालगाड़ियाँ चलती हैं, और प्रतिदिन कितने यात्री जाते हैं। मैं समय की कमी की दृष्टि से उन आंकड़ों के जाल में न जाकर सीधी-सीधी बात करना चाहता हूँ।

मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूँगा कि नीमच-रतलाम पर जब तक आमान परिवर्तन नहीं हो जाता तब तक उन्होंने मीटर गेज लाइन पर रेलगाड़ी चालू करवा दी है। उद महिने में यह कार्य करके रेलगाड़ी चलवाकर मंत्री जी ने प्रशंसनीय कार्य किया है। इससे लाखों-लाख जनता को लाभ हुआ है। उन्होंने जो कहा, वैसा कर दिया, इसलिये उनका धन्यवाद करता हूँ। अभी भी मध्य प्रदेश में अनेक स्थानों पर रेलों की कमी है। बिलासपुर को आपने जोन रेल कार्यालय का दर्जा देकर प्रशंसनीय कार्य किया है। भोपाल में जिस रेलवे स्टेशन का शुभारम्भ हुआ है, यदि ठीक से उसका विस्तार हो जाता तो भोपाल से अन्य स्थानों के लिये नई रेलगाड़ियाँ चलाना सुगम हो जायेगा जिससे कई रेल संबंधी सुविधायें प्राप्त हो जायेंगी।

सभापति जी, जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा था और मैंने माननीय रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री और रेलवे बोर्ड को लिखकर अनुरोध दिया है कि यदि नीमच-रतलाम आमान परिवर्तन के लिये ७५ करोड़ रुपया दे दिया जाये तो वह कार्य पूरा हो सकता है। इस संबंध में एक महत्वपूर्ण योजना के बारे में मैंने बात की थी कि वर्तमान रतलाम-कोटा रेल लाइन परिचालित है, यदि नीमच-रतलाम रेल लाइन बन जाती है तो रतलाम कोटा तथा नीमच पैरेलल लाइन तैयार हो जाती है। रतलाम-कोटा खंड पर बहुत दुर्घटनायें होती हैं, वर्षाकाल में मार्ग अवरुद्ध हो जाता है तथा घंटों रेल यातायात रुका रहता है। यदि यह रेल खंड, जिसका आमान परिवर्तन अपेक्षित है, जिस पर कार्य तेजी से चल रहा है, मेरे अनुरोध पर माननीय रेल मंत्री ने इस कार्य को सर्वोच्च प्राथमिकता प्रदान की है जिसके लिये मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ, मेरा अनुरोध है कि इस कार्य के लिये और धनराशि आबंटित की जाये ताकि वह कार्य जल्दी से जल्दी पूरा हो सके। इससे एक दूसरी लाइन खड़ी हो जायेगी। उस लाइन पर बहुत सी सीमेंट फैक्ट्रियाँ, चीनी मिलें और प्रोसेसिंग यूनिट्स हैं। इस खंड पर सी.आर.पी.एफ. का मुख्यालय भी है। इन सब सुविधाओं के मिलने से रोजगार के अवसर उपलब्ध होंगे तथा औद्योगिक विकास होगा। इसके लिये आपको अग्रिम धन्यवाद देना चाहता हूँ।

यहां रेल माल-भाड़े में वृद्धि की बात की गई है। यह वृद्धि नगण्य है। यद्यपि सड़क यातायात में प्रतिद्विदिता है लेकिन रेल द्वारा माल भेजने में विश्वसनीयता है। इस कारण ४ परसेंट के माल भाड़े को आप लोग स्वीकार करें। इस वर्ष के रेल बजट में यात्री भाड़े में युक्तिसंगत वृद्धि की गई है जिसमें छोटे लोगों को छोड़ दिया गया है और ऊपर के लोगों पर कुछ भार डाला है। यह वृद्धि इतनी युक्तिसंगत है, शायद आज तक किसी रेल मंत्री ने इस प्रकार का रेल बजट प्रस्तुत नहीं किया होगा। इस प्रयास को निश्चित रूप से सराहनीय कहा जा सकता है।

सभापति जी, स्टेट्स पेपर में रेल को एक नई दिशा देने का प्रयास किया गया है। रेल संबंधी वस्तु स्थिति है कई परियोजनायें १९८२, १९८८ और १९९० से चल रही हैं। इन में जो ठीक नहीं हैं, व्यावहारिक नहीं हैं, उन्हें छोड़ दिया जाये। जो वाणिज्यिक और सामाजिक दृष्टि से उत्तम हों, उन्हें हाथ में लिया जाये। यह सही है कि आप देश में एक यूनीगेज सिस्टम लागू करना चाहते हैं लेकिन जब तक यह आमान परिवर्तन का काम पूरा नहीं होगा, वर्तमान सुविधाओं में विस्तार होना जरूरी है आमान परिवर्तन देश के एक कोने से दूसरे कोने तक नहीं पहुंचा जा सकता। यह ठीक है कि हमारे पास कारीगर हैं, कारखाने हैं जहां इंजिन, रेल डिब्बे बनाये जाते हैं लेकिन फिलहाल मीटर गेज के डिब्बे बनने बंद हो गये हैं जबकि रेलगाड़ियाँ चलनी बंद नहीं हुई हैं। मीटर गेज सैक्शन पर चलने वाली रेलगाड़ियों के डिब्बे इतने खराब हैं कि कोई उनपर बैठना पसंद नहीं करेगा। सीटें फटी हुई हैं और इतनी रद्दी हैं कि उनकी मरम्मत भी नहीं की जा सकती। जब तक मीटर गेज पर गाड़ियाँ चल रही हैं, तब तक नये डिब्बे बनाने का प्रावधान किया जाये। व्यवस्था सुधारी जाये।

मैं दो तीन बातें अपने क्षेत्र की कहकर अपनी बात समाप्त करूँगा। मैं जानता हूँ कि समय की कमी है और मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूँ।

मैं निवेदन कर रहा था गाड़ियों के बारे में। अभी जो गाड़ियाँ चल रही हैं प्रायः उसमें एक्सप्रेस और मेल गाड़ियाँ हैं। कहीं १८-१९ डिब्बे लगते हैं, कहीं २० और २२ डिब्बे भी लगते हैं। अभी जो नयी घोषणा की गई है, उसके अनुसार २६ डिब्बे लगाने की बात है लेकिन प्लेटफॉर्म की लंबाई उतनी नहीं है। परिणाम यह होता है कि उतरने वाले यात्री गिरते हैं क्योंकि प्लेटफॉर्म नीचे हैं। उनकी लंबाई भी बढ़ाई जानी आवश्यक है। गाड़ियों में सामान्य दर्जे के डिब्बे अधिक बढ़ाए जाएं। शयनयान बढ़ाने का लाभ कुछ लोगों को मिलता है। प्रथम श्रेणी, द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित डिब्बों का लाभ कुछ लोगों को मिलता है। मैं निवेदन करूँगा कि अधिकाधिक डिब्बे जनरल होंगे तो आम जनता को उसका लाभ मिलेगा। इसी दृष्टि से जहां प्लेटफॉर्म की लंबाई में विस्तार किया जाए वहीं टॉयलेट या पेयजल जैसी सुविधाओं का विस्तार होना चाहिए अन्यथा वहां न तो पेयजल की सुविधा मिल पाती है, न अन्यान्य सुविधाएं मिल पाती हैं। उस दृष्टि से भी देखा जाना आवश्यक है।

वर्तमान में रतलाम और भोपाल के बीच कोई सीधी तीव्र गति की गाड़ी नहीं है। पहले वहां गाड़ी नं.१११-११२ चला करती थी लेकिन उसको बंद कर दिया। उसके कारण भोपाल से हमारा संपर्क नहीं रहा, नीमच, रतलाम, मंदसौर, झाबुआ जैसे जिलों का भोपाल राजधानी है का सीधा संपर्क नहीं रहा। इसलिए मेरा निवेदन है

कि उस गाड़ी को पूर्ववत् चलाया जाए।

एक दूसरी घोषणा थी। मैं रेलवे विभाग को याद दिला रहा हूँ कि महु और इंदौर के बीच में डी.एम.यू. चलाने की बात थी। मैं निवेदन करता हूँ कि उसको भी चलाया जाए। इसी तरह से रतलाम और श्यामगढ़ के बीच में ई.एम.यू. को चलाया जाए। इस यात्री सुविधा हेतु बार-बार मैंने मांग रखी है।

नीमच से कोटा के बीच चलने वाली गाड़ी में अगर दो डिब्बे और देहरादून के लगा दिये जाएं और समय को युक्तिसंगत बनाया जाए ताकि वह देहरादून का डिब्बा कोटा में लग जाए तो नीमच से चलने वाली गाड़ी का संपर्क दिल्ली और देहरादून से हो जाएगा। मैं निवेदन करता हूँ कि इसी प्रकार अवन्तिका एक्सप्रेस का कनेक्शन इंदौर-भोपाल में, इंदौर-भोपाल इंटरसिटी का उज्जैन में और इसी प्रकार नर्मदा एक्सप्रेस का कनेक्शन इंदौर-नागदा में और रतलाम में अगस्त क्रांति को स्टॉपेज दिया जाए तो ठीक होगा। रतलाम में माल लोडिंग हेतु फुलरेक लोडिंग व्यवस्था हो।

17.37 hrs.' (Shri K. Yerranaidu in the Chair)

ओवर ब्रिज के बारे में मैंने मंत्री महोदय से निवेदन किया है। नीमच, मंदसौर, झाबुआ में ओवर ब्रिज बनाएँ ताकि यातायात में कठिनाई दूर हो। नीमच और मंदसौर में रिज़र्वेशन के लिए कंप्यूटरीकृत प्रणाली लागू की जाए।

मैं अन्य बातें मंत्री महोदय को लिखकर निवेदन करूंगा। इन्हीं शब्दों के साथ कि जो आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है जो बड़ा कार्य है, उससे आम लोगों को लाभ होगा। उसके लिए जितनी राशि स्वीकृत की गई है, उस राशि को बढ़ाया जाए और ७५ करोड़ रुपया दिया जाए। मैं एक बार फिर माननीय मंत्री महोदय का आभार व्यक्त करता हूँ।

नई रेल लाइनों तथा आमान परिवर्तन के बारे में भी रेल मंत्री जी ने चर्चा की है कि संसाधनों की कमी है तथा आमान परिवर्तन का कार्य जारी रहेगा। योजना आयोग से भी अनुरोध किया है। सभी ओर आमान परिवर्तन या यूनियन का लाभ अत्यधिक है। यातायात में माल उतारने-चढ़ाने की कठिनाई न हो, सुविधा से देश के एक कोने से दूसरे कोने में माल भेजने में किसी प्रकार का कोई झंझट न हो, इसमें प्राथमिकताएँ तय की गई हैं। अतः प्राथमिकता के आधार पर कार्य शीघ्र होंगे। रेल मंत्री जी ने रेल सुरक्षा की दृष्टि से कई नये उपायों, प्रयोगों अथवा तकनीकी दृष्टि से नयी व्यवस्था व उपकरणों की चर्चा की है तथा उसे लागू किये जाने के बारे में अवगत कराया है। तदर्थ मैं धन्यवाद दूंगा और यह विश्वास व्यक्त करूंगा कि आने वाले समय में दुर्घटनाएँ संभवतः अपवाद स्वरूप ही हों और हमें दिया गया सुरक्षा का वचन पूरा हो। मालगाड़ियों व अन्य मुख्य गाड़ियों में वाकी-टाकी की व्यवस्था ठीक ढंग से की जाए।

कर्मचारी हितों की भी बजट में चर्चा है। उस पर और विचार होना चाहिए। शैक्षणिक चिकित्सा संबंधी सुविधाएँ व आवासीय व्यवस्था और ठीक होनी चाहिए। यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से रिफ्रेशमेंट ट्राली या स्यल्स की व्यवस्था ठीक ढंग से की जाए।

मैं एक बार फिर निवेदन कर रहा हूँ कि मेरे क्षेत्र में कोटा से नीमच का आमान परिवर्तन हो चुका है किन्तु नीमच से रतलाम का कार्य धीरे-धीरे चल रहा है। उसे सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है। अतः मेरा निवेदन है कि इस कार्य हेतु और धनराशि आबंटित की जाए जिससे कार्य शीघ्र पूरा हो क्योंकि इस कार्य के पूरा होने से कई सीमेंट फैक्ट्रियों, चीनी मिलों, तेल मिलों को तो लाभ मिलेगा ही, वहीं नीमच में सी.आर.पी.एफ. को भी सुविधा मिलेगी। अल्कलाइक फैक्ट्री व स्टील उद्योग को भी सुविधा मिलेगी व आम आदमी को काम मिलेगा, व्यापार, व्यवसाय बढ़ेगा। रोज़गार के अवसर उपलब्ध होंगे। एक समानान्तर रेल लाइन भी होगी। वर्तमान में रतलाम-कोटा लाइन है किन्तु जब कभी इस लाइन पर एक्सीडेंट से बाधा होती है, घंटों गाड़ियों का आवागमन अवरुद्ध होता है किन्तु नीमच-रतलाम आमान परिवर्तन से सीधे कोटा तक दोहरी सुविधा मिलेगी। अतः मैं पुनः मांग करता हूँ कि इस हेतु ७५ करोड़ की राशि और दी जाए।

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : I will call everybody. Please wait.

PROF. SAIFUDDIN SOZ (BARAMULLA): Mr. Chairman, Sir, I wanted to make a comprehensive speech, but finally I decided not to annoy my respected friend, Shri Nitish Kumar. I have no papers and no statistics and I am going to give a very brief speech.

First of all, I wish well of Shri Nitish Kumar and I wish railways well because railways bring prestige to this country. We have one of the richest systems of railways in the world and railways promote national integration. I salute this Department with all its shortcomings and ailments because it is the one single instrument that brings South and North, and East and West, together.

With this sentiment, I now through you want to know today whether railway will go to Kashmir and whether Kashmir will be on the rail map.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Please don't make noise.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Please do not make any cross talk. Please address the Chair.

PROF. SAIFUDDIN SOZ (BARAMULLA): You just try to understand what I am saying.

We have a very long, passionate plea with the earlier Governments. Shrimati Indira Gandhi was here when I requested that the rail should go to Udhampur. At that time, the late Girdhari Lal Dogra and myself met the Prime Minister and explained why the rail should go to Udhampur. She gave us Rs.5 crore. For fifty long years, I have heard that the rail will go to Udhampur but it did not. First, there was a plan of Rs.5 crore, then it was increased to Rs.10 crore and later we were told that Rs.17 crore will be required. With price escalation, the rail could not go to Udhampur even with Rs.70 crore.

When I am urging the hon. Minister of Railways to take the rail to Kashmir, I am worried that the rail is not going to Udhampur. Some strenuous effort will have to be made. Government after Government have made a strong plea that Kashmir should not remain in isolation and that that is a national disadvantage. Finally, when the Devegowda Government was formed, we gave a plan within a matter of Rs.2500 crore to the Government and that plan was accepted. Shri Devegowda went with us and his colleague the Railway Minister Shri Ram Vilas Paswan to Kashmir. Dr. Farooq Abdullah was also there. The foundation stone was laid for the line from Udhampur to Qazikund. Then came the Gujral Government. Shri I.K. Gujral, Shri Ram Vilas Paswan and myself went to Baramulla and laid the foundation there and Shri Gujral had at that time said that he wished that this was not just a foundation stone and that the rail would come to Baramulla. The rail has not come to Baramulla. It cannot come unless the hon. Minister of Railways stands up and responds to the statistics that I give now. Shri C.K. Jaffer Sharief was the first Minister of Railways who responded and gave Rs.50 crore for the rail to Udhampur and beyond. Before that, the amount was fixed at Rs.5 crore, Rs.10 crore and so on. We are living in an era of price escalation. Shri Devegowda laid the foundation for the rail to Udhampur and Shri Gujral laid the foundation for the rail to Baramulla but nothing has happened. This is very disheartening.

I do not say that Shri Nitish Kumar's intentions are bad but something is radically wrong in the figures that his officers quote to him. I take this whole august House into confidence one aspect of figures. This year, initially, Rs.200 crore was the figure quoted and over a period of three or four months, Rs.125 crore was slashed off. Then, only Rs.75 crore remains. I want Shri Nitish Kumar to give a rebuttal to me tomorrow or this night, when he replies, and give the correct figures. If they have spent Rs.40 crore for 1998-99 up to this time, it is all right but out of Rs.40 crore what is the amount spent on acquisition of land for the Railways and what is the amount spent on development? If not a penny has gone to development and Rs.40 crore was spent on acquisition of land, that acquisition is something on which the Chief Minister Dr. Abdullah had given a commitment. The Kashmiris have given their land.

I can give an assurance to the hon. Minister of Railways and to this august House that Kashmiris want to welcome train in Kashmir. Why does he not acquire land? Why does he not give the money for that? If they have spent Rs.35 crore till now, what amount has been spent on development and what has been spent on acquisition? Acquisition of land is not a problem. Did I not say that out Rs.200 crore, Rs.125 crore was cut away and Rs.75 crore remains? Out of that Rs.75 crore, how much was spent? If they had spent Rs.200 crore, even then I would say that it was not sufficient because there has been price escalation. Initially, the project was for Rs.2,500 crore. If by this time the Railways have spent this amount, the Minister of Railways would say that because of price escalation he now wants Rs.3,500 crore.

If you spend Rs.200 crore annually, you will not bring rail in my life time or in the life time of Shri Farooq Abdulla. So, railway construction cannot take place in Kashmir unless it becomes a special project like the one you did in the case of Konkan Railway. I had made a proposal to have it as Kashmir Express Corporation, to give us Rs.3000 crore or Rs.4000 crore and to fix a time schedule; and then trains can go there. Otherwise, mere eye-wash is not acceptable; I can hold a Press Conference in Srinagar or in New Delhi and say that the Government is not interested in construction of railway in Kashmir. If you want Kashmir to be on the railway map, then, you may make a commitment to this House; you cannot hold a meeting with the Chief Secretary in Jammu & Kashmir State who does not understand as much the rail construction as myself. I have represented the people of the State five times and it pinches me.

So, Shri Nitish Kumar holding a meeting with the Chief Secretary is one thing; the Chairman of the Railway Board will go and say that he shall construct a railway station for Rs.6 crore in Srinagar. That is not acceptable to us. If you construct a railway line from Baramulla to Srinagar within the Valley, it is not acceptable to us. We want the rail to go from Jammu to Udhampur via Katra, to Qazigund, then to Srinagar and then to Baramulla. You cannot create a situation where you will have a patri in Kashmir Valley because we have a fair-weather road. That road gets closed during winter; that road gets closed when there are rains; even air flights are not there. We have no alternative communication with Kashmir. So, once you give us the train, you will be

promoting emotional integration. This is what some of the officers in the Railway Department do not understand. I do not want a bureaucratic solution to this problem.

Shri Nitish Kumar should rise as a politician - I know, he is a capable person - and he should answer. He cannot say that he shall construct a railway station in Srinagar or in Baramulla or spend Rs. 10 crore for a hospital there. We do not want this. We want a commitment from the Railway Minister that Kashmir will be on the railway map. If they quote figures, Sir, then I will also get figures to quote them. I can give rebuttal far better than anybody. I want a simple fact -- how much money are you going to spend, what is the project and what is the life of that project. You may have to fix a time schedule within which you would take trains there. The whole lot of Kashmir will give you credit for this. Whether the credit belongs to this Government or not, I want to give it, the people of Kashmir want to give it.

When hon. Prime Minister took the bus to Lahore, I rose from my seat here and said that this Prime Minister did put a sincere effort to promote harmony and understanding between India and Pakistan. But a far better proposition would be for the Government to promote understanding, harmony and friendship with the people of Kashmir, whom they have left high and dry.

I am not going to speak about other projects this time. But the hon. Railway Minister should rise on his feet; he has to quote figures that will be accepted by me on behalf of the people of Kashmir. Thank you.

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य प्रो. सैफुद्दीन सोज़ से आग्रह करूंगा कि वे मेरे उत्तर के समय सदन में उपस्थित रहें।

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ (बारामूला): मिस्टर चेयरमैन सर, मैं आनरेबल रेलवे मिनिस्टर से गुजारिश करूंगा कि वे मुझे अपने उत्तर देने का समय बता दें, ताकि मैं हाउस में प्रैजेंट रहूँ।

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, मैं अभी उत्तर का समय बताने की स्थिति में नहीं हूँ, लेकिन माननीय सदस्य से अनुरोध है कि जब भी मैं उत्तर दूँ, वे सदन में उपस्थित रहें।

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ : मिस्टर चेयरमैन सर, मैं आनरेबल रेलवे मिनिस्टर को एश्योर करना चाहता हूँ कि उनके उत्तर के समय मैं सदन में हाज़िर रहूँगा।

SHRI K. KRISHNAMOORTHY (MAYILADUTHURAI): Hon. Chairman, I thank you for giving me an opportunity to speak. Since the time is short, I would try to bring only two or three points to the notice of the hon. Minister. I understand that in the last year's Budget, Rs.1200 crore was allotted, whereas in this year's Budget it has been reduced to Rs. 600 and odd crore. As to why this reduction has taken place has to be explained to the public and to the country. In terms of railways, the State of Tamil Nadu lags behind in many aspects compared to other parts of the country. The Cauvery river delta, that is Thanjavur-Tiruvarur-Nagapattinam, which is famous historically and religiously and a tourist attraction, is deprived of a broadgauge line. It is also affected by the scarcity of wagons. The granary of South India is having lakhs and lakhs of paddy bags for movement from purchase centres to the godowns. Wagons should be allocated to the centres to move the paddy which is procured by the Government of Tamil Nadu. The so-called mainland remain cut off from other parts of the country because there is no broadgauge line even though we are demanding it for decades. The ONGC is working in full swing there and Madras Refineries Ltd. is also functioning there. It needs broadgauge line. There is no national highway nor is there any ports. We have to rely upon only railways. The railway is making us wait to for broadgauge conversion. For a project which needs Rs.223 crore, only Rs. 10 crore has been allocated in this Budget. It is a very very paltry amount. Hence, the people of Cauvery delta request the Railway Minister to see to it and allocate more funds.

I have several other requests of the public with me in the form of memoranda. It may be taken as a part of my speech which I am laying on the Table of the House. These requests may please be fulfilled.

SHRI SAI PRATHAP ANNAYYAGARI (RAJAMPET): Sir, I seek your permission to lay my speech on the Table of this House. I will read out only the contents of my speech for the kind consideration of the hon. Minister.

Sir, I hail from a backward area, Rayalaseema, in Andhra Pradesh. I would request the hon. Minister to take up the doubling of 164 kilometre line between Guntakal and Renigunta junction. I have raised this point many times in person as well as through the Standing Committee on Railways. The Howrah Express halts at Tirupathi for more than eighteen hours can be extended up to Cuddapah so that the people of that region can avail this

facility and can travel towards coastal Andhra Pradesh. Computer facility should be introduced in my parliamentary constituency headquarters.

I would request the hon. Minister to at least consider these three points which I submitted.

डा. बल्लभभाई कठीरिया (राजकोट) : सभापति जी, मैं वर्ष १९९८-९९ के रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी और माननीय रेल राज्य मंत्री श्री राम नाईक जी का अभिनंदन करता हूँ क्योंकि राम-नीतीश यानी राम-कृष्ण की जोड़ी ने गत वर्ष और इस वर्ष भी अच्छा प्रयास किया है कि रेल बजट में सब स्टेटस को न्याय दिया जाये। उन्होंने बजट से पहले स्टेटस पेपर लाकर रेलवे की वर्तमान परिस्थिति और प्रोजेक्ट के बारे में सबका ध्यान आकर्षित किया है।

गत वर्ष उन्होंने तत्काल रिजर्वेशन स्कीम, मैक्सिमम कैपेसिटी में ट्रेनें चलाना, ज्यादा से ज्यादा कोचेज जोड़ना और इस साल के बजट में रेलवे को नए डॉयमेंशन देने का बहुत अच्छा प्रयास किया है। मैं उनका अभिनंदन करता हूँ। उन्होंने प्रीवेंशन ऑफ स्मॉकिंग के बारे में कहा है। रेलवे स्टेशन नो स्मॉकिंग जोन हो और डिब्बे ऐसे हों जिसमें कोई स्मॉकिंग न कर सकें। इससे भी और अच्छा प्रावधान किया जाये।

पर्यावरण की रक्षा के लिए उन्होंने वृक्षारोपण को ज्यादा महत्व दिया है। रेलवे के साइड में जो बंजर भूमि होती है, उसमें ज्यादा से ज्यादा वृक्षारोपण हो, इसके लिए एन.जी.ओज को साथ लेकर, चलने की आवश्यकता है। मैं बताना चाहूँगा कि हमारे गुजरात के राजकोट में एन.जी.ओज. को साथ लेकर साइड की जमीन में वृक्षारोपण किया गया है और उसकी मैनटेनेंस पर भी ध्यान दिया गया है।

यह यात्री वर्ष है। मैं रेल मंत्री जी से अपेक्षा करूँगा कि यात्रियों को ज्यादा से ज्यादा सुविधा दी जाये जैसे शुद्ध पानी की व्यवस्था और रेलवे के डिब्बों में स्वच्छता आदि का ध्यान रखा जाये।

हवाई जहाज में फ्रीक्वेंट ट्रेवल की सुविधा दी जाती है, रेलवे में ज्यादा से ज्यादा लोग सफर करते हैं, मेरा अनुरोध है कि उनके लिए भी फ्रीक्वेंट ट्रेवल जैसे सिल्वर या गोल्डन कार्ड की सुविधा उपलब्ध की जाये।

जैसे हैंडिकैप्ड लोगों के लिए कोटा रखा जाता है, उनको डिस्काउंट दिया जाता है, इसी तरह सीरियस ऐलमेंट्स जैसे कैंसर, एडस, थैलीसीमिया आदि बीमारी वाले लोगों को भी रेलवे में स्पेशल सुविधा दी जाये, डिस्काउंट दिया जाये। उनके साथ एक यात्री को कन्सेशनल रेट पर टिकट देने का प्रावधान करें।

रेलवे तंत्र एक पैरलल सरकार है, उसका बहुत बड़ा कारोबार है। वर्षों तक बहुत करप्शन चला है, कामचोरी भी बहुत है। ब्यूरोक्रेट्स कभी-कभी ऐसे जवाब लिख देते हैं जिसे कोई भी व्यक्ति समझ सकता है कि यह ठीक नहीं है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि वे कभी-कभी रेलवे स्टेशन या कहीं आड़ में जाकर सर्राइज चैकिंग करके देखें कि क्या हो रहा है। इससे अधिकारी वर्ग पर एक धाक जमेगी तथा अच्छे अधिकारियों को काम करने का प्रोत्साहन मिलेगा।

अभी जो डिफेंस मिनिस्टर हैं, पहले वे रेल मंत्री थे। उन्होंने अपने समय में फर्स्ट क्लास के डिब्बे निकाल दिये थे। अभी भी फर्स्ट क्लास के डिब्बे खाली जा रहे हैं। इसके बजाय उन्हें सैकिड ए.सी. या सैकिड क्लास स्लीपर में कन्वर्ट किया जाये जिससे ज्यादा से ज्यादा लोगों को सुविधा मिल सके।

पूरे सिस्टम में सुधार लाने की आवश्यकता है। आप जो ऐक्नॉलेजमेंट लैटर देते हैं, उसमें स्पष्ट रूप से लिखें कि इसके आधार पर कितने दिनों में उत्तर देंगे। यह सुनिश्चित किया जाये। यह बहुत जरूरी है।

मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने गुजरात के ब्रॉडगेज कन्वर्जन के लिए इस साल सबसे ज्यादा प्रोविजन किया है।

18.00 hrs.

लास्ट ईयर के ७० करोड़ की तुलना में १०४ करोड़ रुपये दिये हैं, लेकिन गुजरात एक इंडस्ट्रियली डवलप्ड स्टेट है, वहां रिवेन्यू का बहुत हाई पोर्टेंशियल है। सारा वेस्टर्न रेलवे का जोन है और सौराष्ट्र के जो नैचुरल पोर्ट्स हैं, वे नैचुरल पोर्ट्स डवलप हो रहे हैं, तब सारे नोर्दर्न इंडिया के लिए वहां से गुड्स और ट्रेफिक के लिए एक बहुत बड़ा प्रावधान हो सकता है, जो रेलवे के लिए ब्रॉडगेज कन्वर्सन में आपने पैसा दिया है, उनको निश्चित समय में पूरा किया जाये। जैसा सोज़ साहब ने कहा कि कोई भी प्रोजेक्ट हो, वह मंद गति से न चले। एक बार शुरू किया जाने वाला प्रोजेक्ट कम से कम एक निश्चित समय में पूरा हो, यह प्रावधान हो, ऐसा मेरा सुझाव है।

दूसरी बात यह है कि अब तक मुम्बई से अहमदाबाद तक दो लाइन की पटरी थी। वहां तीसरी लाइन के लिए आपने सैक्शन दे दी है, लेकिन उस लाइन पर इतना ट्रेफिक रहता है कि दूसरी लाइन भी जल्दी से जल्दी इम्प्लीमेंट हो, यह मेरा सुझाव है। वैसे भी सौराष्ट्र में अहमदाबाद से वीरमगांव तक दो लाइनें हैं। वीरमगांव से आगे राजकोट, जामनगर, पोरबन्दर, जो महात्मा गांधी जी की जन्मभूमि है, वहां सिंगल ट्रेक को डबल किया जाये। सारे सौराष्ट्र में जो रिलायंस, एस्सार जो बड़ी इंडस्ट्रीज आ रही हैं, इसलिए डबल ट्रेक से बहुत सा फायदा होने वाला है। इसके बारे में प्रावधान किया जाये, रेल मंत्री जी, यह मेरा आपसे अनुरोध है।

सौराष्ट्र के बारे में मैं कहना चाहूंगा कि सौराष्ट्र जब एक अलग स्टेट था, तब वहां जितनी ट्रेनें थीं, वे सब अब निकाल दी गई हैं। मुझे कहने में दुख होता है कि ८३५ किलोमीटर लाइन आजादी के बाद अब तक इरेज की गई है। उसमें से पूर्वी घाटीला, घांगदर, राजकोट, जसगोड़, वित्तीया, गोटान, इन सब लाइनों में अभी भी ट्रेक मौजूद हैं, कोई न कोई रेलवे स्टेशन जर्जर हालत में मौजूद है। ये सब निकाल दी गई हैं, लेकिन ये जमीन बेचकर जो रेलवे की जमीन है, उसको बेचकर रेलवे कन्वर्शन के लिए पैसा डाला जाये तो मुझे लगता है कि करोड़ों रुपया मिल सकता है और हमारे सौराष्ट्र में जो ब्रॉडगेज कन्वर्शन का राजकोट वीरावल का काम बहुत धीमी गति से चल रही है, वह एकदम तेज गति से हो सकता है। मेरा सुझाव है कि सौराष्ट्र में जितनी भी जमीनें हैं, उनके एक सर्वे किया जाये कि ८३५ किलोमीटर आजादी के बाद जो लाइन इरेज की गई है, उस जमीन का अभी तक क्या हो रहा है और उसको कैसे निकाला जा सकता है।

दूसरी बात है कि हमारी जो राजधानी एक्सप्रेस अहमदाबाद मुम्बई दो साल पहले शुरू हुई, वह हफ्ते में केवल तीन बार चलती है। जब वह पहली बार चली तो प्रोमिस किया गया कि नैक्स्ट ईयर से हफ्ते में रोज चलाएंगे, लेकिन इस साल के बजट में इसके लिए प्रोजेक्शन नहीं किया गया तो मेरा अनुरोध है कि अहमदाबाद से दिल्ली तक चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस हर रोज चले और वह शाम को अहमदाबाद से चले ताकि यहां आने वाले यात्री सुबह तक दिल्ली पहुंच जायें।

... (व्यवधान)

मैं पहली बार बोल रहा हूँ। मुझे दो मिनट का समय दीजिए।

दूसरी बात है कि मंत्री जी, हमारे यहां २७ साल से मुम्बई से राजकोट तक तीन ही ट्रेनें चल रही हैं, मेरा अनुरोध है कि एक नई ट्रेन दो साल पहले जब शताब्दी एक्सप्रेस चलने वाली थी तो तय किया गया था कि शताब्दी एक्सप्रेस राजकोट तक चलेगी, लेकिन बाद में क्या हुआ कि वह ट्रेन नहीं चली। मेरा अनुरोध है कि कोई भी एक ट्रेन राजकोट तक चलाई जाये या नई ट्रेन की सुविधा राजकोट से सौराष्ट्र तक मिलनी चाहिए। वैसे भी पोरबन्दर डेली ट्रेन है, जो शताब्दी वर्ष में, गोल्डन जुबली ईयर में चली है। पोरबन्दर से दिल्ली तक वह हफ्ते में एक दिन चलती है। इसको भी तीन दिन चलाने के लिए वायदा किया गया था, मेरा अनुरोध है कि वह हफ्ते में तीन दिन चल सकती है, ट्रेक भी खाली पड़ा रहता है। उसको दिल्ली तक हफ्ते में तीन दिन चलाया जाये। वह आगे भी हरिद्वार तक जा सकती है, देहरादून तक जा सकती है। सौराष्ट्र के जितने यात्री आते हैं

... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Hon. Speaker has already given the ruling that if anybody wants to lay his speech, he can do so. Therefore, you can just lay your speech on the Table, if something is still remaining.

डा. बल्लभभाई कठीरिया (राजकोट) : हमारा जो राजकोट डिवीजन है। मैं अपनी स्पीच सभापटल पर रखते हुए रेल मंत्री जी के बजट का समर्थन करते हुए, उन्होंने जो बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके लिए उनको धन्यवाद देता हूँ।

* I would like to make the following submission:

1. Porbandar-Delhi which is thrice a week may be extended up to Hardwar-Dehradun.
2. Raibareilly-Ajmer - To be extended up to Rajkot.
3. Howrah Express - To be extended up to Rajkot once a week.
4. Ahimsa Express - To be extended up to Rajkot once a week.
5. Rajkot-Bhopal - To be extended up to Jabalpur.
6. Saurashtra Janta (9018-9017) - Addition of III tier AC Coach.
7. Saurashtra Mail (9006-9005) - Five more sleeper coaches to be added.
8. Rajkot Division - To be kept in proportion to other dir.*

.... Also laid on the Table.

श्री मित्रसेन यादव (फैजाबाद): महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट पर मेरे द्वारा प्रस्तुत लिखित सुझावों को सम्मिलित किया जाए। यह मेरे लोक सभा क्षेत्र फैजाबाद, अयोध्या के लिए अति महत्वपूर्ण जन सुविधाओं और रेल यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाओं के सम्बन्ध में है। देश में द्वितीय श्रेणी के यात्रियों की सुविधाओं में कोई सुधार नहीं हो रहा है। उनकी यात्रा भारी कठिनाई वाली और कष्टप्रद होती है। उन्हें गर्मियों में जानवर की भांति कष्टदायक यात्रा करनी पड़ती है।

द्वितीय श्रेणी में यात्रा करने वाले यात्रियों की सुविधाएं बढ़ानी चाहिए जिससे देश के सामान्य जन को रेल विभाग पर विश्वास हो और वह जन कल्याणकारी कार्य बन सके। सुरक्षा की तरफ ध्यान देना चाहिए जिससे दुर्घटनाएं न हों। वह दिनोंदिन बढ़ती जा रही हैं। रेल यात्रियों को चोरों, धोखेबाजों, जेबकतरों तथा नशीले पदार्थों का प्रयोग कर लूटने वालों से बचाना चाहिए।

महोदय, अयोध्या, फैजाबाद उत्तर प्रदेश का नहीं पूरे देश का एक महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल है। यहां जन सुविधाओं और यात्री गाड़ियों की भारी कमी है। मेरा निवेदन है कि अयोध्या रेलवे स्टेशन का मॉडर्नाइजेशन करना चाहिए। इस वर्ष ६० रेलवे स्टेशनों के नवीनीकरण में इसे भी शामिल किया जाए। अयोध्या, फैजाबाद को देश की राजधानी दिल्ली तथा देश के अन्य तीर्थ स्थानों के साथ रेल सेवा से सीधे जोड़ा जाए। अयोध्या-कटरा केवी घघरा पर बनने वाले रेल पुल का निर्माण अ

वलम्ब किया जाए। फैजाबाद मंडल स्तर का जनपद है। वहां दो विश्वविद्यालय हैं। वह डाक्टर राम मनोहर लोहिया और आचार्य नरेन्द्र देव की भूमि है। इसलिए इसे मुम्बई महानगर से सीधे रेल सेवा द्वारा जोड़ा जाए।

(इति)

डा. शकील अहमद (मधुबनी) : अध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर आज सदन में चर्चा हो रही है। मैं बिहार राज्य के मधुबनी लोक सभा क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ। यह सच है कि बिहार से रेलमंत्रियों की संख्या सबसे अधिक रही है परन्तु जिस क्षेत्र का मैं प्रतिनिधि हूँ, उस क्षेत्र में रेलों का बहुत विकास नहीं हो सका।

जयनगर-दरभंगा-नरकटियागंज रेल खंड के आमान परिवर्तन का शिलान्यास पिछले वर्ष १ नवम्बर, १९९८ को माननीय मंत्री जी ने किया था परन्तु अभी तक इस योजना का वास्तविक काम शुरू नहीं हो सका है। इस वर्ष (१९९९-२०००) के रेल बजट में भी इस योजना के लिये केवल १० करोड़ रुपये की छोटी राशि ही उपलब्ध कराई गई है। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि इस योजना के लिये अधिक से अधिक राशि उपलब्ध कराकर इसे शीघ्र पूरा किया जाये।

अध्यक्ष महोदय, आज हम दिल्ली या देश के किसी भी महानगर जैसे मुम्बई, चेन्नै तथा कलकत्ता इत्यादि से सीधे मधुबनी नहीं जा सकते। अधिक से अधिक दरभंगा तक जा सकते हैं। वह भी केवल दिल्ली या कलकत्ता से। अन्य महानगरों से नहीं जा सकते। अतः मैं मांग करता हूँ कि दिल्ली एवं कलकत्ता से कम से कम एक गाड़ी शीघ्र सीधे दरभंगा तक के लिये दी जाये और अन्य महानगरों से भी सीधी गाड़ियां दी जायें।

अध्यक्ष महोदय, दरभंगा-पटना इंटर सिटी (कमला-गंगा एक्सप्रेस) एक अच्छी ट्रेन है परन्तु यात्रियों की संख्या इतनी है कि दो ट्रेनों भी इन यात्रियों के लिये पर्याप्त नहीं हैं। अतः मैं मांग करता हूँ कि पटना इंटर सिटी एक्सप्रेस ट्रेन की संख्या या तो बढ़ाई जाये या इसी ट्रेन में कम से कम ६ और डिब्बे जोड़े जायें। गाड़ियों की समय सारिणी तय करते समय इस बात का ध्यान रखा जाये कि महानगरों से ट्रेन किसी भी समय चले लेकिन छोटे स्थान पर सुबह के समय पहुंचे। दरभंगा के लिये ट्रेन दिल्ली से चाहे कितने बजे चले लेकिन दरभंगा सुबह पहुंचे क्योंकि दरभंगा के दूरदराज के लोग इससे यात्रा करते हैं। यदि वे रात में दरभंगा पहुंचेंगे तो अपने गांव जाने के लिये अत्यधिक कठनाई होती है। इसलिये न केवल दिल्ली, अपितु दूसरे स्थानों से चलने वाली ट्रेनों के चलने के समय का ध्यान रखा जाये।

अध्यक्ष महोदय, उत्तरी बिहार के मिथिलांचल क्षेत्र में कुछ नई ट्रेनों और नई रेल लाइनों की आवश्यकता है। मैं मांग करता हूँ कि एक नई रेल लाइन लौकही, जयनगर, बासोपट्टी, उमगांव होते हुये मधुवापुर-सीतामढ़ी तक बनाई जाये तथा दूसरी लाइन मधुबनी-रईका, बिस्फो-कमतौल बनाई जाये जिससे इस पिछड़े क्षेत्र के लोगों को सुविधा मिले। रेलवे में पिछले कुछ दिनों से ए.सी. तथा प्रथम श्रेणी के सभी शौचालयों को छोड़कर बाकी सभी गंदे रहते हैं। रोशनी काफी कम रहती है। अतः आग्रह है कि ट्रेनों के द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में भी पानी, बिजली एवं सफाई तथा खाने की स्थिति ठीक की जाये। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

(इति)

1540 hours

SHRI NEPAL CHANDRA DAS (KARIMGANJ): Mr. Speaker, Sir, in the last year the Railway Minister has brought out a Status Paper and a White Paper on Railways. Now he has brought forward this black and red paper in the form of Railway Budget which increased both freight and passenger fares.

Sir, during 1996-97 and 1997-98, an amount of Rs.38 crore was sanctioned for gauge conversion of Lumding-Silchar line but only an amount of Rs.2.06 crore was spent in the execution of this project just because of the negligence of the Railways. The Central Government sanctioned Rs.40 crore in 1998-99 for the same project but we do not as yet know as to what is the progress of the work and how much amount has been spent out of the amount sanctioned. I request the Minister to enlighten us about it.

Sir, it is understood that only an amount Rs.1 lakh was spent in 1997 on the gauge conversion project of Katakhal-Bhairabi line and in the year 1998-99, for the same purpose, only Rs.10,000 was sanctioned when the project cost stood at Rs.200 crore. It is a sheer mockery of the project. I want to know from the Railway Minister whether any amount has been sanctioned for gauge conversion of Katakhal-Bhairabi line this year, and if so, how much?

Sir, the people of Barak valley of South Assam have been agitating by staging rasta roko and rail roko for setting up a Railway Division at Badarpur Junction under N.E.F. Railway. It is a long-pending demand of all people in the Barak valley. This Railway Division will cover South Assam, Tripura, Mizoram and Manipur in the North-East. I hope the Railway Minister would consider this very genuine demand for a Railway Division at Badarpur and would not leave us in a position where we have to wait till someone from our region to become the Minister of Railways.

Sir, I suggest the following for consideration of the Railway Minister:

- (1) Provision of employment to at least one son or daughter of a retired railway employee in case there is no one in his family is in the employment of a Government, semi-Government, or public sector body, etc.
 - (2) Filling up of all backlog of Scheduled Castes and Scheduled Tribes vacancies immediately.
 - (3) Construction of a mini stadium at Badarpur Railway Higher Secondary School playground.
 - (4) Railway line extension of Baraigram-Dullabcherra line up to Mizoram border.
 - (5) Recommencing of train services to Bangladesh through Karimganj-Mahisashan Railway line.
 - (6) Taking up gauge conversion project from Badarpur to Agartala immediately and completion of railway line from Kumarghat to Agartala up to Bangladesh border and to start train service with Bangladesh.
- With these words, I conclude my speech. Thank you.
(ends)

श्री चन्द्रशेखर साहू (महासमुन्द): अध्यक्ष महोदय, मेरे क्षेत्र की सबसे महत्वपूर्ण रेल लाइन के बारे में मैं कहना चाहूंगा कि धमतरी-रायपुर छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने का प्रोजेक्ट रेल मंत्रालय के विचाराधीन है। यह छत्तीसगढ़ की एक मात्र आमाम परिवर्तन की योजना है जिसकी स्वीकृति अपेक्षित है। अभी तक इस पर निर्णय नहीं होने से उस अंचल की जनता में निराशा है जबकि धमतरी से सर्वाधिक लेव्ही भेजी जाती है। मेरा विशेष अनुरोध है कि रायपुर-धमतरी रेल लाइन का आमाम परिवर्तन किया जाए। साथ ही महासमुन्द, बाग बहरा, धमतरी स्टेशन पर आरक्षण सुविधा बढ़ाने की आवश्यकता है। मेरी यह भी मांग है कि गोंडवाना एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाए। इसी तरह समता एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए। साथ ही छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस में एक ए.सी.श्री टायर की बोगी जोड़ी जानी जरूरी है। मेरा आग्रह है कि जनहित में इन मांगों पर विशेष गौर करें। छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस की आवश्यकता को देखते हुए इन मांगों को माननीय मंत्री जी पूरा करेंगे, इस विश्वास के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

(इति)

श्री रामानन्द सिंह (सतना): माननीय सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट की मांगों का मैं कथन करता हूँ तथा रेल मंत्री जी व रेल राज्य मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि वित्तीय कठिनाइयों के बावजूद उन्होंने अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है।

इस रेल बजट में समूचे देश का ध्यान रखा गया है। पूर्व-पश्चिम, उत्तर-दक्षिण, मध्य सभी क्षेत्रों के लिए प्रावधान रखा गया है। इसके पहले के बजटों के प्रावधानों से देश में क्षेत्रीय असंतुलन पैदा होता रहा है। मध्य प्रदेश देश के उन हिस्सों में है जहां रेल यातायात आबादी के ५० वर्ष बाद भी कम है।

मध्य प्रदेश के पुनर्गठन के बाद राज्य पुनर्गठन आयोग ने अपने प्रतिवेदन में कहा था कि मध्य प्रदेश इतना विशाल राज्य बन गया है कि इसे रेल व सड़क यातायात से जोड़ने हेतु योजनाओं में विशेष प्राधान्य की आवश्यकता होगी ताकि इसका समुचित विकास हो सके। किन्तु खेद है कि राज्य पुनर्गठन आयोग की इस अनुशंसा की ओर ४२ वर्षों में ध्यान नहीं दिया गया। मैं बधाई दूंगा कि रेल मंत्री जी के जनता शासन में वर्ष १९७८ में सर्वे किया गया - ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन की स्वीकृति प्रदान प्रधानमंत्री श्री वाजपेयी जी से २० अक्टूबर, १९९८ को शिलान्यास कराया गया व इस योजना का चालू बजट में प्रावधान भी रखा।

श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर): सभापति जी, मेरे संसदीय क्षेत्र सागर की कुछ प्रमुख रेल समस्याओं की तरफ ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ:-

१. सागर नगर स्टेशन जो जिला एवं संभाग का मुख्यालय है। इस स्टेशन पर सुबह कुर्ला बनारस ६.१० पर कोटा दमोह शटल लगभग ८.३० बीना कटनी पैसेंजर १०.३० पर तथा भोपाल बिलासपुर ट्रेन लगभग १२ बजे आती है। इसके बाद दिन भर कोई ट्रेन बीना की तरफ से सागर नहीं आती है। रात्रि में १२ बजे बीना इटारसी एक्सप्रेस ट्रेन ही आती है। इसके लगभग ३० मिनट बाद महामाया एक्स. तथा लगभग २० मिनट उपरान्त उत्कल एक्सप्रेस आती है। इस तरह सुबह और रात्रि के बीच में कोई ट्रेन नहीं चलती है और इस कारण कटनी से बीना के बीच पड़ने वाले स्टेशन के यात्रियों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है। दमोह बीना के बीच में तो बहुत ही अधिक असुविधा होती है।

२. सागर से बीना तरफ जाने वाली दमोह कोटा शटल ट्रेन जो लगभग ६.२० पर सागर आती है। अक्सर लेट आती है तथा आगे जाकर बीना के पहले बंधोरा स्टेशन पर खड़ी रहती लगभग ३ घंटे तथा रात्रि में बीना स्टेशन पर लगभग १२ बजे के आस पास पहुंचती है जिससे इस ट्रेन से आने वाले यात्रियों को जिन्हे आगे की ट्रेन पकड़नी होती है, काफी असुविधा होती है जबकि सागर से बीना पैसेंजर ट्रेन की दूरी अधिकतम २ घंटे की है। अतः दमोह कोटा शटल को समय से प्लेटफार्म पर लेने के निर्देश जारी होना चाहिए।

३. सागर में राहतगढ़ रेलवे फाटक के पास प्रकाशित ओवर ब्रिज का निर्माण कार्य शीघ्र प्रारम्भ होना चाहिये। इस स्थान पर यातायात की बहुत अधिक असुविधा होती है तथा लंबे समय तक वाहनों को गेट खुलने के लिये प्रतीक्षा करनी पड़ती है।

४. जबलपुर निजामुद्दीन ट्रेन को स्वतंत्र रूप से पूर्णरूपेण एक गाड़ी के रूप में चलाना चाहिये। कटनी से बीना के बीच में यात्रियों की संख्या बहुत अधिक होने के कारण जगह की कमी होने से अक्सर यात्री यात्रा से वंचित रह जाते हैं। अतः महामाया एक्सप्रेस में पूरे २२ डिब्बे जबलपुर से ही चलना चाहिए।

५. हीराकुंड निजामुद्दीन एक्सप्रेस तथा इंदौर हावड़ा हमेशा फुल जाने वाली गाड़ियां हैं तथा लंबे समय से इनको प्रतिदिन चलाये जाने की मांग नागरिकों द्वारा की जा रही है। अतः सप्ताह के सातों दिन ये गाड़ियां चलानी चाहिए।

६. प्रस्तावित जबलपुर राजकोट एक्सप्रेस ट्रेन को जबलपुर कटनी सागर बीना भोपाल रोजकोट इस मार्ग से चलाया जाना चाहिए जिससे इन क्षेत्रों के नागरिकों एवं व्यापारियों को गुजरात सीधे जाने का सम्पर्क जुड़ जाये।

७. खुरई जो कि सागर जिले की एक प्रमुख अनाज एवं कृषि उपकरणों की मंडी है। यहां सारे देश से व्यापारी बड़ी संख्या में आते जाते हैं। अतः यहां इस स्टेशन पर कुर्ला वाराणसी एक्सप्रेस तथा हीराकुंड संबलपुर एक्सप्रेस का ठहराव अनिवार्य रूप से किया जाना चाहिए जिसके लिए क्षेत्रीय नागरिकों द्वारा काफी समय से मांग की जा रही है।

८. बीना जंक्शन जो कि महत्वपूर्ण स्टेशन है यहां पर अभी गोवा, कर्नाटकस पुष्पक एवं तमिलनाडु एक्सप्रेस का ठहराव नहीं है जबकि जिले के सभी रेल यात्री बीना से ही गाड़ियां बदलते हैं। इन स्थानों पर जाने के लिए अतः इन दोनों ट्रेनों का इस स्टेशन पर ठहराव जरूरी है। इनमें से कुछ ट्रेनों आनंदपुर मेले के समय ठहरती भी हैं तथा पुष्पक एक्सप्रेस का ललितपुर ठहराव है। किन्तु बीना में ठहराव नहीं है जबकि इस ट्रेन के ठहराव होने से लखनऊ जाने के सीधा संपर्क जुड़ जायेगी। अतः इस ओर गंभीरता से ध्यान देना चाहिए।

श्री भगवान शंकर रावत (आगरा): मैं वर्ष १९९९-२००० के प्रस्तावित रेल बजट के प्रावधानों का स्वागत करता हूँ। माननीय रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस बजट में अनेक ऐसे कामों को गति देने का प्रयास किया है, जिनसे पश्चिमी उत्तर प्रदेश व राजस्थान की अर्थव्यवस्था, व्यापार संबंधी गतिविधियों पर व्यापक प्रभाव पड़ेगा और अर्थव्यवस्था में नई जान लौट आयेगी।

दसवीं लोक सभा में आगराफोर्ट बांदीकुई रेल्वे लाइन को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में आमामान परिवर्तन करने का निर्णय लिया गया था, मगर निजीकरण के नाम पर अथवा अन्य आधारों पर स्वीकृति के उपरांत भी उस पर कार्य शुरू नहीं किया गया। बदलते हुए राजनैतिक परिवेश एवम् तत्कालीन रेलमंत्रियों की अपने-अपने क्षेत्रों के प्रति अधिक रूचि के कारण इस परियोजना की उपेक्षा कर दी गई। परिणाम यह हुआ कि आगरा फोर्ट से की यात्रा करने में दिन व रात दोनों खराब होने से बचा जा सकेगा।

आगरा से लखनऊ के लिए प्रातःकाल इंटरसिटी एक्सप्रेस यात्री रेलगाड़ी प्रारम्भ की जानी चाहिए। पहले आगरा से अवध एक्सप्रेस यात्री रेलगाड़ी प्रारम्भ होकर लखनऊ तक जाती थी मगर उसका मार्ग बढ़ा दिये जाने के कारण तथा मरूधर एक्सप्रेस रेलगाड़ी को यमुना लिंक (गंगा यमुना एक्सप्रेस) के स्थान पर प्रारम्भ किये जाने के उपरांत भी लम्बी दूरी की होने के कारण यह दोनों यात्री रेलगाड़ियां अति विलम्ब से चलती हैं। टूंडला कानपुर के मध्य ई.एम.यू. रेलगाड़ी चलाए जाने का प्रस्ताव विगत रेल बजट में था। उसी यात्री रेलगाड़ी को आगरा लखनऊ के मध्य प्रातः कर दिया जाए तो भी आवश्यकता की पूर्ति होगी।

आगरा से इलाहाबाद के लिए भी एक ऐसी द्रुतगामी रेलगाड़ी प्रारम्भ की जाए जो रात को आगरा से चलकर प्रातः इलाहाबाद पहुंच सके तथा इसी प्रकार वापस हो सके।

मरूधर एक्सप्रेस में एक द्वितीय श्रेणी का वातानुकूलित शयनयान तथा दो द्वितीय श्रेणी के शयनयान जोड़कर आगरा में दोनों ओर जाने के लिए पर्याप्त सीटों व शयनयानों का कोटा आरक्षित किया जाये।

अवध एक्सप्रेस में भी एक द्वितीय श्रेणी का शयनयान जोड़कर

1607 hours

SHRI RAJU RANA (BHAVNAGAR): Respected Speaker, Sir, thank you very much for giving me opportunity to express my views on Railway Budget 1999-2000.

First of all I would like to congratulate both the Ministers in the Ministry of Railways for starting to take bold and landmark steps to reshape the Indian Railways. The BJP-led Government has got into its hand everything in its worst condition in almost all spheres of governance. Thanks to the Congress-led Governments which had just paid lip service to the issue of development and could do negligible to things in all walks of life. Railways is one such field where a huge amount of money was spent every year for the last fifty years but nothing great could be achieved during this period. By spending this much of money on railways, one could bring it to number one position in the world by modernising Indian Railways but nothing of that sort could be done.

If the so-called visionaries had concentrated only on Railways as a part of infrastructure development, the situation would have been altogether different now. Infrastructure is the basic requirement for overall development of a country. In a country like India, railways play a very important role. Railway line is the life line for development. I congratulate the Railway Minister for thinking on these lines and translating his thoughts into action.

A remarkable step taken by the Ministers is to establish a system which is free from corruption and nepotism. The changes made in the system of recruitment in Railways is a notable step taken by the Ministers. It makes the whole system transparent and removes all doubts from the minds of people. The system of railways which was set up 50 years and 100 years ago has not much relevance today. What the country needs is a system which is suitable for the needs of this country. A country which wants to develop needs to review its systems from time to time. The Ministers have successfully tried to set right the system of recruitment to root out corruption and nepotism. They must be congratulated for taking this unique step.

Safety measures, passenger care, availability of basic utilities inside the trains as well as on the stations, etc., are the issues on which the Ministry has concentrated. I am sure this emphasis will lead the Indian Railways in to speedy development. The hike in the higher class fares is logically right. If a person who can spend more money wants more comfort, he must pay extra for it. The common man is not adversely affected by the budget proposals.

In his Budget speech, hon. Minister Shri Nitish Kumar has pointed out that the quantum of freight carried by Railways is declining at an alarming rate. I would like to suggest something in the context of measures being taken by the Ministry. A change of attitude and behaviour towards the client is a must for railway staff from top to bottom. If the railway staff understand and cultivate the concepts of service oriented approach and professional thinking, the scenario in the Railways can be changed rapidly. This is the era of competition. If the Railways wants to survive, it must make itself sufficiently competitive particularly in the field of marketing. If the marketing wing of the Railways becomes professional in its approach and service oriented, ways to improve the present condition can easily be found. The concept of railway staff owning the railway organisation can make miracles in a very short time. Continuous result-oriented training programmes are very useful for this. I would like to make a few points in regard to my State and my constituency. The total allocation made to the State of Gujarat is Rs.100 crore plus. Geographically, Gujarat is identified in three zones - (1) North Gujarat, (2) South Gujarat, and (3) Saurashtra. The first two zones are fortunate enough to have a satisfactory railway network which has resulted in overall development of those zones. It pinches the people of Saurashtra that nothing exists there in the name of infrastructure as a result of which the rate of development has been very slow in the area. Even in the present Budget, very little amount is allotted to Saurashtra region. The gauge conversion project of Bhavnagar-Surendranagar is pending for the last fifty years. Gauge conversion of Rajkot-Veraval line is also a long-pending project.

I represent Bhavnagar constituency. While almost all the big cities of Saurashtra region are connected by broad gauge line, the only city which is connected by a metre gauge line is Bhavnagar. Why should it be so? Bhavnagar-Surendranagar broad gauge line is life line for the overall development of Bhavnagar District. While this project is important for Bhavnagar, Amreli and Surendranagar Districts are also getting the fruits of this broad gauge line. The hon. Minister had allotted Rs.30 crore for this line last year. Do you know how much money was actually utilised by the Railways? It was only Rs.1 crore. The balance amount of the last year had lapsed. This year also an amount of Rs.30 crore is allotted. I would like to ask a question Who is responsible for leaving this amount unutilised? Is it the the railway officials or the Members of Parliament of that constituency? If the Government keeps allotting Rs.30 crore every year for Bhavnagar-Surendranagar broad gauge project and a major part of it is left unutilised every year, how long will it take for the project to be completed? I doubt if it will ever be completed. I would suggest that a system be evolved by the Ministry in which it will be ensured that the funds allotted to a project are utilised fully and properly in the given time.

I thank both the Ministers for giving their consent to take part in the foundation stone laying ceremony to be laid for this project at Bhavnagar in April 1999. I would like to draw the attention of the Government to a unique episode from our history. Late Maharaja of Bhavnagar, Shri Krishna Kumar Sinhji, was the first ever king of a State to offer his kingship to Sardar Patel at the time of Independence. He was the first king to have established a State railway also. We the people of Bhavnagar in general and the Government in particular owe this obligation to Maharaja of Bhavnagar.

Speedy work on this line is essential for all round development of the area. Alang ship-breaking industry, one of the biggest in Asia, is flourishing in Bhavnagar. Pipaval Port development is keen to have this broad gauge line very soon. Next to Surat, diamond business is concentrated at Bhavnagar. We were told that Bhavnagar-Surendranagar project is accorded priority 'A' by the Railway Ministry. I request that this project be completed at the earliest.

I am very much thankful to you, Sir, for giving me this opportunity to put forward my views on Railway Budget. (ends)

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी (रीवा): माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय रेल मंत्री

श्री नीतीश कुमार जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आर्थिक दृष्टि से यह बहुत ही कठिन वर्ष है और ऐसी स्थिति में इससे बढ़िया बजट प्रस्तुत नहीं किया जा सकता था।

भारतीय रेल का देश के विकास और समृद्धि में अपना विशिष्ट महत्वपूर्ण योगदान है। लेकिन मुझे दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि आजादी के ५० वर्षों में रेल मार्ग के निर्माण की गति बहुत ही मंथर रही है। १९५०-५१ में जहाँ कुल रेल लाइन की लम्बाई ५३,५९६ किलोमीटर रही है, वहीं १९९७-९८ में ६२,४९५ किलोमीटर तक वृद्धि हुई। यानी ४७ वर्ष में केवल ८८९९ किलोमीटर ही रेल लाइन बिछाई गई। रेल लाइन में इस प्रकार केवल ०.५ प्रतिशत प्रतिवर्ष की ही वृद्धि हुई है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने प्रस्तुत बजट में १६ नई रेल लाइनों के निर्माण को स्वीकृतियाँ प्रदान की हैं। विशेषकर मैं बधाई देना चाहता हूँ कि १९७७ के जनता शासनकाल से लम्बित पड़ी ललितपुर से सतना, रीवा, सिंगरौली तथा खजुराहो महोबा नई रेल लाइन के लिए बजट में प्रावधान कर समूचे विन्ध्य और बुन्देलखंड के विकास को एक नई गति प्रदान की है। इसी प्रकार कुछ आमन-परिवर्तन और दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण के कार्यों का प्रावधान करके रेल मंत्री जी ने प्रशंसनीय कार्य किया है। कई नई लाइनों के सर्वेक्षण को स्वीकृति प्रदान करना अपने आपमें इस सरकार की जनता के प्रति जवाबदेही का प्रत्यक्ष प्रमाण है।

रेल मंत्री जी ने वर्ष १९९९-२००० को यात्री-वर्ष के रूप में मनाने की घोषणा की है और तदनुसार यात्रियों की सुविधा को बेहतर बनाने के लिए कई प्रयास किये हैं, जो स्वागतयोग्य हैं। शारीरिक रूप से विकलांग और अधरंग रोग से पीड़ित व्यक्तियों को अपने साथ मार्गदर्शी को ले जाने पर किराये में ७५.५ की छूट वातानुकूलित ३ टियर तथा वातानुकूलित कुर्सीयान में देने के निर्णय से विकलांगों को निश्चय ही लाभ होगा। इसी प्रकार प्रैस संवाददाताओं, राष्ट्रपति पुलिस पदक विजेताओं, लाइसेंसी पोर्टरों को दी जाने वाली सुविधाएँ स्तुत्य हैं। लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा कि राष्ट्रपति पुलिस पदक विजेताओं की तरह ही समस्त सेवानिवृत्त पेंशनभोगी कर्मचारियों को भी ६० वर्ष की उम्र से सीनियर सीटीजन का लाभ दिया जाये। इसी के साथ मैं रेल मंत्री जी का ध्यान रेल के डिब्बों में विशेषकर द्वितीय श्रेणी के सामान्य दर्जे के यात्रियों के लिए गाड़ी में पेयजल, स्वच्छ एवं सस्ता भोजन एवं स्वच्छ शौचालय की भी व्यवस्था करने की ओर दिलाना चाहूँगा।

मैं रेल मंत्री जी को साधुवाद देना चाहूँगा कि उन्होंने रेल सुरक्षा बल एसोसिएशन की मान्यता को बहाल कर दिया है।

मैं प्रस्तुत रेल बजट का जहाँ पुरजोर समर्थन करता हूँ, वहीं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र रीवा के पिछड़ेपन और लगातार उपेक्षा की ओर दिलाना चाहूँगा। खनिज सम्पदा और वन सम्पदा की दृष्टि से यह देश का समृद्धतम क्षेत्र है, किन्तु रेल का विकास न होने से रीवा जिले के सेमरिया इलाके में बाक्सइट का और अन्य क्षेत्रों में जो चूने के पत्थर के अपार भंडार हैं, उनका दोहन नहीं हो पा रहा है। बड़ी मुश्किल से एक लम्बे संघर्ष के बाद रीवा, जो कभी पुराने विन्ध्य प्रदेश की राजधानी रहा है और वर्तमान में रीवा संभाग का मुख्यालय है, रेलवे लाइन से जुड़ तो गया, लेकिन केवल रीवा से दो यात्री गाड़ियाँ चलती हैं। एक रीवा से जबलपुर पैसेंजर शटल गाड़ी और दूसरी रीवा से भोपाल, रेवांचल एक्सप्रेस। लेकिन आज तक रीवा से दिल्ली तक कोई सीधी रेल सुविधा नहीं है। मैंने इस सम्बन्ध में कई बार रेल मंत्री जी से मिलकर और लिखकर निवेदन किया और उनके द्वारा दिये गये आश्वासन के आधार पर मैं आश्चर्य था कि इस बजट में इसका निश्चय ही समावेश होगा। लेकिन मुझे बहुत पीड़ा के साथ कहना पड़ रहा है कि रीवावासी इस बार भी छले गये।

मैं माननीय मंत्री से पुरजोर निवेदन करता हूँ कि महाकौशल एक्सप्रेस जो जबलपुर से हजरत निजामुद्दीन प्रतिदिन चलती है, उसके आधे हिस्से को सतना रेलवे स्टेशन से काटकर रीवा तक चलाया जाये और सतना में फिर उसे जोड़ दिया जाये। इसी समय जबलपुर से महामाया एक्सप्रेस हजरत निजामुद्दीन तक चलती है। दोनों गाड़ियों के समय में आधे घंटे का अंतर है। कटनी तक दोनों गाड़ियाँ एक साथ ही करीब आधा घंटे के अंतर से चलती हैं। इस गाड़ी को रीवा तक चलाने से न तो किसी को असुविधा होगी और न विभाग के ऊपर ही अतिरिक्त खर्च पड़ेगा।

इसी प्रकार रीवा से इलाहाबाद तक एक रेलगाड़ी प्रयागराज एक्सप्रेस को जोड़ने के लिए चलाई जाये तो रीवा और सीधी जिले के निवासियों को बहुत ही लाभ पहुंचेगा।

रीवा से प्रतिदिन हजारों लोग जबलपुर हाई कोर्ट एवं अन्य कार्यों से आते-जाते हैं। इसलिए एक एक्सप्रेस गाड़ी रीवा से जबलपुर प्रतिदिन ऐसे समय चलाई जाये कि लोग जबलपुर जाकर रात्रि वापस रीवा लौट आएं।

इसके साथ ही रीवा रेलवे स्टेशन और प्लेटफार्म का विकास कर उसको आधुनिक सुविधाओं से सम्पन्न किया जाये।

अन्त में एक मांग करके मैं अपनी बात समाप्त करूँगा। रीवा जिले में डमौरा बहुत पुराना स्टेशन है और डमौरा एक बहुत बड़ा बाजार और कस्बा है। मैं माननीय मंत्री जी से पुरजोर अपील करता हूँ कि क्षिप्रा एक्सप्रेस सहित अन्य एक्सप्रेस गाड़ियों को डमौरा में रोकने की व्यवस्था की जाये।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

(इति)

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसी): महोदय, मानीय रेल मंत्री महोदय ने जो बजट प्रस्तुत किया है, उसका मैं समर्थन करता हूँ। यह पहला रेल बजट है जो जन आकांक्षाओं को पूरा करता है और जो लम्बे समय से अधूरी पड़ी योजनाओं को जिनकी घोषणा हरो चुकी थी, उदघाटन हो चुका था लेकिन वह कार्य शुरु नहीं हुए थे। इस रेल बजट में उन सभी योजनाओं को सम्मिलित किया गया है तथा धन की व्यवस्था की गई है। पिछड़े क्षेत्रों में जहां रेलों की सुदृढ़ व्यवस्था नहीं थी, वहां इसे सुदृढ़ किया गया है। यात्री सुविधाओं का अधिक से अधिक ध्यान रखा गया है। इसके लिए मैं मंत्री महोदय का आभार व्यक्त करता हूँ। माननीय रेल मंत्री महोदय का ध्यान कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ और मुझे आशा है कि इस संबंध में उचित आवश्यक निर्णय लें।

१. रेल विभाग में कर्मचारियों की जो पदोन्नति होती है, उसमें लिखित परीक्षा तो आवश्यक है पर साक्षात्कार उचित नहीं है क्योंकि साक्षात्कार निष्पक्ष और स्वच्छ नहीं होते। इसमें मनमानी रहती है, इसलिए लिखित परीक्षा का जो परिणाम आए, उसी के आधार पर प्रमोशन किया जाए।

२. अनुकम्पा के आधार पर नियुक्तियां जो होती हैं, इसकी प्रक्रिया को सरल और समयबद्ध बनाया जाए। इस प्रकार की नियुक्तियों को आवेदन तिथि से तीन माह के अंदर निपटाया जाए। मेरी जानकारी के अनुसार लगभग चार हजार के आसपास आवेदन मध्य रेलवे में लम्बित हैं।

३. यह भी आवश्यक है कि ऑल इंडिया इंजीनियर डिप्लोमा रेलवे एसोसिएशन को मान्यता प्रदान की जाए और उसको मान्यता देने में देर न की जाए क्योंकि डिप्लोमा इंजीनियर्स का दुर्घटनाओं की रोकथाम में बहुत बड़ा योगदान है और जिस पत्रकार दुर्घटनाएं रेलों में हो रही हैं, इसमें सीधी जिम्मेदारी डिप्लोमा होल्डर इंजीनियर्स पर आती है, इसलिए उनके संगठन की जो मांग है, उनको मान्यता प्रदान की जाए। इस एसोसिएशन ने दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए जो प्रस्ताव दिए हैं, उस पर एक समिति बिठाई जाए और इस समिति के आधार पर जो परिणाम आए, उसको रेल विभाग लागू करे।

४. मैं इस बात पर लगातार जोर देता रहा हूँ और पुनः इसे दोहराना चाहूंगा कि मध्य रेलवे के कर्मचारियों द्वारा तृतीय, चतुर्थ या अन्य श्रेणी के कर्मचारियों से संबंधित फैसले श्रम न्यायालय, उच्च न्यायालय तथा सर्वोच्च न्यायालय में लम्बित पड़े हैं, उन पर तुरंत फैसला लिया जाए और मध्य रेलवे को यह निर्देश दिया जाए कि ऐसे सभी विचाराधीन मामलों को तुरंत निपटाया जाए।

५. मान्यवर, बात तो बहुत छोटी है लेकिन बहुत महत्वपूर्ण है। ललितपुर रेलवे स्टेशन को हर सुविधाएं उच्चिकृत की जाएं। रख रखाव की दृष्टि से सुन्दरीकरण की दृष्टि से द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए साफ, सुन्दर और हवादार विश्रामालय बनाया जाए। उच्च श्रेणी के कर्मचारियों के लिए प्रतीक्षालय को बड़ा और साफ-सुथरा बनाया जाए तथा आरामदेह बनाया जाए। वर्षा से बचाव के लिए प्लेट फार्म में शेडों की व्यवस्था को बढ़ाया जाए, ये सभी आवश्यक है। ललितपुर रेलवे स्टेशन में रिटायरिंग रूम कम से कम पांच कक्षों का बनाया जाए तथा सफाई का पूरा-पूरा ध्यान रखा जाए। झांसी एक महत्वपूर्ण स्टेशन है परन्तु जिस प्रकार का रिटायरिंग रूम होना चाहिए, वैसा वहां नहीं है। मेरी मांग है इस रेलवे स्टेशन में यात्रियों की संख्या देखते हुए नये और आधुनिकतम साज-सज्जा के साथ रिटायरिंग रूम बनाना बहुत आवश्यक है।

द्वितीय श्रेणी के कर्मचारियों के लिए विश्रामालय की कोई व्यवस्था नहीं है। चौबीसों घंटे लगभग हजारों यात्री खुले मैदानों में पड़े रहते हैं। विधिवत विश्रामालय की व्यवस्था नहीं है, पानी की व्यवस्था नहीं है, वर्षा में शेल्टर की कोई व्यवस्था नहीं है। इन परिस्थितियों में एक सुन्दर द्वितीय श्रेणी के विश्रामालय की आवश्यकता को पूरा जोर देता हूँ।

SHRI PRASANNA ACHARYA (SAMBALPUR) : Today I am raising to speak on the Railway Budget with a heavy heart and hurt sentiment. Sir, since Independence it has been an accepted tradition to neglect some backward states, particularly my State Orissa by successive Governments. Specially for the Railway Department Orissa matter less. This has been proved in the successive Railway budgets. When the Government led by our beloved leader Shri. A.B. Vajpayee was formed a year back and when our party, the BIJU JANATA DAL decided to participate in the Government, it generates a great hope amongst the people of my State that the era of negligence to Orissa would be over.

My state was neglected despite the fact that Congress Party was in power at the centre as well as in Orissa at the same time per a considerably long time. Now that my own Party is an important ally in this Govt. it is but natural that our party as well as the people of Orissa would hope a great deal from the present central Government. But Sir, all our hopes has been belied when we went through the Railway Budget of 1999-2000. Our Party leader and Union Minister Shri Naveen Patnaik has made some valuable Suggestions to the Hon'ble Railway Minister at the time of pre-Budget scrutiny regarding certain important ongoing projects and proposals for some new projects in Orissa. But I am sorry to say here, it has not been adequately rejected in the Budget. Sir, in the first instance, I would like to say something about the new East Coast Railway Lane. The U.F. Government has decided to create six new zones by reorganising the existing Railway network for efficient management and to create a scope for development of Railway network in the underdeveloped areas, thereby discharging, to an extent, the Railways social responsibility. This was done at the instance of our Late Leader Shri Biju Patnaik and the then Prime Minister Shri Deve Gowda ji himself laid the foundation stone for the new zone.

Subsequently the Ministry of Railways vide on order No. 97/E&R/700/1 dated 30.4.97 laid down certain targets, phasewise, for the operation of a new zone, As per the directive the first phase the target for which was January'97, was the setting up & the office of the OSD and creation of infrastructure for a functional office. The Second phase envisaged transferring of the divisions of KHURDA ROAD and VISA KHAPATNAM to the new zone, this was to have been achieved by Jan'98. But after 3*1/2 years of its announcement nothing has been done sofar except an opening of an office and posting same Railway offices without adequate support staff. Beyond that nothing has been achieved sofar. Even no official notification is there for making the zone operative.

Sir, 3 (Three) months backs, I was invited to the South East Railway consultative Committee meeting at Garden Reach. Along with me Six other MP's of my Party from Orissa wrote to the Hon'ble Railway Minister expressing our dissatisfaction and resentment for holding the meeting at Calcutta instead of establishing a separate Committee for East Coast zone and holding its meeting at Bhubaneswar. As a mark of protest we did not attend the meeting. Adding insult to our injury even till date we are awaiting a reply from the Hon'ble Railway Minister knows when we will receive a reply to our communication. Sir, this is the way had the Railway Department is functioning.

Sir, through you, I urge upon the Railway Minister to take necessary immediate steps to make the East Coast Zone functional.

Now I briefly dwell upon the various on going projects which like earlier years have not adequate allocation. The Langigesh Road - Junagarh Railway Line with a more than 15% rate of return has got a meagre allocation of Rs. 2 (two) crores only. Only amount of Rs. 11 (Eleven) crores has been spent sofar since the project was sanctioned in 1992-1993.

The Nuapada-Gunupur Fange Conversion project is also languishing because, this project is not even got the necessary approvals from the concerned authorities like Planning Commission etc. Contrary to the belief this project writ also be very remunerative if the proposal to extended it to Rayagada is accepted.

Bhubaneswar is probably the only the State Capital in the plains, which is not served by Shatabdi Service. There has been a persistent demand for the introduction of this service between Bhubaneswar and Hawrah leaving BBSR in the morning and returning in the evening. A cursory look at the traffic projections between BBSR -HWH would amply justify such an introduction. But for reasons best known to the Railway Administration, they feel such a service is not required for the present. The waiting list figures available with me for Passengers wishing to travel between BBSR - HWH are substantial. This is my opinion is yet another example of Railways negligence to the State of Orissa. Through this august house I wish to implore on the Hon'ble Railway Minister to announce during the course of his reply to this debate, the introduction of a "SHATABDI" Service between BBSR - HWH.

Sir, Western Orissa is one of the most neglected and poverty stichen area of the Country. You know Sir, in the district I Kalahandi people still die of Starvation even after 50 yrs of Independence. For the overall development of those areas among other things, development in the communication network is highly essential. I am therefore proposing to with Bargarh to Nuapada by a Railway track so that through that route we can be connected to Raipur, the proposed Capital of 'CHATTISGARH' State. I would therefore request the Minister to make necessary provisions to start survey work for that time.

Sir, I have a lot of proposals to make but for the dearth of time that is perhaps not possible here. If the Minister so desires, I will submit all my proposals to him, later on.

Sir, We have sofar not been able to eradicate corruption at different stages of society and the administration as well. But Sir, the degree of corruption, i.e. found in the Railways perhaps is much more than what we experience elsewhere. I donot have much experience outside but I particularly know what is happening now in mu own state of Orissa. Corrupt officials are posted at strategic points and they are behaving like emperors obviously with the help and support of political bosses. In Orissa, after this Government took over, the RRB, Bhubaneswar was dissolved and a Railway Officer was appointed as its new Chairman. With this everybody hoped the Corruption will be brought under diminish. But to the contrary. Corruption is in the increase.

Few months back, examinations were conducted to recruit personnels to different Group 'C' and Group 'B' posts. I am constraint to say here Sir, the Question papers were sold to the examinees before the examination. There are somany such allegations which has been brought to the notices of Railway authorities by different persons but without any result.

Sir, I am concluding my speech, of course, with a hearty thanks to the Hon'ble Railway Minister for atleast accelerating the long, on going work of Sambalpur - Talcher Rail Line, which he inaugurated on the last Independence Day.

Sir, from the core of my heart I am not inclined to support this Budget as it utterly neglected my state, but I am duty bound to support it as a Member of the Party which is an important ally of this Government.

(ends)

SHRI MASTER MATHAN (NILGIRIS): Our Hon'ble Minister for Railways has presented his Railway Budget for the year 1999-2000 in this House. I am really happy that he has presented fairly a good Budget. In his Budget he has not touched on second class passengers fare. I am also equally happy he has opened some new Railway lines. In this connection I thank the Minister for opening a new railway line from Chamraj Nagar to Sathiyamangalam. But unfortunately he has failed to connect the same line to Mettupalayam. In the present budget no provision has been provided to my Nilgiris parliamentary constituency. I appeal the Hon'ble Minister to include certain basic provisions to Nilgiris constituency.

1. The new line should be extended to Mettupalayam

2. the Nilgiri Express catering to Nilgiris District which is a tourist centre, has been neglected by the Railway department from Mettupalayam to Ootacamand. In this connection I appeal to the Minister that in view of the tourist importance, new diesel engines should be installed in place of the present old and obsolete engines which are being in use. In my speech in the last year budget I requested to provide new engines for which the earlier Govt. had negotiated with Swiss Government but no follow up action was taken by the Government. This should be pursued and provided. Further [(3) new bogies should be provided with modern facilities.

3. In the present computer age, there is no computer facilities is available. On account of this non-available facilities, the tourists are put into untold hardships for booking their reservation to distant places. As such both at Ooty, Cooyon and Mettupalayam, electronic computer facilities for issuing train tickets should be arranged.

4. At present Nilgiris Express is being run from Madras to Coimbatore by electricity. This facility should be provided upto Mettupalayam.

Since Nilgiris District in the National tourist map, imperatively the new special engines are urgently required in the Hilly area so that it would attract tourist more and being more revenue to the Govt. exchequer.

DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR): I am raising today to put for the my views on the Railway Budget. I wish to supplement the statements made by my colleagues.

My Colleagues have already expressed their feelings about various projects and emphasized the need for their completion. They have also conveyed to this august House, the feelings of people of my state regarding introduction of certain services.

My leader Shri Naveen Patnaik had impressed upon the Hon'ble Railway Minister the need for urgently completing certain on going projects which had been progressing at a very slow pace. He had also taken up the issue of introduction of certain services, which would benefit my state.

I wish to place on record my appreciation to the Hon'ble Railway Minister and to Shri Naveen Patnaik, my leader for having provided a sum of Rs. 10 crores for

KHURDA-BOLANGIN new line project. Through this august house. I urge upon the Hon'ble Railway Minister to pertain the Bhooni. Punjab and state the work on the project without further delay. I also wish to place on record my appreciation for the fact that for the first time an allocation of Rs. 10 crores has been made for this project.

At the same time I am also distressed to point out that an important on going project like the Angul-Sukinda Road Project has been provided a meagre allocation of Rs. 2 crores only. I wish to urge upon the Ministry of Railway to suitably increase this allocation.

Sir, I would like to bring to the notice of the Hon'ble Railway Minister the need for an introduction of a DMU service between Bhubaneshwar and Berhampur. There is a heavy traffic of daily office goers and petty traders whom this service would benefit immensely. I propose that this train should originate from Bhubaneshwar at 6.20 a.m. in the morning and reach Berhampur at about 9.30 a.m. the return service could commence from Berhampur at 5.30 p.m. in the evening leading Bhubaneshwar at 8.30 p.m. This would immensely benefit the public of Bhubaneshwar, Khurda, Jatni, Balugaon, Ramba, Khallikote etc. I can assure this august house that this would be a highly patronised service between the two Cities with a passenger offering of about 1000 passenger per day.

Sir, I would also like to request the Hon'ble Railway Minister through this august house, for the augmentation of the Hawrah-Madras Mail with earmarking of an additional Sleeper Coach on either direction for the travelling public of Bhubaneshwar and Berhampur. This train presently runs with a load of 19 Coaches which an easily be

augmented to 20 Coaches to accommodate this request. I would also like to place on record the demand for the introduction of a 3 TIER A/C service on this train by suitably earmarking Quota for Bhubaneshwar/Berhampur. Sir, I would also like to take this opportunity to impress upon the Hon'ble Railway Minister to increase the Rajdhani Express frequency from the present bi-weekly to a daily service. The traffic offering forfeits this demand.

There is an urgent read for the introduction of an express service between Puri and Rourkela via Sambalpur. At Bhushundapur Railway Station, the East-Coast Express should be provided a stoppage with immediate effect. Sir, the East-Coast Railway Zone should be notified immediately and the targets as set by the Ministry of Railways should be adhered to. Necessary additional allocation should be made immediately and infrastructure created for this purpose.

Sir, although an allocation of Rs. 50 crores has been made for the electrification of Kharagpur-Bhubaneshwar line and Rs. 47 crores for the Bhubaneshwar. Kottavalana line. I urge upon the Hon'ble Railway Minister to complete this work at an early date.

Sir, I would also like to take this opportunity to request the Hon'ble Minister of Railways to take up the beautification of the Bhubaneshwar Railway Station and also Nirekarpur station, Bhusundapur station and Tapang station, Kaluparaghat and Barlugam stations.

The Khuda-Puri line which is a single line sector now, needs to be doubled keeping in view the Pilgrim traffic and also the tourist traffic.

With this, Sir, I would like to conclude my discussion on the Railway Budget and I whole heartedly support the Railway Budget.

(ends)

SHRI ABUL HASNAT KHAN (JANGIPUR): Points of discussion Railway Budget

I like to draw the kind attention of hon'ble Railway Minister through you sir on the following few points and do hope that Railway Ministry would take appropriate and early action in this regard.

(1) Introduction of a train in morning time from Malda Town Railway Station to Calcutta via Katwa.

(2) A link Mail track of only one K.M. and a bridge over the Bhagirathi river near Nasipur-Azimganj junction will connect Sealda-Lalgola and Katwa-Barharwa/Farakka Sections of Eastern Railway. It will facilitate economic development of Murshidabad and Nadia district and it will help to enhance goods traffic to Bangladesh.

(3) Katwa-Barharwa/Farakka section is a neglected section. Inhabitants of Jangipur sub-division is being deprived of railway facilities. The trains running through this route have very limited stoppage and reservation quotas in Dhuliyang Ganga, Nimtita, Jangipur road stations.

(4) New Farakka junction is important railway station in Eastern Railway. Every day more than 35 lacs of rupees being earned from passanger-tickets only but there is no parcel godown and loading programme through there is an ample opportunity and security of goods booking for different directions. There are two National Projects namely Farakka barrage project and NTPC at Farakka . Thousands employees of Orissa and Southern States are being deprived of availing South bound trains pass this way Gowahati-Cochin/Bangalore/Tribandram mail trains. Computerised reservation system should be introduced at New Farakka junction at the earliest.

(5) Unabated Ganga erosion is going on near Sanko-Para railway station near Farakka. Distance of the Ganga from railway track now is less than 150 meters Railway department should take measures to protect erosion in this point.

(6) Survey of proposed Murshidabad-Berhampure-Khagra-Kundi should be started soon.

(7) Provide Identity Cards for railway hawkers as recommended by Passangers Amenities Committee.

(8) Electrification of Krishnagar to Lalgola should be taken up.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): The East-Coast line should be strengthened and Rayagada in the Southern Eastern Railway should be given facilities of maintenance of A/C Sleeper, A/C First Class coach.

The Railway Protection Forces powers should be reviewed for better management of the protection work, specially smuggling of fore work on the Raipur line. Freight handling yard in Kesinga should be mobilized New Super Fast Express from Vishakhapatnam to New Delhi via Kesinga. As this train connects the KBK Regions of Orissa and our Government is giving a lot of emphasis on these districts.

Before I conclude my speech Sir, I hope the Railway will keep the Railways healthy and tickling.

SHRI P. SANKARAN (CALICUT): Sir, I rise to oppose the Railway Budget presented by the Railway Minister. I am sorry to say that the Budget is unrealistic, lacks vision and directionless. The nation is paying a heavy price for the mismanagement of the economy by the BJP-led coalition Government. The coalition seeks to gain from the fact that the partners are pleased with their respective States. The needs of West Bengal duly met in the Railway Budget underlines the nature of the game plan imposed on the nation's largest transporter of goods and people. Tamil Nadu, Andhra Pradesh and Maharashtra have their quota of projects due to political compulsions and pressures.

The disappointing part of the Budget is that the Railways has not come up with any new and bold measures to mobilise more resources. Enhancing market borrowing will be a dangerous trend. The plans of the Railways to raise over Rs.3000 crore from the market to finance Rs.97,000 crore plan cause much concern and may lead to a debt trap.

To add to the woes of the passengers, the Railway Minister has resorted to the routine exercise of increasing freight and fares though he spared the ordinary second class and suburban passengers. It will have adverse effect on my State which fully depends on the foodgrains from the Northern States. I understand that 280 wagons of foodgrains are coming everyday from the Northern States to Kerala.

Kerala is the most neglected State in the country as regards railway development. Indian Railways has been neglecting Kerala in general and Northern Kerala in particular. The Railways proposes to take up 16 new railway line projects but unfortunately, no new line is given to Kerala. As my friend, Shri Mullappally Ramachandran has stated, time and again, we have been requesting to have a survey of Mysore-Calicut through Vythiri in Wynad which is the most backward district of Kerala. If my memory is correct, in 1938, the erstwhile District Collector of Malabar, Shri William Logan, had conducted a survey in which the importance of the railway line was stated. A survey was conducted by the then Dewan of Mysore, Ramaraja Bahadur. This was done in 1938. After that, in 1940, another survey was conducted by the Madras Government. So, two surveys were conducted. Sixty years have lapsed since then. But even now, the Government is not prepared to make a survey on this line. I admit that the hon. Minister for Railways is sympathetic towards my State. I am very happy to say that he is very receptive, reasonable and generous. I want him to be more generous, more receptive and more intelligent. He is more considerate also.

Sir, the Calicut railway station is as old as history as it was built during the period of East India Company. Even now, the position of the Calicut railway station is the same. There is no change. So, renovation work is most essential as far as Calicut railway station is concerned.

You have made a provision of Rs.100.39 crore for Calicut-Mangalore doubling work. I request the hon. Minister to kindly give at least Rs.160 crore more. An amount of Rs.25 crore has been sanctioned for Kuttippuram-Calicut doubling work. For the completion of the work, the amount may be increased to at least Rs.40 crore.

There are ten railway level crossings on the national highway between Calicut and Kasaragode for which a token amount of Rs.90 lakh was provided. For the completion of the work, an amount of Rs.51.14 crore is necessary. So, I would request the hon. Minister that within his limitation, he should very well increase the amount. At least he should try to complete some of the ten level crossings.

I would like to draw the attention of the House to the Paaniyankara overbridge for which the State Government has sanctioned its share for the completion of the work. But I do not know how it has been missed. The technical sanction was given. But I am sorry to say that it has not been

included in the Budget. So, I would request the hon. Minister to include the Paaniyankara overbridge also in the list.

A fly-over at West Hill, some 5 km. away from Calicut Railway Station, is a very urgent need because the West Hill is a very important place, a business centre with industries and many institutions. A large number of people cross the level crossing every day. For your information, I am telling you that 14 people died due to accidents within a couple of years. So, I request the hon. Minister to give special consideration to this matter.

I have got some other suggestions to make. Due to the limited time at my disposal, I may be permitted to read some of the very important things.

MR. CHAIRMAN : It is not necessary. Please lay it on the Table. It will be incorporated in the proceedings.

SHRI P. SANKARAN: That is enough. I would lay it on the Table of the House.

An outstation centre for Railway seat booking at Wynad District is most essential since Calicut Railway Station is situated 70 to 90 km. away from Wynad District.

An Office of the Chief Engineer (Construction) should be established at Calicut.

Long-distance trains should be provided with mobile first aid unit for emergency purpose.

The Shoranur-Nilambur line should be adequately utilised with more running trains from Palghat, Trichur, Ernakulam and Calicut.

Calicut-Trivandrum Shatabdi Express train may be sanctioned. Train timings may be regulated.

New compartments for long distance trains may be provided.

Delay in running trains has become a common feature on the Indian Railways. All necessary steps should be taken to avoid delays. Additional incentives should be made for track maintenance.

Passenger amenities are ignored by Railway Department since passenger fares have been raised seven times between 1970-71 and 1998-99. A majestic figure of Rs.100 crore has been allocated for passenger amenities.

A lot needs to be done in the area of catering including supply of mineral water at Railway Stations. In a surprise check recently made, 131 sample of mineral water were found defective by the health officials.

Pantry services are available only in 117 trains and in the rest, the passengers are left at the mercy of the unscrupulous vendors. The quality of food especially of tea is horrible.

Sanitation and cleanliness in compartment as well as bath rooms is pathetic. Even in Second Class coaches, the position is equally bad.

As regards security of passengers, the Railway Protection Force has no role towards it.

In the past three years as many as 1289 persons have lost their lives while 2549 were injured in rail accidents. The Railways had 871 cases of derailment in the same period.

A comparison of various first-class and second-class air-conditioned railway passenger fares as proposed in the Railway Budget shows that the difference between air and train fares is fast narrowing down. From Delhi to Bombay, air journey costs Rs.864 more than the first class air-conditioned railway ticket. Air India night flight is cheaper by Rs.640/- than train fare. This difference may be carefully noted and the increase in fares also to be taken into account.

In 1997-98 alone, the number of goods train derailment is 200. I request the hon. Minister to look into all these things.

I hope the Railway Minister will pay special attention to my suggestions and take necessary action to redress the grievances.

Before I conclude my speech, I may tell that the Railway Minister is generous, intelligent and receptive to ideas. I request him to kindly consider our reasonable demands and become more generous and more intelligent.

With these words, I hereby oppose the Budget proposals.

MR. CHAIRMAN :Shri M.B. Patil. You may please lay the speech on the Table.

SHRI M.B. PATIL (BIJAPUR): Sir, I am M.B. Patil, Member of Parliament from Bijapur, Karnataka. I would lay my papers on the Table after mentioning the most important part of my speech.

For the gauge conversion of Bijapur-Sholapur-Gadag, only Rs. 7 crore has been provided in the Budget. It has been totally neglected. Badami, Pattadakal and Aihole are historical and tourist places. The gauge conversion will help in the development of these areas. Tourism as well as commerce and horticulture will be developed.

I lay the rest of my speech on the Table of the House.

*Sir, the Ministry of Railways deserves our gratitude for the laudable developmental work it is doing to meet the growing needs of the economy and the people.

The Budget for 1999-2000 has been a great disappointment and injustice meted out to Karnataka and the Northern Karnataka in particular.

This part, about which I am mentioning, is a backward area which has been sidelined, ignored and neglected.

In this Budget, new lines such as the Bangalore-Satyamangalam, Bidar-Gulbarga and Gadwal-Raichur are welcome but sufficient funds have not been given.

The announcement of new trains like Jaipur-Bangalore Express via Secunderabad and Raichur-Gulbarga Intercity service is welcome.

Almatti-Talikoti-Surpur-Yagdir serves as a link between the Eastern & Western Parts of North Karnataka. Survey should be made. I hope it will be completed fast. It was a demand made even before Independence. This demand was made during the British regime.

The location of the South-West Zone at Hubli is a longstanding demand of the people of the Northern Karnataka. I welcome the decision of the hon. Minister for the same.

Sir, I am now coming to the most important demand/requirement of my area Sholapur-Bijapur-Gadag gauge conversion. We are being deeply let down and great injustice has been done in this Budget.

This rail line is very important from the point of view of tourism, commerce and culture. But coming as it does in an endemic famine-prone belt and suffering from lack of proper transport facilities, it is virtually cut off like an island from the mainstream of national transport network. Though traditionally having trade relations with important commercial centres like Mumbai and Bangalore, the rich potential of this part of the country remains unexploited to the optimum level. Quick transshipment of agricultural and horticultural products to other parts of the country or abroad, and import of essential goods has been greatly hampered. It proves expensive too in the absence of rail facilities.

This part again is full of potentialities for the development of tourism. The Aihole-Pattadakal temple - monument - complex included by the UNESCO in the World Heritage List, and the world famous cave temples

of Badami carved out by the Chalukya artists coming under Bagalkot District, lie in this very belt. The Golgumbaz built by the Adilshahis, who ruled Bijapur in the 15th and 16th centuries, is the biggest pillarless dome anywhere and as such one of the wonders of the world. The Ibrahim Roza has been praised as one of the sculptural marvels of the world. All in all, the historic city of Bijapur, which should have received as much 'cultural heritage' importance as Agra or Delhi, if not more, remains woefully sidelined. Whether as part of the old Bombay State or as part of the present Karnataka State, this area being at the tail end, has continued to be neglected.

This gauge conversion, which was approved in 1993-94 with 300 kms. length, costs Rs.274.57 crore. Expenditure up to 31.3.98 was Rs.107.16 crore. Overall, nearly 130 crore has been spent by now and in this Budget when we expect at least 50 crore would be given, only Rs.7 crore has been given. The target mentioned was December 2000 which has been changed to December 2001 With present level of spending it would take not 2001 to complete but I am afraid it will not be completed by 2010 also.

I do not understand our principal theory, concept of the Railways regarding gauge conversion. We have been neither here nor there. We are deprived of the existing metre gauge or broad gauge.

There is no proper planning. So many new lines are announced every day without adequate financial resources. They should complete the ongoing half-done works and works already taken up and after completion of these, they should take new works.

The hon. Prime Minister has announced a new National Highway Development Programme at an expense of Rs.50,000 crore connecting the East-West and North-South corridors and the Golden Quadrilateral linking all the four metropolitan cities. I do not know how funds will be raised.

If Rs.2000-3000 crore per year is provided additionally to Railways, the existing projects will be completed at the earliest.

I request the hon. Railway Minister to make immediate provisions and do justice to genuine problems of the backward and neglected areas.

An allocation of at least Rs.50 crore should be made for the gauge conversion between Sholapur-Bijapur-Gadag Section.

Provision should be made for the creation of spare terminal/maintenance facilities at Bijapur on top priority basis.

There should be introduction of regular trains between Bijapur and Sholapur with frequent intervals and introduction of sleeper coaches to Sri Siddeshwar Express and other Bombay/Bangalore/Hyderabad bound trains at Sholapur.

There should be introduction of a new train between Bijapur and Mumbai C.S.T.

There should be provision for extension of the 1023/1024 Sri Siddeshwar Express up to Bijapur.

Steps should be taken for the creation/provision of adequate and additional platforms for reception of trains from Bijapur and other destinations at Sholapur.

The Government should provide additional spare coaches, rakes, locos etc. on the Central and South Central Divisions (Mumbai-Hyderabad) Bangalore bound trains traversing on Sholapur line.

Rest assured, Sir, I hope that the hon. Minister would empathise with the hopes and aspirations of the people of this part. I would request him to see their speedy fulfillment.

SHRI N.N. KRISHNADAS (PALAKKAD): Mr. Chairman, Sir, I rise to oppose the Railway Budget proposals presented by the hon. Railway Minister for the year 1999-2000. ... (Interruptions)

AN HON. MEMBER: It is not an Ordinance.

SHRI N.N. KRISHNADAS :I know that. ...(Interruptions)

SHRI HARIN PATHAK (AHMEDABAD): The speeches of the Opposition Members may be laid on the Table of the House. ... (Interruptions)

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): If you oppose, then all the projects in Kerala will stop. ... (Interruptions)

SHRI N.N. KRISHNADAS :Both the hon. Railway Ministers Shri Nitish Kumar and Shri Ram Naik are very good friends of mine. But, I cannot welcome the general proposals made in the Railway Budget by the hon. Railway Minister because at the outset, he has failed to come up with any new solutions for the basic general development of Indian railway network. He has resorted to the routine exercise of increasing freight and fares.

Now, I would come to the inherent contradiction in the approaches of the Railway Ministry. Last year, the hon. Railway Minister had tried to convince this House by saying that his proposals would mobilise enough resources for the successful completion of the Annual Plan. He was kind enough in leaving the freight charges almost untouched. But the same hon. Railway Minister has come to the House and stated that his earlier proposals have failed and there is a shortfall of Rs.1056 crore. Because of this shortfall, he has now resorted to hike both the passenger fare and the freight charges. There is a sweeping eight per cent hike in the freight charge, which in my humble submission, would lead to spiralling inflation. Breaking the convention, the hon. Minister has not left any commodity from the freight charge increase.

Sir, essential commodities especially items meant for the Public Distribution System were exempted from freight increases all through these years and this was done with a clear vision that maximum relief is extended to the common man. A couple of weeks before the presentation of the Railway Budget, the Government had hiked the price of the foodgrains supplied through the Public Distribution System and also sugar. Now, the hon. Railway Minister, Shri Nitish Kumar has completed this cycle by increasing the freight charges also. Increase in the freight charge is like inflicting deep wounds for the people of Kerala. The State has to depend on other States for essential commodities, including the foodgrains. The Centre, decades before, had assured the State of Kerala that it would be supplied with adequate foodgrains at a reasonable rate to reciprocate the State's contribution by producing cash crops which earn thousands of crores of foreign exchange for the country. But, I am sorry to say that Shri Nitish Kumar has blatantly violated this solemn assurance by increasing the freight charge.

Sir, I would now come to the specific concerns of the people of Kerala. There has not been much addition of railway line since the British left the country. Mangalore-Trivandrum line is the lifeline of the State of Kerala and most of the economic activities, apart from the passenger side, are solely dependent on this important line. For decades together, the Centre had denied the State its due by not doubling this line. Only very recently, the Railways have realised the importance of this demand.

MR. CHAIRMAN :Please conclude quickly.

SHRI N.N. KRISHNADAS : Sir, I will conclude within one or two minutes.

Sir, even then, the doubling project of the Shornur-Mangalore line is not keeping its pace due to inadequate fund allocation. The Railways have promised many a time that Shornur-Mangalore stretch would be doubled as and when the Konkan line is completed. Even after the completion and commissioning of the Konkan project, this promise has not been fulfilled. There is a slight increase in the allocation in this year's Budget, but this is not a decisive step.

Sir, there has been an allocation of Rs.100.39 crore for the Calicut-mangalore line and there is an allocation of Rs.25.04 crore for the Kuttipuram-Calicut sector. To complete the doubling of Calicut-Mangalore line, there should be an additional allocation of Rs.212 crore and for the second stretch an amount of Rs.30 crore is required. The demand for the doubling of Ernakulam-Kollam line via Kottayam has been completely ignored.

MR. CHAIRMAN : Shri Krishnadas, you can just lay the rest of your speech on the Table of the House. It will be incorporated in the proceedings.

SHRI N.N. KRISHNADAS : Sir, I would conclude now.

Sir, I would like to bring an important point to the attention of the hon. Railway Minister. In the last year's Budget, there was a proposal for the extension of Kurla-Coimbatore Express upto Palakkad. But this has not been implemented so far. Palakkad is one of the oldest Railway Divisions in the country and it continues to be an important revenue earner for the Indian Railways. But I am sorry to say that the Railways is totally neglecting this division. The Members of Parliament from Kerala have submitted a representation to the hon. Railway Minister and urged upon him to extend the Kurla-Coimbatore Express upto Palakkad, which is a divisional headquarters.

Sir, due to diversion of many trains after the commissioning of Konkan route, the Shornur-Palakkad sector is totally deprived of even the reasonable traffic. In this regard also, the MPs from Kerala have collectively represented before the Railway Minister to do the needful. But, no action has been taken, so far.

In this year's proposals, there is a new weekly train. ... (Interruptions) That is the second train. That is also starting from Coimbatore. ... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN :I will call you.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: I am calling one Member from each of the major parties. Then, I will call you.

SHRI N.N. KRISHNADAS : Both the hon. Ministers are sitting here. These two trains, that is, Coimbatore-Kurala Express and the proposed New Delhi-Coimbatore train should be extended to Palakkad Division Headquarters.

The Minister has been kind enough to introduce and increase EMU services in various parts of the country. There has been a long-standing demand for the EMU service in the busy sector of Coimbatore-Palakkad. As electrification has been completed years back, there is no reason why this demand has been ignored. I would urge upon the Minister to rise above his bureaucratic vision and take up various proposals which would be beneficial for the Railways. Palakkad is a very important industrial city of Kerala and the proposal for construction of a railway overbridge in the middle of the city is remaining only on paper. As the State Government has come up to finance 50 per cent of the cost, I see no reason why the Railways have to be reluctant.

I would like to bring to the notice of the Minister some of the very important projects or such works that need urgent consideration. Though the Ernakulam-Trivandrum sector has been considered for electrification, yet there is only a token allocation in the Budget. This is as good as rejecting or neglecting the project.

Adequate funds should be provided to this project and also the Shornur-Mangalore sector be taken up for electrification. I am sure that I have not raised any unjustifiable demands and all the proposals referred to by me are viable, profitable and for the good of the Railways. I am not seeking any package for my State unlike many of the partners of the Minister. All those packages are of political nature and I do not want to bring petty politics while speaking about the problems and issues of the Railways. I hope that the Minister would consider the demands brought to the attention of the august House sympathetically.

With these words, I conclude my speech.

SHRI GEORGE EDEN (ERNAKULAM): Sir, I strongly oppose the Budget presented by the Railway Minister. Keralites are the people who travel long distances by the Railways and they are also the largest in numbers compared to any other State in India. But Kerala is the most neglected State with regard to the development of

Railways. I do not deny that compared to last year's Budget, this Budget has given some consideration to us. The provision for the proposed projects is meagre, insufficient and unsatisfactory.

As a Member of Parliament representing Ernakulam, I would like to draw the kind attention of the Minister to the inadequacy of projects proposed in the Ernakulam Region.

Only Rs. 1 lakh has been provided for the proposed Edappally overbridge. This level-crossing is situated on the way to the Matha Amrithananda Mayi Super Speciality Hospital, inaugurated by the hon. Prime Minister, Shri Atal Bihari Vajpayee. The total estimated amount for completion of this overbridge is to be provided in this Budget itself. I further request you to complete the construction of the following overbridges, namely, Pachalam, Puleppadi and Atlantis, which would enable to avoid the traffic blockades in Ernakulam city. To avoid the traffic blockades in Ernakulam city, the ring railway system has been proposed. I hope that the hon. Minister will consider it.

Some of the long-distance trains, passing through Ernakulam junction, have been directed through Ernakulam town station. Since the facilities available in the town station are insufficient, the condition has become worse and pathetic.

The bogies of many trains stretch out of the platform since the platform is very small in length. The speedy development of Ernakulam town railway station is essential and unavoidable since Ernakulam is a tourist centre and industrial capital of Kerala. Therefore, more facilities should be provided to Ernakulam junction and town stations.

I welcome the proposed electrification of Ernakulam-Thiruvananthapuram line and also the introduction of new weekly train from Pune to Ernakulam. The weekly train may be made a daily service considering the heavy traffic on this line. I also request you that stoppages may be allowed for the Venad-Vanchinad Express Trains at Thripunithura.

I hope that my reasonable suggestions will be considered favourably and action may be taken immediately.

MR. CHAIRMAN: Does any other Member want to lay his speech on the Table of the House?

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Shri Radhakrishnan, please sit down.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: I will call you. I am calling one-by-one.

SHRI M. SELVARASU (NAGAPATTINAM): I would like to bring to your notice only one important matter before I lay the papers on the Table of the House.

In principle, I oppose the Railway Budget. But in general, I thank the hon. Railway Minister for introducing 124 new trains, extending services of 34 trains and attaching 440 new coaches in 100 prestigious trains. I would like to mention that the railways have stopped many train services and in some cases reduced the number of coaches. For example, four bogies of train number 110 Tiruchirapalli-Chennai fast passenger train were reduced.

I thank the hon. Minister for introducing Rail Bus Service in Tiruthuraipundi-Agasthiampalli. I would request the hon. Minister to extend the Service from Agasthiampalli to Kodiakarai.

Now, I will come to broad-gauge conversion. Sir, in 1995-96 Tiruchirapalli-Nagore conversion project was sanctioned, and the work from Tiruchirapalli-Thanjavur was commissioned on 1.1.98 but the work from Tiruchirapalli-Nagore has been pending for quite some time now. I do not know why. As far as the gauge conversion is concerned, the proposal was made to convert 541 km. of rail line for which Rs. 645 crore was

allocated. Actually, the proposal was to complete 12 projects. In addition to this, there are so many other pending projects.

I would request the hon. Minister - because I represent Scheduled Castes constituency - to look into the matter and do the needful. In my constituency, 75 per cent people belong to Scheduled Caste. Some of them are agricultural labour. We are very confident that the Government of India, the Ministry of Railways will definitely try to boost their confidence. In my Constituency, people tried to beat me. They were asking me, what is the use of being a Member of Parliament when I cannot help them. Such is the situation in my Constituency, Tiruthuraipundi. In one of the segments, 2,000 people were rooted out, and thousands of people were arrested. I have already made this point today.

I would request the hon. Minister to kindly consider my suggestion. Now, I would like to lay my speech on the Table of the House.

SHRI KHAGAPATI PRADHANI (NOWRANGPUR): Mr. Chairman, Sir, as there is no time, I would like to speak only one or two sentences, and then lay my papers on the Table of the House.

Sir, the Government of India, that is the Railway Ministry has totally neglected our State. They have allotted only Rs. 260 crore for the whole year for the all the on-going projects. During this year, they have allotted only Rs. 32 crore for this Daitari-Banspani line. For details, I am laying my papers on the Table of the House.

* Mr. Chairman, now, I rise to oppose the Railway Budget for the year 1999-2000 presented by the Railway Minister. The State of Orissa has been fully neglected during this year. As I have already said Rs. 260 crore had been allotted for the whole State for this year for all projects undertaken.

Firstly Daitari-Banspani is the longstanding demand of this State as this is only line to transport iron ore to Paradeep Port and has been started long back to complete this construction work by 2003 at a cost of Rs. 592 crore and so far only Rs. 176 crore had been allotted for this year. If the progress of this work continues at this rate, the cost of construction would go up and this construction cannot be completed within scheduled time. Therefore, I would like to draw the attention of the Railway Minister for raising the allotment tby at least 100 crore for this year.

Secondly, to start construction of Longigarh-Jungarh railway line, only Rs. 2 crore had been allotted which is not a good beginning.

Regarding gauge conversion, though Nowpada-Gunipur has been sanctioned, no money has been allotted for this.

Every year some interior areas were included to provide railway link. The most part of Koraput and Bastar districts have no railway line. Nabarangpur district and Halkargiri districts of my constituency have no railway line totally. Though survey work was taaken up to extent up to Nabarangpur from Jeypore, the project has not been sanctioned.

I would request the Railway Minister to sanction this project as early as possible without further delay.

Zonal Headquarters of East-Coast Zone was sanctioned in 1996 and the then Prime Minister inaugurated the same. The State Government have provided land costing about Rs. 47 crore for the Headquarters but only Rs. 60 lakh had been allotted which will serve no purpose.

Rajdhani Express runs only two days in a week from the State Headquarters to Delhi. This requires to be run daily.

Some new trains were proposed by the Railway Minister in 1997. One of them is Sabari Express from Koraput to Bhubaneswar. Though it was announced in that year till today it did not operate.

Most of the area of Waltair Division lies in Orissa where a Zone has been sanctioned but this Waltair Division has been attached to Secunrabad Zone which has aggravated the situation. I wish this should be included in the East Coast Zone which is very near Bhubaneswar.

Therefore I draw the attention of the Railway Minister for sanction of more money for projects under construction, for gauge conversion and for sanction of new line for Nabarangpur to Jeypore early as it is the most backward area of this country and help them to develop themselves.

... Laid on the Table

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (गोड्डा): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार रखने का अवसर प्रदान किया। रेल मंत्री जी ने स्टाफ द्वारा यात्रियों के साथ अच्छा बर्ताव करने के लिये कस्टमर केयर इंस्टीट्यूट प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना, रेल यात्री पत्रिका का प्रकाशन, इंटर एक्टि वॉयस रिस्पॉन्स प्रणाली प्रारम्भ करना, टेली बुकिंग, तत्काल योजना, ३०-३२ गाड़ियों में पहले चरण में विशेष सुविधा, यात्री सुरक्षा गंभीर समस्या को सुलझाने का सतत प्रयास और नई लाइन बिछाना, नई रेलगाड़ियां चलाना तथा इनका फेरा बढ़ाने संबंधी प्रशासनीय कार्य किये हैं।

सभापति जी, मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि मंदार हिल रामपुर हाट दुमका का जो विचार किया है, उसमें सुधार की आवश्यकता है। मंदार हिल से गोड्डा बिलकूल निकट है। रामपुर हाट से दुमका जाने वाली रेल लाइन रामपुर हाट से ललमटिया जो एशिया का सबसे बड़ा कोयला खान है, होते हुये पथरगांव प्रखंड, जिला गोड्डा,पोरेयाहाट प्रखंड होते हुये हसडीहा में मिला दिया जाये जहां से दुमका जाये।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि बैजनाथ धाम-वासुकीनाथ होते हुए एक गाड़ी दुमका जाए। इसको देवघर-हसडीहा से मिलाया जो दूपड़ा तक जाती है। भागलपुर-सुल्तानगंज क्यूल होकर बैद्यनाथ धाम वासुकीनाथ धाम तक सीधी गाड़ी चलाई जाए। यहां साल भर तथा श्रावण भादों में एक लाख से दो लाख यात्री प्रतिदिन, सुल्तानगंज से बैद्यनाथ और वासुकीनाथ धाम जाते हैं।

अगली बात मैं लूप लाइन के बारे में कहना चाहता हूँ। क्यूल से साहिबगंज आज तक सबसे उपेक्षित रहा है। एक रेलगाड़ी अपर इंडिया एक्सप्रेस को मुगलसराय लाकर छोड़ दिया गया है। इसको दिल्ली तक चलाया जाए। लूप लाईन के दर्जनों सांसदों का निवेदन है कि पूर्वा एक्सप्रेस को लूप लाइन होकर सप्ताह में दो दिन चलाया जाए। भागलपुर कुर्ला का समय बदलकर पुराने समय के अनुसार चलाया जाए।

दिल्ली में बिहार, पूर्वांचल और उत्तर प्रदेश के ४५-५० लाख लोग रहते हैं, १०,००० यात्री प्रतिदिन बिहार की तरफ यात्रा करते हैं लेकिन उनके जाने के लिए पर्याप्त गाड़ियां भी नहीं हैं। बिहार के मंत्री होते हुए भी ३०० से ४०० लोगों की रोज वेटिंग लिस्ट होती है। इसलिए उनके लिए पर्याप्त गाड़ियों की व्यवस्था की जाए।

एक बात मैं स्थायी समिति में और यहां सदन में भी कहता हूँ कि जितनी अच्छी गाड़ियां चली हैं, उनमें साधारण पैसेन्जरों के डिब्बे गायब होते जा रहे हैं। जितनी गाड़िया रेलवे की ओर से दिया जाना चाहिए, वह बड़े यात्रियों के लिए होता है। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि जमालपुर कारखाना रेलवे का सबसे बड़ा कारखाना है। टेक्निकल इंस्टीट्यूट भवन होस्टल जहां ट्रेड अप्रेंटिस, फर्सट क्लास अप्रेंटिस और स्पेशल क्लास अप्रेंटिस आदि अधिकारी तैयार होते थे, उसका एक भवन और होस्टल है और आधुनिकतम लैबोरेटरीज़ हैं। जापानी टीम ने भी उसकी प्रशंसा की थी। मैं चाहता हूँ कि उसका पुनरुद्धार किया जाए। जमालपुर में स्थायी समिति ने कहा था कि वहां रेल डिब्बे बनाए जाएं लेकिन उसमें केवल डिब्बों की मरम्मत का काम होने जा रहा है। इससे कारखाने का सुधार संभव नहीं है जब तक डिब्बा बनाने का काम वहां नहीं होगा। रेलवे टेक्निकल इंस्टीट्यूट का कल्याण हो। ट्रेड अप्रेंटिस, स्पेशल अप्रेंटिस और फर्सट क्लास अप्रेंटिस का काम चालू हो तब तो उसका कल्याण होगा अन्यथा नहीं होगा।

गोड्डा में बुकिंग सह-आरक्षण की व्यवस्था शीघ्र की जाए। जब आप मंत्री जी के दुमका तक रेल पहुंचा रहे हैं तो इसे वहां के मेरे जैसे सांसद के क्षेत्र, गोड्डा होते ले जाएं तो इस जिले के लोगों का भी कल्याण होगा। इतनी आशा तो आपसे है। विक्रमशिला एक्सप्रेस को पूरी गाड़ी बनाकर चलाया जाए जो पहले तक की समय सारणी में था।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

प्रो. अजित कुमार मेहता (समस्तीपुर) : सभापति जी, रेल मंत्री ने मेरे क्षेत्र में एक छूटा हुआ कार्य कर्पूरी ग्राम से सीहोर तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण करने का जो संकल्प लिया है, मैं उसके लिए उनका धन्यवाद करता हूँ।

हमारे रेल मंत्री टेक्नोक्रेट हैं और गुणवत्ता के ऊपर टेक्नोक्रेट्स का ध्यान रहना चाहिए।

सभापति महोदय :आप तो पहले टेक्नोक्रेट को पढ़ाने का काम करते थे।

प्रो. अजित कुमार मेहता : सत्ता में वह हैं, मैं तो नहीं हूँ।

सभापति महोदय, पिछले साल बजट के मौके पर मैंने उनका ध्यान एक गंभीर बात पर आकर्षित किया था कि दानापुर रीजन में जो रेल दुर्घटना हुई थी उसके मैटीरियल की जांच खड़गपुर में हुई और वहां कहा गया कि जो उस लाइन में रेल उपस्कर इस्तेमाल किये गये थे, वह सब-स्टैण्डर्ड थे।

मैंने सारी रिपोर्ट उनके सामने रखी थी और मैं उम्मीद करता था कि उस पर जो कार्रवाई होगी उसके बारे में हमें भी खबर की जायेगी। लेकिन ऐसा नहीं हुआ। मैं नहीं जानता कि उसका क्या हुआ।

सभापति महोदय, रेलवे को अपने संसाधन जुटाने की स्वतंत्रता मिलनी चाहिए। जैसा हमारे पूर्व वक्ता श्री मोहन सिंह जी ने कहा है, मैं इस संदर्भ में ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि नॉर्थ ईस्टर्न रेलवे में दरसीगसराय स्टेशन पर काफी जमीन परती पड़ी हुई है, पहले यह इनकोच हो गई थी, लेकिन उसको खाली करा लिया गया। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि उन जमीनों पर दुकानें बनाकर दुकानदारों को आर्बिट्रित की जाएं। चूंकि यह स्थान शहर के भीतर है, इससे रेलवे की आमदनी बढ़ेगी। वैसी ही जमीन प्रचुर परिमाण में विद्यापति नगर स्टेशन के नजदीक उपलब्ध है। वहां भी इस तरह की कोई योजना बनाई जानी चाहिए।

मेरा एक अनुरोध यह है कि दलसीगसराय रेलवे स्टेशन बहुत कंजैस्टिड है, उसे जहां पुराना माल गोदाम था, वहां स्थानांतरित किया जाए, चूंकि वहां रास्ता भी सुलभ है और वह बीच में पड़ता है।

सभापति महोदय, मैं एक बात की ओर और ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि माल ढुलाई के भाड़े में मेरे ख्याल से कहीं न कहीं, कोई न कोई त्रुटि है जिसके कारण सड़क परिवहन और रेल परिवहन में प्रतिद्वंद्विता सी पैदा हो गई है। सड़क परिवहन रेल परिवहन से सस्ता पड़ता है। इस कारण बिहार की कोयला खानों से हरियाणा तक लोग कोयले की ढुलाई ट्रकों से करते हैं और रेलवे वैगन्स का इस्तेमाल नहीं करते। इसका असर रेलवे पर पड़ता है। साथ ही साथ एक बहुत बड़ी बात यह है कि खनन बहुत सस्ता पड़ता है, लेकिन भाड़े की वजह से कोयले की कीमत उपभोक्ता को अधिक चुकानी पड़ती है, इसलिए भाड़े का रेशनलाइजेशन होना चाहिए।

सभापति महोदय, नॉर्थ ईस्टर्न रेलवे में हाजीपुर से मुजफ्फरपुर के बीच बिठौली रेलवे स्टेशन है। इस स्टेशन के नजदीक प्रसिद्ध स्वतंत्रता सेनानी स्वर्गीय दीप नारायण सिंह जी का निवास था। वह बिहार सरकार में काफी दिनों तक मंत्री भी रहे थे। इसलिए मेरा सुझाव है कि बिठौली स्टेशन का नाम बदलकर उन्हीं के नाम पर दीप नारायण नगर रखा जाए।

इसी तरह से विद्यापतिनगर-हाजीपुर-बरोनी के बीच एक स्टेशन है। वहां के लोगों की बहुत दिनों से एक मांग चली आ रही है कि विद्यापति नगर का नाम बदलकर विद्यापति धाम कर दिया जाए।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान इन सुझावों की ओर विशेष रूप से आकर्षित करूंगा और इसी के साथ बिठौली, भगवानपुर, गोरौल, कांटी, मोतीपुर, महनार और पूसा रोड स्टेशनों का सौन्दर्यीकरण करने का भी अनुरोध करता हूँ। गोहाटी राजधानी एक्सप्रेस हाजीपुर में रुकती है, लेकिन हाजीपुर में रुकने के बाद हम जैसे पैसेंजर को वहां से अपने निवास स्टेशन समस्तीपुर जाने में बड़ी असुविधा होती है। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि राजधानी एक्सप्रेस के बाद एक पैसेंजर गाड़ी हाजीपुर से लेकर मुजफ्फरपुर, समस्तीपुर होते हुए दरभंगा तक चलाई जाए, जिससे कि लोगों को सुविधा हो।

सभापति महोदय, पटना से दिन में रांची के लिए गाड़ी नहीं है। यदि गाड़ी है भी तो सामान्यतः सड़क से जाने में जितना समय लगता है उससे अधिक समय इस ट्रेन से जाने में लग जाता है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस ट्रेन के परिचालन में कुछ ऐसा सुधार लाया जाए जिससे कि समय की बचत हो सके।

महोदय, पिछले रेल मंत्रियों ने समस्तीपुर के बारे में रेलवे के क्षेत्र में तरह-तरह की घोषणाएं कर के वहां की जनता की आकांक्षाएं बहुत जगा दी हैं। मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि घोषणाएं तो बहुत हुई हैं, लेकिन वे किस स्टेज में हैं, यह पता नहीं है।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): आपकी और जनता की आकांक्षाएं नहीं जगाएंगे, हम उनको पूरा करेंगे।

श्री अजीत कुमार मेहता: मैं मंत्री जी का इसके लिए आभारी हूँ कि उन्होंने समस्तीपुर की जनता की आकांक्षाओं को पूर्ण करने के लिए मुझे आश्वस्त किया है। मैं चाहूंगा कि वहां डीजल शैड की स्थापना पर विशेष ध्यान दिया जाए क्योंकि समस्तीपुर में कोई उद्योग धंधे तो हैं नहीं, सिर्फ एक जूट मिल है और रेलवे का कारखाना है। उस रेलवे के कारखाने की भी पूरी सामर्थ्य का उपयोग नहीं किया गया है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि उस कारखाने का जितना पहले विस्तार था, उतना विस्तार कर दें और उसकी पूरी सामर्थ्य का उपयोग किया जाए। इसके साथ समस्तीपुर में जोनल आफिस की स्थापना की जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं इस बजट का विरोध तो क्या करूँ, क्योंकि आपने इसे सदन से पास करा लेना है, इसलिए मैं अपनी बात को यहीं समाप्त करता हूँ।

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : By seven o' clock, the hon. Minister will reply. Please cooperate with the Chair.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Shri Choudhary, I will call you.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: I will call you later.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: All right. I will call you later.

Shri Rama Chandra Mallick, please take two minutes.

SHRI RAMA CHANDRA MALLICK (JAJPUR): Sir, I have got seven minutes. You see my name is there. Sir, the Congress Party has given me seven minutes. Please see the record. I am given seven minutes.

MR. CHAIRMAN: Originally, your Party's time is over. But they allotted 10 minutes' time per speaker but that was already consumed.

SHRI RAMA CHANDRA MALLICK : No, I am the only speaker from Orissa.

MR. CHAIRMAN: All right.

SHRI RAMA CHANDRA MALLICK : Mr. Chairman, Sir, I must thank you for giving me an opportunity. At the outset, I must congratulate the workers, the officers, the Members and the Chairman of the Railway Board and at the same time, I must congratulate the Railway Minister and State Minister . He is flying with success. Though Shri Nitish Kumar's father was a freedom fighter, I am sorry to say that he has done nothing to the freedom fighters of Orissa. There are 25 freedom fighters from my parliamentary constituency. Yesterday, on the 12th March, we made a rail roko andolan in Orissa. We, the Members of both Lok Sabha and Rajya Sabha, staged a dharna in front of Parliament. ...(Interruptions) Please hear me first. I have not disturbed you.

Sir, I come from Jajpur parliamentary constituency. This is the third time for me. I was a Member of the Third and Sixth Lok Sabhas and this time also, I have been elected by a majority of votes.

There are two steel plants in my parliamentary constituency at Sukinda. They are MESSCO Group and Nilanchal Ispat Nigam. This place is full of iron ore, forest, water and rivers.

I want to give you an example to show how the hon. Minister is helping Orissa State. For the Nuapara-Gunupur railway line guage conversion, as against the demand of Rs.46.52 crore, he had given only Rs.1000. There is another line, Rajathagarh-Baranga. As against the requirement of Rs.166.16 crore, he is going to give Rs.10,000 only. I went through the speech of the Railway Minister. He has introduced 14 new trains but not a single train has been given to Orissa. I also want to draw his attention to page 16 of his speech. He has given a list of extension of trains and the trains for which the frequency will be increased. Not a single train is there for Orissa. He has not given even a single MEMU service and DMU train to Orissa. Again on page 21, he has given the list of 16 projects but not a single project is given to Orissa. This is a very important point. You know Orissa is a backward State. The population of Scheduled Caste and Scheduled Tribe is much more in Orissa also

I have to refer to page 22 of the hon. Minister's speech. The hon. Minister has mentioned 16 new lines and six lines for gauge conversion. Not a single line has been given to Orissa.

Again on page 22 itself for doubling and electrification four projects have been mentioned and not a single one is for Orissa.

On Page No. 24, six projects consisting of 241 km. have been mentioned but not a single project is for Orissa.

On page 25 he has mentioned 541 km. for gauge conversion and not a single kilometre has been given to Orissa.

I repeat that out of 24 new lines for survey not a single one was given to Orissa.

I want to mention a song in Oriya, written by me -

"Talamala Tama Sarakar

Aniti Nakar Nitisha Kumar

Anyatama Mantri Ram Nayak

Tamar Atanti Sahayak

Project Katila Orissara

Mantri Hi sabare Dhurandar

Prastab Karai Rama Chandar

Orissa Dabi Ghenakar"

Ashtam Dheenam Basam Kasi

Deenam Yekam Purushottam

Tadad Phato Labhathe

Siri Birja Mukhadarshan

I come from Jajpur.

I would like to make a request that the Rajdhani Express Coromandal and Falkanama Express Trains should stop at Jajpur-Keonjhar road. It will help the passenger from Bhadrak, Dhenkanal Jaipur Keonjhar and Kendrapara districts.

Another thing I want to mention is that there are 28 freedom fighters in Sukunda in my constituency and they want a passenger halt in between Janapur--Jakhapura railway Station.

One more point.

(Interruptions)

Please do not disturb me. You are a new comer.

The Hon. Minister of Railways is very clever, generous and kind hearted. He knows the difficulties of the people. I come from Jajpur parliamentary constituency, a reserved constituency. Shri Biju Patnaik, our former Chief Minister had laid the foundation stone for a project for extending a railway line from Jajpur to Dhen-kanal and then to Bhuban Dul. It may be extended to Sarkand and Janpur and then Dhamia.

MR. CHAIRMAN : Please conclude. Please sit down.

SHRI RAMA CHANDRA MALLICK : A passenger halt has already been sanctioned. The Chairman, Railway Board, may please be requested to expedite the implementation. That line may also be extended to Sarkind and Jajpur and then Dhamia.

MR. CHAIRMAN: Shri Malik, I hope the hon. Minister will reply to you. Thnak you.

SHRI RAMA CHANDRA MALLICK : I request that all the points made by me may be considered sympathetically.

THE MINISTER OF STEEL AND MINES (SHRI NAVEEN PATNAIK): Sir, the hon. Member from Jajpur in Orissa took my late father's name. I would like to remind the hon. Member that when he talks about the historical neglect of the Railways in our State of Orissa, he must remember that, that historical neglect is because of Congress' rule for half a century and the Congress has virtually neglected the Railways in my State and in my birth place....(Interruptions).

SHRI P. SHIV SHANKER (TENALI): I think, you have not heard him properly. He has complimented your father....(Interruptions).

SHRI NAVEEN PATNAIK: He has complimented my father. I wanted to say that the Congress has historically neglected my State....(Interruptions).

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL): Sir, I am on a point of order.

MR. CHAIRMAN : Shri Radhakrishnan, I will call you. Your party man has already spoken. I will call you later. I have given the chance to a lady Member.

... (Interruptions)

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN :Sir, the hon. Member has raised a point. It is not proper for a member of the Treasury Bench to answer it at the time when discussion is going on regarding the Railway Budget. The answer can be given at the time of reply by the concerned Minister or with his permission a member of the Treasury Bench can answer, if there is a personal allegation. Here, there is no personal allegation. It is a very bad precedent.... (Interruptions).

श्रीमती सुखदा मिश्र (इटावा) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूँ।

... (व्यवधान)

हमारे पार्लियामेंट्री क्षेत्र इटावा में मैनपुरी क्रासिंग पर एक अंडर ब्रिज का १९९१ में शिलान्यास हुआ था, जो अभी बन रहा है। वहां काफी गहरा खोदकर रख दिया गया है। वह ब्रिज अब तक बन जाना चाहिए था। यदि वह इस जून तक पूरा नहीं हुआ तो पूरे ब्रिज में इतना पानी भर जायेगा जैसे समुद्र हो और आस-पास के सारे घर गिर जायेंगे। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से विशेष आग्रह है कि वहां आकर उसका उदघाटन करें।

... (व्यवधान)

मैं मंत्री जी से एक बात का आग्रह करना चाहती हूँ और पूछना भी चाहती हूँ। जब मैंने आपकी बजट स्पीच में इटावा में नयी लाइन के बारे में पढ़ा तो मैं आश्चर्यचकित हुई कि बिना मांगे चीज मिल गयी है - सतियाबाग से ऊदी मोड़, जो मेरा विशेष क्षेत्र है और भिंड से मिलता है, वहां आपने नई लाइन के बारे में

सूचित किया है। हालांकि इसके लिए इस वर्ष जितना धन दिया गया है, वह इतना थोड़ा है कि शायद शिलान्यास या थोड़े से कार्य में ही वह खत्म हो जायेगा।

... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Madam, you lay your speech on the Table. It will be included in the proceedings.

... (Interruptions)

SHRIMATI SUKHDA MISRA : Sir, I will lay my copy. Please allow me to say one point. It is a very important point. (Interruptions).

कटियाबाग से आप एक सड़क ले आये। वहां १९८५ में श्री माधव राव सिंधिया जी ने सवाल किया था तो गुना की रेलवे लाइन बन गई। वहां दो पुल पड़ते हैं, चम्बल और यमुना की नदी पड़ती है, उस पर रेल विभाग के लोग कुछ कार्य नहीं कर रहे हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि यदि वे सब पटरियां वहीं छोड़ देंगे, यदि वे पुल जो ज्यादा पैसों से बनने हैं, उनके लिए धन नहीं होगा, तो ये सब योजनायें बेकार हो जायेंगी। इसलिए हमारा आग्रह है कि आप कम से कम पुल बनाने का काम शुरू करें तभी मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश जुड़ेगा। सारी लाइनें पुल तक लाकर छोड़ देंगे तो उससे कोई व्यवस्था नहीं होती है।

... (व्यवधान)

आगरा से इटावा तक लाइन बनाई। फतियापुर से ऊदी तक बनाई, भिंड से आगे तक बना ली लेकिन कार्य को इधर-उधर से शुरू करके वहीं खत्म कर देते हैं। हम चाहते हैं कि हमारे क्षेत्र से भी कोई कार्य शुरू हो ताकि लोगों को पता लगे कि यहां कोई लाइन शुरू हुई है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ।

MAJOR GENERAL BHUVAN CHANDRA KHANDURI, AVSM (GARHWAL): Sir, those Members who want to lay their speeches, may kindly be permitted to lay their speeches.

MR. CHAIRMAN: Please wait for five minutes. I will call one by one.

19.00 hrs.

... (व्यवधान)

१९.०० बजे

श्री शकुनी चौधरी (खगड़िया): सभापति महोदय, माननीय मंत्री नीतीश कुमार जी ने जो ऐतिहासिक बजट बनाया है, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इसके लिए मैं नीतीश कुमार जी को और रेल मंत्रालय के सभी लोगों को धन्यवाद देता हूँ।

अभी आपको मालूम है कि बस के द्वारा माननीय प्रधान मंत्री जी ने लाहौर का दौरा किया है और बस से पाकिस्तान को जोड़ने का काम किया है। मैं तो रेल मंत्री से कहना चाहूंगा कि पता नहीं, आने वाले दिन कैसे हों, कम से कम आप रेलवे लाइन से रावलपिंडी तक जोड़िये, जिससे आपका एक बहुत बड़ा काम हो जाये और आप ट्रेन पर बैठकर रावलपिंडी पहुंचें तो कम से कम भारत और पाकिस्तान के बीच में जो डिफरेंसेडज़ हैं, वे खत्म हो जायें। क्योंकि आप जानते हैं कि रेल सही मायने में राष्ट्रीय एकता की प्रतीक है। पूरे देश में जिस तरह रेल के माध्यम से हम एक दूसरे से मिलते-जुलते हैं, एक दूसरे के नजदीक आते हैं, यह एक महत्वपूर्ण बात है।

चूंकि आपके पास समय नहीं है, हम चाहते हैं कि अपनी बात शुरू करें, नहीं तो हमारे क्षेत्र की समस्या ही छूट जायेगी। एशिया महादेश में सबसे बड़ा कारखाना जमालपुर रेल कारखाना है। यह रेलवे का सबसे बड़ा कारखाना है और उसमें २२ हजार लोग अंग्रेजों के समय भी काम करते थे, लेकिन आज उसकी यह स्थिति है, पता नहीं ५० वर्षों में उसकी स्थिति इतनी नीचे कैसे चली गई कि आज उसमें सिर्फ छः से सात हजार वर्कर काम करते हैं। माननीय रेल मंत्री जी जब मई महीने में गये थे तो इन्होंने बड़ी अच्छी घोषणा वहां की कि हम इतना लोड इस वर्कशॉप को देंगे कि यहां पर निश्चितरूपेण संख्या बढ़ जायेगी। लेकिन मुझे अफसोस है कि अभी तक उसको लोड नहीं दिया गया। उसमें रेल के डिब्बे बनाये जा सकते हैं और वहां के वर्कर्स इतने काम्पीटेंट हैं कि वे कोई भी काम देंगे तो रेल विभाग का वह काम करने के लिए पूरी तरह सक्षम हैं।

पहले वहां एप्रेंटिसशिप की पढ़ाई होती थी, वह पढ़ाई भी अब बन्द है। मैं रेल मंत्री से चाहूंगा कि आपने उस कारखाने में जाकर जो वायदा किया था, उसको निश्चित रूप से पूरा करें। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि बरौनी से कटिहार जो पूर्वोत्तर रेलवे का सबसे महत्वपूर्ण मार्ग है, यह सामरिक दृष्टिकोण से युद्ध के समय भी बहुत महत्वपूर्ण है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से चाहता हूँ कि इसका कम से कम दोहरीकरण करा दें, इसलिए कि सिंगल लाइन रहने के कारण हमेशा जो गोहाटी से या असम साइड से ट्रेन आती हैं, वे काफी लेट हो जाती हैं। समय पर नहीं पहुंचने के कारण एक दिन, १२ घंटे, १८ घंटे वे लेट होती हैं। उस लाइन का कम से कम दोहरीकरण करा दें, जिससे उस लाइन के लोगों को सुविधा होगी।

दूसरी चीज यह है कि बरौनी से हावड़ा जाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है, जिससे कि बेगूसराय, खगड़िया, नौगाछिया, कटिहार के लोग डायरेक्ट हावड़ा से जाकर व्यापार कर सकते हैं और डायरेक्ट इसकी कोई ट्रेन नहीं है, न आने-जाने की सुविधा है। मैं चाहूंगा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि किसी भी तरह से इसका बन्दोबस्त करा दें। जो समस्तीपुर से खगड़िया तक सैक्शन है, उसमें निश्चितरूपेण जो छोटी लाइन है, उसे बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये। यह एक बहुत महत्वपूर्ण रास्ता है, कम से कम ५० लाख लोग उससे लाभान्वित होंगे। इसको करने की कृपा करें। मैं माननीय मंत्री जी से यही चाहूंगा।

दूसरे डीपुर में जो लोको शेड होना चाहिए था,

वह किसी कारण से नहीं बन सका है। लेकिन पूर्वोत्तर रेलवे के लिए लोकोशेड की काफी जमीन है, क्वार्टर बने हुए हैं, मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि किसी भी हालत में एक लोकोमोटिव शेड वहां बना दें, जिससे वहां के लोगों को भी रोजगार मिले। वहां जो सरकारी जमीन है, उसकी लूट हो रही है, इससे उसको भी बचाया जा सकता है। इसके साथ ही वहां जो सैकड़ों क्वार्टर बने हुए हैं, उनका भी दुरुपयोग नहीं हो सकेगा। हमारे यहां सबसे खराब स्थिति रेल लाइनों की है। हमारा जोन बड़ा है, लेकिन उसके लिए इस वर्ष आपने मात्र ६० लाख रुपए दिए हैं। इतने कम पैसे में काम नहीं चलेगा, इससे तो वह बंद करना पड़ेगा। हजारबाग में जो जोन खोला है उसको और ज्यादा राशि दें, जिससे वह ठीक ढंग से काम कर सके और उसे गोरखपुर से हाजीपुर लाया जाए।

MR. CHAIRMAN :The following Members have requested me to lay their speeches on the Table. I will call them one by one. So, nothing will go on record except laying of speeches.

... (Interruptions)

SHRI MADHUKAR SIRPOTDAR (MUMBAI NORTH-WEST): Their main speeches are going on record. They should be allowed to speak.(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: No, I am not allowing them.

श्री मोहन रावले (मुम्बई दक्षिण-मध्य) : सभापति महोदय, वर्ष १९९९-२००० को आपने 'यात्री वर्ष' एनाउंस किया है लेकिन यात्रियों के लिए सिर्फ १३० करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। सिर्फ १.३ प्रतिशत यात्रियों के लिए सुविधाएं की हैं। नब्बे प्रतिशत यात्री सैकंड क्लास में सफर करते हैं और आप केवल राजधानी के यात्रियों की तरफ ही ध्यान देते हैं लेकिन मेरा आपसे निवेदन है कि आप लोकल रेलवे पैसेंजर की सुविधाओं की तरफ भी ध्यान दीजिए। माननीय रेल राज्य मंत्री जो मुम्बई के हैं, उन्हें मुम्बई उपनगर के बारे में ज्यादा पता है। रेलवे योजना का अधिकांश हिस्सा आन्तरिक साधनों से और उधार से फाइनेंस करना पड़ता है। बजट सपोर्ट कम हो रहा है। जिस तरह से आज हम पेंडिंग और ओन-गोइंग प्रोजेक्ट्स पर अमल करना चाहेंगे तो कम से कम उसके लिए ३४००० करोड़ रुपये की जरूरत होगी और आज तक बजट के प्रावधान के हिसाब से इस बजट को पूरा करने के लिए बीस-पच्चीस वर्ष लग सकते हैं। इसलिए मैं रेलवे मंत्री जी से विनती करता हूँ कि आप फाइनेंस मिनिस्टर से कहिए, हम भी कहेंगे, रेलवे के लिए ज्यादा से ज्यादा प्रावधान होना चाहिए।

मुम्बई में नान्देड़ एक्सप्रेस जो निजामाबाद तक जाती है, हमारे जो तेलगु भाई आन्ध्र प्रदेश से आए हुए हैं, वे लोग मुम्बई में ज्यादा रहते हैं। मेरे क्षेत्र में ज्यादा रहते हैं, उन्होंने निजामाबाद भी बंद किया था। नान्देड़ से मुदगोड़ ब्रॉडगेज डाला हुआ है और उनका कहना है कि निजामाबाद तक लेकर जाए, यह उनकी मांग है। उनकी मांग है कि मुम्बई से निजामाबाद तक गाड़ी शुरू होनी चाहिए। दो बार उन्होंने निजामाबाद बंद किया था। उनका कहना है कि वे नान्देड़ से मुतकेंड तक आते हैं लेकिन मुतकेंड से वापस जाने के लिए तीन बार ट्रेन चेंज करनी पड़ती है। अगर डायरेक्ट ट्रेन हो जाएगी, निजामाबाद से ब्रॉडगेज शुरू कर दें, केवल पचास कि.मी. की लाइन कर देंगे तो आगे बढ़ सकते हैं। कोंकण रेलवे के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि आपने कोंकण रेलवे स्टेशन शुरू किया है लेकिन उसका कुछ फायदा नहीं हुआ है। कोंकण रेलवे के लिए ज्यादा से ज्यादा डिब्बे होने चाहिए और वहां कोचेज भी ज्यादा लगने चाहिए। उसी वक्त हमारे महाराष्ट्र में गणपति उत्सव, दीपावली की छुट्टी होती है और मई महीने में जो होली की छुट्टी होती है, उस वक्त ज्यादा से ज्यादा ट्रेन होनी चाहिए। मुम्बई के चर्चगेट के लिए, पैसेंजर के लिए ज्यादा से ज्यादा पैसा रेल मंत्रालय को मिल रहा है। रेल राज्य मंत्री जब इस साइड में बैठा करते थे तो इस बारे में बार-बार कहते थे। मैं विनती करता हूँ कि आप यात्रियों की सुविधाओं की तरफ भी ध्यान दीजिए।

आप टॉयलेट्स की हालत देखिए। टॉयलेट्स कितनी खराब दशा में रहते हैं। कल परसों चर्चगेट स्टेशन का मैंने राउंड लिया था, वहां टॉयलेट्स में भी सामान रखा हुआ था। टॉयलेट्स साफ नहीं होते हैं, उनकी तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

अर्बन लाइन की गाड़ियां टाइम से नहीं चलती हैं जबकि वेस्टर्न लाइन की गाड़ियां टाइम से चलती हैं। अर्बन लाइन्स में घटिया गाड़ियां रहती हैं, उनमें न फैंस होते हैं, न लाइट्स ठीक तरह से काम करती हैं। मैं बताना चाहता हूँ कि रेलवे में लोहा लगने की वजह से कई बार कपड़े फट जाते हैं।

अगर किसी को जख्म हो जाएगा, उसको एडस हुआ होगा तो दूसरे आदमी को भी एडस हो सकता है, यह गंभीर बात है। मैं रेलवे स्टेशन पर गया था तो मुझे पता लगा। मेरे क्षेत्र में करीरोड़ स्टेशन है। वहां से अगर आप नामजोशी मार्ग तक फुट ब्रिज लगाएं तो लम्बी दूरी से लोगों को नहीं जाना पड़ेगा। लोअर परेल और करीरोड़ में ब्रिज होना चाहिए। मैं १९९९ से शिवड़ी रेलवे स्टेशन के लिए बात कर रहा हूँ। वहां रेलवे क्रॉसिंग करते समय बहुत लोग मारे गए लेकिन अभी तक वहां ब्रिज नहीं बन रहा है। मेरी मंत्री जी मांग है कि वहां जल्दी से जल्दी ब्रिज बनवाया जाए।

... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN :Shri Mohan Rawale, please conclude.

SHRI MADHUKAR SIRPOTDAR Sir, this is the most surprising thing to me. He is the first Member to speak on behalf of my party and you are asking him to conclude within two minutes! There were many Members who spoke for nearly one hour each. This is not fair.

MR. CHAIRMAN: If the hon. Member wants to speak he can. Or else, he can lay the rest of his speech on the Table. The entire speech will form part of the record.

श्री मोहन रावले : महोदय, रेलवे लाईन के नजदीक झोंपड़ियां हैं, जहां से लोग पत्थर फेंकते हैं और वहां ट्रेन भी धीरे हो जाती है। वहां जो लोग रेलवे की जमीन पर रहते हैं उनको वहां से हटा दिया जाए और उनको कोई अल्टरनेटिव जगह जल्दी से जल्दी दी जाए। मेरे क्षेत्र में ज्यादा से ज्यादा अस्पताल हैं- केम, टीबी और टाटा अस्पताल हैं। वहां कुछ फास्ट ट्रेनें रूकनी चाहिए। हमारे यहां कुछ महत्वपूर्ण स्टेशंस हैं, जहां से गाड़ियां चलती हैं। यहां से कुर्ला और बांद्रा आती है। मैं चाहता हूँ कि पिक आवर्स में कुर्ला और बांद्रा से गाड़ी चले। घाट के ऊपर से ज्यादा गाड़ियां बढ़ाई जाएं। पिक आवर्स में लोग काम पर जाते हैं। वहां बहुत सी इंडस्ट्रीज़ हैं। हारबर लाईन से गाड़ियां टाइम पर और कम अंतर में चलनी चाहिए। वहां प्लेटफार्म बहुत कम हैं, ये बढ़ने चाहिए। मेरे क्षेत्र परेल में बहुत भीड़ होती है, वहां बहुत नेरो पुल है इस कारण से वहां लोग भी मर सकते हैं। वहां उतरने के लिए बहुत दिक्कत होती है, इसलिए वहां ब्रिज बनाया जाए।

महोदय, कोंकण रेलवे में लोगों को खड़ा रहना पड़ता है। लोग टॉयलेट में जा नहीं सकते हैं। छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से वाया ब्रिज करके एक ट्रेन शुरू कराएं। चर्चगेट से ट्रेन शुरू कराएंगे तो वाया परेल और कर्जत तक जा सकती है। बांद्रा में जैसे ओवरब्रिज है वैसे ओवरब्रिज शुरू करके यह सुविधा दी जाए। रणकपुर स्टेशन पर बांद्रा से बीकानेर ट्रेन जाती है और बीकानेर में ज्यादा से ज्यादा मारवाड़ी समाज के लोग रहते हैं, वे भायंदर में ज्यादा रहते हैं इसलिए भायंदर से ट्रेन शुरू की जाए। दिवा चिपलूम गाड़ी में टॉयलेट की व्यवस्था होनी चाहिए। मुंबई से संभाजी नगर जाने के लिए देवगिरी एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए। नासिक से एक ट्रेन आती है उसको आपने व्यापारियों के लिए शुरू किया। वह ट्रेन १२ बजे आती है, इसलिए बाकी लोगों को दिक्कत होती है।

सर उसमें शिकायत पुस्तिका होनी चाहिए और उसकी जांच भी होनी चाहिए। शिकायत पुस्तिका को कोई देखता नहीं है। पीक-आवर में नासिक से जो ट्रेन आती है वह ६ बजे चलकर १० बजे पहुंचती है।

MR. CHAIRMAN : Shri Mohan Rawale, please conclude now.

श्री मोहन रावले : सभापति जी, १२ डिब्बों की ज्यादा से ज्यादा गाड़ियां होनी चाहिए और प्लेटफार्म भी बढ़ने चाहिए।

... (व्यवधान)

मैं सारे लोगों के लिए बोल रहा हूँ। गांव से बाहर जब गाड़ी जाती है तो एजेंट लोग उसमें घुस जाते हैं, सामान्य आदमी उसमें जाते हैं तो आर.पी.एफ. वाले उनको डंडे से मारते हैं।

MR. CHAIRMAN: Shri Mohan Rawale, rest of your speech, you lay on the Table. It will form part of the proceedings.

... (Interruptions)

SHRI MADHUKAR SIRPOTDAR :Mr. Chairman, Sir, in the morning when Shri Basu Deb Acharia was delivering his speech, at that time, he requested the hon. Chairman 'to consider and give him more time as the entire discussion would go on right upto 4 o'clock in the morning. He said that keeping that situation in view, he should be allowed to speak for some more time.' And, Sir, Shri Basu Deb Acharia was allowed to speak for more than one hour. But now, after speaking for two minutes only, we are being asked to conclude and sit down. This is very unfair. I am just putting it on the record. That is all.

MR. CHAIRMAN: As per the time schedule, your party was allotted four minutes. He has already consumed four minutes. Even then, I have given him more time. But now, anyhow, he can lay the remaining part of his speech on the Table of the House. That will form part of the proceedings.

SHRI MADHUKAR SIRPOTDAR : I have been informed that it is only four minutes allotted to our party. But are these four minutes allotted to us after taking into consideration that we would sit upto 4 o'clock in the morning?

MR. CHAIRMAN: All right.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: No argument, please.

... (Interruptions)

श्री मोहन रावले : सर, हमारे देश में सब स्टेटों की अपनी भाषाओं को उनके स्टेट में प्राथमिकता मिलती है लेकिन मुम्बई में मराठी के ऊपर अन्याय हो रहा है। उसको भी वहां प्राथमिकता मिलनी चाहिए। रेलवे रिक्लूटमेंट बोर्ड में वहां भ्रष्टाचार हो रहा है। बाहर के लोग वहां आकर सर्विस करते हैं और मराठी लोगों को सी

वर्स नहीं मिलती है। इस बारे में मैं आपसे विनती करता हूँ।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड में अगर कोई भ्रष्टाचार का आरोप हो तो आप मुझे गंभीरतापूर्वक उसकी सूचना दीजिए। मुम्बई के रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के बारे में एक शिकायत मिली थी, एक स्टेशन पर लिकेज हुई थी। वहां किसी ने परीक्षा भवन में चोरी की थी तो रिक्रूटमेंट बोर्ड द्वारा कंडक्टिड पूरी परीक्षा को खत्म कर दिया गया था। कृपा करके आपके पास रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के बारे में कोई शिकायत हो तो हर समय आप मुझे बता सकते हैं।

श्री मोहन रावले : आपका शुक्रिया। आपके बारे में हमें बहुत आदर है। आप जो करने जा रहे हैं उसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ। लेकिन जो मैं कह रहा हूँ वह भी रियलिटी है। हमने आंदोलन किया था, रेल बंद की थी। जो हमारे यहां के अप्रेंटिश थे उनको नौकरी नहीं मिलती थी। वे हमें बोलते थे कि पच्चीस-पचास हजार दे दो तो नौकरी मिलती है।

... (व्यवधान)

श्री श्याम बिहारी मिश्र (बिल्हौर) : इस सरकार की नहीं, यह तो पुरानी सरकार की बात है।

MR. CHAIRMAN: Shri Mohan Rawale, please address to the Chair. Why are you unnecessarily arguing with them?

... (Interruptions)

श्री मोहन रावले : नीतीश कुमार जी, मुझे माफ कीजिए, यह तो पुरानी सरकार में हो रहा था। जो सेंट्रल रेलवे, महालक्ष्मी के अप्रेंटिश हैं, वर्कर्स हैं और मुम्बई सेंट्रल के अप्रेंटिश हैं उनको जल्दी से जल्दी नौकरी पर लगाइये। मुम्बई शहर से राम नायक जी आते हैं। वहां स्टेशन पर साउंड सिस्टम होता है, जो एनाउंसमेंट होती है वह नहीं है। वहां आग लग गयी थी। उस समय के प्रधान मंत्री श्री नरसिंह राव जी को लिखा था। उस समय रेल मंत्री जाफर शरीफ थे। राम विलास पासवान जी ने मामला उठाया था। राम नायक जी से मैं प्रार्थना करता हूँ कि वहां जो महिलाएं मर चुकी हैं।

उनके घर वालों को मुआवजा दीजिए। मैने यहां जो डिमांडस रखी हैं, आप उन्हें मानें। रेलगाड़ियों में सफाई होनी चाहिए।

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी (कोकराझार) : आदरणीय सभापति जी, मैं तकलीफ से घिरे बोडोलैंड के लोगों के दिल की बात बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मुझे उम्मीद है कि आदरणीय रेल मंत्री हमारी तकलीफों की ओर ध्यान देंगे। मैं दोबारा से टूटी-फूटी हिन्दी भाषा में बोलने की कोशिश करूंगा। इस सरकार को आए एक साल होने वाला है। एक साल में आदरणीय रेल मंत्री की तरफ से जिस ढंग का जस्टिस मिलना चाहिए, वह अभी तक नहीं मिल पाया है। मैं कुछ महत्वपूर्ण प्वाइंट्स आपके सम्मुख रखना चाहता हूँ। मेरी सबसे पहली डिमांड बोडोलैंड एरिया के बारे में है। सारी ट्रेन्स वहां आती-जाती हैं लेकिन दिमापुर से गुवाहटी वाया नई दिल्ली जो राजधानी एक्सप्रेस आती है हमारी तरफ से कई साल पहले डिमांड की गई थी कि राजधानी ट्रेन को कोकराझार में रोका जाए लेकिन उसे अभी तक नहीं रोका गया। मैं मांग करता हूँ कि कोकराझार रेलवे स्टेशन पर राजधानी ट्रेन को रोकना चाहिए। कोकराझार रेलवे स्टेशन होकर सारी साउथ-वैस्ट बाउन्ड ट्रेन्स मुम्बई, त्रिवेन्द्रम, चेन्नई जाती हैं लेकिन एक भी ट्रेन वहां नहीं रुकती है। मैं डिमांड करता हूँ कि अति शीघ्र कोकराझार रेलवे स्टेशन पर त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस, कोचीन एक्सप्रेस, बंगलौर एक्सप्रेस, दादर एक्सप्रेस, सराईघाट एक्सप्रेस, लोहित एक्सप्रेस और नई इंट्रोड्यूस की हुई गुवाहटी-चेन्नई एक्सप्रेस ट्रेन को रोकना चाहिए। नॉर्थ-ईस्ट एक्सप्रेस ट्रेन बिजनी रेलवे स्टेशन और गोसाईगांव रेलवे स्टेशन रुकनी चाहिए। इसके साथ कामरूप एक्सप्रेस को भी गोसाईगांव रेलवे स्टेशन पर रोकना चाहिए।

कुछ वर्ष पहले बोडोलैंड के लोगों के लिए एक नई ट्रेन शुरु की गई थी। उस ट्रेन का नाम सिफंग एक्सप्रेस था। बड़े दुख के साथ कहना पड रहा है कि कुछ महीने चलाने के बाद यह ट्रेन बंद कर दी गई।

Why should there be such sort of a betrayal by the Railway Ministry?

आपने इसे क्यों बंद किया?

This train has to be again reintroduced.

इसलिए मैं रेलमंत्री से प्रार्थना कर रहा हूँ कि इस ट्रेन को अति शीघ्र चालू करवाइये।

डुबरी से गुवाहटी जाने वाली २९ अप और ३० डाउन ट्रेन को नियमित रूप से चालू करना चाहिए। अरुणाचल एक्सप्रेस मुखोसैलेक से अलीपुरद्वार आने वाली १७२ डाउन और १७१ अप ट्रेन को चालू करना चाहिए। इसके साथ ही साथ नई गाड़ियां भी चालू करना चाहिए।

A superfast Express train from Murkhang Selek to New Delhi with the name and style of Arunachal Bodoland Express, should be introduced soon.

इसके साथ ही मैं रेल मंत्री से निवेदन करता हूँ एन.जे.पी. और गुवाहाटी के बीच में एक नई पैसेंजर ट्रेन चालू की जाये।

मुखौंगस्लेक और रंगिया के बीच में एम.जी. लाइन को बी.जी. लाइन में कन्वर्ट किया जाये। फकीराग्राम रेलवे जंक्शन से धुवरी के बीच एम.जी.लाइन को बी.जी. लाइन किया जाये। ब्रह्मपुत्र नदी पर बोगीबील रेल पुल का फाउंडेशन स्टोन श्री देवेगौड़ा ने रखा था, लेकिन अभी तक वह प्रोजैक्ट चालू नहीं किया गया। इसको तुरंत चालू किया जाये। अगर सभी एन एफ रेलवे में आने जाने के लिए अलग अलग बी.जी.लाइन की व्यवस्था हो जाये तो लोगो को बहुत सुविधा होगी।

बोडोलैंड एरिया में सभी रेलवे स्टेशनों को कम्प्यूटराइज्ड बुकिंग आफिस में कन्वर्ट किया जाये।

रंगिया रेलवे डिवीजन के नये रेलवे स्टेशन के लिये फाउंडेशन स्टोन रखा गया था लेकिन अभी तक उस पर वर्क शुरू नहीं किया गया है। एन.एफ. रेलवे में नार्थ ईस्ट के ८० परसेंट अनएम्प्लायड यूथ्स के लिये नौकरी रिजर्व करनी चाहिये।

बोडोलैंड एरिया में कोकराझार स्टेशन समेत सभी रेलवे स्टेशनस का डेवलेपमेंट करना चाहिये।

MR. CHAIRMAN : Please conclude now.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY (KOKRAJHAR): All right, I am concluding. I would like to appeal to the hon. Minister of Railways through your honour to look into these genuine grievances and problems which I have raised in this august House, and resolve them as early as possible in the interest of the people of the North-Eastern region.

SHRI A.F. GOLAM OSMANI (BARPETA): Mr. Chairman, Sir, through you, I would like to say to the hon. Minister of Railways that when the earlier Railway Budget was presented by him, there were some definite signs of pragmatic reflection as to the way in which he wanted to proceed.

In this year's Budget, we have seen that he has given weightage to pressures and abandoned those fundamental principles, primarily with reference to on-going projects. The Bongaigaon-Guwahati project was taken up for a BG line in 1983 and the bridge was completed. After fourteen years, that bridge was inaugurated in the presence of the hon. Prime Minister. It is very good. From Goalpara to Guwahati, we could make this whole line useful but that was not done. The hon. Minister of Railways, in the meeting with the MPs from the North-East promised that it will be completed within a year. Now, he has detracted and said that it would take another year. Is this the way you can complete the projects? You are under the pressure of the packages and it will naturally affect others.

When a Government makes a promise, it is binding on its successor also. There was a promise by his predecessor to establish a new railway division at Rangia. Now, in answer to a recent Parliamentary Question, the hon. Minister has given the answer that the State Government is not giving the land and that is why he is not in a position to found that division.

The State Government, in return, has come out with a statement saying that they were not approached properly, otherwise they would have given the land. The State Government has vehemently reacted and said about its willingness to provide land, if the concerned Railway authorities initiate to comply with the formalities of land acquisition. What has the hon. Minister to say in this regard? Sir, what are we to understand? Is this the way to delay the matters? I feel that the hon. Minister is doing things under compulsion. But to say that he has increased the fares from the angle of comfort that is being enjoyed by the passengers of different classes, is not fair. Is there any comfort in the sleeper class coaches any more? Does the hon. Minister not know himself, when he comes from Bihar, that it is no longer free to travel by a sleeper coach?

In search of a Rational Fare Structure, he has proposed to increase the fare, taking into account the difference in the level of comfort as between various classes. In that premise, he proposes to increase the fare of Sleeper Class by 1.55 times of the present fare. Fare of Guwahati-Delhi by Sleeper coach is at present Rs.389. In the new fare structure, it would go up to Rs.603 which is a 50 per cent increase. The Minister of Railways must be knowing about the overcrowding in II Tier coaches. Each coach generally provides 75 berths. As mentioned, since the tickets are being issued in waiting list, coaches run full, up to the brim. Not only the passages are occupied, even toilets are becoming unapproachable. NE region, presently being disturbed, a large number of military and

paramilitary forces are being deployed and the movement of these forces have become one of the main reasons for overcrowding. The difference between Reserved and General Compartments has vanished in North East Bihar region. May I know whether the hon. Minister has any imaginative idea to bring the journey by Sleeper Coaches within the limits of tolerable journey, not to speak of comfort? In fact, persons like us, who would no longer be MPs or Ministers, perhaps would be travelling by Sleeper Coaches; so, he should make it tolerable.

So far as the gauge conversion between Lumding and Badarpur is concerned, he has again failed to keep the promise. He promised that work would start. There was an allotment of an amount of Rs.40 crore; only Rs.4 crore or Rs.5 crore has been spent. I would request the hon. Railway Minister to do the necessary things in this regard. I would request the hon. Minister to pay attention to these things.

DR. SAROJA V. (RASIPURAM): Mr. Chairman and learned Members of this august House, at the outset, I stand here to support the Railway Budget.

Sir, I am thankful to the hon. Railway Minister for having included a proposal for conversion of Salem-Cuddalore-Vridhachalam railway line, considering the importance of promoting coal transport for Cuddalore Port. At this juncture, I would like to point out that he said that this proposal would be taken up after obtaining clearance. I appeal to him that the annual outlay for that may kindly be increased - considering the importance of coal transport - from Rs.0.05 lakh to even Rs.5 crore, since the State Government is also going to contribute 50 per cent of the cost.

For the ongoing Karur-Salem project, I would appeal to the hon. Minister to at least allot Rs.50 crore. In the same project, we have one bridge which is the second largest bridge in India which is in my Constituency at Mohanur. I invite the hon. Minister to inaugurate it, after Budget allocation!

On behalf of my leader, Idhaya Daivam Dr. Puratchi Thalaivi, under the leadership of the floor leader of our party, Shri Muthiah, all Members from AIADMK submitted a memorandum to the hon. Prime Minister of India requesting him to make Salem a separate division. We are disappointed to see that the hon. Minister has not made any mention about it. I hope that he would give a positive response when he replies.

Sir, I would appreciate the hon. Minister and congratulate the Sports Promotion Council and the players from railways for having bagged five gold medals out of seven in the recently concluded Asian Games at Bangkok. This shows how much importance the Ministry of Railways attaches to the improvement of sports, welfare of youth, disabled and the pensioners are also benefited by the present Budget. I would request hon. Minister that the Railway Divisional Headquarters to have sports complex and identify the hidden talented players. They should be adopted through the Sports Promotion Council and all facilities should be given, including the educational facilities. In that way we can produce players to the international standards.

Sir, the learned Members from the Opposition failed to appreciate the points which have been mentioned in the Budget. The hon. Railway Minister has identified the grey areas which have not been identified by the previous Railway Ministers.

One of the novel schemes that he has brought out is the afforestation drive by the Railways. The Minister has recently appointed the Railway Users Consultative Committee. The members of that Committee are willingly coming forward to assist us in improving the railway services. Here, I would like to give a suggestion. The Ministry should involve the Forest Department, Agriculture Department along with the railway authorities of the local area Panchayat presidents and local M.P. This scheme can be effectively implemented. Those M.Ps who involve themselves in implementing this programme by assisting the local officials under the Chairmanship of Collector, must be complimented.

Regarding commercial land utilization, I appreciate the move made by the Minister. As a medical doctor I can appreciate the concern shown by the Railway Ministry for the national programmes, like the family planning programme. The national target for reducing the birth rate was 18/1000. The Minister's reply it is said that they have brought it down to 14/1000 live birth. That shows the Railway Ministry's concern for the national

programmes like, AIDS control programme, national welfare Programme, afforestation programme and other health care delivery system.

Before I conclude, on behalf of the members of the Railway Users Consultative Committee, I would like to point out that they are not getting TA/DA or rail passes. I would request the hon. Minister to consider their request and to utilize their services.

Salem, Namakkal, Erode, Coimbatore, Karur, Dharmapuri and North Arcot districts are famous for their textiles, turmeric and sago. They contribute a lot for the economy of the country. As you know, the Mangala Express has been connected with the Konkan Rail project. Due to this, the businessmen from these districts are put to hardship, tension and torture. That is one of the reasons why the economic growth of the region is coming down. After considering a request from the MPs of Tamil Nadu, the hon. Minister has given a promise that a train which is run once in a week would be operated daily up and down. ... (Interruptions)

Before I conclude, I would like to appeal to the hon. Minister that an optimum time should be fixed for the completion of Salem-Vridachalam project because it involves the economy of our country.

On my behalf and on behalf of the people of Tamil Nadu, particularly the people of my constituency, I request the Minister to implement this scheme within a fixed time frame.

Lastly, with a painful heart I wish to say something. We hear about the various schemes only on the floor of the House or from the newspaper. There is no feed-back from the official machinery about the progress made. There should be some monitoring system whereby MPs should be informed about the progress of various projects so that we can act as a bridge between the Government and the officials. With these few words I thank you for the opportunity given to me.

SHRI G. GANGA REDDY (NIZAMABAD): Thank you Mr. Chairman for giving me an opportunity to speak. I am from Nizamabad Constituency. Firstly I would speak about the gauge conversion. On 2nd February, there was an all Party rail roko agitation. Once a prosperous district, in Tilangana has now become more backward to the districts of Nanded of Maharashtra. I am happy that last year the Railway Minister had provided Rs.5 crore and another Rs.20 crore have been provided this year for the development work. During the agitation, the people of Nizamabad were promised that from Muthked to Nizamabad... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : There are a number of speakers. I will give you a chance later on.

SHRI G. GANGA REDDY : The conversion of metergauge to broadgauge will take place in two years time. I request the Minister to take up the issue on a war footing, particularly the gauge conversion from Muthked to Secundrabad. Though the Government has provided Rs.3 lakh 60 crore, for Secundrabad to Bolaram Section, we still need Rs.254 crore so that the work can be completed earlier. We have about 50 seed processing units in our district. They are supplying their products throughout India. We are not getting even the fertilizers. Farmers, particularly, are suffering a lot. In addition to the provision made in the Budget, we need another Rs.254 crore. The Minister should consider how will the Railways meet all this.

Peddapali to Nizamabad line is pending for long. Though it was inaugurated in 1992, the Government provided Rs.7 crore for it only last year. This year also, we have got Rs.18 crore for it. We are thankful to the Minister for this.

There is an urgent need to expedite work for Karimnagar to Nizamabad second stage. A lot of labourers go from Armour, Metpally, Koratla and Jagtial to Mumbai. In this regard, on 16th July, 1998, our hon. Prime Minister requested the Railway Minister to provide Rs.20 crore to do the needful. Our hon. Chief Minister, Shri Naidu also has written three letters to the Government asking for Rs.20 crore.

Today also we gave a memorandum to the hon. Prime Minister requesting that there is a need to start work on Nizamabad-Karimnagar sector. So I request both the Railway Ministers to consider this and provide adequate

funds. Sir, the Nizamabad Station needs improvement as there are no platforms etc. We need rail overbridges particularly on National Highways as people are facing a lot of difficulties.

With these words, I once again thank the Ministry of Railways.

श्री भास्कर राव पाटील (नांदेड़) : मैं १९९९-२००० के रेल बजट पर अपने विचार रखना चाहता हूँ। माननीय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी ने इस वर्ष जो बजट सदन में रखा है, उसका आम आदमी पर क्या परिणाम होगा, इसके विस्तार में मैं नहीं जाना चाहूँगा। मैं समय की मर्यादा रखते हुए केवल अपने क्षेत्र से ही संबंधित कुछ प्रश्न यहां पर रखूँगा। माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी बड़े ही प्रतिभाशाली नेता हैं। मैं जब इस सदन का सदस्य नहीं था तब मुझे इसी सदन की गैलरी में बैठकर उनके कुछ भाषण सुनने का मौका मिला। मैं उस समय महाराष्ट्र असेम्बली का सदस्य था। वे जब भी इस सदन में बात करते थे तब बड़े ही आवेश पूर्ण ढंग से, बड़े ही प्रामाणिकता के साथ बिहार के पिछड़े इलाकों की बात करते थे। वे उस समय अपनी बात जोर देकर कहते थे कि जो सत्ता में रहने वाले हैं, सत्ता में हैं, उन्हें हमेशा पिछड़े क्षेत्र के विकास की परियोजनाओं पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए। अगर इस देश में ऐसा नहीं होगा तो इस देश की अखंडता, एकता टिकेगी नहीं। इस बात पर बड़ा बल देकर वह यहां भाषण दिया करते थे। मैं उनके भाषण सुनकर बड़ा प्रभावित होता था और मुझे लगता था कि नीतीश जी अपने क्षेत्र की बात नहीं करते बल्कि भारत वर्ष में जो पिछड़े क्षेत्र हैं, उन लोगों के दिल की बात करते हैं। मेरे ही क्षेत्र की बात करते हैं, ऐसा मुझे लगता था और उनके भाषण से मैं बड़ा प्रभावित होता था।

जब श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी का मंत्रिमंडल बना, मुझे दुख तो था कि मेरी पार्टी का मंत्रिमंडल नहीं बना। परन्तु उसके साथ-साथ खुशी एक बात की हुई कि नीतीश जी को रेल मंत्रालय मिला। मुझे खुशी इस बात की हुई कि एक प्रामाणिक नेता को जिसे पिछड़े इलाके का दुख और दर्द मालूम है, उनको रेल मंत्रालय मिला है और अब रेल मंत्रालय में काफी बातें ऐसी होंगी जिससे पिछड़े इलाकों को न्याय मिलेगा। जब मैंने रेल बजट पढ़ा, तो नीतीश जी मुझे बड़ी घोर निराशा हुई कि प्रामाणिक नेता, प्रतिभाशाली नेता जो हमेशा पिछड़े इलाकों की बात करता था, उसने मेरे क्षेत्र की बहुत ही अनदेखी की। मैं उनकी मजबूरियों को समझ सकता हूँ परन्तु मैं बड़ी आशा के साथ खड़ा हूँ कि जब मैं अपने क्षेत्र की बातें आपके सामने रखूँगा, ५४० क्षेत्र हैं और हो सकता है कि आपके रेल मंत्रालय ने मेरे क्षेत्र के पिछड़ेपन की बातें आपके सामने नहीं रखी होंगी।

मेरे क्षेत्र में पिछड़ेपन के विकास की जो परियोजनाएं हैं, जिनका रेलवे से संबंध है, उनको मैं रेल मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ और मुझे विश्वास है कि मंत्री जी उसमें जरूर कुछ करने की कोशिश करेंगे। जिन परियोजनाओं को पहले ही मंजूरी मिली हुई है, उनको गति देने का काम आपके मंत्रालय को करना होगा। ... (व्यवधान) मैं पहली बार बोल रहा हूँ, मेरी विनती है कि मुझे बोलने दें। ... (व्यवधान) नांदेड़ रेल डिवीजन, जिसकी नींव दस साल पहले रखी गई, आज भी उसका काम पूरा नहीं हुआ है। उसमें साढ़े छः करोड़ रुपये की लागत आती है लेकिन आज तक चार करोड़ रुपये ही मिले हैं। मेरी विनती है कि आप उसके लिए प्रावधान करें जिससे वह काम पूरा हो सके। नांदेड़ डिवीजन को अभी भी पूरे अधिकार नहीं हैं, सब बातें सिकन्दराबाद से होती हैं। मेरी विनती है कि नांदेड़ डिवीजन को पूरे अधिकार प्राप्त हों, वहां पूरा स्टाफ हो और उसके माध्यम से हमारे इलाके का सारा कारोबार हो। नांदेड़ डिवीजन दक्षिण मध्य रेलवे से जुड़ा हुआ है, हमारी मांग है कि उसे मध्य रेलवे से जोड़ा जाए। उस डिवीजन के माध्यम से उस एरिया के लिए काफी काम हो सकते हैं।

अभी तेलगु देशम के मैम्बर साहब ने निजामाबाद और सिकन्दराबाद की बात की। मैं नीतीश जी का आभार प्रदर्शित करूँगा कि उन्होंने उसके लिए इस साल २० करोड़ रुपये रखे हैं लेकिन मेरी दरखास्त है कि वह बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है, उसका संबंध पिछड़े इलाके से है चाहे वह तेलंगाना, मराठवाड़ा, गुलबर्गा और रायचूर, जो पहले निजाम स्टेट में थे, उसका बजट बढ़ाया जाए और आने वाले साल में उस काम को पूरा करने की कोशिश आपकी तरफ से होनी चाहिए।

मुदखेड़-सिकन्दराबाद, पूरना और अकोला, जिसकी बात पहले हुई है, मीटर गेज को ब्रॉडगेज में कन्वर्जन करने का प्रस्ताव आपके विचाराधीन है। मेरे क्षेत्र में कुछ नई लाइनों के सर्वे होने की आवश्यकता है जिसमें उदगीर, बेजूर, बोदन, बिलोली, नरसीह, मुदखेड़, सरूर, ताजबंद और लातूर रोड, नांदेड़, लोआ, गंगाखेड़, अहमदपुर, चाकूर, बरोई, बीड़ आदि हैं। इन नई रेल लाइनों की मांग हम बहुत समय से कर रहे हैं। आप इस साल उसका सर्वेक्षण करने की कोशिश करें।

मुझे बड़ी खुशी है कि आपकी पार्टी के सदस्य श्री प्रभुनाथ सिंह ने जब वैशाली से दिल्ली तक ट्रेन की बात की तो आपने बड़ी तत्परता के साथ कहा कि हमने २४ डिब्बों की ट्रेन शुरू की है। मैं वैसी ही उम्मीद अपने प्रस्ताव के बारे में करता हूँ। देवगिरी एक्सप्रेस जिसका नम्बर ७६८८ है, जो नांदेड़ से मुम्बई तक चलती है, मेरी दरखास्त है कि उसमें छः नए डिब्बे जोड़े जाएं और जैसा प्रभुनाथ सिंह जी के बारे में यहां एनाउंस किया, वैसी एनाउंसमेंट मेरे बारे में भी हो। सचकंड एक्सप्रेस जो सिख समाज के लिए अमृतसर से गुरुद्वारा नांदेड़ तक चलती है, बरनाला साहब को भी उसकी मालूमात है, वह हफ्ते में पांच बार चलती हैं। उसमें बहुत बड़े पैमाने पर यात्री जाते हैं। मेरी दरखास्त है कि उस ट्रेन को डोली की जाए।

19.59 hrs (Mr. Speaker in the chair)

पंचवटी एक्सप्रेस १४०२, मुम्बई से मनमाड़ तक जाती है, उसे नांदेड़ तक बढ़ाइए या नांदेड़ से मनमाड़ तक दूसरी नई ट्रेन शुरू कीजिए। पुणे एक्सप्रेस पेसेंजर ट्रेन नम्बर १६०४, १३२१ को एक्सप्रेस ट्रेन में बदला जाए और उसे नांदेड़ तक एक्सटेंड किया जाए, उसे नंदी ग्राम नाम दिया जाए।

नांदेड़- बंगलौर एक्सप्रेस गाड़ी को तिरुपति जाने वाले यात्रियों के लिए रॉयल सीमा एक्सप्रेस को विकाराबाद जंक्शन पर जो स्लीपर डिब्बे जोड़े जाएं।

20.00 hrs.

नांदेड़ पटना गंगा गोदावरी एक्सप्रेस, आपको मालूम है कि इस साल खालसा पंथ को ३०० साल होने की वर्षगांठ हमारा सिख समाज मना रहा है। इस सरकार को हमारे बरनाला जी की, अकाली दल की भी सपोर्ट है। इससे उनको भी बड़ी खुशी होगी। गुरु गोविन्द सिंह जी का जो गुरुद्वारा पटना में है, हमारे नांदेड़ को इससे जोड़ने वाली अगर ट्रेन इस वर्ष में शुरू होगी तो हमारे यहां सब सिख भाई आपको बहुत बधाई देंगे। वह ट्रेन आप शुरू करें, ऐसी मैं आपसे दरखास्त करता हूँ। पुणे पूर्णा पैसेंजर ट्रेन में दो स्लीपर कोच लगाये जायें। मालटेकड़ी को नांदेड़ शहर का उपनगरीय रेलवे स्टेशन बनाया जाये, इससे सिख यात्रियों को सुविधा होगी। पूर्णा जंक्शन पर डीजल लोकोमोटिव शोड के काम को पूरी गति के साथ इस वर्ष में पूरा किया जाये। मनमाड जंक्शन पर पहले दक्षिण मध्य रेलवे का प्लेटफार्म था, रेल का पुनर्गठन होने से यह प्लेटफार्म मध्य रेलवे की ओर चला गया। नांदेड़ की ओर से आने वाली ट्रेन को मनमाड पर प्लेटफार्म नहीं मिलता। इससे मराठ वाड़ा से आने वाली ट्रेन को बहुत कठिनाई होती है, इसलिए मनमाड पर मराठवाड़ा रेलगाड़ियों के लिए दो नये प्लेटफार्म बनाये जायें। नांदेड़ रेलवे स्टेशन पर एक नया रिजर्वेशन काउंटर खोला जाये। औरंगाबाद चिकलपाना मनमाड के बीच में रेलवे स्टेशन का काम जल्दी शुरू किया जाये। हैदराबाद अहमदाबाद वाया परभनी एक पिलग्रिम ट्रेन शुरू की जाये।

भारत रत्न बाबा साहेब अम्बेडकर के दीक्षा दिवस पर और निर्वाण दिवस पर नागपुर में १४ अप्रैल को और मुम्बई में छः दिसम्बर को बहुत ही बड़ा फंक्शन होता है, उसके लिए हमारे हजारों भाई नांदेड़ से जाते हैं। मेरी नीतीश कुमार जी से यह दरखास्त है कि इसके लिए स्पेशल ट्रेन उस समय वहां से चलाई जाये।

मेरी बात समाप्त करने के पहले मैं एक महत्वपूर्ण बिन्दु की ओर रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। वह यह है कि रेल सर्विसेज में मराठवाड़ा क्षेत्र के बहुत ही कम लोग नौकरी पर हैं। आप क्लैश प्रोग्राम बनाकर रेल सर्विसेज में मराठवाड़ा क्षेत्र का बैगलॉग पूरा करें।

इन्हीं शब्दों के साथ, माननीय अध्यक्ष महोदय, आपका आभार मानते हुए मैं अपनी बात खत्म करता हूँ।

MR. SPEAKER: Shri Rajveer Singh. He is the last speaker.

... (Interruptions)

SHRI MANORANJAN BHAKTA (ANDAMAN AND NICOBAR ISLANDS): We have been waiting here to speak. There are four more Members to speak...(Interruptions)

MR. SPEAKER: He is the last speaker.

SHRI MANORANJAN BHAKTA : How can it be? We have agreed to sit late for this purpose...(Interruptions)

SHRI P. UPENDRA (VIJAYAWADA): Please give them two minutes each...(Interruptions)

MR. SPEAKER: It is impossible. It is very difficult.

SHRI MANORANJAN BHAKTA : That is why, we have agreed to sit late. Please permit us.

श्री राजवीर सिंह (आंवला): अध्यक्ष जी, जिन विपरीत परिस्थितियों में श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने हिन्दुस्तान की सत्ता की बागडोर को संभाला है, उसके बाद से चाहे वह जनरल बजट हो, चाहे रेल बजट हो, वह आम गरीब आदमी के हित में आ रहा है। इस रेल बजट में भी साधारण किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है, साधारण लोगों को सुविधाएं दी गई हैं, केवल बड़े लोगों को, जो ए.सी. में बैठकर घूमते हैं, जो उसका अधिभार दे सकते हैं, उन्हीं पर यह भार पड़ेगा। मैं इन सब बातों को देखते हुए इस बजट का समर्थन करता हूँ।

अगर इस बजट में कुछ चीजें और शामिल हो गई होती तो यह बजट बहुत अच्छा होता। मैं मंत्री जी को एक सुझाव देना चाहता हूँ, इसको अपने एक्सपर्ट्स के द्वारा दिखावा लें। जैसे पूरा ट्रक है, उस ट्रक को ट्रेन के वैगन में लादना चाहिए और वह डैस्टीनेशन पर पहुंचना चाहिए। उससे लोडिंग अनलोडिंग का खर्चा बचेगा और रोड पर जो बहुत भीड़ होती है, उसमें एक्सीडेंट से भी लोग बचेंगे। इससे साधारणतया खर्चा भी कम आयेगा और ट्रक ओनर्स भी इस सुविधा को अवेल करना चाहेंगे। कहां-कहीं यह सुविधा शुरू भी हुई है। जिस तरीके से हम कंटेनर लादते हैं, उसी तरह से ट्रकों को भी लादकर दूसरी जगह ले जाना चाहिए। उससे हम डैमरेज से भी बचेंगे, हमारे वैगन भी जल्दी खाली हो जाएंगे, अनलोडिंग भी जल्दी हो जायेगी। यह रेलवे के लिए बहुत फायदे की बात होगी।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, आप हाउस को ऑर्डर में कर दीजिए। ये लोग बोल रहे हैं, मुझे डिस्टर्बेंस हो रहा है और समय कम है। मैं चाहता हूँ कि १० मिनट के अन्दर अपनी बात खत्म कर दूँ।

SHRI M. DURAI (VANDAVASI): (Original in Tamil)

SHRI CHATIN SINGH SAMAON (BHATINDA): (Original in Punjabi)

SHRI M. THIYAGARAJAN (POLLACHI): (Original in Tamil)

SHRI A. GANESHAMURTHI (PALANI): (Original in Tamil)

अध्यक्ष महोदय: दस मिनट नहीं, आप पांच मिनट में समाप्त करें।

श्री राजवीर सिंह : हम लोग बहुत पहले से मांग कर रहे हैं कि बरेली होते हुए दिल्ली से लखनऊ के लिए शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए। इसकी बहुत जरूरत है। इस बारे में मैं कई बार रेल मंत्रालय से आग्रह कर चुका हूँ। हमें उल्टा-सीधा जवाब दे दिया जाता है। अगर दिल्ली से सवेरे शताब्दी एक्सप्रेस लखनऊ के लिए चलती है, वाया कानपुर तो लखनऊ से भी सवेरे वाया बरेली एक शताब्दी एक्सप्रेस दिल्ली के चलाई जाए जो शाम को यहां पहुंच जाए। इससे हमारे क्षेत्र के लोगों को बहुत फायदा होगा, क्योंकि वहां व्यापारिक केन्द्र भी है। प्रधान मंत्री जी का क्षेत्र इसमें आता है इसलिए उनको भी मेरी मदद करनी चाहिए और रेल मंत्री जी से इसके बारे में कहना चाहिए।

बरेली रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नम्बर एक की हालत ठीक है, उसको लम्बा कर दिया गया है, शौड भी बना दिया गया है, लेकिन प्लेटफार्म नम्बर दो की हालत ठीक नहीं है। वहां शौड भी नहीं है, इस कारण लोगों को सर्दी में बारिश में काफी कठिनाई होती है और वे भीगते रहते हैं। मेरा अनुरोध है कि प्लेटफार्म नम्बर दो को एक की तरह लम्बा किया जाए, वहां शौड बनाया जाए और आवश्यक जनसुविधाएं दी जाएं।

पीताम्बर रेलवे स्टेशन है, उसमें प्लेटफार्म नम्बर तीन पर टीन शौड है, लेकिन एक पर नहीं है। यात्री आते हैं, टिकट खरीदते हैं, लेकिन उनके बैठने के लिए स्थान नहीं है। बदायूं भी स्टेशन भी मेरे क्षेत्र में आता है। वहां पर भी ऊपरगामी सेतु नहीं है। इस कारण घंटों ट्रैफिक जाम रहता है। बरेली में चौराहे पर ऊपरगामी सेतु की स्वीकृति हो चुकी है, यहां से बजट भी पास हो चुका है। १८ मार्च को जब सत्र का पहला दौर खत्म होगा, मेरा अनुरोध है कि रेल मंत्री जी वहां जाकर उसका शिलान्यास करें, जिससे वहां के लोगों को विश्वास हो कि यह सेतु बनेगा, क्योंकि हमारे बार-बार कहने के बावजूद भी वे मानने को तैयार नहीं हैं कि उस सेतु की मंजूरी मिल चुकी है। इसलिए आप उसका शिलान्यास कर दें, जिससे उस पर काम शुरू हो सके।

इज्जतनगर में रेलवे का बहुत बड़ा कारखाना है। पहले वहां कोच फैक्ट्री मंजूर हुई थी, लेकिन राजनीतिक कारणों से राजीव गांधी जी जब प्रधान मंत्री थे, उन्होंने उसको पंजाब ट्रांसफर कर दिया था। अब वहां रेल बस बनाने का काम शुरू हुआ है। वहां के काफी कर्मचारी बेकार हैं। वहां काम बढ़ाया जाए, जिससे वहां कर्मचारी बेकार न बैठें और वह कारखाना भी चलता रहे। इज्जतनगर में रेलवे मंडल की कालोनी है, उसमें पाकों की स्थिति ठीक नहीं है, उसको ठीक किया जाए।

हमें कहा गया है कि सांसद अपने क्षेत्र के लिए निजी कोष से पैसा देकर रेलवे समपार बनवा सकते हैं। इस बारे में जब हम अधिकारियों से पूछते हैं कि कहां और किसके नाम का चैक काटना है तो उन्हें कोई जानकारी नहीं है। हम लोगों ने मेनेजर से, डी.आर.एम. आदि से पूछा, लेकिन कोई इस बाबत रुचि नहीं लेता, जिस कारण नए समपार बनाने में दिक्कत आ रही है।

मैं रेलवे के फायदे के लिए एक और बात कहना चाहता हूँ। रेलवे से जो निकला हुआ सामान होता है, जैसे छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने से काफी सामान निकलता है, बोगियों को काटते हैं, उससे भी सामान निकलता है। उस सारे सामान की नीलामी होती है, लेकिन उसमें बेइमानी होती है। अगर रेलवे उस नीलामी पर अपना कब्जा कर ले तो सैकड़ों करोड़ रुपए का लाभ उसको उस नीलामी से हो सकता है। वहां एक-एक गेटपास पर चार-चार ट्रक माल निकल जाता है, आर.पी.एफ. और आपके अधिकारियों की इसमें सांठगांठ रहती है।

इज्जतनगर में रेलवे अस्पताल है। उसकी स्थिति बहुत शोचनीय है। वहां पर किसी भी तरीके से इलाज की सुविधा नहीं है, लोग परेशान हैं। मैं चाहूंगा वहां के अस्पताल की स्थिति को आप ठीक कराएं।

मुझे अभी पचीस मिली है। मैंने कहा था कि हमारे बरेली से एम.पी. और जो मिनिस्टर भी है, संतोष कुमार गंगवार जी का नाम भी उसमें आ जाना चाहिए। हम और वह दोनों चाहते हैं और एक मंत्री जी की बात माननीय रेल मंत्री जी नहीं मानेंगे, यह कैसे हो सकता है? सत्यपाल सिंह यादव भी यही चाहते हैं, यह भी उसी क्षेत्र से हैं और मिनिस्टर भी हैं। हमारे अमरोहा के सदस्य चेतन चौहान जी भी यही चाहते हैं।

शाहमतगंज में रेलवे की सम्पत्ति, बरेली में शाहमतगंज रेलवे स्टेशन है जो टूट गया है, वहां हजारों, लाखों मीटर जमीन है, उस पर अवैध कब्जे हो रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि इस जमीन पर या तो रेलवे कब्जा कर ले या रेलवे कर्मचारियों के लिए कॉलोनी बना दे। एक रेलवे लाइन पड़ी हुई है, शाहमत गंज से लेकर इज्जत नगर बरेली वगैरह होते हुए इस पर एक रेल बस चला दी जाए जिससे कि उस रेलवे लाइन का उपयोग हो और यात्रियों को उसकी सुविधा हो सके। उसी प्रकार से बरेली जंक्शन है जिसमें एनी रेलवे प्लेटफार्म नं. ५ है, उसमें भी आगरा की तरफ है, उसमें कोई टीन शौड नहीं है। बड़ी लम्बी ट्रेन आती है, आगे तक चली जाती है, लोग उसमें भीग जाते हैं। मैं चाहता हूँ कि उस पर टीन शौड डाला जाए। आगे एक मदकरगंज रेलवे स्टेशन है जहां 'इफको' की फैक्ट्री है। वहां के लोगों को आगरा या जयपुर जाने के लिए उन्हें बरेली आना पड़ता है। मैं चाहता हूँ कि वहां पर दो मिनट का स्टॉपेज बना दिया जाए जिससे एक्सप्रेस ट्रेन वहां रुके और 'इफको' के लोगों को आने-जाने की सुविधा हो सके।

एक निसुई रेलवे स्टेशन है, यह विशारदगंज और आंवला के बीच में पड़ता है, यह बहुत पुराना स्टेशन है। वहां दो कर्मचारियों और एक महिला के बीच अवैध संबंधों के कारण मर्डर हो गए थे। इस कारण स्टेशन को तोड़ा जा रहा है। वहां जन-आंदोलन हो रहा है। वहां रेलवे के अलावा कोई सुविधा नहीं है। अगर वहां जन-आंदोलन हो गया तो हमें भी वहां जाना पड़ेगा, जनता के साथ रहना पड़ेगा, इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि उस स्टेशन को नहीं तोड़ा जाए। यहां रेलवे बोर्ड के अधिकारी बैठे हुए हैं, वे भी सुन रहे होंगे। रेलवे के अलावा वहां कोई और आवागमन के साधन नहीं है और अगर कहीं बदतमीजी या गुंडागर्दी हो जाती है तो इस कारण ट्रेन रोकी नहीं जाती, ट्रेन को कंसिल नहीं किया जाता बल्कि उसकी सुरक्षा व्यवस्था की जाती है। अतः इस कारण से ट्रेन बंद नहीं होनी चाहिए। अगर दो-चार लोग गड़बड़ करते हैं जिसमें रेलवे के लोगों का भी हाथ है, उनको वहां से हटाया जाए।

अध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री राजवीर सिंह : मैं दस मिनट से ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं कहना चाहता हूँ कि उस स्टेशन को बहाल किया जाए। वहां के लोग नाराज हैं। लोकल परचेज करने के आदेश हैं। तीन लोगों की कमेटी बनती है और २०० रुपये या २५० रुपये का सामान खरीदना होता है। वह तीन लोगों की कमेटी बरेली से कलकत्ता

जाती है और ६००० रुपये का टी.ए. बनता है। २०० रुपये का सामान लिया जाता है और ६००० रुपये का टी.ए. बनता है, यह कौन सा न्याय है? यह एक बहुत गंभीर मामला है। यह कौन सी बचत है? यदि लोकल परचेज होनी है तो लोकल परचेज उसी शहर से होनी चाहिए। इस तरह से लाखों रुपये की बर्बादी हो रही है। मैं माननीय रेल मंत्री जी की बचत करना चाहता हूँ, मेरा उनसे आग्रह है कि इस बात को वह कृपया नोट कर लें।

प्लास्टिक की विदाई के लिए हमने आपको बधाई दी थी लेकिन प्लास्टिक का इस्तेमाल अभी भी हो रहा है। अभी भी ब्रेड-रोल प्लास्टिक में लिपट कर आ रहे हैं, खाना प्लास्टिक में लिपट कर आ रहा है। इस पर जरा ध्यान देने की जरूरत है।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। रेलवे कर्मचारियों को जो पास मिलता है, कर्मचारी को तो ए.सी. स्लीपर में बैठने की सुविधा है लेकिन जो अटेंडेंट है, वह सैकेंड क्लास और थर्ड क्लास में जाता है। वह बार-बार कैसे देख सकता है? जब इतने लोगों को सुविधाएं मिल रही हैं तो अटेंडेंट को भी यह सुविधा दी जानी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री राजवीर सिंह : मैं कोई अनर्गल बात नहीं कह रहा हूँ। मैंने कोई भूमिका भी नहीं बांधी है। रेलवे में अप्रेंटिस लोगों की ट्रेनिंग हुई है।

हजारों अप्रेंटिस सारे हिन्दुस्तान में हैं। मेरे क्षेत्र में भी सैकड़ों अप्रेंटिस हैं। उनको नौकरी नहीं मिली है, उनमें आक्रोश फैल रहा है, वे आंदोलन करना चाहते हैं। इसलिए रेलवे की नौकरी में सबसे पहले अप्रेंटिसों को लेना चाहिए। जिन्होंने वहां ट्रेनिंग ली है उनको मौका मिलना चाहिए। आपने रेल का किराया एसी फर्स्ट क्लास पर बढ़ाया। यह आपने अच्छा किया, और बढ़ा दीजिए, मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है। मगर सुविधाएं तो दीजिए।

महोदय, रेलवे की कटॉरिंग व्यवस्था बहुत खराब है। अनआथोराइज़ड वेंडर, जो पेंटी कार के साथ चलते हैं, हमारे क्षेत्र में जितने चलते हैं वे सब पटना के हैं। उनसे कोई भी बात करो तो वे सुनते नहीं हैं।

... (व्यवधान)

यह मंत्री जी का दोष नहीं है, ये इनसे पहले के लोगों के द्वारा लगाए हुए हैं, इन्होंने नहीं लगाए। एक साल में इन्होंने नहीं लगा दिये। गाजियाबाद और मुरादाबाद के बीच में अभी केवल महरोली तक डबल लाईन हो पाई है। सात-आठ साल से यह काम चल रहा है। अगर मुरादाबाद तक डबल लाईन हो जाए तो फिर कलकत्ता तक डबल लाईन मिल जाएगी, इसमें शीघ्रता करानी चाहिए। सारे ट्रेड युनियंस को मान्यता मिल रही है। भारतीय मजदूर संघ नाम का मजदूर संगठन रेलवे में सबसे ज्यादा सदस्यता रखता है। हिन्दुस्तान भर में मजदूरों की सदस्यता उसमें सबसे ज्यादा है। वह नम्बर एक का मजदूर संगठन यहाँ घोषित हो चुका है, मगर रेलवे ने उसको अभी तक मान्यता नहीं दी है, रेलवे को उसे मान्यता देनी चाहिए। रेलवे में पुरानी दादागिरी चल रही है, नई यूनियनों को प्रवेश नहीं दिया जा रहा है, इसलिए उसे अवश्य मान्यता मिलनी चाहिए। चंदौसी से मुरादाबाद, फर्रूखाबाद के लिए सर्वे की बात चल रही थी। चंदौसी वाया बिसौली, वजीरगंज, बदायूं, दातागंज, उसावां होती हुई फर्रूखाबाद को ट्रेन जाए। उससे आपको कानपुर के बीच में लूप लाईन मिल जाएगी। कानपुर और लखनऊ में बहुत भीड़ रहती है, इस कारण से कई बार डिरेलमेंट होता है, एक्सीडेंट्स होते हैं और लाईन बंद हो जाती है, इससे बीच में आपको एक लाईन मिलेगी तथा लोगों को यातायात का साधन भी मिलेगा। रामगंगा और गंगा बीच में पड़ती है। कछला के पुल और रामगंगा के रेलवे पुल की भी जिन्दगी पूरी हो चुकी है। इनको बने हुए सौ साल हो चुके हैं, इनका फिर से पुनर्निर्माण कराया जाए, अन्यथा किसी दिन भी लोगों का जीवन संकट में पड़ जाएगा।

मेरा आपसे आग्रह है कि मैंने जितनी बातें रखी हैं उन पर गंभीरता से विचार करेंगे और इन पर तुरंत कार्यवाही करेंगे, बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRIMATI MINATI SEN (JALPAIGURI): Hon'ble Speaker Sir, Thank you for giving me a chance to participate in the Railway budget. I associate myself with my former speaker Hon'ble M.P. Sri Basudev Acharia of West Bengal who has included in his speech most of the technical points of budget. Without repeating them I would like to say Sir, there are many pending projects for which we are raising our voice to include it in the Rail budget, even this year our youth from West Bengal assembled here and handed over 39 points demand to Hon'ble Railway Minister.

I would like to mention about few important projects.

1. I demand modernisation of Darjeeling Himalayan track, it is traditional Railway track attracting the tourists who are going to Darjeeling.
2. Conversion from metre gauge to broad gauge from NJP to Bongaigaon via Siliguri.
3. To complete Balurghat-Ekhlakhi Project. Now Sir, I would like to suggest few of the points for my own constituency. I would like to make you aware of the situation of Northern part of West Bengal and entire North-eastern region of India. Since independence the development work for this area has deliberately been neglected by the Central Govt. The people of this area being quite and peace-loving were taken for granted. Northern part of West Bengal and entire North eastern region blessed with rich natural resources and endowed with tea, timber and tourism industry which is one of the biggest foreign exchange earner of the country, yet this

area is not being provided with adequate Rail infrastructure for quick transit of these commodities.

I would like to suggest some points for your consideration.

First of all I congratulate Hon'ble Minister through you for accepting our demand of one computerised city booking-cum-reservation centre at Jalpaiguri.

1. At the same time I would request you to provide one fast train ex. Haldibari to Sealdah to facilitate the people of North Bengal, Nepal, Sikkim, Bhutan to reach the nearest metropolitan city Calcutta. Infrastructure for the running of the proposed train is available at Haldibari and paucity of funds should not be any criteria for providing public amenity.

2. Jalpaiguri being the Divisional Head quarter of town of North Bengal Div. all Express/Mail train should give a stoppage at Jalpaiguri Road station.

3. Since by now the Engineering-cum-traffic survey is completed, immediate undertaking of construction of B.G. line for Maynaguri, Mathbhanga, New Coochbehar to Jogikhopa via Bakirhat, Golakganj, Gouripur, Dhubri, Belasipara and others along with NH 31.

4. Construction of a regular double line train from NJP to Kamakshyaguri (not the separate gauge converted line).

5. I request you Sir, to construct DRM Office at NJP.

6. I would request you to hand over unused Railway and defence land for expansion of Siliguri and construction of a fly over in the city and bridge over the Mecchi at Ghoshpukur to help Indo-Nepal trade.

7. Construct a fly over to connect Siliguri and Hill Cart.

8. One over bridge should be constructed over state highway No. 12A between Raninagar, Jalpaiguri since this road is life line to Nepal, Bhutan, Sikkim and North eastern States, hence traffic density is very high and when the level crossing gate is closed for the passage of trains it causes lots of inconvenience to the Road traffic. Moreover, the level crossing being situated on a sharp curve, accident in this level crossing is almost a daily affair. I oppose this budget.

Thanking you.

(ends)

श्री अनूप लाल यादव (सहरसा): अध्यक्ष जी, आपने आखिरी वक्त मुझे समय दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं आपकी, सदन की और रेल मंत्री जी की परेशानी समझ रहा हूँ। रेल विभाग इतना बड़ा विभाग है कि इसका एक अलग रेल बजट होता है। इस विभाग के लिए एक दिन का समय देना उचित नहीं है, इसके लिए दो दिन का समय होना चाहिए। इसके साथ ही मैं अपने क्षेत्र की बात कहना चाहता हूँ। नीतीश कुमार जी हमारे बिहार के हैं। हमें नीतीश जी के साथ काम करने का बहुत दिनों तक मौका बिहार में मिला है। बिहार की जनता को इनसे बहुत उम्मीद है। अभी तक आठ-नौ मंत्री बिहार से आ चुके हैं। पहले मंत्री राम सुभग जी थे और दूसरे मंत्री ललित बाबू थे। आज वे नहीं हैं। सहरसा बिहार का वह क्षेत्र है जिससे मैं आता हूँ। अध्यक्ष महोदय, मानसी सहरसा छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की १९९७ में जो योजना बनी थी, कार्य प्रारम्भ कर दिया गया। दूरी ६० किलोमीटर की है। उस काम को पूरा करने में भी विलम्ब हो रहा है।

अभी तक सिर्फ २० किलोमीटर मिट्टी का काम किया गया है। बाकी काम ठप्प पड़ा है। मैंने कई बार इस संबंध में रेल मंत्री जी से कहा है आप इसे निजी तौर पर देखें। इन्होंने इसे देखने का काम अभी तक नहीं किया है। सहरसा में इसको लेकर उरल रोकें' आन्दोलन चल रहा है। इसकी जानाकारी रेल मंत्री को है। १९९८-९९ में जिस काम को पूरा करना था, वह पूरा होता दिखाई नहीं देता है। मैं नहीं जानता कि कब पूरा किया जायेगा। निर्मली से सरायगढ की लाइन कोसी से बरबाद हो गई है। गत रेल बजट पर जब मुझे बोलने का मौका मिला था तो मैंने आग्रह किया था कि उस पुरानी लाइन को फिर से चालू किया जाए। इसकी ज्यादा दूरी नहीं है। यहां पासवाल जी नहीं हैं। मैंने उनसे आग्रह किया था कि जब रेल बजट पर चर्चा हो तो आप उपस्थित रहें। वह यहां नहीं हैं। वह किसी काम से चले गए हैं। उन्होंने घोषणा की थी कि बख्तारपुर से बिहारगंज तक एक रेल लाइन चालू की जाएगी। मुझे मालूम नहीं वह किस स्थिति में है? नीतीश जी को मालूम होगा। मानसी से सहरसा, फारफिसगंज, कटिहार जाने में मुसीबतों का सामना करना पड़ता है। हमारा पिछड़ा क्षेत्र है। वह नेपाल से सटा है। पटना से सहरसा जाने में १२ घंटे लगते हैं। इन्होंने कहा था कि मानसी से सहरसा तक बड़ी लाइन १९९९ तक बिछाई जाएगी। मैं नहीं जानता वह इसे पूरा करेंगे या नहीं? दानापुर से कटिहार कट कर जो ट्रेन आती है, उसका हरिहरनाथ ट्रेन से मेल कराया जाए। जो गाड़ी दानापुर से कटिहार चलती है, उसमें ए.सी. टू टायर दिया है। मैं उसकी हालत का यहां वर्णन नहीं करना चाहता हूँ। मंत्री जी खुद जानते हैं। वहां न सफाई की और न ही शौचालय की ठीक व्यवस्था है। समस्तीपुर से कटिहार और फारफिसगंज जो छोटी लाइन जाती है, उसके डिब्बों और शौचालय देखकर पता चल जाएगा कि वहां के लोग कैसे यात्रा करते हैं? मैं जब नीतीश बाबू से इस संबंध में कहता हूँ तो वह कहते हैं कि इस काम को पूरा करवाऊंगा।

हमारे इलाके से हजारों मजदूर पलायन करते हैं। वहां के मजदूरों के लिए श्रमजीवी ट्रेन चलती है। उसकी बुरी हालत है। एक ऐसी ट्रेन होनी चाहिए जो दिल्ली की यात्रा सहूलियत से कर सके। मानसी में एम.पी.जी. और वी.आई.पी.जी. के ठहरने की कोई व्यवस्था नहीं है एक अलग से रेस्टरूम बनाया जाय। वहां से छोटी लाइन निकलती है। हमें चार-चार घंटे इंतजार करना पड़ता है।

जिसमें वी.आई.पी. लोग और फर्स्ट क्लास के लोग रह सकें। मैं इन्हीं शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ और नीतीश जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि जिन बातों का मैंने उल्लेख किया है, उस पर गंभीरतापूर्वक विचार करें।

>

इंजीनियर शंकर पन्नु (श्री गंगानगर) : अध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने वर्ष १९९९-२००० का रेल बजट इस सम्मानित हाउस में प्रस्तुत किया है, मैं इसका विरोध करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। यह रेल बजट बहुत ही पक्षपातपूर्ण साबित हुआ है। माननीय रेल मंत्री जी ने अपनी सहयोगी पार्टियों के क्षेत्रों की ओर ज्यादा ध्यान दिया है।

माननीय अध्यक्ष जी, पिछले वर्ष के बजट में जब माननीय मंत्री जी ने राजस्थान को बहुत कम दिया था तो हम समझते थे कि इस बार पिछली पूर्ति कर देंगे परन्तु इस बार तो इन्होंने राजस्थान का चैप्टर ही समाप्त कर दिया। इन्होंने राजस्थान के लिये दो सर्वे दिये और एक रेल चलन बढ़ाया। इससे यह कहावत चरितार्थ होती है : ऊंट के मुंह में जीरा।

हम आशा करते थे कि मंत्री जी राजस्थान में नई रेल लाइन डालने का प्रस्ताव करेंगे, श्रीगंगानगर- सरूपसर रेल लाइन. श्रीगंगानगर से जयपुर की लाइन का आमान परिवर्तन करने का प्रस्ताव रखेंगे। परन्तु अफसोस तब हुआ जब राजस्थान को कुछ देते समय सब कुछ भूल गये। यह राजस्थान की जनता के साथ बड़ा अन्याय किया गया है।

केन्द्र सरकार को जब एटमी धमाके करने होते हैं, तब राजस्थान की धरती दिखाई देती है। माननीय प्रधानमंत्री जी ने घोषणा की थी कि राजस्थान जैसे पिछड़े प्रांत के लिये पैकेज लाने की बात कही थी। कहा गया वह पिछड़े इलाकों का विकास का पैकेज? श्रीगंगानगर भारत-पाक सीमा से लगता जिला है। हमने १९६५ और १९७१ में युद्ध की कठिनाइयां सही हैं। पिछले उग्रवाद की तकलीफ भी हम लोगों ने सही है। फिर बार्डर का इलाका होने के कारण सामयिक दृष्टि से कुछ अधिक ध्यान देना चाहिये था।

अध्यक्ष महोदय, इसलिये आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से नम्र शब्दों में निवेदन है कि राजस्थान पर मेहरबानी करें, विशेषकर बार्डर एरिया के मेरे क्षेत्र पर।

मेरा अनुरोध है कि सरूपसर से श्रीगंगानगर रेल लाइन का आमान परिवर्तन, जिसका हर बार बजट देने में छोड़ दिया जाता है, कृपया इस बार जरूर शामिल करें।

श्रीगंगानगर से जयपुर लाइन का आमान परिवर्तन।

सरदारशहर से नोहर वाया रावतसर नई रेल लाइन बिछाने का कार्य।

श्रीगंगानगर से पदमपुर नई रेल लाइन का निर्माण कार्य।

टोंक से पुष्कर तीर्थ के लिये रेल संपर्क।

श्रीगंगानगर शहर में हाइवे-१५ पर व हनुमानगढ़ जं. में ओवरब्रिज का निर्माण।

अनूपगढ़ से दिल्ली के लिये एक इंटर सिटी गाड़ी।

हनुमानगढ़ से जयपुर के लिये एक इंटर सिटी रेलगाड़ी।

श्रीगंगानगर स्टेशन पर एक और प्लेटफार्म का निर्माण।

श्रीगंगानगर से लखनऊ, कानपुर के लिये एक रेलगाड़ी का चलन।

हनुमानगढ़-जयपुर रेल लाइन को सिद्धमुख नहर की रासलाना माइनर क्रॉस होती है। राज्य सरकार ने करीब ४० लाख रुपया रेल विभाग को जमा करा दिया है।

अभी तक उसका कार्य शुरू भी नहीं हुआ। मेरा आपसे निवेदन है कि उस काम को जल्दी पूरा करा दें। उस क्षेत्र में पीने के पानी की कमी है। यही नहर वहां के लोगों को पीने के पानी की आपूर्ति करेगी। रेल मंत्री जी व रेल अधिकारी इस पुल को शीघ्र बनवाएं। मैं माननीय मंत्री महोदय से गुजारिश करता हूँ कि इस पर ध्यान दें।

इतना कहकर अपनी बात समाप्त करते हुए मैं आपको धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

(इति)

MR. SPEAKER: Today, lady Members are very good.

मंत्री जी को लेडीज़ के लिए कुछ करना चाहिए।

डा. शफीकुर्रहमान बर्क (मुरादाबाद) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं अपने क्षेत्र मुरादाबाद और अपने होम टाउन सम्भल के बारे में कुछ बातें रखना चाहता हूँ। सम्भल जिला मुरादाबाद में रेलवे ब्रांच लाइन है जिस पर सिर्फ एक बार रेल आती जाती है जो पहले पांच-छः समय आती-जाती थी। वह भी अब खत्म हो रही है जिसकी वजह से सम्भल पिछड़ा हुआ है। सम्भल पार्लियामेंटरी कांस्टीट्यूएंसी से मुलायम सिंह जी चुनकर आए हैं। वे नहीं बोले मगर मैं इस सिलसिले में उनकी वकालत कर रहा हूँ। मैं चाहूंगा कि सम्भल को वाया हसनपुर होकर गजरोला मेन लाइन से जोड़ दिया जाए। सम्भल की तीन लाख से ज्यादा आबादी है जो बहुत बड़ी तिजारत का मरकज़ है। इस वजह से लोग बहुत परेशान हैं और सम्भल पिछड़ा हुआ है। मैंने इस सिलसिले में सन् १९९७ में बजट के मौके पर इस मसले को उठाया था जिसका जवाब मंत्री जी ने १८.४.९७ को मुझे भेजा था कि सर्वे कराने के आदेश कर दिये गये हैं लेकिन अभी तक न कोई सर्वे हुआ है और न उसका कोई डेवलपमेंट हुआ है। इसलिए मैं मंत्री जी से खास तौर से मुतवज्जह हूँ। नीतीश जी से मैं कहूंगा कि सम्भल को मेन लाइन से जुड़वा दीजिए।

दूसरा, मेरे क्षेत्र मुरादाबाद में कुछ लाइनें ऐसी हैं जिनका चलना जरूरी है। बरेली से अजमेर शरीफ़ को जो ट्रेन आला हज़रत एक्सप्रेस चलती है, वह हफ्ते में एक बार चलती है, उसे कम से कम तीन बार चलाया जाए। वहां से बहुत लोग जाते हैं।

सम्भल जिला मुरादाबाद में सिरसी क्रॉसिंग पर केबिन बना है लेकिन कोई वॉचमैन नहीं रहता जिससे किसी वक्त भी कोई हादसा हो सकता है। कुन्दरकी जो मेरे क्षेत्र में है, वहां से जितनी ट्रेन गुजरती हैं, कोई नहीं रुकती जबकि ४०-५० हजार की आबादी है और लोग गाड़ी पर चढ़ने से महरूम रह जाते हैं।

एक लिंक एक्सप्रेस न. ४११४ देहरादून से इलाहाबाद वाया मुरादाबाद कुन्दरकी, बिलारी चंदौसी अलीगढ़ को जाती है लेकिन उसका कुन्दरकी पर स्टॉपेज नहीं है। लिहाजा कुन्दरकी पर रेल को रोका जाए। बरेली एक्सप्रेस नं. ४५५६ मुरादाबाद से वाया कुन्दरकी चंदौसी बरेली जाती है। लिहाजा कुन्दरकी पर ट्रेन रोकी जाए ताकि वहां की जनता रेल से आ-जा सके।

इनको कुन्दरकी स्टेशन पर रोका जाए, यह मेरी आपसे गुजारिश है और गाजियाबाद मुरादाबाद होते हुए बरेली तक सिंगल लाइन है, उसको डबल लाइन कर दिया जाए जिससे कि वहां इलैक्ट्रिक ट्रेन चल सके और बड़ी गाड़ियां चल सकें।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप खत्म करिये।

डा. शफीकुर्रहमान बर्क : बहरहाल मुझे टाइम नहीं दिया गया है। लेकिन मैं इतना जरूर कहना चाहता हूँ कि आज देश में जो रेलवे नेटवर्क फैला हुआ है वह केवल ३० परसेंट है अब भी देश के ७ परसेंट अवाम इससे महरूम है।

अध्यक्ष महोदय, मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि बरेली से अजमेर शरीफ तक वाया मुरादाबाद आला हज़रत एक्सप्रेस ट्रेन हफ्ते में एक बार चलती है, इसे हफ्ते में तीन बार चलाया जाए।

अध्यक्ष महोदय, मैं इन्हीं अल्फाज के साथ अपनी इस बात को मुक्तसर करते हुए मेरे पास जो रिकार्ड है मैं इसे आपके हुकम से सभा पटल पर रखता हूँ, कृपया इसे मेरे वक्तव्य में शामिल कर लिया जाए।

श्री अशोक प्रधान (खुर्जा) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : केवल दो मिनट में अपनी बात समाप्त करिये।

श्री अशोक प्रधान : सर, मैं अपना भाषण आधा पढ़ूँगा और आधा ले कर दूँगा। अध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने बड़ी सूझ-बूझ के साथ माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में जो बजट पेश किया है, मैं उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। मैं केवल अपने संसदीय क्षेत्र की दो-चार समस्याओं की तरफ माननीय मंत्री जी ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मेरा संसदीय क्षेत्र खुर्जा पॉटरी के मामले में पूरे देश में ही नहीं विदेश में भी प्रसिद्ध है। पूरे देश और विदेश के व्यापारी यहां आते हैं ... (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य: पहले मंत्री जी को पॉटरी तो भेंट करिये।

श्री अशोक प्रधान : मैं मंत्री जी को पॉटरी तो बाद में भेंट करूँगा, लेकिन पहले अपनी समस्याएं तो बता दूँ। खुर्जा में एक भी एक्सप्रेस ट्रेन नहीं रुकती है। मेरी माननीय मंत्री जी से गुजारिश है कि मेरा एकाध प्वाइंट नोट करते रहें। यदि खुर्जा सिटी पर एकाध ट्रेन भी रोक देंगे तो मैं समझता हूँ वहां के लोगों का बहुत भला होगा और देश-विदेश से जो व्यापारी वहां आते हैं, उनको भी बहुत लाभ होगा। इसी प्रकार खुर्जा जंक्शन से एक शटल गाड़ी चलती है, यदि उसे खुर्जा सिटी से चला दिया जाए तो उसका बहुत बड़ा लाभ वहां के यात्रियों को होगा।

अध्यक्ष महोदय, इसी प्रकार मैं अपने क्षेत्र की एक समस्या लगातार कई वर्षों से यहां उठाता चला आया हूँ। १९९६ में भी मैंने यह बात लोक सभा में उठाई थी। हमारे डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर बुलंदशहर से एक ट्रेन लखनऊ के लिए चलाई जाए, जो प्रदेश की राजधानी है। मैं पश्चिमी उत्तर प्रदेश की भी एक मांग यहां रखना चाहता हूँ। दिल्ली से एक शताब्दी ट्रेन कानपुर-लखनऊ के लिए चलती है, यदि उसे गाजियाबाद रोक दिया जाए तो पूरे पश्चिमी उत्तर प्रदेश को उसका लाभ होगा। इसलिए इस ट्रेन का एक हाल्ट गाजियाबाद कर दिया जाए।

अध्यक्ष महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में नोएडा, ग्रेटर नोएडा और दादरी एक ऐसा क्षेत्र है जिसका नाम पूरे देश में ही नहीं बल्कि पूरी दुनिया में प्रसिद्ध है। वहां बहुत सी मल्टी नेशनल कम्पनियां आई हैं, वहां बहुत से उद्योग लगे हैं। पूरे उत्तर प्रदेश में सबसे ज्यादा रैवेन्यू नोएडा और ग्रेटर नोएडा से जाता है।

अध्यक्ष महोदय : मि. प्रधान, आप एक मिनट में अपनी बात समाप्त करिये।

श्री अशोक प्रधान : सर, मैं एक मिनट में समाप्त कर रहा हूँ। महोदय, वहां एक भी ट्रेन नहीं चलती है। मैं यह चाहता हूँ कि जिस प्रकार दिल्ली में मेट्रो का नेट वर्क शुरू किया जा रहा है, उसी पैटर्न पर नोएडा और ग्रेटर नोएडा को भी जोड़ा जाए। मैंने ११वीं लोक सभा में यह बात उठाई थी और मुझे बताया गया था कि उसके लिए सर्वे शुरू हो चुका है। मैं माननीय मंत्री जी से कहूँगा कि इस मामले में भी अगर आपका आशीर्वाद मिल जाए तो उस क्षेत्र के लोगों को बहुत लाभ होगा। क्योंकि वहां पूरी दुनिया की नजरे लगी हुई हैं।

अध्यक्ष महोदय, इसके साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि दादरी स्टेशन के साथ ओवरब्रिज नहीं है, जिसके कारण वहां सैकड़ों लोग मर चुके हैं।

अध्यक्ष महोदय, वहां लगातार एक्सीडेंट होते रहते हैं। अभी पीछे भी एक एक्सीडेंट हो गया था। इसलिए मेरा निवेदन है कि दादरी रेलवे स्टेशन के साथ ओवरब्रिज बन जाए, तो हमारे ऊपर बहुत बड़ा आभार होगा।

अध्यक्ष जी, खुर्जा के लिए पुनः एक बार यह मांग करते हुए कि खुर्जा में एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव दिया जाए। यदि ऐसा किया जाएगा, तो यह हमारे ऊपर एक बहुत बड़ा अहसान होगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करते हुए रेल बजट की प्रशंसा करते हुए इसका समर्थन करता हूँ।

MR. SPEAKER: Now the Minister will reply.

... (Interruptions)

SHRI P. SHIV SHANKER (TENALI): Sir, there are a few Members left on our side. Kindly allow them to speak for one minute each...(Interruptions)

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : अध्यक्ष महोदय, हमारी पार्टी से भी बहुत लोग बोलने वाले थे, लेकिन हमने उन्हें न बोलने का अनुरोध कर दिया और वे मान गए।

... (व्यवधान)

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल (वाराणसी): अध्यक्ष महोदय, ऐसा नहीं होगा। ... (व्यवधान)

MR. SPEAKER: Okay, I will allow only one minute each.

... (Interruptions)

MR. SPEAKER: You can lay your speeches on the Table.

... (Interruptions)

MR. SPEAKER: Okay, Shri Shanker Prasad Jaiswal.

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल (वाराणसी): माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ कि आपने माननीय सदस्यों की भावनाओं की कद्र की है। रेल मंत्री जी द्वारा जो बजट प्रस्तुत किया गया है मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह बात सच है कि पूरे सदन ने इस बात को स्वीकार किया है कि रेल मंत्री और हमारे माननीय राज्य रेल मंत्री महोदय की पिछले ५० वर्षों में ईमानदारी और पारदर्शिता अद्वितीय रही है, लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि उनके विभाग में भ्रष्टाचार का उन्मूलन हो गया है। मैं कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय भ्रष्टाचार से ओतप्रोत है। भ्रष्टाचार को दूर करने के लिए उन्हें कड़ाई से ध्यान देना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, मैं इस 'यात्रा वर्ष' के उपलक्ष्य में कहना चाहता हूँ कि पिछले बजट भाषण के समय मंत्री जी की ओर से कहा गया था कि सैकिंड क्लास के डिब्बे बढ़ाए जाएंगे, लेकिन उस बारे में अभी तक कोई प्रगति नहीं हुई है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस वर्ष जो यात्रा वर्ष के रूप में मनाया जा रहा है, उसमें रेलों में डिब्बे बढ़ाने का काम किया जाए। मैं अपनी कांस्टीट्यूएन्सी की बात कहने से पहले इस बजट में उत्तर प्रदेश और विशेषकर पूर्वी उत्तर प्रदेश की जो उपेक्षा की गई है उसकी ओर मैं आपके माध्यम से सदन और मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। वाराणसी जो भारत की सांस्कृतिक राजधानी है और एक महत्वपूर्ण

धार्मिक स्थल है, सारनाथ जी में बौद्धों का धार्मिक स्थल है, उसके साथ किए गए अन्याय का भी पर्दाफाश करना चाहता हूँ। पटना से चलने वाली राजधानी जो बनारस में रुका करती थी, रेल मंत्री ने वाया बनारस जाने के स्थान पर वाया मुगलसराय कर दिया है जिससे बनारस और पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोगों में बहुत आक्रोश है। मेरा निवेदन है कि पटना से राजधानी बनारस होकर चले। मैंने पिछले रेल बजट के समय भी सुझाव दिया था कि बनारस की जनता और वहाँ के व्यापारियों को दिल्ली आने के लिए कोई अच्छी ट्रेन नहीं है जो रात को वहाँ से चलकर सुबह दिल्ली पहुँच जाए और रात को दिल्ली से चलकर सुबह वाराणसी पहुँच जाए। मैंने पिछले वर्ष भी सुझाव दिया था कि यदि मंत्री महोदय एक नई रेल गाड़ी नहीं देना चाहते हैं, तो प्रयागराज एक्सप्रेस को ही आप बनारस तक कर दीजिए। वह बनारस तक चली जाए और बनारस से प्रयागराज होते हुए यहाँ आ जाए। इसमें रेलवे विभाग को कौनसी दिक्कत है? मेरा निवेदन है कि इसको रूकीकार करना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि सारनाथ में लक्ष्मी एक्सप्रेस ट्रेन को भी रोकना चाहिए क्योंकि इसके बारे में हमारे क्षेत्र के सांसद आनन्द रत्न मोर्य ने कई बार मंत्री महोदय से अनुरोध किया है। सारनाथ बौद्धों का धार्मिक स्थल है। इस ट्रेन के वहाँ रुकने से बहुत यात्रियों को सुविधा मिलेगी।

>

>

>

अध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त करिये।

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल (वाराणसी): अंत में मैं दो-तीन सुझाव देना चाहता हूँ। हमारे यहाँ १९८९ में रेलवे क्लेम ट्रिब्यूनल के स्थायी कार्यालय का प्रावधान हुआ था लेकिन कुछ लोगों के दबाव से उस ट्रिब्यूनल का कार्यालय गोरखपुर स्थापित किया गया जबकि ८० परसेंट क्लेम हमारे वाराणसी और आस-पास के जिले का उसमें रहता है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वाराणसी के अंदर रेलवे क्लेम ट्रिब्यूनल के स्थायी कार्यालय की स्थापना की जाये।

इसके साथ-साथ मैं कहना चाहता हूँ कि मुगल सराय से वाराणसी-इलाहाबाद लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। पिछले ५० वर्षों में अनेक स्थानों पर विद्युतीकरण हुआ लेकिन वाराणसी जैसी सांस्कृतिक नगरी को जोड़ने वाला मुगल सराय और इलाहाबाद विद्युतीकरण से वंचित रह गया।

अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि वाराणसी के प्लेटफार्म को बड़ा करने की जरूरत है। वहाँ पार्सल की बहुत सारी दिक्कतें हैं। प्लेटफार्म को बड़ा करने से वहाँ बहुत चीजों में सुविधा होगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बजट की सराहना करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूँ।

SHRI RANJIB BISWAL (JAGATSINGHPUR): Thank you Mr. Speaker. I will not take much of your time. (Interruptions) I would like to remind the hon. Railway Minister that when we met last year, he had promised that Rajdhani Express to Bhubaneshwar would run on regular basis and he would introduce a Shatabdi Express from Calcutta to Puri. Then, he had said that he would introduce a Sabari Express from Konark to Bhubaneshwar and a DMU from Paradeep to Bhubaneshwar, and Paradeep railway station would be upgraded. These things have not been done.

I would like to draw your attention towards the Railway Minister's large-heartedness towards Orissa railway. For gauge conversion of Naupada-Gunupur line, which has got the latest anticipated cost of Rs. 46 crore, the Railway Ministry has given Rs. 1,000 only to start this project.(Interruptions) For another Rajathgarh-Barang project, the anticipated cost is Rs. 166 crore and the Railway Ministry has given Rs. 10,000 only. Probably, the Minister wants to take up Orissa railway in a greater way.

I would also like to say that for Lanjigarh Road-Junagarh project, the anticipated cost is Rs. 100 crore and it has been given Rs. 2 crore only this year. The same thing has happened with Rahama-Paradeep route which is yet to see the light of the day.(Interruptions) If you give permission, I will lay it now. I was about to tell about the large-heartedness of the Railway Minister, but you are now allowing me. I was telling about the benefits he has given to Orissa. The Minister himself has told that he has done justice to Orissa. That is why, I was telling them. MR. SPEAKER: You can lay it on the Table.

श्री हीरा लाल राय (छपरा): अध्यक्ष महोदय, मेरे क्षेत्र की कुछ ऐसी समस्याएँ हैं, जो मंत्री महोदय को बताना बहुत जरूरी हैं। इन्होंने इसी महीने राजधानी ट्रेन दी और वह ट्रेन दो दिन गोहाटी से दिल्ली आती है। उसको लेने का काम छपरा का है, जो डा. राजेन्द्र प्रसाद का जिला है, बाबू जय प्रकाश का जिला है, वहाँ के लोग दुनिया में सबसे ज्यादा हैं। देश के हर कोने में, पंजाब में, हरियाणा में और दिल्ली में रहते हैं। वहाँ एक ट्रेन गोहाटी दी है लेकिन उसा स्टापेज नहीं दिया है।

मंत्री जी नहीं हैं, मैं माननीय रेल राज्य मंत्री से निवेदन करूंगा कि यह बड़ा विचारणीय विषय है। इससे छपरा के साथ न्याय होगा क्योंकि छपरा के लोग सबसे ज्यादा दुनिया और इस देश में रहते हैं। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि उत्तर पूर्वी के सबसे ज्यादा लोग अब कलकत्ता में ही नहीं, जैसा अभी प्रभुनाथ बाबू, श्री रघुवंश बाबू, मोहन बाबू कह रहे थे कि वे पंजाब में, हरियाणा में और दिल्ली में रहते हैं।

वहां भी बहुत से लोग आते-जाते रहते हैं। आपने हिन्दुस्तानभर में देखा होगा कि सैकिंड क्लास गाड़ियों में भीड़ रहती है, ए.सी. गाड़ियों में भीड़ रहती है लेकिन यदि छत पर भीड़ रहने वाली कोई जगह है तो वह नॉर्थ बिहार का इलाका है जहां से हजारों की तादाद में गरीब लोग रोजगार की तलाश में दिल्ली, हरियाणा, पंजाब, मुम्बई और गुजरात आदि जाते हैं। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि एक अच्छी गाड़ी जिसमें ए.सी. की बोगी न हो, सिर्फ जनता टाइप गाड़ी हो, उसे बरोनी से जोड़ा जाए और दिल्ली या जालंधर तक ले जाया जाए।

... (व्यवधान)

मेरा एक क्षेत्र लंगड़ा करके रख दिया गया है। रेलवे के दो-तीन जहाज चलते थे, नॉर्थ और साउथ बिहार को पटना से जोड़ा जाता था। उसे कम्पैनसेट करने के लिए श्री देवे गौड़ा और उनके बाद जो रेल मंत्री हुए, उनके समय में हमेशा इस बात की जरूरत समझी गई कि सोनपुर और पटना में एक रेल ब्रिज बनना चाहिए।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री हीरा लाल राय : मैं आधे मिनट में समाप्त कर रहा हूँ।

उस रेल ब्रिज का सर्वे हुआ, उसका शिलान्यास हुआ लेकिन आज उस पर कोई पैसा खर्च नहीं किया जा रहा है। सोनपुर शहर, जो नॉर्थ बिहार की अकेली रेलवे की जगह है जहां बहुत सा रेलवे स्टाफ है, रेल की जमीन है, वहां हमेशा रेलगाड़ियां लगती थीं लेकिन उसे दो वजह से अनपौपुलर किया गया। वह शहर आज भी बेकार पड़ा हुआ है, वहां के स्टाफ को बरोनी आदि दूसरी जगहों पर ले जाया जा रहा है लेकिन वहीं ऐस्टैबलिश करने का काम नहीं किया जा रहा। वहां का लोकोशैड बंद है, उसे डीजल शैड में आसानी से बदला जा सकता है।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप समाप्त कीजिए।

... (व्यवधान)

श्री हीरा लाल राय : रेल प्रशासन की तरफ से कोई ध्यान नहीं दिया जाता, एक साधारण अफसर को बिठा दिया गया है और ज़ोनल ऑफिस के नाम पर मजाक किया जाता है जिसमें करोड़ों रुपये इन्वॉल्व हैं।

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): Hon. Speaker, Sir, hon. Cabinet and State Ministers of Railways, Members of this august House, officers of the Railways, coriters of minutes and Press :

I stand to oppose the Budget because of freight hike of four per cent which, in turn, raised the prices of essential commodities. It will affect the poorest of the poor. My appeal to the hon. Minister is to withdraw the freight charges of four percent. In your Budget speech, you have kept 450 million tonnes as the loading target. But if you do not change the freight changes, then the road transport will carry more. You are aware that you are taking 100 kilometres freight charges in lieu of 24 kilometres from Vizag Port to Vizag Steel Plant. Similarly, for carrying iron ore from Bailadila Mines to Vizag Port, you are taking extra 100 kilometres freight charges, which is more than the actual distance. The owners of private sector in Western India have decided to carry iron ore through pipelines. The Passneger Amenities Committee recommended that the vendors, who are vending in the trains, should be provided with identity cards ... (Interruptions)

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

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): I beg to lay my speech on the Table.

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): Hon'ble Chairman, the Minister of Railways, Members of the august house, Officers of Railways. writers of minutes and Press. I oppose the Budget because of freight hike is 4% which will increase price rise of essential commodities and it affect to the poorest of the poor. So my appeal is to withdraw the freight hike. In your budget speech you have said that 450 million tones loading target but if you not change the freight hike, Road transport will increase more and more. You are aware that you are taking 100

K.M. freight charge in lieu of 24 K.M. from Vizac Port to Vizac Steel Plant. Similarly from Bailadila to Vizac to carry iron ore you are taking extra 100 K.M. than actual. Public Sector has no option but Private steel owners of Western India have decided to carry dust or pillet iron ore through pipe line.

Passenger amenities committee recommended that the vendors are vending in the trains. They should be provided with Identity Card with licence fee so that they can be regularised. Thousands are engaged in vending. They earn their livelihood for their families.

Sir, Durgapur is my constituency in West Bengal. Durgapur is known asarea of Eastern India for its present industrial network. Naturally particular attention should be given for building up necessary infrastructure facilities so that a new train should be introduced either from Durgapur or from Asansol to Howrah. You have already renamed Asansol-Howrah Exp. as 'Agnibina' for honour of Kabi Nazrul for his birth centenary. I would like to say due to heavy rush of passengers, please introduce 'Agnibina' as a new train in regard to Kaji Najrul Islam and Burdwan-Asansol should be declared as suburban area.

I congratulate you for conversion of B.D.R. but you have not sanctioned extension upto Chachai in chord lines. If extension is not provided then it will not be viable. You have allocated only Rs. 5 crore which is very less. So you are requested to please extend upto Chachai and increase budgetary supp[[ort and start work immediately. I hope the PSU IRCON should be given priority as they have completed electrification before schedule. And again remind you for long pending demands like Digha-Jamluk, Howrah-Amta,and down to Barrackpore metro rail.

Sir, D.Y.F.I. Bankura unit took a resolution at a convention of all political parties regarding their seven demands of railway projects out of which one is BDR. you have sanctioned. I thrust out of six that is Raniganj-Bankura rail service. From Raniganj to Durlapur railway track already completed if you extend (M.T.P.S.) 20 K.M. more to link with Bankura Station and if it is done not only poor district Bankura will save but Blidnapur and Burdwan will get some facilities. It will be the shortest route to carry coal to Petrochemical Projects of Midnapur.

Day by day you are decreasing manpower. Before twenty years, 22 lakhs were the manpower. Now it became 10 lakhs and 3 lakh requirement are pending. In twenty year track were increased, trains were increased, you have no declared no die-in-harness will be allowed, recruitment will be stopped, then accident will happen more and more, no checker will there as a result passengers fare will not be collected properly that should be looked into. You have to pay atten[[Attention to the passengers amenities. Staffs are being pressurised due to shortage of staff. Drivers are bound to do extra hour for which they mentally harassed as a result accident occur. So it should be looked into.

(ends)

श्री एच.पी.सिंह (आरा): अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलना का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं बिहार के आरा संसदीय क्षेत्र से संबंध रखता हूँ जो पुराने शाहबाद जिले का मुख्यालय रहा है।

... (व्यवधान)

मैं अपने संसदीय क्षेत्र के महत्वपूर्ण रेल से संबंधित मुद्दों पर रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ जो आजादी के बाद से आज तक रेल क्षेत्र के विकास के मामले में उपेक्षित रहा है।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप अपनी स्पीच टेबल पर ले कर दीजिए।

... (व्यवधान)

श्री एच.पी.सिंह: आरा स्टेशन के ऐतिहासिक महत्व का ख्याल रखते हुए उसके सौन्दर्यीकरण करते हुए आदर्श स्टेशन बनाने हेतु आप संबंधित पदाधिकारी को निर्देश देने की कृपा करें।

... (व्यवधान)

21.00 hrs.

उनको मैं इसलिए बधाई देना चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी ने आरा सासाराम बड़ी लाइन का काम बहुत जल्दी करने के लिए सारा काम वहां कर दिया है। ये वहां पर पूर्वा डीलक्स एक्सप्रेस रुकवा रहे हैं। वहां कुछ हाल्ट पड़े हुए थे, बहुत दिन से वह काम नहीं होता था, उसको इन्होंने चालू करने का काम किया है। आरा स्टेशन पर कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन के लिए स्वीकृति दी है, इसके लिए मैं उनको बधाई देता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : आप इसे टेबल पर रख दीजिए।

श्री एच.पी.सिंह: गरीबों के लिए यह रेल बजट अच्छा है, इसलिए मैं अपनी तरफ से, अपनी समता पार्टी की तरफ से इनको बधाई देता हूँ। साथ-साथ आपको भी बधाई देता हूँ। धन्यवाद।

DR. RAVI MALLU (NAGAR KURNOOL): Thank you very much, Mr. Speaker, Sir, for giving me a chance to participate in the debate on the Railway Budget. I rise to oppose the Railway Budget because it has disappointed me a lot.

In the last year's Railway Budget, hon. Nitish Kumar introduced the concept of most backward areas and said that he will be taking railway lines to most backward areas even though they are commercially nonviable in the survey. He had also brought out a Status Paper on Railways last year giving the details of the railway infrastructure and the ways to improve it. After seeing all these things I expected a Railway Budget which would have taken care of the most backward areas and ensured continuous development in those areas. Unfortunately, it has not happened.

I have been given making representations for the last seven years regarding a new Railway project from Raichur to Macherla. You have sanctioned a line from Raichur to Gadwal. I would like to urge upon the hon. Minister to extend this new line from Gadwal to Macherla. This line is pending since before the Independence and even during Nizam times this was proposed. Under the concept of railway line for most backward areas, the Minister has sanctioned a new railway line for his own constituency even though it was not commercially viable, saying that it is a backward area.

There is another line which is proposed for a long time, that is from Vikarabad ... (Interruptions)

MR. SPEAKER: You have good support in the House. Please wind up.

DR. RAVI MALLU (NAGAR KURNOOL): Sir, this line is pending for long. I request the hon. Railway Minister to order a survey into it and allot Budget for it in the Supplementary Demands for Grants so that work can be taken up. I would also like to mention that reservation for Scheduled Castes, Scheduled Tribes, Backward Castes and Other Backward Classes should be strictly followed.

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

DR. RAVI MALLU : Sir, with your permission, I lay the rest of my speech on the Table of the House. Thank you.

SHRI S. GANGADHAR (HINDUPUR): Mr. Speaker, Sir, I would like to draw the attention of the Minister to an area called Rayalaseema. It is a very backward area. A part of this area is drought-prone and a desert development area. All the Rayalaseema Members of Parliament have been agitating for gauge conversion of Dharmavaram-Pakala section and a rail link from Madakasira-Kalyandurg areas of Ananthapur District to Tumkur, Hyderabad and Bangalore. People of this area have not seen a train at all till today. Proposal for a road over bridge at local crossing No.58 between Hindupur and Soandepalli is pending since 1994. I beg to lay on the Table the rest of speech.

(ends)

MR. SPEAKER: Mr. Minister may speak now.

... (Interruptions)

SHRI MADHUKAR SIRPOTDAR (MUMBAI NORTH-WEST): I have been sitting here since morning. ... (Interruptions)

MR. SPEAKER: What have you been sitting for?

... (Interruptions)

SHRI MADHUKAR SIRPOTDAR : For participating in the debate.

MR. SPEAKER: Shri Mohan Rawale has already spoken from your party.

SHRI MADHUKAR SIRPOTDAR : Is it that only one person will speak from one party? If you do not give me a chance, the only alternative I am left with is to walk out. ...(Interruptions)

MR. SPEAKER: There is no need for that. If you want, you can lay your speech on the Table.

SHRI MADHUKAR SIRPOTDAR : But I have to mention it at least. Otherwise, how will it be recorded. ... (Interruptions)

MR. SPEAKER: You can mention it. In the morning itself the Chair had given the ruling that those who want to lay their speeches on the Table can do so.

SHRI MADHUKAR SIRPOTDAR : But this is not the way. ...(Interruptions)

SHRI MADHUKAR SIRPOTDAR (MUMBAI NORTH-WEST): Mr. Speaker, Sir, thank you very much for giving me this opportunity. But as far as laying of the document on the Table of the House is concerned, unless and until it is mentioned or is recorded by the Member concerned, nobody is supposed to treat his document on record. Otherwise, what is the record that we have submitted our papers? I look at it from this angle, and further, it is necessary that one should mention about the laying of his document. Thereafter, he should lay it.

Hon. Speaker, Sir, at the outset I congratulate Shri Nitish Kumar and Shri Ram Naik, the hon. Ministers for Railways for presenting a good and very balanced Budget for the year 1999-2000. I am supporting it.

In fact, I wanted to participate in this deliberation but even after sitting here for about 12 hours, no opportunity was given to us. Therefore now, I am laying my speech on the Table of the House so that at least, the hon. Ministers will take cognizance of it and our view points. Thank you very much.

Following members laid their speeches on the Table

Shri Shailendra Kumar

Shri Larang Sai

Shrimati Bhavna Debrajibhai Chikhalia

Shri Madhab Rajbanshi

Shri P. Rajarathinam

Shri Shantilal Chaplot

Shri Thawar Chand Gehlot

Shri Sriram Chauhan

Shri Ram Tahal Choudhary

Shri Indrajit Mishra

Shri Haribhai Chaudhary

Shri K.D. Sultanpuri

Shri V.V. Krishnan Raju

Shri Anantha Venkatarami Reddy

Shri Rameshwar Patidar

Shri Ramesh Chandra Dwivedi

Shri K. Palaniswami

Dr. Ram Lakhan Singh

Shri Lal Muni Chaubey

Shri Bashist Narayan Singh

Shri Prabash Chandra Tiwari

Shri Chaman Lal Gupta

Shri Kishan Lal Diler

0 Shri Tejvir Singh

1 Shrimati Sangeeta Kumari Singh Deo

2 Shri Daya Singh Sodhi

3 Shri Ram Pal Singh

4 Maj. General (Retd.) Bhuwan Chandra Khanduri (AVSM)

5 Shri Janardan Prasad Mishra

6 Shrimati Usha Verma

7 Shri T. Govindan

8 Shri Ganga Charan Rajput

9 Shri Samar Choudhary

0 Shri Shyam Bihari Mishra

1 Shri P.S. Gadhavi

2 Shri C. Sreenivasan

3 Shri M. Durai

4 Shri T. Shanmugam

5 Shri S. Mallikarjunaiah

6 Shri Chatin Singh Samaon

7 Shri M. Thiyagarajam

8 Shri Satya Pal Jain

9 Dr. Madan Prasad Jaiswal

0 Shri A. Ganeshamurthi

- 1 Dr. Ram Krishna Kusmaria
- 2 Shrimati Shiela Gautam
- 3 Shri Ajaya Kumar
- 4 Shri Lakshman Chandra Seth
- 5 Shri Bachhi Singh Rawat 'Bachda'
- 6 Shri Punnu Lal Mohale
- 7 Shri Aditya Nath
- 8 Shri Nand Kumar Singh Chauhan
- 9 Shri Ram Shakal
- 0 Shri Ashok Argal
- 1 Shri S. Murugesan
- 2 Prof. A.K. Premajam
- 3 Shri Varkala Radhakrishnan
- 4 Shri Ravi Prakash Verma
- 5 Dr. Ashok Kumar Patel
- 6 Shri Jual Oram
- 7 Dr. Vijay Sonkar Shastri
- 8 Shri Harpal Singh Sathi
- 9 Shri Chetan Chauhan
- 0 Shri Datta Meghe
- 1 Shri K.H. Muniyappa
- 2 Shri Braja Kishore Tripathi
- 3 Shrimati Jayaben Bharat Kumar Thakkar
- 4 Shri Braj Mohan Ram
- 5 Shri Raj Narayan Pasi
- 6 Shri Sohan Veer Singh
- 7 Shri Baijnath Rawat
- 8 Shri Ramesh Chandra Dwivedi
- 9 Shri Balasaheb Vikhe Patil

MR. SPEAKER: Now, the hon. Minister.

... (Interruptions)

श्री दत्ता मेघे (वर्धा) : अध्यक्ष महोदय, सुबह से रेल बजट पर चर्चा हो रही है। हम इसका विरोध करते हैं। मेरे क्षेत्र की जो समस्याएं हैं, उनको लिखित रूप से मैंने सभा पटल पर रख दिया है, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि राम नाईक जी जोकि रेल राज्य मंत्री हैं, महाराष्ट्र से आते हैं, उनको जितनी भी हमने चिट्ठियां लिखीं उनका संतोषजनक जवाब नहीं दिया। अभी हमने जो अपना भाषण सभा पटल पर रखा है, मैं आशा करता हूँ कि जो समस्याएं हमने बताई हैं, उनका सही जवाब हमें मिलेगा।

अध्यक्ष महोदय: अब आप बैठिए। श्री नीतीश कुमार।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): अध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं उन तमाम माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूँ।

अध्यक्ष महोदय: क्या आप भी अपना जवाब टेबल पर रख देंगे?

SHRI NITISH KUMAR: I am ready, Sir. If you are so willing, I can lay it also... (Interruptions)...If you so desire, I can lay it... (Interruptions)

SHRI P. UPENDRA (VIJAYAWADA): Sir, he should bring out a White Paper in reply to all the demands made by the hon. Members. That will satisfy all... (Interruptions)

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Sir, when I was participating, the hon. Minister did not listen... (Interruptions)

MR. SPEAKER: We will take cognizance of all the papers.

... (Interruptions)

SHRI NITISH KUMAR: You have already participated, that too in your mother tongue. Why are you disturbing now?... (Interruptions)... We have taken all your papers.

SHRI K.H. MUNIYAPPA : Half the work is over and the remaining half of the work is pending, Sir. That is why I am asking this... (Interruptions)

0

श्री नीतीश कुमार: मैं सबसे पहले उन तमाम माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने इस चर्चा में हिस्सा लिया। वे माननीय सदस्य ज्यादा बधाई के पात्र हैं, जिन्होंने सदन के समय को बचाने के खयाल से अपने-अपने लिखित भाषण सदन के पटल पर रखे हैं। वन टाइम एक्स्पेक्शन आपने दिया है इसलिए जो भी माननीय सदस्यों ने अपना भाषण दिया है या सदन के पटल पर रखा है, उन सबके विचारों का अध्ययन करके उनका उचित उत्तर मंत्रालय की तरफ से जरूर भेजा जाएगा।

अध्यक्ष महोदय, जो रेल बजट रखा गया है उसके सम्बन्ध में कई माननीय सदस्यों ने मोटेतौर पर कुछ बातें उठाई हैं, उन पर मैं संक्षेप में अपनी बात रखना चाहता हूँ। इस बात का उल्लेख किया गया कि चार प्रतिशत मालभाड़े में वृद्धि की गई और इसमें किसी भी प्रकार की छूट नहीं दी गई। इसलिए इससे चीजों के दाम बढ़ेंगे और उसका प्रभाव मुद्रस्फीति में वृद्धि के रूप में होगा। आपको मालूम है कि हमने यह दूसरा रेल बजट पेश किया है। पहले रेल बजट में हमने मालभाड़े में कोई आम वृद्धि नहीं की। इस बार मात्र चार प्रतिशत की वृद्धि की गई है।

अगर इन दो वर्षों में हम इंफ्लेशन की दर की वृद्धि को देखें और उसके चलते, जो अन्य कारणों से कॉस्ट ऑफ ऑपरेशन में वृद्धि हुई है, इसका जो असर रेलवे के संचालन पर पड़ेगा, अगर उसे ध्यान में रखेंगे तो उसका जो मेजर हिस्सा है, उसको रेलवे ने अपने सिस्टम में एब्जॉर्ब किया है। एक छोटा सा हिस्सा बढ़ोतरी के रूप में हम प्राप्त करना चाहते हैं, हम कम्पनसेट करना चाहते हैं, इसलिए इतनी मामूली वृद्धि और इसके अलावा पूरे साल मालभाड़े को अपनी तरफ आकर्षित करने के लिए और जो कोर सैक्टर का माल यातायात हम करते हैं, उनको लाभ पहुंचाने की दृष्टि से कई प्रकार की रियायतें हमने दी हैं। यदि उनकी सब रियायतों को हम ध्यान में रखें तो यह चार प्रतिशत की वृद्धि चार प्रतिशत की नहीं रहेगी बल्कि उससे और घट जाएगी, यदि उन रियायतों को देखें जो कि जारी हैं।

अब जो फूड-ग्रेन्स और दूसरी चीजों के बारे में बात कही गई है, सरकार ने जो माल भाड़े में वृद्धि की है, इसके चलते सरकार ने जो दूसरे माल हैं, यहां पर बरनाला साहब बैठे हुए हैं, इसके चलते दूसरी चीजों में किसी भी तरह की वृद्धि नहीं की है, इसलिए आम आदमी पर उसका कोई असर नहीं पड़ने वाला है। अगर इतनी कम वृद्धि को हम एब्जॉर्ब नहीं करेंगे तो यह मुनासिब बात नहीं होगी। हम सदन का समय बचाना चाहते हैं। यदि हम अपने कार्यभार संभालने के पहले के वर्ष को देखें तो हम देखेंगे कि जो बढ़ोतरी हुई थी, वह दस प्रतिशत से भी ज्यादा थी, लगभग कोई ग्यारह प्रतिशत के करीब थी और अगर पूरे दशक को देखें, श्री शिव शंकर जी यहां बैठे हैं, कांग्रेस के जमाने में तेरह प्रतिशत की वृद्धि हुई है थी। अगर आप नब्बे के दशक को देखें तो जो हमने पहला बजट प्रस्तुत किया, उसमें जीरो इंक्रीज है और दूसरे बजट में चार प्रतिशत, जो कि पूरे दशक की न्यूनतम है। इसलिए यह आरोप लगाना कि हमारे इस कदम से इंफ्लेशन बढ़ेगा और लोगों

पर मार पड़ेगी, यह कहना अन्यायपूर्ण होगा। मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि हमने जो रेल बजट रखा, उसमें आलोचना लायक कोई बात नहीं थी लेकिन विपक्ष को चूँकि अपना विपक्ष का रोल अदा करना है, इसलिए उनकी तरफ से कुछ प्रतिक्रिया तो व्यक्त होनी है, हम इसे इस रूप में स्वीकार करते हैं।

... (व्यवधान)

हमारा ज्यादातर समय उधर ही बीता है, इसलिए इस पर हम कोई एतराज नहीं कर सकते हैं। आपका यह अधिकार है और मुझे प्रसन्नता है कि कुछ ही लोगों ने प्रतिक्रिया व्यक्त की है अन्यथा आम तौर पर लोगों ने बजट की सराहना की है, इसके लिए मैं उन सभी को धन्यवाद देना चाहता हूँ।

दूसरे, जो यात्री भाड़े के सिलसिले में हमने कदम उठाया है, जो दूसरी श्रेणी में यात्रा करने वाले लोग हैं, उनके भाड़े में किसी तरह की वृद्धि नहीं हुई है। लगभग नब्बे प्रतिशत लोग दूसरी श्रेणी में यात्रा करते हैं और बाकी लोगों के भाड़े में हमने कोई वृद्धि नहीं की है। हमने उसे युक्तिसंगत बनाया है, राशनेलाइज किया है। अब अगर कोई व्यक्ति दूसरी श्रेणी में बैठकर यात्रा करता है या कभी-कभी खड़ा होकर उसे यात्रा करनी पड़ती है, अगर वह सौ रूपया अदा कर रहा है तो जो व्यक्ति स्लीपर क्लास में सोकर यात्रा कर रहा है, रिजर्वड बर्थ से यात्रा कर रहा है, उनके लिए हमने १५५ रूपया रखा है। इस तरह से वृद्धि नहीं हुई है। कई ऐसे सैक्शन हैं जिसमें कोई वृद्धि नहीं हुई है। उसी तरह से अगर कोई चेरकार में यात्रा कर रहा है, यदि वह अपना कम्फर्ट लैवल डिसाइड करके, आराम के स्तर को डिसाइड करके यात्रा कर रहा है तो हमने केवल उसे राशनेलाइज किया है। अगर कोई व्यक्ति कोई व्यक्ति दूसरी श्रेणी में यात्रा कर रहा है तो सौ रूपया, अगर स्लीपर क्लास में यात्रा कर रहा है तो १५५ रूपया, अगर ए.सी. चेरकार में जा रहा है तो ३०० रूपया, अगर ए.सी. श्री टायर में जा रहा है तो ४५० रूपया, प्रथम श्रेणी में यात्रा कर रहा है ५२५ रूपया, अगर ए.सी. टू टायर में जा रहा है तो ७२० रूपया और ए.सी. प्रथम श्रेणी में जा रहा है तो १४४० रूपया लगेगा। यह पहले के जमाने में हुआ करता था लेकिन कुछ डिस्टॉरशंस बीच में आए हैं। हमने सोचा कि इसे युक्तिसंगत बनाया जाए, इसे राशनेलाइज किया जाए, इसलिए हमने राशनेलाइज किया है और जैसा मैंने बताया, कई रूटस आप उठाकर देखेंगे तो पाएंगे कि भाड़े में कोई वृद्धि नहीं हुई है। इस तरह से राशनेलाइजेशन के प्रस्ताव को आम तौर पर व्यापक समर्थन मिला है। आप रेलवे की आर्थिक स्थिति अच्छी तरह से जानते हैं, हमने बजट में उसका उल्लेख किया है। हमने किसी चीज को छिपाया नहीं है। जब हमने कार्यभार संभाला तो सबसे पहले हमने रेलों की स्थिति पर स्टेटस पेपर जारी किया।

पिछले बजट सत्र के आखिरी सप्ताह में रेलवे के प्रोजेक्ट्स पर व्हाइट पेपर जारी किया और हमने सारी स्थिति लोगों के सामने रख दी, अब आपको सोचना है कि हम क्या तय करें। बजट सत्र के बाद हमने प्रोजेक्ट्स का प्राइवेटाइजेशन किया। कैबिनेट कमेटी ऑन इकोनॉमिक अफेयर्स ने प्रोजेक्ट को प्राइवेटाइज कर दिया और उस प्राइवेटाइजेशन के हिसाब से हम धन का आबंटन कर सकेंगे। हमने तय किया कि जो ऑन गोंग प्रोजेक्ट्स तत्काल खत्म होने वाले हैं, सबसे पहले उनको खत्म किया जाए। नौवें प्लान में जो खत्म हो सकते हैं उनको प्राथमिकता दी जाए, आपरेशनल रिकवार्मेंट को पूरा किया जाए और जो पिछड़े क्षेत्र के विकास के लिए महत्वपूर्ण परियोजनाएँ हैं उन पर भी पर्याप्त धन दिया जाए। हमने अलग-अलग खंडों में परियोजनाओं को डाल दिया है। आप जानते हैं कि धन की कमी है। इस बार हम वित्त मंत्री जी और प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहते हैं कि बजटीय सहायता बढ़ी है। एक जमाना था जब ७४ प्रतिशत बजटीय सहायता थी, ये घटते-घटते २२ प्रतिशत पर पहुँच गई। इस बार फिर इसमें थोड़ी वृद्धि हुई है और एक ट्रेड हुआ है। मैंने वित्त मंत्री जी से अपने बजट भाषण में मांग की थी कि दो सौ करोड़ रुपए और दिए जाएँ, उन्होंने अपनी तरफ से रेलवे को मदद पहुँचाई है। डीजल पर जो सेस लगा उसका एक हिस्सा रेलवे को भी मिलेगा। माननीय सदस्यों ने अपने-अपने इलाके के रोड ओवर ब्रिज के सवाल को उठाया। हम उनको आश्वस्त करना चाहते हैं कि हमारे पास जितने भी प्रस्ताव राज्य सरकारों के थे, आप जानते हैं कि रोड ओवर ब्रिज हम तभी बनाते हैं जब राज्य सरकार इसका आधा हिस्सा वहन करने के लिए तैयार होती है और जब राज्य सरकार इस बात के लिए तैयार होती है कि लेवल क्रॉसिंग को बंद कर दिया जाएगा तब हम ब्रिज पोरशन का खर्च वहन करते हैं, एप्रोच पोरशन को राज्य सरकार बनाती है। जितने भी प्रस्ताव राज्य सरकारों से मिले थे, उन सबको हमने इस बार बजट में अपनी तरफ से स्वीकृति प्रदान कर दी है। हमारे केरल के साथी कह रहे थे कि एक लाख दिया है, हम कहते हैं कि उसे पूरा करने के लिए धन की कोई कमी नहीं होने दी जाएगी। वित्त मंत्री जी ने जो घोषणा की, उसके बाद इस मद में हमें पैसे की दिक्कत नहीं रहेगी, जो भी पैसे की जरूरत रोड और ब्रिज के मद में पड़ेगी हम वह पैसा पारित का देंगे। इसलिए हम आपसे आग्रह करेंगे कि अपनी-अपनी राज्य सरकारों के साथ बैठ कर अपने प्रभाव का इस्तेमाल करिए ताकि वे जल्दी से जल्दी एप्रोच पोरशन का काम शुरू करें। हम ब्रिज पोरशन का काम तत्काल शुरू करेंगे और खत्म भी करेंगे और पैसे की कोई कमी नहीं आने देंगे, इतना मैं आपको आश्वासन देना चाहता हूँ। अगर एक लाख रुपए या जितना भी प्रावधान है उस पर आप नहीं जाएंगे।

महोदय, यह आप अच्छी तरह जानते हैं और आप सब लोगों को मालूम ही है कि इस बार हमने प्लान साइज़ बढ़ाने की कोशिश की तो आलोचना हुई कि आपने आरक्षित निधियों से पैसा निकाल लिया। उसे निकालने में हमारी मजबूरी थी, हम उसमें क्या कर सकते थे। अगर हम प्लान साइज़ न बढ़ाएँ, मेनटेन न करें तो लोगों की जो एस्पेरेशंस हैं उनको पूरा नहीं किया जा सकता। अगर आर्थिक स्थिति में कुछ कमजोरी आई, रिसेशन या कोई और माहौल रहा, हिन्दुस्तान बिलकुल मजबूती के साथ खड़ा रहा, लेकिन उसका असर हमारे ऊपर भी रहा। अगर इससे हम तेजी से उबरना चाहते हैं तो हमें इनफ्रास्ट्रक्चर के क्षेत्र में और पैसा लगाना होगा। इसलिए रेलवे में, उसके विस्तार में हम पैसे की कमी नहीं कर सकते। हमारी सरकार एक्सप्रेस हाईवे के लिए हाउसिंग पर बड़े पैमाने पर खर्च करने जा रही है। इसी तरह से इनफ्रास्ट्रक्चर और हाउसिंग क्षेत्र में ज्यादा से ज्यादा पूंजी निवेश हो, उससे आर्थिक स्थिति मजबूत होगी। इसलिए उस दृष्टि से भी प्लान साइज़ को करना है। लोगों की आकांक्षाएँ हैं, रेलवे की अपनी रिकवार्मेंट्स हैं और आर्थिक स्थिति को ज्यादा बेहतर बनाने के लिए हर हालत में प्लान साइज़ को बढ़ाना था और अगर इसको बढ़ाना है तो हमारी कुछ मजबूरी थी कि हम आरक्षित निधि से पैसा निकालें। हम नहीं निकालना चाहते थे लेकिन हम क्या करते। पंचम वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के बाद सरकार के हर महकमें पर बोझ पड़ा है। रेलवे सबसे बड़ा एम्प्लायर है, इसके ऊपर सबसे अधिक बोझ पड़ा है। पेंशन के मद में भी बोझ पड़ा है। हम लोगों ने जो उम्मीद लगाई थी उससे कहीं ज्यादा बोझ पड़ा है, इस कारण हमारी मजबूरी थी और हमें आरक्षित निधियों से कुछ पैसा निकालना पड़ा।

यह आलोचना हो रही है, हम क्या कर सकते हैं। हमने अपने बजट के बाद जो प्रतिक्रियाएँ थीं उनको देखा, अखबारों में जो कमेंट आते हैं उनको देखा। कई जगह आलोचना की गयी कि जब रेलवे में लाइन कैपेसिटी की कमी है तो १४ ट्रेनें क्यों चलाई गयीं? फिर मैंने अखबारों में पढ़ा कि १४ ट्रेनें ही क्यों चलाई जा रही हैं? हर आदमी अपने-अपने हिसाब से प्रतिक्रिया करके विशलेक्षण करता है। रेलवे पर दोहरी जिम्मेदारी होती है, एक तो उसको आंतरिक रिसोर्सिज को जैनरेंट करना होता है, मुनाफा कमाना होता है, अपने को एक्सटेंड करना होता है और दूसरा लोगों की भावनाओं को भी ध्यान में रखना होता है। रेलवे एक सेवा जिसको सामाजिक दायित्व भी निभाना होता है। पिछली बार मैंने कहा था कि क्रॉस-सब्सिडाइजेशन घटना चाहिए। हम फ्रंट साइड से कमाकर पैसेंजर साइड को देते रहें, यह अब चलने वाला नहीं है, इसके बारे में यहाँ चर्चा होनी चाहिए। पिछले साल हमने पैसेंजर फेयर बढ़ाया था। हम चाहते थे कि इस बारे में देश में बहस हो।

हम भी इस बात को महसूस करते हैं कि रेलवे बजट में सिक्रेट क्या है? रेल भाड़ा बढ़ाना है तो उसकी डेट निर्धारित होती है, सभी जानते हैं कि रेल बजट अलग से पेश करने की एक परम्परा है। पी. उपेन्द्रा जी का रेल के साथ कई रूपों में पुराना संबंध है। अलग से बजट होने का लाभ यह होता है कि इसके निर्णय कम समय में और स्वतंत्र रूप से लिये जा सकते हैं तथा रेलवे से सरकार को भी फायदा होता है। रेलवे जनरल एक्सचेंजर को डिविडेंट अदा करती है। कई लोग तो रेलवे कन्वेंशन कमेटी में काम कर चुके हैं, पी. उपेन्द्रा जी भी काम कर चुके हैं, मनोरंजन भक्त जी तो १९९६ में उसके सभापति थे। इसलिए इस बारे में सब लोगों को मालूम है कि रेलवे का एक अलग बजट रखने की परिपाटी है। कुछ निर्णय लिये जाते हैं लेकिन मौटे तौर पर जो देश की आर्थिक स्थिति होती है उससे इसका संबंध है। पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए रेलवे धन लगाकर सामाजिक दायित्व का भी निर्वहन करती है।

अब जो स्थिति आ गयी है, उस पर चर्चा होनी चाहिए। शुरू से ही लोगों को आदत पड़ी हुई है कि कम से कम भाड़ा अदा करें। आखिर यह कब तक चलेगा?

जो आंकड़े मैंने देखे हैं उसमें चार हजार करोड़ रुपये से भी ज्यादा पैसेंजर ट्रेफिक में घाटा होता है, यह सोचने का विषय है। मान लीजिए कि पैसेंजर फेयर हम कुछ बढ़ा देते तो सबसे अधिक प्रतिक्रिया पी. उपेन्द्रा जी और शिवशंकर जी आप ही करते। हमारे वामपंथी बंधु जो बैठे हुए हैं उन्होंने पहली बार सैकिंड-क्लॉस फेयर नहीं बढ़ा तो उसके लिए हमारी प्रशंसा नहीं की, लेकिन चार प्रतिशत फ्रेट बढ़ा तो उसको लेकर कि इनफ्लेशन बढ़ गया, हमारी पिटाई कर रहे हैं। कब तक यह चलेगा? स्टेस पेपर के जरिये हमने इसके रखा है। कई लोगों ने सवाल किया कि आपने एक सिलसिला शुरू किया था उसको रोका क्यों? हमने कहा कि पिछली बार पैसेंजर का किराया बढ़ा था, माल भाड़ा नहीं बढ़ा था, इस बार हम लोगों ने माल भाड़ा थोड़ा बढ़ा दिया है। हम लोगों तक अपनी बात पहुंचाएंगे और लोग हमारी बात समझ सकेंगे, हार्ड डोज देने की कोई जरूरत नहीं है। इस तरह की तर्कसंगतता पैसेंजर फेयर में हो रही है। सब लोग सोच लें और इस पर साल भर बहस करें, इसलिए हमने आपके सामने यह बात रख दी है। लगभग तीन हजार करोड़ रुपये से भी ज्यादा घाटा पैसेंजर ट्रेन में है, इसके बारे में लोग सोच लें कि कितने दिनों तक यह सिलसिला चल सकता है। सभी को सोचना चाहिए कि अगर हम यात्रा करते हैं तो कुछ ज्यादा अदा करने के लिए भी तैयार रहें। इसके लिए मानसिक तैयारी शुरू से होनी चाहिए और रेलवे के मामले में कम से कम पार्टी के हिसाब से प्रतिक्रिया नहीं होनी चाहिए। अगर आप सचमुच चाहते हैं कि रेलवे राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है तो पार्टी से ऊपर उठकर इसके बारे में सोचना पड़ेगा। यह सच है कि रेलवे बजट पर चर्चा होती है तो माहौल सौहार्दपूर्ण होता है, इसमें राजनीति की मात्रा कम होती है और जो थोड़ा बहुत होती है, वह स्वभाविक है।

यहां आलोचना नहीं करेंगे तो बाहर लोग पूछेंगे, इसलिए थोड़ी बहुत आलोचना ठीक है। मैं आग्रह करूंगा कि आप इसके बारे में जरूर सोचिए और सर्वसम्मति बननी चाहिए।

यहां कई माननीय सदस्यों ने अपने-अपने इलाकों की चर्चा की। मैं उन्हें बताना चाहता हूँ कि हमारी अपनी सीमाएं हैं। नई लाइन्स के लिए ६०० करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। गेज कनवर्शन के लिए ६४५ करोड़ रुपए, डबलिंग के लिए ६२५ करोड़ रुपए, इलैक्ट्रिफिकेशन के लिए ३५० करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। सिग्नलिंग के लिए हमने पैसा बढ़ाया है। ट्रेक रिन्यूअल के लिए १५०० करोड़ रुपए और पैसेंजर एमेनिटीज के लिए १३० करोड़ रुपए बढ़ा दिए हैं। आप इसकी सीमाओं को समझ लीजिए। सब को रेल लाइन्स चाहिए। उनकी वह मांग दुरुस्त भी है। इसके लिए धन का आवंटन उसी प्रकार होता है। मैं खास तौर से दो जगहों का जरूर उल्लेख करना चाहूंगा। सोज साहब ने कश्मीर के बारे में चर्चा की। उड़ीसा के साथी मलिक साहब कुछ बोल रहे थे। वह कल धरने पर बैठे थे। वह जब बोल रहे थे तो हमें अपने पुराने साथी मुंडा जी की याद आ गई।

एक माननीय सदस्य : उनकी तो मृत्यु हो गई है।

श्री नीतीश कुमार : वह भी इसी तरह स्परिटिड होकर बोलते थे। अपनी बात को मजबूती के साथ रखना चाहिए। आप सच्चाई की तरफ भी ध्यान दें। हमने आपकी सुविधा के लिए यह तैयार करवाया है। आप अच्छी तरह जानते हैं कि रेलें जोन्स में बंटी हैं। कागजात जोन्स के हिसाब से होते हैं, राज्यों के हिसाब से नहीं होते हैं लेकिन धीरे-धीरे राज्यों के हिसाब से बोलने की परम्परा चल पड़ी। कल जब आप लोगों ने यहां धरना दिया तो हमारे पास भी प्रतिक्रिया के लिए लोग आए। मैंने पिक बुक से सब आंकड़े इकट्ठे कर देखे। मैंने वे आंकड़े १९९४-९५ से इकट्ठे करवाए। १९९४-९५ में आपकी सरकार थी। मैंने उस समय की चार-पांच मर्दानों का आउट-ले नई लाइन, गेज कनवर्शन, डबलिंग, इलैक्ट्रिफिकेशन और रोड ओवर ब्रिज का तैयार करवाया क्योंकि इन पर ही ज्यादा चर्चा होती है। हमने ये आंकड़े पिक बुक से इकट्ठे किए हैं। इनमें प्रोजैक्ट्स के नाम हैं इसलिए आंकड़ों में गड़बड़ी नहीं हो सकती है लेकिन पैमाना एक ही है। एक प्रोजैक्ट एक से अधिक राज्य में भी होते हैं। राज्यों के तौर पर इस तरह के आंकड़े इकट्ठे करना न सम्भव है और न मेरी समझ से उचित है। रेलों को जोन में ही रहने देना चाहिए, राज्यों में नहीं ले जाना चाहिए। अगर इस आधार पर विश्लेषण करना शुरू करेंगे तो रेल जिस चीज का प्रतीक है वह शायद टिक नहीं पाएगा। आपने धरना दिया इसलिए हमने मुनासिब समझा कि हम आंकड़े इकट्ठे कर लें। १९९४-९५ में कुल आउट-ले ९३.९४ करोड़ रुपए था। उस समय आपकी हुकूमत थी। १९९५-९६ में टोटल आउट-ले ९९.३२ करोड़ रुपए था। उस समय आपकी हुकूमत थी। १९९६-९७ में आपके समर्थन से हुकूमत चल रही थी। कुछ समय आपकी हुकूमत थी और कुछ समय आपके समर्थन वाली हुकूमत थी। उस समय टोटल आउट ले ११२.०८ करोड़ रुपए था। १९९७-९८ में आपके समर्थन से हुकूमत चल रही थी, उस समय टोटल आउट-ले १४६.०३ करोड़ रुपए था। इसके बाद १९९८-९९ में मैंने रेल बजट प्रस्तुत किया। टोटल आउट-ले २२६.५५८ करोड़ रुपए था। हमने फिर इस साल उस स्तर को बरकरार रखा। पिक बुक से निकाल कर देख लीजिए। इस बार के बजट में २२७.०९१ करोड़ रुपए रखे हैं। आप बाहर आलोचना करते हैं। आलोचना करिए, चुनाव का साल है, राजनीति भी करिए लेकिन कृपया तथ्यों से मुंह मत मोड़िए। हमने पूरी कोशिश की है। अगर कोई शिकायत है तो हम वहां चल कर और सांसदों के साथ बैठ कर, चर्चा करके क्या और बेहतर ढंग से किया जा सकता है, करेंगे। हम जब कोई निर्णय लेते हैं तो राजनीतिक भेदभाव के आधार पर नहीं लेते हैं। हम सब विकास को ध्यान में रख कर निर्णय लेते हैं। आपने अब तक जो राय बनाई थी कि हम उड़ीसा के हितों की अनदेखी कर रहे हैं, अब अपनी राय बदल लीजिए। जब आप राजनीति करेंगे तो इस पक्ष के लोग भी आंकड़ों के साथ आपको जवाब देंगे।

इसलिये हम समझते हैं कि इस मैटर को यहां समाप्त कर दिया जाये और सब लोग मिलकर सोचें कि इस क्षेत्र के लिये इससे ज्यादा और क्या किया जा सकता है तो बेहतर होगा।

मैंने प्रो. सोज को यह वचन दिया था कि कश्मीर के बारे में जरूर बताऊंगा क्योंकि कश्मीर की विशेष परिस्थिति है। कश्मीर के लिये दो रेल प्रोजैक्ट्स हैं। पहला जम्मू तवी से ऊधमपुर तक का रेल प्रोजैक्ट बहुत जमाने से चला आ रहा है। इस में काफी डिले हुआ है लेकिन हम लोग इस कार्य में तेजी लाने की कोशिश कर

रहे हैं। हमने इसके बारे में डिस्कशन की, उसके हिसाब से यह प्रोजेक्ट २०००-२००१ वित्तीय वर्ष में पूरा हो जाना चाहिये। मैं आपको इतना आश्वस्त करना चाहता हूँ कि इस बार जो खर्च संभव है, उसका प्रावधान कर दिया है। आप जानते हैं कि बीच में कांट्रेक्टर को कई जगह प्राब्लम्स आईं और उसे यह कांट्रेक्ट टर्मिनेट करना पड़ा। एक जगह डिजाइन की प्राब्लम्स आईं। टनल का काम तेजी से चल रहा है, ब्रिज तथा दूसरे काम चल रहे हैं। १९८० के दशक से चला आ रहा यह प्रोजेक्ट नये मिलिनियम में जरूर पूरा हो जायेगा।

श्री चमन लाल गुप्त (ऊधमपुर): मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या ऊधमपुर की टनल का टेंडर फाइनल हो गया है क्योंकि पिछले डेढ़ साल से कोई कांट्रेक्टर खड़ा नहीं कर पाये हैं।

श्री नीतीश कुमार: अब हो चुका है। बीच में डिजाइन और कांट्रेक्टर की प्राब्लम्स आई थी। हमने अनुभव से सीख लिया है कि कठिनाइयों से उबर कर लाभ उठा सकते हैं। कैबिनेट में यह निर्णय लिया गया है कि ऊधमपुर से बारामूला तक की नई रेल परियोजना का कांट्रेक्ट सिंगल टेंडर बेसिस

IRCON

को दिया जाये जो रेलवे की एक कम्पनी है। इस कम्पनी में काम करने वाले कर्मचारियों को रियायतें दिये जाने का निर्णय किया गया है। हम चाहते हैं कि काम तेजी से हो और

IRCON

को निर्देश दिया गया है कि लोकल लोगों से आप अन्य काम करवायें। इसमें एक्सपर्टाइज वाला काम तो एक्सपर्ट ही करेगा लेकिन अर्थवर्क, माइनर ब्रिजेज जैसे कामों में जहां एक्सपर्टाइज की जरूरत नहीं होती, लोकल लोगों से करवाया जाये। यह निर्देश उन्हें दे दिया गया है। इससे लोकल लोगों को काम मिल सकेगा।

ऊधमपुर-बारामूला रेलवे प्रोजेक्ट तीन खंडों में विभाजित है। ऊधमपुर से कटरा, कटरा से काज़ीगुंड और काज़ीगुंड से बारामूला। गृह मंत्री जी की अध्यक्षता में श्रीनगर में एक मीटिंग हुई थी जिसमें मुझे भी बुलाया गया था। अन्य मंत्री लोगों के अलावा जम्मू कश्मीर के मुख्यमंत्री भी उपस्थित थे। इस रेलवे प्रोजेक्ट के बारे में तीन सीनैरिओ रखे गये जिनको पूरा करना है। अल्टीमेटली एक कांसेंसज़ था कि सीनैरिओ-१ के हिसाब से ऊधमपुर-कटरा और काज़ीगुंड-बारामूला का काम २००२ तक खत्म कर सकते हैं, कटरा-काज़ीगुंड का डिफिकल्ट टिरेन का काम २००७ तक पूरा कर सकते हैं। मगर उसके लिये फ्लो आफ फंड्स मिल जाये। दूसरे सीनैरिओ के लिये मेरी कुव्वत है कि मैं अपने और सरकार के स्तर पर जो कहना चाहता हूँ, वह कह रहा हूँ। बेसिक सवाल यह है...

प्रो. सैफ़ुद्दीन सोज़ (बारामूला): मैं सिर्फ यह कहना चाहता हूँ कि आपका मकसद कश्मीर में सिर्फ यह है कि ऊधमपुर से श्रीनगर रेल पहुंचे। यह मकसद नहीं है कि पहले रेल बारामूला से काज़ीगुंड पहुंचे। हम वादी में रेल नहीं चाहते, हम वादी की तरफ रेल ले जाना चाहते हैं।

श्री नीतीश कुमार: मैंने आपके सामने तीन बातें रख दी हैं ताकि पूरा सदन जान सके और सदन के माध्यम से सारा देश जान जाये। चूंकि यह डिफिकल्ट टिरेन है, इसलिये इस प्रोजेक्ट की कॉस्ट २५०० करोड़ रुपये है। हमने पढ़कर सुना भी दिया है कि हमारे पास रिसोर्सेज़ कम हैं। जब रेलवे को अपने बजट से बनाना होगा तो उसमें समय लगेगा। इसलिये हमने अपने बजट में १२० करोड़ रुपये की व्यवस्था की है।

सौ करोड़ रुपये इस नये प्रोजेक्ट के लिए हमने दिये हैं लेकिन इसके बारे में बजट के बाहर से अतिरिक्त सहायता जब आएगी, तभी इस काम में जो अपेक्षित प्रगति है, वह संभव है। इस बात को स्वीकार करना होगा और इसके लिए सरकार के स्तर पर भी विचार मंथन चल रहा है कि इसका क्या किया जा सके और रेलवे की तरफ से हमने उपयुक्त स्तर पर बात को रखा।

प्रो. सैफ़ुद्दीन सोज़ (बारामूला): जहां तक आपने बजट में पैसा दिया है, उसके लिए मैं आपको मुबारकबाद देता हूँ। मगर जब तक आपके पास फंड नहीं होगा अलग से कश्मीर ऐक्सप्रेस कार्पोरेशन नहीं बनाएंगे, तब तक वहां रेल नहीं जाएगी।

श्री नीतीश कुमार : हम उसी पर आ रहे हैं। आपने पूछा था कि खर्च का हिसाब दे दो। मैं एक मिनट में आपको बता देना चाहता हूँ। ऊधमपुर से कटरा सेक्शन में ज़मीन में ३७ करोड़ रुपया खर्च हुआ है। अर्थ वर्क, माइनर ब्रिज में सवा दो करोड़ रुपये हुआ है। मेजर ब्रिज में २७ लाख रुपये लगाए गए हैं शुरूआती तौर पर। ३९.५२ करोड़ रुपये खर्च हुए हैं। इस बार के लिए २५ करोड़ का बना लिया है कि क्या-क्या खर्च किया जा सकता है। दूसरे खंड के लिए काज़ीगुंड बारामूला में इस वित्तीय वर्ष के अंत तक ६९ करोड़ लैण्ड की मद में खर्च हो जाएगा। अगले साल ६० करोड़ लैण्ड की मद में खर्च करेंगे।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : नीतीश जी, आप चेयर को ऐडेस करें तो कोई समस्या नहीं है। सोज़ जी को ऐडेस नहीं करें।

श्री नीतीश कुमार : हमने शुरू में कहा कि कश्मीर का स्पेशल स्टेटस है तो सोज़ साहब को भी स्पेशल स्टेटस दिया है।

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ : कश्मीर को रेल मैप में आना है, इसलिए मैं कह रहा हूँ।

श्री नीतीश कुमार : इतना बताने के बाद भी आपको संतोष नहीं है तो मैं क्या कर सकता हूँ?

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ (बारामूला): मैं संतोष व्यक्त कर रहा हूँ।

श्री नीतीश कुमार : इस बार ७५ करोड़ रुपये खर्च करेंगे। रही बात आपने कश्मीर रेलवे ऐक्सप्रेस कार्पोरेशन बनाने की बात कही थी। कोंकण कार्पोरेशन बनाया गया। काम तो बहुत जल्दी प्राइवेट सेक्टर से धन जुटाकर किया और उसमें भी चार राज्यों ने पार्टिसिपेट किया, सेक्टर ने पार्टिसिपेट किया, लोगों ने बॉण्ड खरीदे। सब तरफ से पैसा जुटाया गया और वह काम कुछ साल में पूरा कर दिया गया, लेकिन उस पैसे को तो अदा भी करना पड़ रहा है। आप चाहे मार्केट से बॉरो करके बाद में जिससे बॉरो किया है उसको अदा कीजिए या शुरू में ही पैसा लगाइए, कोई फर्क नहीं पड़ता है। कभी-कभी वह और मुश्किल स्थिति पैदा करता है। क्योंकि महंगी दर पर हम बाज़ार से पैसा ले रहे हैं, इसलिए बेहतर होगा कि आप इसके बारे में बैठकर गंभीरतापूर्वक विचार कर लें। कोंकण का एक पक्ष तो आप जानते हैं, दूसरा पक्ष जल्दी बन गया और इस बीच में इंडस्ट्री नहीं आई तो रेलवे का कुसूर हो गया कि जल्दी बन गया। उसके चलते जो परेशानी है, उसका असर रेलवे को उठाना पड़ेगा, उसका भार रेलवे को ही ढोना पड़ेगा। कार्पोरेशन के बारे में अभी तक कोई विचार नहीं किया गया है लेकिन आप कहेंगे तो इस बारे में हम लोग बैठकर ऐक्ज़ामिन करेंगे, लेकिन ज़रा बताइएगा कि वह बॉण्ड कौन खरीदेगा, कहां से पैसा आएगा और फिर कैसे रीपेमेंट शोड्यूल होगा।

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ : आपकी नीयत साफ है तो धन जमा कीजिए और रेल पहुंचाइए कश्मीर में।

श्री नीतीश कुमार : अब जितने लोगों ने अपने अपने इलाके के बारे में सवाल उठाया है, उनके बारे में उनका उत्तर हम भेज देंगे। जहां तक अन्य बातों का सवाल है मैं दो तीन बातों का उल्लेख करके कनक्लूड करना चाहूंगा।

एक तो हमारा प्रयास होगा कि हम अदर गुडज़ ट्रेफिक को अपनी तरफ अट्रैक्ट करें। दूसरा प्रयास होगा कि लीकेज को चैक करें। हम और तरह से रिसोर्सिज़ पैदा करें। इसी दृष्टिकोण से अभी हम लोगों ने जो यात्री गाड़ियों के साथ पार्सल वाहन जिसको बोलचाल की भाषा में कहते हैं, उसका जो फ्रंट एस.एल.आर. है, उसको हम लीज़ पर देने जा रहे हैं। इससे भी पैसे की आमदनी रेलवे को होगी। इसी प्रकार से कई कदम हम लोग उठाने जा रहे हैं और पार्सल ट्रेन्स भी चलाएंगे। जैसा मैंने पहले कहा कई मीज़र्स उठाकर हम लोग अदर गुडज़ ट्रेफिक को अट्रैक्ट करने की कोशिश कर रहे हैं।

एग्ज़ेसिव मार्केटिंग के जरिये हम ट्रेफिक अट्रैक्ट करने की कोशिश करेंगे, अगर कोर-सेक्टर से कुछ कमी आई है तो हमें पूरी उम्मीद है इकोनोमी पिक अप कर रही है और पिक अप करेगी और उसके बाद हमने जो लक्ष्य निर्धारित किया है, हम उतनी दुलाई करने में सफल हो पायेंगे।

अध्यक्ष महोदय, लीकेज के बारे में कई माननीय सदस्यों ने चर्चा की है, लीकेज की गुंजाइश है, रेलवे में लीकेज हो रही है। इसमें कोई दो राय नहीं है, सबसे पहले लीकेज वे ब्रिजेज में हैं, वजन ज्यादा ढोया जा रहा है, रिकार्ड में कम वजन का पैसा हम लोगों को मिल रहा है। यह सब लीकेजिज हैं, उस पर हमारा ध्यान है और उसके लिए भी हमने चर्चा कर ली है, हम इलेक्ट्रॉनिक्स मशीन्स लगाने जा रहे हैं, रेलवे के कम और प्राइवेट सेक्टर के ज्यादा वे ब्रिजेज हैं। उसके बारे में हम निर्णय लेने जा रहे हैं। रास्ते में भी कई जगह उसे चैक करने के लिए और वे ब्रिजिज बनायेंगे, ताकि लीकेज के प्वाइंट को हम दूर कर सकें।

दूसरा मामला स्क्रेप डिस्पोजल का है। इसके बारे में मैंने रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से कहा है कि इसके बारे में आप चर्चा करें। आम तौर पर यह शिकायतें मिलती हैं, माननीय सदस्य भी कहते हैं

... (व्यवधान)

आपने अभी-अभी कहा और इसके पहले भी चर्चा में कहते रहे हैं, स्क्रेप डिस्पोजल के मामले में जो लीकेज है, उसे समाप्त करने की दिशा में हम कदम बढ़ाने की कोशिश करेंगे, हम चाहते हैं कि लीकेज रूके और उस पर माननीय सदस्य जो भी सुझाव देना चाहेंगे, उन सुझावों पर हम गंभीरतापूर्वक विचार करेंगे। चूंकि यह सब लोगों के सोचने का विषय है कि लीकेज को कैसे रोका जाए।

अध्यक्ष महोदय, भ्रष्टाचार पर हमला हो रहा है, जिसके बारे में बदनामी थी, कई माननीय सदस्यों ने रिक्लूटमेंट की चर्चा की थी। ग्रुप-सी में रिक्लूटमेंट को हमने सुधार दिया है। लगभग एक साल का अनुभव बताता है कि लिखित परीक्षा में कोई धांधली या बेईमानी संभव नहीं है और हमारा प्रयोग सफल हुआ है। जो कार्बनलैस डुप्लीकेट कॉपी है, उसका एक हिस्सा रेलवे रिक्लूटमेंट कंट्रोल बोर्ड, दिल्ली के पास आता है। किसी भी अभ्यर्थी को हमने कंफ्लेंट करने का अधिकार दिया है। अगर कोई कंफ्लेंट होगी तो हम यहां भी कापी की जांच करवा सकते हैं। इसलिए उस मामले में एक तरह से अभी तक कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है कि लिखित परीक्षा में कोई धांधली है। कहीं से भी यदि कोई शिकायत मिल रही है, यदि किसी सैक्टर पर कोई अनफेयर मीन्स अडॉप्ट करता है तो हम लोग परीक्षा कैंसिल कर रहे हैं। इस प्रकार हम इस लड़ाई में कामयाब होते नजर आ रहे हैं कि ग्रुप-सी में कि किसी भी प्रकार की लिखित परीक्षा में कोई धांधली की गुंजाइश नहीं है।

अध्यक्ष महोदय, जहां तक इंटरव्यू का सवाल था, एक क्लर्क नौकरी कर रहा है, उसके इंटरव्यू की क्या जरूरत है। हमने १५ परसेन्ट रखा था, वह तो सबजैक्टिव इ वेल्युएशन है, उसमें कोई ऑब्जेक्टिविटी नहीं है। किसी का चेहरा आपको अच्छा लगा, किसी का चेहरा हमें अच्छा लगा। किसी को किसी तरह से अच्छा लग

सकता है या अच्छा लगवाया जा सकता है, तो हमने देखा कि न हम किसी का चेहरा अच्छा लगवायेंगे, न वह रेलवे के अधिकारी, जिनको हमने चेयरमैन के पद पर बैठाया है, वह किसी को अच्छा समझें

... (व्यवधान)

SHRI RAMA CHANDRA MALLICK (JAJPUR): What about medical examination?

SHRI NITISH KUMAR: How can we give up medical examination? Medical test is a must. They have to give medical test.

इंटरव्यू में जहां पर्सनेलिटी की जरूरत है, उन कैटेगरीज को छोड़कर ज्यादातर जगहों पर हमने वैसा कर दिया है। जो सेफ्टी कैटेगरीज हैं, उनके लिए साइको टेस्ट अनिवार्य है, वह तो होगा ही, लेकिन इंटरव्यू सामान्य ढंग पर जिसमें आवश्यक नहीं है उसमें से इंटरव्यू को हमने समाप्त कर दिया है, लेकिन मैडिकल होगा। मैडिकल के न होने का तो सवाल ही पैदा नहीं होता है, उसके बिना नियुक्ति नहीं हो सकती है। जब ग्रुप-सी में यह सफलता मिली तो हम लोगों का ध्यान गया कि ग्रुप-डी में क्या होता है। ग्रुप-डी में माननीय सदस्य पत्र लिखते थे और हम उन्हें जवाब देते थे। लेकिन जब हमने देखा कि कायदे से कहीं वैकेन्सी पड़ी हुई है और अच्छे ढंग से अपाईटमेंट नहीं हो पा रहा है। बहुत सी एप्लीकेशंस और कई ढंग की कठिनाइयों का बखान रेलवे के अधिकारी कर रहे थे, हम लोगों ने उस पर भी चिंतन किया और इस नतीजे पर पहुंचे कि ग्रुप-डी को भी जोनल रेलवे से निकाल दिया जाए और ग्रुप-डी को भी हम रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड को सौंप दें और रेलवे रिक्रूटमेंट में ग्रुप-डी की बहाली के लिए उसी में एक सेल बना दें और वह सेल ग्रुप-डी की नियुक्तियों के लिए निरंतर सालों अपना काम करता रहेगा, वह भी रोजगार समाचार में और अन्य समाचार पत्रों में वैकेन्सी निकालेगा। जैसे आठवीं कक्षा हो या इस तरह के किसी स्टैंडर्ड की लिखित परीक्षा होगी और उनके जो फिजिकल स्टैंडर्ड की जरूरत है, जैसे कोई गैंगमैन है, उसको तो स्लीपर रखकर दौड़ाते हैं, उसको दौड़ाया ही जायेगा और फिजिकल रिक्रूटमेंट को पूरा करेंगे तथा मैरिट के आधार लिखित परीक्षा का रिजल्ट होगा, सीधे अपाईटमेंट होगा। ग्रुप-डी में किसी भी प्रकार के फेवरेटिज्म या धांधली की गुंजाइश को समाप्त करने का निर्णय लिया है और उसके बारे में पूरी गाइडलाइंस जारी हो रही है।

अध्यक्ष महोदय, इस तरह से रिक्रूटमेंट के मामले को दुरुस्त करने का प्रयास हम लोग कर रहे हैं। स्पोर्ट्स के मामले में भी जो टॉप करते हैं, जो विनर्स होते हैं, जो नेशनल गेम्स में फर्सट आते हैं, उनको हम जॉब आफर करते हैं। इसके अलावा बाकी जितना भी स्पोर्ट्स का कोटा है उसके लिए हम खुली भर्ती स्पोर्ट्समैन के बीच कराते हैं। जो कंपैशनेट ग्रांड पर भर्ती होती हैं, उनमें तो पूर्णतः कंपैशन को ही आधार माना जाता है। वे इसमें नहीं आते हैं। उसके लिए भी हम समीक्षा कर रहे हैं।

श्री मोहन रावले (मुम्बई दक्षिण-मध्य) : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने इसमें खोखो को इन्क्लूड नहीं किया है। खो-खो नेशनल गेम है।

श्री नीतीश कुमार: हो जाएगा।

श्री मोहन रावले: कब हो जाएगा? उस पर चर्चा हुई है। दो वर्ष पहले डिस्मिशन लिया गया है कि उसको शामिल कर लिया जाएगा, लेकिन अभी तक शामिल नहीं किया गया है। आप उसको भी इसमें इन्क्लूड कर लीजिए।

श्री नीतीश कुमार: महोदय, लगता है कि रावले जी आजकल दिल्ली में कम रहते हैं और मुम्बई ज्यादा रहते हैं। इसलिए मेरा उनसे अनुरोध है कि जब वे दिल्ली रहें तो कभी हमसे मिल लें। हो जाएगा।

मोहन रावले: सर उसको इसमें इन्क्लूड कर दीजिए।

श्री नीतीश कुमार: आप हमसे मिल लीजिए। हमने समझ लिया है। मैं पता लगाऊंगा कि उसमें क्या है।

अध्यक्ष महोदय, कुछ सवाल और उठाए गए हैं। यहां वैगन प्रोक्योरमेंट का सवाल उठाया गया है। वैगन प्रोक्योरमेंट का जो पिछली बार निर्धारित किया गया था। उसमें यह देखा गया कि इस बार हमारी इसमें इतनी लोडिंग नहीं हो रही है जिसके चलते हमारी आय कम हो गई और खर्च में वृद्धि हो गई। मेरे स्तर पर नहीं, बल्कि रेलवे बोर्ड के स्तर पर ही जो उनको अधिकार था, उसके अनुसार उन्होंने एक कट लगाया। जब वह मेरे स्तर पर आया, तो मैंने उसकी समीक्षा की है और मैंने यह निर्णय किया है कि वैगन प्रोक्योरमेंट में जो कट लगाया गया था आप्शन क्लाज का इस्तेमाल करते हुए, उनके जो पुराने आर्डर्स हैं उनको रैस्टोर किया जाए। इसलिए एक बात जरूर होगी कि जो अब सप्लाय लेंगे, वह नए वित्तीय वर्ष में, उसी आर्डर के अगेन्स्ट, लेकिन हमको नए टेंडर में उससे थोड़ा कम रेट आ गया है। जो नया रेट आया है, उसी रेट पर उनका पेमेंट और नए साल में पेमेंट संभव होगा, यह करते हुए हम लोगों ने यह निर्णय लिया है और वैगन प्रोक्योरमेंट के संबंध में आर्डर को हम रैस्टोर करने जा रहे हैं। वित्तीय वर्ष में पेमेंट होगी। वैगन प्रोक्योरमेंट के संबंध में हम आर्डर्स को रैस्टोर करने जा रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, इसके अलावा विकास की दृष्टि से बजट में जिन स्कीमों का उल्लेख किया है और हम लोगों ने कई नई परियोजनाओं को भी स्वीकृति प्रदान की है और हम लोगों का यह प्रयास है कि पूरी प्रक्रिया से कोई काम हो, लेकिन कतिपय कारण होते हैं जिनके चलते कुछ कामों को हमें इस साल के बजट में भी शामिल करना पड़ा है, लेकिन मुख्य रूप से जो प्रोजेक्ट्स हैं डबलिंग के, इलैक्ट्रीफिकेशन के, उनकी जरूरत है। पहले से ही पेंडिंग चल रहे हैं, उसके लिए मैंने एप्रोप्रिएट अथारिटी के द्वारा स्वीकृति प्रदान करने का काम किया है। कुछ मामलों में वह मंत्रालय में ही हो जाता है और कुछ मामलों में मंत्रिमंडल के स्तर पर होता है। इस तरह से नई लाइन के १६, गेज कनवर्शन के ६, डब्लिंग का एक, इलैक्ट्रीफिकेशन के ३ प्रोजेक्ट्स को बहुत कम समय सीमा में हमने स्वीकृति प्रदान की है। कुछ परियोजनाएं पहले से चली आ रही हैं जिनके बारे में माननीय सदस्यों ने कहा कि एक हजार रुपए का आबंटन किया गया है। बिना मंत्रिमंडल की स

वीकृति के हम एक पैसा भी खर्च नहीं कर सकते हैं। इसलिए हमने उनको स्वीकृति के लिए भेजा है। उसी व्यथा को खत्म करने के लिए जो बगल में स्टार का निशान होता है, उसको खत्म करने के लिए, उससे मुक्त कराने के लिए ही प्रयास कर रहे हैं।

SHRI RAMA CHANDRA MALLICK : Mr. Minister, just now you said that you cannot give a single pie. That being so, how can you give rupees one thousand?

श्री नीतीश कुमार: चूंकि वह क्लीयर प्रोजैक्ट नहीं है। इसीलिए हमने एक हजार रुपए का आबंटन किया है। हमने उन बातों का उल्लेख व्हाइट पेपर में कर दिया है। उसे गौर से पढ़ लीजिए।

SHRI RAMA CHANDRA MALLICK : I know about it. I am a senior Member.

श्री नीतीश कुमार: मैं आपसे इतना आग्रह करूंगा कि आपके बगल में शिव शंकर जी बैठे हैं, मनोरंजन भक्त जी बैठे हैं, उनसे पूछ लीजिए। यह जरूरी नहीं है कि हर चीज को खड़े होकर कहा जाए और अपने को रिकार्ड पर लाया जाए।

... (व्यवधान)

श्री दत्ता मेघे (वर्धा): अध्यक्ष महोदय, नरखेड़ा और अमरावती में अभी भी किसानों को पैसा नहीं मिला है।

... (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार: अध्यक्ष महोदय, कई माननीय सदस्य स्टापेज की मांग करते हैं। यदि किसी एक गाड़ी का स्टॉपेज एक स्टेशन पर दो मिनट देते हैं, तो उस गाड़ी का रनिंग टाइम ८ से १० मिनट बढ़ जाता है।

कई सदस्यों ने यह भी शिकायत की है कि पहले गाड़ी इतने समय में पहुंचती थी परन्तु अब गाड़ियों को पहुंचने में काफी समय लगता है। दोनों बातें संभव नहीं है या तो आप स्टापेज ले लीजिए या कम समय में अपने गंतव्य में पहुंचिये। दोनों बातें संभव नहीं होती हैं।

... (व्यवधान)

श्री दत्ता मेघे :सब लोगों की मांग है कि डिस्ट्रिक्ट प्लेसेस में दूर-दूर गाड़ियां नहीं रुकती हैं ।

... (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार: जिनको स्टापेज चाहिए, वे कहते हैं कि स्टापेज दीजिए। ... (व्यवधान)

DR. RAVI MALLU :Even if there is a little delay, they must be stopped in the larger interest of the passengers.

... (Interruptions)

SHRI RAMA CHANDRA MALLICK : Rajdhani Express starts from Bhubaneshwar, with one stop at Cuttack, and finally terminates at Howrah.

श्री नीतीश कुमार: जब मैंने आपका नाम लेकर उल्लेख कर दिया तब फिर आप बार- बार क्यों खड़े हो रहे हैं। जिन्हें लम्बी दूरी में जाना है, वे एतराज करते हैं कि ज्यादा समय क्यों लगता है? दोनों में कंट्रोडिक्शन है, उसके बावजूद एम.पी.जे. की मांग पर स्टापेज दिये जा रहे हैं और दिये जाते हैं लेकिन जो रनिंग टाइम बढ़ रहा है, उसकी आप आलोचना मत करें क्योंकि रनिंग टाइम उसी के चलते बढ़ रहा है।

इस वर्ष यात्री वर्ष घोषित किया गया है। हम उसके लिए योजना बना रहे हैं जिससे यात्री सेवाओं में सुधार हो। जैसा मैंने उल्लेख किया कि ३० चुनिंदा ट्रेनें ऐसी होंगी जिसकी सर्विस को इस तरह से अपग्रेड किया जायेगा जिससे उसमें किसी तरह की कोई कम्प्लेंट न रहे। खान-पान या किसी भी और प्रकार की कम्प्लेंट न रहे, इसका हम इंतजाम करने वाले हैं। हर डिवीजन में एक आदर्श स्टेशन बना देंगे ताकि लोगों को यह लगे कि यहां पर पैसेंजर्स एमेनिटीज के दृष्टिकोण से हर प्रकार की सुविधायें उपलब्ध हैं। इस तरह से यात्री वर्ष में हम कई काम करने वाले हैं। बहुत बड़ा निर्णय लिया गया है। पहली स्टेज में हम चार मेट्रोपोलिटन सिटीज को दलालों से मुक्त करायेंगे। यह कोई मामूली कदम नहीं है। इसके लिए सब लोगों के नैतिक समर्थन और उनके सहयोग की आवश्यकता होगी क्योंकि रेलवे की छवि खराब होती है। हम लोग कड़ाई से और सख्ती से इस यात्री ईयर में यात्रियों की सेवा करना चाहेंगे। हमको यह बताते हुए खुशी है कि पिछले वर्ष कई घोषणायें जो हमने की थी, उस पर हम अमल करने की स्थिति में पहुंचते चले जा रहे हैं। पिछली बार हमने हैंडलूम का, खादी का, कुलड़ आदि कई चीजों का हमने ऐलान किया है, उस पर अमल की स्थिति में हम पहुंच रहे हैं। कई सदस्यों ने कहा था कि अभी भी पॉलीथीन का इस्तेमाल हो रहा है लेकिन किसी भी चीज

को अमल कराने की स्थिति में पहुंचने के लिए पूरी तैयारी और उसका विकल्प करना पड़ता है। उसके चलते हम सब कुछ कर रहे हैं। इसके अलावा हम यही रुकने वाले नहीं हैं। पांच जून से बीड़ी सिगरेट रेलवे प्लेटफार्म पर नहीं बिकेगा। इस कदम का सब लोगों ने स्वागत किया है।

जहां तक क्लीनलीनैस का सवाल है, तो वह भी निर्णय लेने की चीज है। पहले एक बड़ा हिस्से को प्राइवेटाईज किया गया था, फिर उसको रोका गया। अब देखा यह जा रहा है कि सफाई कर्मचारी के पद जैसे लोग नियुक्ति पाते हैं, जो खुद सफाई नहीं करना चाहते हैं। वे किसी से सफाई करवाने लगते हैं। एक बार फिर निर्णय लेना पड़ेगा क्योंकि यह कठोर निर्णय होगा। मेरे ऊपर फिर कई बातें आ जायेंगी। इसलिए हम आपको विश्वास में लेकर ही कोई निर्णय लेना चाहते हैं। आप लोग गंभीरता पूर्वक सोच लीजिए कि इसके मामले में क्या करना है? जब स्टैंडिंग कमेटी में पूरा मसला चला जायेगा और बाद में लौटकर आयेगा, तो सैंकिंड स्टेज और फाइनल स्टेज पर जब बजट पारित होगा तब हम चाहेंगे कि उस समय इन विषयों पर आपका भी कुछ फीडबैक मिलेगा। तब हम सफाई की दृष्टि से पालिसी में कोई निर्णय लेने में कामयाब होंगे क्योंकि रेलवे को दिक्कत हो रही है। कहीं रिक्लूटमेंट नहीं हो रही है और कहीं प्राइवेट भी नहीं आ रहा है, तो नतीजा यह है कि यह सफर कर रहा है। हर कोई परेशान हो रहा है, यह हम महसूस कर रहे हैं। मैंने उसकी समीक्षा की थी चूंकि यात्री वर्ष है, हम चाहेंगे कि सब कुछ ठीक ढंग से चले और हम बढ़ना चाहते हैं। रेलवे में बायोडिग्रेडेबल और ऐसी चीजों का उपयोग होना चाहिए जिससे लोगों को काम मिले। अभी १७, मार्च को के.वी.आई.सी. के लोग प्रेजेंटेशन देने आ रहे हैं। खादी एवं विलेज इंडस्ट्री कार्पोरेशन के लोग आ रहे हैं। उसी दिन हम हैंडलूम सैक्टर के लोगों को भी बुलाने की कोशिश हो रही है ताकि वे अपना प्रेजेंटेशन दें। इसके अलावा अभी मुझे विदेश जाने का मौका मिला। वहां मुझे कई रेलवे को देखने का मौका मिला। मैंने स्विटजरलैंड में देखा कि ट्रेन में जूट का पर्दा लगा हुआ है। जूट हमारे यहां पैदा हो रहा है और पर्दे के रूप में स्विटजरलैंड में इस्तेमाल हो रहा है। हम नकलची लोग हैं। वहां हमने देखा है यानी यहां की चीज वहां इस्तेमाल हो रही है। हमने रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से कहा कि हम लोगों को उनसे कुछ सबक सीखना चाहिए।

अगर हम ऐसी चीजों का इस्तेमाल करे और अन्य चीजों के लिए करेंगे तो जूट प्रोअर्स को फायदा होगा और जूट आधारित और भी छोटे-मोटे उद्योगों को बढ़ावा मिलेगा। नॉर्थ ईस्ट में बांस बहुत होता है। क्या जरूरत है कि हम प्लास्टिक की बास्केट्स का इस्तेमाल करें? यदि दफ्तरों में बांस की बनी बास्केट्स का इस्तेमाल हो तो लोगों को रोजगार के अवसर मिल सकते हैं। इसी तरह हम कई कदम उठाना चाहते हैं और इन सब चीजों में आपका सहयोग जरूर मिलेगा, हमारी यह पूरी अपेक्षा है। जो भी सहयोग, समर्थन और आपका स्नेह मिला है, उसके लिए हम आप सबके आभारी हैं और सभी माननीय सदस्यों की जो समस्याएं हैं

... (व्यवधान)

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): आपने वैशाली के बारे में क्यों नहीं बताया?

श्री नीतीश कुमार: रघुवंश बाबू, आपने आधी बात तो बोल ही दी है। वैशाली का सर्वे तो करीब-करीब हो रहा है और सचमुच बुद्धिस्ट सर्किट तो बिना वैशाली के कम्प्लीट नहीं हो सकता। मैं इस बात को स्वीकार करता हूं।

... (व्यवधान)

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : वह तीन कारणों से ऐतिहासिक स्थल है।

श्री नीतीश कुमार: वैशाली के बिना बुद्धिस्ट सर्किट पूरा नहीं हो सकता, इसे मैं स्वीकार करता हूं। इसलिए कम दूरी से उसे कनेक्ट करने के लिए मैंने सर्वे का आदेश दिया था। उसकी रिपोर्ट भी आ चुकी है या आने वाली है। उसके आगे की प्रोसेसिंग की दिशा में हम बढ़ेंगे।

... (व्यवधान)

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : होने वाली बात रहने दीजिए।

श्री नीतीश कुमार: हम कोई काम करने वाला ही करते हैं। हम ऐसा कोई काम नहीं कहते जो नहीं करना हो।

SHRI RAGHUVANSH PRASAD SINGH : If there is a will, there is a railway.

श्री नीतीश कुमार: श्री मनोरंजन भक्त की भावनाओं का हम सम्मान करते हैं।

उस पर गहराई से समीक्षा करके हम देखेंगे। हम आपके साथ अंडमान की यात्रा भी करना चाहते हैं। वहां रेल अधिकारियों को भी ले जाएंगे कि क्या कठिनाई हो रही है। आपकी मांग वाजिब है। वह हमारा अंग है और वहां के लोगों को भी रेल के दर्शन होने चाहिए। आपकी राय बिल्कुल दुरुस्त है।

... (व्यवधान)

ज़ोन को लेकर भी कुछ सवाल उठाए गए हैं, परस्पर विरोधी बातें आई हैं, मैं उसके संबंध में कोई प्रतिक्रिया व्यक्त करना उचित नहीं समझता। ज़ोन के जूरिस्टिक्शन के बारे में जो कुछ फैसले लम्बित हैं, वे जज्बाती सवाल हैं। ज़ोन का मुख्यालय, ज़ोन का जूरिस्टिक्शन, ये सब जज्बातों से जुड़े हुए सवाल होते हैं। हर चीज़ को ध्यान में रखकर निर्णय लेना पड़ता है। इसलिए ज़ोन के जूरिस्टिक्शन के निर्धारण में विलंब हुआ है। हमारी तरफ से पूरा प्रयास होगा कि अब यथाशीघ्र इसके निर्धारण और इससे जुड़े हुए जो दूसरे प्रश्न हैं, उनका भी समाधान हो जाए।

कई सदस्यों ने खासकर सेलम डिवीजन की बात उठाई थी। सेलम डिवीजन के निर्माण और उसके साथ तीन-चार और डिवीजन्स के निर्माण का प्रस्ताव रेलवे में ऐक्टिव कंसीडरेशन में है। अभी निर्णय नहीं लिया जा सका है लेकिन सब चीज़ों पर गौर करके निर्णय ले पाना संभव होगा। इसलिए आज हम उस पर कोई अंतिम शब्द कहने की स्थिति में नहीं हैं। इन्हीं शब्दों के साथ सभी माननीय सदस्यों ने इसमें जो हिस्सा लिया, मैं एक बार फिर उनका आभार व्यक्त करता हूँ।

MR. SPEAKER: I shall now put the Resolution regarding approval of recommendations made in the Second Report of the Railway Convention Committee, 1998, moved by Shri Nitish Kumar to the vote of the House.

The question is:

"That this House approves the recommendations made in Paragraphs 36, 37, 38, 39, 40, 41 and 42 contained in the Second Report of the Railway Convention Committee 1998 appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented in Lok Sabha on 24.2.1999, with modifications as proposed in the Revised Estimates of 1998-99 to the appropriations to the Depreciation Reserve Fund and Pension Fund, covered by Paragraphs 38 and 39 of the recommendations."

The motion was adopted.

MR. SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 1999-2000 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2000, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

The motion was adopted.

22.00 hrs.

MR. SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 1998-99 to vote:

"That the 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 head of Demand entered in the second column thereof.

Demand Nos. 2, 6, 8, 9, 12, 13 and 16."

The motion was adopted.

MR. SPEAKER: I shall now put the Demands for Excess Grants (Railways) for 1996-97 to vote:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 1997, in respect of the following Demands entered in the second column thereof:

Demand Nos. 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13 and 16."

The motion was adopted.