

The Samajwadi Mahila Sabha (Maharashtra) of which I am only an adviser has been receiving with the permission of the Central Government under Section 5(1) of the Foreign Contribution (Regulation) Act, 1976, financial grant from 'Arbeiter Wohlfart' a workers' welfare organisation in Germany for an experiment in providing education to Adivasi children in Thana district of Maharashtra.

It may be noted that such educational grants are received with the permission of the Central Government after the government is satisfied about their proper utilisation.

It is thus clear that I am not personally involved in receiving any foreign contribution and the matter should not be utilised to cast any aspersion on my integrity in financial matters.

SHRI HARIKESH BAHADUR (Gorakhpur): He is making allegations of serious nature against a lady Member. If we describe their character, they will call it "character assassination".

12.10 hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

REPORTED PROPOSAL TO WIND UP THE ELECTRIFIED RING RAILWAY SERVICE SYSTEM IN DELHI.

श्री बी० डी० सिंह (फूलपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं अविजम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की ओर रेल मंत्री का ध्यान दिलाता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि वह इस बारे में एक वक्तव्य दें :—

"दिल्ली में विद्युत चालित रिंग रेल सेवा को बन्द करने का कथित प्रस्ताव।"

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS AND IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI MALLIKARJUN): Sir, the fundamental concept of the Ring Railway had been evolved to provide better service to the commuters of Delhi. The service was opened on 15-8-1982. It is unfortunate that a project which has been conceived to bring better and safer transit facilities to passengers should now be subjected to baseless rumours.

There is no question of winding up this service; on the contrary the Railways are trying to do everything to make it more popular. In fact, it is not possible to judge the popularity or otherwise of this service which is in its infancy.

The fare structure of the Ring Railway has been evolved in accordance with the stipulation made by the Planning Commission while clearing the scheme that it should be cost-based and in consultation with the Ministry of Finance.

The basic reason for the non-optimal utilisation of the service by the passengers seems to be that some stations, like Patel Nagar on the Ring net work, are not connected suitably with bus service and services of hired vehicles. We are trying to remove the obstructions near these stations so that they become approachable to feeder road services. In this the Railways need the active cooperation of various concerned departments. I have myself had a ride round the ring railway and find that, by and large, railways have completed their portion of the assigned works. I have also held meetings with the allied agencies.

At a recent meeting amongst the railways, Delhi Administration, DTC and the Special Organising Committee of Asiad, proposals were mooted for rationalisation of fare structure. We have already referred the matter to the Finance Ministry.

It is also being considered whether a passenger can have the facility of

[Shri Mallikarjun]

a single ticket on DTC as well as on the Ring Railway.

The frequency of the trains may also be increased according to demand.

The service of Ring Railway will definitely be of great help during the Asiad.

At this early stage, it can only be stated that the Railways are sparing no pains to make the services more and more popular.

श्री बी० डी० सिंह : अध्यक्ष महोदय, दिल्ली के लाखों निवासियों को बहुत दिनों से विद्युत-चालित रेल की सेवा की प्रतीक्षा थी। यह खुशी की बात है कि पिछले 15 अगस्त को इसका उद्घाटन हुआ। परन्तु कुछ कारणों से लोगों के दिमाग में इस बारे में कई भ्रान्तियां उत्पन्न हो गई हैं। उनमें से एक मुख्य बात किराये के सम्बन्ध में है, क्योंकि यह महसूस किया जाता है कि जो किराया चार्ज किया जाता है, उसकी दर बहुत ऊंची है। जब 40 करोड़ रुपया इसके एलेक्ट्रिकेशन पर खर्च हुआ और प्लानिंग कमीशन ने इसकी व्यवस्था की, तो प्लानिंग कमीशन ने यह बात कही थी बल्कि इस पर बहुत जोर दिया था कि यह सेवा नो प्राफिट नो लास बेसिस पर चलनी चाहिए। रेल ट्राफिक इन्वॉयरी कमेटी ने भी इस बात पर जोर दिया था कि इस सेवा में किसी प्रकार की कोई सर्विसी नहीं दी जायेगी, इसको हर हालत में नो प्राफिट नो लास बेसिस पर चलाना होगा। इन बातों को ध्यान में रखते हुए रेल अधिकारियों द्वारा जो किराया तय किया गया है उसमें सेकेन्ड क्लास का किराया तो एक रुपया है, चाहे कोई पूरी यात्रा करे या एक स्टेशन से चढ़कर दूसरे स्टेशन पर उतर जाए यानी मिन्टो ब्रिज स्टेशन से कोई नयी दिल्ली भी जाए तो भी उसे एक रुपया देना पड़ेगा। इसके अलावा जो मंथली किराया है वह

24 रुपए है। रेल ट्राफिक इन्वॉयरी कमेटी का कहना है कि मंथली किराया एक सिंगल जर्नी के किराए से कम से कम 25 गुना होना चाहिए। मैं माननीय मन्त्री जी से कहना चाहूंगा कि बाम्बे और कलकत्ता के सबबन्ध एरियाज में जो इस तरह की रेल सेवा उपलब्ध है वहां सिंगल जर्नी और मंथली किराए का अनुपात 1 और 10 है जबकि यहां पर 1 और 25 है तो यहां पर ऐसा क्यों रखा गया है— इस बात को मन्त्री जी स्पष्ट करने की कृपा करें। जहां तक फर्स्ट क्लास के किराए का सम्बन्ध है, वह इसका चार गुना है।

इसमें एक दूसरी विशेष ध्यान देने की बात यह है कि यहां पर यात्रा पहले बस द्वारा अपने स्थान से स्टेशन तक पहुंचते हैं और फिर ट्रेन से उतरने के बाद पुनः बस द्वारा ही अपने गंतव्य स्थान तक पहुंचते हैं। इस प्रकार अपने घर से स्टेशन तक आने के लिए वे बस का किराया देते हैं, फिर रेल का किराया देने के बाद रेलवे स्टेशन से अपने डेस्टिनेशन तक पहुंचने के लिए फिर बस का किराया देते हैं। इस सम्बन्ध में यह सुझाव है कि बस और रेलवे के किराए को सम्मिलित कर दिया जाए। यानी एक टिकट के अन्तर्गत ही बस और रेल, दोनों में यात्रा की जा सके। ऐसा न होने के कारण अभी यह रेल सेवा पापुलर नहीं हो पा रही है। अभी तक जो रिपोर्ट है उसके अनुसार मार्निंग आवर्स में 40 परसेन्ट यात्री यात्रा कर रहे हैं और सायंकाल 25-30 प्रतिशत यात्री ही यात्रा कर रहे हैं। इसलिए जब तक इसके किराए की ओर ध्यान नहीं दिया जायेगा तब तक यह सेवा पापुलर नहीं हो सकेगी।

12.15 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

अतएव मैं यह जानना चाहता हूं कि मंथली रेट और पर-जर्नी किराए को कम करने के लिए मन्त्री जी कोई आश्वासन देंगे? तीसरी बात इसकी फ्रीक्वेंसी से सम्बन्धित

है। विद्युतीकरण होने से पहले यहां पर जितनी गाड़ियां चल रही थीं करीब करीब उतनी ही गाड़ियां आज भी चल रही हैं, केवल डेढ़ गाड़ियां बढ़ाई गई हैं। एक तो निजामुद्दीन से गाड़ी चलती है और पूरा चक्कर लगाकर निजामुद्दीन ही पहुंचती है और दूसरी गाड़ी पटेलनगर स्टेशन पर टर्मिनेट हो जाती है। इस प्रकार से 40 करोड़ रुपया जो खर्च किया गया है उसके बाद केवल डेढ़ ट्रेन्स बढ़ाई गई है। तो इसकी फ्रीक्वेंसी और गाड़ियां बढ़ाई जानी चाहिए। इसके साथ साथ इस बात की भी मांग है कि कुछ ऐसे अधिक महत्वपूर्ण स्थान हैं, जैसे खोखला, है, पुरानी दिल्ली है, गाजियाबाद है, जिनको इसमें सम्मिलित नहीं किया गया है अतः जब तक इन क्षेत्रों को भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा तब तक यह रेल सेवा अधिक पापुलर नहीं हो पायेगी। इन क्षेत्रों को भी रिंग रेलवे की परिधि में लाया जाना चाहिए और इसके लिए कोई अधिक खर्च भी नहीं करना पड़ेगा। इस सम्बन्ध में भी मन्त्री जी को विचार करना चाहिए। ऐसा विचार व्यक्त किया गया है कि दिल्ली से सोनीपत और दिल्ली से गाजियाबाद और मेरठ तक इसको जोड़ा जाए। आप महसूस न करें, लेकिन कुछ दिनों के बाद ट्रैफिक इतना अधिक बढ़ जाएगा कि इसकी आवश्यकता पड़ सकती है। यह आप जानते हैं कि आज भी मथुरा रोड और जी टी रोड पर अधिक ट्रैफिक होता है। अधिक ट्रैफिक होने की वजह से आए दिन एक्सीडेंट हो जाते हैं। इसलिए भविष्य को ध्यान में रखकर इसकी व्यवस्था करनी चाहिए। यह सही है कि इसके लिए आपको सहारनपुर लाइन का विद्युतीकरण करना पड़ेगा और दिल्ली तथा अम्बाला का विद्युतीकरण करना पड़ेगा, लेकिन इससे जनता को काफी सुविधा हो जाएगी। एक विचार यह भी व्यक्त किया जा रहा है कि स्टेशन्स पर कनैक्टेड बसेज की सुविधा होनी चाहिए। यात्रियों को जहां जाना होता है, उसके लिए कनैक्टेड बसेज की सुविधा नहीं है। डी० टी० सी० से बात करके इस समस्या

का समाधान करना पड़ेगा। यदि महत्वपूर्ण स्थानों से बसों को जोड़ा जाएगा तभी यह ट्रेन पापुलर होगी। कठिनाई यह है कि स्टेशन से अपने गन्तव्य स्थान पर जाने के लिए सुविधा नहीं है। मुझे उम्मीद है आप इस दिशा में भी कारगर कदम उठावेंगे।

अन्त में, मैं क्वालटी आफ सर्विस के बारे में कहना चाहता हूं। ट्रेन्स आपकी समय पर नहीं चलती है। इसमें अधिकतर लोग दफ्तरों में जाने वाले होते हैं, जिनको समय पर दफ्तर पहुंचना होता है। यदि यह ट्रेन समय पर नहीं पहुंचायेगी, तो समस्या का समाधान नहीं होगा। अभी पिछले दिनों बहुत सी गाड़ियां एक घंटा और डेढ़ घंटा लेट थीं। सत्तर मिनट में पहुंचना होता है, और 90 मिनट गाड़ी लेट होती है, इससे तो जनता को कठिनाई होगी।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं कि जुलाई में रेलवे बोर्ड की मार्टिंग हुई थी। वहां किसी उच्च अधिकारी ने कहा था कि यदि ये ट्रेन नां-प्राफिट, नां लांस पर चलेंगी तो इसको विद्वड़ा कर लेंगे। मंत्री जो इस बात का आश्वासन दें कि क्या ऐसी कोई बात हुई थी या नहीं हुई थी? यदि इस ट्रेन को सन्सिडाइज्ड रेट पर चलायेंगे, तो मेरे विचार में अच्छा होगा अन्यथा इस परियोजना का भविष्य अन्धकारमय है।

श्री मल्लिकार्जुन : उपाध्यक्ष महोदय, यह जो नूतन विद्युतीकरण दिल्ली में रिंग रेलवे का किया गया है, इसको समाप्त करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। यह जो विद्युतीकरण किया गया है, यह अभी शिशु-अवस्था में है, इसके पूरी तरह से वृद्धि होने की आशा है इस में समाज का सहयोग चाहिए। जहां तक सवाल फेयर-स्ट्रक्चर का है, सेन्ट्रल रेलवे वैस्टर्न रेलवे सर्ववन में ज्यादा फर्क है। इस तरीके से नहीं है। यह जो रिंग-

[श्री मल्लिकार्जुन]

रेलवे है, 35 किलोमीटर की है और जो सेंट्रल रेलवे, वैस्टर्न रेलवे का फेयर-स्ट्रक्चर है, वहां मिनिमम 70 पैसा है, 9 किलोमीटर तक और 13 किलोमीटर पर 90 पैसा है और चौदह से बीस किलोमीटर तक 1 रुपया दस पैसा किराया है, लेकिन यहां दिल्ली में एक रुपया किराया रखा गया है, जिसमें 35 किलोमीटर का रिंग-रेलवे है और यात्री एक रुपये का टिकट लेकर क्लाक वाइज, एंटी क्लाक-वाइज ट्रेवल कर सकते हैं।

सुविधा को और सुचारू बनाने के लिए डी. टी. सी. के अधिकारियों से भी संपर्क किया गया है, ताकि आपस में सहयोग कर के यात्रियों को ज्यादा सुविधाएं दी जा सकें। फेयर स्ट्रक्चर पर हाल ही में वित्त मंत्री जी से भी विचार विमर्श किया गया है।

इस प्रकार रिंग रेलवे का सेंट्रल-रेलवे या वैस्टर्न रेलवे के फेयर स्ट्रक्चर से कोई तारतम्य नहीं है।

श्री बो० डी० सिंह: बसेस के टिकट की जो बात है, उसके बारे में क्या कार्यवाही की जाने वाली है?

श्री मल्लिकार्जुन: बसेस का टिकट लेकर बस में यात्रा करें और रेल में भी यात्रा करें, इस विषय पर जांच करने के लिए भी विचार विमर्श किया जाएगा।

SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad): Mr. Deputy Speaker, Sir, the Railway administration deserves congratulations for the early completion of the ring railway; the speed with which they completed this should be appreciated by each and everybody. It has been done at a great cost. Now I request the Government not to make it cost-based. If they want money, they

can find it from elsewhere. This is a facility meant for the poor people of Delhi. If a man getting Rs. 10 per day has to spend Rs. 2 to 3 on his transport, how can he afford it? This should be borne in mind by the Railways.

In several cases there must be bus connections according to the railway timings. If such an arrangement is made, naturally the traffic will increase. The contention of the Minister is that, when the traffic increases, he will increase the frequency of the railway services. But I want to request the Minister to do the other way. If he increases the frequency of the trains, naturally more people will come. In Bombay and other places, the frequency is three or four minutes; every three or four minutes, you have a train coming. Likewise Government should take steps to increase the frequency here also. Let the frequency be made at least 10 to 15 minutes. In that case they will have sufficient number of passengers and the service will become economical.

Regarding roads to the railway stations, they should make proper arrangements in consultation with the Delhi Administration. There are many obstructions on way to railway stations; they should be cleared and proper roads made.

If all these things are done, it will become an ideal railway system.

Now I request the Minister that he should arrange for a trip in this for all the Members of Parliament.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You can travel with your own railway pass.

SHRI M. RAM GOPAL REDDY: If we travel with Mr. Deputy-Speaker and all other Members, we will enjoy it more.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI): Mr. Deputy-Speaker, Sir, there have been several proposals from Delhi Administration and the Delhi Transport Corporation.

One of the proposals was rationalisation of the fare structure. The Railway Ministry is not the authority on this. It was on a special basis formulated by the Planning Commission that the fare structure has been fixed.

Now, we have sent the entire package proposals which we have discussed among ourselves — Delhi Administration, Delhi Road Transport Corporation and Railways to Finance for their views for the rationalisation of fare structure.

With regard to the popularisation of the circular railways, the basic reason is less passengers. I myself have travelled in the trains and I found that in several stations buses could not come. Unless there is a link between the railways and the buses, it will be difficult for the passengers to utilise the services of the railways. So, we are trying to see that almost in all the stations, the buses can go to the railway stations so that the passengers of the buses can utilise the railway services and *vice versa*. With regard to the frequency, there is no problem. Why to-day there is less frequency is because we have got empty trains running now. That is why we have been discouraged. The moment the situation demands, we will increase the frequency. We have reached an understanding with the Delhi Administration, Delhi Transport Corporation and Finance. All of them agree with regard to the increased frequencies. That is not a problem.

With regard to taking of the Members on a joy ride, well, they can do that any day. I would request the Parliamentary Affairs Minister in that regard so that you can have a joy ride. I have no objection. It will be a very happy occasion for us.

PROF. N. G. RANGA (Guntur): Why a joy ride? It is for inspection.

SHRI A.B.A. GHANI KHAN CHAUDHURI: Also for inspection. Whatever suggestions you want to give, we

shall listen to them and implement them.

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री (संदपुर) :-

उपाध्यक्ष जी, सब से पहले मैं रेल मंत्री जी को अपनी ओर से बधाई दे रहा हूँ कि इन्होंने निश्चित समय पर कम से कम एक तो अपना वायदा पूरा कर दिया और दिल्ली में रिग रेलवे चला दी। जब यह विद्युत रेल परियोजना चलाई गई थी और जब इसकी प्लानिंग बन रही रही थी तो सरकार का विचार था कि लगभग 22 करोड़ 65 लाख रु० की यह योजना होगी और 1975-76 में इतने ही रुपये का बजट में प्रावधान भी किया गया था। माननीय कमलापति त्रिपाठी जी यहां बैठे हुए हैं देखने से ऐसा पता चला था कि इतने ही रु० में यह योजना पूरी हो जानी चाहिए, लेकिन हुआ क्या कि इस परियोजना की कुल लागत 40, 45 करोड़ रु० के बीच हो गई। यानी दुगनी बढ़ गई। आज एक पेपर कटिंग देख रहा था उस में था पंडित जी ने जब इसकी योजना रखी थी तो इस में कहा गया कि शकूरबस्ती तुगलकाबाद, कनाट प्लेस, इन्द्रप्रस्थ एस्टेट, सदर बाजार, किशनगंज, पटेल नगर, कीर्तनगर, मोती बाग, सरोजनी नगर, लाजपतनगर, निजामुद्दीन इसके मुख्य स्टेशन होंगे और यहां यह गाड़ी लगभग 2 मिनट खड़ी होगी और पूरी दिल्ली की परिक्रमा इस प्रकार 60 मिनट में पूरी कर ली जाएगी। सुबह और शाम जिस उद्देश्य को लेकर यह रेलगाड़ी चलाई गई थी तो इस खास बात की ओर ध्यान था कि दिल्ली में परिवहन समस्या बढ़ती जा रही है, यहां जनसंख्या का दबाव बढ़ रहा है, विकास चिरंतर होता जा रहा है। आफिसों में लोग वाह बसों की प्रतीक्षा के कारण समय पर नहीं पहुंच पाते हैं इसलिए इस रिग रेलवे योजना को

[श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री]

चलाकर एक बहुत बड़ी कमी को पूरा किया जाएगा।

सुबह-शाम के लिए व्यवस्था की गई थी, जिस समय आफिस के कर्मचारियों की भीड़ रहती है, उस समय 10, 10 मिनट के अन्तराल पर 6 रेलगाड़ियां चलेंगी और फिर उसके बाद 12 मिनट के अन्तराल पर 5 रेलगाड़ियां चलेंगी। हमें इस बात की खुशी है कि रेल मंत्रालय ने इस बात का विशेष अध्ययन किया और उन्होंने फिर अपनी योजना को बदलकर 10, 10 मिनट के अन्तराल पर 18, 20 गाड़ियों के चलाने की बात कही और इसके बाद इस गाड़ी में 9 डिब्बे जो लगाये थे, उस में 3 डिब्बे और बढ़ाकर कुल 12 डिब्बे लगाने की योजना बना दी गई।

ऐसी सुखद योजना का आपने मंगलवार 15 जून, 1982 को उद्घाटन भी किया, निजामुद्दीन स्टेशन से यह गाड़ी चली।

हमें बड़े अपसोस के साथ कहना पड़ता है कि इसका उद्घाटन मंगलवार 15 जून, को नहीं होने वाला था बल्कि इसका उद्घाटन सोमवार, 14 जून, को होने वाला था। हम को सूचना मिली है कि निश्चित समय पर यह गाड़ी चलाई भी गई, लेकिन 2, 4, 10 कदम पर यह गाड़ी रुक गई। कहा गया कि बिजली का अभाव है, कल से गाड़ी चलाई जाएगी। इस गाड़ी के चलने के पहले ही दिन सिर मुंडाते ही ओले पड़ गए इस गाड़ी का दूसरे दिन उद्घाटन हुआ। यह गाड़ी जो चलाई जा रही है, यह विशेष तौर से गवर्नमेंट के कर्मचारियों, पर्यटकों, अन्य व्यवसायियों की सुविधा को ध्यान रखते हुए चलाई

जायेगी। यदि इस गाड़ी की, जैसे कि उद्घाटन के दिन बिजली फेल हुई, ऐसे ही निरन्तर बिजली फेल होती रहेगी तो मैं समझता हूँ कि यह गाड़ी सुख देने के स्थान पर सब को कष्ट ही प्रदान करेगी। मैं इस संबंध में मंत्री जी की प्रतिक्रिया जानना चाहता हूँ कि इस गाड़ी को यथावत बिजली मिलती रहेगी या नहीं? यदि यह गाड़ी निरन्तर अपनी परिक्रमा पूरी करती रही तो यह रेल मंत्रालय की दिल्ली जैसे शहर के लिए एक बहुत बड़ी उपलब्धि होगी।

मान्यवर, जैसा मंत्री जी ने अभी बताया है कि इस रेलगाड़ी का किराया 1 रुपया है। अन्य शहरों में 90 पैसे और 70 पैसे इसका किराया है और उसकी सीमा निश्चित है। इस गाड़ी की दिल्ली में कुल 35 किलोमीटर की सीमा है। एक व्यक्ति जो डेली पैसेन्जर होगा वह एक सिरे से दूसरे सिरे तक जाए, ऐसे बहुत कम ही होंगे। बहुत से लोगों को 4, 5 या 10 किलोमीटर तक की यात्रा करनी पड़ती है। बस में 40 पैसे किराया लगता है और इस रेल में एक रुपया लग जाएगा जो कि दो घंटे तक वैलिड रहेगा। 4 रुपये प्रथम श्रेणी का और 28 रुपये मासिक पास का किराया रखा गया है।

बसों के मुकाबले में यह रेलगाड़ी मंहगी पड़ती है। आपने आश्वासन दिया था कि वित्त मंत्रालय से परामर्श कर रहे हैं। यह बड़ी अच्छी बात होगी यदि इसे नौ-लास और नो प्राफिट बेसिस पर चलाया जाए। हमारे यहां एशियाड खेल 19 नवम्बर से शुरू हो रहे हैं, मैं जानना चाहता हूँ कि क्या उसके पहले ही किराये के बारे में फंसला कर लिया जाएगा और बस से भी सस्ती यह विद्युत रेलगाड़ियां पड़ेंगी या नहीं?

आज-कल रेल गाड़ियों में बड़े जबरदस्त अपराध हो रहे हैं। एक कार्लिंग अटेंशन नोटिस के संबंध में मंत्री महोदय से पिछली बार चखचख भी हुई। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या रेल मंत्रालय ने इस रेल गाड़ी में सुरक्षा की कोई व्यवस्था की है। देखा जाता है कि दिल्ली में एक घंटे में एक भंयकर अपराध हो रहा है। अभी अभी दिल्ली के लाल किले में एक जर्मन युवती को लूटा गया और उसके साथ बलात्कार किया गया।

जहां तक स्टेशन से लिंकड बसें चलाने का सम्बन्ध है, हमें प्रसन्नता है कि मंत्री महोदय इस बारे में सोच रहे हैं। लेकिन प्रायः देखा जाता है कि हमारे यहां तीन चार, पाच बरस तक सोचने का क्रम जारी रहता है और निश्चित समय पर कोई कार्य करने या निष्कर्ष निकालने जैसी, कोई चीज नहीं है। मैं जानना चाहता हूँ कि कब तक बसों द्वारा स्टेशन के साथ लिंक बना दिया जाएगा।

क्या इसी एक रुपये के टिकट से बसों में भी यात्रा की जा सकेगी और रेल-गाड़ियों में भी यात्रा की जा सकेगी या बसों और रेल-गाड़ियों के लिए अलग अलग टिकट खरीदना होगा ?

इस रेल गाड़ी में केवल 9 डिब्बे होंगे और उस में 1,000 आदमियों के बैठ कर यात्रा करने की सुविधा होगी। इसके साथ ही 3,000 आदमी खड़े हो कर यात्रा करेंगे। मैं जानना चाहता हूँ कि पहले ही यह कैसे तय किया जा रहा है कि 3,000 आदमी खड़े हो कर यात्रा करेंगे। क्यों नहीं डिब्बों को बढ़ा कर ऐसी व्यवस्था की जाती है कि खड़े हो कर यात्रा करने की नौबत न आए और लोग प्राराम के साथ बैठ कर यात्रा करें। यदि लोगों को खड़े होना ही है, तो

फिर ऐसी व्यवस्था की जाए कि गाड़ी की गति और स्टेशनों पर हाल्ट के समय पर कोई नियंत्रण हो।

श्री मल्लिकार्जुन : मान्यवर, जहां तक माननीय सदस्य के इस प्रश्न का संबंध है कि यह विद्युत-चालित रेल 14 जून, को चलाई गई, मगर वह नहीं चल सकी, यह कल्पना ठीक नहीं है, यह गलत है। इस ट्रेन को सिर्फ 15 अगस्त को आरम्भ किया गया।

मैं सदन को पहले ही बता चुका हूँ कि किराये के मामले में सोच-विचार हो रहा है। किन्तु जो किराया एक रूपया ले रहे हैं, वह दूसरी सर्वबन ट्रेन्ज...

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : इस अखबार में लिखा हुआ है कि सरकार इस गाड़ी को 15 तारीख को चलाना चाहती थी, मगर उस दिन वह दस फुदम चल कर रुक गई।

श्री मल्लिकार्जुन : जब कोई योजना आरम्भ की जाती है तो उसकी एक टारगेट डेट होती है। लेकिन अगर सब संबंधित काम पूरा नहीं होता है, तो उस में परिवर्तन कर दिया जाता है। अगर कोई आरिजिनल डेट को लेकर बात करता है, तो मंत्रालय उसकी जिम्मेदारी नहीं लेता है।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : यह बड़ा महत्वपूर्ण सवाल है। यह कोई लड़ाई नहीं है। अगर कोई अखबार गलत बात लिखता है, तो उसके बारे में आवश्यक कार्यवाही की जानी चाहिए। इसने लिखा है :

“उल्लेखनीय है कि परिक्रमा सेवा का उद्घाटन कल सोमवार को होने

[श्रीराजनाथ सोनकर शास्त्री]

बाला था, किन्तु बिजली के अभाव में गाड़ी अपनी जगह से हिल ही नहीं सकी। गाड़ी को खींचने वाला इंजन भी कुछ दूरी पर जाकर रुक गया।”

यह स्पष्ट इस में लिखा है अतः डेट के गड़बड़ होने का कोई प्रश्न नहीं है। मान लीजिए उद्घाटन 15 तारीख को करना हो तो हो सकता है किसी परिस्थिति में 25 या 30 तारीख को करना पड़ जाए। इसलिए डेट स्थापित होने पर हमें कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन उद्घाटन के दिन गाड़ी दस कदम चलकर ही रुक गई। ऐसी दशा में मान लीजिए किसी व्यक्ति को दस बजे अपने दफ्तर पहुंचना है, वह पौने दस बजे ट्रेन में बैठता है और सोचता है कि पांच मिनट में वह अपने आफिस पहुंच जाएगा लेकिन वह पहुंचता ही नहीं है जिस के कारण उसको मोअत्तली और सस्पेंशन का सामना करना पड़ता है। तो इस स्थिति की ओर मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता था।

श्री मल्लिकार्जुन : माननीय सदस्य द्वारा अपशकुन करने से काम रुक नहीं सकता है। अतः अपशकुन करने की आवश्यकता नहीं है। लेकिन मान लीजिए बिजली का प्रबन्ध नहीं किया जाता है तो उसके निर्माण की योजना तुरन्त कहाँ बन सकती है। परन्तु जहाँ तक किराये का संबंध है या रोड और रेल ट्रांसपोर्ट के सम्बन्ध का प्रश्न है, इस मामले पर सरकार बड़ी गम्भीरता के साथ विचार कर रही है। माननीय सदस्य को इस संबंध में ऐसी कल्पना करने की आवश्यकता नहीं है कि यह सेवा फेल हो जाएगी। वैसे तो मैं स्वयं जब यहां पार्लियमेंट के लिए आ रहा होऊँ तो रास्ते में ही कुछ हो सकता है परन्तु ऐसी कल्पना कर के हम आगे चल नहीं सकते हैं।

जहाँ तक सुरक्षा का संबंध है, वह चाहे रिंग रेलवे हों या अन्य रेल वेज हम इसको बहुत ही आवश्यक मानते हैं। सुरक्षा का पूरा प्रबन्ध रहेगा अतः माननीय सदस्यके लिए घबराने की कोई आवश्यकता नहीं है।

श्री दौलत राम सारण (चुह) : माननीय उपाध्यक्ष जी, रिंग रेलवे के संबंध में यहां पर काफ़ा कहा गया है। मुझे ऐसा लगता है कि इस योजना को बनाते समय बहुत से प्रश्नों पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। इसी वजह से इसकी लागत भी बढ़ कर दूनी हो गई तथा जितनी इसकी परिवहन क्षमता आंकी गई थी उसके अनुरूप यात्री भी नहीं मिल रहे हैं। इस योजना को बनाते समय लिंक रोडस बनाने की परिकल्पना भी नहीं की गई थी। अब उसकी परिकल्पना करके उनको जोड़ने की चेष्टा को जा रहा है। इन्हीं कारणों से इस योजना को अंज हांति हो रहा है। मंत्री जीने अपने वक्तव्य में कहा है कि परियोजना के माध्यम से यात्रियों को बेहतर सेवा तथा सुरक्षित परिवहन सुविधाएं देने की कल्पना की गई थी, अब वह निराधार अफवाहों का शिकार हो गई है। मैं जानना चाहूँ कि वह निराधार अफवाहें क्या हैं जिनका शिकार यह परियोजना हो रही है?

आपने यह भी कहा है कि इसे और अधिक लोकप्रिय बनाने के लिये हर संभव प्रयास कर रहे हैं। मैं जानना चाहूँ कि वह “हर संभव प्रयास” की तफसील क्या है? आपने लिंक रोडस को जोड़ने की बात कहा है। आपने किराये का बात भी कहा है। सुरक्षा के संबंध में जो बात उठाई गई उसके संबंध में भी आपने कहा है। इनके अलावा आपकी और क्या विशेष योजनाएँ हैं जिनके द्वारा आप इस सेवा को और अधिक सफलतापूर्वक चलाने सकेँगे?

आपने यह भी कहा है कि यात्रियों द्वारा इस सेवा का उपयोग आशा के अनुरूप न होने का मूल कारण यह प्रतीत होता है कि संपूर्ण रिंग रेलवे पर पटेल नगर जैसे कुछ स्टेशन से बस सेवा तथा किराये के वाहनों की सेवा से समुचित रूप से जुड़े हुये नहीं है मैं जानना चाहता हूँ कि पहली योजना को परिकल्पना में ही यह जुड़े हुये नहीं थे या जोड़ने की कल्पना थी परन्तु किसी कारणवश कार्यवाही नहीं हो सकी—इन दोनों में कौन सी बात सही है? इसके अतिरिक्त आप जो फीडर सर्विस उपलब्ध कराने की बात सोच रहे हैं वह कब तक उपलब्ध करा देंगे ताकि आपकी कल्पना के अनुसार यह रेल सेवा चलनी शुरू हो जाए?

आपकी योजना के मुताबिक आप कितने परिवहन को रोज आशा करते हैं यह मैं जानना चाहता हूँ। एक तरफ आप कहते हैं कि इसके संबंध में सब विभागों से विचार विमर्श किया है और दूसरी तरफ आप कह रहे हैं कि वित्त मंत्रालय को पहले प्रस्ताव भेज दिया गया है मैं यह जानना चाहता हूँ कि विमर्श करने से पहले या विमर्श कर के फाइनल प्रस्ताव वित्त मंत्रालय को भेजा गया है उस प्रस्ताव की रूप रेखा क्या है—इस पर थोड़ा सा प्रकाश डालें तो अच्छा रहेगा।

आप कह रहे हैं कि गलतफहमियाँ फैल रही हैं। यदि आप इन सब बातों का जवाब दें तो लोगों में गलतफहमियाँ दूर होंगी वे आश्चर्य होंगे और उनको बताने का मौका मिल सकेगा। टिकटों के बारे में फैसला और दूसरे परिवहन सेवाओं का तारतम्य का फैसला आप कर सकते हैं। और क्या इस बारे में आप कोई अवधि बता सकते हैं।

इसको लोकप्रिय बनाने के लिए यदि आप अधिक प्रयत्न करेंगे तो लोगों

को लाभ मिल सकेगा। क्या यह सही है रिंग रेल को प्रचारित करने के लिए अधिक कंजूसों की गई है। जितना प्रचार इसका होना चाहिए था, उतना प्रचार नहीं किया गया है। बल्कि इसके विरोध में अधिक प्रचार हो रहा है। इसकी वजह से लोगों के अन्दर आशंका है, अविश्वास है। इन सब बातों की ओर ध्यान करके आप प्रकाश डालें ताकि जनता को राहत मिल सके।

SHRI A.B.A. GHANI KHAN CHAUDHURI: Sir, my esteemed colleague, the Deputy Minister, has said everything and I do not think I have anything new to add. The only thing that I would like to tell the hon. Members is that the ring railway service is not a new innovation, it is only the replacement of the Delhi Parikarma Rail Sewa. That is all. It is not that we have done anything special; only electrification has been introduced.

The total route that the ring railway covers is about 35 kms. The total cost of the project was 34 crores of rupees, and the total expenditure incurred so far is 29.9 crores of rupees. There are certain difficulties, which I have mentioned and which my colleague has also mentioned, and we are trying to overcome those bit by bit. It cannot be done in one day. There are a lot of buildings, obstructions, and the passage cannot be obtained. We are trying to get the passage. Somewhere land has to be acquisitioned. All the procedures have to be followed, and we are taking the required action. I can assure the House that we have made a lot of progress and in due course, I think, this service will be very popular.

With regard to the question when we will be able to rationalise the price structure, I cannot make any commitment on that. Probably, we have to consult and consider this again and again. But what I personally feel — I may not be correct and it is not an assurance on my part—that in what the Delhi Administration is saying,

[Shri A. B. A. Gani Khan Chaudhuri]
what the Delhi Transport Corporation is saying, there is a lot of logic and because of that we have sent the proposal to the Finance Department for consideration.

12.50 hrs.

ELECTION TO COMMITTEES

(i) COMMITTEE ON OFFICIAL LANGUAGE.

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs (SHRI P. VENKATASUBBAIAH): On behalf of Shri P. C. Sethi, I beg to move:

"That in pursuance of sub-section (2) of section 4 of the Official Languages Act, 1963, the members of Lok Sabha do proceed to elect, in accordance with the system of proportional representation by means of the single transferable vote, one member from amongst themselves to be a member of the Committee on Official Language vice Shri Zail Singh resigned from the membership of Lok Sabha."

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That in pursuance of sub-section (2) of Section 4 of the Official Languages Act, 1963 the members of Lok Sabha do proceed to elect, in accordance with the system of proportional representation by means of the single transferable vote, one member from amongst themselves to be a member of the Committee on Official Language vice Shri Zail Singh resigned from the Membership of Lok Sabha."

The Motion was adopted

(ii) ESTIMATES COMMITTEE

SHRI BANSI LAL (Bhiwani): Sir, I beg to move:

"That the members of this House do proceed to elect in the manner required by sub-rule (3) of Rule 254

read with sub-rule (1) of Rule 311 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, one Member from among themselves to serve as a member of the Committee on Estimates for the unexpired portion of the term of the Committee vice Shri Rama Chandra Rath ceased to be a member of the Committee on his appointment as a Minister of State."

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the members of this House do proceed to elect in the manner required by sub-rule (3) of Rule 254 read with sub-rule (1) of Rule 311 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, one Member from among themselves to serve as a member of the Committee on Estimates for the unexpired portion of the term of the Committee vice Shri Rama Chandra Rath ceased to be a member of the Committee on his appointment as a Minister of State."

The Motion was adopted

12.54 hrs.

MATTERS UNDER RULE 377

(i) PROPOSED SHIFTING OF TEXTILE MILLS FROM BOMBAY.

श्रीमती उषा प्रकाश चौधरी (अमरावती) : कर्णों में रिवायत, अन्य प्रकार के प्रोत्साहन और जमीन, बिजली, पानी की दरों में छूट आदि से आकृष्ट होकर बम्बई में स्थित सूती कपड़ा मिलें देश के अन्य पिछड़े क्षेत्रों में जाने के लिये कोशिश कर रही हैं। उत्पादन की बढ़ती हुई लागत भी इसके लिए उत्तरदायी दिखाई देती है। लगभग एक दर्जन कपड़ा मिलें इस बात की समीक्षा कर रही हैं कि बम्बई के बाहर